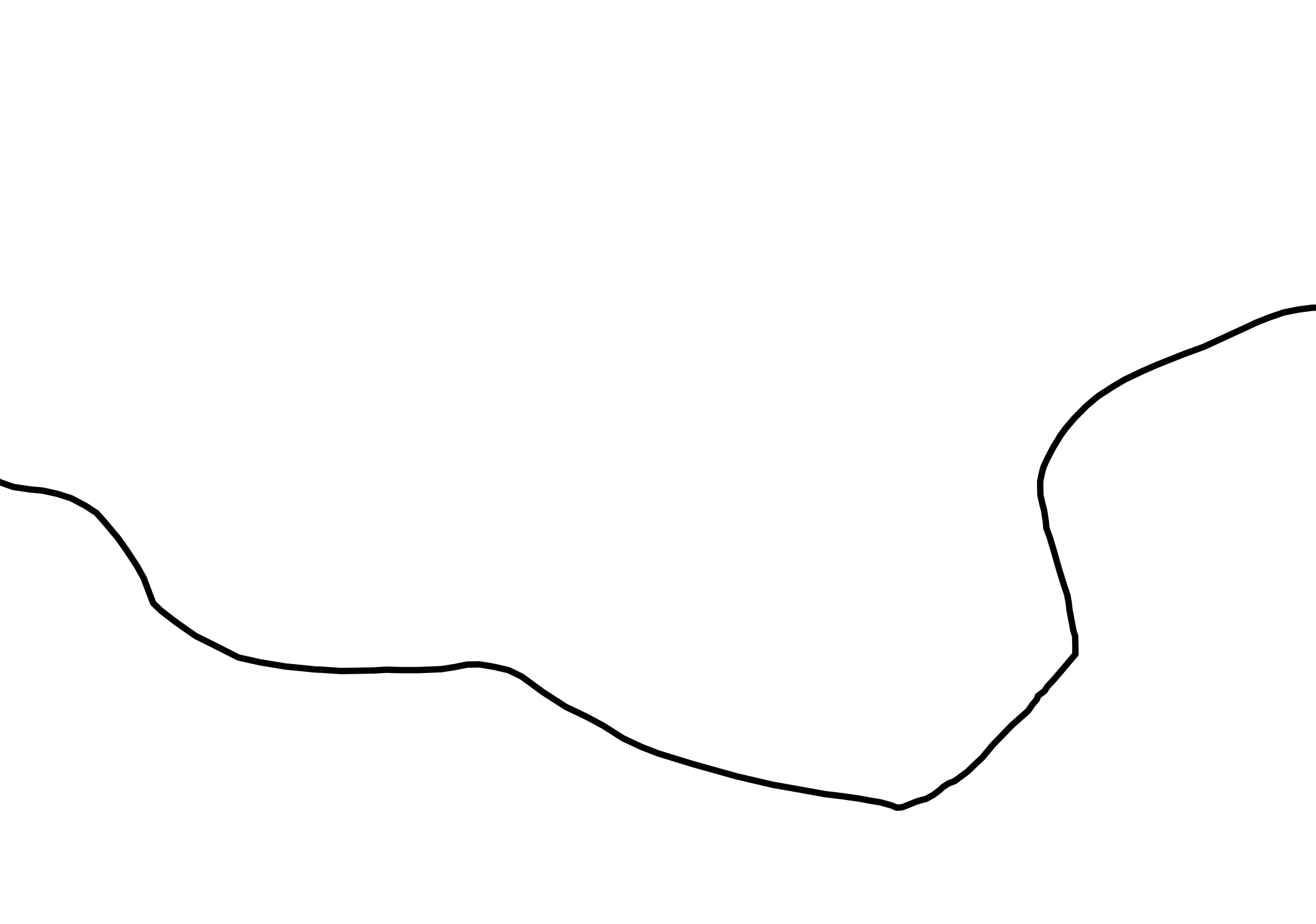


O RIO E A CIDADE

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DO CAIS DE RONDONÓPOLIS

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FACULDADE DE ARQUITETURA, URBANISMO E DESIGN - FAUeD

Orientanda: Bárbara Borges de Medeiros
Prof. Orientadora: Marília M. B. Teixeira Vale
Uberlândia, julho de 2017.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Rio Tibre, em Roma, 2007.
Imagem 2: Rio Arno e a Ponte Vecchio, em Florença.
Imagem 3: Os rios na cidade formal e informal, em Belo Horizonte, 2013.
Imagem 4: Os rios na cidade formal e informal, em Belo Horizonte, 2013.
Imagem 5: Rio Guamá, Belém/PA, 2013.
Imagem 6: Rio Amazonas /AP, 2013.
Imagem 7: O rio Vermelho visto de uma ponte em rondonópolis, 2017.
Imagem 8: Localização de Rondonópolis em relação ao Brasil e Mato Grosso.
Imagem 9: Rodovias que dão acesso a cidade de Rondonópolis.
Imagem 10: Vista aérea de Rondonópolis vendo-se a BR 163, estrada de São Paulo – Cuiabá (1953).
Imagem 11: Vista aérea de Rondonópolis, 1953.
Imagem 12: Construção da ponte de alvenaria sobre o rio Vermelho na década de 1950.
Imagem 13: Planta do Povoado do Rio Vermelho em 1918.
Imagem 14: Planta do Patrimônio de Rondonópolis na década de 1940.
Imagem 15: Planta Cadastral do Patrimônio de Rondonópolis no início da década de 1960.
Imagem 16: Expansão urbana de Rondonópolis no período de 1950 a 2015.
Imagem 17: Rondonópolis atualmente, destaque para a malha urbana da cidade, os subcentros e de como a cidade se expandiu a norte do rio Vermelho e do núcleo de origem.
Imagem 18: Vista superior da cidade com destaque aos dois principais rios da cidade – o rio Vermelho e o córrego Arareau.
Imagem 19: Rondonópolis atualmente. Destaque para o rio Vermelho na paisagem urbana.
Imagem 20: Mata no Rio Vermelho em Rondonópolis, 1953.
Imagem 21: Balsa sobre o Rio Vermelho e alguns moradores de Rondonópolis, no final da década de 1940.
Imagem 21: Balsa sobre o Rio Vermelho e alguns moradores de Rondonópolis, no final da década de 1950.
Imagem 23: Canoa sobre o rio Vermelho, década de 1950.
Imagem 24: Mulheres no rio Vermelho, 1950.
Imagem 25: A cidade dá "as costas" para o rio Vermelho.
Imagem 26: A cidade dá "as costas" para o rio Vermelho.
Imagem 27: A cidade dá "as costas" para o rio Vermelho.
Imagem 28: A cidade dá "as costas" para o rio Vermelho.
Imagem 29: A cidade dá "as costas" para o rio Vermelho.
Imagem 30: Localização da região do Cais e do Casario, no entroncamento do rio Vermelho e do Córrego Arareau, onde se originou a cidade.
Imagem 31: Vista superior do Cais e o Casario, no entroncamento do rio Vermelho e do Córrego Arareau, onde se originou a cidade.
Imagem 32: Casario da Avenida Marechal Rondon na década de 1950.
Imagem 33: Casario da Avenida Marechal Rondon na década de 1970.
Imagem 34: Casario da Avenida Marechal Rondon na década de 1990.
Imagem 35: Vista aérea do Casario posterior a sua revitalização em 2004.
Imagem 36: Reestruturação arquitetônica do edifício em 2012.
Imagem 37: Reformas na parte externa do Casario (no Cais) em 2012.
Imagem 38: Vista aérea do Cais de Rondonópolis, observando no primeiro plano o Cais do rio Vermelho, ao fundo a área do Casario e do Shopping Popular, e mais à direita o Parque das Águas.
Imagem 39: Antes da intervenção do Programa Monumenta, na orla fluvial de Corumbá, 2012.
Imagem 40: Depois da intervenção do Programa Monumenta, na orla fluvial de Corumbá, 2012.
Imagem 41: Planta da intervenção na orla de Corumbá.
Imagem 42: Vista da escadaria de ligação entre a cidade baixa e a Praça Generoso Ponte
Imagem 43: A área pública criada junto à orla passou a ser intensamente utilizada pela população para atividades de lazer, recreação, convivência e eventos culturais.
Imagem 44: A área pública criada junto à orla passou a ser intensamente utilizada pela população para atividades de lazer, recreação, convivência e eventos culturais.
Imagem 45: Planta de localização das áreas dos conjuntos revitalizados em Belém.
Imagem 46: Vista do Complexo Feliz Lusitânia.
Imagem 47: Vista do passeio beira-rio.
Imagem 48: Planta Feliz Lusitânia.
Imagem 48: Planta Estação das Docas.
Imagem 50: O desenho dos bancos e do guarda corpo e a presença dos guindastes marcam o caráter do passeio, na orla de Belém, 2012.

Imagem 51: O desenho dos bancos e do guarda corpo e a presença dos guindastes marcam o caráter do passeio, na orla de Belém, 2012.
Imagem 52: O desenho dos bancos e do guarda corpo e a presença dos guindastes marcam o caráter do passeio na orla de Belém, 2012.
Imagem 53: Áreas públicas às margens do rio Piracicaba, em seu trecho central, 2012.
Imagem 54: Projeto "O Parque do Piracicaba" – Proposta para o Setor 2 – Rua do Porto.
Imagem 55:Vista aérea geral do Complexo do Engenho Central.
Imagem 56: Parque da Rua do Porto atualmente.
Imagem 57:Vista aérea geral do Complexo do Engenho Central.
Imagem 58: Novo Teatro do Engenho Central, inaugurado em 2012.
Imagem 59: Localização da área de intervenção, no entroncamento do rio Vermelho e do córrego Arareau, onde se iniciou a cidade.
Imagem 60: Recorte da área de entorno a ser analisada, com a localização da área de intervenção.
Imagem 61: Zoneamento da Área.
Imagem 62: A Zona de Preservação Ambiental (ZPA) e a ocupação irregular do solo.
Imagem 63: Casas edificadas irregularmente à margem do rio Vermelho, em Áreas de Proteção Ambiental (APP), em Rondonópolis. O rio é "quintal" das casas. Essas populações ribeirinhas se instalam no fim das ruas.
Imagem 64: Casas edificadas irregularmente à margem do rio Vermelho, em Áreas de Proteção Ambiental (APP), em Rondonópolis. O rio é "quintal" das casas. Essas populações ribeirinhas se instalam no fim das ruas.
Imagem 65: Áreas de concentração de vegetação.
Imagem 66: Vista da R. Rosa Bororó a partir da ponte. Ao lado direito, o Cais, ao lado esquerdo, o Casario e ao fundo o Parque das Águas.
Imagem 67: Final da Travessia Dom Wunibaldo. A rua desemboca na margem do rio Vemelho. Fonte: Autora, 2017.
Imagem 68: Mapa com o sentido das vias e os principais fluxos.
Imagem 69: Ponte Franscisco Goulart.
Imagem 70: Início da Ponte Franscisco Goulart, Ao lado do Casario.
magem 71: Vista da Ponte Franscisco Goulart à partir do Cais.
Imagem 72: Ponto mais elevado da área, onde está situado um talude, na divisão da ponte com o Casario.
Imagem 73: Mapa com alguns aspectos físicos e ambientais.
Imagem 74: Edificação no entorno da área de intervenção.
Imagem 75:: Edificação no entorno da área de intervenção.
Imagem 76: Edificação no entorno da área de intervenção.
Imagem 77: Mapa de uso do solo e gabarito.
Imagem 78: Ocupação do solo a partir da análise de cheios e vazios.
Imagem 79: Ocupação do solo a partir da análise de cheios e vazios.
Imagem 80: Setorização do Complexo do Cais de Rondonópolis.
Imagem 81: Implantação do Complexo do Cais, atualmente.
Imagem 82: Vista do Cais a partir da Ponte Franscisco Goulart.
Imagem 83: Vista do Cais a partir da Ponte Franscisco Goulart.
Imagem 84: Pescadores no Cais.
Imagem 85: Mobiliários presentes no Cais de Rondonópolis. Ao fundo a Ponte Franscisco Goulart.
Imagem 86: A relação da ponte e da edificação do Casario.
Imagem 87: O Casario atualmente, destaque para os coqueiros e para a grande área cimentada.
Imagem 88: O Casario atualmente, destaque para os coqueiros e para a grande área cimentada.
Imagem 89: A utilização de tendas na área central do Casario. Fonte: Autora, 2017.
Imagem 90: Corredor de acesso entre os dois blocos. Destaque para a pavimentação em pedras, e as esquadrias em madeira.
Imagem 91: Acesso ao Casario pela Rua Rosa Bororó. Desde 2008, o Casario é um espaço gradeado, limitando seu acesso.
Imagem 92: Happy Hours no Casario.
Imagem 93: Implantação do Cais e do Casario Marechal Rondon, atualmente.
Imagem 94: Planta da organização espacial das edificações originais do Casario Marechal Rondon, atualmente.
Imagem 95: O edifício do Shopping Popular e seu acesso pela Rua XV de Novembro.
Imagem 95: O edifício do Shopping Popular e seu acesso pela Av. Dom Wunibaldo.
Imagem 97: Levantamento da organização espacial do Centro Comercial Shopping Popular, atualmente.
Imagem 98: Interior de um dos corredores de circulação entre os boxes comerciais.
Imagem 99: Corredor descoberto que dá acesso ao Shopping Popular.
Imagem 100: Corredor descoberto que dá acesso ao Shopping Popular.
Imagem 101: Vista do acesso principal do parque, na Rua Rosa Bororó.
Imagem 102: O Parque das Águas sendo utilizado para prática de ginástica.
Imagem 103: Caminho principal do Parque das Águas. Ao lado direito, a vegetação nativa do rio Vermelho, e, ao lado esquerdo, os coqueiros e a área destinada ao vôlei de areia. Percebe-se a inexistência de mobiliários de apoio ao usuário nesse caminho.
Imagem 104: Levantamento do Parque das Águas, atualmente.
Imagem 105: Pistas de skate presentes no Parque das Águas estão danificadas. Ao fundo, os estacionamentos.
Imagem 106: Academia ao ar livre.
Imagem 107: Área central do parque, destinada ao vôlei de areia.
Imagem 108: Espaço de convivência.
Imagem 109: Crianças utilizando a quadra de futsal.
Imagem 110: Presença de vendedores ambulantes no Parque das Águas, nos finais de semana.
Imagem 111: Presença de vendedores ambulantes no Parque das Águas, nos finais de semana.
Imagem 112: Instalação de brinquedos pagos nos finais de semana.
Imagem 113: Área com vegetação rasteira inutilizável na confluência do rio Vermelho e do córrego Arareau.
Imagem 114: Usuários do parque invadem a vegetação e utilizam a borda do rio Vermelho.
Imagem 115: Partido para intervenção.
Imagem 116: Processo criativo do projeto de intervenção, com as propostas iniciais apresentadas na primeira banca.
Imagem 117: Processo criativo do projeto de intervenção, com as propostas iniciais apresentadas na primeira banca.
Imagem 118: Processo criativo do projeto de intervenção, com as propostas iniciais apresentadas na primeira banca.
Imagem 119: Processo criativo do projeto de intervenção, com as propostas iniciais apresentadas na primeira banca.
Imagem 120: Processo criativo do projeto de intervenção, com as propostas iniciais apresentadas na primeira banca.
Imagem 121: Processo criativo do projeto de intervenção, com as propostas iniciais apresentadas na primeira banca.
Imagem 122: Proposta final do projeto de intervenção no Cais de Rondonópolis.
Imagem 123: Relação da área de APP diante da proposta final do projeto de intervenção no Cais de Rondonópolis.
Imagem 124: Bloco drenante de concreto poroso.
Imagem 125: Piso Fulget sintético. Permeável, antiderrapante e atérmico, composto de pedriscos e granulados. Será usado em duas áreas beira rio: no cais e na prainha elevada.
Image 126: Tipologias dos postes metálicos de 10 metros, alguns com lixeiras acopladas.
Imagem 127: Containers metálicos.
Imagem 128: Bicicletários metálicos.
Imagem 129: Tipologias dos postes metálicos de 3 metros, alguns com lixeira acoplada.
Imagem 130: Bebedouro em concreto pré-moldado.
Imagem 131: Duchas com lava-pés de inox, e estrutura metálica.
Imagem 132: Diretriz de intervenção nas áreas do córrego Arareau e do rio Vermelho.
Imagem 133: Setorização do Complexo do Cais.
Imagem 134: Divisão do detalhamento da área de intervenção em trechos.
Imagem 135: Implantação da área do casario.
Imagem 136: Casario.
Imagem 137: Vista superior do Casario.
Imagem 138: Proposta de intervenção do cais e o píer.
Imagem 139: Proposta final do Cais de rondonópolis.
Imagem 140: A relação do cais e do pier com a ponte.
Imagem 141: Implantação da nova praça de alimentação e de um parque infantil.
Imagem 142: Praça de alimentação com containers.
Imagem 143: Parque infantil.
Imagem 144: Área das quadras de areia.
Imagem 145: Área das quadras de areia.
Imagem 146: Um novo uso no encontro do rio Vermelho e do córrego Arareau. Prainha elevada.
Imagem 147: Um novo uso no encontro do rio Vermelho e do córrego Arareau. Prainha elevada.
Imagem 148: Quadra poliesportiva e estacionamento superior.
Imagem 149: Quadra poliesportiva.
Imagem 150: Área de estar localizada ao lado da quadra poliesportiva.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 3

I **RIOS E CIDADES** 5

OS RIOS NA ORIGEM E NO CRESCIMENTO DAS CIDADES 6
ASPECTOS DA INTEGRAÇÃO DOS CURSOS D'ÁGUA E DO MEIO URBANO NA ATUALIDADE 12

II **RONDONÓPOLIS, A CIDADE DO RIO VERMELHO** 17

ASPECTOS DA CONTEMPORANIEDADE 19
IDENTIDADE HISTÓRICA E EVOLUÇÃO URBANA 20
A IMPORTÂNCIA DO RIO VERMELHO NA FORMAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO 31
A REGIÃO DO CAIS E DO CASARIO COMO MARCO INICIAL DA CIDADE 39

III **INTERVENÇÕES SOBRE O PATRIMÔNIO URBANO** 49

IV **ESTUDOS DE CASO** 55

RECUPERAÇÃO DA ORLA FLUVIAL NA PORTA DE ENTRADA DO PANTANAL, CORUMBÁ, MATO GROSSO DO SUL 56
FELIZ LUSITÂNIA E ESTAÇÃO DAS DOCAS, BELÉM, PARÁ 59
REQUALIFICAÇÃO ÀS MARGENS DO RIO PIRACICABA, PIRACICABA, SÃO PAULO 63

V **ÁREA DE INTERVENÇÃO** 69

O ENTORNO 70
O COMPLEXO DO CAIS 86

VI **O PROJETO** 107

CONSIDERAÇÕES FINAIS 145
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 147

INTRODUÇÃO

Fonte de subsistência e abastecimento, a maioria das cidades surgiram próximos a rios e córregos. A presença da água sempre foi um aspecto primordial para o estabelecimento de um povoamento em determinada localidade. A compreensão histórica do processo de urbanização das cidades tendo a água como ponto de partida, será comprovada neste trabalho a partir do estudo da relação desses espaços, com seus cursos d'águas fluviais e com suas civilizações, em diversas épocas e partes do mundo.

Os rios sempre foram fundamentais para o desenvolvimento urbano e industrial das cidades, mas, consequentemente, passaram a sofrer cada vez mais os impactos do crescimento urbano, ao mesmo tempo em que vêm sendo ameaçados em relação a sua função como membro da paisagem. Problemas que assolam alguns locais à beira-rio nas cidades se referem a ocupações irregulares das margens, canalização e poluição dos rios, áreas portuárias em desusos e ociosas, e o descaso diante de certas áreas a beira-rio.

Diante disso, tem-se o surgimento de tendências e desafios atuais vinculadas a um movimento de valorização dessas áreas à beira-rio, no intuito de resgatar as relações entre as cidades e seus respectivos rios. Essas ações são muito viáveis quando propõem a utilização desses espaços como de uso público, com propostas relacionadas à lazer, cultura e esporte. Entretanto, muitas vezes, a reabilitação dessas áreas, apresenta um viés econômico muito forte, comprometendo a dinâmica econômica e social do local, e, prejudicando os usuários e moradores próximos à área de intervenção.

A cidade de Rondonópolis, no Mato Grosso, se insere nesse contexto, pelo fato de ter sido originada às margens do rio Vermelho, no fim do século XIX. O rio, além de oferecer suprimentos básicos, foi, por cerca de 60 anos, a única forma de acesso à cidade. Na região conhecida como Cais de Rondonópolis, situava-se um antigo porto fluvial, onde atracava uma balsa, responsável pelo transporte de pessoas e mantimentos.

Ao mesmo tempo em que o rio esteve presente por muito tempo no cotidiano da população rondonopolitana, com o desenvolvimento e a expansão urbana, o vínculo da cidade com o rio foi se perdendo, "dando as costas" para o mesmo. Atualmente, umas das únicas áreas da cidade que tem total visibilidade e integração direta com o rio é justamente o Cais. Nesse sentido, a intenção deste trabalho é que a cidade volte a olhar para o rio Vermelho, identificando-o como membro fundamental da paisagem urbana e ambiental, reconhecendo seu valor histórico e cultural, no sentido de reintegrá-lo e reaproximá-lo da população.

Para isso, é proposto a requalificação do Cais e de suas áreas anexas, abarcando lugares que possuem, além de significado histórico, cultural e arquitetônico, como é o caso do Casario Marechal Rondon (edificação mais antiga da cidade, tombado a nível municipal), áreas que apresentam importância econômica, social e de lazer para a população, mas, que se encontram degradadas e com certa carência de equipamentos de apoio e infraestrutura, como é o caso do Parque das Águas e do Centro Comercial Shopping Popular.

Portanto, o projeto consiste na reabilitação desse patrimônio urbano e cultural, no sentido de desenvolvimento do potencial histórico, espacial, social, turístico, paisagístico, urbanístico e econômico da área, no sentido de integrá-lo diretamente ao rio Vermelho a partir da melhoria de seus espaços.

RIOS E CIDADES

OS RIOS NA ORIGEM E NO CRESCIMENTO DAS CIDADES

Historicamente, o surgimento de cidades ocorre próximo aos rios e córregos. Os cursos d'água viabilizaram o nascimento de povoados e da civilização, e, portanto, são bases na configuração histórica e geográfica do espaço urbano. A água era um atrativo para os primeiros povoamentos: água para banhar, cozinhar, pescar, beber. De certa forma, a água existente do rio contribui para o povoado se desenvolver e futuramente tornar-se vila, cidade e metrópole. Nesse sentido, será abordado a estruturação urbana no decorrer do tempo, a partir da investigação da história da cidade pela ótica das relações com os corpos d'água, buscando identificar os elementos mais relevantes que levaram historicamente à proximidade e ao afastamento entre ambos.

> O gerenciamento do recurso água marcava durante toda a história a organização das sociedades e a relação de poder entre os seus membros. Assim, a "teoria hidráulica" pode ser vista como uma das mais relevantes entre as diferentes teorias sobre o surgimento da cidade como forma de habitat humano, como centro econômico e de poder. Daí, então, a relação vital entre rio e cidade, que permeia toda a história urbana por exemplo na Europa. A história dos rios (...) corresponde, em grande escala, à história das suas cidades: pontos de passagem, lugares de encontro, centros de intercâmbio, locais de proteção. Portanto, a dinâmica do desenvolvimento de uma cidade tem muito a ver com as funções do seu rio, a importância fluvial revela-se, via de regra, na organização espacial da cidade. Pontes, cais, embarcadouros, portos fluviais formavam, durante séculos, em muitas cidades europeias – e continuam formando em muitos casos - os pontos estratégicos, os espaços de alta centralidade e, finalmente os lugares emblemáticos na cidade. O rio torna-se parte integrante da paisagem urbana, assim como a cidade pertence imprescindivelmente à paisagem fluvial. Desta maneira, são os rios que atribuem uma identidade específica a muitas cidades: a Tâmisa a Londres, o Sena a Paris, o Reno a Colonia, a Elbe a Dresden, o Danúbio a Budapest, a Moldau a Praga. (COY, 2013, p.2)

Depois do momento em que foi possível o estabelecimentos de aglomerados urbanos a partir dos suprimentos básicos essenciais oferecidos pelos rios e córregos, os mesmos passaram a sofrer cada vez mais os impactos do crescimento urbano, ao mesmo tempo em que vêm sendo ameaçados em relação a sua função como elemento da paisagem. Devido à proximidade com os corpos d'água, as enchentes naturais, por exemplo, eram um fenômeno natural que acontecia periodicamente nos primórdios dos assentamentos urbanos, fazendo com que os povos convivessem com sua ocorrência e buscassem estratégias de proteção contra elas. Desde então, as enchentes permanecem até os dias atuais, entretanto, vêm sendo mais intensificadas pelas práticas humanas no espaço das cidades, oriundas principalmente da crescente edificação e impermeabilização dos solos.

No período da Pré-história, que se inicia com o aparecimento dos primeiros seres humanos na Terra e que dura até cerca de 4000 a.C., tem-se a invenção da escrita, do fogo e a intensa relação do homem com a natureza, conhecida historicamente como revolução agrícola, a qual era baseada na agricultura e pecuária, e, portanto, dependia totalmente da água. Essa relação possibilitou o estabelecimento de grupos nômades em terras próximas de corpos d'água e o posterior surgimento das primeiras comunidades humanas: as cidades e suas civilizações.

Benevolo (2011), afirma que a cidade não é apenas uma aldeia que se expandiu. Ela se transformou num ritmo maior e foi baseada na produção de excedentes do campo, que acarretaram em mudanças na estrutura econômica e social da época, possibilitando a comercialização desses produtos na cidade e mudando completamente a dinâmica existente anteriormente, que era fundamentada numa produção de subsistência.

O período da Antiguidade, que compreende-se cerca de 4000 a.C. até o final do século V, marca o início do aparecimento das primeiras civilizações: os egípcios, os mesopotâmicos, os persas, os fenícios, hebreus, babilônica, etc. Esse período abrange também as denominadas civilizações clássicas de Grécia e Roma. Segundo Mello:

> As primeiras civilizações conviviam com conflitos envolvidos na relação de proximidade com os corpos d´água. Ao mesmo tempo em que a localização das edificações e atividades era condicionada pela necessidade de proximidade com a água, aqueles povos tinham que conviver com as enchentes periódicas e buscar estratégia de proteção contra elas. (MELLO, 2008, p.110)

Esses povos se desenvolveram na região conhecida como Crescente Fértil, que, devido às possibilidades agrícolas, atraiu os primeiros habitantes do Egito, Palestina, Mesopotâmia, Irã e Fenícia. A região é considerada "berço da civilização" por ser o local de nascimento e desenvolvimento desses povos a partir do estabelecimento de um local em detrimento do nomadismo. A ocupação humana neste local específico se deu pelo fato desta região possuir pleno acesso à água potável: situava-se no curso dos rios Nilo, Tigre e Eufrates. Portanto, foram os fatores essenciais para o estabelecimento, crescimento e desenvolvimento dessas civilizações, propiciando o desenvolvimento de várias cidades.

O Crescente Fértil era uma área cercada de desertos , mas ao mesmo tempo era contemplada por esses grandes rios, cujos vales apresentavam solos férteis devido às suas cheias. As cheias desses rios eram de fundamental importância para época, pois a fertilidade do solo dependia do transbordamento de suas águas, que deixava nas redondezas dos vales uma espécie de adubo natural composto de materiais orgânicos, propiciando o desenvolvimento da agricultura. Esses povos antigos também desenvolveram sistema de irrigação e a construção de barragens, diques, e reservatórios, controlando assim o excesso e a falta de água, visto também que os períodos de seca eram muito longos. Além disso, os rios também eram usados como vias de transporte de mercadorias e pessoas, viabilizavam a criação de animais, e forneciam alimento e água para consumo,

Em relação a civilização grega, essa situava-se em territórios limitados por montanhas e em geral distante da costa marítima. Benevolo e Albrecht (2004) afirmam que o cenário urbano integrava-se ao suporte natural, pelo fato das edificações gregas integrarem-se no relevo natural do território, mesmo a cidade sendo limitada por muralhas. A conformação da cidade grega em sítios elevados se deu graças ao domínio de técnicas de adução de água, caracterizando a cidade alta e a baixa. Comunicavam-se com o resto do mundo por portos marítimos, pois possuíam mais relação com o mar do que com rios. No caso individual de Atenas, a cidade surgiu numa planície rodeada por montes e por uma região costeira ao sul, sendo cortada por dois pequenos rios: o Cefiso e o Ilissos. Entretanto, apesar de normalmente existirem riachos no interior das cidades gregas, não era algo muito significativo e que remetesse a uma forte relação de dependência e interação entre algum rio específico com alguma cidade grega.

Um caso particular em relação as cidades gregas, diz respeito ao plano urbano reticulado implantado em algumas cidades, advindo da cultura helenística e do racionalismo grego, e

que deixou profundas raízes no planejamento urbano, principalmente no mundo ocidental. A cidade helenística desconsiderava as condicionantes do meio natural relacionadas com a dinâmica hídrica em detrimento do traçado da planta em grelha e do traçado cartesiano. Apesar disso, a praticidade da implantação do plano em grelha fez com que fossem implantados na maioria das cidades de colonização, como é o caso de algumas cidades brasileiras.

Já a origem da cidade de Roma se deu no curso inferior do rio Tibre. Com a expansão urbana da cidade, o rio passou a dividi-la, havendo necessidade de construção de pontes de travessia. A cidade soube utilizar os recursos que a água podia oferecer em prol de melhorias para população da época: os romanos construíram termas para lazer, além de aquedutos e sistema de esgoto para infraestrutura urbana. É fato que outras civilizações também construíram aquedutos, mas foi com os romanos que houve o maior desenvolvimento. Além de fornecer água para banhos públicos, latrinas, fontes públicas/chafarizes e residências privadas, eles também forneciam água para mineração, agricultura e jardinagem, portanto, os aquedutos eram considerados um serviço público. Alguns aquedutos dessa época funcionam até os dias atuais. Benevolo (2011) descreve que nesse período os suprimentos chegavam via marítima na foz do rio Tibre, onde foi necessária a construção de uma cidade portuária chamada de Óstia, e que, deste porto maior, as mercadorias eram transportadas em navios menores até a Ilha Tiberina, que é rodeada pelo Tibre, em Roma, onde situava-se um cais fluvial com desembarcadouros e depósitos.



Imagem 1: Rio Tibre, em Roma, 2007. Fonte: Google Imagens, 2017.

A necessidade de defesa contra possíveis ataques fez com que algumas cidades criadas pelas civilizações antigas se estabelecem em terrenos elevados, distantes dos cursos d'água, com muralhas contornadas por um fosso derivado de rios vizinhos, que permitiam melhor proteção e isolamento da área urbana, características essas que continuaram presentes em algumas cidades medievais.

No período da Idade Média, que ocorre entre a o final do século V até a metade do século XV, os cursos d'água desempenharam função importante na estruturação das cidades da época, em alguns casos situando-se na parte central destas, como é o caso da cidade de Paris, por exemplo, que se estabeleceu no decorrer do seu desenvolvimento nas margens do rio Seine. Segundo Coy (2013, p.3) "o rio, na verdade, ficava desaparecido, submerso na cidade medieval altamente adensada". Guillerme (1990, apud MELLO, 2008, p. 111), afirma que, quando acabavam os períodos de guerra, a cidade se expandia para fora das muralhas, chegando a ocupar os espaços das margens dos rios e até as áreas pantanosas. De acordo com Mello:

> O intenso crescimento populacional ocorrido ao longo da Idade Média, provocando a expansão das cidades - tanto internamente como externamente ao perímetro murado - implicava a maximização da ocupação dos espaços das margens e, frequentemente, a invasão do leito por construções. Em alguns casos, a malha urbana se prolongava sobre as pontes, como o exemplo clássico da Ponte Vecchio, de Florença, cujo alinhamento de edificações em ambos os lados perdura até os dias atuais. (MELLO, 2008, p.111)



Imagem 2: Rio Arno e a Ponte Vecchio, em Florença.
Fonte: Google Imagens, 2017.

A partir de metade do século XV as cidades se inserem no Período Moderno, caracterizado pelas intensas modificações socioeconômicas advindas do crescente comércio vinculado as feiras, as Cruzadas, as Grandes Navegações, etc. Surge o modo de produção capitalista e assim o processo da Revolução Industrial. As cidades sofrem a primeira fase da industrialização, e a relação entre o rio e a cidade modifica-se de maneira significativa, tornando-se primordial a disponibilidade de água para instalação de indústrias, tida como força motriz para fomentá-las. A partir do fim do século XVIII, quando se inicia a Idade Contemporânea da história e se tem o ápice do período industrial, era frequente a instalação das industrias junto a vales de rios, como também a melhoria das infraestruturas portuárias fluviais para atender a demanda da economia capitalista.

Nesse contexto de cidade industrial, muitos rios europeus sofreram relativas obras de intervenção no intuito de se estabelecerem como grandes hidrovias e maximizar a navegação da época. Ao mesmo tempo em que os cursos d'água foram domados visando a valorização econômica, sofreram com os impactos da industrialização, principalmente relacionadas aos distúrbios das dinâmicas hídricas e a poluição advinda de dejetos fabris e humanos. Dessa forma, em contrapartida aos problemas urbanos oriundos do crescimento populacional, como doenças e problemas de salubridade, institui-se os preceitos sanitaristas e higienistas.

No caso brasileiro, seus primeiros habitantes também viviam junto aos corpos d'água: os povos indígenas estabeleciam suas aldeias à beira-mar ou nas margens de rios. Nos primeiros séculos da colonização brasileira, a proximidade da instalação dos primeiros núcleos urbanos brasileiros com cursos d'água se deu por motivos de abastecimento, defesa e possibilidade de ações comerciais. Os rios também desempenharam fundamental importância nas expedições de penetração exploratórias no interior do país. Procuravam-se a instalação das cidades em posição de conexão, garantida a partir das vias fluviais e marítimas (MELLO, 2008, p.104).

Muitas cidades brasileiras tinham como única forma de acesso o próprio rio, devido a inexistência de estradas e impossibilidade de acessos via terrestre, sendo comum também a construção de cais e portos fluviais beira-rio. Entretanto, havia também certa tendência de implantação das cidades em locais mais elevados, visando proteção e defesa. As cidades brasileiras moldadas de costas para os rios, com o tempo acrescenta-se a expansão urbana, ocupando as partes baixas e invadindo o território das águas, como é o caso de algumas cidades mineiras:

> (...) os primeiros assentamentos de Minas Gerais, nos quais, as partes baixas, junto aos cursos d'água, abrigavam os assentamentos voltados à extração de ouro e, nos terrenos altos, eram implantados os edifícios de caráter público, relacionado ao domínio público e religioso. (MELLO, 2008, p.116)

A política sanitarista originária na Europa adentrou no Brasil no final do século XIX, com medidas vinculadas ao abastecimento e tratamento de água e esgoto, bem como ações higienistas relacionadas ao embelezamento da cidade. Certas inovações possibilitavam o avanço das cidades em geral sobre o território das águas, como afirma Kahtouni (2004, apud MELLO, 2008, p. 113), visto que muitas dessas intervenções sanitaristas mundiais no espaço urbano eram proporcionadas pela adoção de novas tecnologias hidráulicas e do concreto armado, baseadas na canalização e retificação de leitos de rios e córregos, levando a perda progressiva do papel da água na paisagem das cidades.

A partir da segunda metade do século XX, em relação ao mundo ocidental, a localização das industrias junto aos rios já não se fazia mais necessária, visto o desenvolvimento de inovações tecnológicas desvinculadas a água: as fontes de energia já não estavam mais no rio, as transmissões de energia vinham de longe, a difusão da tecnologia de condução de água e esgoto possibilitando a implantação de fábricas em locais mais distantes, e, o desenvolvimento cada vez maior dos transportes aéreos e rodoviários. Consequentemente, os deslocamentos de industrias para locais especificamente criados para esse fim vêm propiciando o descaso e até abandono progressivo de áreas historicamente importantes localizadas à beira-rio. Coy (2013, p.16) exemplifica, dando ênfase ao caso de portos fluviais de cidades antigas, como Nantes e Hamburg, que, com o decorrer do tempo, perderam seu uso devido a inadequação diante das novas necessidades do cenário econômico. Essas características e tendências atuais da relação entre rios e cidades será melhor abordada no próximo item deste capítulo.

Resguardadas as especificidades de cada país e região, pode-se traçar uma trajetória comum da relação das cidades com os rios. Muito tempo integradas ao funcionamento econômico e social da cidade, as margens de rios foram suporte de intensa atividade. O fato é que, com a complexidade dos modos de produção e o crescimento da população urbana, gradativamente, muitas cidades, em todo o mundo, deram as costas para seus cursos d'água.

