



OS ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DAS RUAS: ESTUDO DE CASO DE ARAXÁ, MG ¹

Luis Guilherme Ferreira Leite (1); William Rodrigues Ferreira (2)

(1) Pesquisador PIBIC/CNPq do Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, luisg@globocom.com.

(2) Prof. Dr. Associado 3 do Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, wferreira@ufu.br.

Palavras-chave: Espaço Livre; Rua; Araxá; Planejamento Urbano.

RESUMO

Os espaços livres são essenciais para manutenção da qualidade de vida em áreas urbanas, pois, apresentam funções sociais aos habitantes e são atrativos no cotidiano dos moradores. As análises respaldadas na qualidade de vida em relação aos espaços públicos os fazem como condição fundamental da sustentabilidade urbana. Assim estes espaços se distribuem de diversas maneiras pelo tecido urbano das cidades. É necessário compreender como a constituição dos ambientes urbanos incorporaram os espaços livres. A rua é um dos componentes principais das cidades. É a partir dela que as pessoas circulam e passam a estabelecer suas relações. Desta maneira, este trabalho busca compreender os espaços públicos das ruas da região central e de alguns bairros de Araxá, e ainda, como eles se incorporam no cotidiano das pessoas. A rua e os espaços que a acompanham são o objeto de estudo principal, pois, são delimitadores e delineadores de tendências e padrões encontrados na cidade. Uma análise detalhada e prática do sistema de transporte público também são importantes, pois, como ferramenta de uso coletivo pode auxiliar no acesso aos espaços livres por parte da população.

THE STREETS OF PUBLIC SPACES: A CASE STUDY OF ARAXÁ, MG.

Key-words: Free Space; Street; Araxá; Urban Planning.

ABSTRACT

The public spaces are essential in maintaining the quality of life in urban areas because they have social functions that are attractive to residents and the daily lives of residents. The analysis supported by the quality of life in relation to public spaces makes them as a prerequisite for urban sustainability. So these spaces are distributed in different ways by the urban morphology of cities. It is necessary to understand how the constitution of urban environments incorporated the public spaces. The street is a major component of the cities. It is from the street that people move and begin to



establish their relationships. Thus, this work seeks to understand the public spaces of the streets of the central region and some districts of Araxá, and yet, how they are incorporated in daily life. The street and the spaces that accompany it are the main object of study because they are delimiters and delineators of trends and patterns found in the city. A detailed and practical analysis of the public transportation system is also important because, as a tool of collective use it can assist the population in the access to public spaces.

INTRODUÇÃO

O crescimento das cidades brasileiras também se reflete nas cidades médias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba de Minas Gerais. Entre elas, Araxá, que apresenta cerca de 100 mil habitantes, de acordo com a última estimativa do IBGE (2013). A cidade é um importante polo minerador do Sudeste brasileiro, com a economia pautada na exploração do nióbio se desponta com o terceiro maior PIB de sua Mesorregião (IBGE, 2011).

Com a ajuda de recursos de fácil acesso, como o próprio Google Earth, é possível visualizar o aumento da área urbana da cidade nos últimos 10 anos, causado pelo surgimento de inúmeros bairros e as transformações sofridas nos espaços livres públicos ao longo dos anos. As figuras (01 e 02) possibilitam o comparativo do crescimento do tecido urbano de Araxá entre 2003 e 2013.

