

ABC DO PAISAGISMO

JEANINE MAFRA MIGLIORINI
(Organizadora)

Atena
Editora

Ano 2018

Jeanine Mafra Migliorini
(Organizadora)

ABC do Paisagismo

Atena Editora
2018

2018 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Natália Sandrini

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof^a Dr^a Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
M634a	Migliorini, Jeanine Mafra. ABC do paisagismo [recurso eletrônico] / Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2018. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-85107-37-6 DOI 10.22533/at.ed.376182609 1. Arquitetura paisagística. I. Título. CDD 712.2
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

O conteúdo do livro e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2018

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Paisagem é um termo bastante abrangente, uma vez que tudo que vemos diante dos olhos é uma paisagem; paisagismo é uma ciência que busca ordenar o ambiente externo vivido pelo homem. Ao discutirmos a paisagem podemos falar das tendências do paisagismo residencial ou comercial, mas também falamos do urbano, das praças e parques, da paisagem constituída pelas edificações, em várias escalas possíveis de abordagem, o que torna o tema tão amplo e interessante.

Uma paisagem pode ser analisada através de sua transformação ao longo da história, que é testemunha da constante mudança em sua estrutura, uma vez que paisagem não é estática. São camadas de história diante de nossos olhos, que muitas vezes passam despercebidas pela correria diária.

A paisagem urbana se modifica com grandes eventos, como a inserção de um novo equipamento urbano, entretanto as pequenas transformações diárias também representam significativas interferências paisagísticas, e nos levam ao cenário atual, que amanhã será diferente e no próximo mês também, assim sempre estaremos diante de uma nova paisagem.

Analisar essa realidade, quer seja através da história, da atualidade ou de possíveis cenários futuros nos coloca como atuantes do espaço que vivenciamos diariamente, e com ferramentas para tomarmos decisões e interferirmos, se necessário, para manter, ou retomar a qualidade desta paisagem.

Neste livro apresentamos reflexões sobre as transformações históricas das paisagens e quais as consequências e a atual realidade encontrada. Também são abordadas as questões referentes às gestões participativas na construção desta paisagem. Como determinadas vegetações se encontram e devem ser cuidadas e preservadas nas cidades. Além de apresentar uma discussão acerca de o paisagismo religioso, ou seja, classificação do espaço a partir de características comuns que definem uma identidade.

As discussões são bastante amplas, assim como a temática do tema, entretanto são necessárias e pertinentes para a formação de indivíduos conscientes de seu entorno, e aptos a interferir e modificar as paisagens que nos cercam.

Boa leitura, que as reflexões despertem seu olhar para as paisagens que lhe cercam!

Jeanine Mafra Migliorini

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A INSERÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO EM ARAGUARI-MG: TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM ENTRE 1823 E 1950	
<i>Lucas Martins de Oliveira</i> <i>Eugenio Fernandes Queiroga</i>	
CAPÍTULO 2	14
UMA AVENIDA, UMA CIDADE, MUITAS TRANSFORMAÇÕES: JUIZ DE FORA, 1836 – 2016.	
<i>Tiago Goretti Ribeiro</i> <i>Antonio Ferreira Colchete Filho</i> <i>Victor Hugo Godoy do Nascimento</i>	
CAPÍTULO 3	28
A INFRAESTRUTURA VERDE NO ENSINO DO PROJETO DA PAISAGEM URBANA: REALIDADE E PROSPECÇÕES	
<i>Andrea Queiroz Rego</i> <i>Aline Pires Veról</i>	
CAPÍTULO 4	43
EXPERIÊNCIA DA GESTÃO PARTICIPATIVA NA QUALIFICAÇÃO DE LOGRADOUROS PÚBLICOS NA FORMAÇÃO DE ARQUITETOS E URBANISTAS: A REFORMA DA PRAÇA DO PESCADOR – SÃO LUÍS-MA	
<i>Agnes Leite Thompson Dantas Ferreira Thompson</i> <i>José Aquiles Sousa Andrade</i>	
CAPÍTULO 5	54
O DESENHO DO ESPAÇO LIVRE NA ESCALA DO BAIRRO A PARTIR DE PROBLEMATICAS AMBIENTAIS: ESTUDO DE CASO DO RESIDENCIAL TARUMÃ – MARINGÁ, PR	
<i>Paula Rocha do Amaral Marino</i> <i>Karin Schwabe Meneguetti</i>	
CAPÍTULO 6	71
APREENSÃO DA FORMA URBANA E DA DINÂMICA SOCIAL EM CENAS URBANAS COTIDIANAS: PENSAR A CIDADE NO FUTURO.	
<i>Antonio Colchete Filho,</i> <i>Camila Caixeta Gonçalves,</i> <i>Fabrcio Teixeira Viana,</i>	
CAPÍTULO 7	81
SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA MÉTODO DE ANÁLISE DE ESPAÇOS LIVRES DE CURITIBA	
<i>Luciana Evans Romanus</i> <i>Silvio Soares Macedo</i>	
CAPÍTULO 8	99
A HERA VENENOSA E O ESPAÇO CIDADINO CONSTRUÇÃO DE MÉTODOS PARA ANÁLISE DE FITOPATOLOGIAS URBANAS	
<i>Matheus Maramaldo Andrade Silva</i>	

