

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

ESTAÇÃO DA MEMÓRIA

UMA PROPOSTA PARA A CIDADE DE UBERABA-MG



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA | UFSC

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ACADÊMICO: GUSTAVO MIRANDA PETRAGLIA

ORIENTADOR: ALINA SANTIAGO

FLORIANÓPOLIS, SANTA CATARINA

MARÇO DE 2014

ESTAÇÃO DA MEMÓRIA

REVITALIZAÇÃO DE UM VAZIO URBANO E RESGATE
DA MEMÓRIA COLETIVA NA CIDADE DE UBERABA-MG



AGRADECIMENTOS

"SE CHEGUEI ATÉ AQUI FOI PORQUE ME APOIEI NO OMBRO DOS GIGANTES".

ISAAC NEWTON

AGRADEÇO A MARILDA MOURA MIRANDA E WALDEMAR FILMIANO NETO, PESSOAS AS QUAIS TENHO UM SENTIMENTO MATERNO E PATERNO QUE ATROPELAM OS TÍTULOS DE TIA E TIO, PESSOAS QUE SEMPRE ME ORIENTARAM, AGREDITARAM EM MIM E ME DERAM CONDIÇÕES DE REALIZAR ESTE SONHO. AGRADEÇO A MINHA MÃE ILDA MIRANDA QUE SEMPRE BUSCOU ME AJUDAR DE FORMA QUE EU PUDESSE ME DEDICAR EXCLUSIVAMENTE AOS ESTUDOS. AGRADEÇO AOS MEUS AMIGOS QUE ESTIVERAM COMIGO EM TANTAS MADRUGADAS DIFÍCEIS, EM MEIO A ESTUDOS E TABALHOS INFINITOS, AQUELAS RISADAS DEIXARAM O CAMINHO MENOS RÍSPIDO. AGRADEÇO TAMBÉM A MINHA NAMORADA IVANA CRISTINA BERNART QUE ESTEVE TODO ESTE TEMPO AO MEU LADO, POIS COMO SABEMOS, A GUERRA É FEITA DE BATALHAS, E POR VÁRIAS VEZES CAÍMOS, MAS VOCÊ ESTAVA LÁ...

FINALMENTE A PROFESSORA ALINA GONÇALVES SANTIAGO, AGRADEÇO POR TER ME ACOLHIDO COMO ORIENTANDO QUANDO ESTIVE DESORIENTADO. OBRIGADO PELA ATENÇÃO, INCENTIVO, ENSINAMENTOS, ENTUSIAMOS E POR COMPARTILHAR ESTE TRABALHO COMIGO.

VOCÊS SÃO MEUS GIGANTES!

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	05
1.1	APRESENTAÇÃO DO TEMA.....	05
2.	RELEVÂNCIA DA ABORDAGEM.....	06
2.1	VAZIO URBANO.....	06
3.	SÍNTESE HISTÓRICA DO SISTEMA FERROVIÁRIO NO BRASIL.....	07
4.	DIRETRIZES GERAIS.....	10
4.1	RESGATE SIMBÓLICO.....	10
4.2	REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO.....	10
5.	REFERÊNCIAS.....	11
5.1	OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA - RJ.....	11
5.2	RED RIBBON PARK.....	15
5.3	ZHONGSHAN SHIPYARD.....	16
6.	A CIDADE DE UBERABA.....	17
6.1	LOCALIZAÇÃO E POPULAÇÃO.....	17
6.2	CLIMA.....	18
6.3	RELEVO.....	19
7.	RELEVÂNCIAS DA ÁREA DE ESTUDO.....	20
7.1	DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E EVOLUÇÃO URBANA.....	22
7.2	INÍCIO DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO EM UBERABA.....	25
7.3	SÍNTESE DA EVOLUÇÃO ECONÔMICA DE UBERABA.....	28
7.4	CARACTERÍSTICAS E COSTUMES.....	30
7.5	TRÂNSITO E MOBILIDADE EM UBERABA.....	35
7.6	MAPAS DA DISTRIBUIÇÃO DOS EQUIPAMENTOS NA CIDADE.....	37
7.6.1	DISTRIBUIÇÃO DAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO.....	37
7.6.2	SAÚDE.....	38
7.6.3	TURISMO, LAZER E CULTURA.....	39
7.6.4	EQUIPAMENTOS DE UTILIDADE PÚBLICA.....	40
8.	REGORTE DA ÁREA DE ESTUDO.....	41
8.1	CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA.....	41