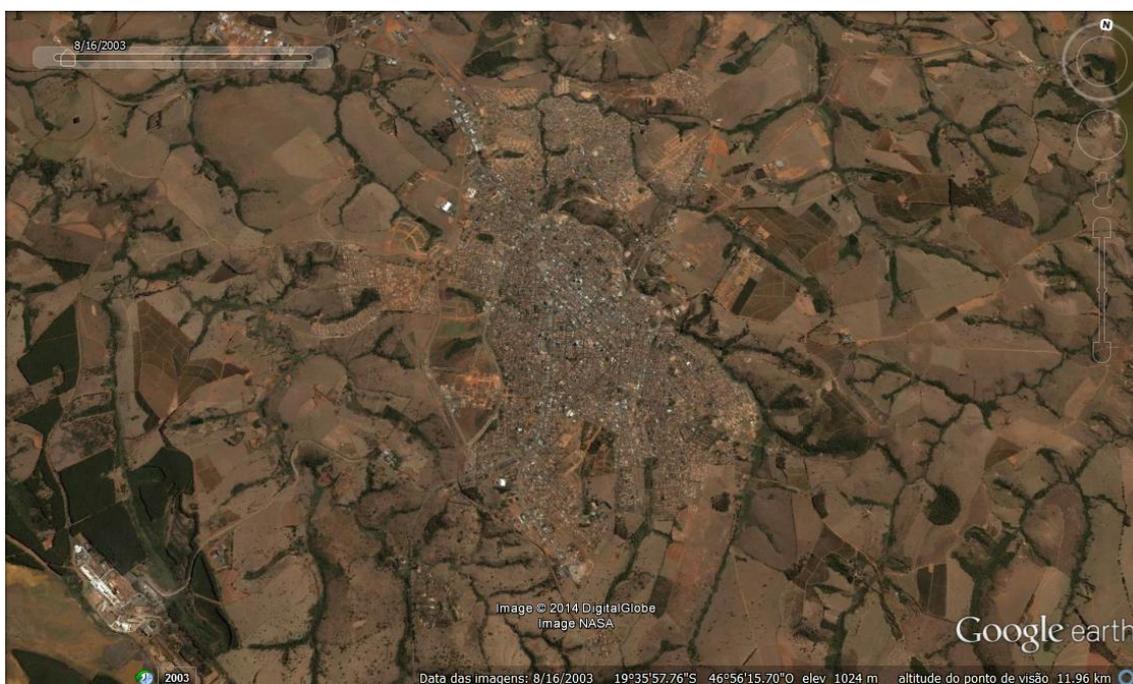


Figura 01: Tecido urbano de Araxá em 2003. Fonte: Google Earth. Acesso em: jun. 2014.

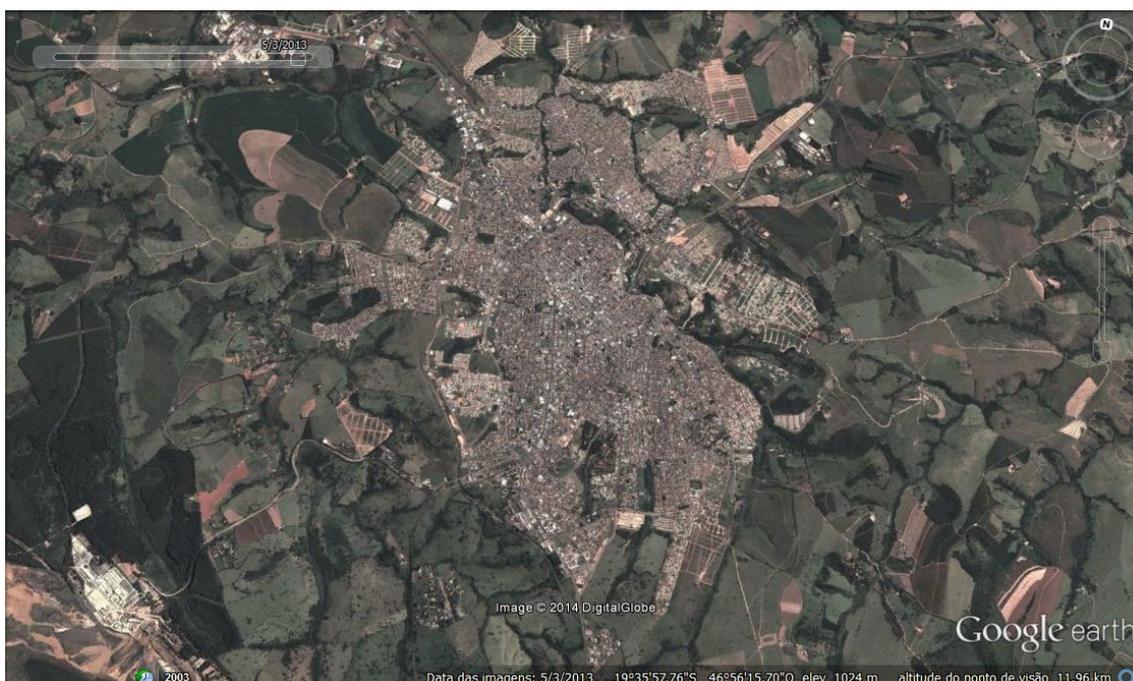


Figura 02: **Tecido urbano de Araxá em 2013.** Fonte: Google Earth. Acesso em: jun. 2014.

As cidades brasileiras sofrem com a má gestão de políticas públicas e a ocupação desordenada do espaço. Isto contribui negativamente na construção e uso dos espaços livres. No caso de Araxá a situação de crescimento desordenado, como nas grandes cidades da região, não se mostrou acentuado. O Plano Diretor Estratégico norteou o crescimento e contribuiu de forma positiva para uma disposição melhor do uso do solo. Isso não significa que existam espaços livres suficientes e satisfatórios para atender a população.

Os espaços livres norteiam o crescimento das cidades e Araxá viu nos últimos anos a sua região central passar por diversas intervenções urbanísticas. Fato que causou opiniões divergentes entre a população, considerando a discussão sobre a real necessidade dessas mudanças. A cidade apresenta uma característica peculiar em relação à sua malha viária que se distribuiu de forma hierarquizada, sem concentrar todas as suas vias de maior capacidade e de uso misto na região central. Desta maneira, faz com que alguns bairros já apresentem novas centralidades, embora distantes de oferecerem os mesmos serviços que a região central. Contudo, esta malha viária, exerce influência nas áreas em que se encontram e dinamizam as mesmas.