De acordo com essa síntese histórica da relação das cidades com os rios, é possível afirmar que, assim como aponta Morris (1984 apud MELLO, 2008, p.110), o surgimento da cidade totalmente consolidada se deve ao conhecimento de técnicas de contenção e controle das dinâmicas das águas, o que acabou por permitir a instalação de núcleos urbanos mais juntos aos rios. Constata-se que, historicamente, a implantação das cidades oscilou em duas variáveis: facilidade de implantação em terrenos mais planos, e, portanto, integrados à vales de rios; e implantação em sítios elevados, devido à necessidade de defesa, e, desse modo, mais distante dos rios.

É fato que a grande maioria das cidades desenvolveram-se no entorno de corpos d'água, e que, com o decorrer do tempo, os rios adquirem certos valores a paisagem urbana, atribuindo uma identidade específica a muitas cidades, integrando-se a história da civilização por razões econômicas, culturais e estéticas. Entretanto, percebe-se que a relação da sociedade e da cidade com seus rios compõem uma trajetória complexa, marcada por variadas formas de interação, que dependem e se relacionam a dinâmica natural dos corpos de água com as diferentes necessidades ambientais, sociais, culturais e econômicas vigentes em cada época, período e lugar específico.

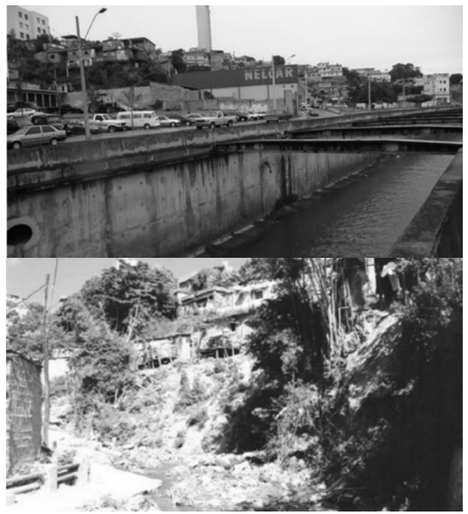
ASPECTOS DA INTEGRAÇÃO DOS CURSOS D'ÁGUA E DO MEIO URBANO NA ATUALIDADE

A partir dos estudos realizados, é possível observar a permanência de dois significados antagônicos em relação aos espaços beira-rio no imaginário das populações: uma negativa, que está relacionada a espaços degradados e poluídos, e outra positiva, ligada as atividades tradicionalmente situadas às margens dos rios, que evocam aspectos românticos, lúdicos e de sociabilidade urbana.

A situação atual de degradação dos espaços de margens de rios que caracteriza a grande maioria das cidades brasileiras decorre de vários fatores: a inadequação dos modelos de gestão urbana, o desconhecimento generalizado da população sobre a importância de proteção das áreas vulneráveis, e o próprio idealismo da legislação ambiental brasileira, visto que o Código Florestal Brasileiro propõe disposições rígidas e genéricas sobre as APP (Áreas de Preservação Permanente), não estabelecendo tratamento diferenciado para áreas urbanas e rurais e não garantindo as condições mínimas para a eficácia de sua aplicação nas cidades, o que acaba por frequentemente provocar o efeito inverso à proteção.

Em áreas densamente ocupadas, como em grandes metrópoles do mundo em desenvolvimento, as condições de degradação são ainda mais aparentes. Além do considerável aporte de esgotos e resíduos, observa-se significativa alteração da morfologia fluvial, seja em decorrência da canalização e retificação dos canais, seja pela ocupação desordenada de leitos (BAPTISTA, CARDOSO, 2013, p .131).

Nesse sentido, a pesquisa de Baptista e Cardoso (2013), dividem os espaços degradados à beira-rio em duas classificações: primeiramente, a "cidade formal", fruto de ações de canalização e retificação, cobertas por infraestrutura urbana e com ruas e avenidas implantadas ao longo das canalizações fluviais e interceptadores de esgoto; e em contrapartida, tem-se a "cidade informal", que está associada à ocupação irregular em encostas das margens dos cursos d'água, com assentamentos precários e que colocam em risco a vida das pessoas que residem ali.



Imagens 3 e 4: Os rios na cidade formal e informal, em Belo Horizonte, 2013. Fonte: BAPTISTA, CARDOSO, 2013, p. 12.

Outro aspecto que vem contribuindo para o descaso de alguns locais à beira-rio nas cidades está relacionado a desativação de atividades como indústrias, portos, infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, normalmente situadas em áreas centrais antigas e de grande fluxos de pessoas, deixando assim terrenos e edificações em desusos e ociosos. Dessa forma, Coy (2013, p. 4) afirma que grandes áreas nas margens dos rios estão, atualmente, disponíveis para outros usos – e isto em localizações altamente favoráveis e valorizadas que permitem um crescimento urbano "para dentro" em vez da contínua expansão urbana para as áreas suburbanas.

Nesse contexto, inicia-se um movimento mundial a partir da década de 1970, com a realização da I Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, realizada em Estocolmo, na Suécia, em 1972, marcando o florescimento dos movimentos ambientalistas e o reconhecimento da água como um dos bens mais preciosos da Terra, processo que atualmente vem atuando na tentativa de resgate da integração das cidades com seus rios. A forma de se perceber os rios no espaço urbano vem sendo alterada, a partir da compreensão de que sua canalização não resolve totalmente as ameaças de inundação, bem como não impede sua contaminação, e da constatação de que essas práticas causam degradação de suas funções em relação ecossistema. Assim, a tendência atual, em escala mundial, se constitui no resgate dos sistemas fluviais como agentes unificadores espaço urbano. Segundo Baptista e Cardoso (2013, p.136) "o novo olhar sobre os rios e córregos urbanos se volta para sua apreciação integrada como espaços de oportunidade ambiental, social, recreativa, cultural e econômica".

Tem-se, portanto, um movimento progressivo de resgate das relações entre as cidades e os rios. Os projetos beira-rio, em geral, visam a valorização dos espaços das margens dos corpos d'água e atuam com a promoção de práticas lúdicas, recreativas e de convívio social, e, segundo Gorski (2010, p.76), insere-se na perspectiva de "planos de recuperação dos rio urbanos que frequentemente apresentam um potencial de melhoria urbana, ocasionando e incrementando funções sociais ao longo e no entorno do cursos d'água." Portanto, muitas cidades reconhecem o grande potencial dos rios e das suas margens também no âmbito das políticas de revitalização urbana.

Coy (2013) comenta a respeito dos projetos Waterfront das cidades europeias, considerado por ele um fenômeno já globalizado, que se baseiam geralmente em estratégias de revitalização urbana na qual antigas instalações portuárias e industriais são substituídas por novos bairros adensados com estrutura funcional mista. Essas intervenções apresentam uma área pública com aproveitamento econômico definido a partir de agentes privados, em setores da economia escolhidos de acordo com as pretensões do projeto turístico e de dinamização econômica: a gastronomia, o artesanato, os eventos, etc. Um aspecto central destes projetos como um todo é seu vínculo aos valores histórico-culturais do patrimônio construído. Principalmente naqueles projetos que têm relação direta com edifícios seculares da cidade, ocorre um aproveitamento destes atributos, destes valores, para a construção do projeto de revitalização do centro e de reapropriação da orla fluvial. Como exemplo tem-se o projeto do London Docklands, ao longo do Rio Tamisa, em Londres. Ainda segundo o autor:

A cidade industrial é cada vez mais substituída pela cidade terceirizada. Ocorre, simultaneamente, uma substituição dos atores, assim como uma substituição dos estilos de vida. Esta transformação organizasse, via de regra, sob forma de megaempreendimentos seguindo as regras dos public-private-partnerships e subordinada às lógicas de mercado. Resulta a produção de espaços típicos para a cidade pós-moderna que atribuem uma nova qualidade à interação rio-cidade. (COY, 2013, p.12)

O principal desafio da interação dos cursos d'água com o espaço urbano se refere à conciliação e ao diálogo entre os aspectos ambientais e urbanísticos, visto que desde os primórdios da história das cidades são predominantes as práticas dissociadas em relação à gestão das águas, o planejamento urbano e a gestão ambiental. Portanto:

(...) os desafios que se apresentam extrapolam a solução de problemas técnicos e/ou ambientais, evidenciando dificuldades associadas ao planejamento urbano-ambiental e à esfera institucional das administrações públicas. A reintegração da água ao cenário urbano, portanto, insere-se em um contexto bastante complexo, onde múltiplas demandas urbanísticas, ambientais e sociais exigem uma nova postura dos governantes, planejadores e cidadãos para o seu adequado equacionamento. Um primeiro ponto concreto que se coloca diz respeito à necessidade de ruptura da perspectiva antagônica das intervenções em rios urbanos: por um lado, uma visão estritamente ambientalista, considerando somente os aspectos ambientais na gestão dos corpos de água, alheios às particularidades do meio urbano e, por outro, uma visão estritamente urbanística, representando a imposição antrópica sobre os condicionantes da natureza. O planejamento das áreas adjacentes aos corpos de água é um exemplo desse desafio de compatibilização, visto a relação dicotômica entre a preservação e a ocupação de tais espaços. (MELLO, 2008, p.134)

Nas últimas décadas, projetos de urbanização desses espaços à beira-rio foram implementados em diversas cidades brasileiras, como pode ser visto nas figuras abaixo e ao lado. Entretanto, percebe-se que, grande parte desses projetos são configurados sob uma perspectiva inteiramente urbanística, prevalecendo soluções de pavimentação de grandes faixas à margem dos rios, bem como a implementação de vias de veículos, contenção de encostas com técnicas de concreto, canalização dos leitos, ou seja, soluções técnicas de caráter sanitarista e de engenharia. Alguns exemplos serão abordados posteriormente, no capítulo IV, como forma de estudo de caso para o projeto de intervenção proposto.

IMAGENS 5 E 6: RIO GUAMÁ, BELÉM/PA E RIO AMAZONAS /AP, RESPECTIVAMENTE, 2013. FONTE: MELLO, 2008, P.58.





Vale ressaltar que para o bom funcionamento dessas propostas de recuperação e valorização de áreas à beira-rio, se faz necessário uma gestão efetiva: privada ou pública. Além disso, mais recentemente, pode-se encontrar a valorização do rio ou da beira-rio diante à especulação imobiliária. A proximidade com o rio vem interessando o mercado imobiliário e causando a supervalorização da área, como afirma Menezes (2007, p.2). Muitas vezes quando o rio está presente na área central da cidade, por exemplo, as margens dele tornam-se objetos de intervenção urbanística e qualificação paisagística, à medida que são transformados em eixos viários principais, se consolidando como um espaço de grande uso público, e, consequentemente, se tornam um local valorizado em termos econômicos, sociais e culturais.

A valorização dos rios no interior das cidades é uma tendência que surge como forma de recuperar a relação de pertencimento e de conexão socioespaciais e socioafetivas que se dissolveram no decorrer do tempo devido ao processo natural de urbanização e industrialização das cidades. Do ponto de vista perceptivo, os rios localizados em área urbana são elementos espaciais de referência para os cidadãos, sendo macro elementos estruturadores da malha urbana. Por isso, em convergência com o pensamento de Menezes (2007, p.2), se no espaço urbano o rio se configura como um elemento integrante da paisagem, quase sempre os habitantes o incorporam como um símbolo e referência do lugar.

Entende-se, portanto, assim como afirma Gorski (2013, p.75), a necessidade da integração de aspectos ecológicos ao desenvolvimento urbano, ou seja, a reconciliação com os rios urbanos como uma possibilidade de viabilizar gestões que proporcionem o enriquecimento e a qualificação do espaço urbano, sob os aspectos de hidrologia, da biodiversidade, de flora e fauna, do equilíbrio da drenagem, no sentido de melhoria dos espaços beira-rio e da qualidade de vida dos cidadãos como um todo.

A articulação entre os enfoques ambientas de aspectos biofísicos, relativos ao espaço natural, com os urbanísticos, referentes a aspectos socioeconômicos, culturais, morfológicos e tecnológicos, possibilitarão uma maior integração entre as cidades e seus respectivos rios. Cidades ribeirinhas tendem a guardar o rio como ícone de sua identidade, pelo fato do mesmo ter auxiliado ou possibilitado seu desenvolvimento urbano. Desse modo, nada mais justo do que o resgate de sua importância histórica e apropriação dos seus espaços, a partir da sua utilização como espaço para habitantes e visitantes, enquanto local de socialização, convivência e exercício de cidadania.

RONDONÓPOLIS, A CIDADE DO RIO VERMELHO

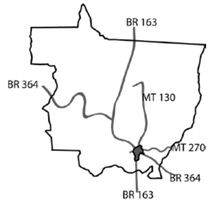


Imagem 7: O rio Vermelho visto de uma ponte em rondonópolis, 2017. Fonte: Autora, 2017.

ASPECTOS DA CONTEMPORANEIDADE

O município de Rondonópolis está localizado no centro-oeste brasileiro, na região sudeste do Estado de Mato Grosso. Apresenta uma área de unidade territorial de 4.149,122 km², sendo 129,2 km² de zona urbana e 4.029,922 km² de zona rural, e uma população, segundo o censo de 2010, do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, de 195.476 habitantes, o que indica uma densidade demográfica de 47 hab/km². A população estimada de 2016, também segundo dados do IBGE, é de 218.899. Situada a 212 km da capital do Estado, Cuiabá - mais precisamente entre as BRs 364 e 163, que cortam o Brasil de norte a sul - além de ser rota dos trilhos da Ferronorte, a cidade serve de entroncamento para as regiões Centro-Oeste, Sul e Norte.





Imagens 8 e 9: Localização de Rondonópolis em relação ao Brasil e Mato Grosso, com as respectivas rodovias que dão acesso a cidade, respectivamente. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 10: Vista aérea de Rondonópolis vendo-se a BR 163, estrada de São Paulo – Cuiabá (1953). Fonte: Site do IBGE, 2017.

Fundada em 10 de agosto de 1915, como "Povoado do Rio Vermelho", a cidade conquistou a emancipação político-administrativa no dia 10 de dezembro de 1953. A cidade se situa em local estratégico por ser rota obrigatória de passagem a partir das rodovias que permitem seu acesso. As rodovias estaduais: MT130 - Rondonópolis/Poxoréo/Primavera do Leste; MT 270 - Rondonópolis/São José do Povo/Guiratinga. Além das rodovias federais, já citadas acima, sendo elas: BR 364 - Rondonópolis/Pedra Preta/Brasília/Uberlândia e Rondonópolis/Jaciara/Cuiabá; BR 163 - Rondonópolis/Itiquira/Campo Grande/São Paulo.

Rondonópolis tem o segundo maior PIB do Mato Grosso e exerce uma polarização regional que extrapola a Me-

sorregião Sudeste onde está localizada, principalmente nos setores comercial, industrial e de serviços. A economia da cidade é voltada primeiramente para o setor de serviços e comércio, relacionados diretamente ao agronegócio, depois destaca-se o setor industrial e a agropecuária. Rosso (1999, apud SANTOS, 2006, p.88) identificou e caracterizou esta influência do Município na região circunvizinha a partir das seguintes variáveis: transportes rodoviários, indústrias, produção de sementes de soja, revendas de máquinas agrícolas, ensino superior e serviços médico-hospitalares. Nesse sentido, destaca-se na cidade a presença do campus da UFMT (Universidade Federal de Mato Grosso) como também de algumas faculdades particulares, o Hospital Regional de Rondonópolis, frigoríficos, empresas multinacionais ligadas ao mercado agrícola, etc.

A economia mais positiva também garante uma boa qualidade de vida para a população. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de Rondonópolis, segundo o PNDU (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), é de 0,755, situando-se na faixa considerada alta. Entretanto, como a maioria das cidades médias, Rondonópolis se caracteriza por apresentar um acelerado crescimento urbano de seu espaço e de sua população, surgindo inúmeras contradições sociais e espaciais. As contradições que se apresentam no espaço urbano da cidade são grandes, como a segregação socioespacial, resultado de um processo de crescimento acelerado da cidade vinculado aos vários períodos econômicos pelos quais passou o município, através, principalmente, da expansão da fronteira agrícola a partir da década de 1970, baseada na pecuária extensiva e na monocultura da soja.

Rondonópolis faz limite, ao norte, com os municípios de Juscimeira e Poxoréo; ao sul, com Itiquira; a leste, com São José do Povo Pedra Preta e, a oeste, com o município de Santo Antônio do Leverger. Em divisão territorial datada de 1995, segundo dados do IBGE, o município é constituído de 5 distritos, que permanecem até os dias atuais: Rondonópolis, Anhumas, Boa Vista, Nova Galiléia, e Vila Operária. A cidade teve seu primeiro Plano Diretor elaborado em 1994, sendo revisado posteriormente em 2006, que, desde 2015, vem sendo revisado novamente para sua posterior substituição, concebido segundo uma perspectiva participativa.

IDENTIDADE HISTÓRICA E EVOLUÇÃO URBANA

> Os pioneiros que fizeram a história de Rondonópolis, desde o início do século XX até os anos 80, procuraram pela região impulsionados, no início, principalmente pela busca de riquezas minerais (1901/1930), depois, seguindo a política de ocupação do Estado (1947/1968), finalmente, aproveitando-se de incentivos fiscais para produzir a terra ou simplesmente utilizá-los para outros fins (1968/1980). (TESORO, 1993, p.31)

A história do núcleo de povoamento em Rondonópolis - que na época era conhecido por Povoado do Rio Vermelho - se inicia às margens do rio Poguba (atual rio Vermelho), no final do século XIX, com a chegada de imigrantes que ali se instalaram, estabelecendo, assim, uma ocupação com a fundação de um aglomerado onde, anteriormente, era território dos índios Bororos. A região ocupada naquela época se refere à atual área que compreende ao complexo do Cais e do Casario, e que corresponde à área de intervenção desse projeto.

A partir de leituras realizadas, observa-se que a história do desenvolvimento de Rondonópolis é composta por dois períodos distintos: o primeiro, de 1875 a 1937, caracterizado por lentas transformações relacionadas ao desenvolvimento urbano, e o segundo, de 1938 a 1972, composto por consideráveis e importantes transformações urbanas.

O primeiro período da história de Rondonópolis que compreende de 1875 a 1937, segundo Silva (1988), baseia-se na penetração e posterior ocupação do território. Somente no início do século XX que teriam aparecido brancos com a finalidade de ocupação e de povoamento: o pessoal das expedições da Comissão Rondon de Telegrafia (1907, 1908 e 1909) e alguns garimpeiros que optaram por permanecer às margens do rio Vermelho, e que já tinham uma convivência pacífica com os bororos. Conforme analisa Demamann:

> A primeira etapa, de penetração na região do rio Vermelho, entre 1875 a 1915, intitulando-se a época mais antiga e de lenta da área e marcada por grande vazio demográfico, teve como marco histórico, no ano de 1875, a presença, implantação e permanência de um destacamento militar. Portanto, não produziu significativa transformação, somente deu origem ao Povoado (...) em 1890, deu-se a chegada de Marechal Cândido Rondon. O povoado estabeleceu-se como ponto de apoio à Comissão Construtora de Linhas Telegráficas. (DEMAMANN, 2011, p.21)

O destacamento militar visava o reconhecimento do território, dentro da política de integração de terras em Mato Grosso, promovida pelo governo federal. Além disso, nesse mesmo período, a partir da tradição difundida pelos indígenas sobre a possível existência de ouro, as terras drenadas pelo rio Vermelho passaram a receber garimpeiros à procura de materiais preciosos.

É fato que essas terras sofreram as passagens de militares e garimpeiros, que não se fixaram. Segundo Tesoro (1993) e Demamann (2011), foram os imigrantes agropecuaristas goianos, em 1902, os primeiros a fixarem moradia às margens do rio Vermelho. Apesar do garimpo ter sido uma atividade econômica atrativa na época, ela não era a única, sendo as fazendas de gado e de plantações de milho, feijão, mandioca e arroz também importantes nesse período. Era comum também a migração dos garimpeiros para povoados próximos de regiões com maior oferta de pedras preciosas, como Poxoréo e Guiratinga, devido à escassez de minérios na área de Rondonópolis, portanto:

> As áreas próximas ao Povoado do rio Vermelho, onde atualmente estão situados os municípios de Poxoréo, Guiratinga e Alto Araguaia também atraíram imigrantes extrativistas. Dessa forma, "justifica-se a origem de alguns aglomerados associados a atividade garimpeira, pois os desbravadores que passaram pelas terras banhadas pelos rios também contribuíram com o surgimento dos aglomerados urbanos próximos aos rios." (DEMAMANN, 2011, p.22)

Com a vinda de mais pessoas em busca das novas terras férteis do rio Vermelho, a aglomeração foi crescendo, motivados pelo espírito aventureiro e pela fartura de terra da região . Os migrantes tinham acesso a um pedaço de terra para trabalhar e produzir para além da subsistência, visto que a produção excedente era comercializada à base de troca com Cuiabá.

Segundo Demamann (2011, p.26), a primeira delimitação urbana do Povoado do Rio Vermelho foi proposta em 1918, pelo Deputado Major Otávio Pitaluga. O quadrilátero inicial era composto por uma área reservada para construção de casas e de outra porção formada por chácaras, que faziam parte de uma

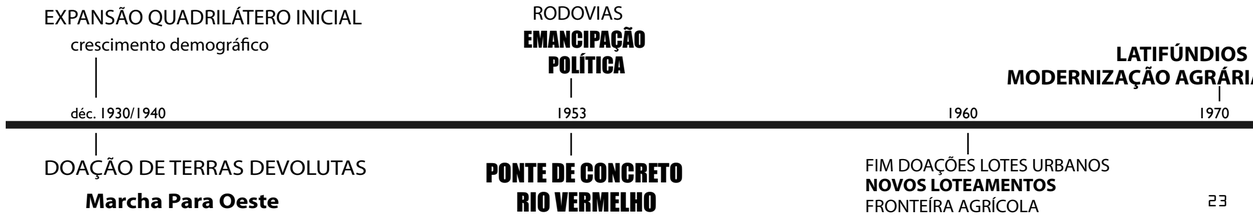
1875 - 1937

PENETRAÇÃO>>>>OCUPAÇÃO



1938- 1972

COLONIZAÇÃO>>>>FRONTEÍRA AGRÍCOLA



unidade maior denominada Patrimônio. Essa área territorial do povoado fora promulgada pelo Decreto Lei nº 395, em 10 de agosto de 1915, determinando a reserva da área de 2000 hectares de terra aos moradores do Povoação do Rio Vermelho. Esta data é considerada como a de fundação oficial do povoado. Percebe-se a implantação de uma malha urbana ortogonal. Essa lógica de traçado urbano regular prevalecerá no desenvolvimento urbano da cidade, como pode ser visto na imagens 13, 14, 15 e 17.

Em 1918, também na mesma ação do deputado Major Otávio Pitaluga, o povoado foi batizado como Rondonópolis, como forma de homenagear seu companheiro General Rondon como maior responsável pela implantação das linhas telegráficas na região, já que o principal rio da região já tinha o nome de Poguba ou Vermelho. Nesta data, houve também a elevação do povoado a Distrito de Santo Antônio do Leverger. A primeira rua do aglomerado também foi nomeada como forma de homenagear o Marechal Rondon, recebendo o seu nome. Vale ressaltar que essa rua central permitia a mobilidade dos moradores, com seus carros de bois e tropas até o rio. Nessa transição, deu-se início a construção do Posto Telegráfico às margens do rio Poguba ou Vermelho, obra do Governo Federal, com término em 1922.

> O núcleo inicial do povoamento se consolidou na margem direita do rio Vermelho, junto à confluência do ribeirão Arareau. A área urbana foi se desenvolvendo em direção a montante do ribeirão, com as margens alagadiças e vulneráveis às enchentes. (DEMAMANN, 2011, p.31)

Assim, começava-se a consolidação da aglomeração urbana às margens do rio Vermelho. Entretanto, o modo de produção ainda apresentava fortes características de uma economia de subsistência, principalmente devido a precariedade das condições de transportes, que não só inviabilizava e dificultava o trânsito das pessoas, como o escoamento da produção para Cuiabá, único polo de mercado para os produtos ali produzidos.

Tesoro (1993), afirma que, ao longo do tempo, algumas melhorias foram sendo construídas de maneira isoladas pelos Governos Estadual e Federal, promovendo mudanças importantes na comunicação e nos transportes: a estação telegráfica (1922); a balsa (1926); a ponte de madeira sobre o rio Vermelho (construída em 1942, mas destruída em seguida pelas enchentes), além da abertura de estradas (de 1926 em diante) que serviram para interligar Rondonópolis a Cuiabá, Chapada dos Guimarães, Coxim, Campo Grande e Alto Araguaia. Desta forma, o município de Rondonópolis começa a se desenvolver e a crescer em número populacional.

Apesar do grande desenvolvimento econômico gerado na época pelo facilitamento do acesso à cidade - via fluvial e terrestre - o distrito de Rondonópolis entra em decadência no final da década de 1920 e início de 1930. Esse declínio se deu por uma moléstia que matou grande parte da população. Além disso, houve uma grande enchente, oriunda de uma anormal quantidade de chuvas, assolando os moradores e o governo, causando destruição de estradas e ruas, como também dos guindastes da balsa. Os manchões diamantíferos e auríferos de Poxoréo também passam a ser o centro das atenções dos aventureiros imigrantes, atraindo as pessoas para o local.

Em 1938, Rondonópolis passou a ser Distrito de Poxoréo. A partir desse ano, de acordo com Silva (1988), Rondonópolis se insere no segundo período da história de seu desenvolvimento urbano, que vai até por volta de 1972, caracterizando-se como uma fase de ocupação com consideráveis transformações do espaço urbano, baseada na colonização e na fronteira agrícola.

Nas décadas de 1930 e 1940, foi difundido por todo o Brasil a doação de terras devolutas em Mato Grosso. A política de colônias agrícolas do governo estadual se articulou à política federal, encabeçada por Getúlio Vargas, da "Marcha para Oeste", contando ainda com auxílio de corretores de terras. A distribuição de terras devolutas do Estado em Rondonópolis era feita de maneira facilitada, como afirma Tesoro:

> No final das contas, a região, na sua totalidade, ficou compostas por sítios de 20, 30 e 50 hectares, loteada no " sistema de colônias", em terras devolutas do Estado. (...) Excluindo essas áreas formadas de pequenas faixas de terra, o Estado também foi responsável pela titulação de áreas maiores - as fazendas - que, ao contrário das glebas das colônias, eram vendidas, mas a um valor abaixo do preço de mercado de São Paulo, e o pagamento era facilitado em até três vezes. (TESORO, 1993, p.84-85)

Neste contexto, é possível presumir que as colônias agrícolas foram fundamentais para o desenvolvimento econômico na região. O grande contingente de migrantes oriundos de diversos Estados se incorporou ao tecido urbano e ao crescimento demográfico da cidade no final da década de 1940 e início de 1950, promovendo uma expansão do espaço urbano e uma consequente ampliação do quadrilátero inicial. É importante ressaltar a importância do aumento da população aliado ao consequente aumento da mão de obra, do comércio local, do poder de compra, etc. Os mapas das imagens 13 e 14 ilustram a área original e o acréscimo feito ao tecido urbano nessa época.



Imagem 11: Vista aérea de Rondonópolis, 1953. Fonte: Site do IBGE, 2017.

Na imagem acima, percebe-se o traçado do quadrilátero inicial de Rondonópolis, destacando-se as edificações ao longo da margem direita do rio Vermelho, em toda sua extensão da Rua Marechal Rondon, até sua bifurcação até a Praça dos Carreiros. Nota-se também a inexistência de ponte sobre o rio Vermelho, o que dificultava as comunicações terrestres locais. A

partir de 1952, houve alguns acontecimentos importantes para o aceleramento do crescimento do núcleo urbano: o início da construção da ponte de concreto sobre o rio, concluída do ano seguinte; a emancipação política de Rondonópolis, em 1953; e a construção de rodovias ligando o norte a sul do Estado, Cuiabá a Campo Grande.

Diante do quadro socioeconômico que vinha se configurando Rondonópolis, vinculada a maior facilidade de acesso à cidade e consequente aumento do fluxo de pessoas, havia necessidade de ampliação da malha urbana. Assim, no final da década de 1950, verifica-se um novo acréscimo a norte do sítio urbano da cidade. O prefeito da época, Daniel Martins Moura, doou terrenos (30 hectares) para o loteamento da Vila Operária. Foi o primeiro loteamento implantado em Rondonópolis, e, por estar a 5 km do quadrilátero inicial, o loteamento teve seus lotes doados às pessoas de baixa renda, para que estas, ao construírem suas casas, pudessem receber o título definitivo de proprietários (DEMAMANN, 2011, p.48). Essa ampliação da malha urbana pode ser visualizada a partir dos mapas da página seguinte.

A expansão da Fronteira Agrícola estabelecida a partir de 1960, marcada pela criação e implantação de Brasília, culminou com a abertura e melhoria na rede transporte, bem como a circulação pelas BR 364 e 163. Tudo isso facilitou a mobilidade da população migrante em direção a Rondonópolis. Além disso, com o processo de modernização do campo, a dinâmica urbana de Rondonópolis vai se reconfigurando: a economia local, por meio da plantação de soja e da política econômica, levou a inserção de novas técnicas de produção no campo, e a concentração dos migrantes na cidade em busca de moradia e emprego. Segundo Demamann (2011, p.58), surgiram, nessa época, 20 novos loteamentos na cidade. Esse período marca o início de uma nova fase em Rondonópolis, que coincide com o término da doação de lotes urbanos para população migrante, bem como a constituição

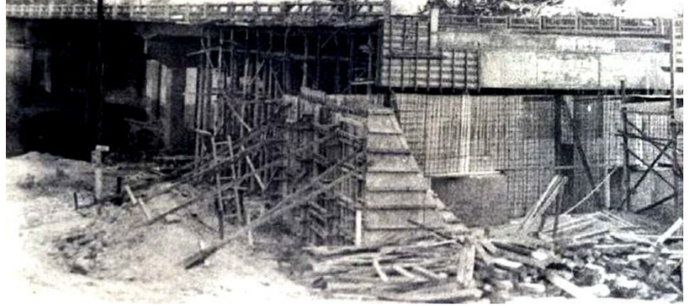


Imagem 12: Construção da ponte de alvenaria sobre o rio Vermelho na década de 1950. Fonte: Núcleo de Documentação Histórica Otávio Canavarros do Departamento de História/ICHS/CUR/UFMT.

do mercado imobiliário.

O asfaltamento das principais estradas atraiu mineiros, paulistas e principalmente gaúchos (sulistas), motivados pelas terras baratas e abundantes na região. Eles inovaram todo o sistema de produção local, baseada em uma técnica de produção moderna e financiamento dos mais sofisticados implementos agrícolas. Destaca-se a pecuária extensiva e o algodão, mas foi a soja de cultura de maior relevância, dadas as necessidades do mercado internacional.

As características da expansão da fronteira agrícola em Rondonópolis se refletem sobre a estrutura fundiária da região. Depois da década de 1970, cresceu a tendência à formação de latifúndios, enquanto no período anterior uma massa significativa de pessoas de baixo poder aquisitivo havia tido acesso a pequenos

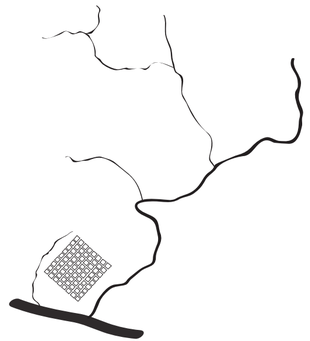


Imagem 13: Planta do Povoado do Rio Vermelho em 1918. Fonte: SEPLAN – Secretaria de Planejamento, Coordenação e Controladoria Geral do Município, apud DEMAMANN, 2011, p.27. Organização: Autora, 2017.

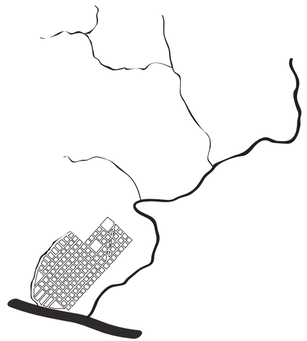


Imagem 14: Planta do Patrimônio de Rondonópolis na década de 1940. Fonte: SEPLAN – Secretaria de Planejamento, Coordenação e Controladoria Geral do Município, apud DEMAMANN, 2011, p.41. Organização: Autora, 2017.

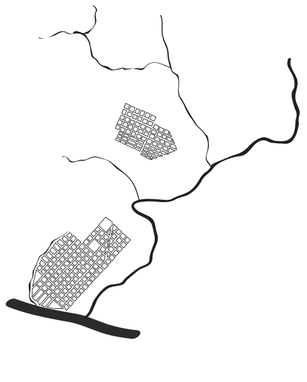


Imagem 15: Planta Cadastral do Patrimônio de Rondonópolis no início da década de 1960. Fonte: SEPLAN – Secretaria de Planejamento, Coordenação e Controladoria Geral do Município, apud DEMAMANN, 2011, p.49. Organização: Autora, 2017.

lotes de terras férteis - como proprietários ou como arrendatários. A modernização agrária dos anos 1970, realizada através de um conjunto de medidas e benefícios fiscais do Governos Estadual e Federal destinados a uma pequena parcela da sociedade, põe à mostra que o movimento gerador do crescimento econômico e das mudanças sociais de Rondonópolis beneficiava as elites, ou seja, os grandes produtores rurais.

Desse modo, Rondonópolis contou com programas de desenvolvimento que auxiliaram o setor agropecuário, entretanto, todos eles privilegiaram a grande propriedade rural, com financiamentos subsidiados pelo governo, sendo eles: o Programa de Desenvolvimento do Cerrado (POLOCENTRO), Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE); Programa de Desenvolvimento do Pantanal, além de outros órgãos como a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e da Superintendência do Centro-Oeste (SUDECO).

A modernização do campo promoveu o êxodo rural do pequeno proprietário de terra e de mão-de-obra para a cidade, em função da continuidade da latifundiarização do campo. Essa demanda populacional, oriunda do campo e relacionada ao crescimento econômico, acelerou o processo de transformação da área urbana de Rondonópolis, sendo que, a partir de 1980, o núcleo inicial implantado entre as áreas de inundações do rio Vermelho e do córrego Arareau, passa a sofrer um crescimento urbano acelerado que vem ocorrendo até os dias atuais. A partir dessa época, de acordo com Demamann (2011, p.92), houve a instalação de loteamentos em áreas vazias e distantes do centro da cidade, caracterizando a expansão urbana horizontal e a periferização, de iniciativa pública e privada. O espaço urbano vai se tornando mais complexo e valorizado, principalmente pelo mercado imobiliário. Conforme analisa Demamann:

> A modernização no campo e a expansão das atividades agrárias impulsionaram os processos de urbanização e de reestruturação da área urbana de Rondonópolis, atreladas às atividades agrícolas e comerciais, cuja produção e consumo extrapolam o mercado local, com o desenvolvimento das atividades econômicas fora do centro urbano. No decorrer da década de 1980, a cidade consolidou-se num importante centro urbano pela expansão demográfica, crescimento do comércio e dos serviços para atender as demandas do campo em função da alta mecanização agrícola. (DEMAMANN, 2011, p.82)

Percebe-se, portanto, assim como afirma Demamann (2011), que a expansão da propriedade privada se deu o sentido capitalista da expansão urbana. No primeiro momento, havia basicamente doação de lotes no quadrilátero inicial, com a apropriação da terra urbana orientada pelo projeto de Otávio Pitaluga e de Domingos de Lima. No segundo momento, a apropriação da terra por doação vai se modificando para a aquisição por compra e venda, e, portanto, o sentido da expansão urbana não era mais orientado por um projeto governamental, mas pela lógica do capital, ou seja, a ocupação não levava em consideração o melhor ordenamento do loteamento, mas a forma de alcançar a maiores taxas de extração da renda da terra. Essas ações vão se acirrar no terceiro momento, o qual predomina a compra e venda da terra urbana e a doação passa a ser clientelista.

A transformação da terra em mercadoria deu um novo contorno para o espaço urbano de Rondonópolis, ampliando-se as possibilidades para a especulação imobiliária. Com a expansão urbana e a criação de loteamentos distantes da antiga área cen-



Imagem 16: Expansão urbana de Rondonópolis no período de 1950 a 2015. Fonte: DEMAMANN, 2011, p.129. Organização: Autora,2017.