8.2	MAPA DO RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO.....	42
8.3	MAPA DE ZONEAMENTO.....	43
9.	RELAÇÃO COM O ENTORNO.....	45
10.	A PROPOSTA.....	49
10.1	ESTAÇÃO DA MEMÓRIA.....	49
10.2	MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DA TERRA.....	51
10.3	RECONSTRUÇÃO DA RELAÇÃO COM O ENTORNO.....	52
10.4	VISTA GERAL DOS POSSÍVEIS ACESSOS DE VEÍCULOS E PEDESTRES AO PARQUE.....	53
10.5	POSSÍVEIS ACESSOS EXCLUSIVOS DE PEDESTRES.....	54
10.6	EIXOS DE CIRCULAÇÃO DO PARQUE.....	55
10.7	MOBILIÁRIO URBANO E EQUIPAMENTOS DO PARQUE.....	56
10.8	PERCURSO DO VLT.....	57
10.9	PERFIL DAS RUAS DE PASSAGEM DO VLT.....	58
10.10	ARBORIZAÇÃO.....	61
11.	GALERIA DE IMAGENS.....	62
11.1	PERSPECTIVAS GERAIS DO PARQUE.....	62
11.2	TRAVESSIAS.....	67
11.3	BOSQUE.....	70
11.4	PRAÇA PRINCIPAL.....	73
11.5	ESPELHO D'ÁGUA.....	79
11.6	MIRANTE.....	80
11.7	PONTO DO VLT.....	81
11.8	GALPÕES DAS OFICINAS.....	84
11.9	QUADRAS DE ESPORTES.....	62
11.10	PISTA DE SKATE.....	86
11.11	JARDIM SENSORIAL.....	87
11.12	MADA – MUSEU DE ARTE DECORATIVA.....	88
11.13	VAGÕES-BAR.....	89
12.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	91
13.	REFERENCIAIS BIBLIOGRÁFICOS.....	92



IMAGEM 02. 1ª ESTAÇÃO (1947) DA “LINHA NOVA”
FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DE UBERABA