As características dos bairros araxaenses são definidas pela década em que foram construídos, pelas classes sociais que iriam ocupar esses locais e por



aspectos geográficos. Apresenta predicados similares devido a forma de ocupação condicionada por esses fatores. Os bairros centrais apresentam características relacionadas a função central da cidade (com maior diversidade de usos); os pericentrais, a outra forma de ocupação com valorização vinculada às premissas da classe média; e os bairros periféricos apresentam características de menor valorização fundiária, já que são destinados a população de baixa renda.

O Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), classifica como cidades médias aquelas que apresentam entre 100 e 500 mil habitantes. Para analisar as transformações socioespaciais, sempre em consonância com o espaço livre das ruas em cidades médias, é preciso analisar a conceituação que se estabelece sobre o assunto. É imprescindível conhecer a realidade destas cidades, bem como, instrumentos locais que contribuem para essa adaptação e como os espaços livres se constituem em prol da população local.

O espaço livre de acordo com Mazzei et al. é “qualquer espaço urbano fora das edificações e ao ar livre, de caráter aberto e, independentemente do uso, é destinado ao pedestre e ao público no geral” (2007, p. 37). Esses espaços passam então a determinar funções específicas, principalmente, aquelas voltadas para o lazer. Exemplificando com praças, parques, calçadões e jardins, buscando satisfazer as necessidades do homem das cidades.

Magnoli (1982, p. 143) define Espaços Livres como todos os ambientes ‘livres de edificação’, ou seja, todos os espaços descobertos constituídos no urbano ou não, vegetados ou pavimentados, públicos ou privados. Dessa maneira, estudar os espaços livres, aborda vertentes que vão além de espaços como áreas verdes, ou dos espaços públicos, é necessário compreender todo o conjunto desses espaços, estudá-los como um só, ou seja, como um sistema.

Cavalheiro et al. (1999, p. 5) traz três categorias de espaços livres definidas como: de uso particular, de uso potencialmente coletivo e de uso público. Cavalheiro (1982 p, 5), exemplificando cada um deles e chamando atenção para os espaços de uso público, afirma que:

Os primeiros seriam os quintais, jardins particulares etc. Os segundos os terrenos baldios urbanos não cercados, pátios de escola, pátios de igreja, clubes etc. Os terceiros seriam aqueles acessíveis livremente ao público em geral. Toda nossa preocupação deve estar voltada justamente para estes, pois somente eles estariam assegurados no tempo como espaços livres.



A preocupação para os espaços livres de uso público se deve, principalmente, porque são os únicos que são acessíveis à todas as pessoas. É este o espaço que vai determinar a qualidade de vida, valorizando o bem estar físico, mental, psicológico e social de uma população. Sendo assim, os equipamentos públicos acessíveis pela sociedade, em geral, faz com que as ruas desempenham papel de protagonistas.

As análises respaldadas na qualidade de vida em relação aos espaços públicos os fazem como condição fundamental da sustentabilidade urbana. Definida por Schussel (2004) como um modo pluridimensional: com a união entre as pessoas e o meio ambiente natural estabelecido, além de promover a manutenção do patrimônio histórico e cultural. É preciso frisar que as ruas, o sistema viário como um todo, são os principais estruturadores do sistema de espaços livres, que se apresentam de diversas formas nas cidades brasileiras. Eles mudam a paisagem e concebem o acesso de qualidade à estruturas por parte das populações locais e melhor aproveitamento do espaço.

Faz-se útil também relacionar os espaços livres à esfera política, e como esta tem atuado para o benefício desses espaços. Mas é preciso cuidado ao tratar do assunto:

Discutir as políticas públicas dirigidas ao Sistema de Espaços Livres Públicos exige um conhecimento local e afetivo do território, caracterizando dada situação urbana específica, a atuação dos diversos agentes na implantação e gestão desse sistema, sua configuração e as possibilidades de uso e apropriações que abriga (PRETO, 2010, p. 02).

Isso implica que o poder público precisa conhecer com grande particularidade o território em que sua gestão atua. Muitas vezes, as cidades estão permeadas de ações inadequadas, oriundas de políticas públicas ineficientes. Causadas devido à imperícia das prefeituras em adotar medidas que não serão bem sucedidas em áreas com características próprias.

Os espaços livres são espaços de excelência e conseqüentemente de maior visibilidade das intervenções urbanas. É objeto de melhoria da qualidade de vida da população caso as ações sejam minimamente estudadas para que isso aconteça. Porém, esta condição está longe da realidade de muitas cidades brasileiras, pois a relevância que o poder público destina para o tema é mínimo.

A circulação (mobilidade) no espaço é algo defendido com grande propriedade por Milton Santos (2006, p. 181). Ele afirma que em âmbito global – *mas este facilmente aplicado ao local* – a circulação, sempre prevalece em relação à



produção, pois os fluxos são sempre importantes para toda a cadeia produtiva e para as interações espaciais daí decorrentes. Nos pressupostos teórico-conceituais geográficos o sistema de redes e fluxos em transporte é a mais densa expressão das relações sociais e econômicas. Tem papel importante e, por vezes, fundamental nas mudanças de valor e uso do espaço. A mobilidade urbana, aplicada à totalidade do espaço da cidade, necessita então dos espaços livres para se estabelecer na vida cotidiana dos cidadãos. Assim, as ruas (na sua totalidade e para além da função de dar fluidez) são a maior expressão dos espaços públicos livres.