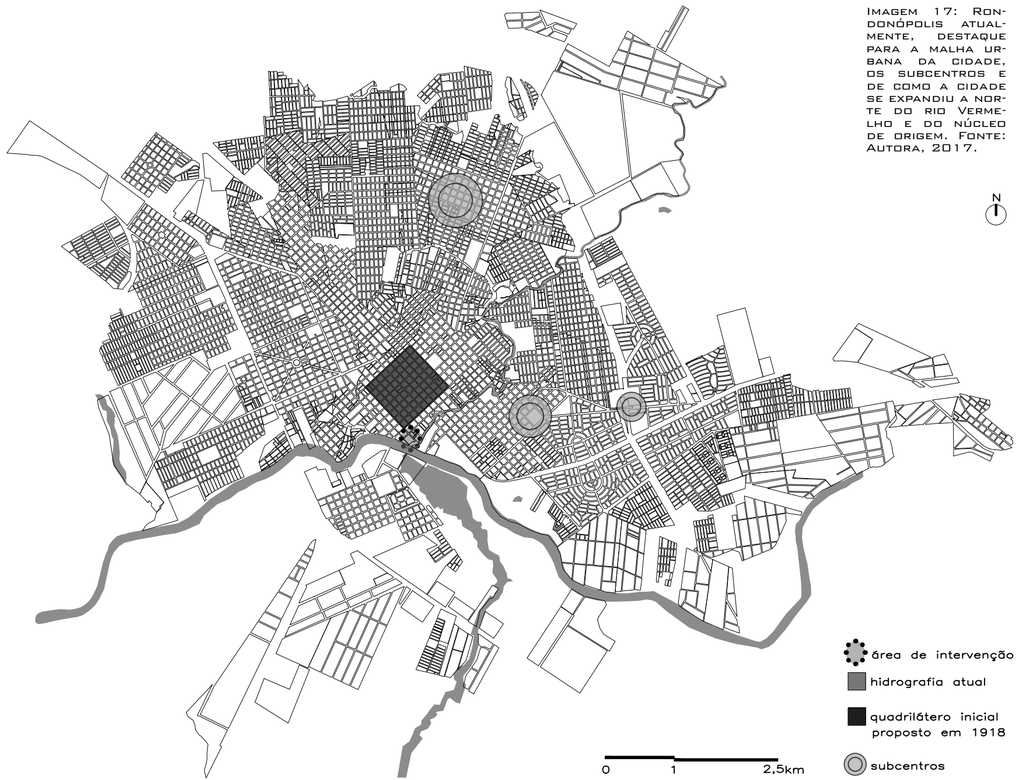


Imagem 17: Rondonópolis atualmente, destaque para a malha urbana da cidade, os subcentros e de como a cidade se expandiu a norte do rio Vermelho e do núcleo de origem. Fonte: Autora, 2017.

tral, esta área passou a ser ocupada com as sedes de empresas e a maioria dos equipamentos de comércio, diminuindo, em direção às adjacências, e caracterizando uma cidade com processos de segregação espacial, evidenciado por um tecido urbano descontínuo. Disto resultou a configuração do espaço urbano de Rondonópolis, constituído basicamente de duas áreas: o centro e os bairros.

O núcleo central foi perdendo sua importância comercial à medida que a cidade foi modificando e se expandindo. A mobilidade da população vai aumentando e demandando novas funções urbanas, que se materializam em novas formas espaciais. Observam-se algumas novas dimensões espaciais na expansão territorial da cidade de Rondonópolis, que passaram a ser orientadas por novas lógicas da reprodução capitalista. Sendo assim, as diferenças socioespaciais existentes no tecido urbano assumem formas e funções que culminam no processo de produção espacial das centralidades e orientam as diferentes reestruturações espaciais: em Rondonópolis, isso vem acontecendo a partir da reconfiguração e realocação de certas atividades comerciais, com o surgimento de avenidas especializadas em um dado setor comercial, em pontos periféricos estratégicos e da cidade, a fim de atender as necessidades imediatas dos consumidores locais.

De certo modo, esse fato ainda acontece de forma discreta na cidade. Entretanto, é fato que o núcleo de origem central é marcado pela forte centralidade que sempre expressou. Apesar da tendência a formação de "subcentros", o centro principal não perdeu importância no contexto socioeconômico intraurbano. O mapa da imagem 17 ilustra a atual conjuntura espacial e urbana de Rondonópolis e a localização dos subcentros. Constata-se a permanência e o predomínio do traçado regular e ortogonal, advindo desde sua criação, bem como o prevalecimento da expansão da cidade na porção norte, em relação ao rio Vermelho, e em direção norte, leste e oeste, em relação ao núcleo de origem.

Apesar de Rondonópolis ser considerada atualmente uma cidade de porte médio, representando um importante polo econômico para a região, constata-se que em todo seu processo de expansão urbana, nunca houve uma preocupação com uma qualificação urbana, paisagística, arquitetônica, cultural e turística da cidade. A preocupação sempre foi direcionada ao setor econômico e seu desenvolvimento, sendo que a forma de estruturação do aglomerado urbano e sua organização espacial uma mera consequência do processo de como se deu o desenvolvimento econômico da região: a cidade surge a partir do capital da agricultura, para dar suporte a ela, sem preocupação com questões urbanísticas e de embelezamento, nem de planejamento urbano prévio.

A IMPORTÂNCIA DO RIO VERMELHO NA FORMAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O município de Rondonópolis está localizado dentro da bacia hidrográfica do rio Vermelho, que é afluente do Rio Cuiabá, pertencendo a bacia hidrográfica do Rio Paraguai. A zona urbana do município é banhada pelo rio Vermelho e o córrego Arareau. Já a zona rural é cortada pelos rios Ponte de Pedra, Jurigue e Tadarima. A vegetação natural característica da região é o cerrado, que sofre/ tem sofrido crescente devastação e substituição pela agropecuária, apresentando graves deficiências na sua preservação, bem como ameaças de extinção da sua fauna.

O rio Vermelho e o córrego Arareau estão inseridos na

zona urbana e se integram a paisagem da cidade. O córrego Arareau é um dos principais afluentes do rio Vermelho, sendo que o último abastece quase metade das casas de Rondonópolis. O rio Vermelho tem a coloração avermelhada por causa do tipo de solo, que é rico em ferro. Esse rio nasce do encontro de outros dois rios da região, o Paraíso e o Poxoréu, e deságua no Rio São Lourenço, fazendo parte da bacia formadora do Pantanal. Cerca de 54% do abastecimento de água de Rondonópolis vem de poços artesianos, que captam a água do Aquífero Guarani, o restante vem do rio Vermelho.

Além da importância relacionada a aspectos ambientais, relativos a hidrologia, a biodiversidade, a fauna, a flora, como também a função de proporcionar considerável infraestrutura urbana com saneamento básico à população, o rio se torna membro da paisagem de Rondonópolis a partir do seu constante uso e apropriação que teve no decorrer da história de seu desenvolvimento urbano. Com



Imagem 18: Vista superior da cidade com destaque aos dois principais rios da cidade – o rio Vermelho e o córrego Arareau. Fonte: Google Earth Pro, 2017.

base na pesquisa histórica da cidade, percebe-se a substancial função do rio Vermelho para o surgimento e posterior crescimento de Rondonópolis. Vale ressaltar que, até a construção da ponte sobre o rio Vermelho, em 1942, o rio era a única forma de acesso à cidade, desempenhando um papel importante relacionado ao transporte fluvial. Além disso, ele exerceu interessante função de lazer para população por um longo período de tempo, estando presente no imaginário e no cotidiano da população rondonopolitana.



Imagem 19: Rondonópolis atualmente. Destaque para o rio Vermelho na paisagem urbana. Fonte: Google Imagens, 2017.

No povoamento inicial da região houve um contato direto entre índios e brancos, que criaram certa ligação devido aos pontos favoráveis que o rio Vermelho apresentava, pois o rio fornecia o básico para sobrevivência: o pescado, a água e a caça. O rio era importante para sobrevivência daqueles habitantes. A priori os índios Bororos partilharam seu espaço com os brancos que vieram se fixar no local, construindo suas casas de pau a pique ao lado das cabanas dos índios, compartilhando assim uma sociabilidade e interação presente no cotidiano da época, com os banhos de rio, o auxílio na travessia da balsa, o trabalho pesado e as cantigas de roda. O fato é que os índios eram os únicos que tinham o domínio da natureza local. Mas, com o passar do tempo, esses índios foram se afastando de seu espaço natural, migrando-se para áreas mais distantes e menos devastadas.



Imagem 20: Mata no Rio Vermelho em Rondonópolis, 1953. Fonte: Site do IBGE, 2017.

De acordo com Cury (1973), originalmente, o Povoado do Rio Vermelho era conhecido por Poguba, devido aos índios Bororos. Devido à cor vermelha das águas, os goianos interpretavam o nome do rio, sendo registrado de rio Vermelho dos brancos e Poguba dos índios Bororos. Logo, a denominação "Povoado do Rio Vermelho" foi atribuída pelos próprios pioneiros, por se achar localizado às margens do rio de mesmo nome.

A partir de 1926, com a introdução da balsa no rio Vermelho, tem-se a implantação de um meio de transporte muito importante para a população, visto que as estradas davam acesso apenas à porção sul do rio Vermelho, sendo que o povoado situava-se na porção norte do mesmo. O uso da balsa foi de fundamental contribuição para o desenvolvimento econômico e urbano do aglomerado populacional, pois a partir de sua utilização era possível a transposição de mercadorias e pessoas de um lado a outro do rio com maior facilidade. O local de chegada da balsa situava-se onde atualmente está o Cais de Rondonópolis, servindo, na época, uma espécie de porto fluvial. Essa balsa permaneceu em funcionamento até 1952, quando foi substituída por uma mais resistente.





Imagens 21 e 22: Balsa sobre o Rio Vermelho e alguns moradores de Rondonópolis, respectivamente no final da década de 1940 e 1950. Fonte: Núcleo de Documentação Histórica Otávio Canavarros do Departamento de História/ICHS/CUR/UFMT.

Na vila, alternavam-se, no decorrer dos anos, a existência de pequenos estabelecimentos de comércio temporários, que vendiam de tudo um pouco, conhecidos como "bolichos". Estes abriam e fechavam a porta na medida em que a distância e o tipo de transporte facilitava ou dificultava o sortimento e o estoque de mercadorias; na medida que as crises de povoamento foram acontecendo; ou mesmo com a presença das lanchas que vinham de Cuiabá ou de Corumbá e se instalavam, cerca de três a quatro meses por ano - com opções de produtos e preços mais vantajosos. De acordo com Demamann:

> Dessa forma, além das estradas, o transporte fluvial também contribuiu para o desenvolvimento local e regional, permitindo intercâmbio de Rondonópolis com a cidade de Cuiabá. Os barcos de diferentes calados, dependendo da época do ano entre os períodos de cheias e estiagem, permitiam o transporte de vários tipos de produtos por meio da navegação dos rios Vermelho, São Lorenço e Cuiabá. (DEMAMANN, 2011, p.34)

Tesoro aborda o depoimento do Sr. Bittencourt, o mais antigo morador da cidade e o último a nascer no Povoado do Rio Vermelho, sendo o mais representativo pioneiro local:

> O povoado ficava mais alegre e bonito com o movimento provocado pelas lanchas, que acontecia na época das cheias, em que o rio Vermelho ficava navegável. Tinha ano em que elas se prolongavam por aqui até maio/junho, dependia do tamanho da lancha (...) Na chegada, antes mesmo de atingir o porto, a uma distância de alguns quilômetros, ela já vinha apitando, apitando, de modo que, quando chegava, as pessoas já estavam todas lá esperando ansiosas… E os negócios eram feitos no porão, repleto de prateleiras que encantavam a freguesia. (Bittencourt, 1993, apud TESORO, 1993, p.72)

Tesoro (1993) afirma também que havia, na época, outro tipo de transporte muito utilizado no sertão matogrossense: as canoas, que desciam rio abaixo ancorando onde fosse possível, mas que eram evitadas nos períodos das cheias. Ofereciam viagens também demoradas, incertas, além da desvantagem de transportar pouca quantidade de carga.

Ao longo da década de 1950 o uso da margem direita se intensifica, adquirindo outras funções, como área de lazer e sociabilidade. Era comum os moradores da região ribeirinha, e também de localidades um pouco mais distantes, quase todas as tardes e principalmente nos finais de semana, utilizarem o rio e suas margens para lazer e diversão. As pessoas se divertiam fazendo pic-nics e caminhadas feitas a pé às suas margens, mulheres lavavam roupas ali, crianças brincavam, homens se reuniam para conversar. Carmo (2002, p. 116), afirma que o rio Vermelho, em razão de sua imensa largura, bravura, de sua cor barrenta e avermelhada e da grande correnteza de suas águas, inspirava certo medo ao banhistas da cidade, mas, mesmo assim, não inibia a garotada e nem famílias ou grupos de amigos, sendo costumeiro o nadar em suas águas, mais precisamente no lugar em que se dava a foz do Arareau, fazendo também passeios em barcos. Nas proximidades do encontro do rio com o córrego se situava uma espécie de balneário.

> No encontro das águas do Arareau com o Vermelho, alguns interessantes contrastes: as águas do Arareau eram claras e frias; as do Vermelho barrentas e quentes; nadar naquele pedaço em meio a contrastes de cores e temperaturas possibilitava ao banhista sentir uma sensação não conhecida em nenhum outro rio… Tomar banho no rio Vermelho, no entanto, principalmente àquela época, era um verdadeiro ato de heroísmo, pelos perigos que ele representava. (CARMO, 2002, p.116)

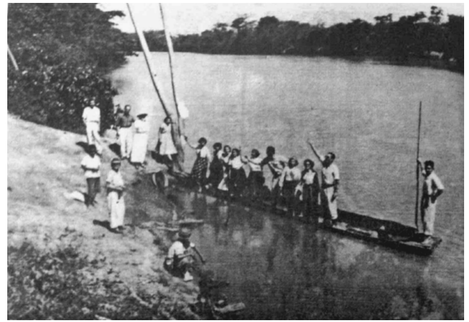


Imagem 23: Canoa sobre o rio Vermelho, década de 1950. Fonte: Núcleo de Documentação Histórica Otávio Canavarros do Departamento de História/ICHS/CUR/UFMT.

O rio Vermelho era muito utilizado pela população nesse período e possuía uma relação muito forte de pertencimento com as pessoas que residiam na área urbana e rural de Rondonópolis, prova disso são as fotos da época. Tesoro destaca o depoimento do Sr. Wilson, enfermeiro que veio para Rondonópolis em 1950:

> (...) principalmente numa prainha que existia no rio Vermelho, próxima Fernando Correio da Costa (...) onde existia uma pedreira muito grande, e muito boa para se tomar banho. Quando chegávamos no local, já às vezes havia 20-30 pessoas, e nós, com violão e sanfona, passávamos gostosamente aquele tempo ali, cantando, nadando, conversando. (Wilson, 1993, apud TESORO, 1993, p.231)

O cinema, o "bar do Dário" e os prostíbulos também faziam parte das opções de lazer da população da época. Mas o fascínio pelo rio se sobressaia, como também é notado em outro registro histórico que Tesoro faz a respeito das pescarias de domingo no lugar onde está a atual ponte do rio Vermelho e o Cais, a partir do depoimento de D. Dalva, dona de uma pensão e que veio morar na cidade em 1937:

> Ficávamos todos num ambiente bem familiar, com vara de pescar, anzol, ou ainda de canoa, de barco, prontos para o desfecho. Aproveitávamos e caíamos na água. Depois repartíamos o peixe em completa animação e retornávamos pra casa, tudo numa boa. Hoje, me parece que até isso morreu(...). (Dalva, 1993, apud TESORO, 1993, p.231)

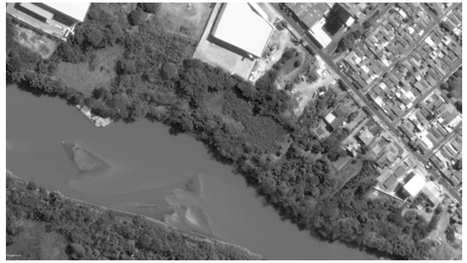
O rio proporcionava muita alegria para população, mas também a assolava, devido às enchentes do rio Vermelho, que transbordava em épocas de muita chuva e comprometia casas e avenidas. Apesar disso, mesmo sabendo dos perigos que o rio podia causar, existia uma interação muito forte entre os moradores e ele, visto que o lazer da população era realmente muito restrito, porém as pessoas, os jovens em particular, sabiam valorizar o que se tinha da melhor forma possível.



Imagem 24: Mulheres no rio Vermelho, 1950. Fonte: Núcleo de Documentação Histórica Otávio Canavarros do Departamento de História/ICHS/CUR/UFMT.

Percebe-se que por muito tempo a cidade manteve uma relação muito forte com o rio Vermelho, prova disso são as fotos da época e os depoimentos dos pioneiros de Rondonópolis. Entretanto, infelizmente, a partir de 1960 a relação da cidade e da população com o rio vai se perdendo e passa a diminuir cada vez mais, sobretudo em função da construção da ponte de concreto inaugurada em 1953, que causou a diminuição do uso da balsa e do porto, e, consequentemente, a redução da dependência econômica da cidade em relação ao transporte fluvial que o rio proporcionava.

Além disso, o fato desse período se iniciar a implantação de vários loteamentos na cidade, distantes do núcleo de origem, causa certo distanciamento da população com o rio. Como apontado no item anterior, Rondonópolis se expande a norte do rio Vermelho, e, a priori, em áreas distantes do rio. A cidade se desenvolve mas não ocupa as áreas beira-rio, os loteamentos são implantados de forma que os lotes e as edificações se voltem de costas para o rio. Prova disso se dá ao se analisar a sequência de vistas superiores da cidade nas imagens 25, 26, 27, 28 e 29, por exemplo, a qual se percebe que às margens do rio Vermelho prevalecem vegetação densa e nativa. Portanto, um dos poucos locais da cidade em que o lote e o edifício são voltados para o rio e possui relação e contato direto, tanto de visibilidade, tanto de contemplação do rio, é a região onde se iniciou a cidade – a área do Cais e do Casario – que será abordada no próximo item. Vale ressaltar também que, atualmente, a relação mais forte com o rio Vermelho se dá a partir da população ribeirinha, que frequentemente o utilizam para pescaria, sendo fonte de renda para muitas famílias.





Imagens 25, 26, 27, 28 e 29: A cidade dá "as costas" para o rio Vermelho. Fonte: Google Earth pro, 2017.







A REGIÃO DO CAIS E DO CASARIO COMO MARCO INICIAL DA CIDADE

A região do Cais é considerada marco inicial da cidade de Rondonópolis, pois foi o local em que estabeleceram os primeiros homens brancos na região e que a partir dali começaram a desenvolver o Povoado do Rio Vermelho. Nessa área se encontra o "Casario Marechal Rondon", edificação mais antiga da cidade e que oferecia assistência referente a pouso e alimentação aos viajantes que chegavam pelo rio Vermelho. Como apontado anteriormente, nessa região também residiam os índios Bororós, antes mesmo da chegada dos brancos.

> O Casario é fruto de um processo de construção da identidade da população rondonopolitana, pois esse local foi espaço de encontro de diferentes etnias, como índios bororo, brancos, negros, pessoas de diferentes localidades do país, gerando um caráter multiétnico da população que ainda está em formação. (MELO, 2012, p.147)

Com expansão urbana e o crescimento da cidade, e a consequente perda da importância relativa do centro, começava-se uma degradação da região do Casario, pois os investimentos privados e públicos diminuem e são direcionados para outras áreas, especialmente quando os governos municipais atrelam suas ações aos interesses do capital imobiliário.

Portanto, no início de seu povoamento, a cidade de Rondonópolis cresceu e se expandiu ao longo da Avenida Mare-



Imagem 30: Localização da região do Cais e do Casario, no entroncamento do rio Vermelho e do Córrego Arareau, onde se originou a cidade. Fonte: Google Earth Pro ,2017.



Imagem 31: Vista superior do Cais e o Casario, no entroncamento do rio Vermelho e do Córrego Arareau, onde se originou a cidade. Fonte: Google Earth Pro ,2017.

chal Rondon, e, após a expansão urbana da cidade, com a criação de vários loteamentos distantes do núcleo central, aquela área se tornou esquecida, e, durante décadas ficou apagada e vista com maus olhos pela população, tornando-se evidente seu abandono pelo poder público e o total descaso com o local. Durante a década de 1990, era visível o descaso e descuido do seu conjunto arquitetônico, como pode ser visto na sequência de imagens ao lado, que mostram o Casario nas décadas de 1950, 1970 e 1990, respectivamente.

O Casario Marechal Rondon é formado por um conjunto de casas geminadas construídas às margens do rio Vermelho, a partir da década de 1930. Localiza-se nas proximidades do ponto onde atracava a balsa, que era a única alternativa para a travessia do rio Vermelho até o ano de 1953, simbolizando a primeira referência para os que chegavam à cidade.

A primeira casa do conjunto do Casario foi uma modesta casa construída pelo balseiro Inácio Pereira em 1930. A construção dessa casa à margem do Rio Vermelho, ocorreu a fim de facilitar a manipulação da balsa e facilitar o trabalho e manuseio da mesma. Era uma casa de pau-a-pique com estrutura muito simples e que, com o passar do tempo, foi gradativamente sendo reformada; novas casas foram construídas em anexo, formando hoje o que se apresenta como Casario. Em 1940, a referida casa foi vendida ao Sr. Moisés Cury, que montou o primeiro e único comércio do vilarejo, conhecido na época como "bolicho".

De acordo com Rosalina (2006, p.13), este comércio era a primeira parada dos viajantes que chegavam cansados e com fome devido às desconfortáveis viagens, e o Sr. Moisés Cury demonstrava muita hospitalidade aos que ali chegavam, pois servia almoço, jantar e oferecia aposentos para descanso. Pelo fato de ser frequente a ocorrência de enchentes que impossibilitavam a balsa de trabalhar - e acabavam por ilhar os viajantes - o Sr. Moisés também alojava essas pessoas em sua residência, com acomodações simples.







Imagens 32, 33 e 34: Casario da Avenida Marechal Rondon nas décadas de 1950, 1970 e 1990. Fonte: Núcleo de Documentação Histórica Otávio Canavarros do Departamento de História/ICHS/CUR/UFMT.

Com o passar do tempo e com a emancipação política de Rondonópolis em 1953, a cidade passou a receber um fluxo maior de pessoas, e é possível perceber os primeiros sinais de ampliação do que viria a ser um conjunto de casas, e nos dias atuais, o Casario Marechal Rondon. Dessa forma, houve a ampliação dos cômodos na propriedade do Sr. Moisés Cury por uma questão de sobrevivência, visto que o comércio encontrava-se em crise, e a alternativa foi locação desses cômodos construídos. O proprietário foi construindo casas lado a lado, mas o material era o adobe, mais resistente que pau-a-pique. As primeiras casas foram construídas na Av. Marechal Rondon, e, a partir de 1970, ele construiu as da Av. XI de Novembro, completando o formato em "L" do Casario, totalizando um conjunto de vinte e quatro casas.

A construção era simples, baixa, pouco arejada, e era alugada por preços acessíveis para a população de baixa renda. Sua localização era atrativa, e, mesmo sem condições de reformá-lo, o Casario continuou a ser utilizado para aluguel até o ano de 2003. Ele sempre foi um local que abrigava pessoas de baixa renda, e, como apresentava uma estrutura não conservada, o valor do aluguel cobrado possibilitava que pessoas de pouca remuneração morassem no local (ROSALINA, 2006, p.16).

Em 2003 foi feita uma proposta por parte da poder municipal à Srª. Terezinha Cury, mulher do Sr. Moisés Cury, já morto, de revitalização do Casario. Depois de algumas negociações entre a Prefeitura e ela, em 2004 o Casario recebeu investimentos para realização do projeto de revitalização da área. Em 10 de dezembro de 2004 houve a inauguração do Casario enquanto local de lazer da cidade de Rondonópolis, reforçando a importância histórica e cultural daquele espaço, conjugado ao intuito de se criar oportunidades para o desenvolvimento do turismo cultural, relacionadas a artesanato e gastronomia. De acordo com Almeida:

> Os arquitetos procuraram manter o original, inclusive as telhas que faltaram... No piso, usou-se tijolinho em todos os ambientes; o madeiramento só foi trocado onde realmente poderia causar riscos aos visitantes. Já na parte moderna: pátio, palco e calçadas foram utilizadas paralelepípedos, com jardinagem ao redor. O moderno dando harmonia ao antigo. (ALMEIDA, 2004, p.46)

Os inquilinos que moravam no local foram indenizados e se mudaram, e suas antigas residências foram substituídas por lanchonetes e lojas de artesanato. O projeto priorizou a restauração, mantendo o que fosse possível da construção original do edifício. Em alguns locais foram mantidas paredes sem reboco, deixando à monstra o material utilizado na época da construção. No interior dos ambientes o piso foi todo refeito em tijolinho, além disso, as telhas danificadas foram substituídas por outras de construções antigas de outros locais da cidade. Diante desse processo, o Casario ficou na responsabilidade da Prefeitura Municipal, mas sob coordenação de uma ONG denominada "Força da gente".

Segundo Andrade (2008, p.12), diante de mudanças administrativas do município, o espaço ficou relegado a segundo plano, e gradativamente, foi sendo desativado. Problemas relacionados a gestão do espaço surgiram, devido à ausência do empenho do poder público na manutenção de uma administração efetiva no local. O fato da ausência de um esquema de segurança

o inseriu num cenário de abandono e depredação por parte de vândalos. Diante disso, em 2008 foi feito uma reforma a qual constituiu-se no gradeamento do Casario e em uma reestruturação administrativa. Além disso, a fim de fomentar a proposta do Casario como espaço turístico e cultural, a Prefeitura investiu na construção e inauguração do Parque das Águas, o qual situa-se ao lado do Casario, e que também faz parte da área de intervenção deste projeto, e, portanto, será melhor abordado no capítulo V.

Vale ressaltar que nestes processos anteriores, o Casario não foi desapropriado pela Prefeitura, sendo apenas alugado para ser utilizado como espaço cultural da cidade. A propriedade permaneceu privada e pertencente à família Cury até o ano de 2013, sem contar com qualquer tipo de acautelamento ou proteção cultural. Desde 1998 tentavam-se por parte do poder público o tombamento do Casario, mas, somente no ano de 2013, esse fato foi consolidado.

Imagem 35: Vista aérea do Casario posterior a sua revitalização em 2004. Fonte: Matusalém Teixeira, 2004.







Portanto, em 2013, o Casario foi comprado pela Prefeitura e tombado a nível municipal. Antes do tombamento, ainda em 2013, ele passou novamente por um processo de revitalização, a qual a estrutura do edifício não sofreu modificações, sendo todos os telhados restaurados, com as telhas lavadas e resinadas. Todos os banheiros das casas foram retirados, permanecendo ainda apenas em duas casas, sendo que houve a construção de banheiros públicos na área externa. Existia um coreto na parte central externa, o qual foi removido. Além disso, as instalações elétricas e hidráulicas foram revisadas, e houve também a pintura de todo o conjunto.

Portas e janelas foram envernizadas, e todas as casas receberam forro uniforme de madeira e cobertura de manta térmica de alumínio para eliminar as goteiras. Foi realizado também a manutenção do calçamento de pedras. Na parte externa, nas margens do rio Vermelho, houve algumas reformas, como pode ser visto na imagem 37. Na época da revitalização, a proposta era a ativação da localidade em um estilo tradicional, com foco para questão turística, com o estabelecimento de grupos de artesanatos e restaurantes nas antigas casas geminadas, fato que permanece até os dias atuais. Desde então o Casario vem sendo administrado pela Secretaria Municipal de Cultura de Rondonópolis, que possui sede no próprio Casario.

É importante salientar que o processo de tombamento do Casario foi feito por um decreto municipal e que o edifício não possui um dossiê de tombamento. Após várias procuras e contatos com a Secretaria de Cultura e com vereadores, constatou-se que foi feito apenas uma lei municipal de patrimonialização do bem. Portanto, não existe um documento que o descreva minuciosamento, nem mesmo diretrizes de proteção e intervenção.

Imagens 36 e 37: Reestruturação arquitetônica do edifício, e reformas na parte externa do Casario (no Cais), respectivamente, em 2012.Fonte: Gazeta MT, 2012.



Imagem 38: Vista aérea do Cais de Rondonópolis, observando no primeiro plano o Cais do rio Vermelho, ao fundo a área do Casario e do Shopping Popular, e mais à direita o Parque das Águas. Fonte: RonDrones, 2016.

Diante do exposto, percebe-se que o valor histórico cultural do Casario é inquestionável, por se tratar de uma das primeiras construções da cidade e um marco de seu início. O local foi ponto de apoio às pessoas que começaram a povoar a cidade, era uma zona portuária e única forma de acesso ao Povoado do Rio Vermelho.

Porém, de fato, antes da primeira restauração em 2004, a população em geral não o reconhecia como patrimônio cultural. Após a restauração feita – e certamente uma maior divulgação dos conceitos relativos ao patrimônio cultural e a importância de sua conservação pelas mídias - ele começou a ser reconhecido e valorizado como um importante ponto de referência para a história do município e um marcante ponto turístico da cidade, tornando-se uma opção de lazer, fortalecendo sua identidade cultural e aguçando a busca da população em conhecer a história e a importância desse espaço para Rondonópolis.

Sem dúvida, o Casario e a região do porto anexa são importantes para o Patrimônio Histórico e Cultural de Rondonópolis, pois são Lugares de Memória. A construção das casas geminadas e sua relação com o rio Vermelho e com o uso da balsa materializam a constituição histórica do município de Rondonópolis, do Estado Mato Grosso e do Centro-Oeste, sendo um importante marco histórico da colonização do Centro-Oeste.

Atualmente, o Casario Marechal Rondon vem se tornando um dos mais atrativos lugares de lazer de Rondonópolis, junto com outras obras concluídas posteriormente na região do Cais. Desde 2010, ele compõe a paisagem do Complexo do Cais do Rio Vermelho junto com o Parque das Águas e o Mercado Popular (imagem 38, localizada ao lado), que também fazem parte da área de intervenção desse trabalho, que será abordada especificamente no capítulo V.

INTERVENÇÕES SOBRE O PATRIMÔNIO URBANO

Intervenções em áreas históricas ou mesmo a seleção de determinado bem, para definição de ações ou modelos de intervenções, dependem de políticas públicas relacionadas a gestão do patrimônio cultural. Muitas vezes essas ações referentes à gestão são ameaçadas e se tornam ineficazes devido aos impasses existentes no campo das intervenções, advindos, sobretudo, das dificuldades diante da existência de posturas diferenciadas em relação a esses bens, bem como "a não absorção real no país do conceito contemporâneo e ampliado do patrimônio" (CASTRIOTA, 2009, p.153), que acabam por refletir negativamente na escolha das estratégias utilizadas, comprometendo assim o espaço urbano.

Na contemporaneidade, as direções referentes ao patrimônio cultural vem se baseando cada vez mais numa intensificação dos usos econômicos dos bens patrimoniais que fortalecem a exploração do turismo e do consumo cultural nas cidades. Concomitantemente, vem surgindo a participação deliberativa de novos agentes nos processos referentes às políticas públicas, instrumento importante para um maior diálogo entre a sociedade, profissionais de diversas áreas e o poder público e privado. Nesse sentido, para se compreender as tendências vinculadas as gestões atuais de patrimônio cultural, faz-se necessário um estudo das perspectivas de preservação existentes.

Castriota (2009, p.154) destaca quatro modelos de gestão do patrimônio cultural ao longo da história das ações políticas implementadas nesse campo: o modelo tradicional de preservação; a conservação integrada; reabilitação urbana e governança deliberativa. Esses modelos são também analisados por Starling (2012, p.93), a partir das seguintes variáveis: concepção de patrimônio cultural, tipo de objeto, marco legal, atores envolvidos, ações desempenhadas, profissionais envolvidos, beneficiários e consumo de bens culturais.

O primeiro modelo analisado por Castriota (2009, p.155-158) é o da preservação, que, segundo o autor, possui um caráter imobilista e que protege basicamente o objeto isolado, como edificações e artefatos individuais. Sua proteção só é assegurada se seu valor estético e/ou histórico estiver relacionado à cultura erudita – considerada excepcional e única merecedora de reconhecimento e preservação - sendo em geral derivada de segmentos sociais dominantes. Relaciona-se o ato de preservar diretamente ao de "tombar": o tombamento é um instrumento legal introduzido no Brasil na década de 1930 e que permanece até os dias atuais, quase como a única ação de proteção e preservação realmente efetiva no país. Starling, concorda com os argumentos de Castriota, e comenta:

> Essas políticas tiveram impactos bastante limitados sobre o seu objeto de intervenção, já que estavam focadas na manutenção do bem dentro de suas características originais e na minimização dos danos eventualmente causados por empreendimentos impróprios nas proximidades das edificações construídas. Tratava-se (...) de uma estratégia de congelamento do tempo do passado ou da criação de museus a céu aberto. (STARLING, 2012, p.93)

Neste modelo, as ações de preservação apresentam os órgãos estatais como os grandes protagonistas e atuantes na gestão do patrimônio cultura, atuando nos critérios para seleção de bens para tombamento. Os profissionais envolvidos nessas políticas são basicamente arquitetos e historiadores que atuam centrados na fiscalização e nos aspectos técnicos da restauração e da conservação dos bens patrimoniais. Starling (2012, p.94) afirma que os principais beneficiários são principalmente aqueles oriundos dos segmentos sociais mais abastados e com elevada formação educacional e cultural, como monarcas, nobres, clero, a nascente burguesia, cientistas e artistas, para os quais os monumentos e bens patrimonializados faziam algum sentido.

Percebe-se portanto certa elitização do consumo aos bens patrimoniais: os que eram considerados com valor patrimonial se integravam a coleções, arquivos, bibliotecas e museus, não interessando a população local, com exceção dos monumentos e demais edificações dispostos no espaço urbano. O fato é que o modelo de preservação apresenta limitações vinculadas a relação do bem preservado com a cidade. De acordo com Starling (2012, p.106): "A fruição do patrimônio se restringe às visitas a monumentos e exposições públicas". O monumento é tido como objeto estético isolado a se preservar, sem considerar questões de entorno, sociais, ambientais, e principalmente vinculadas a seu desenvolvimento econômico.

O segundo modelo, conforme é abordado por Castriota (2009, p. 158-165), se refere a ideia de conservação. A noção de patrimônio cultural sofre modificações, no sentido de ampliar o reconhecimento e valorização de outros grupos e componentes sociais. A cultura erudita deixa der ser enaltecida única e exclusivamente como referência de patrimônio, dando lugar às manifestações populares e à cultura de massa. Além disso, o patrimônio arquitetônico, até então visto como objeto histórico isolado e limitado, sofre ampliação em relação aos seus conceitos: insere-se no campo patrimonial os conjuntos arquitetônicos, a arquitetura vernacular, a arquitetura rural, como também o ecletismo, o Art Nouveau e até produções mais contemporâneas.

Destaca-se a preocupação com o entorno e com os significados, e a consequente concepção contemporânea de "patrimônio ambiental urbano", que se desvincula totalmente da visão tradicional anterior, e que defende um olhar integrado aos diversos componentes da cidade. Dessa forma, torna-se necessário a percepção das relações que os bens naturais e culturais apresentam entre si, e como o meio ambiente urbano é fruto dessas relações. A conservação baseia-se na inevitabilidade da mudança e na ampliação dos valores históricos e estéticos para valores culturais e urbanos, conforme destaca Starling:

> O simples tombamento de edificações ou conjuntos urbanos dá lugar às ações que visam conservar o equilíbrio da paisagem urbana e natural. Os diversos elementos da cidade – lotes, edificações, ambiência urbana, perfil histórico, usos e paisagem natural – devem estar inter-relacionados de forma a resguardar a qualidade de vida e as possibilidades de desenvolvimento do homem. O objeto da política muda, passando de monumentos isolados para grupos de edificações, paisagens urbanas e aos espaços públicos. (STARLING, 2012, p.94-95)

A partir da citação acima, tem-se o patrimônio ambiental urbano como uma estrutura complexa e dinâmica, de significado cultural, e que não deve ser protegida fundamentada apenas em ações de tombamento. As políticas de conservação eliminam a ideia de "monumentos excepcionais e isolados", levando em consideração o entorno e o zoneamento urbano, criando assim áreas de conservação. Surge o conceito "conservação integrada", que é proposto na Declaração de Amsterdã, em 1975, para se referir à necessidade da conservação ser pensada como um dos objetos centrais do planejamento urbano e regional (STARLING, 2012, p.96). Integram-se, assim, as políticas de conservação relacionadas à gestão do patrimônio cultural às ações de planejamento do espaço urbano. Nesse sentido, em prol do patrimônio, além de arquitetos e historiadores, acrescentam-se às equipes de trabalho, o planejador urbano.