CAPÍTULO 9 116

MATA DO KRAMBECK NA CIDADE DE JUIZ DE FORA, MINAS GERAIS: CICLOS DE UMA HISTÓRIA DE RESILIÊNCIA

Lucas Abranches Cruz
Patricia Menezes Maya Monteiro
Frederico Braidá
Antonio Colchete Filho

CAPÍTULO 10 128

PAISAGISMO RELIGIOSO: PARQUE EM REDE PEDRA DE XANGÔ, UM PATRIMÔNIO CULTURAL E GEOLÓGICO PRESENTE NAS TRADIÇÕES AFRODESCENDENTES DA CIDADE DE SALVADOR-BA

Maria Alice Pereira da Silva
José Augusto Saraiva Peixoto
Cássio Marcelo Castro
Sérgio Magarão de Figueirêdo Júnior

SOBRE A ORGANIZADORA..... 142

A INSERÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO EM ARAGUARI-MG: TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM ENTRE 1823 E 1950

Lucas Martins de Oliveira

Universidade de São Paulo, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo
São Paulo – São Paulo

Eugenio Fernandes Queiroga

Universidade de São Paulo, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo
São Paulo – São Paulo

RESUMO Apresenta-se as origens e as primeiras transformações da paisagem da cidade de Araguari-MG. Para isso, analisam-se pesquisas relevantes produzidas sobre a cidade e região, bem como consultas ao Arquivo Histórico Municipal, objetivando melhor compreender o contexto socioeconômico impulsionado pela inserção da cidade à malha ferroviária nacional e as decisões tomadas sobre o planejamento e a gestão da paisagem urbana. Foca-se na qualificação dos primeiros espaços livres públicos, contribuindo para o enriquecimento da história do Paisagismo da cidade e da região do Triângulo Mineiro.

PALAVRAS-CHAVE: espaços livres, ferrovia, paisagem urbana.

ABSTRACT The work presents the origins and the first transformations in urban landscape of Araguari-MG, Brazil. In order to do so, we analyze relevant researches produced about the

city and region, as well as consultations with the Municipal Historical Archives, aiming to better understand the socioeconomic context driven by the city's insertion into the national railway network and the decisions made regarding the planning and the management of the urban landscape. It focuses on the qualification of the first public spaces, contributing to the enrich the Landscape history, the city and the region of Triângulo Mineiro.

KEYWORDS: open spaces, railroad, urban landscape.

1 | INTRODUÇÃO

Apresenta-se parte dos resultados da pesquisa desenvolvida no curso de Mestrado do Programa de Pós-graduação da FAUUSP, Área de Concentração Paisagem e Ambiente, intitulado “Araguari: o sistema de espaços livres na forma urbana” (OLIVEIRA, 2016). Analisa-se o processo de conformação da paisagem urbana no início da ocupação da cidade, especificamente entre 1823 e 1950, períodos decisivos para a construção de seus espaços livres públicos da atual área central.

Para a análise do processo de urbanização deste período parte-se do entendimento de que toda cidade possui uma forma singular que se relaciona com sua realidade (regional e

local) socioeconômica, cultural e condições do suporte físico-ambientais, de modo que a forma resultante atual espelha a realidade de seu tempo, com seus conflitos, qualidades, limitações e potencialidades (GALENDER et al, 2012, p:803). Assim, importa investigar os aspectos biofísicos, socioeconômicos, as influências urbanísticas vigentes no período histórico e identificado os principais conflitos socioespaciais vividos durante esta etapa da urbanização. Considera-se, desse modo, que o objeto de análise é o estado presente e que toda análise histórica sobre o espaço é o suporte à compreensão de sua produção (SANTOS, 2012, p:32).

2 | MATERIAL E MÉTODOS

O estudo orienta-se pela revisão bibliográfica de importantes pesquisas que se dedicaram à história da ocupação da região do Triângulo Mineiro e cidade de Araguari, com destaque para os trabalhos de Lourenço (2005 e 2010), relativos à história da região, e de Naves e Rios (1988), Mameri (1988) e Peixoto e Vieira (2012 e 2013), relativos à história da cidade. Ademais, destacam-se nos dias atuais pesquisas relacionadas principalmente à geografia histórica que enriquecem o ainda pequeno repertório científico sobre a história de Araguari, como Barbosa (2008). Ainda, consultas ao Arquivo Público Municipal foram imprescindíveis para o resgate de imagens e informações relativas aos espaços livres públicos, seus surgimentos e primeiros processos de qualificação e apropriação social.

3 | DISCUSSÃO E RESULTADOS

A ocupação colonial oficial da área onde hoje se localiza o município de Araguari ocorreu a partir de 1815 (MAMERI, 1988:33). A área, que pertencia ao termo de Araxá (circunscrição administrativa abaixo de comarca e acima de vila), vivia um contexto de migração de parte do excedente demográfico das regiões mineradoras centrais mineiras, estimulada após sua separação de Goiás e anexação a Minas Gerais, ocorrida em 1816, juntamente com o termo de Uberaba. Ressalta-se que não existia, ainda, a conformação de uma unidade regional, nos modos que se entende o Triângulo Mineiro nos dias atuais.