Os espaços livres se distribuem de diversas maneiras pelo tecido urbano, é preciso compreender como as cidades incorporaram estes espaços. Coccozza et al. (2010, p. 1) define os espaços livres das cidades médias do interior do Brasil da seguinte maneira: “apresentam características próprias que definem o seu traçado, convergindo para um sistema que geralmente se caracteriza por praças centrais em malha ortogonais”. Seguindo esta tendência os bairros que circundam o centro apresentam um uso do espaço bem adequado. E, termina com a composição de bairros periféricos, com o uso do espaço ruim, além dos condomínios fechados que “simbolizam a perda da urbanidade em muitas cidades brasileiras”.

A definição defendida de certa forma pode não abranger todas as cidades médias, contudo, é uma das características mais marcantes. A rua então apresenta um papel fundamental, desde a periferia até a área central, promovendo, ou não, sua ligação e as interações urbanas inerentes. De que maneira as calçadas estão dispostas, as ligações entre as praças e parques, o acesso a espaços comunitários; todos estes objetos necessitam se relacionar de forma adequada e funcional.

É necessário sempre avaliar as relações e conexões que se estabelecem nas ruas para o cotidiano da vida urbana. Em grande parte a estrutura viária das cidades determina a qualidade dos espaços públicos. Queiroga (2011, p. 27) aponta que:

O sistema de espaços livres urbano contém todos os espaços livres urbanos existentes num determinado recorte escalar, independentemente de sua dimensão, qualificação estética, funcional e fundiária. A ideia de sistema de espaços livres está vinculada à sua vinculação funcional e organizacional (socioambiental), já que fisicamente somente os espaços públicos estão conectados entre si, principalmente pelo sistema viário.



O sistema viário como infraestrutura que abarca os fluxos e as redes de circulação, determina a importância e define a qualidade da rua no espaço urbano. Estudos mais recentes apontam para uma análise e reflexão sobre o papel e a importância das ruas para a qualidade de vida das pessoas nas metrópoles. Enquanto isso, as cidades médias experimentam o recente interesse por esses espaços e suas necessidades.

A rua é um dos principais componentes das cidades, é a partir dela que as pessoas circulam e passam a estabelecer suas relações. Ferreira (2002, p.33) aponta que as ruas na totalidade das cidades são o principal espaço público. As ruas agitadas vão despertar os interesses dos cidadãos e se tornam referência em questão de localização. O contato entre as pessoas acontece baseado em simbologias, a rua é específica diante da totalidade. As ruas como espaços acessíveis às pessoas, determinam a dinâmica das cidades e suas especificidades.

Para ir mais adiante sobre a relação da importância das ruas nas cidades Jacobs apud Ferreira (2002, p. 23) diz que elas:

Servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas - a parte das ruas que cabe aos pedestres - servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto à circulação para o funcionamento adequado das cidades. As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.

A rua como espaço livre deve cumprir o seu papel fundamental, abrigar a circulação e as interações entre as pessoas, sendo a calçada parte essencial, principalmente, no entendimento de rua como espaço público. As definições das especificidades das Unidades de Paisagem permitem a compreensão da forma urbana pautada em características morfológicas, topográficas, espaciais, da malha urbana e da vegetação. E ainda, das tipologias das quadras, lotes e edificações. A cidade apresenta as características próprias de cada rua, lugar ou bairro.

UNIDADES DE PAISAGEM

CENTRO

As categorias de paisagem de Araxá foram divididas em 12 unidades (Figura 03), a região Central pertence à categoria sete. O que define as classificações são condicionantes marcantes em cada bairro. No caso do Centro, as vias são



estreitas, apresentam arborização média, quadras irregulares, declive acentuado, além de outros elementos.

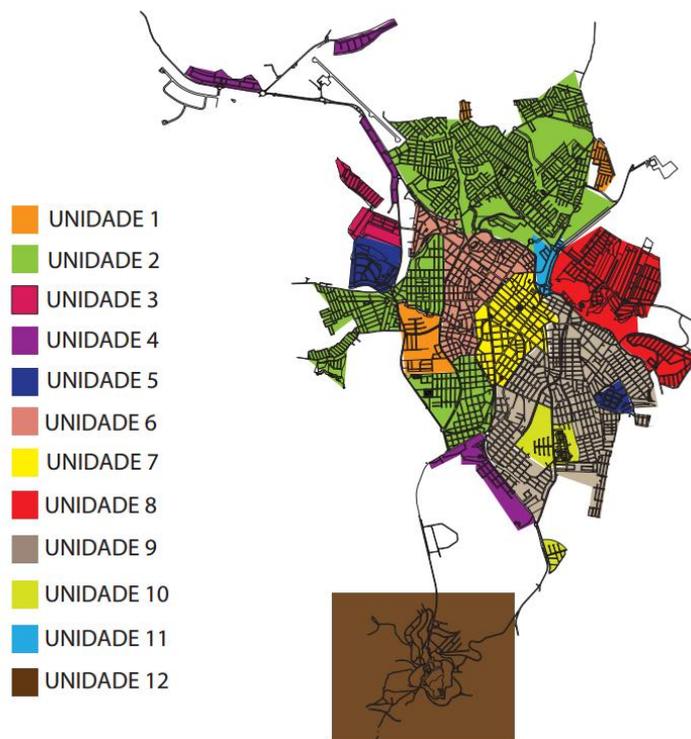


Figura 03: **Mapa das Unidades de Paisagem - Araxá, 2014** – Araxá. RIOS, A. L.