Neste modelo, as políticas de conservação também possuem o Estado como fomentador, mas agora as ações se dão de forma menos localizadas, mais abrangente e vinculadas ao controle e regulamentação das áreas de conservação e de usos delimitadas. O zoneamento do espaço urbano e as intervenções sobre o mesmo permitem a maior utilização e acesso aos bens patrimoniais por meio da população. Em contrapartida, essas políticas tem efeito de caráter segregador sobre o espaço, à medida em que estimulam a valorização imobiliária e econômica dessas áreas, comprometendo assim população residente do local. Esses efeitos tornarão ainda mais perceptível no próximo modelo que será abordado.

O terceiro modelo se refere à reabilitação do patrimônio urbano. Castriota (2009, p.167) aponta que essa perspectiva se constitui a partir do aumento e desenvolvimento da função econômica das áreas protegidas. O autor afirma que "as políticas de patrimônio não se limitam mais a apenas formular estratégias de controle para áreas a serem conservadas, mas passam a traçar estratégias amplas para o seu desenvolvimento, que partem exatamente de seu caráter de áreas conservadas". Assim, anexo às políticas e características já existentes no modelo anterior, inclui-se nas estratégias de controle e desenvolvimento, aspectos funcionais das áreas e seu uso econômico.

As inovações mais perceptíveis em relação a esse modelo estão relacionadas aos agentes e profissionais envolvidos na gestão dessas políticas dos bens patrimoniais. Inclui-se a diversidade das áreas profissionais, como antropólogos, educadores, profissionais do turismo, produtores culturais, gestores, etc. Além disso, o Estado continua como articulador diante das políticas intervencionistas, entretanto, surge a parceria com a iniciativa privada e a articulação desses órgãos com diversos segmentos sociais. A iniciativa privada surge com função de financiar a recuperação de áreas degradadas da cidade.

> No modelo de reabilitação, o Estado vai deixar de desempenhar um papel negativo, de apenas impor restrições às descaracterização, e passa a articular projetos de desenvolvimento para as áreas a serem preservadas/conservadas/revitalizadas. (CASTRIOTA, 2009, p.167)

O marco legal da política de reabilitação passa por modificações em relação aos modelos anteriormente descritos, não se tratando mais da demarcação de áreas de conservação, mas de uma ampla ação de articulação de projetos de desenvolvimento para essas áreas, o que admite uma série de ações administrativas e um complexo instrumento legal que fundamenta essa nova conjuntura, envolvendo ações como reabilitação, revitalização, monumentalização, lógica de mercado, etc (CASTRIOTA, 2009, p.171).

Para Starling (2012, p. 97-99), as políticas de reabilitação do patrimônio urbano vêm comprometendo a dinâmica urbana natural das cidades, à medida que, as ações vinculadas a esse modelo, assumem formas de intervenções direcionadas para transformação do patrimônio histórico em mercadoria, para o consumo cultural. Dessa forma, essas intervenções geralmente envolvem processos de gentrificação, em alguns casos, transformando lugares degradados em espaços com novos usos: espaços de lazer e entretenimento para a população e habitação voltada para parcela populacional mais abastada. A nova função dessa área adquire usos segregadores e elitizados, e em muitos casos para sua reabilitação faz-se necessário processos de esvaziamento da população residente do local.

Mas, apesar dos efeitos negativos apontados por Starling, vale ressaltar que esses aspectos "não contribuem necessariamente para o esvaziamento do sentido público desses espaços" (STARLING, 2012, p. 99). Portanto, é fato que as intervenções relacionadas ao modelo de reabilitação sobre o espaço urbano atingem um maior número de pessoas e proporcionam maior acesso e possibilidades de utilização do espaço ao público, beneficiando o cidadão. Entretanto, concomitantemente a esse processo, há uma enorme valorização econômica e imobiliária das áreas trabalhadas, podendo obter um viés segregador e excludente, o que acaba por fazer com que os maiores beneficiados sejam os empresários dos empreendimentos imobiliários e da indústria cultural e turística.

Diante da complexidade do panorama das políticas públicas de gestão do patrimônio, de seus conflitos e da ampliação da concepção de patrimônio no decorrer do tempo, os modelos de gestão buscam um processo progressivo de integração entre Estado, sociedade e o poder privado. Tem-se o importante papel do cidadão diante dos projetos urbanos e de intervenção sobre o patrimônio urbano. É a cidade como construtora de cidadania. Nesse sentido, Starling (2012, p. 99-104) aponta um modelo que denomina governança participativa e deliberativa. Esse modelo é tido como promissor pelo fato de propor o equilíbrio de funções entre o público e privado, bem como o diálogo com vários segmentos da sociedade e a articulação com novos atores para discussão e debate de políticas públicas.

A gestão deliberativa em relação ao patrimônio cultural é assegurada a partir da participação cidadã em fóruns de debates sobre as políticas culturais e urbanas, como conselhos, congressos, etc. O fato é que, quanto maior a atuação popular nessas atividades, maior será o potencial de democratização das decisões aprovadas referentes aos bens patrimoniais, e, portanto, menor serão os problemas relacionados à desigualdade, gentrificação, segregação, etc. O cidadão comum se beneficia à medida que coloca em curso sua visão de usuário da área de determinado espaço urbano que sofrerá intervenções relacionadas às políticas públicas de gestão do patrimônio, por exemplo.

Esse modelo é uma tendência atual que começa a ser garantida a partir da implementação do Estatuto da Cidade, e que amplia as relações entre governo e sociedade, voltando-se a prover cada vez mais uma cidade acessível e democrática. É uma nova perspectiva que propõe políticas públicas de patrimônio nas quais as cidades se articulam com novos agentes: além dos profissionais citados nos modelos anteriores, acrescenta-se ONGs, grupos religiosos e culturais, comunidades diversas, esses influenciando diretamente na elaboração, discussão e decisão relacionadas às ações a serem realizadas, assegurando assim uma cidade mais igualitária para todos. Esse modelo de gestão vem ganhando força nas últimas décadas e posiciona os cidadãos num papel central nesses espaços participativos e, consequentemente, contribui para a implementação de alternativas de mobilização popular ao redor de questões específicas da realidade local.

IV

ESTUDOS DE CASO

Como as áreas portuárias e os espaços à margens d'água vêm sendo alvos de interesse público e privado em diferentes partes do mundo, percebe-se que seus recursos vêm rompendo as barreiras e propiciando novos usos, formando assim novas paisagens nas bordas aquáticas a partir de intervenções variadas. Dentre algumas intervenções que foram estudadas, inclusive relativas também à orlas marítimas, tomou-se para o estudo de caso algumas que se mostraram mais interessantes, relativas a gestão do espaço, bem como a relação e importância histórica que essas áreas apresentam em sobre a cidade. Diante disso, serão apresentadas a seguir, as intervenções nas orlas fluviais de Corumbá, de Belém e de Piracicaba.

RECUPERAÇÃO DA ORLA FLUVIAL NA PORTA DE ENTRADA DO PANTANAL, CORUMBÁ, MATO GROSSO DO SUL

A cidade de Corumbá, conhecida como capital do Pantanal, por ser uma das principais porta de entrada ao bioma, situa-se no estado do Mato Grosso do Sul, mais precisamente às margens do rio Paraguai, junto à fronteira da Bolívia. A cidade sempre esteve vinculada ao rio, que por séculos foi sua única forma de acesso. Fundada no fim do século XVIII, por volta de duzentos anos esteve ligada ao domínio das rotas navegáveis e à livre navegação pela rede hidroviária do Prata, sendo que, somente em meados do século XX o rio deixou de ser a única forma de acesso à cidade. O conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico de Corumbá foi tombado em 1993. De acordo com Bonduki:

> Fluvial por excelência, Corumbá tem na orla o elemento mais marcante da sua paisagem. Como muitos outros núcleos fundados pelos portugueses, sua estrutura urbana se divide entre cidade baixa e alta. Na rua do Porto, às margens do rio Paraguai, instalaram-se os edifícios para estocagem e armazenagem, próximos ao prédio da Alfândega. Na parte alta, foram construídas as principais casas comerciais, assim como as residências dos bem-sucedidos negociantes. (BONDUKI, 2010, p.127)

Assim, é fato que a orla é considerada uma área importante e valorizada da cidade, fazendo parte da identidade do cidadão que reside ali. Diante disso, em 2012, o Programa Monumenta promoveu uma intervenção de qualificação da orla fluvial, que se tornou uma grande área pública, estruturada para uso tanto da população local quanto dos turistas. A intervenção buscou proporcionar a construção um espaço aberto de lazer a população, bem como requalificar as instalações portuárias por meio da construção de acessos que oferecem maior conforto aos usuários e condições de segurança às embarcações, visto que, por ser considerada Capital do Pantanal, a cidade se estabelece como ponto de partida de excursões fluviais ao bioma ecológico, sendo frequente a estadia de turistas na cidade para passeios e pescarias pelo Pantanal.

O Programa Monumenta do IPHAN é uma iniciativa governamental do campo da política de patrimônio cultural e urbana, baseada em intervenções na perspectiva de qualificar os espaços públicos dos núcleos históricos e de gerar impactos – econômicos, urbanos, sociais e culturais – para garantir a sustentabilidade do processo de preservação, ou seja, para criar bases concretas que possam permitir o desenvolvimento destas cidades com respeito ao seu patrimônio, a ser protegido e incorporado a vida urbana.



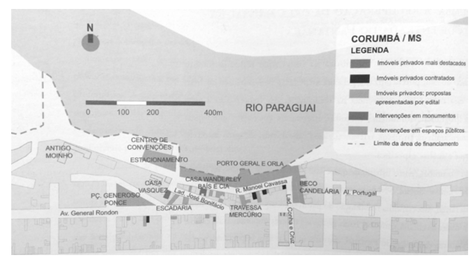
Imagens 39 e 40: Antes e depois da intervenção do Programa Monumenta, na orla fluvial de Corumbá, 2012. Fonte: BONDUKI, 2010, p.126.

De acordo com Bonduki (2010), "o projeto da orla é considerado singelo, mas responde adequadamente às necessidades e demandas de qualificação do espaço público que os novos usos exigem". Dessa forma, a área decorrente da intervenção foi criada a partir da construção de um aterro, que reconfigurou a orla, gerando um grande espaço público linear. A partir da análise das imagem 39, antes da intervenção, percebe-se a inexistência de pavimentação às margens do rio, sendo impossível o aproveitamento dessa área para o desenvolvimento de atividades de lazer e cultura, o que comprometia também a integração do rio com a cidade e a população.

Portanto, houve a pavimentação do espaço urbano junto ao porto, que adquiriu formato orgânico e irregular, formado por um caminho público que se desdobra em pequenas praças dispostas ao longo da costa. O calçamento foi alargado, recebendo pavimentação em elementos de concreto coloridos. A área de intervenção também recebeu nova iluminação e mobiliários urbanos, antes inexistentes no local. Os bancos implantados são simples lajes de concreto, sem encontro e apoiadas em bases sólidas de alvenaria, como pode ser visto na imagem 44. A inserção de tratamento paisagístico e de caminhos que conectam os espaços abertos dispostos ao longo da orla fluvial foi primordial para o sucesso do projeto de qualificação da área, assegurando a apropriação do local por parte dos usuários.

Embora a intervenção se concentre na orla, a fim de priorizá-la, houve a reabilitação de alguns edifícios e espaços públicos. Merece destaque a restauração da Casa Wanderley e Baís – casarão de grande dimensão tido como referência arquitetônica da cidade- sendo transformada em Museu da História do Pantanal, e também da Praça Generoso Ponce, grande terraço localizado na cidade alta e ponto privilegiado para observação da paisagem formada sobre o rio Paraguai. Além disso, houve uma grande preocupação com a integração da cidade baixa com a cidade alta, como aponta Bonduki:

Imagem 41: Planta da intervenção na orla de Corumbá. Fonte: BONDUKI, 2010, p. 126.

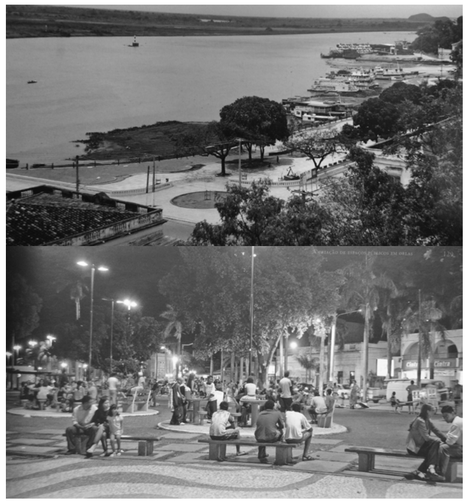


O tratamento urbanístico que receberam as principais ligações entre as duas partes da cidade, como escadarias e travessas, valoriza a intervenção na orla, que, assim, fica conectada ao restante do núcleo histórico. Becos e escadarias (...) antes caminhos estreitos, pouco convidativos, tiveram seu calçamento recuperado e se tornaram seguros, como verdadeiras extensões das obras realizadas junto à orla. (BONDUKI, 2010, p.130)



Imagem 42: Vista da escadaria de ligação entre a cidade baixa e a Praça Generoso Ponte. Fonte: BONDUKI, 2010, p. 126.

A área é frequentemente ocupada por visitantes, por comerciantes ambulantes relacionados a atividades informais, além de ser intensamente apropriada pelos moradores da cidade para desenvolvimento de atividades de recreação, lazer e manifestações culturais. Percebe-se que os melhoramentos vinculados a intervenção da orla consolidaram a área como o principal espaço público corumbaense, qualificando o espaço urbano de maneira benéfica tanto urbanisticamente e paisagisticamente. Entretanto, a qualificação por si só não garante o desenvolvimento econômico local, sendo necessário agregar novas atividades que demandem a utilização das edificações históricas preservadas e estimulem a permanência de visitantes por mais tempo, gerando assim uma dinamismo econômico à cidade, advindo, sobretudo, do turismo.



Imagens 43 e 44: A área pública criada junto à orla passou a ser intensamente utilizada pela população para atividades de lazer, recreação, convivência e eventos culturais. Fonte: BONDUKI, 2010, p. 128.

FELIZ LUSITÂNIA E ESTAÇÃO DAS DOCAS, BELÉM, PARÁ

Belém situa-se nas margens da baía de Guajará, na foz do rio Guamá, a cerca de 100 km do Oceano Atlântico. A cidade nasceu e se desenvolveu as margens desse rio e foi colonizada nos moldes do urbanismo português, o que ocasionou certa segregação do conjunto urbano edificado em relação ao curso d'água (KILASS, 2006, p. 106). Nesse sentido, no período entre 1996 a 2000, na tentativa de reintegração do rio em relação a cidade, foi realizado um conjunto de revitalizações de três áreas do sítio histórico de Belém, localizados à beira-rio e na área central da cidade, sendo eles denominados: Mangal das Garças. Conjunto Feliz Lusitânia, Estação das Docas. O Mangal das Garças é um projeto que ainda se encontra inacabado, e que vai ser constituído de um parque ambiental localizado às margens do rio Guamá.

O porto de Belém, operando desde o início do século XX, passa a ser considerado obsoleto a partir de 1990 diante das novas demandas econômicas mundiais. Inicia-se então certo desuso do cais portuário e a consequente ociosidade de alguns espaços próximos da zona portuária, coincidindo com a área central da cidade: grandes armazéns, estruturas espacialmente significativas e outros edifícios de importância histórica e arquitetônica passam a ter utilização reduzida. Nesse sentido, surge a necessidade de uma intervenção na região da orla de Belém, com a finalidade de retomada e apropriação do uso desse espaço, seguida de uma nova utilização das características do seu centro, visando a revalorização de edifícios e lugares.

Devido a sua representatividade histórica, o conjunto das instalações portuárias é tombado pela instância estadual do Pará de preservação do patrimônio histórico e artístico (DPHAC), sendo que, o centro histórico de Belém é tombado a nível municipal.

Segundo Ponte (2004, p.25), a demanda pelo acesso à orla e pelo retorno ao aproveitamento das qualidades do centro antigo da cidade fomentaram a intervenção na orla fluvial de Belém. As intervenções se caracterizam pelo apelo arquitetural, urbanístico e paisagístico, vinculado à formatação da "identidade cultural" local, com o intuito de proporcionar um lugar público para os usuários, com atrativos culturais e de lazer, mas sempre considerando a dinamização econômica e a política do turismo.

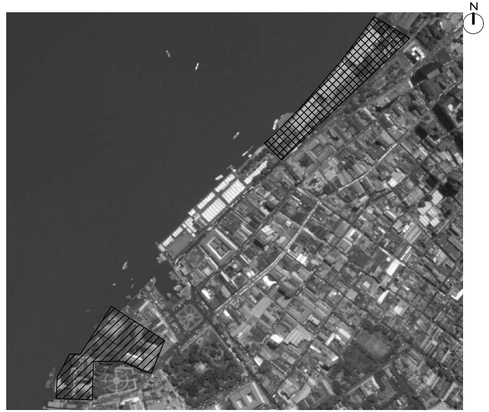


Imagem 45: Planta de localização das áreas dos conjuntos revitalizados em belém. Fonte: Google Earth Pro, 2017. Organização: Autora, 2017.

Para melhor compreensão a relação da intervenção com a sociedade, tem-se:

> O projeto de devolução da orla pretende modificar o espaço construído para reorganizar os usos do solo (e os fluxos de pessoas), em direção a um espaço de contemplação, amenidades, lazer e consumo. Ao garantir o acesso ao rio e à baía, para que os habitantes da cidade contemplem o espaço, os projetos parecem induzir que a democratização à orla deve ser uma tendência. Uma vez em curso, os projetos de intervenção modificam a relação entre a sociedade e o recurso natural, na medida em que promovem a desobstrução visual e garantem maior acessibilidade ao rio, à baía e à porção de cidade às suas margens. (PONTE, 2004, p.130)

O conjunto Feliz Lusitânia encontra-se no sítio onde se deu o iniciou da cidade, hoje conhecida como Praça Frei Caetano Brandão, antigo Largo da Sé. É composto por um grupo de quatro edifícios de elevado valor histórico, sendo exemplares arquitetônicos do século XVIII, os quais sofreram restauração e novos usos, relacionados a fins culturais e de lazer, sendo eles: o Forte do Presépio (transformado em museu), o antigo Hospital Militar (atualmente chamado de Casa das Onze Janelas, reciclado em espaço cultural e gastronômico, onde foi instalado um bar e restaurante), e o conjunto da Igreja de Santo Alexandre (convertida em teatro e usada para cerimônias religiosas em geral) e do Palácio Episcopal (onde atualmente funciona o Museu de Arte Sacra, além da administração do complexo). Em anexo, um casario colonial que comporta lojas diversas, uma casa de recepções e a sede do Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural (DPHAC) do Estado.



Além destes edifícios, alguns espaços públicos sofreram intervenção, constituindo áreas de convivência e passagem entre os prédios do complexo e a praça. Vale ressaltar que o que assegura a integração entre esses edifícios são espaços amplos e abertos que receberam forte tratamento paisagístico. Kliass (2006, p. 106), afirma que o "o tratamento paisagístico dos diversos espaços abertos externos, internos e intermediários foi sendo realizado em etapas; cada uma delas tem um caráter específico, mas o conjunto é mais do que apenas um somatório", e também que "nesses empreendimentos,o papel do paisagismo foi de colaborar em cada intervenção, propondo elos de conexão e coerência entre as várias intervenções". O passeio beira-rio é quem garante a interligação de todos os espaços, passando pelo forte e pelos terraços da Casa das 11 janelas,como pode ser visto na imagem 48.



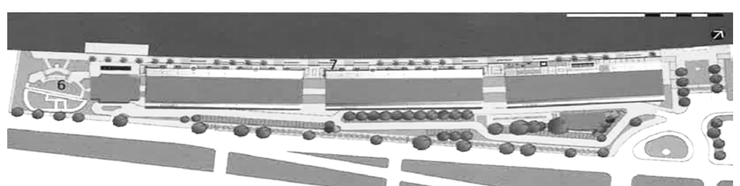
Imagem 46: Vista do Complexo Feliz Lusitânia. Fonte: Google Imagens,2017. Imagem 47: Vista do passeio beira-rio. Fonte: KLIASS, 2006, p.109.



1. Casa das 11 Janelas
2. Forte do Presépio
3. Museu de Arte Sacra
4. Passeio beira–rio
5. Esplanada
6. Praça da Memória
7. Estação das Docas

A Estação das Docas se encontra na sequência do conjunto Feliz Lusitânia, após a praça do Açaí, o Cais e o Mercado. Nesse trecho, composto por quatro galpões metálicos pré-fabricados do início do século XX e logo a frente um calçadão a beira-rio, o porto foi desativado e os antigos galpões portuários foram reciclados e receberam novos usos relacionados a atividades de comércio, lazer e cultura. O projeto conta em seu interior com pequenas praças, lojas diversas, restaurantes, bares, um teatro-auditório, uma pequena estação de embarque fluvial e um salão de exposições e festas. Segundo Kilass:

> O projeto paisagístico definiu dois momentos. Na conexão com os equipamentos está a praça da Memória, onde foram encontrados remanescentes das primeiras edificações da cidade, revalorizados com tratamento paisagístico do sítio arqueológico. Na sequência, desdobram-se linearmente o calçadão beira-rio, situado entre os galpões e a baía, onde está um atracadouro flutuante. Ali, o antigo piso de paralelepípedos de granito foi mantido, agora intercalado com faixas que diferencias as áreas de estar adjacentes aos galpões das áreas de circulação, do mirante criado pelo novo guarda-corpo, sobre o qual se pode debruçar para apreciar a paisagem naval; os elementos de proteção (gradis, frades) têm desenho concebido com base na releitura de elementos náuticos, cujo caráter comparece também na manutenção ao longo do passeio dos antigos guindastes do porto, agora atuando como elementos escultóricos. (KILASS, 2006, p.112)



Imagens 48 e 49: Plantas Feliz Lusitânia e Estação das Docas, respectivamente. Fonte: KLIASS, 2006, p.111.







Como a maioria dos projetos de revitalização nos dias atuais, o conjunto dessas intervenções foram realizadas por iniciativa da Secretaria de Cultura do Governo do Estado do Pará com parcerias privadas, visando uma dinamização econômica integrada a uma política turística que atraísse visitantes de outros locais do pais, e, portanto, no intuito de que essas áreas fossem cartão postal do Estado do Pará. A lógica empresarial incorporada à gestão da cidade nos projetos de intervenção do patrimônio cultural expressa claramente uma forte preocupação estética relacionada a tratamentos arquitetônicos e paisagísticos, de forma a tornar essas áreas supervalorizadas, fonte de renda e lucro, trazendo muitas vezes para o local ações de gentrificação. A elevação de preços de alugueis e a elitização de atividades culturais, ocasiona a expulsão da grande parte da população de baixa renda do local, tornando-se local de permanência de um grupo mínimo específico. A Estação das Docas, por exemplo, é comparada por Ponte (2004, p.101) à um shopping center, por ambos apresentarem um funcionamento muito parecido, principalmente ligado ao setor de serviços, sendo esta considerada uma solução dada pelo Estado contemporâneo a problemas urbanos de longa data, como a revitalização dos centros antigos.

Imagens 50, 51 e 52: O desenho dos bancos e do guarda corpo e a presença dos guindastes marcam o caráter do passeio na orla de Belém,2012. Fonte: Google Imagens, 2017.

REQUALIFICAÇÃO ÀS MARGENS DO RIO PIRACICABA, PIRACICABA, SÃO PAULO

Ao longo dos últimos 40 anos a cidade Piracicaba visa a reaproximação com amplo trecho de sua orla e vem trabalhando a fim de garantir uma requalificação da área a beira-rio. O complexo de intervenção se encontra localizado nas duas margens do Rio Piracicaba, na área central da cidade, sendo composto das áreas denominadas: Área de Lazer do Trabalhador, Parque da Rua do Porto, Rua do Porto, Avenida Beira Rio, Bosque do Engenho, Engenho Central e Parque do Mirante. Para compreensão das propostas e dos processos de intervenção dessa grande área, iniciadas em 1970, faz-se necessário o entendimento do processo histórico da cidade, estritamente vinculado as tentativas públicas de reapropriação das margens do seu rio.

A cidade de Piracicaba, localizada no Estado de São Paulo, possui suas origens fortemente ligadas às margens do rio Piracicaba e ao transporte fluvial. Sua fundação se deu em 1767, especificamente no local onde o rio Piracicaba deságua no rio Tietê, sendo, portanto, ponto estratégico das rotas fluviais da época, funcionando assim como um entreposto de suporte às bandeiras de mineração de ouro.

De acordo com Otero (2012, p.2), a cidade passou a desenvolver-se às margens do rio, e, no começo do século XX, a área já se encontrava ocupada por instalações fabris e engenhos de açúcar. A margem esquerda do rio se baseava em áreas destinadas exclusivamente aos engenhos de açúcar, onde se localizava o Engenho Central com tecnologia de ponta na produção de açúcar e álcool. Já na margem direita, nas proximidades da atual Rua do Porto, se encontravam as indústrias de fiação e tecelagens, bem como as olarias. Diante disso, tinha-se uma forte relação de dependência do desenvolvimento das atividades fabris e econômicas em relação ao rio, que era responsável por prover potencial hidráulico como força motriz a todo o maquinário.

Imagem 53: Áreas públicas às margens do rio Piracicaba em seu trecho central, 2012. Fonte: Google Earth, 2017. Organização: Autora, 2017.



O desenvolvimento econômico fabril acarretou um grande crescimento da cidade com uma expressiva expansão urbana, que se direcionou para áreas afastadas das margens do rio Piracicaba, relegando a este apenas as atividades industriais e áreas vazias. Em função disso, nas décadas de 1950 e 1960 houve melhoramentos no espaço urbano relacionados a utilização do automóvel, com a abertura, ampliação e reforma de vias da cidade, estas existentes até os dias atuais. Destaca-se abertura de da Avenida Beira Rio, via marginal ao Piracicaba e de ampla importância para a cidade.

Segundo Otero (2012, p.3-4), a década de 1970 foi marcada por um intenso crescimento populacional e uma consequente urbanização fragmentada e acelerada da cidade, e, somada a isso, tinha-se uma forte expansão industrial nas margens do rio Piracicaba, com o aumento da poluição e o comprometimento de suas águas. A relação do rio e da cidade se encontrava em estado degradado. Diante disso, apesar de problemáticas como essas estarem presentes também em várias cidades brasileiras da época, Piracicaba age de forma a empreender desde meados da década de 1970, "ações significativas com o objetivo de enfrentar tanto os problemas ambientais quanto urbanísticos relacionados ao contexto da frente fluvial do rio que lhe batiza e cruza seu centro" (OTERO, 2012, p.4).

Diante do crescimento populacional citado, a orla do rio foi ocupada irregularmente, e, em 1973 é instaurado um decreto de utilidade pública para a desapropriação de algumas áreas alagáveis ás margens do rio Piracicaba. O objetivo da desapropriação seria a criação de um grande parque municipal, como forma de enfrentar os problemas das enchentes, que as vezes assolavam as imediações da Rua do Porto. Entretanto, o projeto do parque não veio à tona. Posteriormente, foi contratado o arquiteto Manoel de Carvalho para que se desenvolvesse um projeto urbanístico a fim de transformar a Rua do Porto em um "recanto turístico", porém, visto que o projeto apresentava uma proposta baseada numa perspectiva altamente rodoviarista e voltada para o automóvel, o proposta foi amplamente questionada, não chegando a ser concretizado.

De acordo com Otero (2012, p.8), a área a beira rio continuou desocupada e somente em 1977, tem-se uma nova proposta projetual para a área, denominada "O Parque do Piracicaba", desenvolvida pelos arquitetos Dulcinéia Gobeth, Luiz Egídio Simoni e Luiz Gobeth Filho. A proposta estabelecia a divisão da orla do Piracicaba em sete setores, num trecho de aproximadamente quatro quilômetros, com equipamentos diversos a fim de atender não só os moradores do entorno, mas também a população da cidade no todo. O conceito do projeto era pautado no pedestre, bem como no "afastamento do sistema viário das margens do Piracicaba para os limites externos do parque, garantindo a integração e o contato do cidadão a pé com a barranca do rio" (OTERO, 2012, p.9).

Para a Rua do Porto (setor 2 - aproximadamente o perímetro desapropriado em 1973 – corresponde atualmente também a área do Parque da Rua do Porto e a Área de Lazer do Trabalhador) foram realizadas propostas mais detalhadas e voltadas a um parque de caráter urbano, vinculado ao esporte, cultura e lazer, que aproveitasse os casarios preexistentes para a implantação de infraestrutura e apoio aos serviços do parque:

> Afastamento de marginal para a criação do espaço contínuo do parque; conservação e restauração do casario existente para preservação das tradições histórico-culturais do ambiente peculiar da rua do Porto, atribuindo-lhe novas funções; manutenção do lago em execução; criação de um sistema de circulação exclusivo para pedestres e ciclistas; formação de bosques; e estacionamento ao longo de toda a marginal proposta. (Gobeth, apud OTERO, 2012, p.11)

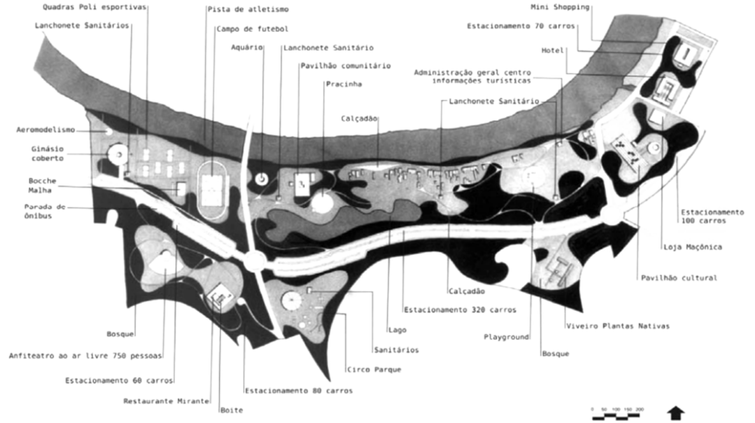


Imagem 54: Projeto "O Parque do Piracicaba" – Proposta para o Setor 2 – Rua do Porto. Fonte: OTERO, 2012, p. 09.

O projeto "O Parque do Piracicaba" não foi executado totalmente, entretanto, houveram a implantações de alguns elementos do mesmo. Houve a construção da Área de Lazer do Trabalhador, inaugurado em 1978, como um complexo esportivo com quadras, campo de futebol e sanitários públicos, sendo consolidada como a primeira área pública à margem direita do rio. Em relação a área do Parque da Rua do Povo, foi implantado apenas o lago, sendo seu formato existente até os dias atuais. Além disso, afim de assegurar a implantação do sistema viário para os limites externos do parque, foi realizada a abertura de uma rua localizada a 300 metros da margem do rio, sendo uma das principais responsáveis por esvaziar o fluxo da Avenida Beira Rio, tornando-se uma via vital para o parque.

Entretanto, a infraestrutura do parque era quase inexistente até o início da década de 80, tendo sido os elementos acima as únicas intervenções realizadas no local, e as quais foram fundamentais para que no começo dessa década se tomasse o impulso de ocupação e qualificação da área. Por volta de 1988, o projeto de um Centro Cívico e do Parque da Rua do Porto foram implantados, contando com sanitários, um anfiteatro ao ar livre, espelho d'agua, brinquedos infantis e a construção de uma pista de caminhada em torno do lago. Também nesta época na Rua do Porto foi proibida a circulação de carros, sendo convertida em um calçadão (OTERO, 2012, p.11).

Otero (2012, p.11) afirma que, diante de ausência de manutenção, o parque foi fechado no ano seguinte devido a divergência sobre qual órgão seria responsável pela gestão do espaço, a Secretaria do Turismo ou a Secretaria de Serviços Públicos, esta última extinta atualmente. Apesar desses obstáculos, o caráter público do parque por fim se consolidou, se tornando um dos

principais espaços públicos de lazer de Piracicaba.

A reapropriação da margem esquerda do Piracicaba, onde se concentra as áreas dos engenhos, também passou por um longo processo até ser incorporada ao patrimônio público da cidade O Engenho Central manteve-se ativo até 1974, e até meados de 1982 era uma propriedade privada, o que impedia o poder municipal de intervir na área. Desta forma, com o intuito de garantir o acesso a este patrimônio histórico da cidade, em 1989 a Prefeitura instaurou ações de desapropriação para o complexo, começando com o tombamento do conjunto. O desenrolar da desapropriação demorou duas décadas.

Desde seu fechamento, diversas propostas de intervenção, uso e ocupação foram se sucedendo, variando muito tanto em relação ao programa de necessidades, quanto às definições entre preservação do conjunto edificado existente e a propositura de novas edificações no Engenho Central. Dentre as propostas, destaca-se as dos arquitetos e escritórios renomados como Oscar Niemeyer, Battagliesi e Carvalho Arquitetos Associados, Carlos Bratke, Paulo Mendes da Rocha, Piratininga Arquitetos Associados e Brasil Arquitetura.

Apesar das variedades de propostas, o complexo do Engenho Central se converteu em um dos principais espaços de lazer e cultura do município, consolidando-se como um Parque Público, onde ocorrem diversos eventos da cidade. A área recebeu em 1992 a implantação de uma Passarela Pênsil, responsável por apropriar a cidade do espaço e obter um novo marco na paisagem exibindo a união das margens.



Imagem 56: Parque da Rua do Porto atualmente. Fonte: Google Imagens, 2017.

Imagens 55 e 57:Vista aérea geral do Complexo do Engenho Central. Fonte: Google Imagens, 2017.





Portanto, o Engenho Central é tido como um projeto pensado como polo turístico de alcance regional, com equipamentos recreativos e culturais afim de assegurar sua sustentabilidade econômica e financeira. Vale ressaltar que as intervenções arquitetônicas no espaço do engenho são consideradas tímidas, visto que só a partir de 2009 que a área passou a ser definitivamente do poder público, eliminando os últimos entraves da sua apropriação privada. A obra de intervenção de maior porte já consolidada e edificada no local foi o Novo Teatro do Engenho Central (imagem 58), inaugurado em 2012, projeto do escritório Brasil Arquitetura, que consiste na restauração de um dos galpões mais antigos do conjunto, adaptado a um teatro contemporâneo, mesclando tecnologias modernas com o tradicional já edificado, assegurando assim novos usos e remodelando espaços.

A municipalidade piracicabana considerava as intervenções anteriores importantes para a consolidação do parque e reaproximar os cidadãos ao rio, porem acreditava ser necessário uma visão abrangente e sistêmica que englobassem ambas as margens de forma integrada. Assim em 2001 teve início o Projeto Beira-Rio, formado por uma equipe que deveria produzir um diagnóstico para identificar as características, problemas e potencialidades da relação cidade-rio. Desta forma, o Projeto beira-Rio elaborou o PAE – Plano de Ação Estruturador, definindo as diretrizes para intervenção nas proximidades do rio, sendo elas: a prevalência do pedestre; o tratamento da margem como espaço público; a preservação e a valorização do patrimônio cultural (comportando o natural e o construído); a manutenção dos usos consolidados; a integração com o entorno e a revegetação da mata ciliar (OTERO, 2012, p.14).



Imagem 58: Novo Teatro do Engenho Central, inaugurado em 2012. Fonte: Site Brasil Arquitetura, 2017.

O PAE realizou a divisão da orla urbana do Piracicaba em oito trechos com diferentes diretrizes e propostas e foi responsável por uma grande intervenção para requalificação da Rua do Porto em 2004 e as áreas contíguas a esta em 2006. Assim, vemos no Projeto Beira-Rio uma grande ação de planejamento urbano por parte da Prefeitura de Piracicaba, que atua de forma sistêmica nos setores do Parque até que possa atingir a intervenção urbana em toda a sua área.

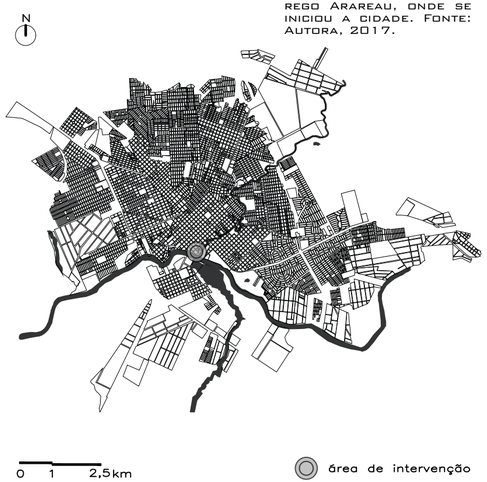
Nesse contexto, o processo de reestruturação das margens do rio Piracicaba, iniciado há mais de 40 anos, vem demandando um grande esforço da cidade como um todo, com constantes propostas e tentativas de intervenção na área, nem sempre efetivadas. É fato que esse pioneirismo relacionado a preocupação do rio com a cidade deve-se ao forte vínculo cultural entre a população local e o rio. Dessa forma, o poder público integrado a sociedade local estabeleceram a reapropriação e a requalificação de suas margens como uma das prioridades de ação local, a fim de melhorar os aspectos urbanísticos e ambientais relacionados ao rio, visando sempre ampliar seu acesso e a utilização e apropriação dessas áreas pela população, tendo o pedestre como foco e a ideia de espaço público, sendo essas, portanto, diretrizes fundamentais para proporcionar a população melhoria de qualidade de vida e opções de entretenimento e lazer.

