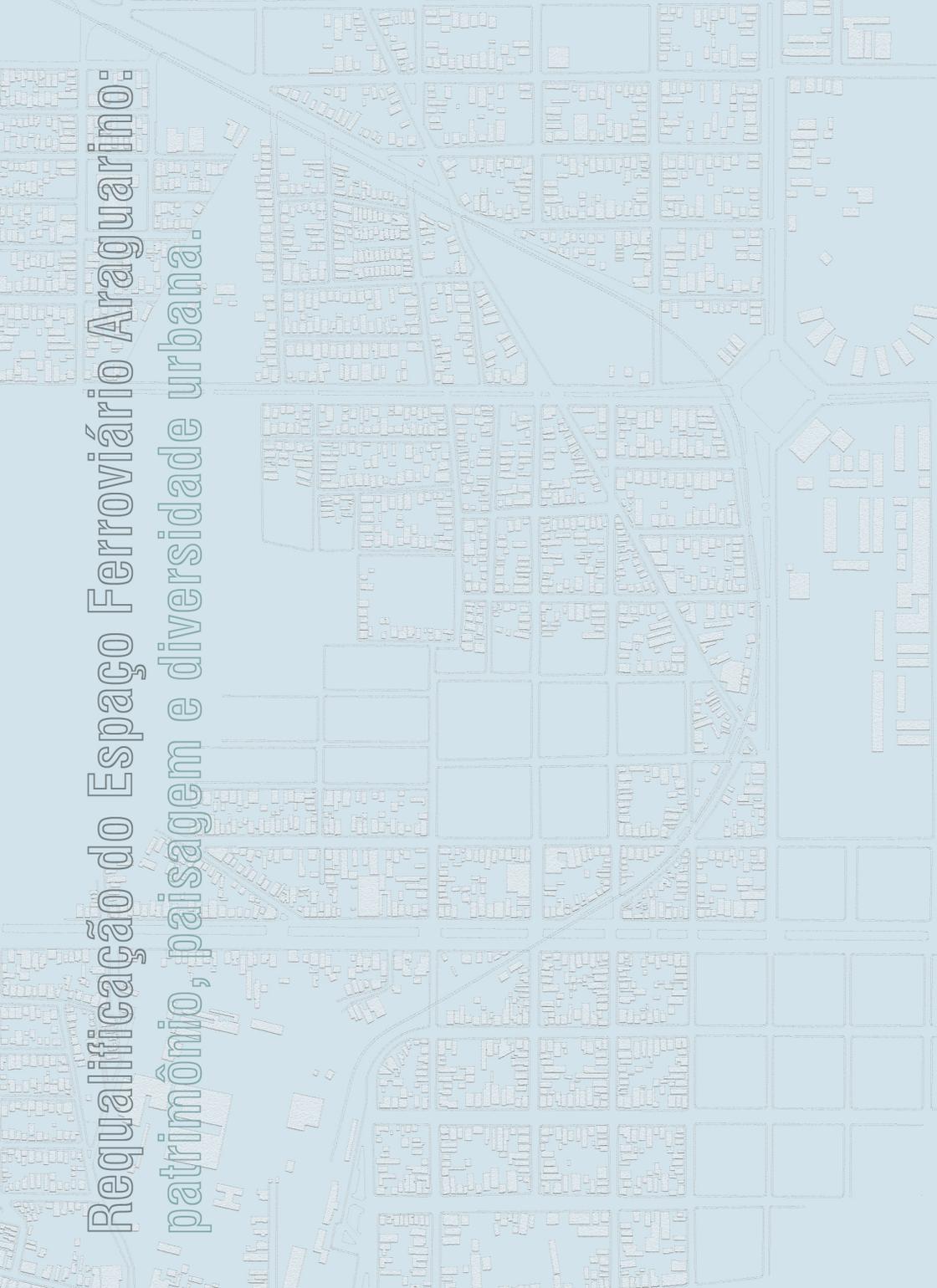


Requalificação do Espaço Ferroviário Araguaiano: patrimônio, paisagem e diversidade urbana.



Universidade Federal de Uberlândia - **UFU**
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design - **FAUeD**
Curso de Arquitetura e Urbanismo
Trabalho de Conclusão de Curso II
Thiago João Sousa Silva

Requalificação do Espaço Ferroviário Aragarino:
patrimônio, paisagem e diversidade urbana.

Segunda etapa do Trabalho de Conclusão de Curso
de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Univer-
sidade Federal de Uberlândia sob orientação da **Profa.**
Dra. Maria Eliza Guerra

SUMÁRIO

Introdução	9
1. Formação e análise da região de Araguari	
1.1. A formação do Triângulo Mineiro	16
1.2. A criação de Araguari	19
1.3. A implantação das ferrovias	23
1.4. A transformação morfológica da cidade	26
1.5. O declínio das estradas de ferro	32
2. A memória, a imagem e a diversidade da cidade	
2.1. A memória do Patrimônio histórico araguarino, sua preservação e a imagem da cidade.....	40
2.2. O conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás - EFG	48
2.3. O vazio dos trilhos	63
2.4. Estudos de caso	70
3. Levantamento, análise e definição da área de intervenção	
3.1. Definição da área de intervenção.....	82
3.2. Levantamento e análise da área	85
3.3. Conceitos e desenvolvimento de intervenção urbanística/arquitetônica	94
Referências	140

Apresentação

O patrimônio ferroviário tombado em Araguari representa parte importante da história da cidade, bem como para todo o passado ferroviário do país. Tendo se constituído como principal nó de escoamento de mercadorias e passageiros entre o centro-oeste e o litoral paulista, o encontro entre a Cia. Mogiana e a Estrada de Ferro Goiás – as duas companhias que cortavam o Triângulo Mineiro – continua preservado na memória do povo araguarino e no conjunto arquitetônico e paisagístico da antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás.

Entretanto, a existência do patrimônio não garante sua preservação, seu uso adequado, ou o afloramento de suas potencialidades para a paisagem e a diversidade urbana. No centro de Araguari o que se vê é o antigo edifício da estação – atual prefeitura municipal – preservado, mas rodeado de edifícios que, embora componham o patrimônio tombado, definham ao descaso e se espalham em um vazio urbano degradado. Os antigos trilhos, que ainda cortam a cidade, geram verdadeiras cicatrizes no tecido urbano, com vazios subutilizados que sustentam confusões viárias e degradam a paisagem araguarina.

Partindo dessas disposições, o trabalho aqui apresentado tem por objetivo compreender a história da formação da cidade de Araguari, sua transformação pelo apogeu e declínio das estradas de ferro, a disposição do patrimônio, da paisagem e da dinâmica urbana existentes hoje na cidade; para, a partir disso, propor como a arquitetura e o urbanismo podem interferir nesse espaço de modo a: efetivamente valorizar a memória do passado ferroviário araguarino, garantir a manutenção e geração de vitalidade urbana nesses espaços e melhorar a paisagem da cidade.

Introdução

Araguari é um município localizado justamente na divisa entre os estados de Minas Gerais e Goiás, no triângulo mineiro, possuindo hoje uma população de aproximadamente 118.000 habitantes (Estimativa IGBE, 2021), com atividades econômicas ainda fortemente ligadas ao campo e à produção, principalmente, de café e soja. A cidade é pouco densa e possui uma ocupação bastante espalhada, tendo surgido a partir do largo da igreja Matriz e posteriormente se desenvolvido ao redor das estradas de ferro, a cidade hoje se desenvolve afastada desse centro, impulsionada, principalmente, pelo crescimento do curso de medicina da Imepac Araguari e pela necessidade de abrigar os trabalhadores da implantação da nova fábrica de celulose que se avizinha à cidade.

Em sua configuração atual, Araguari se conecta com a região a partir de três estradas principais, a BR-050 que, ao sul segue sentido Uberlândia e ao norte segue sentido Goiás; a MG-223, que segue a Noroeste sentido Caldas Novas; e a MG-414 que segue a Norte sentido Amanhece, distrito do município de Araguari. A cidade é bem estruturada em serviços de saúde, educação e comércio, tendo poucas opções para lazer e guardando ainda relações fortes com a cidade vizinha, Uberlândia, em todas essas áreas.

O trabalho aqui disposto irá tratar, a princípio, da relação entre o Patrimônio Ferroviário Araguarino e sua relação com a cidade hoje.

As ferrovias foram protagonistas no desenvolvimento econômico do centro-oeste brasileiro, responsáveis por ligar a produção de insumos primários ao litoral e, conseqüentemente, aquecer o mercado de expor-

tações. No Triângulo Mineiro, região por onde passava a antiga estrada Goiás – primeira responsável pela ligação do Brasil central com o estado de São Paulo – duas companhias de estradas de ferro se interconectavam, mantendo o mesmo propósito da antiga estrada Goiás, mas agora já sob um ritmo industrial anunciado pelas ferrovias.

Araguari, devido a sua localização estratégica, se configurou como o nó entre a última estação da companhia Mogiana de estradas e ferro e a primeira estação da Estrada de Ferro Goiás e tal entreposto comercial entre as duas companhias mudou por completo a estrutura da cidade. A pequena cidade do interior do Brasil, voltada para o adro da Igreja do Bom Jesus da Cana Verde de repente agora voltava seu centro para as duas estações de locomotivas a vapor que traziam insumos, pessoas e progresso para o seu território. A economia da cidade prosperava, sua população aumentava exponencialmente e um traçado ortogonal moderno era imposto sobre seu território, configurando definitivamente a cidade ao ritmo ferroviário da primeira metade do século XX.

A partir dos anos 1930, entretanto, iniciou-se um longo processo de decadência das estruturas ferroviárias nacionais. É o fim da república velha e início do processo de industrialização do país baseado no urbano e voltado para um desenvolvimento rodoviarista, atendendo às demandas do capital internacional, que elegera a indústria automobilística como carro-chefe de sua economia depois da crise econômica de 1929. (BARBOSA, 2007)

Na década de 1950, a chegada dos trilhos da EFG (Estrada de Ferro Goiás) até Goiânia – nova capital do estado, construída em

1937 – permite a transferência da administração dessa companhia para a cidade, o que representa o primeiro golpe na economia araguarina voltada à prática ferroviária. Nessa mesma década, a EFG é incorporada à RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A). O processo continua e culmina, em 1973, na transferência dessa estrada de ferro para o novo terminal ferroviário, construído à margem da cidade; é então encerrado o transporte de passageiros e a antiga estação da Estrada de Ferro Goiás é abandonada. Também em 1973 são encerradas em Araguari as atividades da Companhia Mogiana (Que havia sido incorporada à FEPASA – Ferrovia Paulista S/A, em 1971), e sua antiga estação também é abandonada. (PERES, 2014)

Os conjuntos arquitetônicos das estações e os trilhos, símbolos do progresso, se tornaram símbolos de um passado esquecido, embora virtualmente valorizado pelos habitantes da cidade. Abandonados, esses elementos que compunham positivamente a paisagem, passaram a gerar desconforto e a serem encarados como barreiras para o desenvolvimento. O vazio ao redor dos antigos trilhos, as ruínas dos antigos barracões de manutenção e o abandono dos grandes edifícios das estações transformou a paisagem do progresso na paisagem da cicatriz de uma ferida econômica difícil de ser curada.

A década de 1970, portanto, representou a falência definitiva do setor ferroviário aos moldes daquele que fizera prosperar a cidade de Araguari, e essa falência estava estampada nos edifícios que compunham os parques ferroviários das duas estradas de ferro. O desconforto com esse passado abandonado levou, em 1979, à demolição da estação final da Companhia Mogiana e de todo o seu complexo. A área

foi loteada, e sobre a estação e os trilhos abriu-se uma larga avenida, processo que apagou por completo a memória desses equipamentos naquela porção da cidade. Embora a demolição tenha ocorrido a contragosto da maioria dos habitantes, seu impacto real à memória araguarina só ficaria evidente anos mais tarde, quando a estação da EFG – que resistiu ao tempo por ter sido utilizada até mais tarde na mesma década e por seus imóveis não pertencerem à cidade de Araguari – seria restaurada e se tornaria, além da prefeitura municipal, ponto de referência para toda a população. A memória ferroviária ficou tão evidente e tão fortemente valorizada com o restauro desse edifício central que se evidenciou também a falta das memórias já perdidas, e o descaso com as memórias que ainda hoje se deterioram dia após dia.

1.1. A formação do Triângulo Mineiro

A região hoje conhecida como Triângulo Mineiro, formada pela porção triangular do território entre os rios Paranaíba e Grande (figura 1), surge, segundo Oliveira (2014), em 1725 pertencendo ao estado de São Paulo, e funcionando como uma região de passagem às minas goianas. Passou a pertencer a Capitania de Goiás no ano de 1736, ainda com a mesma função e integrou-se ao estado de Minas Gerais no ano de 1816.

Essa parte do território surge, portanto, fortemente ligada à ideia da passagem, se configurando desde cedo como nó de comunicação entre Goiás e São Paulo. Os primeiros povos que habitaram a região eram tribos indígenas Tremembés, Tupis e Caiapós, que se defrontaram com os bandeirantes no século XVIII. O bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, conhecido como “o Anhanguera” (termo tupi que significa diabo vermelho, merecido por sua hostilidade com os povos indígenas), como evidencia (BARBOSA, 2007), determinou a via que cortava o triângulo como estrada Goiaz, região que ficou conhecida como o sertão da farinha podre por ter se configurado como ponto de estocagem de mantimentos que eram encontrados apodrecidos na volta dos viajantes.

Fixações coloniais irão começar a surgir na região a partir de meados do século XVIII, por conta de conflitos entre o governo goiano e os índios caiapós.

“A primeira fixação da sociedade colonial sobre a região ocorreu em 1748, quando aldeamentos indígenas foram fundados pelo governo da capitania de Goiás, em resposta a resistência Caiapó que ameaçava a estabilidade do tráfego na estrada. Pires de Campos, contratado pelo governo goiano, partiu de Cuiabá-

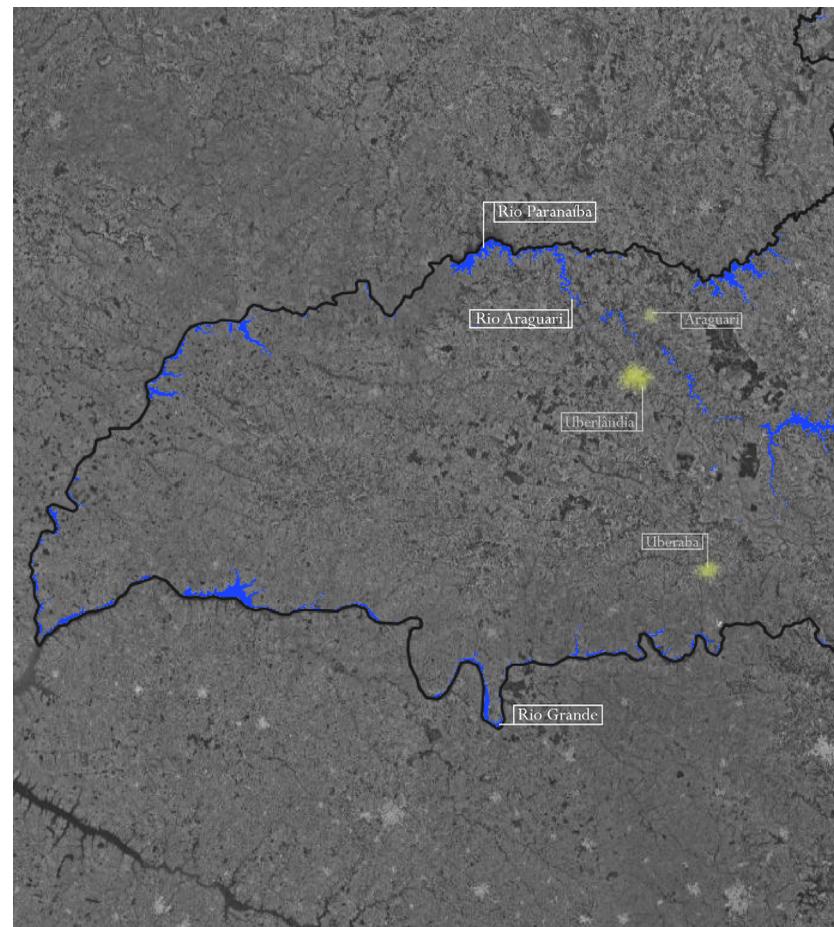


Figura 01 - Conformação do Triângulo Mineiro entre os rios Grande e Paranaíba
Fonte: IDE-Sistema

-MT acompanhado de índios Bororós, iniciando uma campanha de extermínio e apresamento dos índios Caiapós. O explorador repeliu os Caiapós em todo o trecho da estrada na região.” (OLIVEIRA, 2014, p. 681)

Tendo repellido as populações indígenas Caiapós da estrada, aldeamentos foram estabelecidos em toda a sua extensão, como maneira de

garantir a segurança do fluxo da estrada. Esses aldeamentos não foram criados com a pretensão de consolidar a ocupação do território, sua disposição geográfica, ao longo do caminho, evidencia o fato de que não existia o interesse de ocupação. Isso mudou na segunda metade do século XVIII, com a política Pombalina, que encarava como sendo de essencial importância a ocupação do território brasileiro.

Ainda segundo Oliveira (2014) o primeiro arraial da região – Nossa Senhora do Desterro do Desemboque – surgiu em 1760, ao redor das jazidas da cabeceira do rio das velhas e várias estradas pequenas foram abertas na região possibilitando a criação pecuária e o conseqüente surgimento de novos arraiais.

1.2. A criação de Araguari

É no século XIX que irão surgir os arraiais que deram origem às cidades hoje consolidadas na região do Triângulo Mineiro. Esses novos arraiais possuíam em comum o fato de surgirem a partir da concessão de oligarquias rurais, que doavam um pedaço de suas terras ao “patrimônio de um santo” ao redor do qual os vizinhos se organizavam para erguer a primeira capela, que garantia ao arraial – a partir da benção do vigário da freguesia (padre responsável pela região) – o reconhecimento de sua existência junto às autoridades.

O patrimônio do Senhor Bom Jesus da Cana verde foi doado por Antônio Resende Costa, entre duas sesmarias que o mesmo demarcou para si, a do Serrote e a da Pedra Preta. A capela do Senhor Bom Jesus da Cana Verde (figura 2) foi erguida nesse local junto ao córrego do Brejo Alegre, seus primeiros registros datam de 1823. Assim nasceu o arraial do Brejo Alegre, atual Araguari. Oliveira (2014), aponta que a ocupação dessa região ocorreu portanto entre os anos de 1815 e 1817, salientando que a maior parte dessa população que vinha ocupar o recém criado arraial era proveniente do arraial de Santana, hoje cidade de Indianópolis. O arraial é elevado à categoria de Freguesia da Vila de Bagagem em março de 1840.

Tendo surgido a partir do adro da igreja do Bom Jesus, a pequena vila do Brejo alegre se organizava também a partir dela, as vias que surgiam perpendiculares ao adro, seguiam o alinhamento do córrego e eram cortadas por vias que iam de encontro ao córrego. Do outro lado do vale, alinhada quase que perfeitamente com a igreja do Bom Jesus, foi erguida a capela do rosário, comunidade voltada para a população escrava. Ainda

Figura 02 - Adro da Igreja Matriz no ano de 1910
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Calil Porto



no século XIX, sem conseguir precisar a data, foi erguida a primeira igreja protestante da região, em frente aquele que ficou conhecido como o “largo dos protestantes”.

Vale notar, portanto, que não diferente da maioria das vilas do interior brasileiro, Brejo Alegre se organizava a partir de seus espaços religiosos, eles configuravam os primeiros espaços livres da cidade, que eram usados para encontros, festas e procissões (figura 3). A organização morfológica do centro histórico permanece preservada na Araguari do século XXI, principalmente esses três espaços religiosos, foi a arquitetura que se alterou quase que por completo.

A vila foi elevada à categoria de cidade no ano de 1888, por meio da lei nº 3591 de 28 de agosto desse mesmo ano, com o nome de Araguari. O intervalo entre última década do século XIX e a primeira do século XX, representou para Araguari grandes mudanças sociais e econômicas, mudanças que por sua vez ocasionariam as grandes mudanças mor-

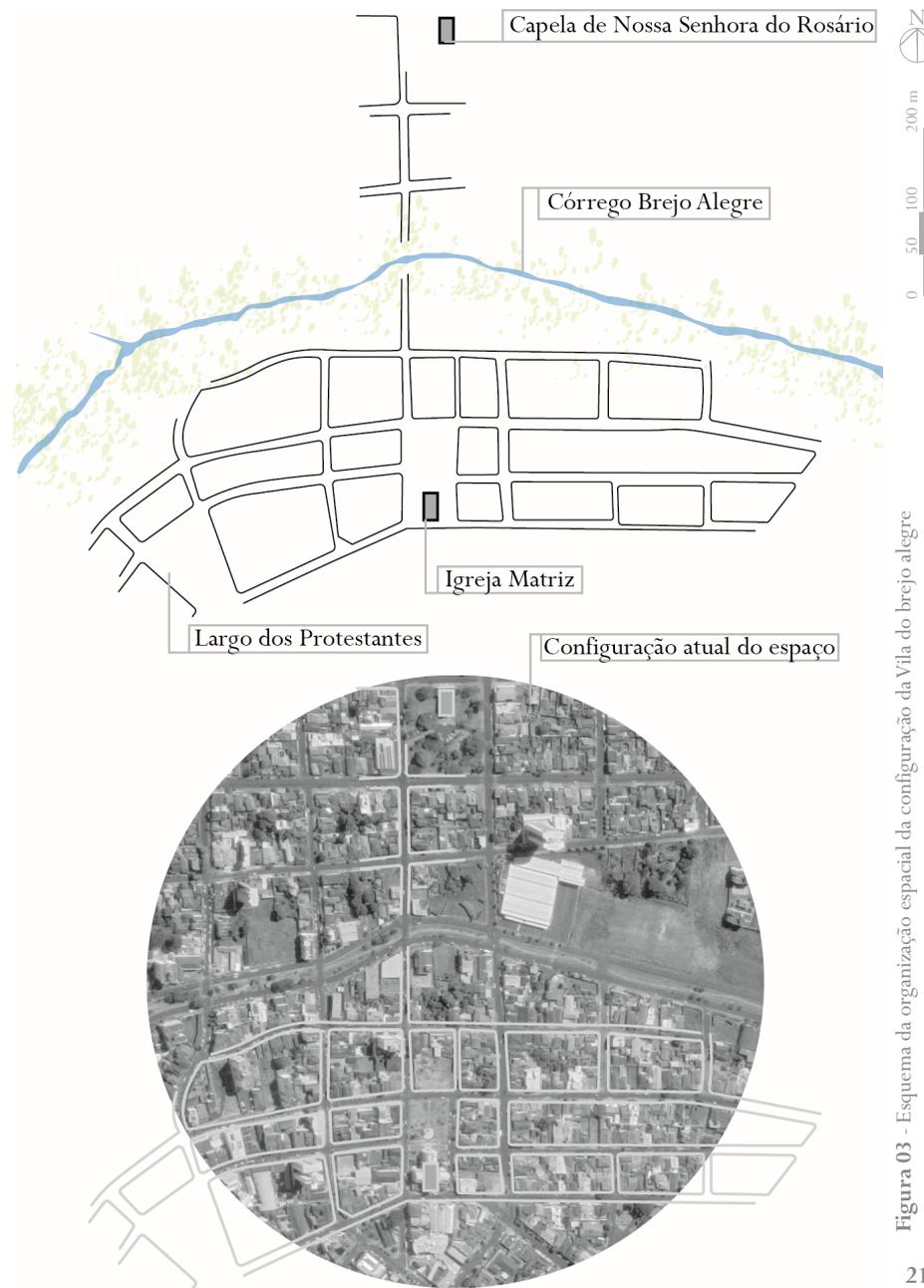


Figura 03 - Esquema da organização espacial da configuração da Vila do brejo alegre
Fonte: Autor / Google Maps 2020

fológicas pelas quais a cidade passaria na primeira metade do século XX.