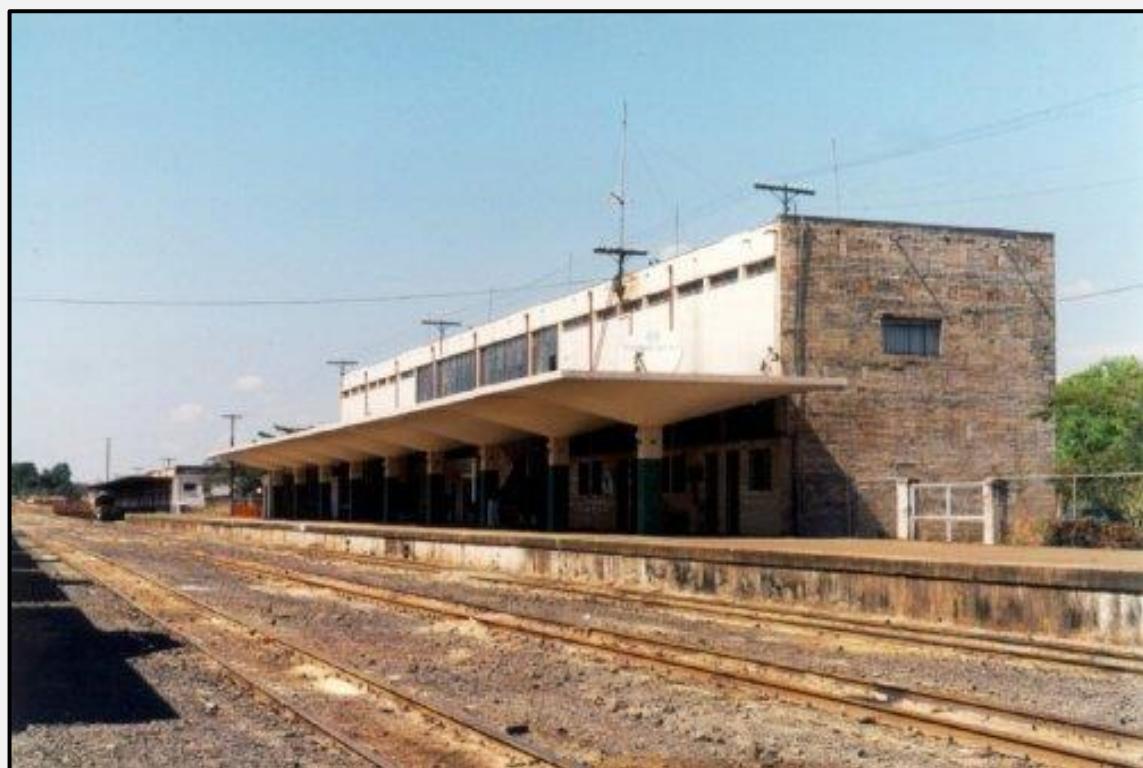


IMAGEM 03. 3ª ESTAÇÃO (1961) DA “LINHA NOVA”
FONTE : ARQUIVO PÚBLICO DE UBERABA

1. INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA

A PRETENSÃO DESTE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO CONSISTE EM DESENVOLVER UMA PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO E INSERÇÃO URBANA DO PÁTIO FERROVIÁRIO DA ANTIGA ESTAÇÃO MOGIANA, NA CIDADE DE UBERABA-MG, NO QUE DIZ RESPEITO À SUA RELAÇÃO E SIGNIFICADO PARA A SOCIEDADE UBERABENSE.

A PROPOSTA É TRABALHAR O PROBLEMA DOS VAZIOS URBANOS, RESULTADO DAS TRANSFORMAÇÕES NO USO DO SOLO AO LONGO DO TEMPO, COMO O CASO DE ANTIGAS ÁREAS FERROVIÁRIAS, PORTUÁRIAS OU FABRIS, CARACTERÍSTICOS DE CIDADES QUE PASSARAM POR MUDANÇAS NO PERFIL ECONÔMICO, RESULTANDO EM ESPAÇOS ABANDONADOS, ESTRUTURAS CONSTRUÍDAS VAZIAS (GALPÕES, PÁTIOS DE MANOBRA E LOGÍSTICA, ETC.) ENCONTRANDO-SE OCIOSOS E, ALGUMAS VEZES, PRIVATIZADOS.

O DESAFIO DESTE TRABALHO CONSISTE EM CONHECER A HISTÓRIA DO ESPAÇO ONDE HOJE ESTÁ LOCALIZADO O PÁTIO DA ANTIGA ESTAÇÃO MOGIANA, ATUALMENTE SOB POSSE DA EMPRESA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA – FCA (DE CARÁTER PRIVADO), BUSCANDO ENTENDER AS TRANSFORMAÇÕES PELA QUAL PASSOU AO LONGO DOS ANOS, E COMO ELAS REFLETIRAM NA CIDADE E NAS PESSOAS.

2. RELEVÂNCIA DA ABORDAGEM

PENSAR SOBRE OS VAZIOS URBANOS, UM “OUTRO LUGAR” TRANSPASSADO POR DIFERENTES TEMPOS, ONDE SUA RELAÇÃO COM O CONTEXTO CONTRIBUI PARA A PERMANÊNCIA DE UMA INTERRUPTÃO DENTRO DA CIDADE, UM “BURACO” ESTAGNADO NO TEMPO.