V

ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de intervenção compreende a região do Cais de Rondonópolis, localizado na área central da cidade, onde se deu origem a mesma, abrangendo, portanto, quatro áreas: o Casario, o Cais, o Parque das Águas e o Centro Comercial Shopping Popular. Primeiramente, será abordado aspectos do entorno da área de intervenção ao todo, para posterior análise de cada área separadamente, mas sempre compreendendo-os como um complexo a ser integrado e unificado.

Imagem 59: Localização da área de intervenção, no entroncamento do rio Vermelho e do córrego Arareau, onde se iniciou a cidade. Fonte: Autora, 2017.



Como vem sendo mencionado desde o início desse trabalho, a área de intervenção aqui escolhida se deve à importância histórica, econômica, social e cultural que o rio Vermelho desempenha desde o surgimento da cidade de Rondonópolis, mas, que com o passar dos anos, vêm se perdendo e extinguindo cada vez mais. A área, por conter a edificação mais antiga da cidade – o Casario – e também o Cais, antigo porto fluvial, faz referência a memória da cidade, e também, é um local privilegiado, de ligação única e direta com o rio Vermelho.

O ENTORNO

Para melhor compreensão do espaço de intervenção, foi delimitado uma área de entorno, com dimensão variável, assim como pode ser visto a partir da imagem 60 ao lado, para que, a partir dela, seja analisado aspectos urbanos, ambientais, paisagísticos e arquitetônicos fundamentais para o entendimento da área. Os enfoques desses aspectos serão relacionados à: zoneamento urbano e ambiental; vegetação; vias, acessos e fluxos; topografia, hidrografia e ventos; uso e ocupação do solo.

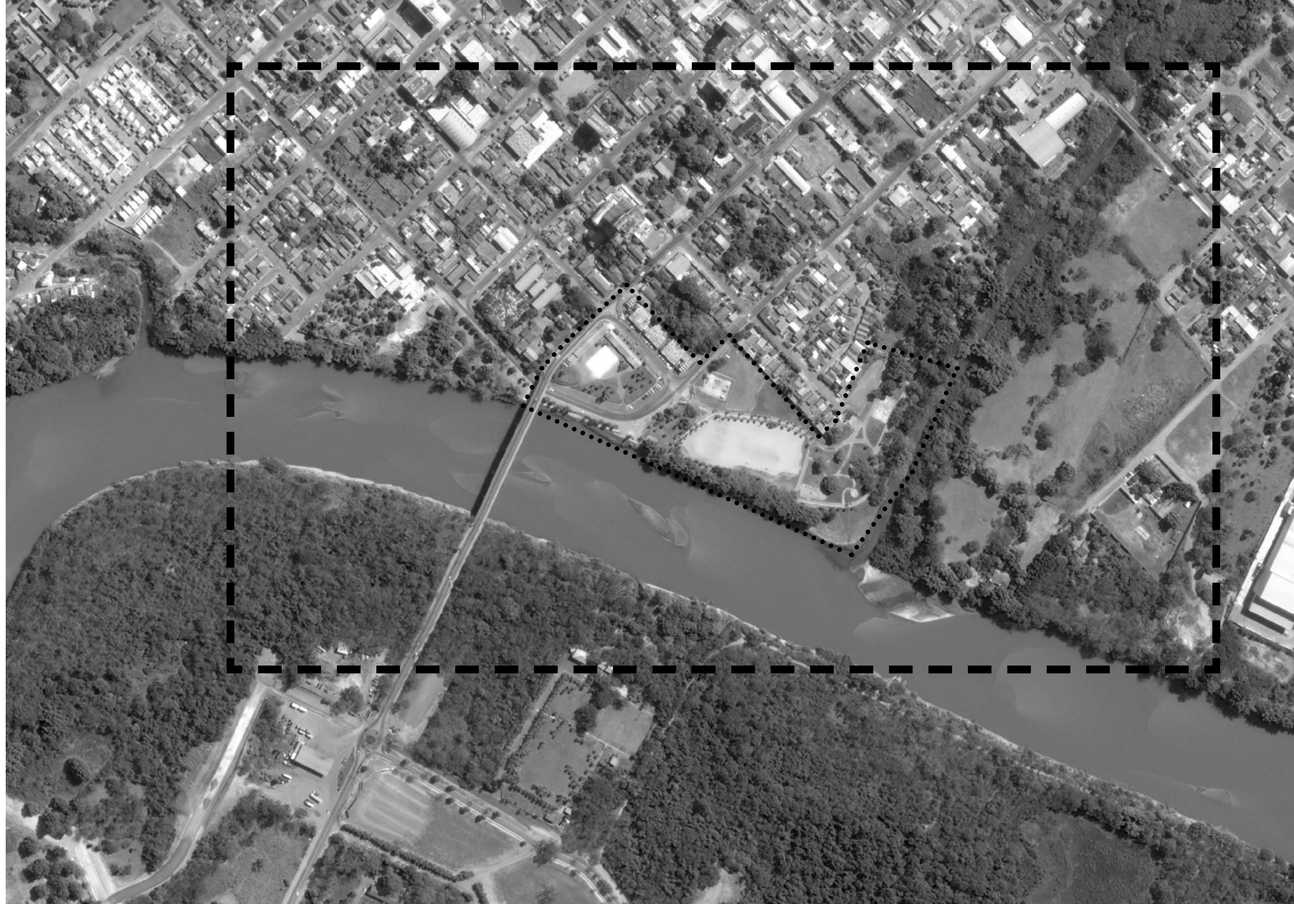


Imagem 60: Recorte da área de entorno a ser analisada, com a localização da área de intervenção. Fonte: Google Earth Pro, 2017. Organização: Autora, 2017.

ZONEAMENTO URBANO E AMBIENTAL

De acordo com o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Rondonópolis, tido como Lei Complementar nº 43, de 28 de dezembro de 2006, a área em questão se insere no nas seguintes zonas do macrozoneamento urbano e ambiental da cidade: Zona Densa 1 (ZD1), Zona Centralizada (ZC), Zona de Proteção Ambiental e Zona de Proteção Paisagística e Urbanística (ZPPU).

A Zona Densa 1 (ZD1) é uma subcategoria das Zonas de Bairro (ZB), sendo formada por bairros em setor urbano com alta densidade. De acordo com a legislação, essa zona é composta pelos bairros em setor urbano de alta densidade, e, dentro da área de entorno estudada neste trabalho, nessa zona está presente somente uma pequena parcela do bairro Centro-A. Entre as leis prevista na legislação, destaca-se que as quadras fronteiriças ou adjacentes ao ribeirão Arareau e ao rio Vermelho, que deverão ter alturas de edificações com gabarito máximo de quatro pavimentos, compreendido o térreo. De acordo com a análise do entorno, esse preceito é obedecido.

A Zona Centralizada (ZC) é uma macro-zona que compreende a área central de Rondonópolis e suas adjacências com seus desdobramentos funcionais de naturezas compatíveis, caracterizada pelo alto grau de concentração e diversidade das atividades e serviços, e com infraestrutura urbana ideal e adequada ao maior potencial construtivo na cidade.

A Zona de Proteção Ambiental (ZPA) e a Zona de Proteção Paisagística e Urbanística (ZPPU) são subcategorias da Zona de Interesse Ambiental (ZIA). De acordo com a Zona de Interesse Ambiental (ZIA), as áreas ambientais poderão ser utilizadas para implantação de obras públicas ou de interesse social comprovado, mediante Licenciamento Ambiental, podendo em alguns casos, ser exigido a aprovação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), pelo órgão ambiental competente.

A Zona de Proteção Paisagística e Urbanística (ZPPU) compreende as áreas verdes públicas a serem preservadas, no Perímetro Urbano de Rondonópolis, tais como: praças; jardins e jardinetes; canteiros de avenidas; rótulas; largos e eixos de animação; arborização nos passeios públicos. O quarteirão que está situado o Casario se insere nessa zona. Dentre as determinações dessa área, destaca-se:

_A escolha da espécie arbórea, plantio, grade de proteção, alinhamento e espaçamento, deverão ser de acordo com as diretrizes constates na Lei Complementar Municipal número 012 de 30/12/2002 (Código Ambiental do Município) e, no Plano Diretor de Arborização Urbana a ser regulamentado pelo Poder Público.
_O ajardinamento e a arborização das praças públicas, canteiros centrais, rótulas e eixos de animação, serão atribuições exclusivas do órgão ambiental municipal.

Em relação a Zona de Proteção Ambiental (ZPA), a lei constata que essa área é caracterizada por diversas formas de vegetação responsáveis pelo equilíbrio natural, no controle da erosão dos solos, do assoreamento dos córregos, ribeirão e rio e a manutenção de suas vazões, evitando alagamentos e deslizamentos, destacando-se as nascentes, matas ciliares e as faixas marginais de proteção de águas superficiais.

Conforme o disposto no art. 2º da Lei Federal 4.771 de 15/09/1965 (Código Florestal Brasileiro) e no art. 58 da Lei Complementar Estadual de número 038 de 21/11/1995 (Código Ambiental de Mato Grosso), no perímetro urbano de Rondonópolis é considerada como Zona de Proteção Ambiental (ZPA) as faixas bilaterais de glebas contínuas, ao longo dos cursos d água que deverão ter as distâncias mínimas preservadas a partir de suas margens (borda superior da calha), de: 30 metros para córregos; 50 metros para o ribeirão Arareau; 100 metros para o rio Vermelho. Além disso, tem-se de relevante:

_A avenida marginal quando ao longo do Rio Vermelho, deverá ser exigida nos padrões métricos de via dupla, traçado convenientemente para o plano urbanístico, paisagístico e de tráfego da cidade.
_Não é permitido parcelamento do solo em lotes de espécie alguma na Zona de Proteção Ambiental (ZPA), nem mesmo para chácaras de recreação.
_Nos antigos loteamentos que possuem terrenos às margens dos cursos d água, será obrigatória a faixa de proteção permanente observando as mesmas distâncias exigidas no art. 113 desta Lei, conforme a natureza e característica do curso d água.
_O fechamento dos lotes não poderá impedir o escoamento das águas nem as operações de limpeza e manutenção do espaço não edificante.
_São proibidos nas Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) o depósito de qualquer tipo de resíduos, o exercício de atividades que impliquem na remoção da cobertura vegetal, a construção de muros de alvenaria, de prémoldados e outros ou edificações de qualquer natureza.
_ O Poder Público Municipal deverá obrigatoriamente cercar e reflorestar as faixas bilaterais continuas aos cursos d água respeitadas as respectivas distâncias mencionadas no art. 113 desta Lei, utilizando-se de telas, alambrados, arame farpado ou liso, intercalados por mourões, locando a cada 100m (cem metros) corredor de passagem destinado à fauna, e placas com formas de identificação e divulgação de proteção preconizadas no Código Ambiental do Município. O Poder Público Municipal terá um prazo de até 10 (dez) anos, a contar da publicação desta lei, para que seja cumprida a obrigatoriedade mencionada neste artigo.
_ Nas Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) onde existam populações ribeirinhas, o Poder Público Municipal desenvolverá ações efetivas a fim de alcançar níveis crescentes de remoção desses moradores para áreas habitáveis de interesse social, nas condições que elevem à moradia digna e ao bem-estar, bem como à redução dos impactos na natureza.

De acordo com o último item, vale ressaltar também que no Plano Diretor, no Título I de "Política Urbana", mais especificamente no capítulo III que trata das melhorias urbanas, objetivando à solução dos principais problemas urbanos, são considerados de interesse público e prioridades para alocação de investimentos pelo Município a retirada gradativa das populações ribeirinhas das Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) para áreas habitáveis de interesse social.
Em relação ao Código de Obras da cidade, inscrito na Lei Complementar nº 091, de 08 de novembro de 2010, nenhuma edificação poderá ser construída sobre área de preservação ambiental e da proteção de ecossistemas naturais.
Entretanto, ao analisar as edificações do entorno, verifica-se o não cumprimento dessa lei. Existem muitas construções irregulares nessa área, que estão inseridas na área de preservação delimitada pelo poder municipal. Além de casas mais simples que abrigam populações ribeirinhas, tem-se também, por exemplo, um grande galpão comercial de materiais de construção, que está quase totalmente inserido na Zona de Proteção Ambiental (ZPA). O próprio Casario também está implantado nessa zona. Nesse sentido, é importante salientar que, como os lotes situados à beira-rio dão as costas para o rio Vermelho, o rio é tido como "quintal" dessas edificações, como pode ser visto, por exemplo, na imagens 63 e 64. Como dito anteriormente no capítulo II, esse último fato só não é aplicável em relação à área do Casario, pelo fato do edifício e do seu lote estar voltado para o rio e diretamente relacionado ao Cais.



Imagem 61: Zoneamento da área. Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis, 2015. Organização: Autora, 2017. Escala 1:5000

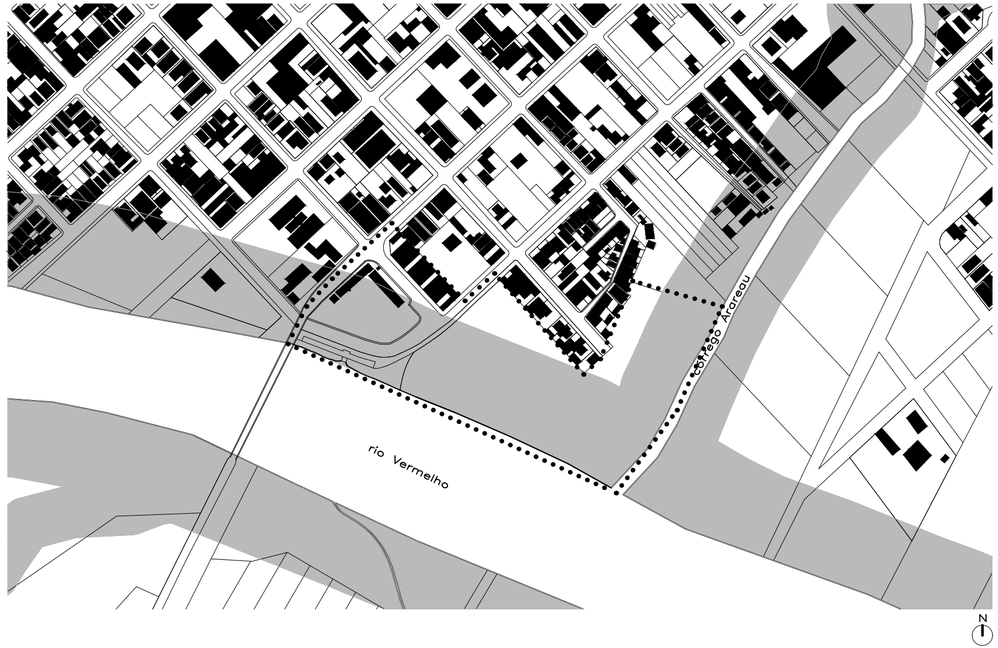


Imagem 62: A Zona de Preservação Ambiental (ZPA) e a ocupação irregular do solo. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000



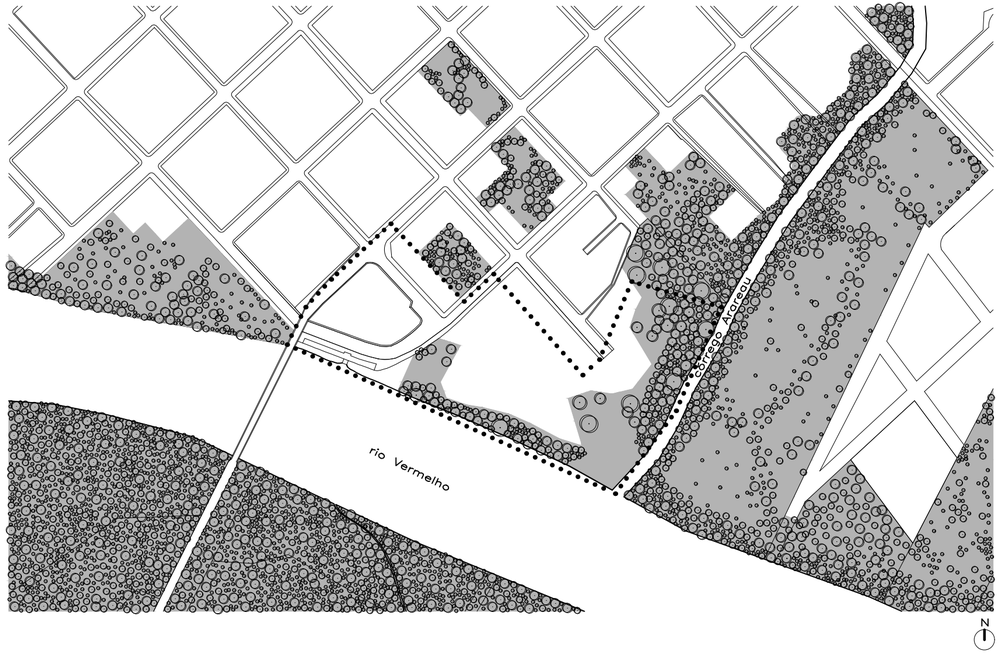


Imagens 63 e 64: Casas edificadas irregularmente à margem do rio Vermelho, em Áreas de Proteção Ambiental (APP), em Rondonópolis. O rio é "quintal" das casas. Essas populações ribeirinhas se instalam no fim das ruas. Fonte: Autora, 2016.

VEGETAÇÃO

As áreas de vegetação se concentram sobretudo nas Áreas de Proteção Permanente (APP). Nas proximidades imediatas do rio Vermelho situa-se a vegetação nativa e mais concentrada, e, à medida que se afasta de suas margens, essas plantas vão diminuindo e se tornando rasteiras. Percebe-se também que, em algumas situações, nas proximidades do rio, essa vegetação proveniente das APP's se introduz em alguns lotes vagos, ou mesmo já edificados, criando uma continuidade entre as áreas verdes. No interior de algumas quadras, alguns lotes já ocupados também apresentam concentração de vegetação, e, isso se deve ao fato da baixa taxa de ocupação. É comum nessa área a presença de lotes grandes e compridos, mas com construções pequenas.

Como a cidade se expande predominantemente à margem direita do rio Vermelho, a área correspondente à margem esquerda do mesmo se encontra praticamente intacta em relação a ocupação urbana. Dessa forma, essa área apresenta uma densa e preservada massa arbórea, como pode ser visto no mapa da imagem 65. A margem direita do córrego Arareau também dispõe de grandes matas, em razão dessa área ser pouco ocupada, com seus lotes destinados a chácaras, e, portanto, possuindo reduzido desmatamento e baixo nível de impermeabilização do solo. Em relação a arborização das ruas, em geral, as mesmas carecem de vegetação e de qualquer tratamento paisagístico.



áreas de concentração de vegetação

área de intervenção

Imagem 65: Áreas de concentração de vegetação. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000

VIAS, ACESSOS E FLUXOS

A maioria das vias que compõem a área analisada são de mão única, com exceção de pequenas partes da Av. Marechal Rondon, da R. Rosa Bororo e da R. XV de Novembro. É importante salientar que as vias que se originam ou desembocam nas margens do rio Vermelho, possuem seu primeiro quarteirão em relação à margem do rio com ruas de mão dupla, para que, posteriormente, seja adquirido um único sentido de fluxo.

A Av. Marechal Rondon possui sentido único até se chegar ao Casario e dar início a Ponte Franscisco Goulart, que permite a travessia do rio Vermelho, nos dois sentido, sendo, portanto, de mão dupla. A ponte faz divisa com Casario, e, como já mencionado no capítulo II, existe desde 1953. O fluxo de veículos ali é muito intenso, sobretudo pelo fato da ponte possibilitar o acesso as BR's 163 e 364.

A Rua Rosa Bororó se transforma em beira-rio apenas no quarteirão do Cais e do Casario, e, somente nesse pequeno pedaço, ela é de sentido duplo, sendo que, depois de passado o Casario, recebe o nome de Av. Dom Wunibaldo, adquirindo assim um único sentido de fluxo, em direção ao centro da cidade. A Rua XV de Novembro também apresenta sentido duplo apenas nos quarteirões do Casario e do Shopping Popular.

As vias que estão situadas à margem direita do córrego Arareau são estradas de terras, sendo seu acesso muito limitado. Isso acontece pelo fato dessa área ter baixa densidade, sendo uma área pouco edificada e predominantemente ocupada por chácaras, apresentando, portanto, pouco fluxo de carros. A imagem 68 ilustra um mapa com os sentidos e fluxos, já as imagens 66, 67, 69, 70 e 71 demonstram alguns aspectos e características anteriormente citados.



Imagem 66: Vista da R. Rosa Bororó a partir da ponte. Ao lado direito, o Cais, ao lado esquerdo, o Casario e ao fundo o Parque das Águas. Fonte: Autora, 2017.

Imagem 67: Final da Travessia Dom Wunibaldo. A rua desemboca na margem do rio Vemelho. Fonte: Autora, 2017.



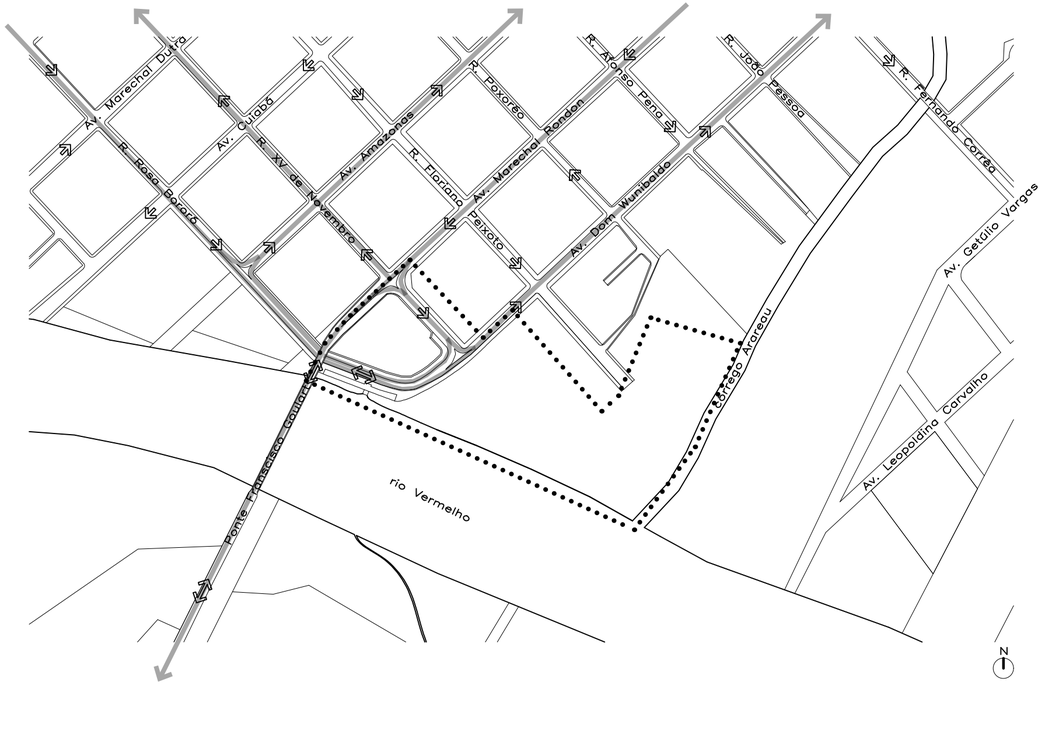


Imagem 68: Mapa com o sentido das vias e os principais fluxos. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000



Imagem 69: Ponte Franscisco Goulart. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 70: Início da Ponte Franscisco Goulart, ao lado do Casario. Fonte: Autora, 2017.



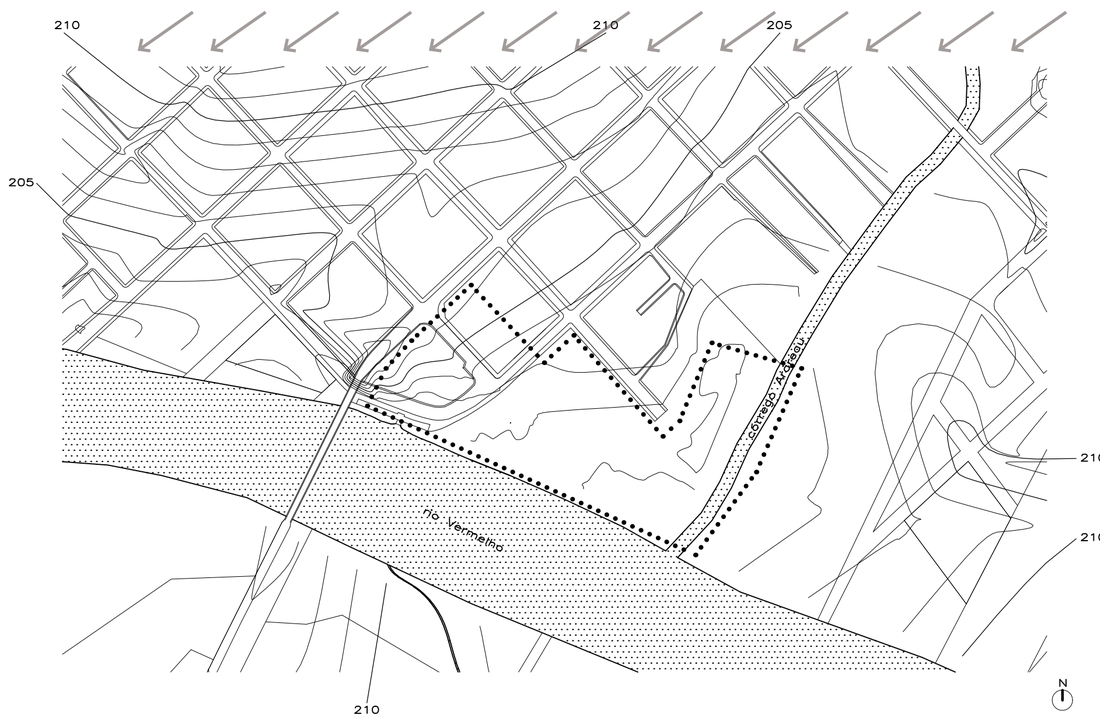
Imagem 71: Vista da Ponte Franscisco Goulart à partir do Cais. Fonte: Autora, 2017.

TOPOGRAFIA, HIDROGRAFIA E VENTOS

Em Rondonópolis os ventos predominantes são provenientes de nordeste, como pode ser visto na imagem 73. Em relação a topografia, percebe-se que o ponto mais alto da área situa-se entre a Ponte Franscisco Goulart e o Casario. Ali se encontra um talude, como pode ser visto na imagem abaixo.

Imagem 72: Ponto mais elevado da área, onde está situado um talude, na divisão da ponte com o Casario. Fonte: Autora, 2017.





ventos predominantes: provenientes de nordeste

hidrografia

área de intervenção

Imagem 73: Mapa com alguns aspectos físicos e ambientais. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O complexo do Cais está inserido numa região predominantemente residencial, com a existência de comércios, serviços e equipamentos institucionais, como pode ser visto no mapa da imagem 77. Entre o setor de serviços, destaca-se maior número de construtoras e hotéis. O comércio está mais relacionado a bares e materiais de construção. Ewwm relação aos equipamentos institucionais, tem-se de relevante, a Delegacia Especializada de Roubos e Furto (DERF) e, ao lado do Casario concentra-se a Casa Esperança, o Banco da Gente, a Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito – DELETRAN e a 1ª Delegacia de Polícia - Centro (CISC).

As edificações relacionadas a habitação são mais singelas, apresentando um pequeno número de casas que remetem a uma arquitetura mais antiga, como pode ser visto nas imagens ao lado. A altura máxima de gabarito existente no entorno da área de intervenção é de 10 pavimentos, sendo que, só existem três edificações que superam 3 pavimentos.

A região no geral tem um baixo índice de ocupação do solo, principalmente a sul do rio Vermelho, e isso se deve, sobretudo, pela presença do rio e do córrego Arareau, e, consequentemente, pelo fato de uma parcela dessa área estar presente na Zona de Proteção Ambiental (ZPP). Percebe-se também a existência de muitos lotes vagos, ou seja, vazios urbanos. Há quarteirões, por exemplo, que possuem metade dos seus lotes vagos e não edificados. Como a maioria dos lotes são compridos, os miolos de algumas quadras se apresentam não edificados, como pode ser notado a partir da análise dos mapas das imagens 78 e 79.







Imagens 74, 75 e 76: Edificações no entorno da área de intervenção. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 77: Mapa de uso do solo e gabarito. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000

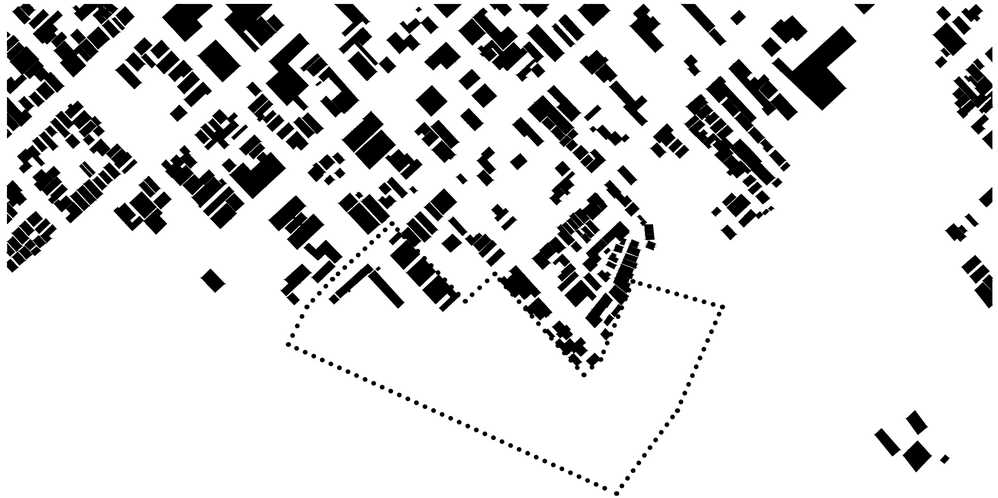


Imagem 78: Ocupação do solo a partir da análise de cheios e vazios. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000

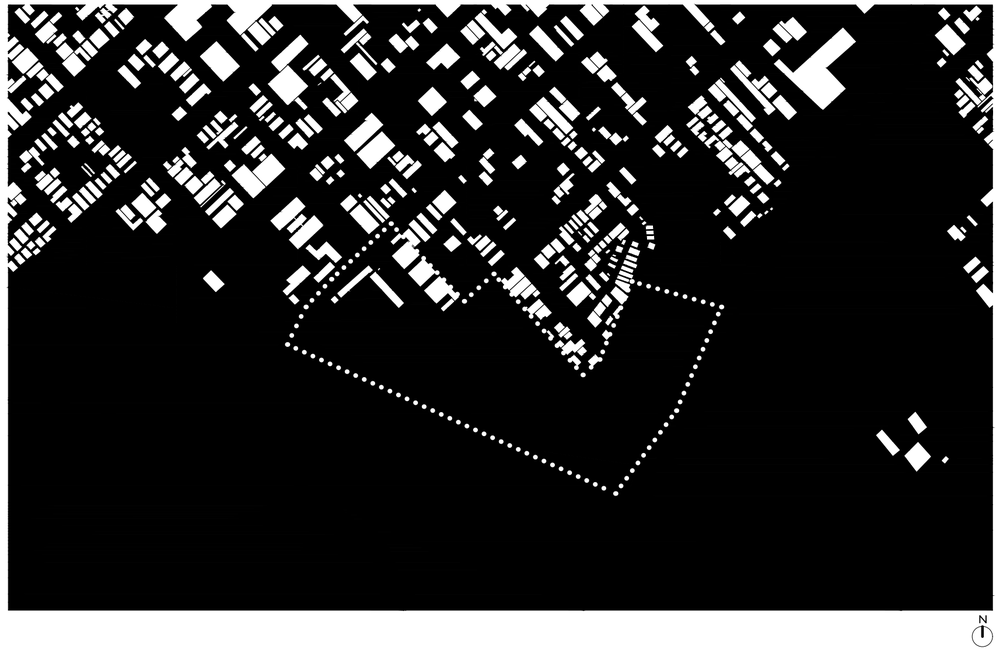


Imagem 79: Ocupação do solo a partir da análise de cheios e vazios. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000

O COMPLEXO DO CAIS



Imagem 80: Setorização do Complexo do Cais de Rondonópolis. Fonte: Google Earth Pro, 2017.

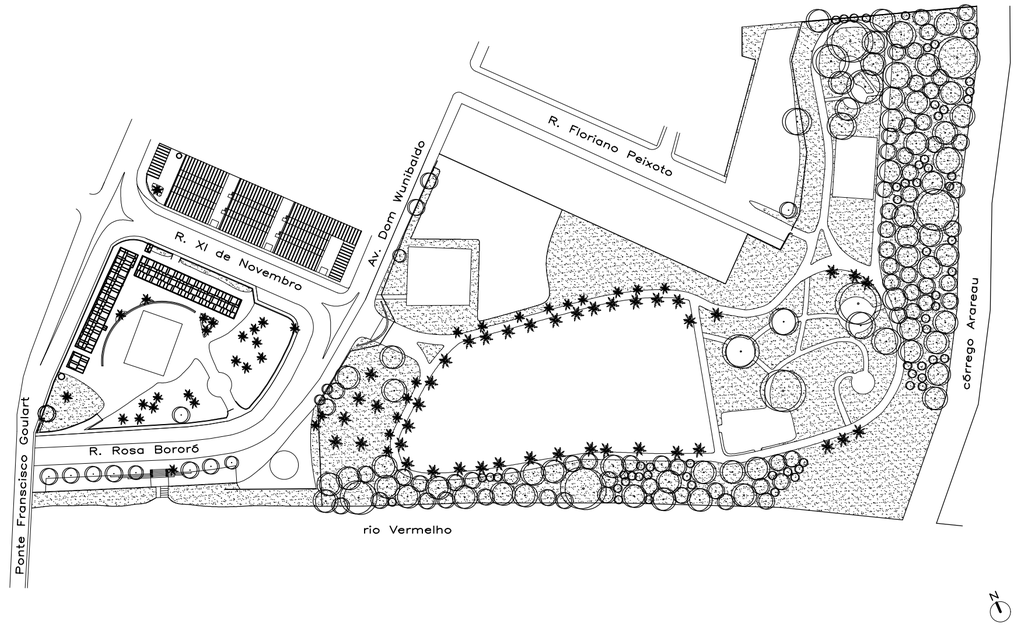


Imagem 81: Implantação do Complexo do Cais, atualmente. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:2000

O CAIS E O CASARIO

Antigo porto fluvial do município, o Cais está localizado na R. Rosa Bororó, constitui-se em um atracadouro feito de concreto, estendendo a partir dele uma calçada para passeio público, com árvores e bancos de concreto. Está dividido em dois níveis, conectados por uma escadaria e duas rampas. A parte mais baixa do cais é alagável e frequentemente é ocupada por pescadores, como pode ser visto na imagem 84. Junto a ele foi tem-se uma cruz estilizada que simboliza a religiosidade cristã. Como já mencionado no capítulo II, a área do Cais é um dos poucos espaços, se não for o único, da cidade de Rondonópolis, que possui contato direto com o rio Vermelho, com total visibilidade em relação ao mesmo.



Imagens 82 e 83: Vista do Cais a partir da Ponte Franscisco Goulart. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 84: Pescadores no Cais. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 85: Mobiliários presentes no Cais de Rondonópolis. Ao fundo a Ponte Franscisco Goulart. Fonte: autora, 2017.

O Casario, localizado na R. XV de Novembro, fazendo divisa lateral com a Ponte Franscisco Goulart (imagem 86), é um complexo arquitetônico e sociocultural que, como já descrito no capítulo II, dispõe de um conjunto histórico carregado de significados. Após passar por revitalizações, o espaço é tido como ponto turístico e de expressão da cultura local. Atualmente a edificação utiliza as casas pra comércio de artesanato, lanchonetes, sorveteria, cervejaria e bares. Além disso, a sede da Secretaria Municipal de Cultura, responsável pela gestão do espaço, é situada no próprio edifício. É importante dizer que infelizmente não foi possível o acesso ao dossiê de tombamento do bem e usas diretrizes.