O centro de Araxá é o bairro mais tradicional da cidade. É lá que se estabelece o início de todo tecido urbano e começa sua história. Em 1791, é criada a Freguesia de São Domingos do Araxá, onde quatro anos mais tarde é construída a Igreja Matriz de São Domingos, o marco zero do município. A região central apresenta um dos espaços livres públicos mais interessantes, permeado de alguns casarões históricos e prédios mais novos.

Na Igreja Matriz de São Domingos inicia-se a Avenida Antônio Carlos (Figura 04) que possui cerca de 500 metros de extensão. Em 2011, abrigava uma enorme praça com muito verde. O local era apreciado pelos araxaenses como espaço de contemplação, encontro e lazer. Abrigava duas fontes, bancas de revista, sendo que a avenida Antônio Carlos se conectava muito bem as ruas perpendiculares e ao museu Dona Beja, que se encontra no fim da via.



Figura 04: **Avenida Antônio Carlos, 2009** – Araxá (Arquivo Pessoal). LEITE, Luis G. F.

Em 2010, foi apresentado pela prefeitura um novo projeto para a Avenida (Figura 05), com a requalificação de todo o espaço e a construção de um Teatro no último trecho da via.

Para a DGOTD - Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano de Portugal (2008, p. 65), entende-se como Requalificação Urbana uma intervenção que visa a renovação, reabilitação ou reestruturação urbana, com foco na valoração ambiental. O objetivo é trazer uma nova função para o contexto urbano pautados nos objetivos principais da intervenção.



Figura 05: **Nova Avenida Antônio Carlos, 2013** – Araxá. LEITE, Luis G. F.

No tocante a requalificação, quando relacionado ao responsável o DGOTD (2008, p. 67) diz o seguinte:

A requalificação urbana surge normalmente associada a objectivos estratégicos de desenvolvimento urbano, assumidos por uma ou mais entidades públicas com responsabilidades na área de intervenção, ainda que as acções que a concretizam sejam total ou predominantemente executadas por particulares.

Em relação a nova identidade criada pela Praça da Avenida Antônio Carlos em Araxá, a Prefeitura do município defendeu a criação da Passarela Central. Com destaque para a visão que ela oferece para o entorno que guarda a memória de Araxá. A Praça Coronel José Adolfo que foi transformada em um Teatro (Figura 06), com uma fonte na parte externa superior, ganhou esse espaço por resgatar seu valor como lugar público de convívio e contemplação.



Figura 06: **Teatro Municipal de Araxá, 2013** – Araxá. GOMES, S.

O que valoriza a criação do Teatro é o seu palco que pode apresentar um evento simultaneamente, por contemplar dois ambientes. Um do lado de dentro e outro do lado de fora, diante de uma área gramada, ao ar livre. Esta segunda opção se alicerça de forma contundente ao que chamamos de Espaço Livre Público da rua, permitindo o acesso irrestrito de todos.

Outra intervenção, que exemplifica esta definição, foi realizada no centro de Araxá, a construção do calçadão, na primeira quadra da Rua Presidente Olegário Maciel. O espaço foi completamente requalificado, priorizando a circulação dos pedestres. O local é o maior centro comercial da cidade e recebe milhares de cidadãos todos os dias.

No antigo espaço (Figura 07) passava uma via com três faixas, a central para rolamento e as laterais para estacionamento, fazendo com que o espaço para circulação de pedestres e consumidores fosse pequeno. Com as intervenções o pedestre recebe um local de lazer e consumo com mais conforto e segurança. Visualmente o espaço é bonito, já que no projeto foi contemplado, inclusive, o aterramento dos cabamentos de energia e telecomunicações.



Figura 07: Rua Presidente Olegário Maciel, 2009 – Araxá (Arquivo Pessoal). LEITE, Luis G. F.

Do ponto de vista do uso do espaço da Rua – como representado na Figura 08 – a Prefeitura de Araxá adotou uma proposta diferente, buscando a valorização e harmonia em suas áreas centrais, incentivando os meios alternativos de transporte. A valorização do pedestre como componente do espaço urbano, tem como foco principal a busca de uma identidade e o fortalecimento da dinâmica vivenciada nas ruas de Araxá.



Figura 08: Calçada Rua Presidente Olegário Maciel, 2013 – Araxá. LEITE, Luis G. F.