2.1 VAZIO URBANO

O PAR ANALÍTICO DO CHEIO, RESULTADO DE RADICAIS MUDANÇAS SÓCIO-ECONÔMICAS QUE REFLETIRAM NAS ESTRUTURAS ESPACIAIS. DESCONTINUIDADE DA TRANSFORMAÇÃO ININTERRUPTA DA CIDADE EMERGENTE. ESPAÇOS OCIOSOS QUE GERAM GUSTO DA INFRA-ESTRUTURA ALOCADA NA MALHA URBANA CONSOLIDADA, E POR NÃO ACOMPANHAREM A EVOLUÇÃO DA CIDADE, PODEM CONTRIBUIR PARA O PROCESSO DE PERIFERIZAÇÃO.

HÁ DIFERENTES SITUAÇÕES DE VAZIO NA CIDADE, TAIS COMO: O ESPAÇO ENTRE EDIFÍCIOS (QUE CARACTERIZAM REGIÕES DE SOCIABILIDADE), ÁREAS DESOCUPADAS NA PERIFERIA (QUE CONSTITUEM OS ESPAÇOS DE EXPANSÃO DA CIDADE), ÁREAS VERDES E PRAÇAS. ESTES SÃO VAZIOS NA URBE QUE NÃO PODEM SER CLASSIFICADOS COMO VAZIOS URBANOS.

POR OUTRO LADO, É POSSÍVEL OBSERVAR ESPAÇOS RESIDUAIS RESULTANTES DE UM PROCESSO CAPITALISTA DE CONSTRUÇÃO, ONDE A FORMA PERMANECE MATERIALIZADA, VAZIA DE UMA FUNÇÃO PERECIDA. HÁ ESPAÇOS ABANDONADOS, RUÍNAS, TERRENOS BALDIOS, ÁREAS COM ESTRUTURAS OBSOLETAS, IMÓVEIS OCIOSOS. TAIS ESPAÇOS PODEM SER CLASSIFICADOS COMO VAZIOS URBANOS, NÃO APENAS NO QUE DIZ RESPEITO A CONSTRUÇÃO, MAS POR ASPECTOS FORMAIS, FUNCIONAIS E SIMBÓLICOS, DEVENDO SER ENTÃO ANALIZADOS QUANTO À SUA CONDIÇÃO URBANA E AS CARACTERÍSTICAS DO COMPLEXO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO PERMANENTE.

3. SÍNTESE HISTÓRICA DO SISTEMA FERROVIÁRIO NO BRASIL

“O PRIMEIRO INCENTIVO À CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA NO BRASIL ACONTECE POR VOLTA DE 1828, QUANDO O GOVERNO IMPERIAL PUBLICA A PRIMEIRA CARTA DE LEI INCENTIVANDO AS ESTRADAS EM GERAL. A PRIMEIRA TENTATIVA, DE FATO, SE DEU EM 1832 COM A CRIAÇÃO DE UMA EMPRESA ANGLO-BRASILEIRA NO RIO DE JANEIRO, QUE DEVERIA LIGAR A CIDADE DE PORTO FELIZ AO PORTO DE SANTOS, PORÉM O GOVERNO IMPERIAL NÃO APOIOU O PROJETO E ESTE NÃO FOI ADIANTE.

EM 1835 O REGENTE DIOGO ANTÔNIO FEIJÓ PROMULGOU A LEI Nº101, QUE INCENTIVAVA A IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA NO PAÍS, CONCEDENDO, POR 40 ANOS, PRIVILÉGIOS A QUEM CONSTRUÍSSE E EXPLORASSE ESTRADAS DE FERRO LIGANDO O RIO DE JANEIRO ÀS CAPITAS DE MINAS GERAIS, SÃO PAULO, RIO GRANDE DO SUL E BAHIA. NENHUM INVESTIDOR SE ARRISCOU, POIS AS GARANTIAS ERAM POUCAS DE QUE HAVERIA UM BOM LUCRO SUBSTANCIAL.