A partir de levantamentos e do diálogo com alguns comerciantes do local, constatou-se que o o edifício se encontra preservado e, portanto, não necessita de reformas. As paredes externas são pintadas na cor branca, e as esquadras são de madeira. Desde de 2004, após sua primeira revitalização, o Casario vem sendo frequentemente utilizado em grandes eventos, principalmente os que são promovidos pela Prefeitura: festas juninas, shows musicais, virada de ano, eventos do carnaval, dia das crianças, acontecimentos políticos, etc. Bares funcionam no período noturno, por exemplo, com noites de jazz e mpb. Exposições artísticas de variados estilos, apresentações de dança regional, teatro e shows com cantores locais também acontecem ali. O local também é utilizado para práticas de yoga e ginástica, happy hours, pic-nics, lanches da tarde, além de ser referência em vendas de artesanato com produtos da região.



Como as casas são pequenas, a apropriação do espaço nesses eventos se dá na ampla área central de circulação aberta, o qual é desprovida de vegetação. Os canteiros existentes se concentram mais nas extremidades do lote, e possuem apenas coqueiros e vegetação rasteira, que não proporcionam sombra aos usuários. Os comerciantes entrevistados afirmaram que o que mais falta no espaço é arborização e sombra. Diante disso, na maioria dos grandes eventos desenvolvidos pela Prefeitura, tem-se a estruturação de tendas nesse espaço, como pode ser visto na imagem 89.

O calçamento da área externa era todo feito em pedra, mas, em junho de 2016, a Prefeitura, devido à realização de

eventos relacionados a festa junina, que envolvia danças, cimentou uma grande área. Esse fato gerou muita polêmica na época, pelo fato do bem ser tombado e da Prefeitura não ter consultado nenhum órgão responsável pela preservação, e, até os dias atuais, o espaço se encontra nesse estado. Vale ressaltar que, quando o Casario foi tombado, em 2013, a área já possuía esse calçamento em pedras, e, portanto, ele também está incluso no tombamento. Desde o ocorrido, a Secretaria de Cultura do Estado de Mato Grosso e o Conselho de Arquitetura de Mato Grosso estão com ações judiciais contra a Prefeitura de Rondonópolis.

O casario, desde 2008, é uma área cercada (imagem 91), rodeada por vagas de estacionamentos, com três acessos: dois destinados a pedestres, sendo um na Rua XV de Novembro e outro na Av. Rosa Bororó; e um para serviço, reservado para entrada de caminhões e veículos. De acordo com alguns comerciantes, o horário de abertura do Casario é flexível. Não existe alguém responsável por abrir ou fechar os portões, sendo isso função dos próprios comerciantes, que possuem as chaves dos portões. Ao

Imagens 86 e 89: A relação da ponte e da edificação, e a utilização de tendas na área central do Casario, respectivamente. Fonte: Autora, 2017.





Imagens 87 e 88: O Casario atualmente, destaque para os coqueiros e para a grande área cimentada. Fonte: Autora, 2017.



serem perguntados a respeito do fechamento do espaço, a partir do gradeamento ocorrido em 2008, eles afirmam que atualmente isso ainda se faz necessário, visto que o local não consta com um sistema de vigilância, nem diurno, nem noturno. Por isso, segundo eles, devido a essa falha na gestão do espaço, seria inviável a reabertura do Casario a partir da eliminação do gradeamento. Eles alegam ainda que a Prefeitura já firmou parcerias com a polícia para a segurança do local, mas as ações nunca são bem sucedidas, havendo desinteresse e descaso por ambas as partes.

Imagem 90: Corredor de acesso entre os dois blocos. Destaque para a pavimentação em pedras, e as esquadrias em madeira. Fonte: Eduardo Mardine, 2017.





Imagem 91: Acesso ao Casario pela Rua Rosa Bororó. Desde 2008, o Casario é um espaço gradeado, limitando seu acesso. Fonte: Autora, 2017.

Imagem 92: Happy Hours no Casario. Fonte: Eduardo Mardine, 2016.



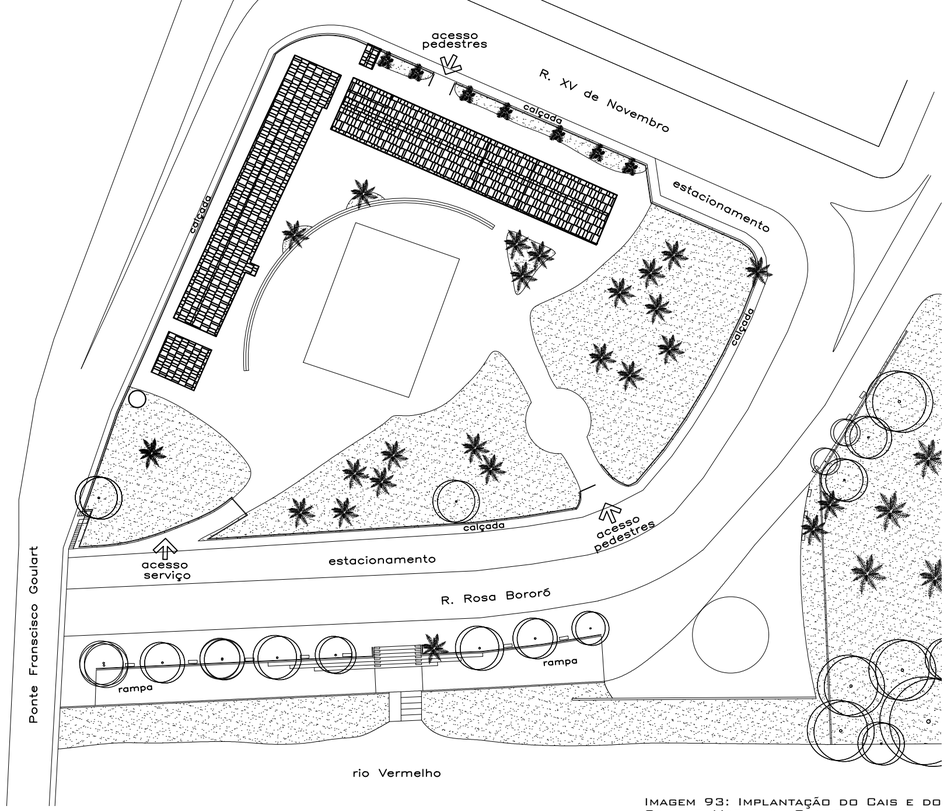


Imagem 93: Implantação do Cais e do Casario Marechal Rondon, atualmente. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:750

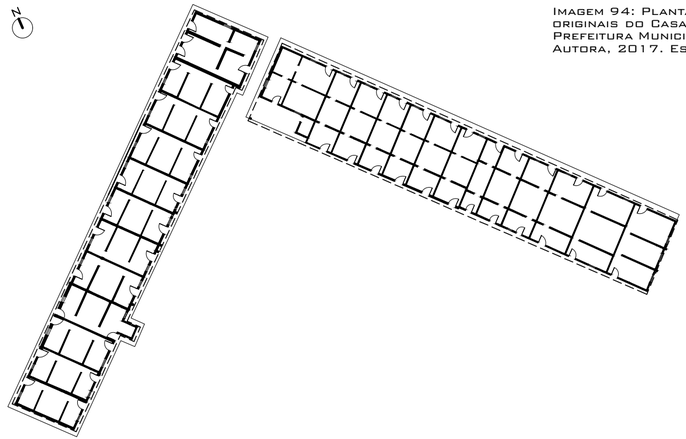


Imagem 94: Planta da organização espacial das edificações originais do Casario Marechal Rondon, atualmente. Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis, 2017. Organização: Autora, 2017. Escala 1:500

Em relação a manutenção do espaço, os comerciantes afirmam que os banheiros públicos estão degradados e precisam de revisões, e que a limpeza do local é feita apenas uma vez na semana por uma empresa municipal. Perante o exposto, fica claro o descaso do poder público municipal em relação ao bem tombado e a ineficácia da gestão do espaço diante da relevância histórica e cultural que o edifício desempenha na cidade.

As imagens 93 e 94 ilustram organização espacial do Casario Marechal atualmente. A imagem 94 demonsta que o acesso a cada casa individual se dá por dois lados. Os banheiros públicos, localizados ao lado do talude, em uma edificação avulsa do conjunto, como pode ser visto na imagem 93 da página anterior, segue a mesma linguagem construtiva e arquitetônica dos dois blocos originais do Casario.

CENTRO COMERCIAL SHOPPING POPULAR

Ponto de referência comercial desde 2004, ano em que foi construído e inaugurado, o Centro Comercial Shopping Popular está localizado na Rua XV de Novembro, entre as Avenidas Marechal Rondon e Dom Wunibaldo, no Centro de Rondonópolis. A área física do edifício é de 1.087,14 m², divididos em boxes ocupados por lojas. Dentre as 71 lojas, 50 apresentam área individual construída de 15 m² e 21 lojas com 20 m² de área. As lojas concentram diversidade de produtos nacionais e importados comercializados no varejo.

Atualmente o Shopping Popular comercializa grande variedade em artigos, principalmente em aparelhos eletrônicos, nacionais e importados, brinquedos em geral, utilitários domésticos, material de pesca, aparelhos celulares, óculos, confecções, acessórios, cosméticos e perfumarias. Em geral, os produtos comercializados são advindos do Paraguai e de São Paulo, e, por isso, possuem preços reduzidos quando comparados a de outros estabelecimentos da cidade.

É administrado pela Associação de Desenvolvimento Econômico Banco da Gente, responsável pela locação por contrato firmado de até 4 anos entre os lojistas. É importante ressaltar que o Banco da Gente está anexo ao centro comercial, ficando ao lado do edifício, na Av. Marechal Rondon, e, além de administrá-lo, o mesmo oferece linhas de créditos para pequenos negócios.

O Shopping Popular é um estabelecimento fechado, e, de acordo com o Banco da Gente, os portões do centro comercial são abertos todos os dias, de segunda a domingo, as 7h, e fechados as 20h. Entretanto, segundo alguns comerciantes, o horário e o dia de funcionamento dos boxes são livres, ficando a critério de cada locatário.

O edifício possui cinco acessos para pedestres, sendo





Imagens 95 e 96: O edifício do Shopping Popular e seus acessos pela Rua XV de Novembro e Av. Dom Wunibaldo, respectivamente. Fonte: Autora, 2017.

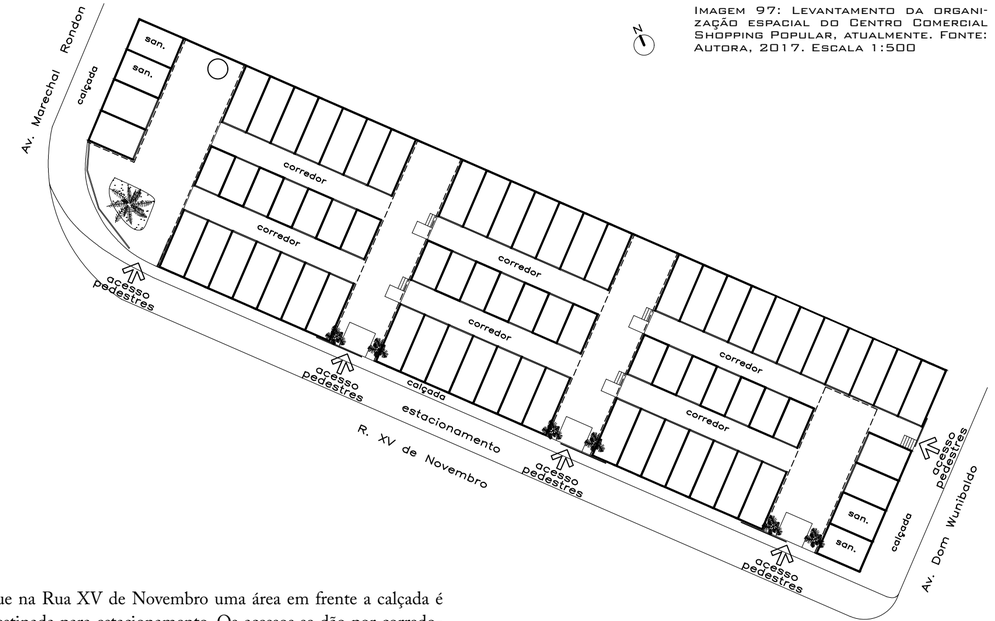


Imagem 97: Levantamento da organização espacial do Centro Comercial Shopping Popular, atualmente. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:500

que na Rua XV de Novembro uma área em frente a calçada é destinada para estacionamento. Os acessos se dão por corredores descobertos, que possuem pouca vegetação e alguns toldos na cor vermelha e azul, e que permitem o acesso aos corredores dos boxes. A organização espacial do Shopping popular se baseia em conjuntos de boxes geminados, separados por corredores internos cobertos, como pode ser visto na imagem acima. Nas extremidades do edifício são instalados sanitários e bebedouros.

A edificação possui alguns desníveis, que são vencidos por escadas e rampas. Seu material construtivo é a alvenaria tradicional, com pintura na cor rosê/salmão, com desenhos na cor branca. A cobertura dos boxes são em formato semicircular, com telhas metálicas pintadas na cor amarela. A área externa é cimentada, e, no interior da área coberta, onde situa-se os boxes e o corredor interno, a paginação de piso é bastante variada, podendo cada comerciante pavimentar o interior de seu box e a frente dele com o piso que preferir. Portanto, ao andar nos corredores, é visível a miscigenação de acabamentos e materiais, não havendo uma unidade visual e estética do conjunto, como pode ser notado na imagem abaixo.

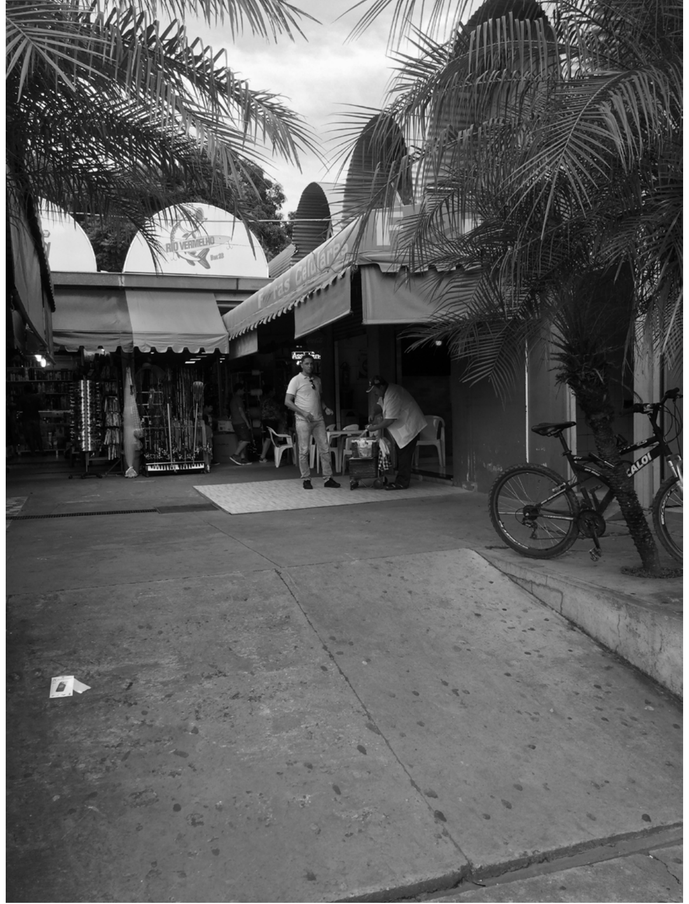
Imagem 98: Interior de um dos corredores de circulação entre os boxes comerciais. Fonte: Autora, 2017.



Só existem janelas nos boxes destinados aos banheiros e a lanchonetes. Desse modo, os cômodos das lojas só possuem a porta de enrolar de abertura, portanto, a circulação de ar é precária e limitada. Os corredores existentes são estreitos e também são cobertos com telhas metálicas na cor amarela de mesmo formato. De acordo com alguns comerciantes, ocorrem incêndios com certa frequência no local, justamente pelo fato do espaço não circular ar: a cobertura dos corredores proporciona o enclausuramento do espaço, impedindo a entrada de luz solar e de ventilação. Entretanto, alguns comerciantes defendem a cobertura do corredor por ele propiciar a proteção contra a chuva e por garantir mais espaço para exporem seus produtos, fato que também pode ser visualizado na imagem 98.

Em entrevista com alguns comerciantes e usuários do local, o calor, a falta de circulação de ar, e o risco de incêndio os assolam diariamente. Alguns defendem que adequar o edifício a um projeto de incêndio garantiria maior conforto e estabilidade. Ao mesmo tempo que, outros comerciantes, já querem que seja coberto os pequenos corredores que dão acesso ao edifício – no caso, são os únicos espaços de "respiro" da edificação" - pois protegeria as pessoas e os produtos a serem vendidos contra intempéries, garantindo mais conforto.

Portanto, é fato que o Centro Comercial Shopping Popular é um ponto comercial muito importante para a região e para a cidade de Rondonópolis. A localização do estabelecimento na área do Cais promove uma considerável dinamização econômica e social, além de ser responsável por atrair grande fluxo de pessoas para o local. Entretanto, percebe-se que, apesar da edificação fomentar o uso da região do Cais, a mesma não vem se adequando a função que vem exercendo, apresentando certas deficiências relacionadas a conforto térmico e a questões estéticas.





Imagens 99 e 100: Corredores descobertos que dão acesso ao Shopping Popular. Fonte: Autora, 2017.

PARQUE DAS ÁGUAS

O projeto Parque das Águas foi inaugurado em 2008, junto com uma reforma que houve no Casario, no intuito de promover o uso do Casario como espaço turístico e cultural. De acordo com a Prefeitura Municipal de Rondonópolis, o projeto previa a construção de uma grande área de lazer, com pistas de caminhadas, lagos artificiais, quiosques e playground, entretanto, muito do que foi proposto não foi construído.

O conceito do projeto era utilizar a água como elemento principal das atividades, daí o nome "Parque das Águas". Previa-se a construção de uma parede aquática, que seria uma grande escultura de pedras artificiais, com cerca de 100 metros de extensão, onde jorraria cachoeiras, fontes e duchas, com uma pequena e rasa piscina que captaria toda a água e a despejaria num córrego de pequena profundidade que percorreria grande parte do parque até desaguar no córrego Arareau (ROSALINA, 2006, p.32). Nada disso foi construído, e, a partir do que será descrito a seguir, baseado em levantamentos atuais do parque e entrevistas, será possível perceber que o espaço não apresenta relação alguma com a água.

O Parque das Águas é um importante espaço público para a cidade de Rondonópolis, e está entre os poucos parques existentes na cidade. A gestão do parque atualmente está sob controle da Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Cidade. O espaço é muito utilizado para pic-nics, prática de yoga, vôlei de areia, skate, etc, sendo muito utilizado por famílias, jovens, crianças. Nos finais de semana o fluxo de pessoas no local é intenso, principalmente nos finais de tarde.

Toda a área do parque é gradeada, contendo três acessos: um principal, para pedestres, no fim da R. Rosa Bororó, um para veículos no início da Av. Dom Wunibaldo e outro para pedestres no fim da R. Floriano Peixoto. Duas áreas são destinadas



Imagem 101: Vista do acesso principal do parque, na Rua Rosa Bororó. Fonte: Autora, 2017.

Imagem 102: O Parque das Águas sendo utilizado para prática de ginástica. Fonte: Eduardo Mardine, 2016.



a estacionamentos. A priori, o parque possuía horário de funcionamento, mas, há mais de 1 ano, o portão de acesso principal, no fim da R. Rosa Bororó, foi quebrado por usuários que utilizavam as pistas de skate, que queriam usar esses equipamentos a noite, sendo impedidos devido ao horário de funcionamento limitado. Depois desse ocorrido, o portão não foi arrumado, e o parque permanece aberto constantemente. A partir do levantamento da área, constatou-se também que o portão de acesso no fim da R. Floriano Peixoto também encontra-se quebrado.

O parque possui um caminho principal, destinado a pista de caminhada, feita com piso de concreto intertravado em formato raquete e ladeado por meio-fio, com aproximadamento 800 m de extensão. Parte desse caminho é rodeado por coqueiros, que, no caso, não proporcionam sombra aos usuários. Algumas partes desse percurso possuem sombra devido a vegetação nativa presente na margem do rio Vermelho e do córrego Arareau, como pode ser visto na imagem 103. Entretanto, percebe-se que, grande parte desse percurso é desprovido de árvores que poderiam proporcionar sombra e conforto térmico aos usuários do local. A maioria das árvores existentes na área são oriundas da vegetação natural que já existia antes da implantação do parque, não havendo, portanto, uma preocupação em relação a uma qualificação do espaço a partir de um tratamento paisagístico

O percurso principal do parque possui um formato orgânico e cíclico, e sua pavimentação necessita de reparos e substituições em vários trechos. Ele possui lixeiras em sua extensão, mas é desprovido de bancos, sendo comum os usuários sentarem no meio-fio ou em cadeiras de praia (imagem 103). A iluminação do parque se baseia em postes e refletores, que, de acordo com algumas pessoas que utilizam o local à noite, proporcionam certa limitação em relação ao uso do espaço no período noturno, e, isso se agrava ainda mais pelo fato do espaço não contar com um sistema de segurança em nenhum período do dia.



Imagem 103: Caminho principal do Parque das Águas. Ao lado direito, a vegetação nativa do rio Vermelho, e, ao lado esquerdo, os coqueiros e a área destinada ao vôlei de areia. Percebe-se a inexistência de mobiliários de apoio ao usuário nesse caminho. Fonte: Autora, 2017.

O desenho desse caminho principal formam três áreas internas. A primeira área formada é um espaço destinado ao vôlei de areia. Essa área não possui delimitação das quadras, sendo apenas uma grande superfície com areia. Vale ressaltar que, antes da construção do Parque das Águas, já existiam as pistas de skate e essa grande área de areia – que já era usada anteriormente para prática de vôlei - sendo, portanto, mantidas no projeto.

A segunda área no interior deste caminho principal é um espaço de convivência, com caminhos secundários e orgânicos, que possuem árvores com grandes copas e com seus troncos

Imagem 104: Levantamento do Parque das Águas, atualmente. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:1250

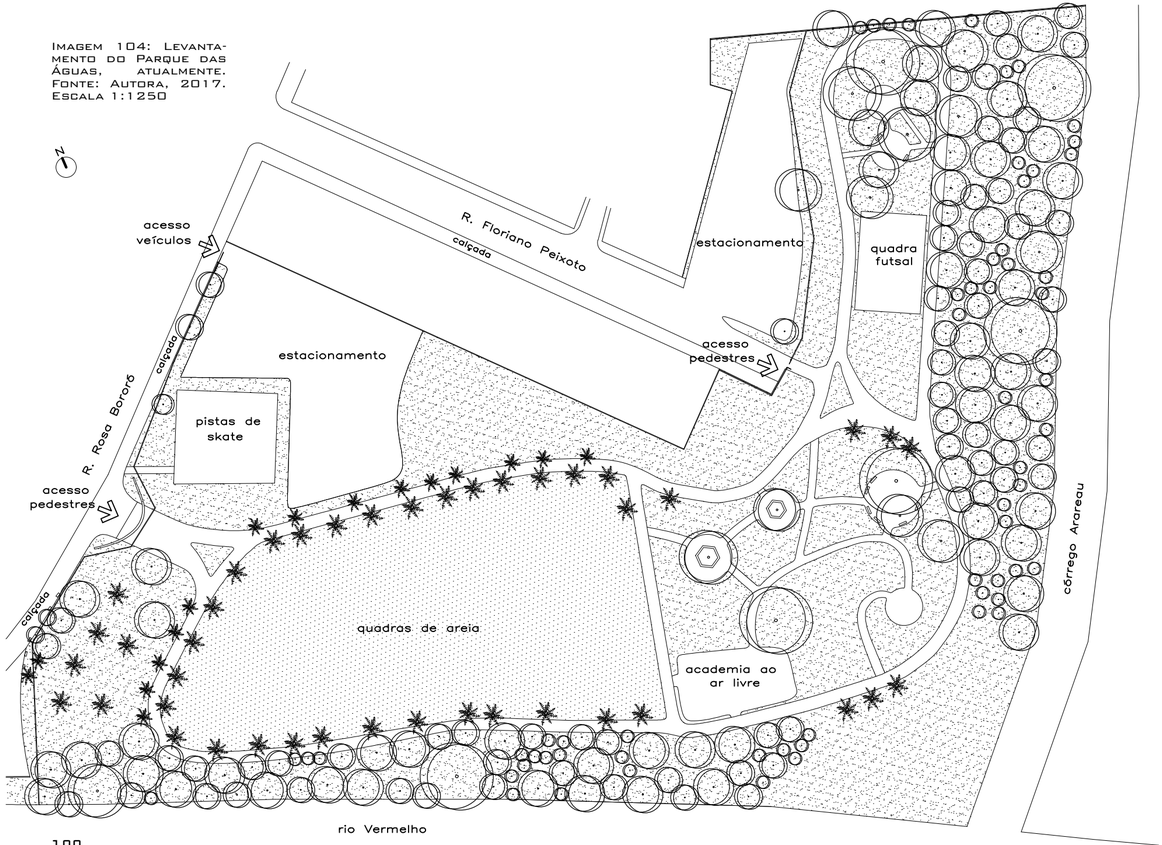




Imagem 105: Pistas de skate presentes no Parque das Águas estão danificadas. Ao fundo, os estacionamentos. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 106: Academia ao ar livre. Fonte: Autora, 2017.

rodeados com bancos de concreto (imagem 108). Nesse espaço também se encontra um espaço cimentado destinado a aparelhos de ginástica, como pode ser visto na imagem 106. A terceira área apresenta uma quadra de futsal e um espaço mais íntimo de convivência, com bancos em concreto e sombra provida por grandes árvores (imagem 109).

O parque não oferece suporte aos usuários: o espaço não possui sanitários e nenhuma área de alimentação. Existe apenas um bebedouro no parque, que está estragado. Além disso, o parque não oferece equipamentos destinados a crianças. Diante disso, nos finais de semana, vendedores ambulantes ocupam o local, com carrinhos de pipoca, de raspadinha, trailer de lanches, etc, para darem suporte aos usuários. Brinquedos pagos também são colocados no local, como pula-pula e escorregador inflável. Esses fatos podem ser visto nas imagens 110, 111 e 112. Outra verificação importante se refere ao fato das pistas de skate (imagem 105) e da pavimentação do caminho principal estarem danificadas em algumas áreas.

Imagem 107: Área central do parque, destinada ao vôlei de areia. Fonte: Autora, 2017.





Imagem 108: Espaço de convivência. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 109: Crianças utilizando a quadra de futsal. Fonte: Autora, 2017.







Imagens 110, 111 e 112: Presença de vendedores ambulantes e a instalação de brinquedos pagos, respectivamente, no Parque das Águas, nos finais de semana. Fonte: Autora, 2017.

O desenho do parque é interessante, entretanto, o espaço falha no quesito de oferecer infraestrutura básica e conforto ao usuário. Em entrevista com algumas pessoas que frequentam o local, todos falaram a respeito da falta de banheiros, bebedouros, quiosques de alimentação e mobiliários. Além disso, percebe-se que o parque não tem interação com o rio Vermelho e nem com córrego Arareau. É fato que é importante preservar a vegetação beira-rio, principalmente devido a aspectos físicos e ambientais, mas o projeto peca em não estabelecer nenhuma conexão e visibilidade com os cursos d'água. Na imagem 114, por exemplo, percebe-se alguns usuários do parque invadindo as vegetações e utilizando a borda do rio. Muitas pessoas usam esse espaço para pescaria e para banhar.

Na confluência do rio Vermelho com o córrego Arareau, por exemplo, percebe-se uma área do parque sem vegetação densa, apenas com plantas rasteiras. Essa área pode ser visualizada em planta a partir da análise da imagem 104, e na fotografia da imagem 113. Entretanto, mesmo assim, não se tem acesso ao rio. Ao mesmo tempo que essa vegetação densa protege o rio, ela segrega o parque do mesmo. É importante salientar também que, grande parte do parque está inserido na Área de Proteção Permanente (APP), e, talvez por isso, o projeto seja limitado. Mas, ao se analisar a legislação municipal, são proibidos o exercício de atividades que impliquem na remoção da cobertura vegetal, a construção de muros de alvenaria, de pré-moldados e outros ou edificações de qualquer natureza, podendo, portanto haver certa pavimentação e implantação de mobiliários.



Imagem 113: Área com vegetação rasteira inutilizável na confluência do rio Vermelho e do córrego Arareau. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 114: Usuários do parque invadem a vegetação e utilizam a borda do rio Vermelho. Fonte: Autora, 2017.

VI

O PROJETO

PRECEITOS

De acordo com levantamentos da área e entrevistas com membros da prefeitura, e também com usuários e comerciantes do complexo, expostos no capítulo anterior, faz-se necessário uma requalificação do complexo no sentido de integrá-lo diretamente ao rio a partir da melhoria de seus espaços. Essas áreas possuem enormes potenciais paisagísticos e urbanísticos a serem desenvolvidos, justamente pelo fato de estarem conectadas e próximas ao Cais, que é uma das poucas áreas da cidade que possuem acesso direto ao rio Vermelho e total visibilidade e contemplação desse tão importante recurso natural que faz referência a memória coletiva da cidade.

Um importante benefício que pode-se evidenciar com o processo de requalificação do complexo, resulta na população voltar a observar e olhar de outra forma para o rio Vermelho, reconhecendo-o como um importante símbolo da cidade, não apenas pela sua beleza, mas também pelo seu valor histórico e cultural, pois a partir de suas margens se fundou o município. Como a área de intervenção é gratificada pela presença do Casario – edificação mais antiga da cidade, tombada a nível municipal e identidade da cidade de Rondonópolis – o projeto consiste, portanto, na reabilitação desse patrimônio urbano e cultural, englobando as áreas anexas ao Casario, como o Parque das Águas, o Centro Comercial Shopping Comercial e o Cais, no intuito de se criar um integrado complexo turístico, cultural e de lazer, visando a democratização desse espaço.

A reabilitação do patrimônio urbano e cultural é aqui proposta no sentido de desenvolvimento do potencial histórico, espacial, social, turístico e econômico da área, tendo o poder municipal como articulador das ações intervencionistas, em parcerias de financiamento com a esfera privada. Vale ressaltar a importância da participação popular diante da proposta de intervenção da área, através de conselhos, reuniões, integrando, assim, a sociedade e o poder público. O cidadão rondonopolitano tem um papel importante diante das deliberações, com o intuito que seja consolidado e implantado, um projeto de intervenção no patrimônio, que atinja um maior número de pessoas, e, proporcione maior acesso e possibilidades de utilização do espaço ao público, beneficiando o cidadão. Esses aspectos são imprescindíveis para que se previna a supervalorização da área, a elitização do espaço e o fenômeno da gentrificação.

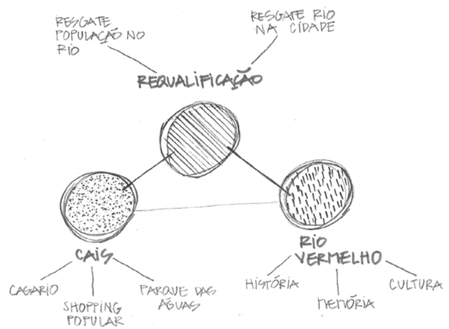


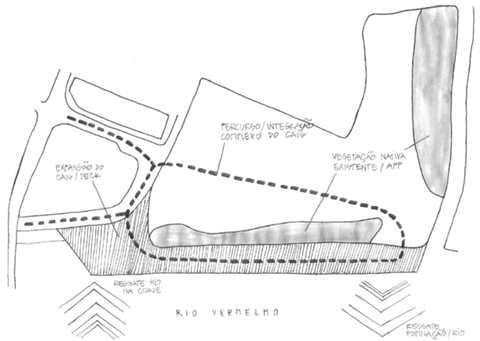
Imagem 115: Partido para intervenção. Fonte: Autora, 2017.

Nessa perspectiva, a proposta de intervenção foi fundamentada a partir de análises referentes às opiniões a frequentadores e comerciantes do local, e na relação que esses espaços estabeleciam com o rio Vermelho. A intenção primordial do projeto é proporcionar uma interação direta do usuário com o rio, e, uma integração do mesmo com os espaços presentes no complexo, a fim de resgatar a presença do rio no espaço urbano e no cotidiano dos rondonopolitanos. Aliado a esses conceitos, tem-se o objetivo de oferecer equipamentos de apoio aos usuários, além de propor a melhoria da gestão do espaço, relacionada a manutenção da área, como vigilância, limpeza e reparos de equipamentos, através de uma administração mais efetiva.

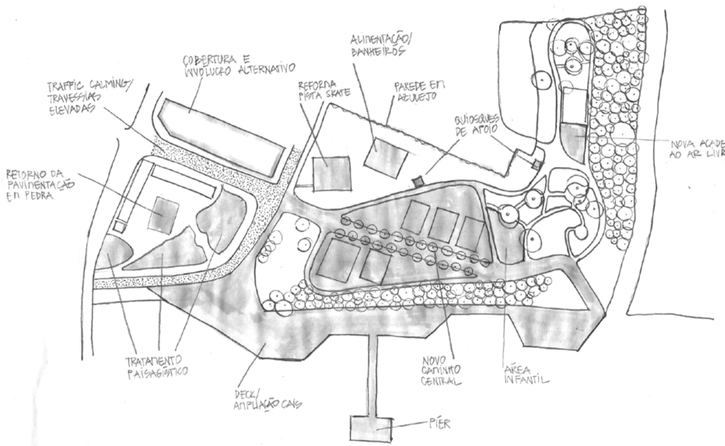
A idéia de se criar um espaço beira-rio agradável, capaz de promover diversos usos, que responda as necessidades sociais, culturais e esportivas da população sempre permaneceu. A considerável extensão e dimensão geográfica e biológica do rio Vermelho, bem como sua importância histórica e cultural, carregadas de memórias e significados, é digna de comtemplação e apreciação, sendo, portanto, necessária a qualificação de suas margens em resposta à isso, a fim de proporcionar um elo entre sua importância no cenário urbano e na história.

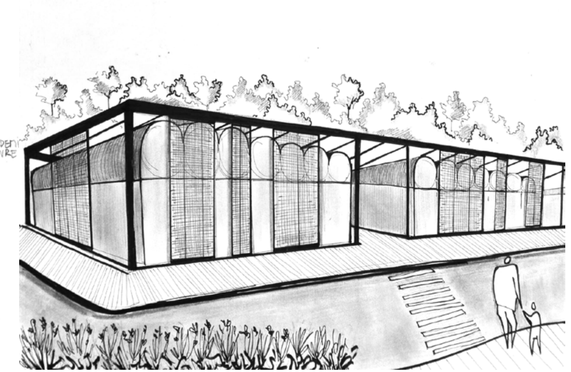
As imagens 116, 117, 118, 119, 120, 121 demonstram as idéias iniciais da proposta de intervenção na área. Desde o início do processo criativo, tem-se a intenção de promover o maior contato da população com o rio Vermelho, e, para isso, a solução se constitui na expansão do antigo porto fluvial – atual Cais. Aliado a isso, como parte importante do conceito projetual, tem-se a preservação da grande massa de vegetação nativa, presente nas margens do rio, até pelo fato da área estar situada em Área de Preservação Permanente (APP).

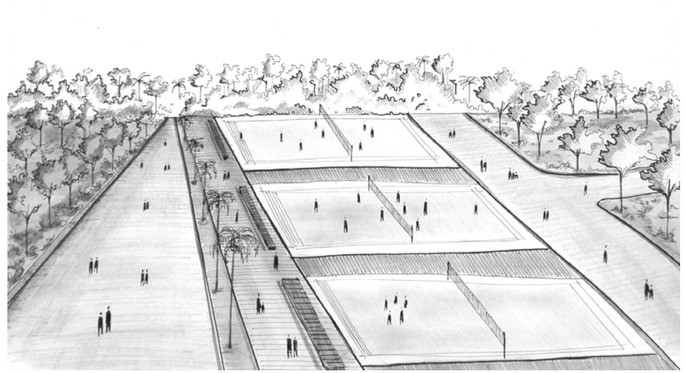
A integração de todo o Complexo também é um dos preceitos iniciais do projeto, bem como a melhoria dos espaços existentes a partir de uma qualificação adequada, que permita assim a conexão entre essas áreas livres e abertos à beira-rio. Pelo fato do potencial já existente na área ser assegurado também, e, principalmente, pela presença do próprio rio Vermelho e da edificação histórica do Casario Marechal Rondon, a intenção, desde o princípio, foi encontrar soluções paisagísticas, arquitetônicas, espaciais, urbanísticas e administrativas, na tentativa de assegurá-lo como um local público, e rico em espacialidades e possibilidades.