BAIRROS

O bairro Santo Antônio (Figura 09) pertence a unidade nove. Apresenta uma estrutura viária consolidada, com vias entre seis e oito metros, arborização rarefeita e quadras irregulares. O bairro e suas adjacências com características pericentrais, são caso de estudo interessante, por sua ocupação datada no final da década de 1970 e início da década de 1980.

Alguns espaços são aproveitados para a prática de esporte e lazer, como canteiros centrais de avenidas, calçadas e praças. Apesar da quantidade existente ser insatisfatória, ainda assim, é uma das regiões que contempla o maior número de espaços livres da cidade.



Figura 09: **Estrutura viária do Grande Santo Antônio** – Araxá. LEITE, Luis G. F.

A região Oeste nas proximidades do Centro Universitário recebeu inúmeros loteamentos (Figura 10) e compõe a unidade três. A principal diferença é a estrutura viária que apresenta vias largas e o seu traçado é uniforme em quadras retangulares, com padrões morfológicos diferentes dos encontrados em Araxá.

É importante observar que existe pouca consolidação dos espaços livres nestas áreas, uma vez que o calçamento não existe em todos os locais. Outro ponto relevante é o acesso ao transporte público, que em algumas áreas, é bem restrito. Sendo, uma das regiões mais novas da cidade.



Figura 10: **Rua do Bairro Camuá, Zona Oeste** – Araxá. LEITE, Luis G. F.

Os loteamentos populares e conjuntos habitacionais construídos recentemente na área periférica de Araxá apresentam características distintas dos bairros apresentados anteriormente. Os bairros da unidade um são planejados com vias de até oito metros de largura, pouca arborização, quadras regulares e locais ainda não consolidados.

O espaço da rua ainda precisa ser aprimorado e os equipamentos de lazer são praticamente inexistentes. É possível destacar que os calçamentos dos recentes conjuntos habitacionais receberam atenção especial, a calçada é ladeada por faixas de solo exposto (Figura 11) com intuito de facilitar a permeabilidade.



Figura 11: **Moradias populares entregues recentemente** – Araxá. LEITE, Luis G. F.

Em Araxá é possível observar algumas semelhanças e diferenças das paisagens encontradas em alguns bairros da cidade. A unidade de paisagem número dois, pode ser desmembrada em outras unidades, visto que os bairros nela retratados sofreram mudanças significativas e distintas quanto a suas características.

O bairro Urciano Lemos, por exemplo, se encontra consolidado e vem recebendo investimentos no que diz respeito aos seus espaços livres. Recentemente a Praça da Juventude (Figura 12) foi inaugurada e contempla quadra poliesportiva, campo de futebol, pista de skate, espaço físico para academia de ginástica e atividades físicas como o Pilates.



Figura 12: **Praça da Juventude, Urciano Lemos, Zona Norte** – Araxá. LEITE, Luis G. F.

A região Leste possui uma diversidade de bairros que apresentam características particulares, sendo habitados por classes diferentes. O bairro Pão de Açúcar, pertencente a unidade dois, em sua rua principal, região de concentração comercial, apresenta casas de padrão mais elevado que outras encontradas no interior do bairro. O residencial foi construído no início da década de 1990 como um conjunto habitacional. Hoje suas casas não preservam as mesmas características e já são praticamente irreconhecíveis.

O Jardim Bela Vista – unidade de paisagem oito, na Zona Leste (Figura 13), possui as vias mais largas da cidade, com quadras irregulares, e embora tenha se adensado recentemente, é uma área consolidada. Sua paisagem foi completamente transformada nos últimos dez anos. Inúmeros loteamentos foram construídos para dar lugar à casas de médio e alto padrão. Isso amplia de forma significativa a densidade urbana da região, as figuras 14 e 15 apresentam essa mudança.



Figura 13: Residências na região do Jardim Bela Vista – Araxá. LEITE, Luis G. F.



Figura 14: Densidade urbana do Jardim Bela Vista 2003. Fonte: Google Earth. Acesso em: jun. 2014.



Figura 15: **Densidade urbana do Jardim Bela Vista 2013.** Fonte: Google Earth. Acesso em: jun. 2014.

Outro tipo de loteamento presente na região são os condomínios fechados. É possível notar que os bairros no local nascem com uma característica melhor – embora insatisfatória - em relação à infraestrutura dos espaços livres, se comparada a bairros mais pobres de Araxá.

TRANSPORTE PÚBLICO

A mobilidade urbana é um dos principais componentes quando se trabalha o espaço livre público da rua, considerando que as condições de circulação são fundamentais no uso do espaço. Na região entre as cidades do mesmo porte, Araxá se diferencia no serviço de transporte público pelo número de linhas e abrangência delas no território. O uso do ônibus para deslocamento é fundamental para os moradores mais carentes, principalmente, aqueles residentes nas áreas periféricas. Lembrando que também atende outros grupos sociais quando seu trajeto é eficiente.