A Araguari do final do século XIX, ainda sem as ferrovias, era pequena, voltava a organização e a vivência urbana inteiramente para os espaços religiosos e possuía uma economia fortemente ligada às atividades do campo.

(...) É uma cidadezinha ainda nova; as casas são dos tempos coloniais; não há um sobrado. A igreja data dos tempos coloniais (...). O comércio é pequeno, há uma padaria, uma sapataria, duas farmácias e algumas casas de comércio. A cidade está a 750 metros acima do nível do mar. Venta sem cessar e a poeira é horrível! Um pó vermelho e pegajoso. (GODOY, 1961, p. 38)

A descrição de Araguari feita pela Senhora Godoy, que viajava do Rio de Janeiro rumo a Goiás no final do século XIX, demonstra a escala da cidade nesse período e é de suma importância compreendê-la para que fique evidente a transformação que as ferrovias imporiam sobre Araguari.

1.3. A implantação das ferrovias

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguary. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o ‘bicho que lança fogo e tem parte com o diabo’... Houve mesa com doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali 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 isto, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguary. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. (GODOY, 1961, p. 40)

É possível imaginar a transformação que uma máquina movida a vapor é capaz de impor sobre uma cidade, e uma comunidade, que ainda não conhecia a energia elétrica ou os meios de comunicação rápidos como a telefonia. E, embora bem humorada, a descrição da Senhora Godoy sobre a recepção do “bicho que lança fogo e tem parte com o diabo” na Araguari de 1896 atesta o espanto com que a novidade fora recebida. Talvez os habitantes da região ainda não compreendessem por completo o que isso significava, mas em poucos anos a estrutura urbana, o ritmo da cidade, sua imagem e economia estariam de tal forma alterados pela presença das ferrovias que seria interessante o exercício contrário: imaginar a Araguari da primeira metade do século XX sem as ferrovias com certeza causaria agitação semelhante àquela que se viu com o primeiro apito do “trem de ferro”.

Figura 04 - Estação final da Cia. Mogiana no início do séc. XX
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Calil Porto



Figura 05 - Construção da Estação inicial da EFG, 1928
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Calil Porto



A companhia Mogiana de Estradas de Ferro, criada em 1872 com sede na cidade de Campinas do Estado de São Paulo, nasce com o objetivo de conectar a produção de café do interior Paulista com o litoral, mas em 1887, com condições econômicas que favoreciam a empresa, foi assinado um contrato com o governo de Minas Gerais que permitia que um ramal da ferrovia fosse estendido rumo ao Triângulo Mineiro, garantindo o escoamento da produção de toda essa porção do território nacional. Em 1895 os trilhos da companhia chegam até Uberabinha, atual Uberlândia, e um ano mais tarde, em 1896, chegam até a cidade de Araguari. Foi também nesse ano, como aponta Oliveira (2014), que mudanças no panorama econômico da empresa impediram a continuidade dos trilhos, configurando Araguari como o ponto final da estrada.

Dez anos depois, em 1906, o plano de interligar Goiás ao estado de São Paulo foi impulsionado pelo Governo Federal, que contratou a Estrada de Ferro Goiás para a tarefa. A última estação da Companhia Mogiana se encontrava em Araguari, cidade já na fronteira de Minas Gerais com Goiás, desse modo o projeto passou a configurar a cidade como seu ponto de partida. A implantação dos trilhos teve início em 1909 com a construção da estação ferroviária, e o primeiro trecho da Estrada de Ferro Goiás foi inaugurado em 1913, ligando Araguari – Roncador (atual cidade de Ipameri-GO).

Assim se estabeleceu o entreposto comercial entre as duas estradas de ferro. As mudanças na cidade se intensificaram ao passo que a vida e a paisagem urbana se voltavam agora para as ferrovias, que ditavam o ritmo do desenvolvimento e anunciavam o progresso.

1.4. A transformação morfológica da cidade

“A ferrovia alterou não somente o aspecto econômico de Araguari, mas também os hábitos, intervindo na paisagem citadina. Nos tempos do arraial, as construções eram realizadas de acordo com as vontades dos proprietários, que não respeitavam limites e confundiam espaços públicos e privados. Após a emancipação, detectou-se a necessidade de contratar um alinhador para evitar o aspecto desordenado e garantir uma aparência mais homogênea do espaço urbano. (...) Desempenhando importante função de fixar os limites e definir os contornos do espaço construído, o saber do alinhador, aos poucos, foi suplantado pelo saber do engenheiro que pelas “modernas” e “neutras” técnicas da engenharia, garantiam um melhor traçado.” (DANTAS, 2017, p. 227)

As estradas de ferro foram implantadas na parte mais plana da cidade, ao sul os trilhos da Mogiana e ao norte os trilhos da EFG, as estações final e inicial das duas estradas de ferro se conformaram uma ao lado da outra, no lado oposto do Vale onde corria o Brejo Alegre (figura 6). Desse modo a cidade foi dividida, do lado direito do vale continuava seu antigo centro, voltado para a Igreja Matriz e do lado esquerdo surgia a nova centralidade, voltada para as duas estações e seus complexos.

O antigo centro havia surgido de maneira espontânea, o que se exprimia em sua morfologia, que seguia os limites topográficos da área e não possuía grande preocupação com o planejamento das ruas, dos edifícios e das áreas livres. Surgiu, por volta de 1884, o cargo de Alinhador que tinha por função garantir que as edificações seriam construídas no limite do que havia sido determinado como via pública, de modo a assegurar sua continuidade, além de ordenar um crescimento mais racional, com limites definidos.

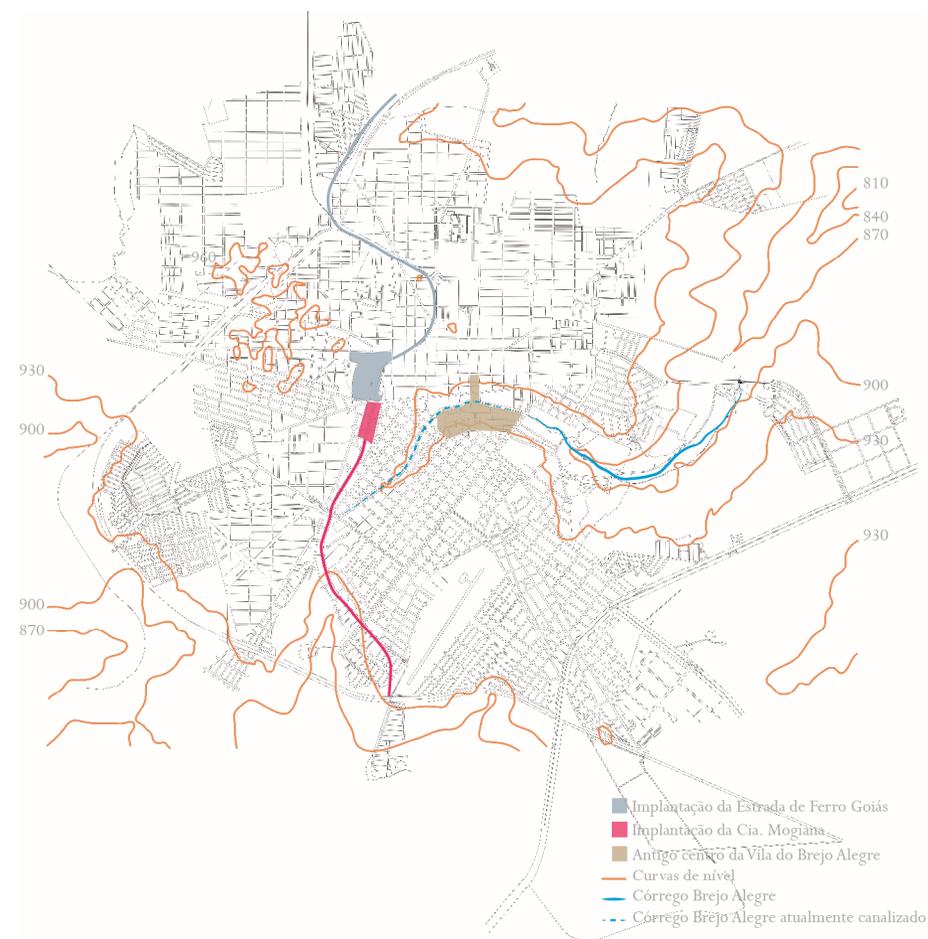


Figura 06 - Esquema da implantação das ferrovias no território de Araguari
Fonte: Autor / IDE Sistema

Com a chegada da Mogiana à cidade, sua administração passou a exercer forte influência sobre a administração da cidade. Achilles Vidulich, engenheiro responsável pelo trecho entre Uberlândia e Araguari ficou responsável pela elaboração de um projeto urbano para a cidade.

Embora não restem documentos do plano originalmente traçado por Achilles, o mesmo contemplava uma malha ortogonal quadriculada que colocava a estação ferroviária no centro do espaço urbano araguarino, fazia a conexão da parte antiga com a parte nova e previa a delimitação da cidade por quatro vias que conectariam Norte-Sul e Leste-Oeste. (OLIVEIRA, 2014) O plano também previa espaços públicos livres e estava definitivamente ligado às ideias modernas de cidade, com a priorização dos leitos carroçáveis, a busca por soluções sanitárias e o traçado ortogonal.

Embora tenha sofrido alterações em sua implantação, a planta da cidade de Araguari no ano de 1948 (figura 7) deixa evidente o traçado ortogonal que foi implantado a partir do plano de Achilles, além das quatro vias que delimitariam a cidade. Nesse ano as estradas de ferro já haviam feito história, já não havia confusão sobre qual era o centro de Araguari e sua economia se voltava completamente para a atividade ferroviária.

“O projeto de Vidulich para Araguari ilustra a racionalização das intervenções de ocupação territorial no Brasil no entre-séculos XIX-XX (...). Sua contemporaneidade com o projeto de Aarão Reis para Belo Horizonte (...), mostra o credenciamento técnico dos engenheiros da Cia. Mogiana para a modernização das cidades que se instalavam. Era fundamental a negação das estruturas coloniais e a imposição da técnica, representada pela ferrovia e pela racionalização do crescimento urbano.” (OLIVEIRA, 2014, p. 691)

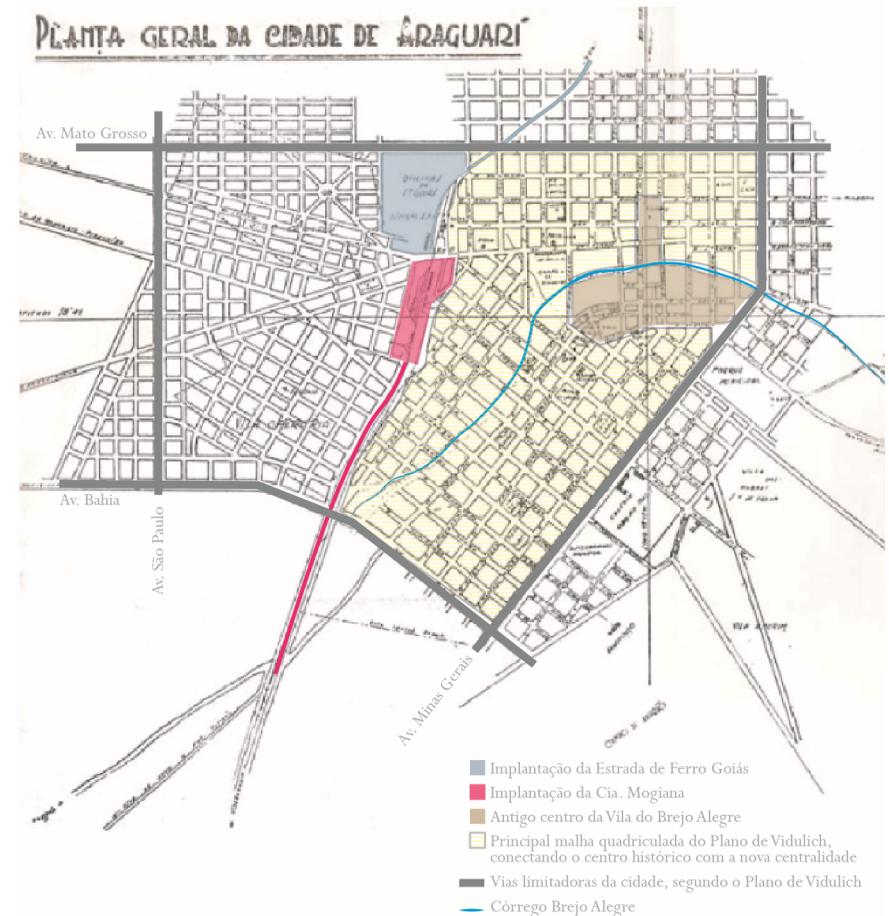


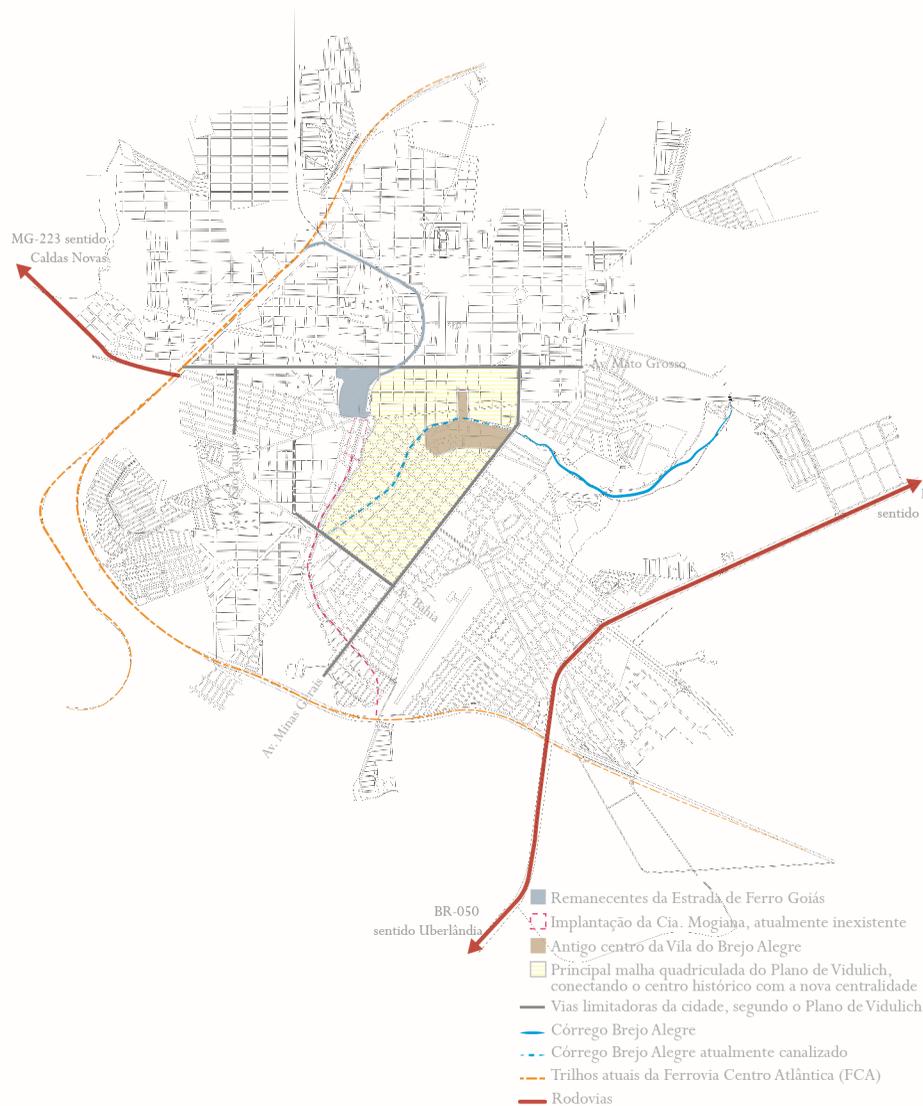
Figura 07 - Esquema de compreensão do projeto de Achilles Vidulich sobre a planta geral da cidade, 1948
Fonte: Autor / Arquivo histórico e Museu Dr. Calil Porto



0 m 500 m 1 km 2 km

Figura 08 - Esquema de síntese das alterações da forma urbana de Araguaari a partir da implantação das ferrovias

Fonte: Autor



De vila voltada para o adro da igreja matriz para cidade de ritmo ferroviário, a população araguarina havia triplicado em um período de vinte anos, como evidenciado por (BARBOSA, 2007), a cidade fechou a primeira década do século XX com cerca de 10.633 habitantes, e chegou a 1929 com cerca de 35.046.

O traçado da cidade que colocava as duas estações no centro, como símbolos de sua prosperidade serviu bem aos propósitos do urbanismo moderno, racional e de acordo com a técnica ferroviária. Mas assim que as estradas de ferro começassem a cair em desuso, os grandes conjuntos arquitetônicos das estações logo se tornariam o símbolo do atraso de uma cidade que desejava olhar novamente para a prosperidade das novas modernidades.

1.5. O declínio das estradas de ferro

Iniciou-se na década de 1930 um longo processo que culminaria no abandono de grande parte das estruturas ferroviárias brasileiras. Era o fim da república velha, e início de um desenvolvimento rodoviarista do país. O café, cultura que havia guiado o desenvolvimento ferroviário, entrava em profunda recessão por conta da crise de 1929, e com os novos investimentos do estado no rodoviarismo – seguindo diretrizes internacionais – a ferrovia começara a perder sua importância no panorama nacional.

Na contramão desse processo a Estrada de Ferro Goiás recebeu pesados investimentos a partir da década de 1930, tendo sido construído em Araguari a partir dessa data um dos maiores complexos ferroviários do país. Oficinas, residências de operários, escola, hospital e centro atlético passam a fazer parte do conjunto de apoio à estrada de ferro e a seus operários. O processo termina na década de 1950, com a decisão política de retirar a administração da EFG da cidade.

A partir da década de 1950, portanto, o processo de declínio das estradas de ferro se intensifica. No ano de 1954, em uma decisão que recebeu forte resistência da elite ferroviária araguarina e da classe política, a administração da Estrada de Ferro Goiás é dividida e sua parte principal transferida para Goiânia. O jornal *Gazeta do Triângulo* do dia 04/04/1954 noticiou a transferência a classificando como um golpe à cidade e ao estado de Minas Gerais. Estar subordinado às decisões goianas deixou as classes interessadas nos negócios ferroviários abalada, o que evidencia o papel que a estrada de ferro ainda exercia sobre a região nesse período, a vontade de tomar as rédeas de seu desenvolvimento ainda

era latente. Com a transferência, várias famílias também tiveram de se mudar – iniciou-se a subutilização de algumas das estruturas do conjunto da EFG.

Nessa mesma década de 1950 a administração da Estrada de ferro Goiás mudou por completo quando a mesma foi incorporada à RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A). A ideia era integrar de forma mais eficiente a estrutura ferroviária nacional, e garantir o seu uso onde ele se fizesse necessário, ao passo que era feito o desmonte dessa mesma infraestrutura onde os automóveis e as rodovias despontavam como solução para a integração nacional.

Vale ressaltar que na virada entre as décadas de 1950 e 1960 a construção de Brasília, mesmo tendo se utilizado das estruturas ferroviárias, principalmente da antiga EFG, impulsionou a construção de rodovias que cortavam o Triângulo Mineiro rumo à nova capital. O processo configurou de vez Uberlândia como nó logístico do Brasil central e impulsionou, em certo nível, a produção local de matérias primas para a construção civil. Brasília acelerava o desmonte das estruturas ferroviárias e anunciava de vez o rodoviarismo como estratégia de escoamento da produção nacional.

É na década de 1970 que as estruturas ferroviárias ficaram definitivamente subutilizadas e foram, em sua grande maioria, abandonadas. Em 1971, a companhia Mogiana é incorporada à FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), dois anos depois da incorporação a empresa encerra as atividades na cidade de Araguari e sua antiga estação, com todo o seu conjunto e os trilhos que cortavam a cidade são abandonados.

Nesse mesmo ano de 1973, a RFFSA – que havia incorporado a antiga EFG – remodela as estruturas ferroviárias na cidade e transfere

suas atividades para uma estação na margem da mancha urbana araguarina, encerrando também o transporte de passageiros pelos “trens de ferro”.