A transferência da região para Minas Gerais, solicitada pelos criadores de gado de Araxá, foi justificada pela grande distância desta cidade à capital goiana Vila Boa (atual cidade de Goiás), o que dificultava o acesso à comarca. A busca por minérios foi importante no início da ocupação, no entanto, as fazendas de gado foram a principal forma pela qual os colonos se estenderam pela região. Lourenço (2005:20) comenta que caráter disperso da ocupação fazia com que as fazendas fossem muito grandes, devido ao baixo valor da terra, fato que refletiu na conformação da rede de núcleos urbanos mais distantes entre si, se comparado à região centro-sul do estado.

A fundação dos arraiais pelo Triângulo Mineiro resultou, em todos os casos, de iniciativas das oligarquias rurais, pela formação de patrimônios religiosos. Um fazendeiro, ou grupo, doava uma área ao patrimônio de um santo. Sobre ele, esses vizinhos, organizados, erigiam uma capela, e tratavam de conseguir sobre ela a bênção da igreja, que significava o reconhecimento da existência do povoado pelas autoridades eclesiástico-estatais. A fundação de um arraial constituía a expressão da transição de um grupo disperso de colonos, ainda vivendo os primeiros e difíceis momentos da ocupação, geralmente isolados uns dos outros, para um grupo com laços de parentesco, cooperação e reciprocidade cada vez mais intensos. LOURENÇO (2005:20)

Os primeiros registros da capela que originou Araguari datam de 1823, erguida em devoção ao Senhor Bom Jesus da Cana Verde, a partir da qual se desenvolveu o arraial de nome Bom Jesus da Cana Verde do Brejo Alegre. Uma associação direta entre a religião, característica cultural, e o curso d'água que deu suporte a fixação da população naquele local. Os pioneiros migraram do povoado de Santana (atual Indianópolis), este, por sua vez, era influenciado por Diamantina da Bagagem (atual Estrela do Sul), estabelecendo-se, assim, a rede: Brejo Alegre – Santana – Bagagem – Araxá. À oeste do rio das Velhas (atual rio Araguari) a região era polarizada por Uberaba, este rio exercia uma barreira física que dividia a polarização das duas cidades (Figura 01).

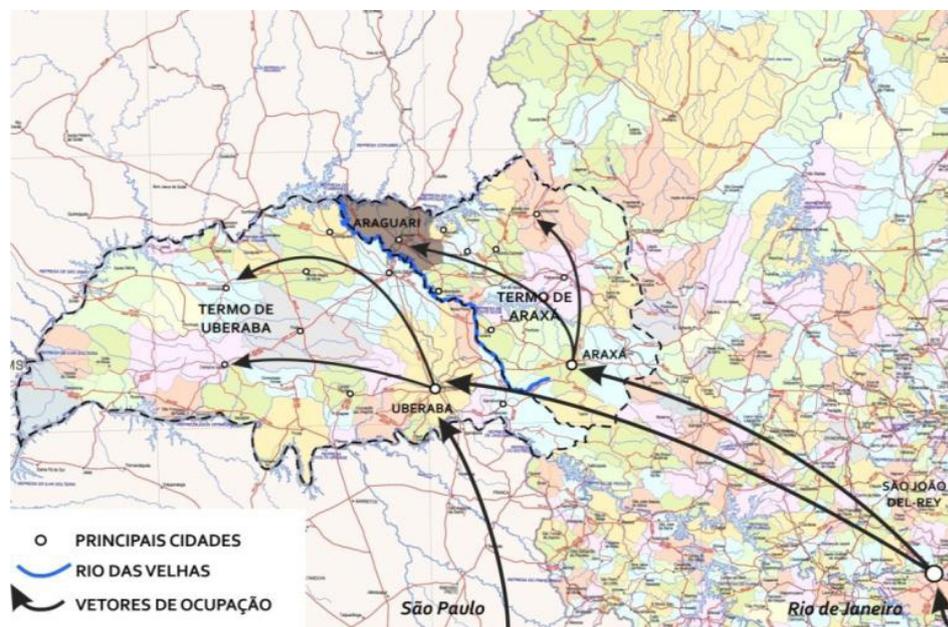


Figura 01: Esquematização da região e da rede urbana em meados do século XIX.

Fonte do mapa base: IBGE. Elaboração: autores.

As primeiras construções do arraial concentraram-se voltadas para o adro da capela, implantado próximo à margem do córrego que deu nome ao povoado. Topograficamente acima da capela localizava-se o cemitério. O adro assumiu o papel de primeiro espaço livre público gerador do traçado inicial e, a partir dele, definiram-se

as principais direções de crescimento urbano. A primeira via estabelecida foi a Rua Direita, que se desenvolveu em torno da mesma cota topográfica, paralela ao córrego, a fim de facilitar sua implantação e sua utilização. O fato de se desenvolver em nível tem como resultado seu caráter não retilíneo. No modelo urbano colonial brasileiro de influência portuguesa “as ruas tinham de ser tortas, na sua projeção horizontal, para poderem ser “direitas” no seu perfil” (TEIXEIRA, 2004:30)