Imagens 116, 117, 118, 119, 120 e 121: Processo criativo do projeto de intervenção, com as propostas iniciais apresentadas na primeira banca. Fonte: Autora, 2017.







O COMPLEXO DO CAIS COMO ESPAÇO DE MULTIPLOS USOS

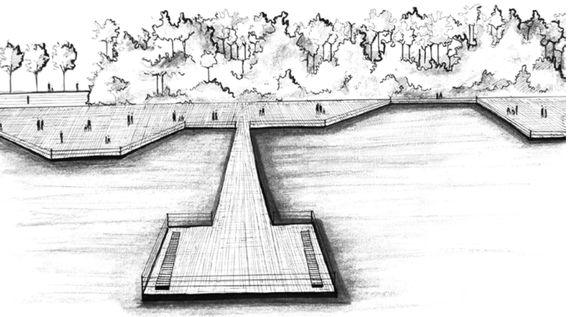
Após alguns estudos e reflexões, a proposta de intervençao final garante, de forma menos agressiva, essa reaproximação com o rio Vermelho. Para isso, a idéia principal do projeto consiste na trasnformação do Cais em uma espécie de escadaria, que permite acesso a um píer flutuante. Essa escadaria, além de função básica de circulação, é projetada no sentido que seus degraus sejam utilizados como locais de permanência e estar para contemplação do rio e de seu entorno. Aliado à isso, tem-se a ideia de reformulação do paisagismo da área do Casario e conservação de seu uso cultural, além do tratamento das ruas que cortam o Complexo, através de recursos de traffic calmig, com travessias elevadas, sinalização adequada, o que acaba por integrar todas as partes do projeto.

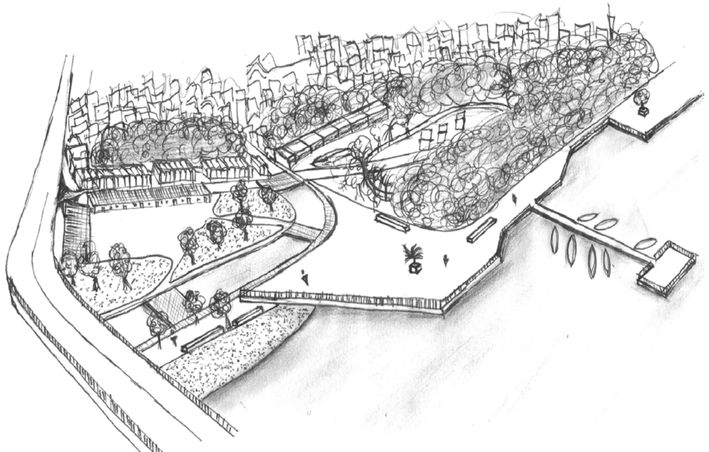
O Parque das Águas sofre intervenções para potencializar seu uso esportivo e social. A partir disso, mantem-se seu caminho principal, que agora é estendido para fora do parque, a partir da paginação de piso, que percorre os cruzamentos das ruas, chegando até o Casario e a escadaria do Cais, unificando assim todos os espaços do projeto.

Em relação ao Centro Comercial Shopping Popular, é reconhecido seu valor econômico e social para a área em questão, sendo, portanto, um grande dinamizador e responsável por atrair um grande fluxo de pessoas ao Complexo do Cais. Entretanto, é fato que sua edificação necessita ser reformulada diante das problemáticas existentes, tanto em quesitos estéticos e formais, como em funcionais. Dessa forma, é proposto um novo edifício no local, com a mesmo uso do já existente, mas com referências arquitetônicas e espaciais novas. Como a área de intervenção do Complexo é considerávelmente grande e engloba muitas possibilidades, optou-se pela não elaboração e detalhamento desse edifício, e, portanto, o foco do trabalho será as outros locais. Mas vale salientar, novamente, que o Centro Comercial Shopping Parque faz parte do projeto de intervenção do Complexo do Cais, mas que sua nova solução arquitetônica não será desenvolvida nessa etapa do trabalho, por questões de relativas à tempo, podendo ser desenvolvida posteriormente.

Prova disso, ao elaborar e pensar o projeto de requalificação como um todo, houve sempre a preocupação de também integrar o Centro Comercial Shopping Popular ao resto das áreas do Complexo, havendo tratamento de sua calçada, locação de mobiliários, sinalização, etc. Portanto, o projeto de um novo edifício para o terreno do Centro Comercial ficará como diretrizes do projeto mais amplo de requalificação do Cais de Rondonópolis.

Diante do que já exposto até aqui, percebe-se o Complexo do Cais atingindo multiplos usos: social, econômico, cultural, histórico, esportivo, de entretenimento, contemplação e turístico.





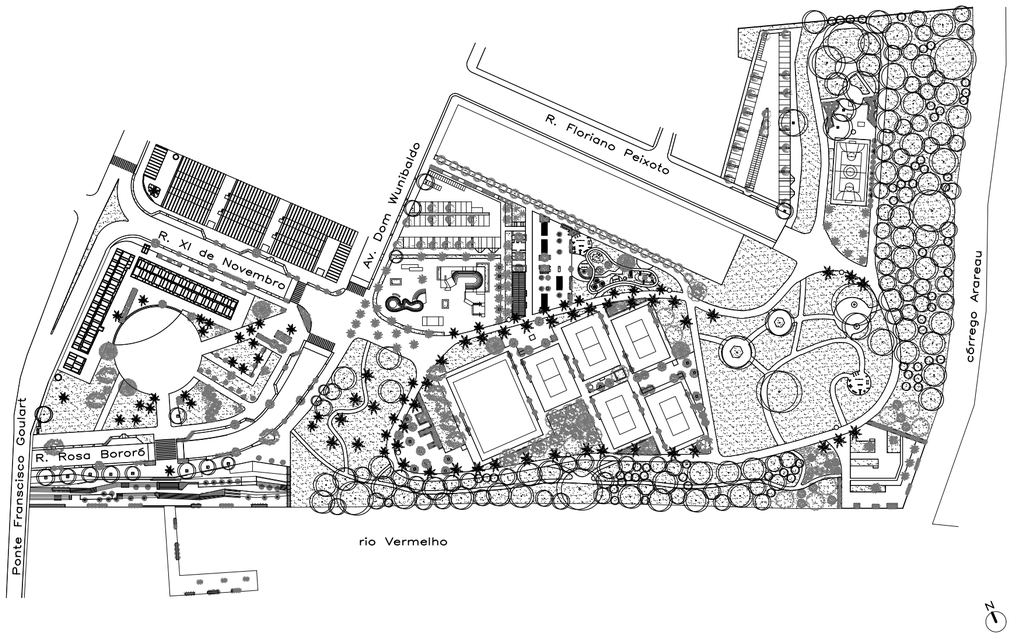


Imagem 122: Proposta final do projeto de intervenção no Cais de Rondonópolis. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:2000

APP

Como cerca de 78% da área de intervenção está inserida em uma Área de Preservação Permanente, fez-se necessário um amparo legal diante das leis federais. De acordo com a Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012, que trata a respeito do Código Florestal Brasileiro (Anexo I), a intervenção ou supressão em áreas de APP só será permitida em hipóteses de utilidade pública, de interesse social, ou de baixo impacto ambiental, previstas pela lei. Isto está incluso, portanto, obras de infraestrutura destinadas a serviços públicos de transportes, sistema viários, saneamento, energia, etc. Além disso, diretamentamente relacionado à proposta de intervenção deste trabalho, inclui a implantação de infraestrutura pública destinada a esportes, lazer e atividades educacionais e culturais ao ar livre.

A Resolução CONAMA nº 369 de de 28 de março de 2006 (Anexo II), reconhece esses casos de utilidade pública e interesse social, regulamentando o uso das APP's como "áreas verdes de domínio público", permitindo a implantação de infraestrutura, como por exemplo, caminhos, mirantes, equipamentos de esporte, cultura e lazer, bem como sanitários, bebedouros, etc. Essa resolução limita as intervenções nessas áreas de APP, permitindo a supressão de até 15% de cobertura vegetal e a implantação de até 5% de área impermeabilizada.

Como a proposta deste trabalho é requalificação de uma área já construída e consolidada em uma APP, (o Parque das Águas, por exemplo, foi construído em 2008, após a resolução do CONAMA de 2006; já o Casario, existe há cerca de 80 anos no local), as intenções do projeto se relacionam à: requalificação utilizando o máximo de materiais ecológicos; potencialização do florestamento de áreas onde não existiam vegetação e permeabilidade; preservação da grande massa de vegetação nativa presente na margem do rio Vermelho e do córrego Arareau; implantação de edificações mais limpas possíveis. Sendo assim, a resolução do CONAMA referente a limitação de implantação de áreas impermeáveis em até 5% não será aplicável neste projeto, visto que, as soluções propostas para a intervenção do Complexo do Cais serão pautadas nas realidades e problemáticas existentes hoje no local, a fim de melhorar a drenagem do solo e diminuir ao máximo a taxa de impermeabilização já presente atualmente na área. Vale ressaltar também que, a proposta de potencialização do Complexo do Cais não suprime nenhuma árvore existente no local, preservando, assim, todas elas.

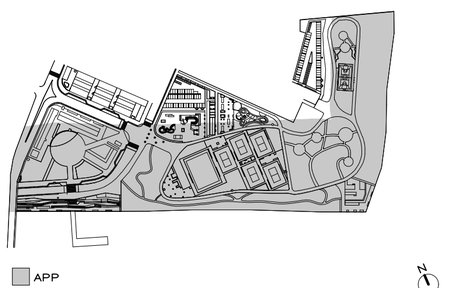


Imagem 123: Relação da área de APP diante da proposta final do projeto de intervenção no Cais de Rondonópolis. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000

Como dito no item anterior, como alternativa de amenizar o fato de grande parte do complexo estar implantado na APP, a escolha dos materiais foi primordial para concepção do projeto. As pavimentações existentes na área hoje são todas impermeáveis e se encontram, em algumas partes, degradadas. Diante disso, definiu-se a substituição dessas pavimentações por materiais permeáveis, que assegurem a drenagem do solo. Esses materiais são, basicamente, blocos de concreto poroso, fulget resinado, solo cimento e concregrama. Esses elementos são capazes de reduzir: ilhas de calor; enxurradas, pelo fato de possibilitarem o escoamento devido sua permeabilidade; gastos com recursos de drenagem da água e reservatórios; áreas impermeáveis e manter os espaços úteis do terreno; o escoamento superficial da água.

É importante salientar que como a área de intervenção é provida basicamente de espaços livres e abertos, sendo quase inexistentes edificações no local, a delimitação das funções de cada espaço será propiciada a partir da diferença de materiais de pavimentação. Ou seja, o piso utilizado em cada área determinará seu espaço.

Imagem 124: Bloco drenante de concreto poroso. Fonte: Rhino Pisos, 2017.

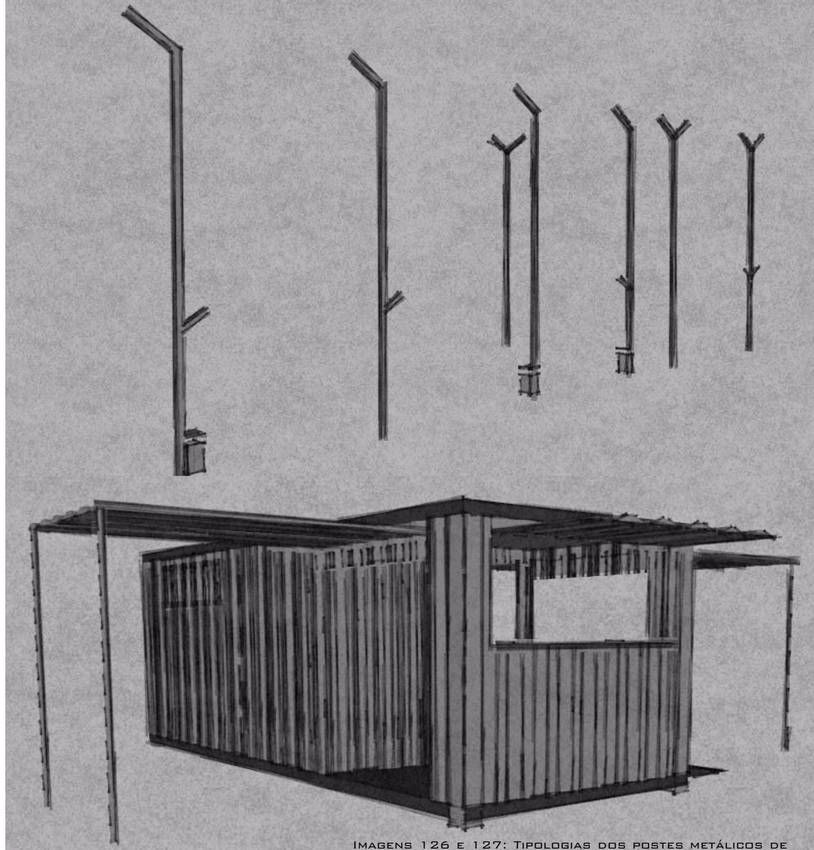




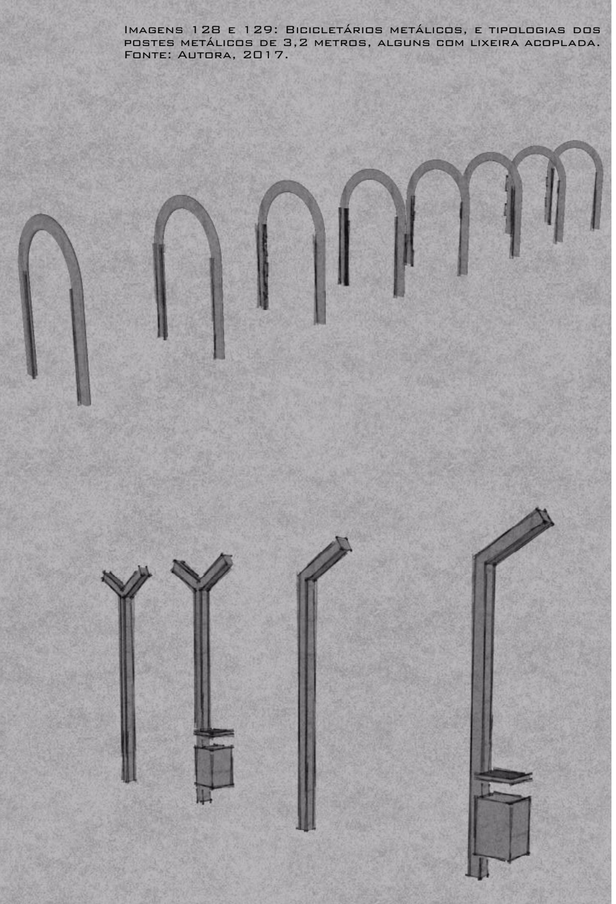
Imagem 125: Piso Fulget sintético. Permeável, antiderrapante e atérmico, composto de pedriscos e granulados. Será usado em duas áreas beira rio: no cais e na prainha elevada. Fonte: Masterplate pisos, 2017.

O material metálico foi bastante utilizado nos equipamentos e mobiliários propostos, por se tratar de uma estrutura mais limpa. Bicicletários, postes de luz com lixeiras acopladas, suporte para duchas, totens informativos e até containers de alimentação estão entre esses equipamentos que serão melhor abordados no próximo item. Além disso, os próprios materiais utilizados na intervenção são responsáveis por assegurar a integração do complexo, visto que, muitos são repetidos, e alguns dão continuidades e criam elos entre os espaços. Como exemplo, o uso do mesmo material (intertravado com blocos drenantes de concreto poroso 10x20x6cm cor cinza natural) no caminho principal, que percorre todo o Parque das Águas, e que chega até o Casario através do traffic calming e travessias elevadas, dando acesso também ao Cais, proporciona certa continuidade e relação entre esses espaços.

Como exposto no capítulo anterior, a área de intervenção carece de equipamentos e mobiliários essenciais de um espaço público. Para isso, foram pensado equipamentos que pudessem proporcionar ao usuário infraestrutura básica relacionada a conforto, higiene, segurança, alimentação, etc. A maioria desses equipamentos foram elaborados no intuito de promover uma intervenção mais limpa e de menor custo, promovendo, assim, a redução de entulhos e materiais, bem como a rapidez do processo de execução e montagem. A escolha do material metálico cinza pré-fabricado, por exemplo, para os postes, lixeiras acopladas, containers de alimentação, bicicletários, tótens informativos e duchas se deve à esses fatos.



Imagens 126 e 127: Tipologias dos postes metálicos de 10 metros, alguns com lixeira acoplada, e containers metálicos, respectivamente. Fonte: Autora, 2017.



Imagens 128 e 129: Bicicletários metálicos, e tipologias dos postes metálicos de 3,2 metros, alguns com lixeira acoplada. Fonte: Autora, 2017.

Vale ressaltar aqui que, o Parque das Águas e até mesmo a Av. Rosa Bororó (beira-rio) não comportam uma ciclovia, devido à sua pequena extensão, e a sua falta de infraestrutura, respectivamente, e que, devido à isso, a implantação de uma ciclovia não foi proposta no projeto. No entanto, os bicicletários são locados com a intenção de que sirvam de apoio para as pessoas que chegam ao local de bicicleta, o que ocorre frequentemente, mesmo a cidade não oferecendo o suporte necessário.

Os bancos já foram solucionados a partir de uma modulação em concreto pré-moldado, com uma modulação superior em ripas de madeira, em alguns assentos. Outros bancos, bem maiores, que servem para também para deitar, já foram moldados in loco. Uma das idéias do projeto também consiste em aproveitar os próprios canteiros de vegetação - as floreiras - como encostos, criando ali assentos e mesas. Os bebedouros também são de concreto pré-moldado e são locados em pontos estratégicos do parque. Já o equipamento que abriga os vestiários, localizados também no parque, será feito de alvenaria aparente de blocos de concreto, justamente pelo fato de serem capazes de minimizar o entulho da obra, e também porque as tubulações podem ser embutidas, sem a necessidade de cortes da alvenaria, tornando assim a obra mais prática e viável.

A própria linguagem dos equipamentos propostos é simplicada e, por isso, dialogam entre si, criando certa identidade visual, com tons neutros na escala de cinza, e formatos mais limpos e menos agressivos a paisagem, permitindo assim uma apropriação mais agradável dos espaços do complexo como um todo por parte da população. Alguns mobiliários são dispostos em todo a área de intervenção, como os postes de iluminação (alguns com lixeiras acopladas), os tótens informativos e os bancos. Os outros equipamentos foram pensados para atender mais as privações do parque, que apresenta um caráter mais esportivo, necessitando assim de duchas, bebedouros, containers de alimentação, vestiários, etc.

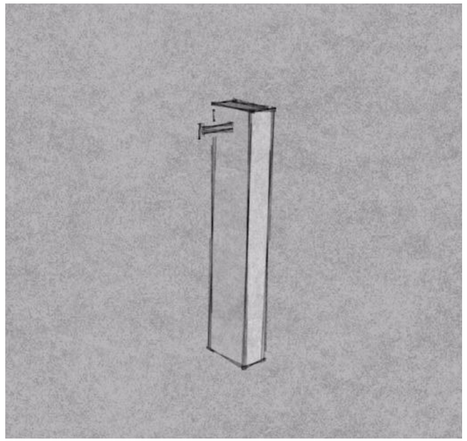


Imagem 130: Bebedouro em concreto pré-moldado. Fonte: Autora, 2017.

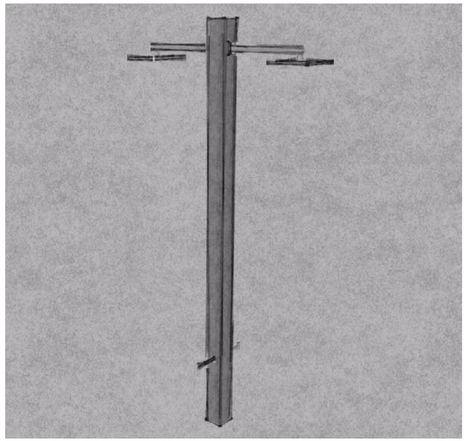


Imagem 131: Duchas com lava-pés de inox, e estrutura metálica. Fonte: Autora, 2017.

REQUALIFICAÇÃO DA PONTE FRANSCISCO GOULART

A Ponte Franscisco Goulart encontra-se em estado degradado, como pode ser visto nas imagens 69, 70, 71 e 72 do capítulo anterior. Ela se apresenta na cidade apenas como uma via de acesso que conecta as duas margens do rio, sua passagem de pedestre possui menos de 1 metro de largura, e grande parte do seu calçamento e do seu guarda corpo encontra-se quebrado, ocasionando perigo aos pedestres que transitam ali diariamente. A ponte possibilita uma vista muito rica em relação a cidade e ao próprio rio Vermelho e suas matas, e isso precisa ser potencializado e aproveitado. A idéia é que a requalificação do Cais de Rondonópolis se estenda até a ponte, criando conexões com as áreas localizadas abaixo, e, assegurando reformas e aumento da largura das passagens de pedestres, bem como a substituição de seus guarda corpos numa linguagem que dialogue com os mobiliários e equipamentos propostos no projeto, a fim de que a ponte sirva também como um mirante do rio Vermelho e da cidade.

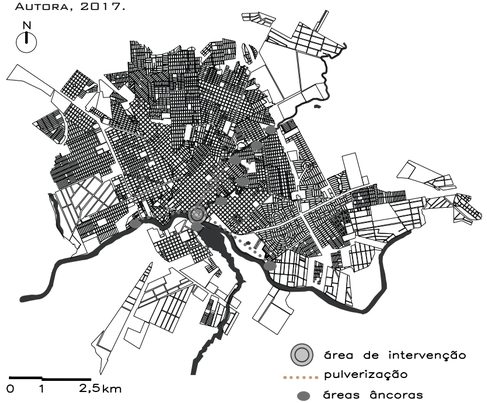
NOVA PROPOSTA ARQUITETÔNICA DE EDIFÍCIO PARA O CENTRO COMERCIAL SHOPPING POPULAR

PULVERIZAR A REQUALIFICAÇÃO DO CAIS DO RIO VERMELHO PARA AS ÁREAS DE ENTORNO, PARA AS ÁREAS À BEIRA DO CÓRREGO ARAREAU E EM PONTOS ESTRATÉGICOS DO RIO VERMELHO

A área do projeto escolhida para intervenção se apresenta apenas como uma delimitação de estudo para que se possa apresentar uma proposta mais detalhada, consistente e aprofundada. A intenção é que alguns conceitos aqui utilizados, se pulverizem e se espalhem pela cidade. A qualificação de espaços, que possuem certo potencial, deve ser efetivada em escala mais ampla em relação ao resto da cidade. Os desenhos aqui mostrados possuem uma limitação, mas o intuito é que a requalificação das vias, por exemplo, ou mesmo a introdução de mobiliários, sejam prosseguidas nos quarteirões seguintes, nas ruas seguintes, etc.

O Córrego Arareau, por exemplo, possui forte importância na cidade de Rondonópolis. O córrego divide a cidade ao meio, e suas margens não são ocupadas, nem possuem vias beira-rio. Ele se encontra submerso na cidade, diante do crescimento urbano. É como se a cidade escondesse o próprio córrego. Ele também possui seu significado histórico, algumas de suas partes eram como balneários antigamente. Mas, infelizmente, mais do que acontece com o rio Vermelho, a cidade não apresenta relação afetiva com o córrego. Portanto, o próposito é que a criação desse espaço à beiro do rio Vermelho seja o início da pulverização de um projeto maior que valoriza as águas fluviais rondonopolitanas. Nesse sentido, a requalificação do Cais de Rondonópolis é o ponta-pé inicial para a criação de áreas âncoras à beira do córrego Arareau e de outros pontos estratégicos do rio Vermelho, criando assim um circuito de espaços livres que ofereçam lazer, cultura e entretenimento para a população. Esses espaços seriam conectados entre si talvez por parques lineares, ou mesmo através de barcos menores, ou pontes elevadas para pedestres.

Imagem 132: Diretriz de intervenção nas áreas do córrego Arareau e do rio Vermelho. Fonte: Autora, 2017.



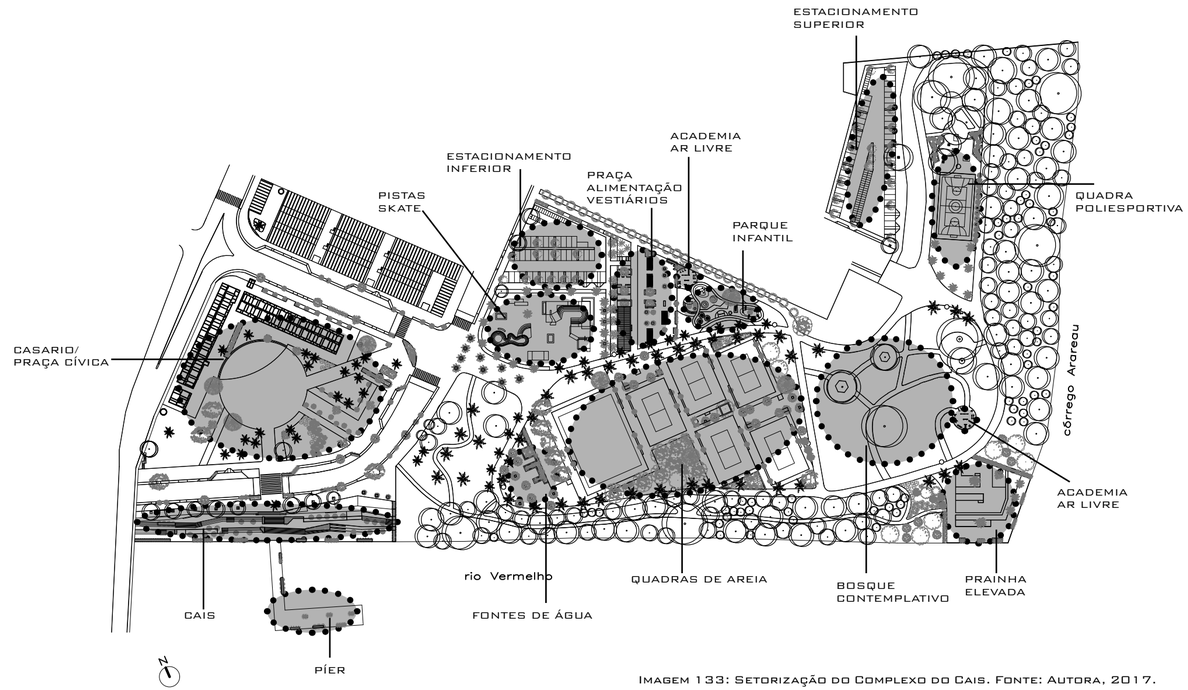


Imagem 133: Setorização do Complexo do Cais. Fonte: Autora, 2017.

As intervenções separadas de cada área foram pensadas comumente com toda as áreas abrangentes do complexo, visando a relação e a integração do Complexo como um todo. Primeiramente, foi criado dois novos percursos no Parque das Águas:

1- O percurso que faz limite com as paredes dos lotes das casas de divisa. Esse caminho foi criado no intuito de ampliar o acesso ao parque e ao Complexo do Cais como um todo, e também foi uma forma de amenizar a presença do muro presente no projeto, visto que, foi criado uma barreira de vegetação entre esse muro e o novo caminho. Esse percurso possui a mesma pavimentação que o principal caminho do parque das águas, que dá acesso ao cais e ao Casario.

2- O percurso localizado próximos às margens do rio Vermelho. Esse caminho é mais intimista, rodeado pelas vegetações nativas ali presentes, se apresenta de forma sinuosa e muito próxima ao barranco do rio. Sua pavimentação requer algo pouco agressivo, e, por isso, foi pavimentada em solo cimento. Esse percurso conecta mais precisamente o início do cais, as áreas das quadras de areia e a prainha elevada.

O projeto paisagístico foi fundamentado na implantação de vegetação de pequeno, médio e grande porte, e, nativas da região de Rondonópolis. Não foi possível chegar a especificação das espécies a serem implantadas, mas, é proposto massas vegetativas selecionadas a partir do tamanho de seus portes. Cada trecho apresentado será especificado os portes de plantas utilizados.

As áreas dos estacionamentos foram reformuladas e redesenhadas, substituindo o asfalto por concregrama, delimitando as vagas para veículos e motos, bem como vagas para deficientes e idosos. O estacionamento inferior apresenta um total de 40 vagas para carros e 25 para motos, e o superior conta com 46 vagas para carros e 60 vagas para motos. Houve também a delimitação de canteiros e o plantio de vegetação a cada 3 ou 4 vagas de carros.

A área destinada as pistas de skate também foi remodelada e foi proposto outro desenho. Isso aconteceu pelo fato da estrutura existente hoje no local esta em estado degradado, e também por pedidos, por parte dos skatistas, de melhoria dos aparatos existentes.

O local que se encontrava a academia ao ar livre foi reflorestado, criando ali uma espécie de bosque contemplativo. As ávores dessa região são grandiosas e proporcionam muita sombra, sendo frequente a estadia de pessoas no local para piquiniques e práticas de yoga. Nesse espaço foram implantados bancos para garantir maior permanência das pessoas no local, bem como postes de iluminação e lixeiras, e, além disso, houve a substituição da pavimentação cimentada existente por solo cimento.

A academia ao ar livre foi implementada em dois locais distindos: um ao lado do parque infantil e da praça de alimentação, e outro próximo a prainha elevada.

Apesar das soluções apresentadas nos estacionamentos, houve o prevalecimento dos pedestres no projeto. As calçadas das ruas existentes foram todas remodeladas e pavimentadas com dois materiais distintos: o concreto e o intertravado de bloco poroso de concreto permeável na cor cinza. Isso se deve ao fato de: as calçadas foram divididas em duas faixas: faixa técnica (1,10 metros de largura), onde há instalação de equipamentos como postes, alguns com lixeiras acopladas, sinalização, bancos, tótens informativos, bem como a edificação de canteiros de vegetação; e a faixa livre de circulação, que possui largura variável. Essas calçadas são unificadas, algumas vezes, pela presença das travessias elevadas, presentes entre o Casario e o Cais, e no cruzamento das Ruas Rosa Bororó e XV de Novembro. A unificação dessas calçadas permite, portanto, a continuidade do caminho oriundo do Parque das Águas, que percorrendo as calçadas, chegando até o Casario Marechal Rondon.

Existem duas linhas de ônibus que passam na área de intervenção. Entretanto, não foi possível situar precisamente o local de parada do ônibus.

O levantamento topográfico da área foi baseado no material sedido pela Prefeitura de Rondonópolis. De acordo com o levantamento planialtimétrico da cidade, a porção mais elevada se encontra nas proximidades da ponte e do Casario. Nesse levantamento, as curvas de níveis existentes na área são confusas e numeradas duvidosamente. Ao se aproximar das margens do rio, as curvas são cortadas, outras nem se encontram (imagem 73). Apesar disso, foi usado esse levantamento como base para propor o projeto, mas também foi levado em consideração as visitas e percepções in loco. O fato é que, com exceção da porção do Casario, a região é consideravelmente plana. Vale ressaltar que, em visitas ao local, foi constatado que as áreas existentes, principalmente do Parque das Águas, quase não há desnível, seguindo a topografia natural. Portanto, o projeto tentará seguir ao máximo a declividade natural do terreno, tentando manter o pouco de desnível existente. Para isso, os níveis e os desníveis criados atendem as normas de acessibilidade, com declividades girando entre 1,5 a 4%, além das rampas.

TRECHOS

A área de intervenção foi dividida em 6 trechos para ser melhor abordada e detalhada. As outras áreas que não se inserem nos trechos, decorrem do fato de terem sofrido intervenções mínimas, pautadas, sobretudo, na troca dos materiais de pavimentação e na introdução de mobiliários.

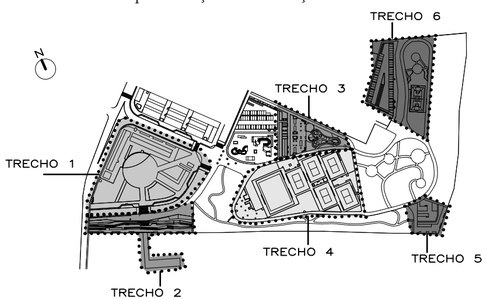


Imagem 134: Divisão do detalhamento da área de intervenção em trechos. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:5000

A ideia de requalificação da área do Casario foi pautada na preservação do seu edifício - que se encontra em bons estados, visto que em 2013 houve uma revitalização do mesmo - e na elaboração de um tratamento paisagístico. Vale lembrar que não existe um dossiê de tombamento do Casario Marechal Rondon, e, portanto, a proposta projetual de intervenção reconhece a importância da preservação do edifício em si, somente, pois seu paisagismo, e até sua pavimentação em pedra, são recentes e não possuem relevância histórica para serem preservadas, sendo constantes as reformas exteriores que ocorreram ali.

É proposto a eliminação dos gradis e a abertura da área como espaço público, assegurado a partir de uma vigilância permanente. A pavimentação já existente, grande parte feita em pedras basalto de cor vermelha, é preservada na parte mais elevada, e, após a escadaria, tem-se a retirada da área cimentada recentemente, e, a introdução de um novo piso - intertravado em blocos drenantes de concreto poroso na cor cinza, responsável por conectar todo Complexo do Cais.

São criados também um novo desenho ná área externa e novos percursos, aliados ao novo paisagismo proposto. Esses novos caminhos são originados no intuito de se dar continuidade ao cais e ao parque, integrando toda a área do Complexo. Na parte oeste do projeto, estão concentradas as árvores de grande porte, gerando sombra aos usuários. A parte central do projeto é desprovida de vegetação, caracterizando uma praça seca, para usos que já aconteciam no local, como danças, festas juninas, shows, etc. A parte superior, próxima ao Casario, pavimentada com o piso original em pedra, é uma parte mais intima e particular do edifício, destinada a atender os clientes dos comércios ali instalados nas casas geminadas.

A entrada de serviço é redesenhada, mas ainda permanece mais próxima a ponte É proposto também uma nova escada que dá acesso entre a ponte e o Casario. Além disso, toda a extensão da calçada é reformulada, priorizando a arborização das vias, bem como sua iluminação e a diminuição da velocidade dos veículos. É criado também baías de estacionamentos para deficientes, facilitando o acesso para quem quiser ir só ao Cais ou só ao Casario.

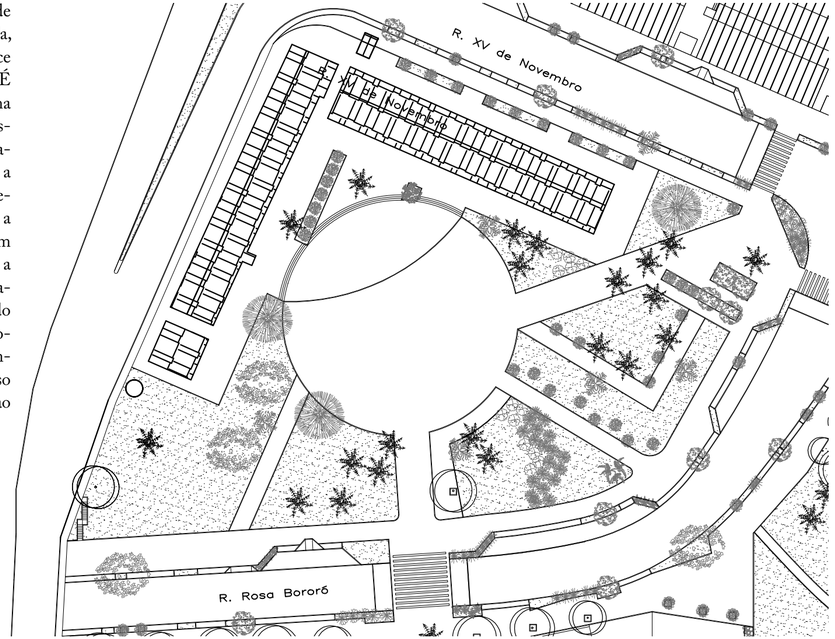


Imagem 135: Implantação da área do casario. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:750



Imagem 136: Casario. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 137: Vista superior do Casario. Fonte: Autora, 2017.