Desse modo, se encontravam abandonadas as estruturas ferroviárias do centro urbano araguarino, âncoras do desenvolvimento e símbolos da prosperidade, as estações se tornavam agora o símbolo do atraso para a cidade que desejava olhar com esperança para um futuro economicamente próspero. Os antigos trilhos rasgavam a cidade deixando por toda parte vazios urbanos tomados pelo abandono, os pátios dos conjuntos de oficinas e barracões também – e o que se seguiria era o desfecho lógico a um olhar progressista da época.

Era preciso virar a página pois, embora ainda virtualmente valorizado pela população araguarina, o passado ferroviário não condizia com a vontade de uma nova fonte de prosperidade. Assim, em 1979, a prefeitura municipal executou um projeto para lotear a área da antiga estação da Cia. Mogiana e pavimentar sobre os trilhos uma larga avenida de ligação entre o centro e a periferia da cidade, já fora do limite sul traçado pelo plano de Achilles Vidulich (figura 10).

“A perda cultural gerada pela demolição do Conjunto da Antiga Estação da Mogiana em Araguari pode ser observada quando comparada ao recente processo de revitalização da estação da Estrada de Ferro Goiás, iniciado na década de 1990. Devido a motivos burocráticos, a ferrovia que seguia para o Estado de Goiás, resistiu ao tempo, mantendo seu potencial cultural.” (SOUZA e SOARES, 2010, p. 67)

A demolição da antiga estação da Cia Mogiana – edifício Art déco que contava com estruturas do final do século XIX, seu conjunto de bar-



Década de 1930



Década de 1940



Década de 1970, abandonada.

Figura 09 - Estação final da Cia. Mogiana em diferentes períodos de sua história
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Calli Porto / Arquivo pessoal do Sr. Antônio Penna Rispoli



Figura 10 - Esquema da organização atual do espaço ocupado pela Cia. Mogiana / Ocupação desse mesmo espaço na década de 1940
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Calil Porto / Autor



rções, oficinas e trilhos – foi possível por conta de uma negociação com a FEPASA, na qual a cidade de Araguari adquiriu a área por 3 milhões e 440 mil cruzeiros. Entretanto o projeto apresentado na negociação da área, embora previsse a abertura da avenida sobre os trilhos e um loteamento, também previa a instalação de uma escola no edifício da antiga estação. Essa última parte não foi executada e, embora a contragosto de grande parte da população, tudo foi demolido e ocupado de maneira a não mais se encontrar os vestígios da Cia Mogiana que se instalava por aquela porção do território.

A perda dessa memória ficou evidente apenas na última década do século XX, quando foi iniciado um processo de valorização da antiga estação da Estrada de Ferro Goiás, que se configurou como marco do município. O processo iniciou com o tombamento do conjunto pelo município de Araguari em 1989 e culminou com o processo de restauro do edifício da estação em 2005¹ e com o tombamento estadual pelo IEPHA-MG (Instituto Estadual de Patrimônio cultural do Estado de Minas Gerais) em 2008 do “Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás-EFG”. A antiga estação contribuía com o sentido de pertencimento dos cidadãos e apontava de maneira incisiva para a perda da memória de sua antiga vizinha.

A estação da EFG, bem como seu conjunto e seus trilhos, resistiu ao tempo por conta de um impasse territorial, seu território e imóveis nunca pertenceu à cidade de Araguari, e foi recentemente que os imóveis, que estavam sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), foram cedidos à prefeitura da cidade.

1 - O autor do projeto de restauro foi o arquiteto Clayton França Carili

2.1. A memória do patrimônio histórico araguarino, sua preservação e a imagem da cidade

Entre a preservação da estação inicial da EFG e a demolição da estação final da Cia. Mogiana não existem processos assim tão distintos. De certo que o resultado é completamente oposto, mas o caminho – tanto do tombamento do conjunto da EFG, quanto da demolição do conjunto da Cia. Mogiana – passa, estranhamente, pelas mesmas vontades.

Quando o pensador Britânico G. K. Chesterton tentou exprimir o que, sob sua perspectiva, havia de errado com o mundo, o trecho mais marcante de seu texto ensaia a relação dos modernos com o passado.

“O futuro é uma parede branca na qual cada homem pode escrever seu próprio nome tão grande quanto queira. O passado já está abarrotado de rabiscos ilegíveis de nomes como Platão, Isaías, Shakespeare, Michelângelo, Napoleão. Posso moldar o futuro tão estreito quanto eu mesmo. Já o passado tem por obrigação ser tão amplo e turbulento quanto a humanidade.” (CHESTERTON, 2013, p. 42)

Quando a prefeitura, por força de seus administradores, adquiriu a área da Cia. Mogiana no território araguarino e decidiu executar sua demolição, isso aconteceu por entenderem aqueles que o melhor caminho para o desenvolvimento da cidade naquele momento era apagar a história da ferrovia que não mais prosperava, para buscar escrever em seu lugar um novo trilho econômico. O conjunto da EFG sobreviveu a esse período, em grande medida, por sua área e seus imóveis não pertencerem à cidade de Araguari e, anos mais tarde, quando grupos se uniram para exigir a preservação desse conjunto, eles o fariam por motivos semelhantes aos dos administradores de

1979 que apagaram a memória da Mogiana. Não é que eles não desejassem um novo trilho econômico para cidade, mas dessa vez entendiam que custa caro olhar para o futuro tendo perdido as referências do passado.

É importante ressaltar a diferença entre memória e história. Muitos são os fatos históricos sobre a formação da cidade de Araguari, o apogeu das ferrovias em seu território, seu declínio e a formação arquitetônica e urbanística da paisagem e da morfologia da cidade. Entretanto, o verdadeiro sentido do patrimônio ligado à essa história encontra-se preservado na memória da população araguarina.

“Talvez seja por um legado do romantismo que a memória e a história quase sempre sejam colocadas em campos opostos. A primeira, de acordo com Maurice Halbwachs, um dos que melhor a pensaram em nosso século, é primitiva e instintiva; a segunda, autoconsciente. A primeira vem naturalmente à mente, a segunda é produto da análise e reflexão. (...) a memória, longe de ser meramente um receptáculo passivo ou um sistema de armazenagem, um banco de imagens do passado, é, isto sim, uma força ativa, que molda; que é dinâmica – o que ela sintomaticamente planeja esquecer é tão importante quanto o que ela tenta lembrar – e que ela é dialeticamente relacionada ao pensamento histórico, ao invés de ser apenas uma espécie de seu negativo.” (SAMUEL, 1997, p. 44)

A formação da memória de uma sociedade se dá por um processo difícil de ser descrito. A memória em si – entendida como a capacidade de armazenar informações passíveis de serem revisitadas e correlacionadas – é individual, passa pela experiência de apenas um ser vivente no espaço e é gerada de maneira instintiva. A memória do povo de uma cidade, portanto, é constituída de retalhos, que não se encaixam perfeitamente,

mas existem pontos de coincidência. É exatamente nesses pontos – onde a memória individual de muitos conflui para uma memória coletiva – que fica evidente a importância de patrimônios históricos que materializem certos aspectos de tal memória.

“Cada indivíduo cria e assume sua própria imagem, mas parece existir um consenso substancial entre membros do mesmo grupo. Essas imagens de grupo, consensuais a um número significativo de observadores, é que interessam aos planejadores urbanos dedicados à criação de um ambiente que venha a ser usado por muitas pessoas” (LYNCH, 1960, p. 8)

Tomando o caso dos Irmãos Naves¹ de exemplo, com certeza um dos maiores erros judiciais da história do país não consegue ser apagado da memória de um povo com a simples demolição de um edifício, o caso está registrado nos contos de praça, nas escolas de direito e até em filme protagonizado por Raul Cortez e Juca de Oliveira (figura 12). Ocorre que ainda hoje em Araguari, na rua Cel. José Ferreira Alves, número 1100, existe um edifício de motivos neoclássicos construído para ser a cadeia pública e o fórum municipal no início do século XX (figura 11).

Hoje o edifício passou por um processo de restauração que o transformou na casa de cultura da cidade, com espaços de exposição e um pequeno teatro. Ao adentrar no edifício, antes de ter a chance de avistar qualquer que seja a exposição ofertada, a primeira coisa que se lê é “Aqui foram presos e torturados os Irmãos Naves”, eis o fato. A história se materializa de tal ma-

1 - O caso dos irmãos Naves teve início em 1937 e é considerado o maior erro do judiciário brasileiro, retrata a história de Joaquim e Sebastião que ao levarem um calote do seu primo Benedito (que sumiu sem dar notícias a ninguém levando consigo o dinheiro da venda das sacas de arroz), foram acusados por supostamente terem assassinado o familiar. Ficaram anos presos na prisão de Araguari/MG onde foram cruelmente torturados, sendo obrigados a confessarem um crime que não praticaram. Depois de anos, em 1952 quando Benedito reaparece é que Sebastião consegue provar a sua inocência e a de seu irmão, já falecido, contudo o caso já havia deixado marcas irreversíveis na vida dos irmãos Naves, da população Aragarina e na história.

neira no prédio, que é difícil não se emocionar. De certo a memória do caso dos Irmãos Naves permaneceria viva sem o antigo edifício da cadeia municipal, mas, por mais que seja difícil mensurar a importância desse edifício para a manutenção dessa memória, o fato inegociável é que ele permanece de pé e parece, de alguma maneira, amarrar à realidade atual o caso ocorrido a mais de 80 anos.



Figura 11 - Cadeia Pública de Araguari, 1935
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Calil Porto

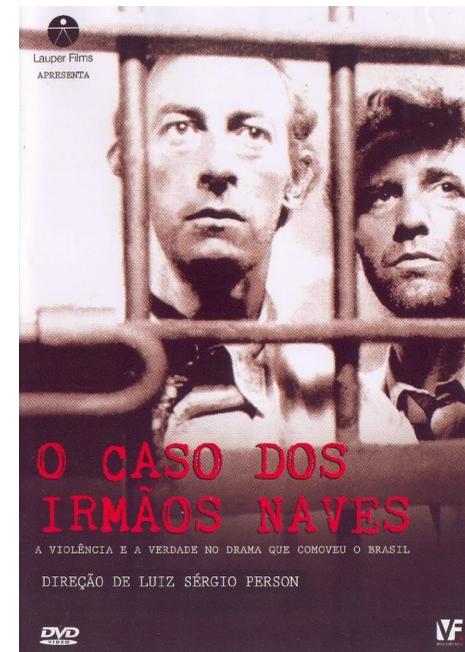


Figura 12 - Capa de divulgação do filme de 1967
Fonte: www.papodecinema.com.br <acesso em 24/11/2020>

São numerosos os exemplos de edifícios que amarram memórias da população araguarina à realidade, como também são numerosos os casos de descaso com essa memória. Edifica-se, sobre as ruínas de um edifício eclético do século passado uma loja branca de cortinas de vidro imensas. Garante-se com isso a modernização do centro e o espaço necessário para o mercado que deve funcionar, mas é preciso cuidado.

A transformação da paisagem urbana é um processo natural da ação de novas gerações sobre a cidade e, contanto que as memórias importantes das gerações passadas permaneçam preservadas, ela deve ocorrer. Entre a nova loja erguida sobre a residência de estilo eclético no centro e a casa de shows que funciona em um sobrado art decó, também existem – além de dois usos distintos – duas interpretações distintas do espaço. Para ambos, colocar seu negócio dentro do antigo edifício, significaria a necessidade de alinhar a identidade de sua proposta comercial à arquitetura do local, ajustar seus usos aos espaços disponíveis, e garantir a funcionalidade desses espaços adaptados; a loja encarou isso como um problema (e de fato pode ser, para os propósitos de cada caso específico), a casa de shows encarou isso como uma potencialidade.

É importante notar também que um edifício pode ser atrativo e gerar vitalidade e usos constantes justamente por ser antigo, justamente por destoar do restante monótono de branco e vidro dos edifícios novos. Compreender a dinâmica do urbano e aferir disso que construir um edifício novo no local daquela âncora de diversidade será um bom negócio, é uma interpretação ingênua da realidade.

“(…) uma família conhecida minha, que comprou um terreno no campo para construir uma casa. Por muitos anos,

enquanto não dispunham do dinheiro para a obra, eles iam frequentemente ao terreno e faziam piquenique numa colina, o local mais atraente da propriedade. Eles gostavam tanto de se imaginar naquele lugar que acabaram construindo a casa na colina. Mas a colina não era mais aquela. Não conseguiram perceber que acabariam com a colina no exato instante em que eles próprios tomassem o lugar dela.” (JACOBS, 1961, p. 272)

É importante garantir a preservação da memória da cidade nas alterações que o ambiente construído sofre através do tempo, e isso pode ocorrer de maneiras diversas. Ademais, a paisagem urbana também tem papel principal nesse processo. Permitir que a paisagem se degrade, seja pela ausência de cuidado com os espaços e edifícios históricos, seja pela falta de preocupação com a harmonia estética dos novos edifícios, pode gerar, no decorrer do tempo, a perda de valor simbólico – parte constituinte do valor histórico – de um espaço, levando à falta de identidade da população local.

Figura 15 - Vista da esquina da rua Rui Barbosa com a rua Brasil Acioli, década de 1930
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Calil Porto



Figura 13 - Vista da Rua Marciano Santos para a Estação da Cia. Mogiana, década de 1930
Fonte: www.peron-erbetta.blogspot.com <acesso em 24/11/2020>



Figura 16 - Vista da esquina da rua Rui Barbosa com a rua Brasil Acioli, 2020
Fonte: Autor



Figura 14 - Vista da Rua Marciano Santos, 2020
Fonte: Autor



Figura 17 - Esquina da Rua Marciano Santos com a Av. Tiradentes, década de 1930
Fonte: www.peron-erbeta.blogspot.com
<acesso em 24/11/2020>



Figura 19 - Esquina da Rua Afonso Pena com a rua Rui Barbosa, década de 1930
Fonte: www.peron-erbeta.blogspot.com
<acesso em 24/11/2020>



Também é verdade que algumas memórias são tão fortes, ou tão fortemente ligadas à outras, que elas persistem mesmo que o espaço que as gerou não mais exista.

O conjunto da antiga estação da Cia. Mogiana não existe mais e é difícil encontrar alguém que tenha nascido depois do início da década de 1980 que de fato saiba que ali, em frente à rotatória do final da rua Marciano Santos, existia um imponente edifício art déco, que era estação final da estrada de ferro que dali partia para o interior paulista, mas isso não significa que a memória de tal fato e, conseqüentemente, de tal edifício, não mais persista nos habitantes araguarinos.

Em 2013 foi criado no Facebook (Facebook inc.) um grupo fechado de habitantes de Araguari que leva o nome de “Reza a lenda que



Figura 18 - Esquina da Rua Marciano Santos com a Av. Tiradentes, 2020
Fonte: Autor



Figura 20 - Esquina da Rua Afonso Pena com a rua Rui Barbosa, 2020
Fonte: Autor

em Araguari...”, o grupo serve para que os habitantes da cidade compartilhem memórias. Fotos de boletins de escola, fotos de desfiles de 7 de setembro da década de 1960, fotos de família e fotos da turma na esperança de reencontrar os amigos que há muito não se vê, são temas recorrentes. Volta e meia surge na time line do grupo um post que tem a imagem da antiga estação da Cia. Mogiana, e inicia-se a discussão.

Nos comentários, entre os que contam suas histórias com o edifício, os que lamentam sua destruição, os que garantem que os políticos atuais também querem demolir o que restou do patrimônio ferroviário e os que não compreendem o motivos de indignação dos outros por não conseguirem compreender a diferença entre o antigo edifício demolido e o edifício da estação da EFG preservado, uma verdade fica explícita: a memória do conjunto da Cia. Mogiana permanece viva, preservada na memória daqueles que por ela passaram.

A memória permanece não apenas por de fato ter sido importante para parte das pessoas que se recordam do edifício, mas porque compõe a memória do passado ferroviário araguarino, esse é o ponto de inflexão. Espalhados pela cidade, desde os arredores do conjunto arquitetônico e paisagístico da EFG, os monumentos se multiplicam; locomotivas antigas, placas de sinalização da passagem do trem, e a persistência dos próprios trilhos antigos no tecido urbano, apontam para tal memória e ela se materializa na arquitetura e na paisagem desses espaços. As ações de preservação do conjunto da EFG evidenciam a falta do conjunto da Mogiana, de modo que é impossível desvincular da memória do primeiro, o segundo.

2.2. O Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás – EFG

Com a implantação da Estrada de Ferro Goiás e sua estação inicial – em um trecho logo ao lado do conjunto da estação final da Cia. Mogiana – na parte mais alta e plana da cidade, logo foram implantados em seus arredores outros edifícios que davam apoio às atividades ferroviárias, como barracões de oficinas e armazenagem de maquinários para a manutenção das estradas.

Foi a partir da década de 1930 que o processo de consolidação do conjunto da EFG como um dos maiores complexos ferroviários do país teve início. A partir dessa data foram construídos o hospital ferroviário, o clube dos ferroviários, oficina elétrica, armazém de cargas, locação, almoxarifado, escola técnica, telegrafia e residências para os operários da estrada de ferro. O complexo ferroviário consolidado configurou o espaço hoje tombado pela cidade e pelo estado. Ademais, as residências dos operários deram início ao bairro goiás (figura 21).

“Em 1925, já reformado o edifício do escritório central e construído um amplo almoxarifado (1922), iniciou-se a reforma do pequeno prédio da estação, de 1911, que foi reinaugurado em dois de dezembro de 1928. Dez anos depois, seria iniciada a construção do edifício da Locomoção, para abrigar principalmente as oficinas de manutenção da ferrovia. Em 1º de julho de 1942 foi concluído e inaugurado o prédio da Escola Profissional. O curso ferroviário técnico-profissional, cujo lema era “Instrução para o Trabalho”, tinha por objetivo a formação de trabalhadores para as oficinas e instalações e de cidadãos imbuídos do conceito classista da “família ferroviária”, por meio de disciplinas alinhadas com as noções de moral e ética que faziam parte dos objetivos ideológicos da companhia.

Pouco depois, em 1944 foi inaugurada em anexo a Escola Primária Carmela Dutra, que também priorizava filhos de ferroviários. Os anos de 1950 são marcados pela construção da Vila Goiás, um conjunto habitacional com 52 residências populares destinadas aos integrantes da “família ferroviária”. O conjunto ferroviário, que no último decênio vinha sendo acrescido de edificações destinadas também a atividades não somente ligadas aos aspectos técnicos da gestão da ferrovia, recebeu em dezembro de 1953 seu último prédio importante, justamente o do Hospital Ferroviário. Poucos meses depois, em abril, seria oficializada a transferência da sede da empresa para Goiânia.” (IPHEA/MG, 2014, p. 197)

A década de 1980 marca o início das ações de preservação do acervo da EFG em Araguari. Estimulado pelo programa PRESERVE (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes), como aponta Souza e Naves (2011), no ano de 1989 o conjunto da EFG foi tombado pelo município. Em 1999 foram adquiridas pelo município o armazém de cargas e a Estação.

Nesse mesmo ano de 1999 deu-se início ao processo de restauro do telhado da antiga estação, que foi completamente restaurada a partir de uma ação conjunta por meio da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari em 2001. O projeto foi concluído em 2005 quando o edifício, com um uso misto entre administração e cultura, foi reaberto. A estação foi batizada de “Palácio dos Ferroviários”, nome pelo qual é amplamente conhecida hoje.

Foram tombados pelo município em 2004, 133 máquinas originais da EFG, entre tornos, guindastes, vagões, morsas e bigornas.

“Os elementos mais importantes desse processo de preservação são as ações da própria comunidade. Em julho de 2004,

a RFFSA tentou retirar um vagão, tombado como patrimônio histórico, do conjunto, e foi impedida pelos próprios moradores do entorno. Vários chegaram a deitar-se no asfalto para impedir a saída da carreta com o vagão” (SOUZA e NAVES, 2011, p. 66)

Entre 2007 e 2008 iniciou-se o restauro do telhado do armazém de cargas, onde foi instalada a Secretaria de Cultura do município e o Memorial da Imprensa Aragarina após a retomada da obra e sua restauração por completo em 2012. Também em 2008, o Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás foi tombado pelo IPHEA – MG, marcando um ponto importante do reconhecimento desse patrimônio pelo estado.

“Percebe-se que não são gritos isolados que hoje clamam pela preservação de nossa memória histórica, mas o interesse conjunto de várias administrações voltado para o sentimento comum e para o entendimento de que somente com a preservação do nosso passado conseguiremos planejar de forma correta nosso futuro.” (SOUZA e NAVES, 2011, p. 63)

Outro processo já previsto, embora pouco avançado em seu planejamento, é a criação de um centro de referência da cultura ferroviária de Araguari no edifício da Locomoção. Isso transformaria o espaço, localizado no centro do vazio do conjunto, no coração do espaço, armazenando e garantindo a preservação e a divulgação da história da ferrovia na cidade.