Na margem oposta, alinhada à capela matriz, foi construída a capela de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito (os primeiros registros datam de 1864), mais simples em ornamentos e características construtivas, voltada para a população de origem escrava. Após a ocupação destes espaços iniciais, desenvolveram-se outras ruas paralelas à primeira via longitudinal (Rua Direita), e de outras travessas, perpendiculares a estas. Surge, então, mais uma via longitudinal a uma cota mais baixa (Rua do Brejo), mais próxima do fundo de vale, e outra via longitudinal a uma cota superior (Rua do Comércio). A cidadezinha expandiu-se lentamente até 1895, atendendo as características físicas do sítio, paralela ao curso d’água e explorando as particularidades topográficas para reforçar sua organização funcional e seus elementos estruturantes, resultando em traçado com menor rigor geométrico e estreito, a fim de atender as demandas locais de circulação da época (Figura 02).

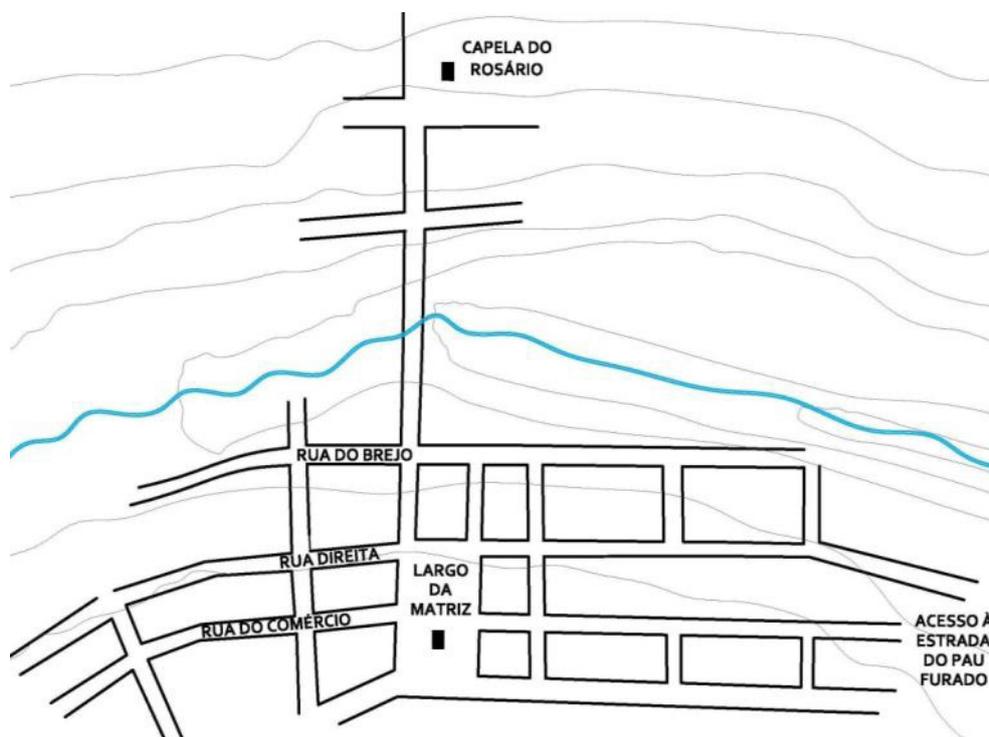


Figura 02: Recorte da malha urbana do núcleo inicial.

Fonte do mapa base: Prefeitura Municipal de Araguari. Elaboração: autores.

A atuação do poder público que mais se aproximou de um planejamento urbano foi a criação do cargo de “alinhador”, pela Câmara Municipal, em 1884. Segundo Mameri (1988:36) sua função era fiscalizar o alinhamento das construções voltadas para as vias, garantindo assim a continuidade destas, como também a demarcação

de novas vias quando necessário. Apesar de não seguir projeto predefinido, é possível identificar a ideia de plano que parte das particularidades geográficas e tira partido delas, seja para destacar os edifícios religiosos ou manter a ocupação urbana próxima ao curso d'água.

Cabe destacar que neste período, no ano de 1889, foi aprovada e demarcada a área que foi o primeiro parque urbano propriamente dito da cidade, o “Capão do Mato”, atual “Bosque John Kennedy”. A qualificação e abertura ao público desta reserva florestal somente ocorreu em 1925.

O termo “Sertão da Farinha Podre”, usado para designar a região do termo de Uberaba, começou a cair em desuso na década de 1880. Foram os jornais da cidade que primeiro usaram a denominação “Triângulo Mineiro”. O abandono do termo considerado pejorativo seguiu-se a adoção, pelos membros da elite, de um nome que evocava modernidade: uma figura geométrica, ou seja, algo retilíneo, exato. O novo nome surgiu na transição para a república, quando havia pressa em civilizar o país, livrando-o das toponímias religiosas ou rústicas, e substituindo-as por outras que evocassem ordem e progresso. (LOURENÇO, 2010:45)

Nesse contexto, em 1888 foi aprovada a emancipação da vila de Brejo Alegre do município de Bagagem. Entretanto:

Na sessão de 5 de agosto, por motivos que nos escapam, o Deputado Severino de Resende Navarro propôs uma emenda ao decreto, no seguinte teor: Onde se diz – à categoria de cidade – acrescente-se com o nome de cidade de Araguay – e o mais como se acha redigido. (NAVES; RIOS, 1988:19).