Para melhor compreensão da abrangência do transporte público foi possível traçar o trajeto das linhas nas vias urbanas da cidade, com o uso de ferramentas disponíveis na internet pelo Google Maps. O material utilizado para essa confecção consistiu na pesquisa dos itinerários disponíveis no site da empresa



responsável pela concessão, uso do mapa atualizado da cidade e observações in loco, fazendo o percurso das linhas com maior dificuldade de compreensão do trajeto.

As linhas do transporte público (Figura 16) de Araxá correspondem basicamente duas categorias: linhas diametrais (rosa) bairro x bairro, e as linhas diagonais representadas em azul, que fazem o percurso bairro x centro.

Como se pode observar, existe atendimento em praticamente todas as regiões da cidade, o que diminui o percurso da origem do usuário até o ponto de ônibus. No entanto, ainda existem regiões da cidade que não são bem atendidas – seja pela ausência de linhas próximas ou intervalo temporal (readway) muito grande entre os ônibus que atendem a região. É importante destacar que uma reestruturação dos percursos ou a criação de linhas novas podem resolver o problema. O resultado do mapeamento é apresentado na Figura 16, a seguir.

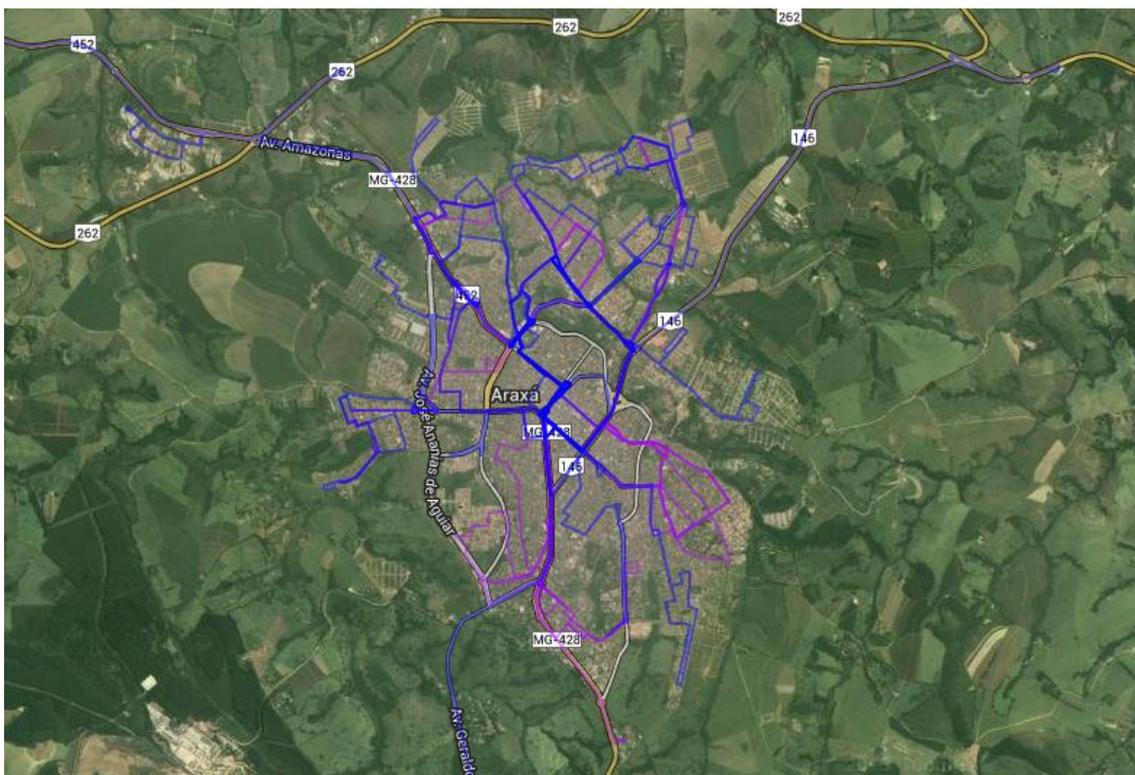


Figura 16: **Linhas de transporte apresentadas sobre o tecido urbano de Araxá.** Google Maps. Adaptação: LEITE, Luis G. F.

O sistema de transporte coletivo de Araxá é integrado (Integração Temporal), mas ao mesmo tempo excludente, já que é necessário o uso de um cartão fornecido pela empresa concessionária para que se realize a integração. Isso impede que turistas ou usuários esporádicos usem dois ônibus com a mesma passagem. A



resolução do problema pode ser associada a intervenções no sistema como a facilitação do acesso ao bilhete eletrônico para todos os usuários.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho que envolve visitas *in loco* nas cidades por ora é muito rico, pois, é possível analisar as informações preliminares colhidas de forma secundária com as observações realizadas em campo. Entender a dinâmica dos espaços livres da cidade e sua estreita relação com a mobilidade urbana envolve diversos fatores, que são fundamentais para a determinação da qualidade de vida, ou não, dos bairros de uma cidade.