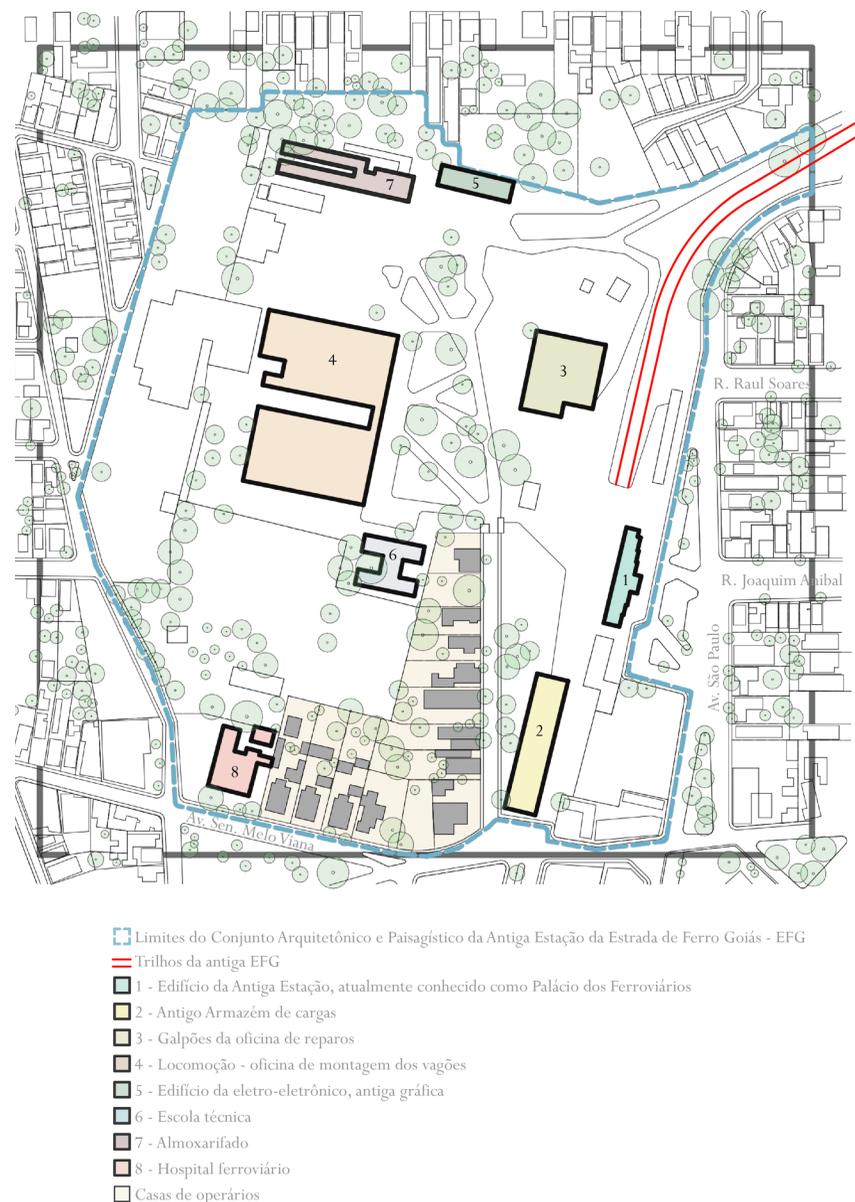


Figura 21 - Esquema da localização dos principais edifícios do Conjunto arquitetônico
Fonte: Autor

Edifício da Antiga Estação da EFG



Construído em 1928, substituindo um pequeno edifício de 1911, para abrigar a estação inicial da Estrada de Ferro Goiás, o edifício de estilo eclético foi ampliado durante a década de 1930. Funcionando como estação até meados da década de 1970, quando a RFFSA deslocou seu funcionamento para a periferia da cidade e parou de transportar passageiros. Ficando desocupado até o início do século XXI, o edifício se deteriorou e foi uma iniciativa popular que conseguiu que sua estrutura fosse restaurada em 2005, quando o edifício recebeu o nome de Palácio dos Ferroviários e passou a abrigar a prefeitura da cidade de Araguari.



Figura 23 - Edifício da Antiga Estação da EFG abandonado, 2003
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Caillil Porto

Figura 25 - Inauguração do Edifício em 1928
Fonte: Arquivo histórico e Museu Dr. Caillil Porto



Símbolo da EFG esculpido nas bossagens da fachada



Torre com cúpula em telhas metálicas tipo escama



Janelas tripartidas rasgadas por inteiro e sacada

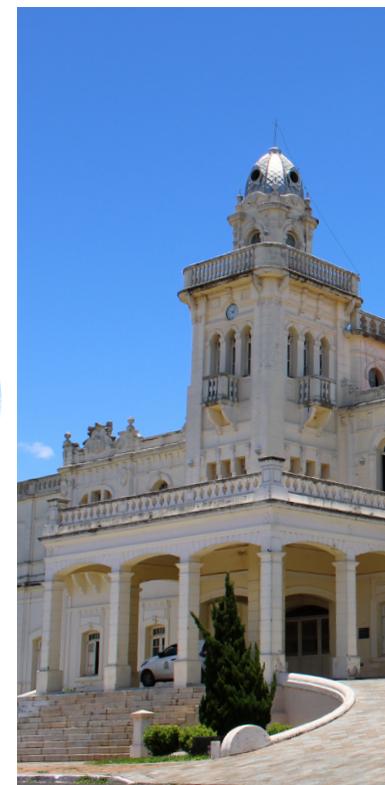


Figura 24 - Detalhes do edifício da Antiga Estação da EFG, 2020
Fonte: Gabriel Martins

Antigo Armazém de Cargas da EFG



Construído por volta da década de 1920, o armazém de cargas da Estrada de Ferro Goiás funcionou até o final das atividades da RFFSA no local, ficando abandonado até o início do século XX, quando foi restaurado e passou a funcionar como anexo da prefeitura municipal em 2012. Hoje funcionam no edifício núcleos de apoio à sociedade, almoxarifado de materiais escolares do município, outros escritórios e pequeno museu da história da imprensa na região. O edifício era o mais próximo dos armazéns e trilhos do conjunto da Cia. Mogiana, demolido.



Figura 27 - Detalhes das estruturas de madeira da cobertura do armazém, 2020
Fonte: Autor

Galpões da oficina de reparos



Construídos na década de 1930, passando por modificações difíceis de serem precisadas, os três galpões ficavam mais próximos dos trilhos e abrigavam as oficinas de reparo dos vagões. O edifício está abandonado desde a desativação da RFFSA no local, seu principal valor é o acervo de maquinários fixos que ainda existem em suas dependências, além de um vagão-dormitório de madeira que, degradado, fica exposto dentro do galpão.

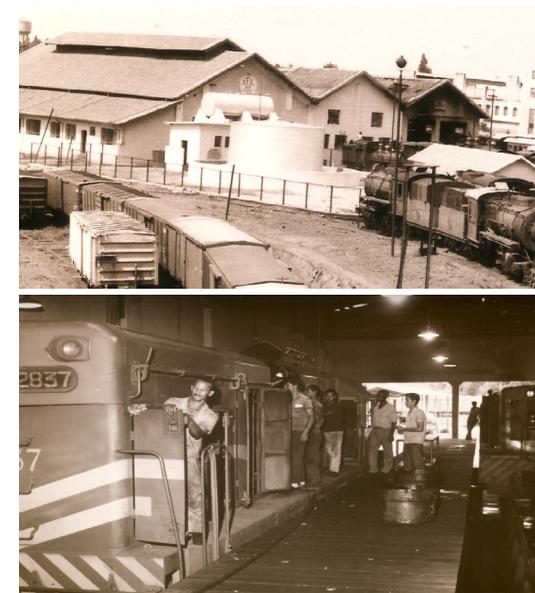


Figura 29 - Galpões das oficinas de reparo / Trabalhadores reparando vagões na oficina, 1950
Fonte: Acervo “Fotos Geraldo”, arquivo municipal de Araguari

Figura 28 - Galpões das oficinas de reparo da EFG, 2020
Fonte: Gabriel Martins

Edifício da Locomoção - Oficinas



Construído no final da década de 1930, o edifício da locomoção é um imponente conjunto de barracões com um edifício central de 4 pavimentos, pátio central e estilo art decó.

O edifício abrigou desde a sua construção até a desativação da RFFSA no local, oficinas de construção de vagões e reparo de peças. Abandonado, portanto, desde a década de 1980, hoje o edifício acumula entulhos e serve de depósito de carros e máquinas da prefeitura, além de maquinários das antigas oficinas que, mesmo tombados pelo município, se degradam dia após dia.



Figura 31 - Edifício da Locomoção da EFG, 1950
Fonte: Acervo "Fotos Geraldo", arquivo municipal de Araguari

Figura 32 - Foto de trabalhadores no interior do edifício da Locomoção, 1950
Fonte: Acervo "Fotos Geraldo", arquivo municipal de Araguari



Figura 33 - Foto dos maquinários abandonados no edifício da Locomoção, 2020
Fonte: Autor



Figura 34 - Detalhes do edifício da Locomoção, 2020
Fonte: Autor

Edifício da Eletro-eletrônica - Gráfica



Construído para habrigar uma gráfica, o edifício continua em uso, hoje como anexo de escritórios necessários para o funcionamento da Prefeitura Municipal. Logo ao lado do Almofarifado, o principal valor do edifício está ligado às prensas que, modernas para a época, garantiam o funcionamento do tradicional jornal Gazeta do Triângulo.



Figura 36 - Edifício da Eletro-eletrônica, 1950
Fonte: Acervo “Fotos Geraldo”, arquivo municipal de Araguari

Escola técnica ferroviária da EFG



Inaugurado em 1942, a escola profissional, que oferecia o curso ferroviário técnico-profissional e formava trabalhadores para as oficinas da Estrada de Ferro Goiás. A escola funcionou até a desativação das oficinas, ficando desocupada por anos até o poder público instalar nela a secretaria de agricultura do município. Tendo planta em formato H, a segunda ala do edifício se encontra em estado crítico, com grandes trincas, sendo necessário o uso de escoras para boa parte das estruturas.



Figura 38 - Funcionamento da escola técnica e fachada principal do edifício, 1950
Fonte: Acervo “Fotos Geraldo”, arquivo municipal de Araguari

Almoxarifado

Figura 39 - Edifício do antigo almoxarifado, 2020
Fonte: Gabriel Martins



Construído em 1922, o edifício do almoxarifado era apoio para o funcionamento da Estrada de Ferro Goiás, funcionando hoje como um depósito de entulhos da prefeitura, o edifício conserva sua estrutura original, com iluminação e ventilação zenital.

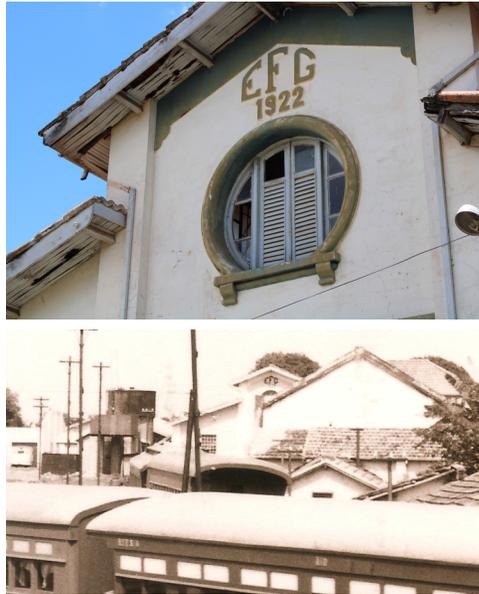


Figura 40 - Detalhe da janela central do edifício, 2020 / Edifício no conjunto em foto de 1950

Fonte: Gabriel Martins / Acervo "Fotos Geraldo", arquivo municipal de Araguari

Hospital ferroviário

Figura 41 - Edifício do antigo hospital ferroviário, 2020
Fonte: Gabriel Martins



Último edifício a ser construído no que hoje é conhecido como conjunto arquitetônico e paisagístico da Antiga Estrada de Ferro Goiás -EFG, o hospital ferroviário foi concluído e começou a funcionar em 1953. O edifício funcionou como hospital por um longo período, depois de deixar de ser o hospital ferroviário funcionou ainda como policlínica da cidade e hoje se encontra abandonado.

Figura 42 - Fachada do Edifício do hospital ferroviário, 1957
Fonte: Acervo "Fotos Geraldo", arquivo municipal de Araguari



Vila Goiás - residência dos operários



Conjunto habitacional com 52 residências para operários construído na década de 1950, o conjunto deu início ao bairro goiás e conformou o espaço do conjunto arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás. As casas mais próximas ao conjunto continuam funcionando, em sua maioria, como residências, e mantém suas características iniciais razoavelmente preservadas.



Figura 44 - Antigas residências de operários, 2020 / Residências no conjunto da EFG, 1957
Fonte: Gabriel Martins / Acervo “Fotos Geraldo”, arquivo municipal de Araguari

2.3. O vazio dos trilhos

Partindo do Conjunto da EFG e indo até o ponto onde hoje funcionam os trilhos da FCA (Ferrovia Centro Atlântica), ainda cortam a cidade os antigos trilhos da Estrada de Ferro Goiás (figura 45). Gerando vazios entre quadras, canteiros adicionais em avenidas e vazios urbanos grandes e subutilizados, os trilhos se configuram como verdadeiros pontos de desconexão na cidade. Embora em grande parte de sua extensão as conexões viárias e pedonais não fiquem prejudicadas, a presença dos trilhos ainda impõe um limite sobre o traçado da cidade gerando, em pontos mais problemáticos, verdadeiras desconexões de uso e ocupação do solo.

“Limites são os elementos lineares não considerados como ruas: são geralmente, mas nem sempre, as fronteiras entre dois tipos de áreas. (...) Parecem mais fortes os limites que não só predominam visualmente, mas têm uma forma contínua e não podem ser atravessados.” (LYNCH, 1960, p. 69)

A questão é que se faz necessário encontrar uma maneira de utilizar o limite imposto pelos trilhos da EFG à cidade. Como destaca Lynch (1960), se uma linha divisória estiver intimamente ligada com as partes que a circundam, ela pode se tornar uma costura, deixando seu caráter de barreira, é possível utilizá-la de maneira que ela se torne ponto de travessia, encontro e conexão.

É importante a preservação dos trilhos no tecido urbano, “Uma estação sem trilhos perde grande parte de seu sentido”, destaca Souza e Soares (2010), e de fato perde. Ademais, o espaço subutilizado hoje gerado pela existência de tais trilhos, apresenta grande poten-

cial de ocupação para a geração de vitalidade urbana, de valorização da memória do passado ferroviário araguarino, e de recuperação da imagem da cidade.

Ao comentar sobre a maldição das zonas de fronteiras desertas em seu clássico do urbanismo, Jane Jacobs (1961) aponta para a solução desses espaços. Eles devem concentrar pessoas com vários objetivos, em horários diferentes e usando o espaço de maneiras diferentes para garantir vitalidade. A questão é reconhecer nas zonas de fronteira as suas potencialidades e as suas fragilidades, neutralizar os efeitos destrutivos que elas provocam no tecido urbano é o primeiro passo, para a partir daí potencializar seus efeitos positivos. A cidade consolidada deve permanecer como é, e o limite também; é o inter-relacionamento entre ambos que deve evidenciar suas potencialidades.

Existem três tipos de vazios urbanos gerados pelos trilhos na cidade de Araguari atualmente (figura 46). O primeiro é o vazio entre quadras, aquele que rasga uma quadra com edificações consolidadas, tento acesso ou não a esse espaço, eles são problemáticos por gerarem pequenos resíduos, becos escuros e inseguros no tecido urbano (figura 47).

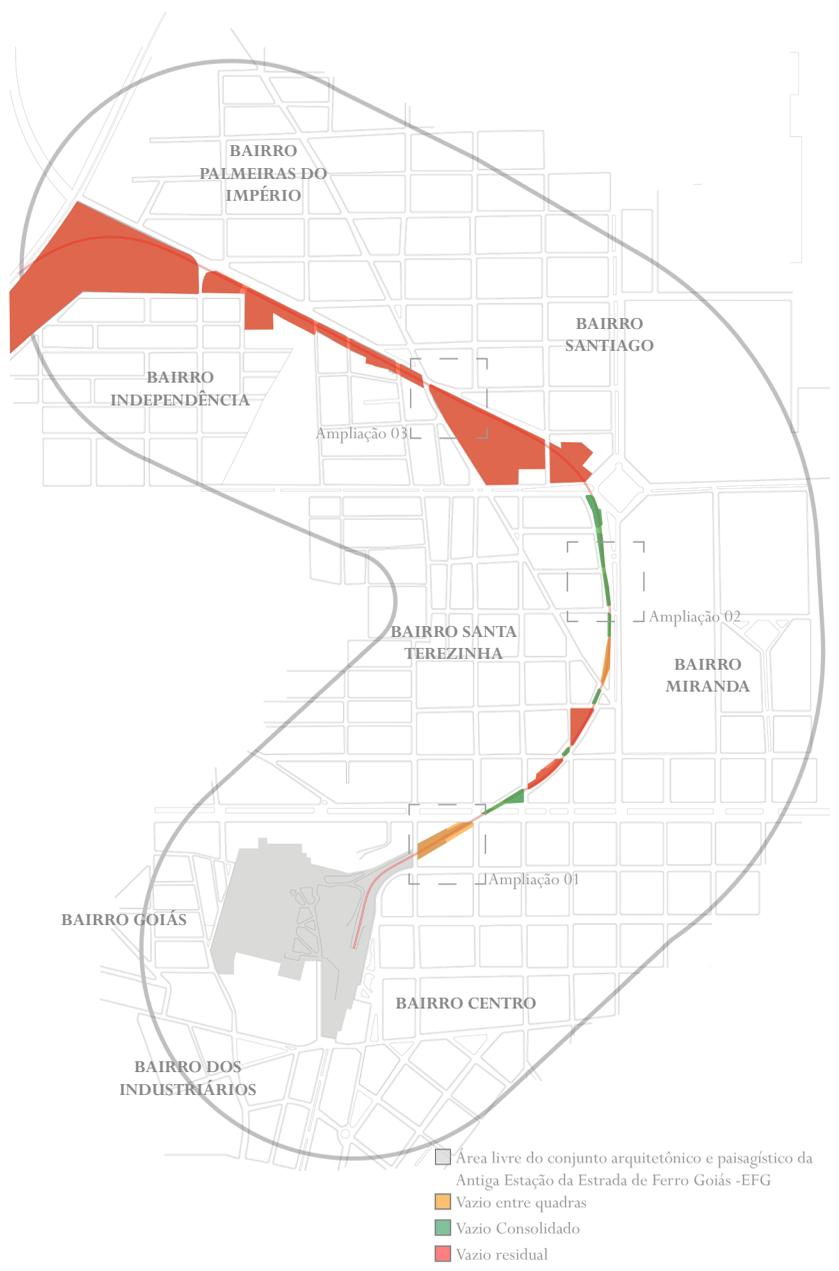
O segundo é o vazio consolidado, trata-se de espaços onde os trilhos passam dentro de canteiros destinados apenas para eles, como delimitações viárias bem definidas para veículos, solo livre gramado e mal conservado e sem calçamentos, esse segundo é problemático por não contribuir de maneira positiva para a imagem da cidade e não garantir conforto aos pedestres que transitam por eles (figura 48).

O terceiro é o vazio residual, no final de quadras, ou em quadras inteiras vazias por conta da existência dos trilhos, esse tipo de vazio é o que mais degrada a paisagem urbana e o uso do solo. Não se configurando como praças, ou canteiros, ou tendo edificações em seu entorno, esses espaços são verdadeiros limites urbanos (figura 49).



Figura 45 - Mapa geral de Araguari, com demarcação da área de estudo
Fonte: Autor

Figura 46 - Mapa de identificação dos tipos de vazios urbanos gerados pelos antigos trilhos da EFG
 Fonte: Autor



Os trilhos seguem pelo centro do lote e cruzam a avenida, sendo incorporados ao asfalto



O vazio gera desconforto, com vegetação livre e vagões abandonados.

Figura 47 - Esquema gráfico do vazio configurado a partir do ambiente construído e fotografias do local, 2020
 Fonte: Autor

Figura 48 - Ampliação 02 - Esquema gráfico do vazio configurado a partir do ambiente construído e fotografias do local, 2020

Fonte: Autor



O vazio gera um canteiro extra na rua, criando confusão viária



Em frente a casas e comércios, os trilhos geram resíduos subutilizados do espaço urbano

Monumento em homenagem à história ferroviária araguarina, em frente ao 2º Batalhão Mauá



Figura 49 - Ampliação 03 - Esquema gráfico do vazio configurado a partir do ambiente construído e fotografias do local, 2020

Fonte: Autor



O vazio residual gera um espaço sem uso nas bordas das quadras já consolidadas



Além do vazio residual, as ruínas de uma olaria abandonada configuram o espaço.



2.4. Estudos de caso

Os estudos de caso que seguem, buscam evidenciar aspectos positivos de intervenções urbanas que foram bem sucedidas em revitalizar espaços degradados de antigas fronteiras e limites urbanos, gerando novos usos, vitalidade urbana, valorização da memória e da paisagem urbana.

High Line Park – Nova Iorque

A relação entre os trilhos de ferro ao nível do solo e o trânsito de pedestres em Nova Iorque se mostrou problemática desde sua implantação. Em 1910, os trilhos já haviam matado mais de 540 pessoas naquela que ficou conhecida como a Death Avenue (Avenida da Morte) – hoje conhecida 10ª avenida da cidade.

Foi por esse motivo que a partir dos anos 1930, foi programada a implantação de elevados que tirariam os trens do nível do solo e, consequentemente, garantiriam a segurança dos pedestres da cidade. A primeira parte da linha foi inaugurada em 1934. Com o advento do transporte automotor, especialmente com os caminhões, que conseguiam conectar os insumos de um canto a outro de Nova Iorque, a estrutura começou a cair em desuso, tendo sua primeira parte demolida na década de 1960 e ficando completamente desativada na década de 1980.

A partir dessa mesma década surgiram os primeiros movimentos que desejavam a preservação do High Line e sua transformação em um espaço de lazer público. Mas foi em 1999, que, inspirados pelo imenso jardim de vegetações selvagens que havia tomado conta da estrutura, Joshua David e Robert Hammond fundaram o Friends of the High Line, um grupo que visava advogar pela preservação da estrutura do elevado e



sua transformação em um espaço público. Em 2003 o grupo organizou uma competição de ideias para a ocupação da estrutura, tendo recebido mais de 720 ideias de 36 países, a competição divulgou o espaço e fez com que o grupo e seu objetivo ganhassem notoriedade.

Entre 2004 e 2006, o grupo conseguiu que a área do High Line fosse cedida à cidade de Nova Iorque e o primeiro trecho do parque – projeto da empresa James Corner Field; design pelos estúdios Diller Scofidio + Renfro; e paisagismo por Piet Oudolf – foi finalizado em 2009.