A mudança de topônimo de Brejo Alegre para Araguay (a partir de 1941 Araguari) não foi justificada, e até os dias atuais esta questão da historiografia local não foi esclarecida. Dentre as versões existentes, Naves e Rios entende que a mais plausível seja uma homenagem ao militar José Maria Wandenkolk, que recebeu em 1873, de D. Pedro II, o título de Barão de Araguay. Mas não se sabe ainda qual relação o militar teve com a cidade (se teve).

No meio das transformações regionais e locais do entre-séculos XIX-XX, como a instalação da luz elétrica e telefonia, certamente a inserção da ferrovia se destaca como transformadora da paisagem. A chegada da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, entre 1888 e 1897, acelerou a velocidade dos deslocamentos e intensificou a integração entre as duas regiões antes polarizadas por Uberaba e Araxá. Criada em 1872 e sediada em Campinas (SP), a Mogiana tinha como plano inicial estender-se até a região cafeeira de Ribeirão Preto. Entretanto, conjunturas econômicas favoráveis estimularam a transposição do rio Grande em direção ao Triângulo Mineiro.

Em 1887 a direção da empresa assinou um contrato com o governo de Minas Gerais para se estender em direção a Uberaba. Desse modo, a expansão ferroviária pelo Triângulo Mineiro não resultou de determinações internas, mas das transformações econômicas e sociais que ocorriam em São Paulo. No ano seguinte, estendeu seu projeto de expansão para a cidade goiana de Catalão, passando por São Pedro do

Uberabinha (atual Uberlândia) e Araguari. Entretanto, ao chegar a Araguari em 1896, mudanças no panorama econômico da empresa interromperam a continuidade de expansão, colocando a cidade “ponta de linha” na região.

A partir de então, a cidade foi “capturada” pelo Triângulo Mineiro. Ligada economicamente a Bagagem e Araxá, por razões históricas e pela centralidade exercida por aquelas duas cidades, aproximou-se de Uberaba e da província de São Paulo, graças aos trilhos. O rio das Velhas (atual rio Araguari) deixava de limitar o Triângulo Mineiro. (LOURENÇO, 2010: 105)

Em 1900 Araguari alcançou 11 mil habitantes (BARBOSA, 2008:40). Sem fotografias deste período, é válido recorrer à descrição da cidade feita por Augusta de Faro Fleury Curado no ano de 1896, que viajou do Rio de Janeiro à Vila Boa:

É uma cidadezinha ainda nova; as casas são todas de telha à vent; não há um sobrado. A igreja data dos tempos coloniais. [...] No centro da cidade corre um riacho, que a divide em duas partes: de um lado tem nome de Goiás, e do outro, de Minas. A cadeia é velha e se assemelha a uma casa de banhos. O povo é bom e muito agradável. O comércio pequeno; há uma padaria, uma sapataria, duas farmácias e algumas casas de comércio. Venta sem cessar e a poeira é horrível! Um pó vermelho e pegajoso.

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguari. Imaginem a barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o “bicho que lança fogo e tem partes com o diabo”... Houve mesas de doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeiras. Quando porém, ele apitou, foi uma correria por alí a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante cousa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E enquanto isso, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguari. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. Passamos vinte dias em Araguari e de lá trouxemos saudades, pois Alfredo e Mariquinha não podiam ser mais amáveis e nos trataram com a maior amizade. (GODOY, 1961:38)

Se até o final da década de 1880 a região mantinha ligações comerciais igualmente importantes tanto com o centro de Minas Gerais (via Araxá) quanto com São Paulo (via Uberaba), com a instalação da ferrovia, a região assumiu definitivamente a condição de periferia ligada à São Paulo, fornecedora de produtos primários que contribuía para o abastecimento daquele polo em processo de industrialização. Como exemplo: “o transporte de gado até a capital paulista se fazia em apenas três dias, enquanto as antigas comitivas levavam quase um mês” (BARBOSA, 2010:106).

Voltando o olhar para o sistema ferroviário mineiro, o seu desenvolvimento no final do século XIX concentrava-se nas regiões consolidadas do centro-sul do estado, sem planos eminentes para atingir outras regiões. Não havia para Minas Gerais um plano de integração regional e fortalecimento da integridade do território. As empresas ferroviárias no país expandiam-se conforme interesses político-econômicos e não mediante um planejamento governamental. (BATISTA; BARBOSA; GODOY, 2012:10). Assim, a Mogiana antecipou-se à dinâmica de expansão ferroviária mineira e apropriou-se do potencial econômico latente do Triângulo Mineiro.