No caso de Araxá, as dinâmicas observadas variam muito de uma região da cidade para outra. Sua ocupação diferenciada por época, desenho urbano, uso do solo, configuração viária e fatores geográficos – relevo e hidrografia, por exemplo – determinam a dinâmica morfológica do tecido urbano. As figuras apresentadas neste trabalho retratam as diferenças socioespaciais da cidade. É possível afirmar que Araxá possui espaços mal aproveitados nos bairros e principalmente nas regiões periféricas no tocante a criação/manutenção de espaços livres.

Os espaços livres encontrados nas unidades de paisagem de Araxá em primeiro lugar se apresentam como insuficientes. As visitas e observações realizadas em Araxá evidenciam que não atendem de modo satisfatório os habitantes da cidade. Os espaços livres das ruas que se encontram em condições mais aceitáveis, estão presentes em bairros consolidados e pericentrais, excluindo-se bairros periféricos mais antigos. A periferia por ora tem problemas pontuais que necessitam ser resolvidos de imediato. A criação de espaços livres e o melhor aproveitamento dos já existentes demanda atenção prioritária por parte do poder público. No entanto, não existem sinais de que estes espaços ganhem a atenção necessária da Prefeitura de maneira efetiva e rápida.

A rua, como espaço livre público de excelência, apresenta distintos usos e apropriações em Araxá. Em um primeiro momento, as condições de infraestrutura apresentadas; e, em um segundo momento, uma condição social de esvaziamento dos espaços públicos. Como razão estão prerrogativas sociais atuais onde o “viver em coletividade” está atrelado à mística dos ambientes privados. Há assim, com maior ou



menor intensidade, uma “negação” da rua enquanto espaço de convívio, encontros (e desencontros) e interações sociais.

NOTAS

1. Artigo vinculado ao Projeto QUAPÁ-SEL (UFU) financiado pela FAPEMIG, intitulado "**Forma urbana e espaços livres nas cidades médias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba**".

REFERÊNCIAS

ARAXÁ. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor Estratégico de Araxá**. Araxá, 2011.

_____. **História da Cidade**. Disponível em: <<http://www.araxa.mg.gov.br/Pagina.aspx?id=1>> Acesso em 22/01/2014.

CAVALHEIRO, F. O Planejamento de Espaços Livres – O caso de São Paulo. **Revista Silvicultura/Inst. Florestal**, São Paulo, v. 16A, parte 3, 1982.

CAVALHEIRO, F.; NUCCI, J.C; GUZZO, P.; ROCHA, Y.T. Proposição de terminologia para o verde urbano. **Boletim Informativo da SBAU** (Sociedade Brasileira de Arborização Urbana), ano VII, n. 3 - Jul/ago/set de 1999, Rio de Janeiro, p. 7.

COCOZZA, G. P., OLIVEIRA, L. M. LIBERA, I. D. **O Sistema de Espaços Livres e a Constituição da Forma Urbana na Cidade de Uberlândia, MG**. Disponível em: <<http://silviomacedo.files.wordpress.com/2011/11/artigo-2.pdf>> Acesso em: 20/01/2014.

DGOTDU, Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano – Portugal. **Conceitos Técnicos a Utilizar nos Instrumentos de Gestão Territorial**. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/16632985/52/REQUALIFICACAO-URBANA-Ficha-n%C2%BA57>> Acesso em: 18/01/2014.

FERREIRA, W. R. **O Espaço Público nas Áreas Centrais: a rua como referência** – um estudo de caso em Uberlândia-MG. 2002. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo (Departamento de Geografia), São Paulo, 2002.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas de população para 1º de julho de 2013**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2013/estimativa_tcu.shtm> Acesso em: 28/05/2014.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios 2011**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2011/default.shtm>> Acesso em: 08/08/2014.

MAGNOLI, M. M. Em Busca de “Outros” Espaços Livres de Edificação. **Paisagem e Ambiente: Ensaios**, São Paulo, n. 21, p. 141-174, 2006.

MAZZEI, K., COLESANTI, M. T. M., SANTOS, D. G. Áreas Verdes Urbanas, Espaços Livres Para o Lazer. **Sociedade e Natureza**, Uberlândia, n. 19, p n. 19, p. 33-43, jun. 2007.

PRETO, M. H. F., **Sistemas de Espaços Livres Públicos: Uma Contribuição Ao Planejamento Local**. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, 2009.



_____. O Sistema de Espaços Livres Públicos como Ferramenta do Planejamento Local. In: **ENANPPAS** – Encontro Nacional da ANPPAS, 5, 2010, Florianópolis. Anais. Disponível em: <<http://www.anppas.org.br/encontro5/index.php?p=gt>> Acesso em: 21/01/2014.

QUEIROGA, E. F. Sistemas de espaços livres e esfera pública em metrópoles brasileiras. **RESGATE**, Campinas, vol. 19, n. 21, p. 25-35, jan./jun. 2011.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SCHUSSEL, Z.G.L. **O desenvolvimento urbano sustentável** – uma utopia possível? Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente. Editora UFPR. n. 9, p. 57 – 67, jan/jun. 2004.

VERA CRUZ TRANSPORTE. **Transporte Público Urbano de Araxá**. Disponível em: <<http://www.veracruztransporte.com.br/>> Acesso em: 29/12/2013.