Até 2014 outros dois trechos do parque foram inaugurados, totalizando 2,3 km de área verde de lazer elevada na cidade com mais de 500 espécies de plantas. O parque conta com mirantes, arquibancadas, espelho d'água acessível, decks para usos diversos e outros programas conectados a edifícios de empresas privadas construídos junto ao parque. Com inúmeras possibilidades de uso, o parque frequentemente recebe exposições artísticas.

Figura 50 - O parque entre os edifícios da cidade
Fonte: Timothy Schenck, [www. thehighline.org](http://www.thehighline.org) <acesso em 25-11-2020>

Figura 51 - Vegetação selvagem que se formo sobre a estrutura, 2001
Fonte: Joel Sternfeld, www.thehighline.org <acesso em 25-11-2020>

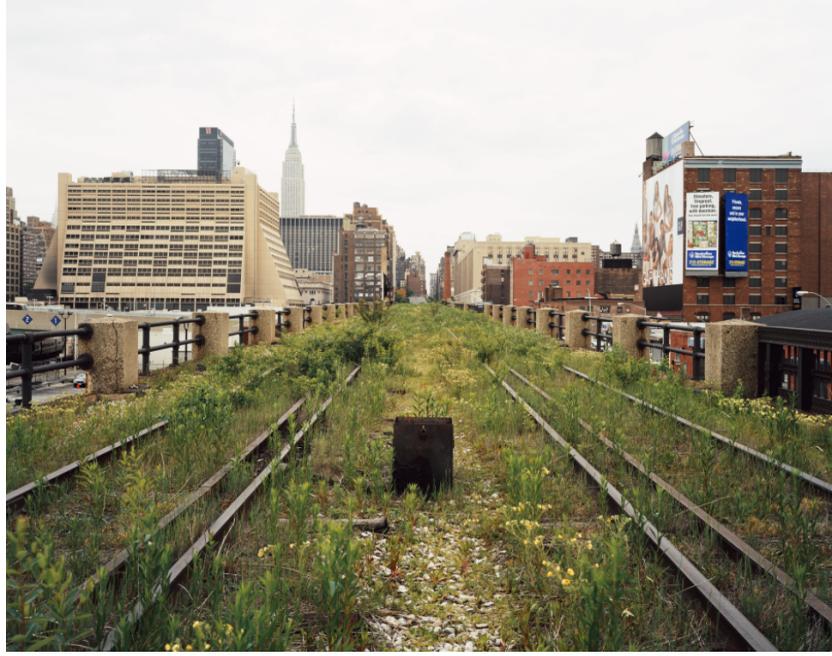


Figura 52 - High line park em funcionamento normal
Fonte: Timothy Schenck, www.thehighline.org <acesso em 25-11-2020>

Figura 53 - Parte dos trilhos preservados dentro de um jardim
Fonte: Timothy Schenck, www.thehighline.org <acesso em 25-11-2020>



Figura 54 - Estrutura do parque entre os edifícios da cidade
Fonte: Timothy Schenck, www.thehighline.org <acesso em 25-11-2020>

O design do parque se destaca por conseguir manter a relação das áreas caminháveis com os trilhos que existem no elevado, e conectar ambos com um paisagismo que valoriza a vegetação selvagem que nasceu espontaneamente na estrutura. A estrutura, sua forma e seus elementos, são incorporados ao design de modo que a paginação do piso de concreto, os mobiliários construídos no local e a apropriação de espaços como o da “janela” para a décima avenida, tudo faça parte de uma única linguagem que, ao mesmo tempo que valoriza a história da estrutura, garante um uso que faça florescer suas potencialidades.

Pontos de destaque:

- Conexão dos trilhos com o parque;
- Incorporação dos motivos da estrutura no desenho urbano;

Parque Madureira – Rio de Janeiro

O Parque Madureira surgiu como uma ocupação de lazer sob um linhão elétrico paralelo à linha férrea de Belfort Roxo, em um dos bairros mais tradicionais do samba no Rio de Janeiro, Madureira. A Zona Norte do Rio de Janeiro sempre careceu de áreas verdes públicas, com 97% de ocupação antrópica e menos de 1m² de área verde por habitante.

Ocupando o espaço de um limite urbano e garantindo uma costura entre o lazer e a zona edificada do bairro, o parque foi inaugurado em 2012 já como o terceiro maior parque da cidade. Tendo sido ampliado em 2016. O parque hoje conta com 10,9 ha em seu primeiro trecho e com 25,5 ha no segundo trecho, a expansão de 2016. Linearmente o parque se estende por mais de 4 km.

Com projeto urbano, paisagístico e arquitetônico do escritório Ruy Rezende arquitetos, o parque conta com uma “praia”, quadras polivalentes, playgrounds diversos, ciclovias e bicicletários, academias ao ar livre, quadras de bocha, tênis de mesa, com a praça do Samba, um dos maiores palcos a céu aberto do Rio de Janeiro, com um centro de educação ambiental, e um dos skate parks mais completos da América Latina.

O parque de fato representa para aquela porção urbana, uma vitalidade grande de usos de lazer. Com várias possibilidades de conexão entre



Figura 55 - Projeto de toda a extensão da segunda parte do parque
Fonte: www.archdaily.com.br <acesso em 25-11-2020>

Figura 57 - Praia de Madureira em dia ensolarado
Fonte: Bianca Rezende, www.archdaily.com.br <acesso em 25-11-2020>



Figura 56 - Parque em funcionamento a noite
Fonte: Eduardo Raimondi, www.archdaily.com.br <acesso em 25-11-2020>

os moradores e o parque, a vida urbana floresce nesses pontos e garante vitalidade para a cidade adjacente, incluindo na vida dos habitantes de Madureira um respiro para a maça cinza da metrópole.

O parque também conquistou o primeiro certificado AQUA para espaços públicos no Brasil. Sendo irrigado por um sistema automático controlado a partir dos parâmetros meteorológicos, com edificações de paredes e tetos verdes, recuperação da vegetação nativa, uso de iluminação LED e geração de energia solar, além de outras estratégias.

Pontos de destaque:

- Utilização de tecnologias que automatizam processos e garantem um grau maior de sustentabilidade ao parque durante sua vida;
- Incorporação da identidade dos bairros e das atividades da cidade vizinha no programa do parque;



Figura 58 - Praça do Samba / espaço molhado com crianças brincando
Fonte: Bianca Rezende, www.archdaily.com.br <acesso em 25-11-2020>

Orla Morena – Campo Grande

Com a remoção dos trilhos da Ferrovia Noroeste do Brasil do centro de Campo Grande em 2006, após a criação do anel ferroviário, como geralmente ocorre, a cidade se viu com um grande limite em seu centro, o limite dos trilhos. Em 2010 foi inaugurado o projeto da Orla Morena, um parque linear no centro de uma avenida com 2,3 km de extensão.



Figura 59 - Vistas aéreas do projeto / mirante com sacadas para visualização da cidade
Fonte: www.npa207.wordpress.com <acesso em 25-11-2020>

O parque tinha por intenção ocupar o espaço deixado vazio pelos trilhos, valorizar a memória ferroviária da cidade e garantir um espaço verde de lazer público para os habitantes. Com um projeto que engloba usos diversos desde quadras poliesportivas, pista de caminhada, ciclovia e mirante. O projeto foi elaborado pela prefeitura e também envolveu uma revisão da estrutura viária, visando conectar melhor os bairros adjacentes aos remanescentes da ferrovia. Ademais, o projeto buscou garantir uma dinamização do centro para uma atividade econômica mais forte nessa região.



Figura 60 - Vista para a ciclovia, calçada, espaços de estar e de lazer / detalhe da incorporação dos trilhos nos jardins

Fonte: www.npa207.wordpress.com <acesso em 25-11-2020>

O programa se organiza a partir de quatro largos, o largo dos esportes, o largo da feira, o largo do mirante e o largo das árvores. O mirante é uma estrutura de 12 m de altura com sacadas em vários dos lances da escada de modo a proporcionar vistas diversas para a cidade. O largo da feira acolhe a tradicional feira de rua ao mesmo tempo que garante sua conexão com o parque linear.

Parte dos trilhos foram recuperadas e deixadas no parque com conexões entre os canteiros e os caminhos e alguns monumentos foram implantados ao longo de toda a extensão do projeto para garantir a valorização da memória do lugar, dos trilhos que por ali passavam e da população que ali vive.

Pontos de destaque:

- Inclusão no projeto de atividades já existentes na localidade;
- Pontos de valorização da memória urbana;

3.1. Definição da área de intervenção

Abarcando os temas que compõem o espaço ferroviário araguariño, a área de intervenção é dividida entre duas grandes partes. A primeira parte, histórica, se configura onde os edifícios tombados ou a memória dos edifícios demolidos das antigas estações ainda existem, e a segunda parte, é configurada pelos trilhos de ferro que partem do conjunto arquitetônico da EFG rumo à ferrovia hoje em funcionamento na cidade (figura 61).

Dentro dessas duas partes, a área é dividida em trechos de aproximadamente 500 m, como recorte desta pesquisa para aplicação de metodologia de análise urbana. A divisão ocorre primeiro para garantir intervenções que levem em consideração a dimensão caminhável do espaço, de modo que seja garantido o acesso pedonal de todo o espaço; segundo, para assegurar a singularidade de cada área de intervenção, com suas características morfológicas, históricas e de uso e ocupação do solo.

A área foi, portanto, dividida em 7 trechos, cada um com sua especificidade (figura 62), embora sejam todos englobados pelo estudo, dois trechos se destacam como pontos chaves da proposta de análise urbana do local e como pontos âncora da proposta de revitalização urbana.

Dentro da primeira parte, é importante destacar o trecho 01 e 02, que configura o espaço da antiga estação da Cia. Mogiana e do conjunto arquitetônico da EFG, o espaço ainda possui lotes vazios e praças subutilizadas e embora não mais existam vestígios da antiga estação da Cia. Mogiana, a recuperação da memória desse espaço a partir da arquitetura e do urbanismo, deve garantir a amarração da memória ao espaço.

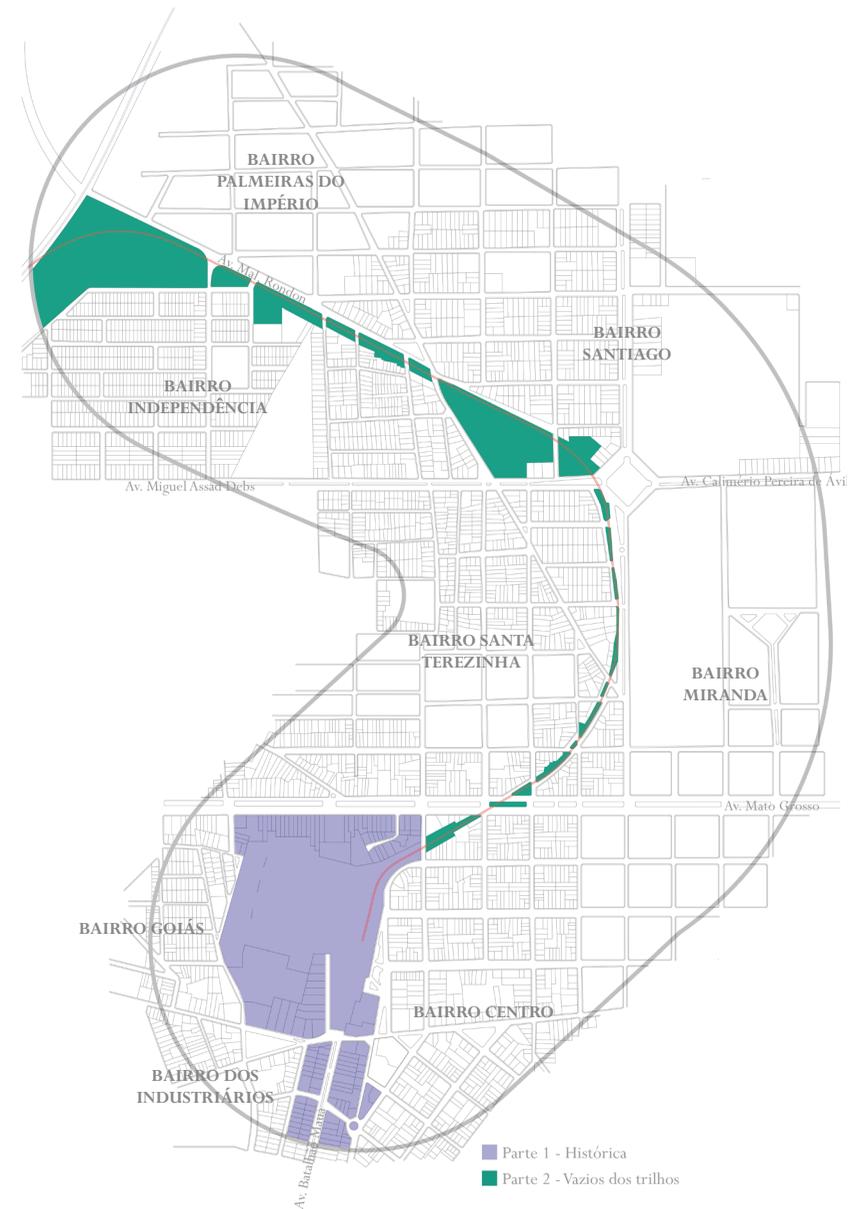


Figura 61 - Mapa evidenciando a divisão em duas partes da área analisada
Fonte: Autor

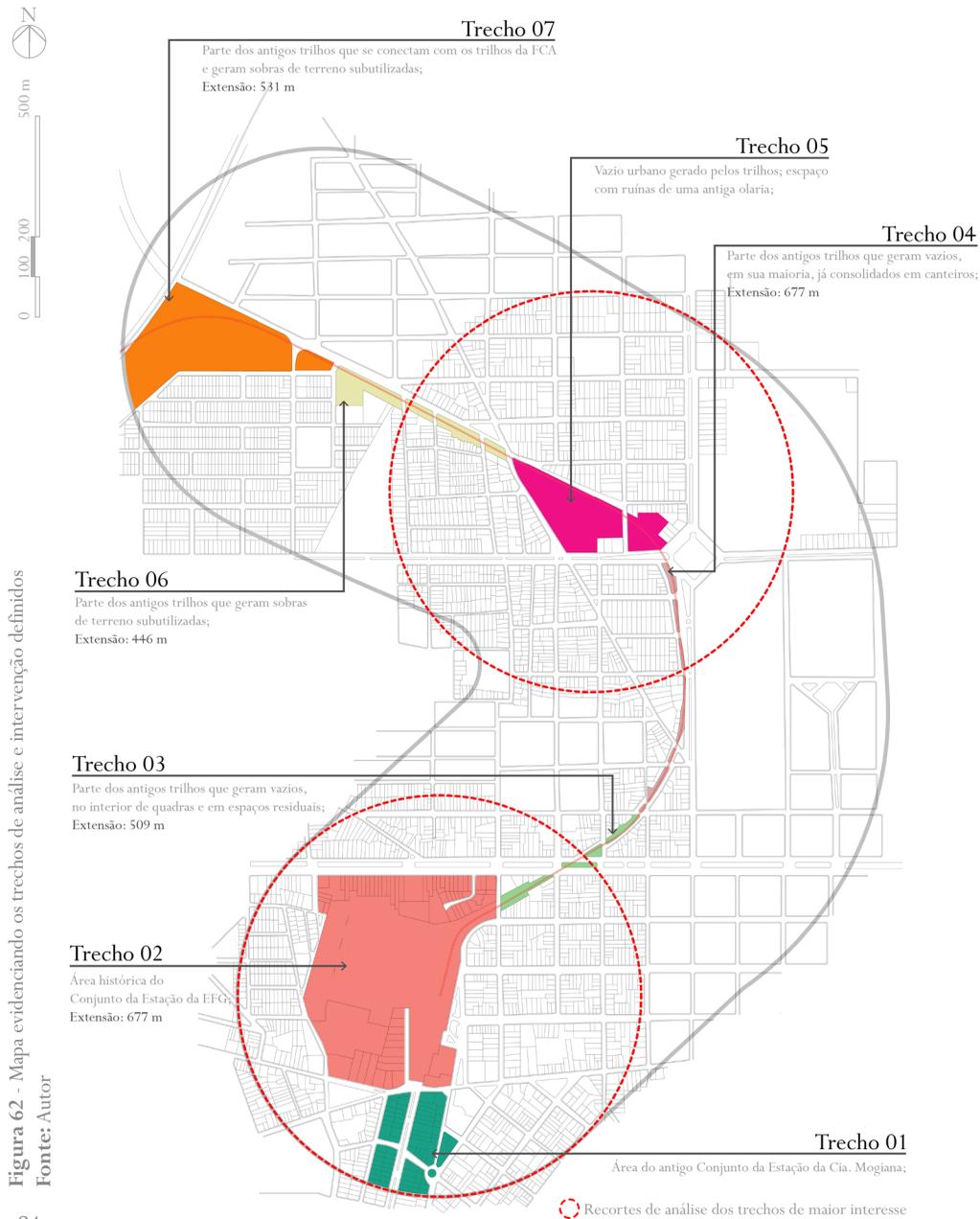


Figura 62 - Mapa evidenciando os trechos de análise e intervenção definidos
Fonte: Autor

O espaço do conjunto da EFG, como já evidenciado no item 2.2, representa o ponto de maior importância para a memória ferroviária araguarina, sua configuração e os edifícios históricos existentes no local garantem a amarração desse passado aos dias atuais.

Dentro da segunda parte, é importante destacar o trecho 05, vazio urbano residual dos trilhos que se configura em um grande quarteirão abandonado, o espaço antes ocupado por uma olaria que agora está em ruínas, unido ao espaço residual dos trilhos, pode garantir um espaço de qualidade para a população de seu entorno, que carece de espaços de lazer públicos.

3.2. Levantamento e Análise da área

Ancorado no método delineado pela Profa. Dra. Maria Eliza Guerra na metodologia para caracterização e análise de áreas de intervenção, o que segue busca, ao estratificar diferentes informações e torna-las visíveis no espaço, compreender a dinâmica urbana existente no local de intervenção e a partir dessa compreensão, apontar possíveis caminhos para futuras intervenções.

Serão analisados de maneira detalhada os dois pontos de maior interesse na área, sendo eles o trecho 01 e 02 (figuras 63 a 66) e o trecho 05 (figuras 67 a 70). A partir do centro de cada uma dessas áreas, em um raio de 500 m, foram estudadas as características físicas, ambientais, econômicas e de aspectos formais e visuais do local.



A grande maioria das edificações no espaço do antigo entroncamento entre as estações da Cia. Mogiana e da Estrada de Ferro Goiás, são térreas. Estando em um dos locais mais altos da cidade, subir um ou dois pavimentos já significa enxergar araguari por cima, potencializando assim **intervensões que busquem valorizar as visadas para a cidade**. Outro aspecto interessante é a maneira com que os espaços dos lotes se dispõem, por se tratar de um local consolidado há muitos anos, os terrenos baldios são escassos e a infraestrutura do espaço é antiga.

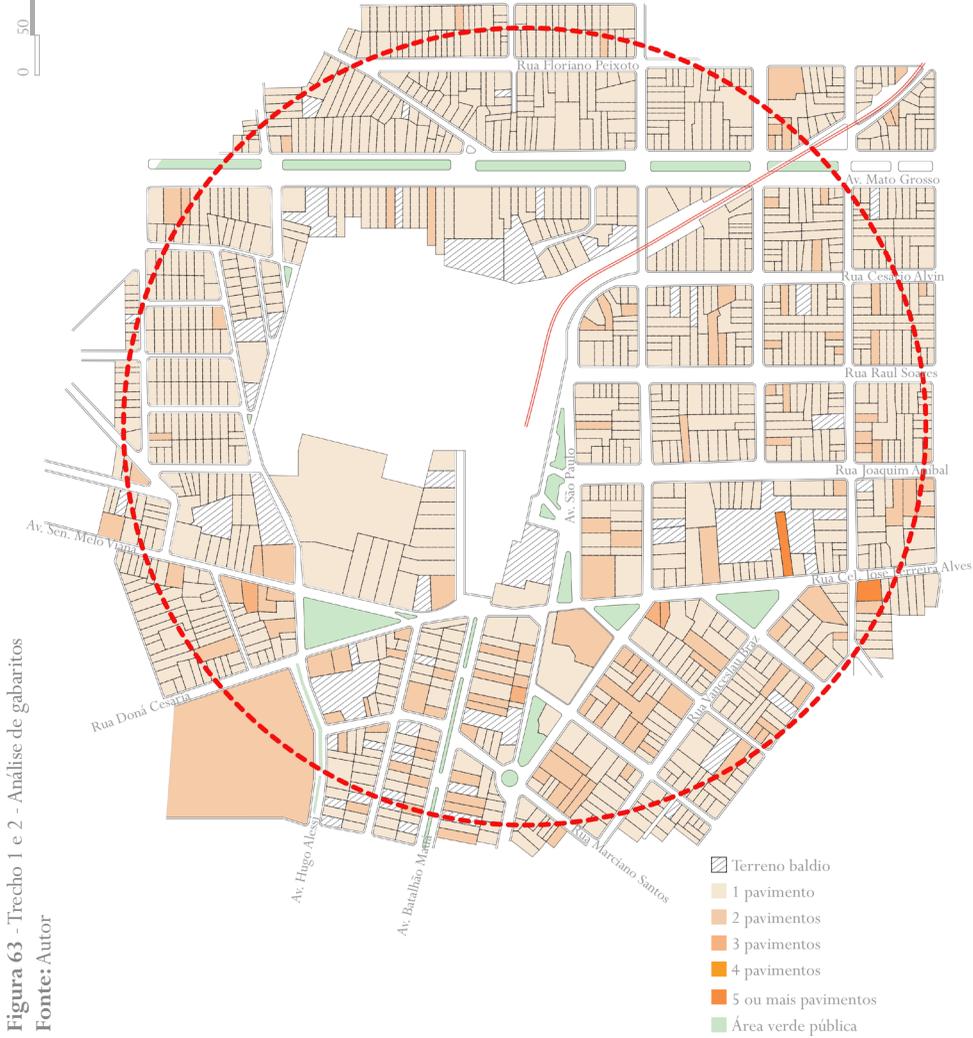


Figura 63 - Trecho 1 e 2 - Análise de gabaritos
Fonte: Autor

O uso do solo nessa porção da cidade é bastante diverso, com grandes instituições, muitas edificações de uso misto e comerciais, a área é viva do ponto de vista da urbanidade, como comércio diurno e noturno frequentes. O que chama a atenção é a falta de espaços verdes públicos de qualidade, que agreguem as pessoas e garanta o respiro necessário à área histórica. Vale ressaltar que **o local público mais vivo da região é justamente a frente do edifício da Antiga Estação da EFG**, que serve de ponto de encontro para grupos que, em suas escadarias, na calçada ou em seu entorno, se reúnem.