O projeto para ligar São Paulo à Goiás por ferrovia, abandonado pela Mogiana em 1896, foi retomado dez anos depois, em 1906. O investimento era colocado como emergencial para Goiás. “A precariedade das velhas estradas de rodagem e a insuficiência dos rios navegáveis já entravava o desenvolvimento que então se pronunciava na antiga Província de Goiás” (BARBOSA, 2008:81). Foi então criada a empresa privada EFG (Estrada de Ferro Goiás), com sede em Araguari, para construir a linha e explorá-la. O objetivo era dotar o estado de vias férreas entre suas regiões norte e sul, ligando-o aos portos do sudeste por meio da conexão com outras ferrovias. Como a ferrovia mais próxima de Goiás encontrava-se em Araguari e, sem perspectivas de expansão, o projeto teve seu ponto de partida deslocado para o território mineiro. O plano previa a ligação Araguari-Vila Boa. O primeiro trecho Araguari - Roncador (município de Pires do Rio-GO) foi inaugurado em 1913, estabelecendo, assim, o entreposto comercial entre as linhas da Mogiana e EFG. Araguari se tornou a primeira ligação ferroviária entre centro-oeste e sudeste brasileiro. Já na década de 30 a cidade conectou-se a Belo Horizonte com a inauguração do ramal da EFOM (Estrada de Ferro Oeste de Minas), proveniente de Patrocínio.

A chegada da modernidade à região, representada principalmente pela ferrovia, logo repercutiu sobre as técnicas de produção, a arquitetura e a urbanização. Em Araguari o estabelecimento do sistema ferroviário refletiu diretamente na necessidade de um ordenamento territorial, capaz de dar suporte ao crescimento urbano vislumbrado e se contrapor a estrutura colonial existente.

Nas últimas duas décadas do século XIX, ocorreu, no Brasil, o que Murilo Marx chamou de laicização do espaço urbano: a racionalidade econômica e política substituiu a religiosa e pessoal, num processo comum a todo o território nacional. [...] A perda da centralidade do sagrado foi parte desse processo, pois a monumentalidade dos edifícios do Poder Público, ladeando praças laicas, ocupou o lugar dos antigos adros em torno dos templos católicos. Surgia um urbanismo fundamentado nas ideias higienistas, na racionalidade da circulação e da terra urbana transformada em valor. (LORENÇO, 2010:239)

Desde a instalação das empresas ferroviárias em Araguari, foi intensa a relação delas com o poder municipal. Sobretudo, no que tange ao ordenamento espacial da cidade. Com a chegada da Mogiana, os administradores públicos delegaram ao engenheiro desta companhia ferroviária – portanto à iniciativa privada – a elaboração do plano de expansão da cidade. (BARBOSA, 2008:76).

Este engenheiro foi Achilles Vidulich, responsável pelo trecho entre Uberabinha – Araguari. Achilles Camillo Joseph Maria Vidulich nasceu em Mali Losjin (Lussinpiccolo), Croácia, em 1863, ainda Império Austro-Húngaro. Coursou engenharia naval na Scuola Nautica in Lussinpiccolo. Imigrou-se para a Argentina e logo em seguida para o Brasil, onde foi contratado pela Cia. Mogiana. Fixou-se em Ribeirão Preto e foi responsável por projetos e obras de trechos ferroviários a partir daquela região. Esteve relacionado à criação das cidades paulistas de São Joaquim da Barra, Guará e Igarapava, ao longo da “alta Mogiana”. Após deixar a empresa mudou-se para Santos onde trabalhou no

ramo da construção civil até seu falecimento em 1929. (LOPEZ, 2014)

O plano de Vidulich para Araguari ordenava a expansão urbana em quadras com dimensões em média 100x100m, e propunha uma costura da malha inicial da cidade com uma malha ortogonal dotada de vias generosas, que situou o sistema ferroviário no centro geográfico do espaço urbano. Esta malha era contornada por quatro avenidas que faziam as ligações norte, sul, leste e oeste da cidade, constituindo-se em um contorno viário que possibilitaria melhor estruturar seu crescimento futuro (avenidas Mato Grosso, Bahia, Minas Gerais e São Paulo, respectivamente).

Apesar de o plano de expansão urbana de Araguari ter uma preocupação basicamente viária e de parcelamento da terra, não se isentou das questões urbanísticas quando pré-determinou quadras específicas para a implantação de praças (espaçadas em torno de três quadras umas das outras) e evidenciou, também, uma preocupação sanitária quando facilitou a circulação de ar, a entrada de luz solar e assentou a malha sobre a bacia do córrego existente, direcionando para este todo o escoamento pluvial e de esgoto, já indiciando que seu futuro seria a canalização como medida higienista.

Muitos pontos foram alterados e partes da malha ortogonal e do plano de avenidas não foram executadas, perdendo-se, assim, a ideia de contorno viário proposto (integralmente executadas apenas as avenidas Mato Grosso e Minas Gerais). O Arquivo Público Municipal não tem documentos cartográficos desta data, somente informações sobre a ata de sua aprovação – Lei nº 11 de 1895. O mapa disponível que mais se aproxima deste é a “Planta Geral de Cidade de Araguari”, de 1948 (Figura 03).