O CAIS E O PÍER
TRECHO 2

Na área do Cais, antes provida de uma singela escadaria e de uma rampa, agora é composta de uma ampla escadaria/arquibancada que dará acesso a um píer flutuante. Como já mencionado anteriormente, a ideia primordial é que maximize a extensão da área do cais, e isso é asseguro a partir da introdução do píer, que tem cerca de 40 metros de extensão. O píer segue o alinhamento do novo caminho central proposto na área externa ao Casario, sendo, portanto, uma continuação da área central (praça cívica) do edifício. Além disso, o píer muda sua direção devido a vista do pôr do sol presente nessa área, na tentativa de capturar as imagens proporcionadas por ele.

O píer possui acabamento em ripas de madeiras, e foi implantado também como atracadouro para barcos (que acontecenos lados que não possuem canteiros de vegetação), para propiciar a pescaria no local (que já é muito frequente), bem como para possibilitar o contato direto das pessoas com a água do rio Vermelho. Sua estrutura é baseada em peças pré-moldadas de concreto especial, reforçadas com fibras plásticas e diversos aditivos, que garantem uma vida longa na água. Essa estrutura em concreto é fabricada com densidade inferior a da água, fazendo que ela flutue e não afunde.

Como a extensão do píer é longa, alcançando cerca de 40 metros, esses blocos possuem dimensão 2mx5m e são colocados com espaçamento de 3 metros entre um e outro, para que assim seja possível a passagem da correnteza do rio. Sua ancoragem é feita com cabos de elastômero que são ligados a estruturas fixas de bloco de concreto estaqueadas no fundo do rio. Já e fixação do píer de madeira com a parte do superior do cais é feita com conexões semelhantes a dobradiças de portas, ocasionando assim estabilidade ao espaço.

A parte superior desse trecho é composta por uma escadaria central, com degraus de 13,33 cm de espelho. Essa área varia em relação as escadas ali presentes: algumas partes apresentam degraus de 10 cm de altura, outras de 20 cm, e outras de 40 cm. Os patamares e os próprios degraus variam de tamanho. Essas variações foram pensadas para se criar várias possibilidades de uso: percursos diferentes, locais de concentração de circulação, lugares de contemplação, de estar, de reflexão, e o mais importante, total visibilidade para o rio Vermelho. A intenção é que a pessoa veja o rio de vários angulos e alturas, que a pessoa sente no local que ela se sinta à vontade.

Essa área também possui total acessibilidade: foram projetadas rampas com inclinações inferiores a 8,33%. As possuem certa distância uma da outra justamente para fazer com que o usuário ande no local e o sinta o local de vários ângulos.

O desnível existente é de cerca 3,40 metros, que são vencidos pela introdução de dois materias de pavimentação distintos. Os patamares e as rampas são feitos de piso fulget sintético na cor palha, que é um piso permeável, antiderrapante e atérmico, ou seja, ideal para essa área beira-rio, composto de pedriscos e granulados. Como a área possui muitos desníveis e degraus, seria impossível a utilização de materiais drenantes em tudo, devido a incompatibilidade dos arremates, e, por isso, inviabilizaria a obra. Diante disso, nos degraus foram usados o concreto aparente.

Houve uma preocupação com a arborização do local com a introdução de vegetação de médio e pequeno porte para que o local não fique desprovido de sombra. Alguns locais apresentam canteiros elevados que funcionam também como guarda-corpos.

O baixo do viaduto, área beira-rio mais elevada, no nível da calçada, também foi requalificada, assim como a calçada da área ali presente, com a implantação de bancos, postes, lixeiras, tótens informativos, etc.

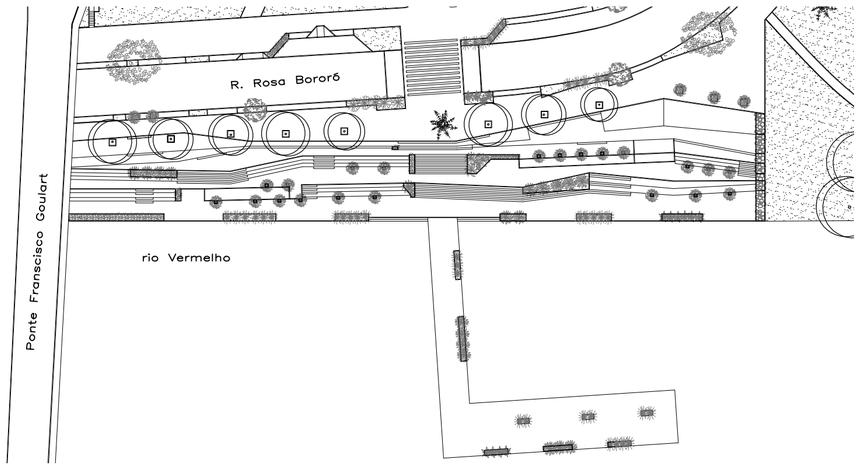


Imagem 138: Proposta de intervenção do cais e o píer. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:750



Imagem 139: Proposta final do Cais de rondonópolis. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 140: A relação do cais e do pier com a ponte. Fonte: Autoria, 2017.

PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO E PARQUE INFANTIL

TRECHO 3

Na área superior do Parque das Águas, perto do muro de divisa do lote, atualmente em desuso e composta por vegetação gramínea, é proposto um novo caminho, que se unifica ao caminho central existente no Parque das Águas. Cria-se, portanto, um novo percurso. Nessa área, tem-se também a instalação da área de alimentação, de um parque infantil, de aparelhos de ginástica e dos vestiários. A praça de alimentação é implantada estratégicamente próxima ao estacionamento inferior, possibilitando carga e descarga de suprimentos. A proximidade da área de alimentação e da academia ao ar livre com o parque infantil foi premeditada no intuito de que, enquanto os pais comem ou se exercitam, as crianças brincam nas proximidade.

O parque infantil foi pensado com formato orgânico e com diferenças de níveis. É proposto alguns morrinhos, bem como declividades na área dos escorregadores. Além disso, intercala-se a área central de vegetação gramínea pisotiável, com pavimentações em placas drenantes de concreto poroso na cor amarela, além da circulação em concreto que rodeia e limita o espaço do playground.

A academia ao ar livre é implantada nessa área e nas proximidades do trecho 5 (prainha elevada), ambas pavimentadas com solo cimento, e inseridas em delimitações circulares. Os aparelhos são pensados de acordo com a linguagem dos mobiliários metálicos já apresentador anteriormente.

A praça de alimentação é composto de containers de alimentação. Essas estruturas são fixas, mas são elevadas do solo, permitindo, portanto, o escoamento da água pluvial. A pavimentação da área de alimentação é feita de placas drenantes de concreto poroso na cor grafite. O espaço dispõe de várias floreiras de concreto, que ora viram bancos, ora viram mesas. A vegetação introduzida consiste em plantas de médio e pequeno porte.

O bloco dos vestiários também é implantado no local, ficando próximo, das quadras de areia e da praça de alimentação.

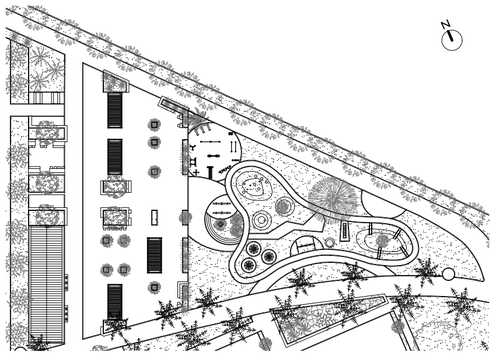


Imagem 141: Implantação da nova praça de alimentação e de um parque infantil. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:750

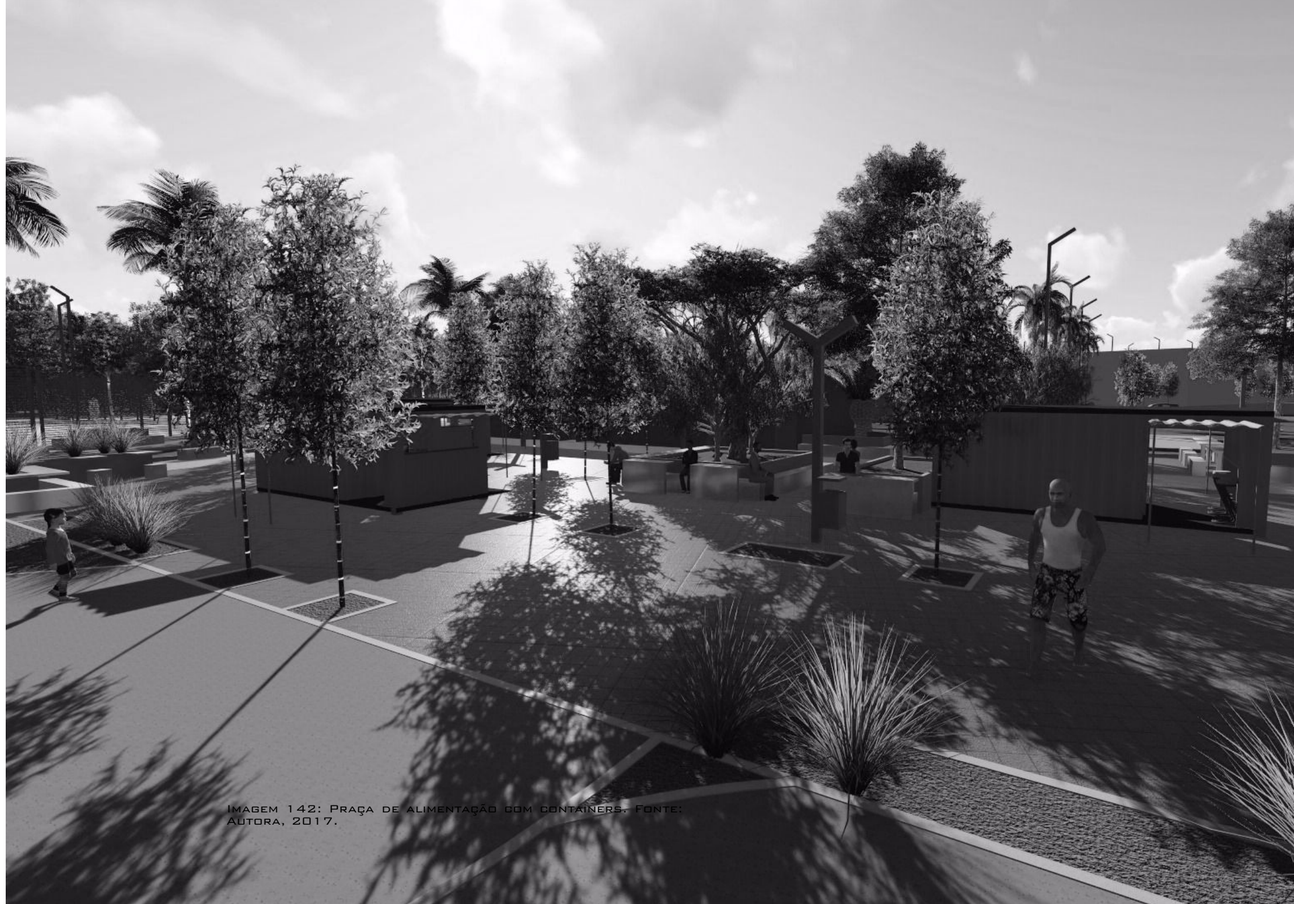


Imagem 142: Praça de alimentação com containers. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 143: Parque infantil. Fonte: Autora, 2017.

ÁREA QUADRAS DE AREIA

TRECHO 4

Na área central do Parque, onde situa-se uma grande quantidade de areia hoje, é proposto a continuação do uso da areia a partir da delimitação das quadras. O contorno original que demarca essa área é mantido, e há a criação de 5 quadras de vôlei de areia e 1 quadra de futebol de areia. Vale ressaltar que a prática desses esportes nessa área é muito forte e presente, sendo frequente a ocorrência de campeonatos estaduais, e até mesmo brasileiros ali. Diante disso, a circulação que unifica todas as quadras é feita em concreto, e, os espaços de circulação laterais, de pelomenos um lado de cada quadra, são projetados com metragens que permeiam de 4 a 5 metros, possibilitando, assim, a construção de arquibancadas temporárias e a sucessão da ocor-

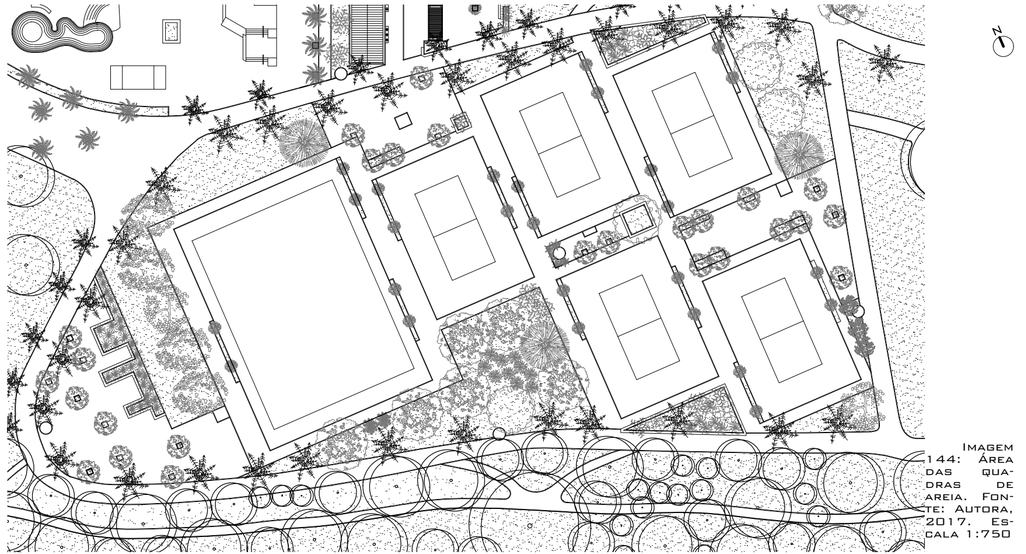


Imagem 144: Área das quadras de areia. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:750

rência de campeonatos.

As quadras possuem, em certos locais, gradis fixos, de de 3 metros de altura. Apresentam também alguns canteiros laterais que fazem a transição entre a areia e a pavimentação em concreto. Em algumas áreas são implantados duchas com lava-pés. Esse equipamento é introduzido no projeto na tentativa de remeter a água (visto que, como já dito no capítulo anterior, o parque não apresenta relações com a água), e também como forma de amenizar a temperatura elevada presente na região.

Nessa área também é proposta algumas floreiras que adquirem uso de mobiliário, com bancos de concreto, além da instalações de postes e bebedouros. Os locais próximos ao caminho que delimitam a área das quadras de areia é proposto áreas de lazer e encontro, com outro tipo de pavimentação, sendo a mesma utilizada na praça de alimentação.

Na área esquerda desse trecho são locados pequenos jatos de água no chão, com sensores, que ligam e soltam água quando pessoas passam próximas. Essa é outra concepção que dialoga com a ideia da presença da água no parque.

O paisagismo desse trecho compreende-se na introdução de vegetação de grande, médio e pequeno porte. Há também a criação de um novo caminho, no interior da mata nativa da APP, sendo um percurso sinuoso, estreito, e de solo cimento, pelo fato de estar muito próximo ao barranco e ao rio. Pode ser considerado um caminho mais intimista, por estar rodeado de vegetação muito densa.



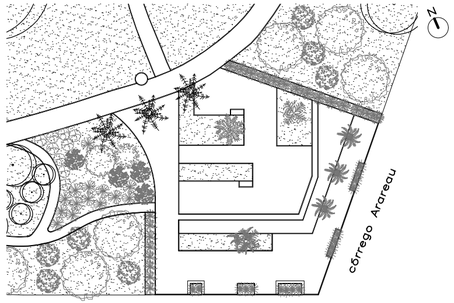
Imagem 145: Área das quadras de areia. Fonte: Autora, 2017.

PRAINHA ELEVADA

TRECHO 5

Nos primórdios da história de Rondonópolis, na área onde se dá o encontro do rio Vermelho com o córrego Arareau, encontrava-se uma espécia de balneário, na qual as pessoas se banhavam e conversavam. Atualmente, essa área se encontra em desuso e desprovida de vegetação densa, sendo coberta apenas por vegetação rasteira. Diante disso, é proposto uma espécie de praia, classificada pela autora como "prainha elevada", pelo fato do local ser elevado do rio e do córrego. A opção pela elevação dessa área em cerca de 2 metros em relação ao nível das águas, se deve ao fato de que, como é o encontro de um rio e um córrego, pode ser uma área sucetível a riscos.

O trecho consiste numa espécie de mirante, e remete a ideia de uma praia mesmo, pela presença da areia, de duchas com lava-pés, e de um deck molhado de 50 centímetros de altura. A pavimentação da área é feita com o mesmo material do Cais (trecho 1), ou seja, as duas áreas que possuem contato direto com as águas pluviais são compostas do piso fulget permeável, criando assim certa identidade aos locais. A vegetação implementada fica por conta de espécies variadas de palmeiras.



Imagens 146 e 147: Um novo uso no encontro do rio Vermelho e do córrego Arareau. Prainha elevada. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:750

QUADRA POLIESPORTIVA E ESTACIONAMENTO SUPERIOR

TRECHO 6

Nesse local se encontra atualmente uma quadra de futsal que necessita de manutenção, além de um estacionamento impermeável e em desuso. A intervenção nesse trecho consiste na substituição da quadra de futsal por uma quadra poliesportiva. Vale ressaltar que, a quadra existente no local está implantada de maneira incorreta em relação a orientação solar. Entretanto, sua substituição pela quadra poliesportiva continuará na mesma orientação, a fim de garantir a preservação do desenho do caminho principal do Parque das Águas.

É proposto também a criação de uma aréa adjacente a quadra, com bancos, floreiras e bebedouros. Para isso, uma parte é pavimentada com placas de drenantes de concreto poroso na cor grafite, proporcionando assim um local de estar para os usuários. O desenho circular já existente é preservado, agora exercendo também a função de redário, havendo apenas a substituição do piso cimentado pela pavimentação em solo cimento.

Em relação ao estacionamento, suas vagas serão delimitadas, assim como no desenho ao lado, com vagas para automóveis e motos, bem como vagas acessíveis para deficientes e idosos. Houve uma preocupação referente a pavimentação dos estacionamentos, sendo usado concregrama em todos eles, e, além disso, a implantação de árvores a cada 3 ou 4 vagas.

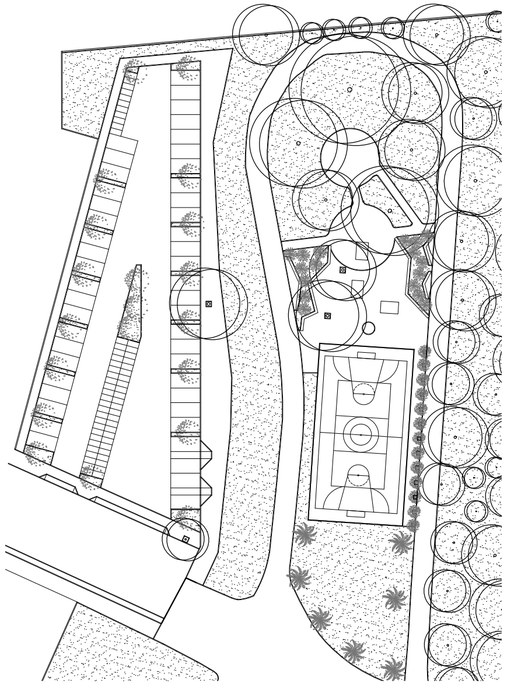


Imagem 148: Quadra poliesportiva e estacionamento superior. Fonte: Autora, 2017. Escala 1:750

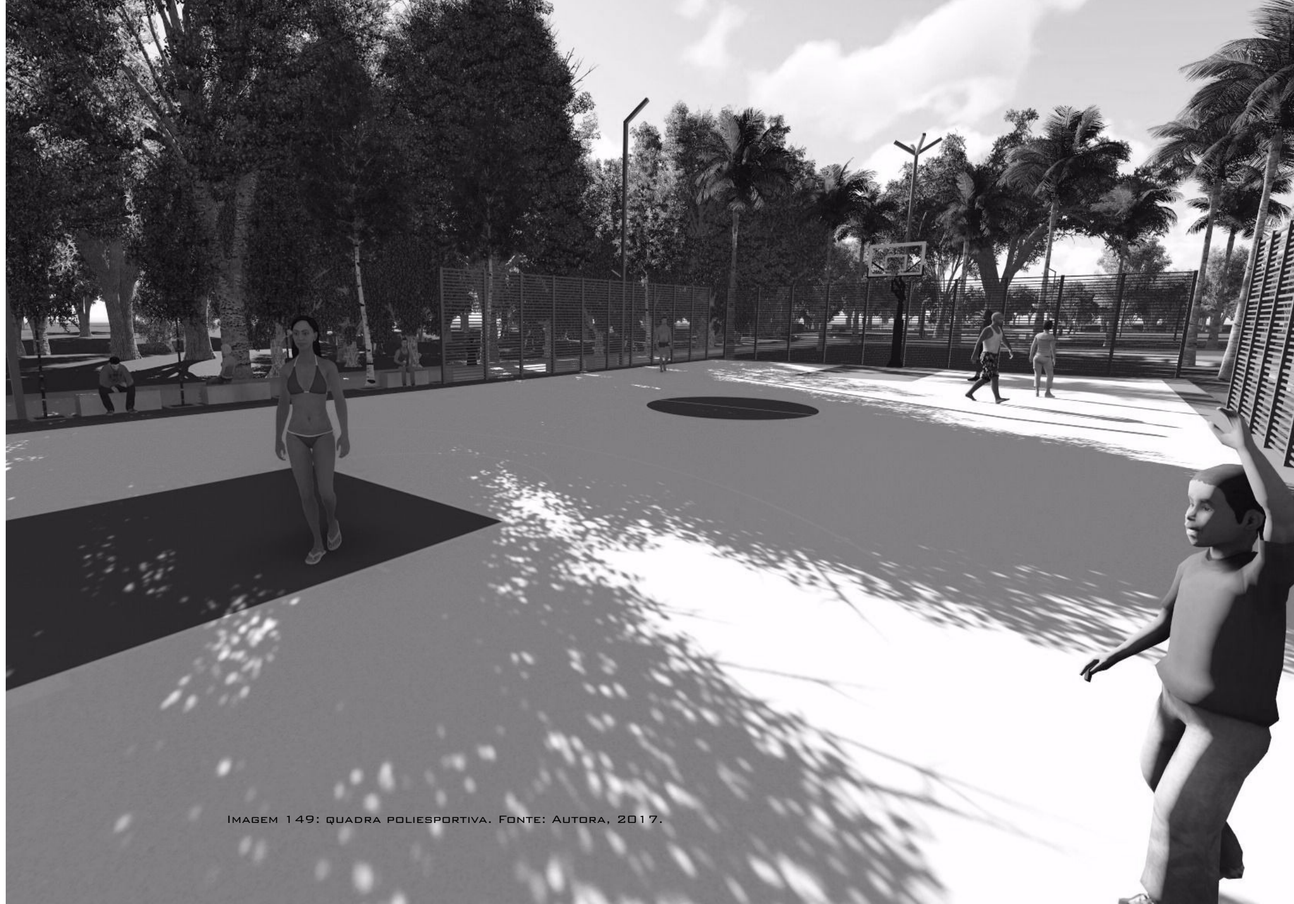


Imagem 149: quadra poliesportiva. Fonte: Autora, 2017.



Imagem 150: Àrea de estar localizada ao lado da quadra poliesportiva. Fonte: Autora, 2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As reflexões à respeito da importância dos cursos d'águas nos processos de consolidação das cidades foram primordiais para o desenvolvimento deste trabalho. A região do Cais de Rondonópolis é analisada nessa perspectiva, na tentativa de resgatar a presença e a importância do rio Vermelho no cotidiano da população rondonopolitana. O conceito base do projeto de intervenção, pautado na extensão do Cais para o interior do rio Vermelho, possibilita essa interação imediata entre cidade-rio-cidadão. As premissas de que o projeto seja feito para a população e com a população, atrelada a uma gestão pública eficiente e comprometida, visando a garantia de lazer, cultura e entretenimento para os cidadãos, a partir da requalificação desses espaços públicos já existentes, asseguram a estabilidade e a concretização dos ideais propostos, viabilizando, assim, o sucesso do projeto de intervenção.

Portanto, a potencialização da área do Cais de Rondonópolis é compreendida aqui como forma de oferecer à população espaços à beira-rio que sejam agradáveis, sem grandes impactos na paisagem urbana, e que dialoguem com o que já existe na área, como também com o que irá ser preservado, a fim de promover apropriação desses novos espaços propostos, com múltiplos usos, provido de funções contemplativas, esportivas, culturais, históricas, de entretenimento, de lazer, reflexivas, ou seja, o Complexo do Cais de Rondonópolis como um espaço plural e democrático, pensado para os usuários locais, turistas, e visitantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBRECHT, Benno; BENEVOLO, Leonardo. *As origens da arquitectura.* [Tradução Margarida Periquito] - Lisboa: Editora Edições 70, 2004.

ALMEIDA, Noemia OLiveira. *Nas Trilhas do turismo: restauração e revitalização do casário Marechal Rondon em Rondonópolis, MT.* Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) - Faculdade do Sul de Mato Grosso - Centro de Ensino Superior de Rondonópolis. 2004.

ANDRADE, Rosilene da Silva. *Casario Marechal Rondon: descaso, reforma e revitalização.* Monografia apresentada ao Departamento de História da Universidade Federal de Mato Grosso. Rondonópolis: UFMT, 2008.

ARAÚJO, Sérgio Murilo Santos de; REZENDE, Greyce Bernardes de Mello. *Rios Urbanos: Reflexões sobre os aspectos ambientais e urbanos de suas margens rumo a uma perspectiva integradora e participativa.* Revista Espacios - Revista arbitrada de gestión tecnológica. Vol. 36 (Nº 23) Año 2015 - Venezuela. Disponível em: <http://www.revistaespacios.com/a15v36n23/in153623.html> ISSN 0798-1015

BAPTISTA, Márcio; CARDOSO, Adriana. *Rios e cidades: Uma longa e sinuosa história...* Revista da Universidade Federal de Minas Gerais - vol. 20, núm. 2, jul/dez 2013 - Belo Horizonte: UFMG. Disponível em: <https://www.ufmg.br/revistaufmg/volumes/20.2 > ISSN 2316-770X

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade* [tradução Silvia Mazza] - 5 ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2011.

BONDUKI, Nabil. *Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos.* - Brasília, DF: Iphan / Programa Monumenta, 2010.

CARMO, Ailto do. *Reminiscências de Rondonópolis. Documentário histórico sentimental.* Governo do Estado de Mato Grosso. Secretaria do Estado de Cultura, 2002.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. *Patrimônio Cultural: Conceitos, políticas e instrumentos.* São Paulo: Anablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

COY, Martin. *A interação rio-cidade e a revitalização urbana: experiências europeias e perspectivas para a América Latina.* Confins Revista franco-brasileira de Geografia, no 18, 2013. Disponível em: <http://confins.revues.org/8384?lang=pt.> ISSN: 1958-9212

CURY, Carmelita. *Do Bororo ao Prodoeste*. Rondonópolis: Alvorada, 1973.

DEMAMANN, Miriam Terezinha Mundt. *Rondonópolis – MT: campo, cidade e centralidades.* Tese (Doutorado em Geografia Humana). FFLCH/USP – Programa de Pós Graduação em Geografia, 2011.

GORSKI, Maria Cecília Barbieri. *Rios e cidades: ruptura e reconciliação.* São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2010.

KLIASS, Rosa Grena. *Rosa Kliass: desenhando paisagens, moldando uma profissão.* - São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.

MELLO, Sandra Soares. *As funções ambientais e as funções de urbanidade em margens de cursos d'água.* Oculum Ensaios Revista de Arquitetura e Urbanismo, Campinas, v.4, p.4961, 2005. Disponível em: <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/785/765> ISSN: 1519-7727

MELLO, Sandra Soares. *Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água.* Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Programa de Pós-Graduação, UNB, Brasília, 2008.

MELO, Josenilton de. *Revitalização urbana: caso específico o Casario em Rondonópolis - MT.* Revista eletrônica Documento/Monumento (recurso eletrônico) - Vol. 7, n. 1 - dez/2012 - Cuiabá: Universidade Federal de Mato Grosso, Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional, 2009 - Semestral. Disponível em: <http://www.ufmt.br/ndihr/revista/> ISSN 2176-5804

MENEZES, Maria Lucia Pires. *A cidade e o rio, o rio e a cidade. Espaços para o público.* Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (35). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24535.htm> ISSN 1138-9788

OTERO, Estevam Vanale. *Piracicaba: quatro décadas de requalificação urbana e recuperação ambiental.* Revista eletrônica APPURBANA: Seminário Nacional sobre Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano, nº 2 (2012), Natal – RN: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2012 – Disponível em: < http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/APP/article/view/4078/3979>

PONTE, Juliano Pamplona Ximenes. *A orla de Belém: intervenções e apropriação.* Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

ROSALINA, Claudean Aparecida. *O Casario Marechal Rondon: memória, experiências e revitalização (1930-2005).* Monografia apresentada ao Departamento de História da Universidade Federal de Mato Grosso. Rondonópolis: UFMT, 2006.

SANTOS, Roberto de Souza. *Ocupação do território e modernidade: reestruturação espacial da microrregião de Rondonópolis. Uma análise sociedade natureza.* Tese de doutorado (Doutorado em Geografia). UNESP, Rio Claro, SP, 2006.

SILVA, Advair Mendes. *O Migrante Rondonopolitano.* Rio Claro: UNESP, 1988. (Dissertação de Mestrado)

STARLING, Mônica. *Entre a lógica de mercado e a cidadania: os modelos de gestão do patrimônio cultural.* Políticas Culturais em Revista, 1 (5), p. 91-108, 2012. Disponível em <www.politicasculturaisemrevista.ufba.br>

SUZUKI, Júlio César. *De Povoado a Cidade: a transição do rural ao urbano em Rondonópolis.* São Paulo: USP-FFLCH,1996. (Dissertação de Mestrado).

TESORO, Luci Léia Lopes Martins. *Rondonópolis-MT: um entroncamento de mão única - lembranças e experiências dos pioneiros.* São Paulo: LLLMT, 1993.

LEI Nº 12.651, DE 25 DE MAIO DE 2012.

Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

(...)

Art. 3o Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

(...)

II - Área de Preservação Permanente - APP: área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas;

(...)

VIII - utilidade pública:
a) as atividades de segurança nacional e proteção sanitária;
b) as obras de infraestrutura destinadas às concessões e aos serviços públicos de transporte, sistema viário, inclusive aquele necessário aos parcelamentos de solo urbano aprovados pelos Municípios, saneamento, gestão de resíduos, energia, telecomunicações, radiodifusão, instalações necessárias à realização de competições esportivas estaduais, nacionais ou internacionais, bem como mineração, exceto, neste último caso, a extração de areia, argila, saibro e cascalho;
c) atividades e obras de defesa civil;
d) atividades que comprovadamente proporcionem melhorias na proteção das funções ambientais referidas no inciso II deste artigo;
e) outras atividades similares devidamente caracterizadas e motivadas em procedimento administrativo próprio, quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto, definidas em ato do Chefe do Poder Executivo federal;

IX - interesse social:
a) as atividades imprescindíveis à proteção da integridade da vegetação nativa, tais como prevenção, combate e controle do fogo, controle da erosão, erradicação de invasoras e proteção de plantios com espécies nativas;
b) a exploração agroflorestal sustentável praticada na pequena propriedade ou posse rural familiar ou por povos e comunidades tradicionais, desde que não descaracterize a cobertura vegetal existente e não prejudique a função ambiental da área;
c) a implantação de infraestrutura pública destinada a esportes, lazer e atividades educacionais e culturais ao ar livre em áreas urbanas e rurais consolidadas, observadas as condições estabelecidas nesta Lei;
d) a regularização fundiária de assentamentos humanos ocupados predominantemente por população de baixa renda em áreas urbanas consolidadas, observadas as condições estabelecidas na Lei no 11.977, de 7 de julho de 2009;
e) implantação de instalações necessárias à captação e condução de água e de efluentes tratados para projetos cujos recursos hídricos são partes integrantes e essenciais da atividade;
f) as atividades de pesquisa e extração de areia, argila, saibro e cascalho, outorgadas pela autoridade competente;
g) outras atividades similares devidamente caracterizadas e motivadas em procedimento administrativo próprio, quando inexistir alternativa técnica e locacional à atividade proposta, definidas em ato do Chefe do Poder Executivo federal;

X - atividades eventuais ou de baixo impacto ambiental:
a) abertura de pequenas vias de acesso interno e suas pontes e pontilhões, quando necessárias à travessia de um curso d'água, ao acesso de pessoas e animais para a obtenção de água ou à retirada de produtos oriundos das atividades de manejo agroflorestal sustentável;
b) implantação de instalações necessárias à captação e condução de água e efluentes tratados, desde que comprovada a outorga do direito de uso da água, quando couber;
c) implantação de trilhas para o desenvolvimento do ecoturismo;
d) construção de rampa de lançamento de barcos e pequeno ancoradouro;
e) construção de moradia de agricultores familiares, remanescentes de co-

munidades quilombolas e outras populações extrativistas e tradicionais em áreas rurais, onde o abastecimento de água se dê pelo esforço próprio dos moradores;
f) construção e manutenção de cercas na propriedade;
g) pesquisa científica relativa a recursos ambientais, respeitados outros requisitos previstos na legislação aplicável;
h) coleta de produtos não madeireiros para fins de subsistência e produção de mudas, como sementes, castanhas e frutos, respeitada a legislação específica de acesso a recursos genéticos;
i) plantio de espécies nativas produtoras de frutos, sementes, castanhas e outros produtos vegetais, desde que não implique supressão da vegetação existente nem prejudique a função ambiental da área;
j) exploração agroflorestal e manejo florestal sustentável, comunitário e familiar, incluindo a extração de produtos florestais não madeireiros, desde que não descaracterizem a cobertura vegetal nativa existente nem prejudiquem a função ambiental da área;
k) outras ações ou atividades similares, reconhecidas como eventuais e de baixo impacto ambiental em ato do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA ou dos Conselhos Estaduais de Meio Ambiente;

(...)

CAPÍTULO II

DAS ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

(...)

Seção II
Do Regime de Proteção das Áreas de Preservação Permanente

(...)

Art. 7o A vegetação situada em Área de Preservação Permanente deverá ser mantida pelo proprietário da área, possuidor ou ocupante a qualquer título, pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado.

Art. 8o A intervenção ou a supressão de vegetação nativa em Área de Preservação Permanente somente ocorrerá nas hipóteses de utilidade pública, de interesse social ou de baixo impacto ambiental previstas nesta Lei.

RESOLUÇÃO CONAMA nº 369, de 28 de março de 2006.

Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente-APP.

Seção III
Da implantação de Área Verde de Domínio Público em Área Urbana

Art. 8o A intervenção ou supressão de vegetação em APP para a implantação de área verde de domínio público em área urbana, nos termos do parágrafo único do art 2o da Lei no 4.771, de 1965, poderá ser autorizada pelo órgão ambiental competente, observado o disposto na Seção I desta Resolução, e uma vez atendido o disposto no Plano Diretor, se houver, além dos seguintes requisitos e condições:

(...)

II - aprovação pelo órgão ambiental competente de um projeto técnico que priorize a restauração e/ou manutenção das características do ecossistema local, e que contemple medidas necessárias para:

a) recuperação das áreas degradadas da APP inseridas na área verde de domínio público;
b) recomposição da vegetação com espécies nativas;
c) mínima impermeabilização da superfície;
d) contenção de encostas e controle da erosão;
e) adequado escoamento das águas pluviais;
f) proteção de área da recarga de aqüíferos; e
g) proteção das margens dos corpos de água.

III - percentuais de impermeabilização e alteração para ajardinamento limitados a respectivamente 5% e 15% da área total da APP inserida na área verde de domínio público.

§ 1o Considera-se área verde de domínio público, para efeito desta Resolução, o espaço de domínio público que desempenhe função ecológica, paisagística e recreativa, propiciando a melhoria da qualidade estética, funcional e ambiental da cidade, sendo dotado de vegetação e espaços livres de impermeabilização.
§ 2o O projeto técnico que deverá ser objeto de aprovação pela autoridade ambiental competente, poderá incluir a implantação de equipamentos públicos, tais como:

a) trilhas ecoturísticas;
b) ciclovias;
c) pequenos parques de lazer, excluídos parques temáticos ou similares;
d) acesso e travessia aos corpos de água;
e) mirantes;
f) equipamentos de segurança, lazer, cultura e esporte;
g) bancos, sanitários, chuveiros e bebedouros públicos; e
h) rampas de lançamento de barcos e pequenos ancoradouros.

(...)

§ 4o É garantido o acesso livre e gratuito da população à área verde de domínio público.