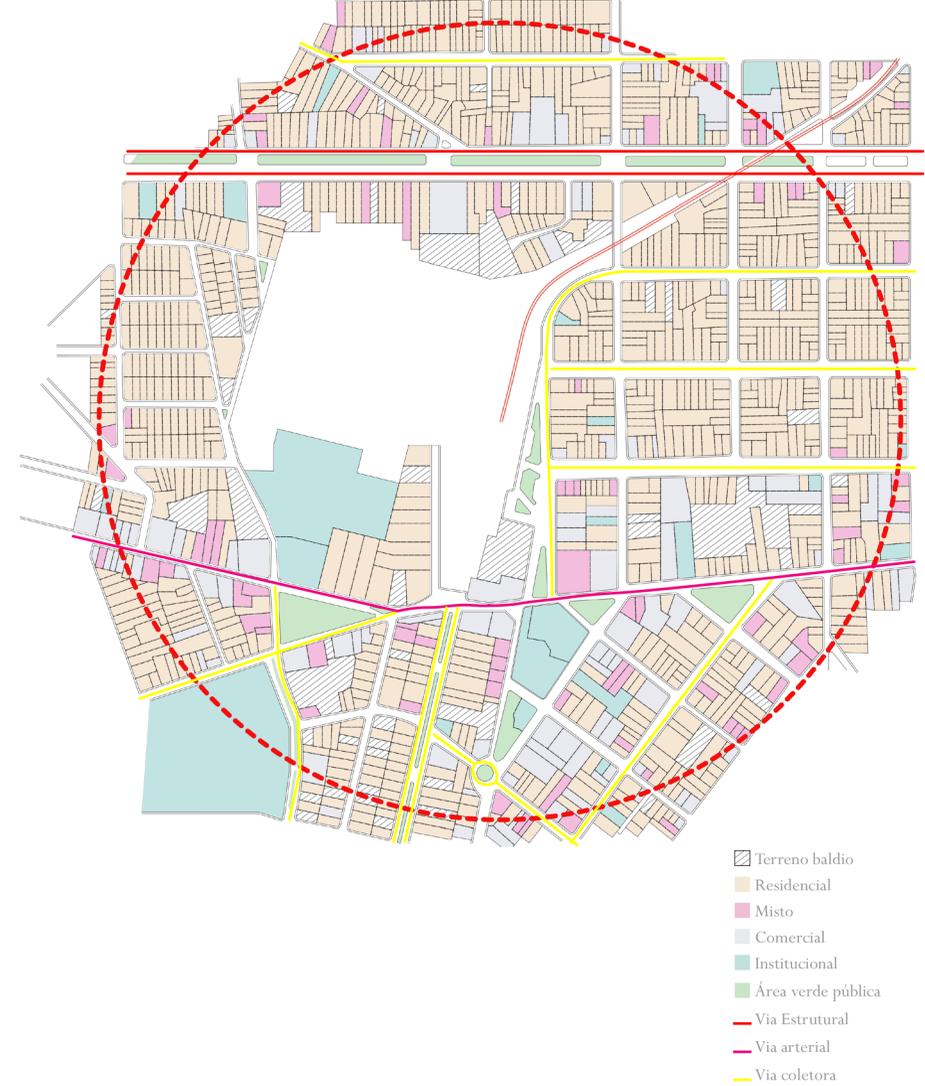


Figura 64 - Trecho 1 e 2 - Análise de uso e ocupação do solo e estrutura viária
Fonte: Autor



Como já mencionado, o espaço foi formado junto com a estação, a décadas, o que garante a ocupação homogênea das quadras, com poucos lotes vazios. Fica evidente o vazio que o espaço do conjunto arquitetônico da Antiga Estação da EFG e os antigos trilhos geram nesse tecido urbano há muito consolidado. Embora sem muitas praças de uso constante, a área é um dos locais mais bem arborizados da cidade, herança dos quintais das casas antigas, mas também da arborização das calçadas que, se comparada com outros espaços da cidade, é densa. O vazio do conjunto e dos trilhos representam grande potencial para ocupação cultural, econômica e de valorização histórica do espaço.

Figura 65 - Trecho 1 e 2 - Análise de cheios e vazios e sistemas de espaços verdes
Fonte: Autor



Analisando o espaço, o principal bairro, ou seja, o principal conjunto de elementos coesos e morfológicamente interligados, é justamente o conjunto da antiga estação da EFG. Entretanto, esse espaço é dividido da cidade por barreiras físicas e visuais bem definidas, o que faz com que parte de seus principais marcos visuais fiquem escondidos. As visadas favorecem principalmente a implantação do Edifício da Antiga Estação da EFG, bem como o local onde o antigo edifício da Estação da Cia. Mogiana ficava. Essas visadas foram criadas propositalmente no traçado da cidade e, no caso da Estação da Cia Mogiana que não mais existe, o espaço deve ser aproveitado, ao passo que o da Estação ainda existente, deve ser valorizado e evidenciado.



Figura 66 - Trecho 1 e 2 - Estudo do local de acordo com suas principais características
Fonte: Autor



A grande maioria das edificações no espaço da cidade edificado às margens do batalhão ferroviário e do parque de exposições da cidade, são térreas. Embora a área esteja também em uma das partes planas mais altas da cidade, longe de qualquer vale, sua posição não permite visadas para a cidade e vice-versa. A região carece de espaços livres de qualidade e conta com um número maior de terrenos baldios que a área analisada anteriormente.



Figura 67 - Trecho 5 - Análise de gabaritos
Fonte: Autor

Com uso predominantemente residencial, chama a atenção no uso e ocupação da área os dois grandes espaços institucionais do parque e do batalhão, além da pouca ocorrência de lotes apenas comerciais, na maioria das vezes que o comércio aparece, o edifício possui um uso misto entre comércio e residência. Trata-se de uma parte segura do tecido urbano, em parte pela proximidade com o batalhão ferroviário, isso potencializa as possibilidades de implantação de lazer e usos de tal natureza no vazio do trecho 5.

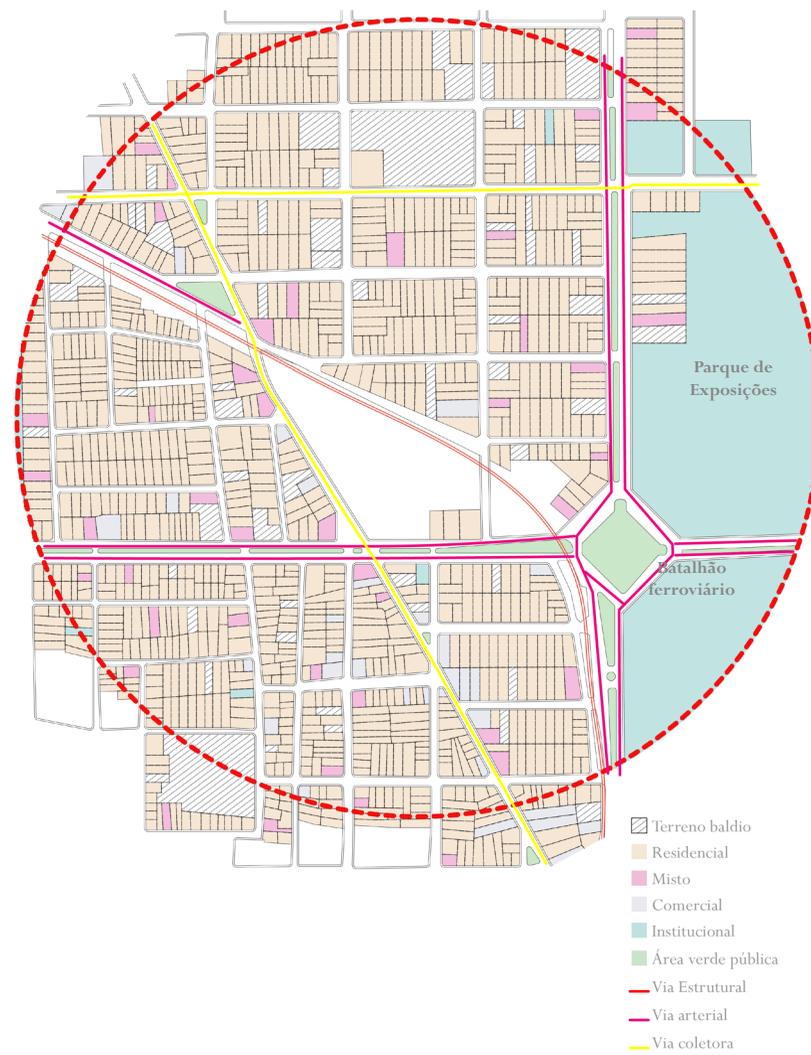


Figura 68 - Trecho 5 - Análise de uso e ocupação do solo e estrutura viária
Fonte: Autor





Embora a área seja densamente ocupada, com os lotes vazios e os dois equipamentos institucionais que ocupam grandes áreas com edificações espraiadas, o ambiente construído parece diminuir. Embora seja razoavelmente bem arborizado, conta com pouca densidade de árvores nas calçadas e seus espaços verdes públicos não são acessíveis ou atrativos à população do local.



Figura 69 - Trilho 5 - Análise de cheios e vazios e sistemas de espaços verdes
Fonte: Autor

O principal marco da região é a torre das ruínas da olaria existente no vazio do trilho 5, juntamente com um monumento que conserva uma antiga locomotiva logo na frente do batalhão ferroviário e da entrada do parque de exposições. As vias de maior movimento confluem para o vazio do trilho o que evidencia os limites impostos por esse espaço. Ademais, os limites impostos pela ferrovia na frente do batalhão ferroviário, embora não sejam visuais, impedem a travessia livre de pedestres.



Figura 70 - Trilho 5 - Estudo do local de acordo com suas principais características
Fonte: Autor

3.3. Conceitos e desenvolvimento de projeto de intervenção urbanística/arquitetônica

A primeira coisa a ser elencada no desenvolvimento do projeto é a compreensão do que significa o espaço ferroviário araguarino, bem como os espaços ferroviários inutilizados espalhados de maneira semelhante por muitas cidades brasileiras. Esses, estão abandonados, como já destacado na primeira parte desta monografia, pela escolha de um desenvolvimento rodoviário do país como um todo e embora muito tenha sido alcançado a partir das autoestradas e dos veículos automotores, no que tange a conexão nacional e a mobilidade urbana, é necessário questionar como poderiam se configurar de maneira positivamente distinta as cidades e regiões brasileiras a partir dos veículos sobre trilhos.

Não apenas a questão dos vazios urbanos gerados pelos trilhos abandonados figura no hall de problemas acarretados pelo desaparecimento desse tipo de transporte. É latente o problema das autoestradas precárias e carentes de manutenções constantes, o escoamento de produtos e serviços dependente dessas mesmas autoestradas e dependente do preço dos combustíveis que flutuam ligados à economia global, o custo do deslocamento de pessoas no território nacional e a falta de segurança dos sistemas viários quando comparados a outros modais de transporte.

Apesar desses problemas, são poucas as iniciativas de cidades e regiões brasileiras que visam implantar veículos de transporte sobre trilhos (principalmente de pessoas), na escala urbana ou regional. Apenas as grandes metrópoles brasileiras contam com redes de metrô e, mais

raro, redes de VLT's (veículos leves sobre trilhos), para transporte de passageiros. Ademais a FCA (Ferrovia Centro Atlântica), é responsável pelo escoamento de boa parte da produção primária do território nacional.

Como exercício imaginativo vale propor uma maneira diferente de encarar o antigo espaço ferroviário araguarino. Seria possível imaginar a viabilidade de uma Araguari futura que se integrasse a partir de um transporte público sobre trilhos? A impossibilidade econômica de tal perspectiva perseverará? É possível pensar em um desenvolvimento regional do triângulo mineiro a partir de tais modais sobre trilhos? Em suma, bem no sentido oposto de apenas preservar a memória das estruturas ferroviárias que foram, é possível pensar a cidade e a região a partir de estruturas ferroviárias que ainda não de ser?

Localmente, a implantação de uma rede de VLT's na cidade de Araguari poderia significar uma nova dinâmica em seu funcionamento urbano. Atualmente com pouco mais de 117.000 habitantes (IBGE, 2020), a cidade possui um sistema bastante precário de transporte coletivo, descentralizado, escasso e inacessível. Embora não seja possível afirmar que a cidade hoje sofra pela falta de tal transporte – tendo em vista seu espraiamento constante, ou seja, o surgimento de novos loteamentos afastados do centro – a situação tende a piorar. Ademais, além de buscar resolver um problema evidente da urbanização local, a implantação de um sistema de veículos leves sobre trilhos tem o potencial de propor uma nova diretriz urbana, a partir da qual a cidade pode se desenvolver de maneira sustentável (uma vez que se organiza a partir de um modal que não utiliza combustíveis fósseis).

Dentro da cidade, uma proposta de implantação poderia se aprovei-

tar de parte dos vazios deixados pelos antigos trilhos da Estrada de Ferro Goiás, e de avenidas existentes com porte capaz de comportar a implantação dos trilhos do VLT.

Entre a estação 1 e a 2 (figura 71), os trilhos seguiriam por tais vazios, conectando grande parte da população espalhada da cidade com o centro. A estação 2 poderia justamente se conectar com a antiga estação da Estrada de Ferro Goiás (figura 72), atual prefeitura municipal. Entre a estação 2 e a estação 3, os trilhos seguiriam pela avenida Mato Grosso, encontrando seu ponto final onde hoje está localizado a rodoviária araguarina. Entre a estação 2 e 4, os trilhos seguiriam pela atual avenida Batalhão Mauá, onde encontrariam a Estação final no vazio do antigo aeroporto. Essa última estação proporcionaria a conexão do VLT araguarino, com o VLT intermunicipal, Araguari/Uberlândia.

A valorização dos espaços adjacentes aos trilhos garantiria a consolidação de um centro e confluiria os fluxos para uma área efetivamente conectada na cidade, as distâncias seriam encurtadas. No que tange a preservação do patrimônio histórico surge uma nova potencialidade que merece ser evidenciada. Trazendo novamente a configuração da cidade que é cortada por trilhos que conectam a malha viária e que aportam um veículo de transporte de passageiros, não apenas a memória dos trilhos das antigas estradas de ferro permaneceria preservada, mas recria-se a memória de uma dinâmica urbana local (figura 72). De maneira distinta, e com diferentes objetivos a cidade voltaria a se encontrar com seu passado ferroviário, que nesse caso estaria vivo em seu futuro.

Pensando regionalmente, o desenvolvimento de políticas de co-

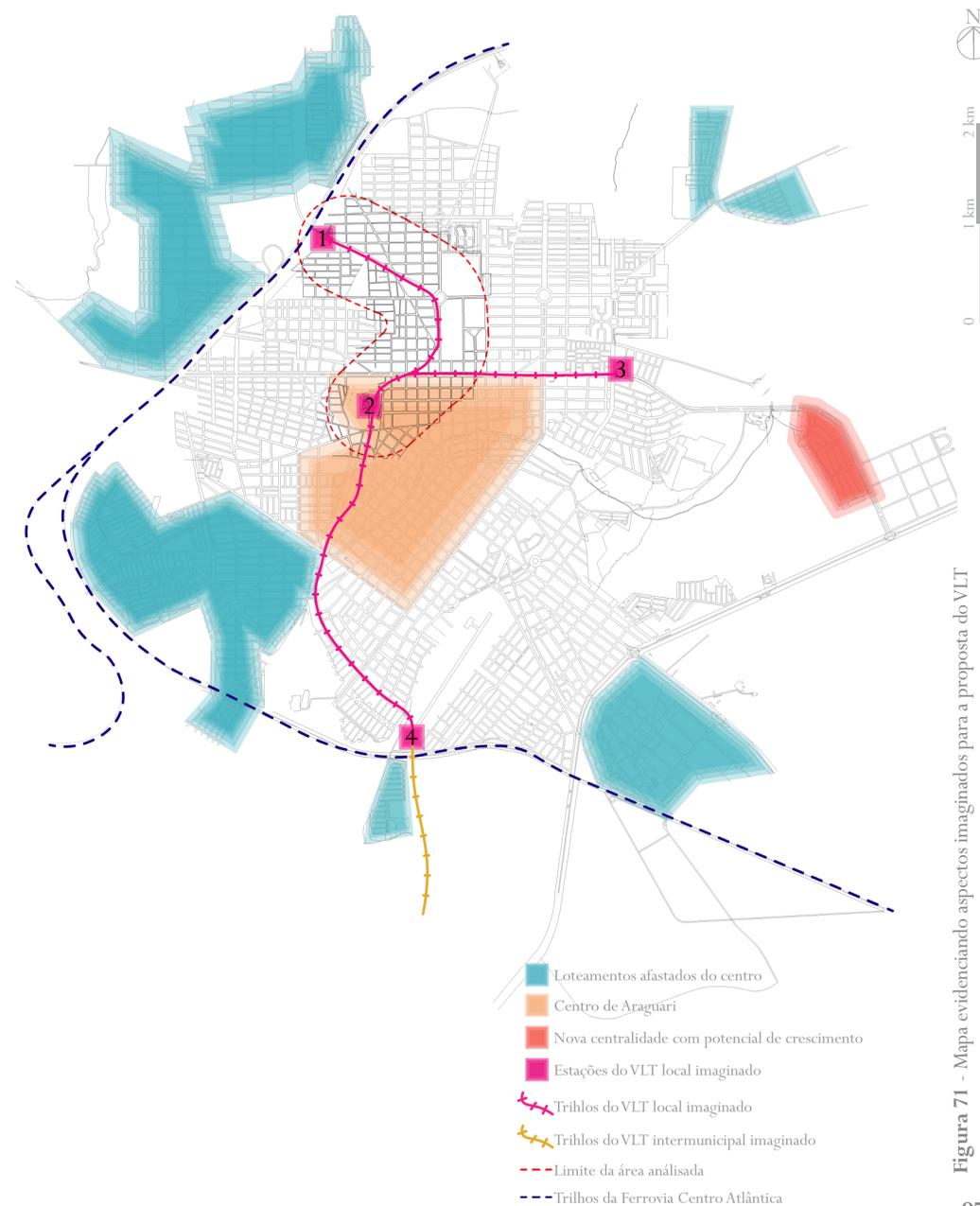


Figura 71 - Mapa evidenciando aspectos imaginados para a proposta do VLT
Fonte: Autor



nexão de diferentes cidades em uma mesma região a partir de veículos sobre trilhos, pode garantir um potencial de desenvolvimento regional gigantesco.

“(…). Em outras palavras, a dispersão é também o resultado, em muitas regiões europeias, de políticas específicas. Na região compreendida entre Bruxelas, Gent, Antuérpia e Lovanio, normalmente indicada com os termos de Vlaamse Ruit, a densidade de infraestruturas da mobilidade alcança níveis elevadíssimos, mais elevados que qualquer região do planeta. (…). O território dessa região pode ser usado e, de fato é aproveitando de maneira bem ampla, como o de uma grande cidade metropolitana. Os tempos de deslocamento entre cidades e vilarejos desse território, com meios de transporte coletivos como o trem, são análogos, senão inferiores, ao deslocamento feito em metrô, em uma grande cidade.” (SECCHI, 2015, p. 250)

As relações entre as cidades de Araguari e Uberlândia são fortes e representam números expressivos de deslocamentos entre os dois centros urbanos. Cada vez mais se configurando como uma aglomeração urbana descontínua, as relações entre os municípios abrangem trabalho, educação, lazer e saúde. Pelos números destacados por (ARAÚJO, 2016),

em pesquisa do IBGE de 2015, cerca de 5,8% da população araguarina se desloca diariamente para Uberlândia por diversos motivos. Esse número considera ainda apenas o número de viagens oficiais realizadas pela empresa de ônibus intermunicipal responsável pelo trecho.

“A interação entre os municípios de Araguari e Uberlândia é, sem dúvida, decorrente de um processo histórico. Porém, com a duplicação da rodovia, as trocas se estreitaram e, conseqüentemente, tornaram-se mais intensas, dada a facilidade trazida pela infraestrutura de transporte. A rede de transportes e comunicações representa o alicerce da continuidade espacial que se configura na aglomeração urbana em análise. (ARAÚJO, 2016, p. 36)

Tais relações expressivas de trabalho e educação, bem como de saúde e de lazer entre as cidades são potencializados, como destaca a autora, por uma rede rodoviária de qualidade conectando os dois municípios. É evidente portanto que uma otimização ainda maior do deslocamento entre as cidades, com a implantação de uma linha férrea de transporte de passageiros, poderia garantir novas potencialidades de desenvolvimento regional.

A região, entretanto – historicamente conectada e, cada dia mais, com fortes relações de interdependência – não poderá jamais se conectar fisicamente, uma vez que são separadas pela barreira física do Rio Araguari (figura 73). Vale destacar a importante reserva Parque Nacional do Pau Furado, que às margens do rio Araguari representa ponto importante de preservação da fauna e flora do cerrado na região. Assim sendo, os modais de transporte coletivo sobre trilhos despontam como estratégia viável para garantir a conexão entre os municípios, assegurar a preservação do território que margeia o rio Araguari, e servir como diretriz de um desenvolvimento regional inteligente.



Figura 73 - Mapa esquemático evidenciando a conformação geográfica da região e a possível conexão ferroviária entre os dois municípios
Fonte: Google Maps 2021 / Autor



Ademais, a separação física entre os municípios contribui para um desenvolvimento regional que, apesar de interdependente, garante a identidade de cada uma das distintas localidades. Diferente do que se vê nas zonas conurbadas do ABC Paulista, por exemplo, onde as cidades perdem suas identidades e passam a fazer parte de uma grande aglomeração urbana dispersa e de identidade diluída.