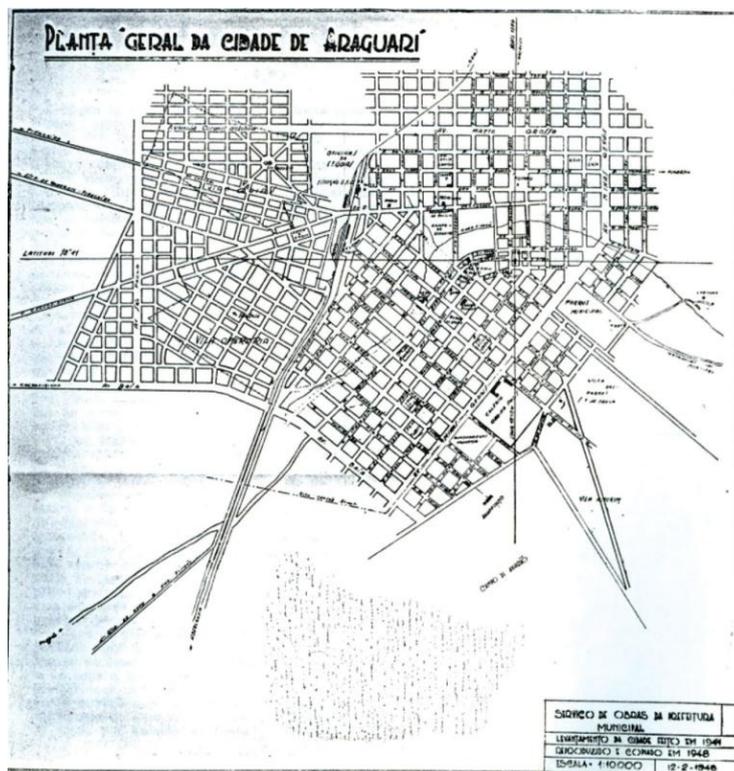


Figura 03: Planta de Araguari - 1948.

Fonte do mapa base: Arquivo Público Municipal de Araguari.

O projeto de Vidulich para Araguari, mesmo em sua escala modesta, ilustra a racionalização das intervenções de ocupação territorial no Brasil naquele período, não só nas principais cidades do país, mas também em cidades do interior, vistas como vetores de urbanização num país ainda de regiões quase inexploradas. Sua contemporaneidade com o projeto de Aarão Reis para Belo Horizonte (elaborado entre 1894 e 1897 e considerado a primeira experiência brasileira de planificação urbana em grande escala), mostra o credenciamento técnico dos engenheiros da Mogiana para a modernização das cidades que se instalavam. Foi fundamental no início do período republicano a negação das estruturas coloniais e a imposição da técnica, representada pela ferrovia e pela racionalização do crescimento urbano.

A elaboração de um plano de expansão urbana pela empresa na região do Triângulo Mineiro não foi exclusiva à Araguari. Segundo Lourenço (2010:242), em Uberabinha (Uberlândia a partir de 1929) o engenheiro John Mellor elaborou na mesma época, uma malha, ligando o núcleo inicial da cidade à estação ferroviária e centralizada por uma praça (atual Pç. Tubal Vilela). Entretanto, em uma área bem menor do que o caso de Araguari. Extensões urbanas como estas foram práticas comuns em núcleos urbanos localizados sobre vertentes de cursos d'água que foram cruzados por ferrovias, normalmente implantadas em cotas mais altas.

Nas primeiras décadas do século XX os espaços livres públicos centrais foram sendo qualificados, paulatinamente, em paralelo ao calçamento das principais ruas com paralelepípedos. O primeiro a receber investimentos foi o antigo largo dos Protestantes (atual Pç. Manoel Bonito), com jardim e coreto projetado pelo artista plástico Jorlano Spotto, em 1924, renomeado Jardim Público João Pessoa (Figuras 04 e 05). Tal fato evidencia um primeiro deslocamento do centro comercial da cidade, do largo da Matriz, para o citado espaço. Na sequência, em 1927 foi qualificada a Praça da Consolação (atual Getúlio Vargas). Já em 1938 a prefeitura encomendou ao paisagista sediado em Belo Horizonte, Júlio Steinmetz, projetos para o remodelamento das referidas praças e para a Avenida Tiradentes, em estilo eclético (Figura 06). Os primeiros equipamentos públicos de destaque na mancha urbana foram o Aeroporto, em 1932 e o Jôquei Clube (atual Parque de Exposições), em 1943. O funcionamento dos primeiros equipamentos de uso coletivo da cidade iniciou-se em 1908, com a criação do Clube Recreativo de Araguay, já em 1918 foi fundado o Operário Esporte Clube. (PEIXOTO; VIEIRA, 2013:203).



Figura 04: Jardim Público João Pessoa (atual Praça Manoel Bonito), recém inaugurado na década de 1920.