Outro fator importante para a consideração da possibilidade apresentada, é a existência de um extenso estudo de viabilidade sobre a implantação de duas linhas de VLT para a cidade de Uberlândia¹, sendo uma verde e uma lilás, a última se ligaria no bairro Umuarama pela Av. Afonso Pena, onde seria possível a ligação do sistema uberlandense com o sistema intermunicipal (figura 73).

É nesse sentido que o pensamento de retorno à essas estruturas ferroviárias se torna viável, de certo não para o curto prazo, mas é difícil imaginar um futuro positivo dessa relação regional e das relações locais nas cidades da região, sem o desenvolvimento de modais de transporte público que de fato garantam agilidade, conexão e sustentabilidade. Tendo isso em vista, as relações projetuais que dão continuidade ao trabalho, buscam levar essa possibilidade em consideração.

1 - O estudo, apresentado em novembro de 2014, contou com a participação dos professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Maria Eliza Alves Guerra e Fernando Garreça, sob a coordenação de Marlene T. de Muno Colesanti e Adailson Pinheiro de Mesquita.

Encarar a proposição de um parque linear na grande cicatriz urbana gerada pela ausência do uso ferroviário no espaço da cidade de Araguaari parte aqui da compreensão desse espaço justamente como um limite. Limite físico gerado pelo vazio abandonado, limite sensorial gerado pela falta de segurança desses espaços e limite da memória urbana gerado pela ausência de pertencimento do patrimônio à cidade.

Como destaca Kevin Lynch (1960), um limite urbano, ao passo que representa a ausência de conexão de usos e de vitalidade na cidade, representa a potencialidade da geração de tais qualidades ausentes a partir de costuras bem elaboradas. A cicatriz do espaço ferroviário araguarino deve, portanto, ser requalificada a partir de costuras sensíveis às necessidades da cidade.

Conceitualmente, o projeto do parque linear busca requalificar os limites gerados pelos vazios da antiga EFG a partir de uma costura de usos que tragam vitalidade para os espaços positivos resultantes da intervenção e a partir de uma costura do lugar com a memória dos habitantes, do patrimônio ferroviário presente e da dinâmica ferroviária ausente.

Por se tratar de uma área extensa, o vazio abrange similaridades e distinções entre cada um dos trechos anteriormente definidos (figura 62). A primeira similaridade é justamente o motivo do vazio, ou seja, os trilhos que o cortam e a preexistência de uma dinâmica ferroviária ausente. A segunda similaridade é a desconexão urbana gerada por esse vazio. Entretanto, o tipo de vazio gerado pelos trilhos e o tipo de desconexão ocasionado por sua ausência, variam de acordo com cada trecho urbano.

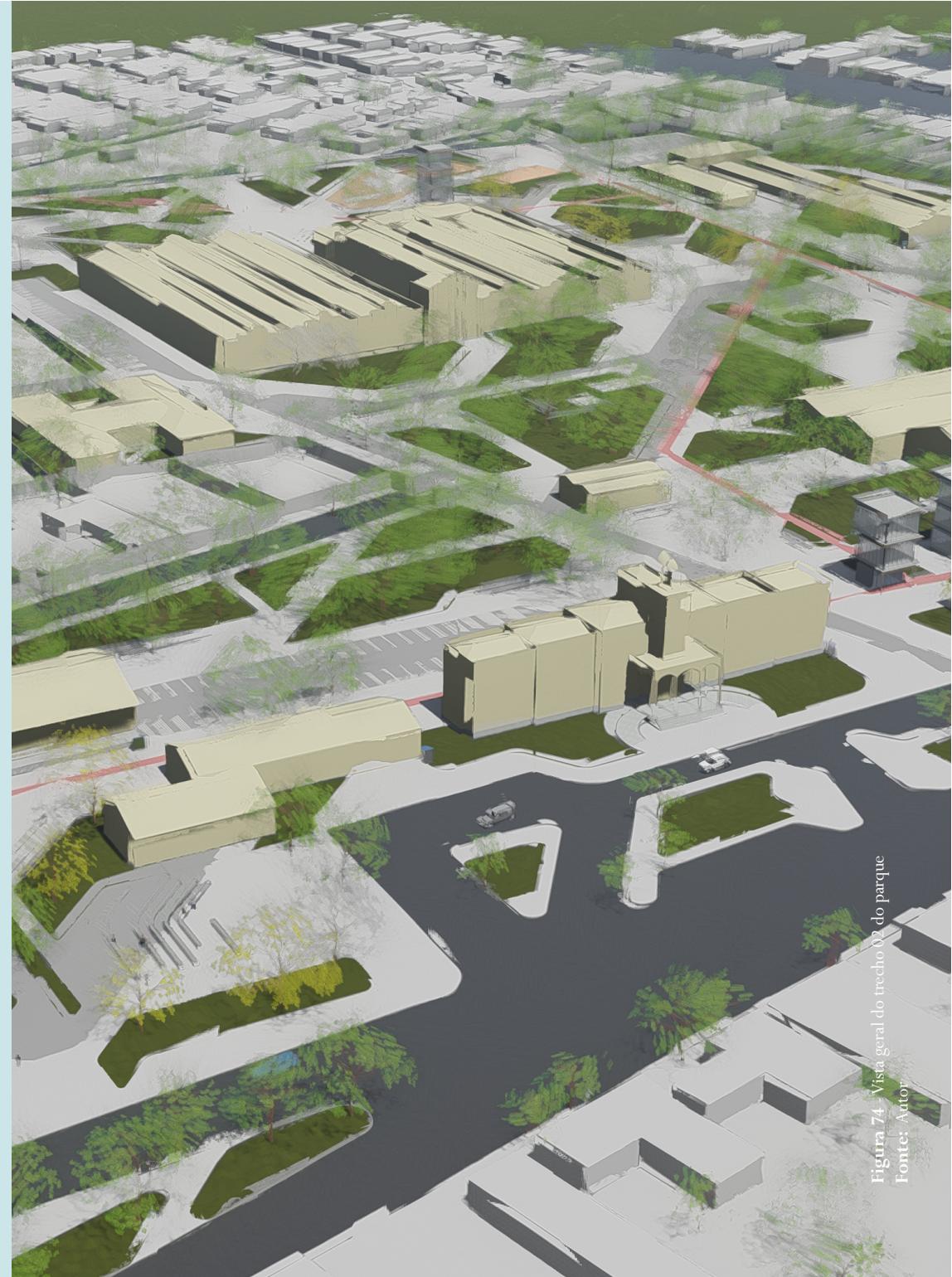


Figura 74 - Vista geral do trecho 02 do parque
Fonte: Autor

• Da topografia

Tratando-se de uma área linear anteriormente ocupada por uma estrada de ferro, como já demonstrado anteriormente, o local abrange a parte mais plana da cidade de Araguari. Embora a cidade não possua um banco de dados topográficos extensos no qual o trabalho possa se ancorar para dados mais precisos, em análises topográficas de bancos de dados públicos é possível verificar que o trecho está inserido na planície noroeste araguarina (figura 75). Ademais, segundo dados extraídos do Google Maps (2021), a área de pouco mais de 3 km de comprimento possui uma inclinação máxima entre os trechos 3 e 4 de 3%.

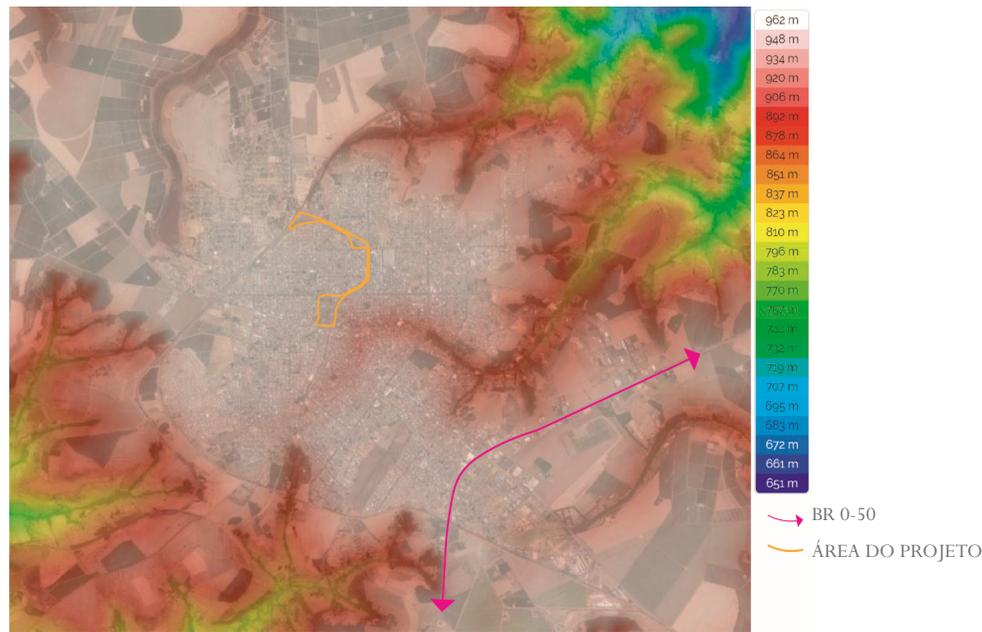


Figura 75 - Mapa esquemático da topografia araguarina
Fonte: <https://pt-br.topographic-map.com/maps/gtr43/Brazil/> / acesso em Abril de 2021 > / Autor

• Da construção da paisagem

Buscando uma linguagem paisagística que abranja o parque como um todo ao passo que garanta a abordagem de cada um dos distintos trechos em suas especificidades, o primeiro movimento é o movimento do desenho dos elementos que devem emoldurar os fluxos, as barreiras, as visadas e as atividades do espaço. Esse movimento, inspirado no movimento das antigas locomotivas, deverá buscar duas coisas essenciais: a eficiência das conexões e dos espaços, através de linhas retas e conexões simples, e a suavização de seus encontros.

Desse modo, como o traçado dos antigos trilhos, o traçado do novo parque buscará a conexão linear entre os pontos, sempre com curvas suaves em suas mudanças de direção. (figura 76)

O parque deverá também se preocupar com três escalas de paisagem: a escala do ambiente das árvores de grande porte, a escala dos canteiros altos e dos arbustos, e a escala da praça seca. (figura 77)

A primeira escala tem por objetivo, principalmente, nos vazios urbanos mais afastados da zona histórica, a geração de espaços públicos positivos, no sentido de abarcar atividades de lazer e de estar sob a ambiência do espaço verde de qualidade. São esses espaços livres e de contato com a natureza que fazem falta nos vazios urbanos onde a cidade se desenvolveu de maneira mais densa e desordenada.

A segunda escala, busca emoldurar e definir usos. Ao passo que os canteiros altos e as vegetações arbustivas podem de fato se configurar como barreiras para os transeuntes, esses devem fazê-lo buscando gerar divisões necessárias entre, por exemplo, o uso de uma ciclovia e uma

quadra de peteca.

A terceira escala, a escala da praça seca, deverá assegurar espaços de livre apropriação, seja cultural, esportiva ou de reunião de público, o objetivo das praças secas sem obstáculos é assegurar tal possibilidade de aproveitamento dos espaços urbanos. Dentro do centro histórico, a praça seca também tem por objetivo garantir as visadas entre os edifícios e a compreensão do espaço do conjunto.

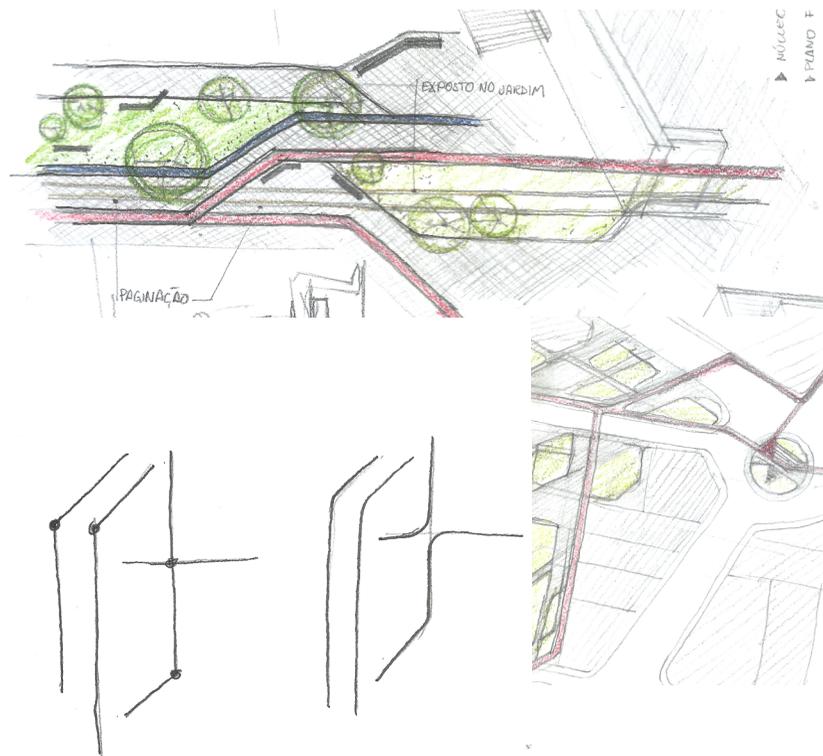


Figura 76 - Croquis iniciais da forma do desenho
Fonte: Autor

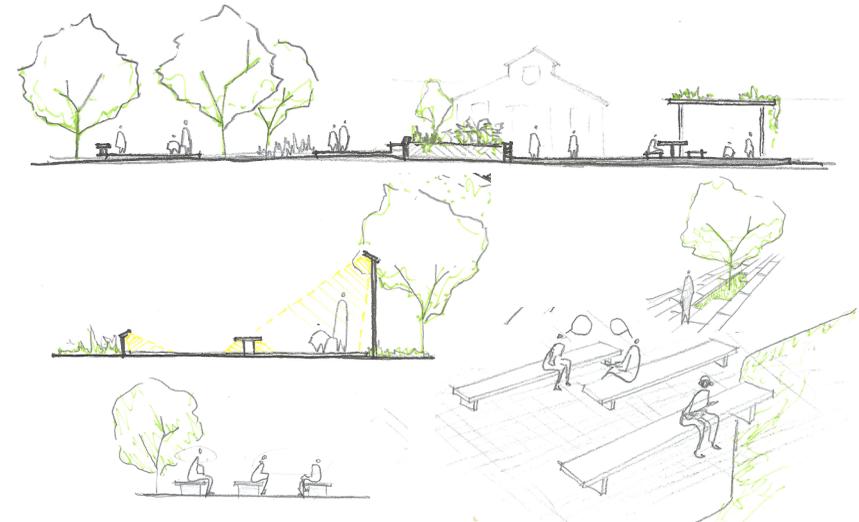


Figura 77 - Croquis iniciais das escalas da paisagem
Fonte: Autor

• Da relação entre o patrimônio histórico e o parque

A primeira questão a ser abordada na relação entre a proposta projetual do parque e a preservação do patrimônio histórico existente ou da memória do patrimônio inexistente, é a informação.

Onde o patrimônio não mais existe, é de suma importância que sua memória seja colada ao parque a partir de peças gráficas informativas sobre o que aquele local representa para a cidade e para a população araguarina. Prever monumentos que tenham tal objetivo também faz parte das propostas projetuais a serem apresentadas. (figura 78)

Onde o patrimônio histórico permanece também permanece a necessidade da informação. Embora quase toda a população conheça a história do conjunto da antiga estrada de ferro Goiás, a verdade é que muito sobre a sua real importância permanece subentendido. É necessá-

rio propor, a partir de peças gráficas vinculadas ao desenho do parque e aos edifícios históricos, que essa história fique evidente à população.

A segunda questão a ser abordada é a permanência dos trilhos da antiga estrada de ferro Goiás. Partindo do conjunto (trecho 02) e seguindo até o encontro com os atuais trilhos da ferrovia centro atlântica (trecho 07), os trilhos ainda cortam os lotes baldios e as vias por onde passam. Preservar esses trilhos no contexto do parque linear aqui proposto é importante para a geração de conexão entre o parque, e de conexão entre o vazio e a memória do motivo de sua existência.

Nesse sentido, a proposta é que os trilhos sigam preservados em toda a extensão do parque linear, hora como elemento da paginação de piso, hora como elemento da composição paisagística dos canteiros (figura 78). Compõe essa proposta a ideia de que, por quase toda a extensão dos trilhos, a ciclovia – que também objetiva conectar o parque de ponta a ponta – acompanhará os trilhos. Desse modo, em alguma medida, não apenas os trilhos permanecem preservados, mas também a ideia do fluxo anteriormente existente neles.

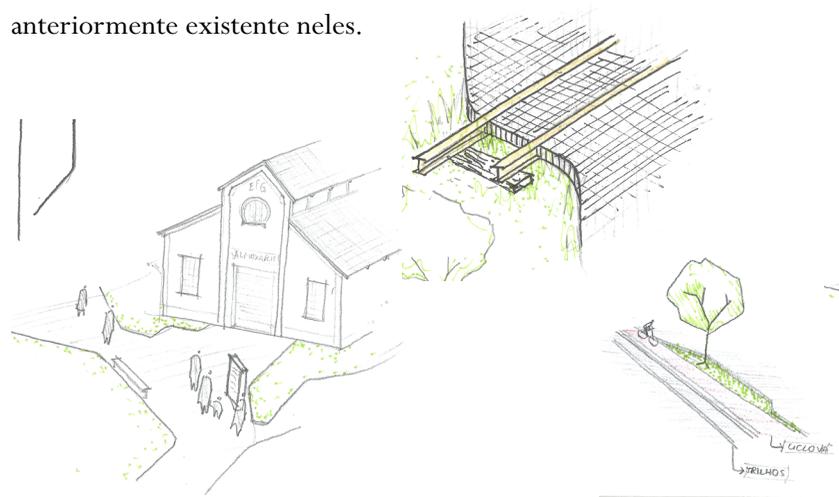


Figura 78 - Croquis iniciais da permanência dos trilhos e totens
Fonte: Autor

• Dos usos e equipamentos do parque

Além de garantir os usos comuns e necessários a um parque linear como o caminhar, o estar e o contemplar, outros usos se fazem presentes por toda a extensão do parque, como a ciclovia que o conecta desde o trecho 01 até o trecho 07. São necessários, entretanto, alguns equipamentos âncora que gerem usos diversos nos diferentes trechos do parque, de acordo com suas especificidades.

Espalhados pelos trechos, usos de lazer para crianças como parquinhos, paredes de escalada e canteiros de areia, buscam gerar pontos de encontro e de sociabilização entre a população adjacente ao parque. Usos esportivos como pistas de skate, quadras de vôlei/peteca e quadras de futebol também se espalham pelos trechos, tais usos garantem um uso dos parques por diferentes grupos que se encontram já com esses objetivos. Ademais, os trechos contam com espaços de prática de atividades físicas, como academias ao ar livre, também visando a organização de um fluxo de objetivo definido pelo parque.

Nos três trechos grandes de vazio urbano abarcados pelo parque, equipamentos urbanos de uso âncora se instalam, seja criando fluxos ainda não existentes, seja consolidando usos já existentes.

No trecho 02, conjunto histórico da antiga estação da estrada de ferro Goiás, boa parte dos edifícios já são utilizados como componentes da administração pública. O edifício da antiga estação, atual palácio dos ferroviários, abriga a prefeitura municipal e vários dos outros edifícios que compõem o conjunto abrigam secretarias e repartições. No centro do conjunto, entretanto, abandonado e servindo

como depósito de entulho, está o edifício da antiga locomoção que, como já sinalizado por propostas municipais, e levado a cabo pela proposta aqui apresentada, deverá passar a abrigar um centro cultural com atividades diversas, desde abrigar o museu municipal, até abrigar salas de formação de diversos assuntos culturais e teatros. Localizado no centro do conjunto histórico e se tratando de um edifício de estilo Art Déco imponente, o espaço passará a se configurar como o coração do parque no trecho 02.

No trecho 05, além da permanência das ruínas da antiga olaria como parque de diversão para as crianças e como marco visual, é proposto um conjunto educacional de cultura, com espaço para salas de aula de artes marciais, danças, teatro e artesanato. Ademais, integrado ao parque, uma concha acústica e um anfiteatro abraçam as possibilidades desse equipamento.

No trecho 07, trecho final do parque linear e trecho mais próximo dos bairros carentes da periferia araguarina, são propostos dois equipamentos âncora. O primeiro é uma creche-maternal, integrado ao parque ao mesmo tempo que integrado à cidade, o equipamento busca dar apoio à população local. O segundo é uma escola técnica voltada para a formação digital da população local, com o objetivo de assegurar o contato da população com novas tecnologias e com a possibilidade de se utilizar delas nos diversos campos da vida (figura 80).

• Do paisagismo

O principal fator levado em consideração para a escolha das espécies a serem utilizadas no paisagismo do parque foi a conexão dessas com o espaço geográfico e com a memória da cidade. Situada no cerrado, a cidade de Araguari e, conseqüentemente, os vazios gerados pela ausência das ferrovias, são tomados por espécies típicas desse bioma e essas espécies acabam por compor o que se entende como paisagem cultural da região. Essa percepção deve ser mantida pela proposta projetual do parque.

Nesse sentido, as espécies escolhidas para compor o esquema paisagístico são, em sua maioria, naturais do bioma cerrado. Entre as espécies de grande porte, a única exceção é o Flamboyant, espécie que, embora não seja nativa do cerrado, compõe o entendimento da paisagem urbana araguarina e é utilizada no parque como marco visual de conexão entre a cidade e a paisagem. Além dela, algumas espécies frutíferas não nativas do cerrado são escolhidas, pela sua familiaridade com a população da cidade.

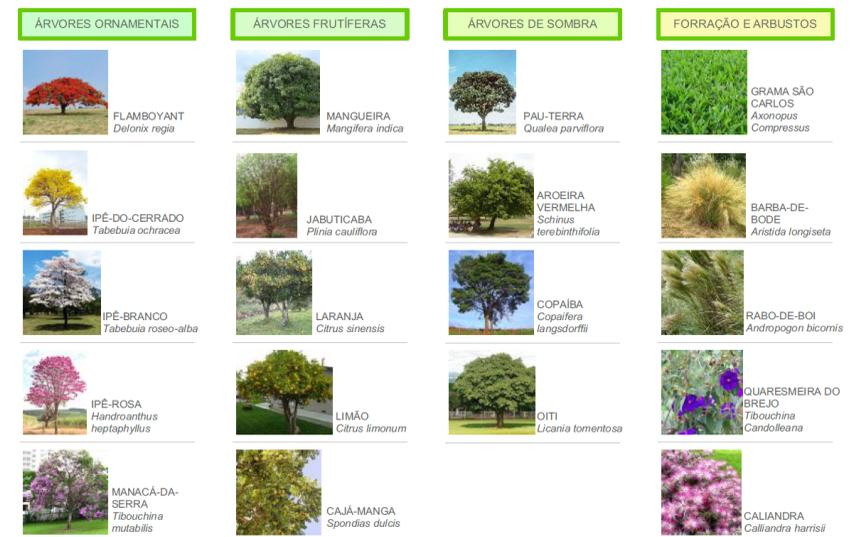
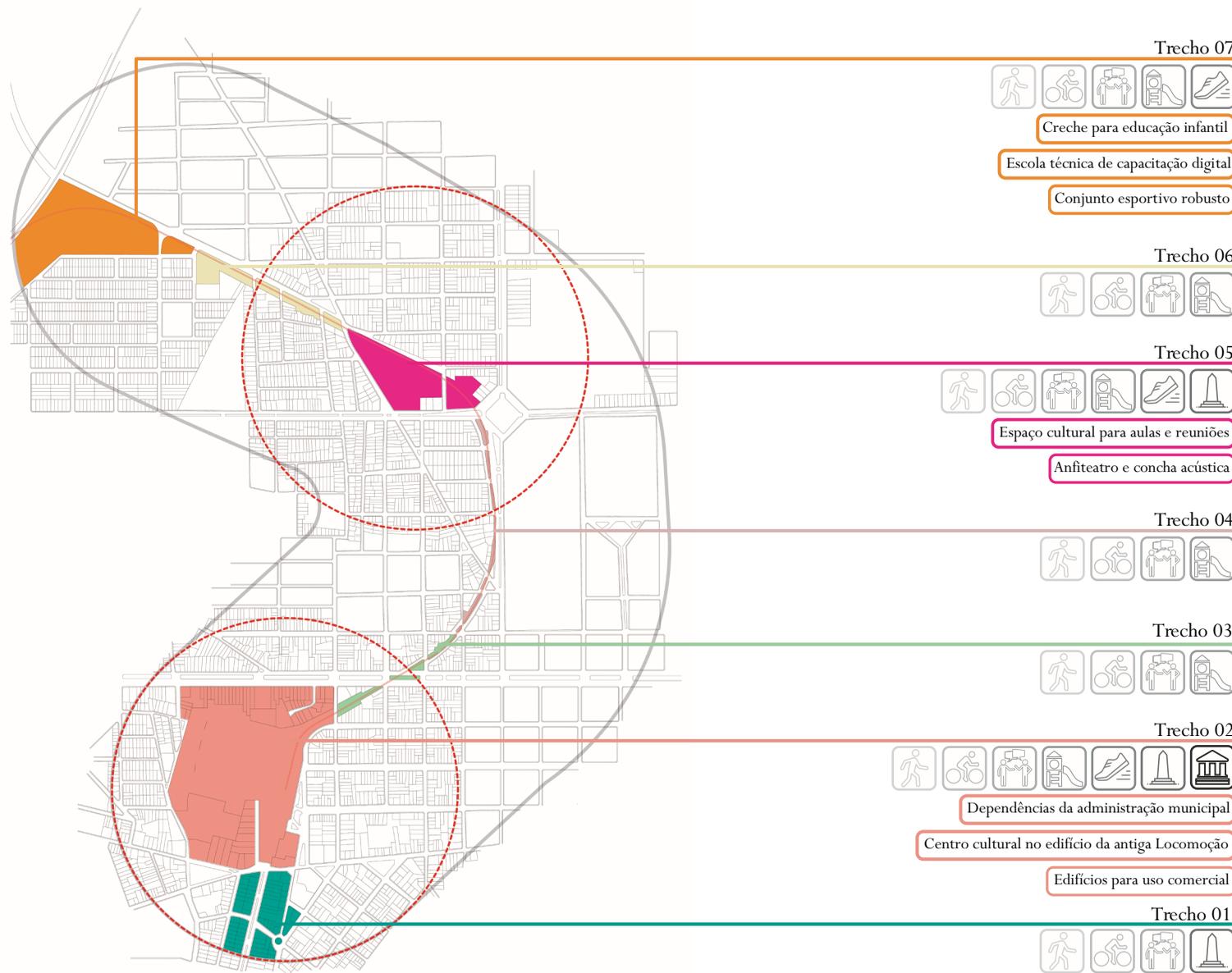


Figura 79 - Quadro de espécies propostas
Fonte: Autor



- Caminhos**
Conexões do parque
- Ciclovias**
Conexões do parque
- Espaços de Sociabilidade**
- Parquinhos**
Espaços para crianças
- Esporte**
Quadras e pistas diversas
- Monumento**
Accionado ou adaptado
- Monumento**
Accionado ou adaptado

Recortes de análise dos trechos de maior interesse

Figura 80 – Esquema do programa de cada trecho do parque
Fonte: Autor

• Dos materiais e técnicas construtivas

Ponto importante para o desenvolvimento do projeto a partir de sua materialidade, a sustentabilidade do parque como um todo tenta ser garantida a partir do uso de materiais e técnicas que tragam ao parque solos drenantes, sistemas de auto irrigação de parte dos canteiros e geração de energia nas novas edificações propostas para a alimentação do parque.

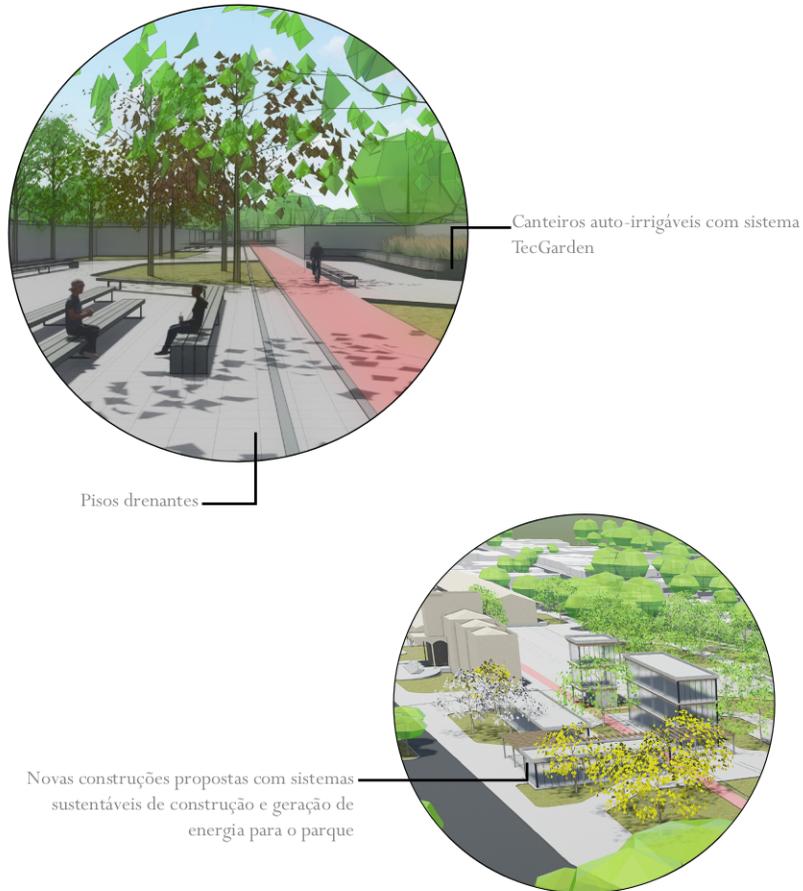


Figura 81 - Esquema de vistas do parque e indicação da materialidade
Fonte: Autor



Figura 83 - Vista do monumento na rotatória ao fim da rua Marciano Santos
Fonte: Autor



Figura 84 - Vista do entre quadras do trecho 01 a partir da Av. Batalhão Mauá
Fonte: Autor

Ocupando os espaços livres do loteamento construído sobre o espaço da antiga estação final da Cia. Mogiana de estradas de ferro, o primeiro trecho do parque linear busca amarrar novamente a memória apagada desse local ao tecido urbano araguarino. É o ponto de partida do parque que, ao cortar a cidade, pretende deixar brotar as memórias ali há muito se-meadas.



Figura 85 - Vista do entre quadras do trecho 01 a partir da praça da constituição
Fonte: Autor



Figura 86 - Vista superior do trecho 02, pelo parque
Fonte: Autor

Aqui está um dos maiores acervos históricos do passado ferroviário brasileiro, hoje escondido por trás de muros e de desinformações. O parque nesse trecho pretende configurar de vez esse importante ponto da cidade como o coração de sua memória e de sua cultura. Abrigando a administração municipal e pontos culturais importantes o que hoje já é o cartão postal araguarino pretende se tornar o ponto central da cidade que sabe caminhar melhor para o futuro tendo consciência firme do seu passado.

TRECHO 02

Detalhamento trecho 02 em prancha anexa, nº 03/08

Figura 88 - Vista do trecho 02 do parque, em frente à antiga Locomoção, centro cultural da proposta
Fonte: Autor



Figura 89 - Vista do trecho 02 do parque, em frente ao antigo Almoxarifado da EFG
Fonte: Autor



Figura 87 - Vista do trecho 02 do parque, ao fundo o atual palácio dos ferroviários
Fonte: Autor

TRECHO 03

Detalhamento trecho 03 em prancha anexa, n° 04/08

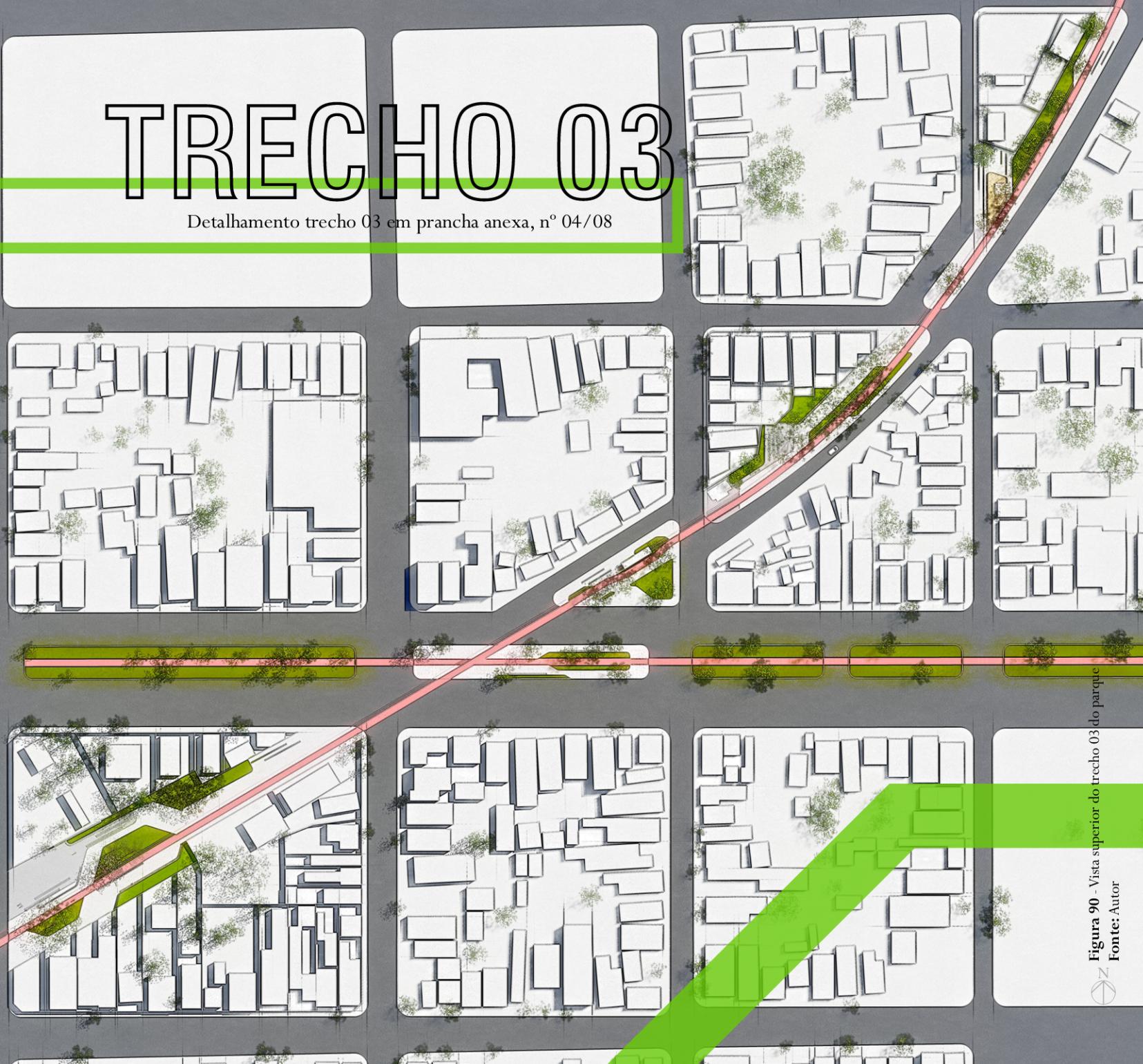


Figura 90 - Vista superior do trecho 03 do parque
Fonte: Autor

A partir daqui o que permanece de ligação entre o parque e a memória do motivo de sua existência são os trilhos que ainda cortam a cidade. Esse trecho é marcado pela cicatriz dos trilhos no meio e na borda de quadras já consolidadas e aqui a preocupação do parque é de ressignificar essas sobras de terreno, propondo usos saudáveis à cidade e requalificando sua imagem.

Figura 92 - Vista do trecho 03 do parque, borda da terceira quadra do trecho

Fonte: Autor



Figura 91 - Vista do início do trecho 03 do parque, no primeiro entre quadras do trecho

Fonte: Autor



Figura 93 - Vista superior do trecho 04 do parque

Fonte: Autor



Detalhamento trecho 04 em prancha anexa, n° 05/08

DETALHE DO TRECHO 04

Também composto de sobras nas quadras onde os trilhos ainda passam e de canteiros laterais entre uma avenida e sua “marginal”. Trata-se de um trecho estreito onde a preocupação principal do parque é manter sua conexão com áreas caminháveis e com a ciclovia. Aqui o parque também garante um calçadão de apropriação livre para o comércio e para a população do entorno.

TRECHO 05

Detalhamento trecho 05 em prancha anexa, n° 06/08



Figura 94 - Vista superior do trecho 05 do parque

Fonte: Autor



Figura 95 - Vista da "praça do telegrafo" no trecho 05

Fonte: Autor



Figura 96 - Vista do marco visual gerado pelos remanescentes da antiga olaria no parque

Fonte: Autor



Esse trecho é composto de dois grandes vazios urbanos remanescentes do espaço dos trilhos e de uma antiga olaria que funcionava próxima à ferrovia. Trata-se de um ponto de grandes potenciais na malha urbana, rodeado por bairros densos e com poucos espaços de lazer. Aqui o parque se utiliza das ruínas da antiga olaria e de outros elementos para chamar a atenção dos espaços de lazer propostos para a história do local. Ademais é proposto um equipamento cultural que pretende fomentar atividades nesse sentido no parque.



Figura 97 - Vista do anfiteatro no trecho 05

Fonte: Autor

TRECHO 06

Detalhamento trecho 06 em prancha anexa, n° 07/08



Figura 98 - Vista superior do trecho 06 do parque
Fonte: Autor

Vazios remanescentes do espaço dos trilhos se espalham na borda de várias quadras junto a uma avenida de grande movimento. Aqui a principal preocupação do parque é, além de garantir sua conexão e coesão geral, criar um espaço positivo para a população local e garantir a segurança na comunicação entre a via e o parque.

Figura 99 - Vista do trecho 06
Fonte: Autor



Figura 100 - Vista do trecho 06, início do trecho 07
Fonte: Autor



TRECHO 07

Detalhamento trecho 07 em prancha anexa, n° 08/08



Figura 101 - Vista superior do trecho 07 do parque
Fonte: Autor

Esse trecho, composto de um grande vazio no encontro entre os antigos trilhos da efg e os atuais trilhos da ferrovia centro atlântica, é fundamental para a geração de espaços de lazer e de oportunidades para a população local. Trata-se de uma parte já periférica na cidade. Aqui no final do parque são propostos equipamentos para assegurar melhores oportunidades à população e acesso à cultura e ao lazer.

Figura 104 - Vista do trecho 07 - Escola técnica e ciclovertical vertical ao fundo
Fonte: Autor



Figura 102 - Vista do trecho 07, Início da pista de Skate
Fonte: Autor



Figura 103 - Vista aérea do trecho 07
Fonte: Autor

Conclusão

O projeto, ao propor conexões a partir dos vazios remanescentes ao redor dos trilhos da antiga Estrada de Ferro Goiás busca gerar espaços positivos para a cidade que, ao criarem fluxos de vitalidade, ancorados em seu programa e na configuração de seus espaços, amarrem novamente os locais à memória da população ao passo que gerem novas dinâmicas urbanas.

Partindo dos vazios da antiga estação da Mogiana, passando pelo conjunto arquitetônico da EFG, pelos remanescentes da antiga olaria e indo até os trilhos da ferrovia Centro Atlântica, ainda em atividade, o Parque Linear consegue amarrar toda essa extensão do tecido urbano como um fio condutor de espaços positivos para a cidade.

Como fio condutor da proposta, os trilhos, os edifícios históricos, ou a ausência desses, são atores principais na conexão que deve ser gerada entre a cidade e sua memória, mas são, principalmente, pretexto para a conexão real entre a cidade e seus espaços livres. Sem esses, a cidade, além de se desconectar de seu espaço histórico, pode acabar por se desconectar de seus espaços saudáveis, de suas vivências saudáveis. A discussão deve ser feita para que, além da valorização do patrimônio e da memória urbana, ocorra a valorização do espaço livre e da vivência das atividades urbanas relacionadas ao lazer e à cultura.

Seguindo o exemplo do estudo de caso do Parque Madureira a proposta busca gerar nesse espaço, dinâmicas urbanas já presentes de alguma maneira nos seus arredores, a permanência das atividades que já movimentam esses locais, agora em um espaço de qualidade que recupere

a imagem da cidade e fomenta novas possibilidades é uma preocupação chave da proposta. Ainda em aderência com os estudos de caso, as soluções paisagísticas de manter presente no parque a flora local, que brota de maneira espontânea e é incentivada pelo desenho que, também como no High Line Park incorpora os antigos trilhos aos canteiros.

Enfim, as soluções aqui propostas para a conexão do tecido urbano araguarino a partir das cicatrizes geradas pela ausência ferroviária e a conexão da memória do patrimônio urbano a esses locais, tentam apontar a solução para um problema que cresce muitas vezes sem ser percebido. É importante valorizar a imagem e a memória das nossas cidades, de maneira que não se perca a noção daquilo que se foi, mas, principalmente, de maneira que potencialize ao máximo aquilo que pode vir a ser o ambiente público e o patrimônio histórico araguarino.

Referências

ARAÚJO, F. A. V. D. Aglomeração urbana descontínua: o exemplo de Araguari e Uberlândia/MG. Uberlândia: [s.n.], 2016.

BARBOSA, F. D. M. T. Os Caminhos de Ferro no Processo de Urbanização de Araguari-MG na Primeira Metade do Século XX. X ERE-GEO Simpósio Regional de Geografia Abordagens geográficas do cerrado paisagens e diversidades. Catalão: Associação dos Geógrafos Brasileiros. 2007.

CHESTERTON, K. G. O que há de errado com o mundo. 1º. ed. Campinas: Ecclesiae, 2013.

DANTAS, S. M. Três cidade, um projeto: A modernidade no Triângulo Mineiro. Revista Territórios & Fronteiras, Cuiabá, v. 10, n. 2, p. 212 - 232, ago. - dez. 2017.

GODOY, M. P. F. D. Do Rio de Janeiro a Goiás, 1896: (a viagem era assim). Brasília: [s.n.], 1961.

IPHEA/MG. Guia de bens tombados. 2. ed. Belo Horizonte: [s.n.], v. 2, 2014.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. 3ª. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, v. I, 1961.

LYNCH, K. A imagem da cidade. 3ª. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, v. I, 1960.

OLIVEIRA, L. M. Araguari na história da ocupação territorial do Triângulo Mineiro (MG) - 1815-1913. Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, Ituiutaba, v. V, n. 2, p. 678 - 692, Dezembro 2014. ISSN ISSN.

PERES, M. G. Espaços e linguagens: marcos de memórias nas histórias de Araguari-MG / 1888-1988. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2014.

SAMUEL, R. Teatros de memória. Projeto história, São Paulo, v. 14, p. 41 - 81, Jan/Jun 1997. ISSN 2176-2767.

SECCHI, B. A cidade do século vinte. São Paulo: Perspectiva, 2015.

SOUZA, A. J. ; SOARES, B. R. A Demolição do Conjunto da Estação da Antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Araguari-MG: Decadência Ferroviária e Aspirações Urbanizadoras. Revista Eletrônica de Geografia, v. 2, n. 5, p. 64-87, Novembro 2010.

SOUZA, A. J. C. ; NAVES, M. C. F. Araguari-MG: Três décadas de preservação dos remanescentes culturais da estrada de ferro Goiás. Revista UFG, Goiânia, v. XIII, n. 11, p. 62 - 68, Dezembro 2011. ISSN ISSN.