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

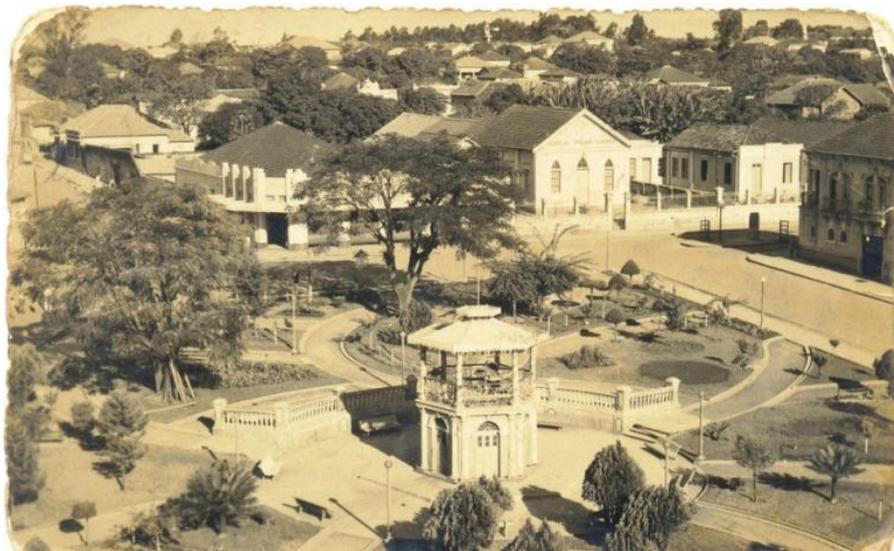


Figura 05: Jardim Público João Pessoa, final da década de 1920.

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.



Figura 06: Avenida Tiradentes, 1938.

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Outro aspecto relevante a respeito da história dos espaços livres no processo de conformação da cidade foi a definição do abastecimento de água da cidade por poços artesianos, em 1948. Para a instalação destes poços, foram reservadas áreas públicas distribuídas pelas cotas altas da cidade, sendo a primeira localizada no atual bairro Industriários, conhecida simplesmente como Caixa d'Água.

Pode-se afirmar que na primeira metade do século XX existia na cidade um crescimento dentro do espaço “planejado”, e um crescimento no espaço “não planejado”. É sabido da existência das vilas Amorim e Lagoa Seca, que possuíam uma ocupação improvisada ao longo da estrada do Pau Furado, principal acesso da cidade naquele momento. O não cadastramento de seus traçados no mapa de 1944 representa a falta de reconhecimento destas porções como parte da cidade legal, o que resultou em malhas irregulares. Na atualidade a vila Amorim insere-se no bairro de mesmo nome, e continua sendo a principal área de entrada da cidade, pela BR-050. A vila Lagoa Seca agrega-se ao bairro Novo Horizonte, um dos bairros mais carentes da cidade. Este período foi de grande crescimento econômico e populacional para a cidade que exerceu, especialmente até a década de 40, relativa influência regional. As figuras 07, 08 e 09 mostram as primeiras fotografias aéreas da cidade, entre as décadas de 1930 e 1940. Naquele momento, Uberaba, distante 140 km, ainda polarizava a região. Araguari chegou a 1950 com 43 mil habitantes (BARBOSA, 2008:42).



Figura 07: Década de 1930. Ao centro: área central. Observa-se uma ocupação predominantemente frontal em lotes de grande área.

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.



Figura 08: Década de 1930. Ao centro: córrego Brejo Alegre. À esquerda: adro da Matriz. Abaixo: Praça do Rosário.

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.



Figura 06: 1944. Ao centro, abaixo: pátio da EFG. Ao centro, à direita: pátio da Mogiana. À esquerda: avenida Mato Grosso. Acima, à direita: vila Amorim.

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

4 | CONCLUSÕES

Coloca-se a importância de se estudar a gênese das paisagens urbanas, bem como a importância do embasamento histórico para a leitura urbana contemporânea. A qualificação da cidade de Araguari e a expansão do espaço urbanizado no período estudado foi promovida pela inserção da economia logística ferroviária, estimulada especialmente pelo desenvolvimento paulista no final do século XIX. A inserção da cidade neste contexto de desenvolvimento promoveu o contato com técnicos competentes, casos de Achilles Vidulich, Jorlano Spotto e Júlio Steinmetz, que difundiam ideais de urbanização baseados na racionalização do espaço urbano, bem como na qualificação de espaços públicos para uma nova civilização republicana.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Fábio M. T. **Ferrovias e organização do espaço urbano em Araguari-MG (1896-1978)**. Dissertação (Mestrado em Geografia). IG-UFF, Niterói, 2008.

GALENDER, Fany et al. Forma urbana e sistemas de espaços livres: entendimento da construção da paisagem urbana brasileira. In: **PNUM (Portuguese Network of Urban Morphology) 2012**. Lisboa: ISCTE, 2012, p. 797-816.

LOPEZ, Maria Alice A. [Entrevista concedida ao autor] 14 ago. 2014.

LOURENÇO, Luís A. B. **A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista, Triângulo Mineiro (1750-1861)**. Uberlândia: EdUFU, 2005.

_____. **O Triângulo Mineiro, do Império à República: o extremo oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista (segunda metade do século XIX)**. Uberlândia: EdUFU, 2010.

MAMERI, Abdala. **Pelos caminhos da história: pessoas, coisas e fatos de Araguari**. Araguari: ARTGRAF, 1988.

NAVES, Consuelo F. M.; RIOS, Gilma M. (Coords.) **1888 - 1988**. Araguari: cem anos de dados e fatos. Araguari: FUNEC/PMA, 1988.

OLIVEIRA, Lucas Martins de. **Araguari: o sistema de espaços livres na forma urbana**. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

PEIXOTO, Juscélia A.; VIEIRA, Aparecida G. C. **A Ferrovia em Araguari**. Goiânia: Kelps, 2012.

SANTOS, Milton. **Espaço e método** [1985]. São Paulo: EdUSP, 2012.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-85107-37-6