ENTÃO, EM 1852 O DECRETO LEI 641 QUE DAVA GRANDES VANTAGENS ECONÔMICAS AOS INVESTIDORES DA ÉPOCA, COM UM PRAZO DE CONCESSÃO DE 90 ANOS, GARANTINDO UMA ÁREA DE SALVAGUARDA EQUIVALENTE A 33KM,



IMAGEM 04. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ABANDONADA NA ÁREA RURAL DA CIDADE DE CIDADE DE UBERABA-MG.
FONTE: ACERVO PESSOAL



IMAGEM 05. LOCOMOTIVA DA ESTRADA DE FERRO MAUÁ SENDO TESTADA NO BRASIL.

FONTE: FICHEIRO: LOCOMOTIVA MAUÁ 1856.JPG

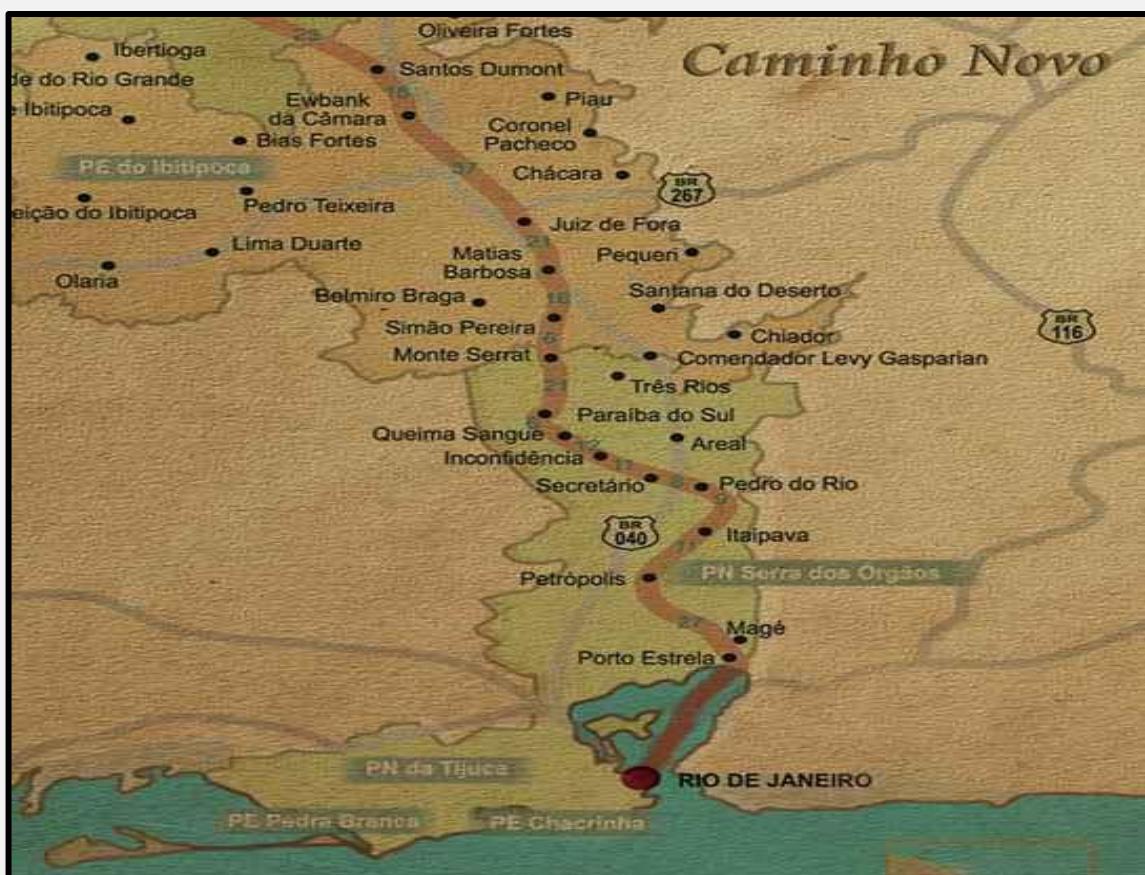


IMAGEM 06. A PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO DO BRASIL

FONTE: [HTTP://WWW.ESPESCHIT.COM.BR/HISTORIA/HISTORIA/ESTRADA_DE_FERRO/](http://www.espeschit.com.br/historia/historia/estrada_de_ferro/)

PODENDO, ESTE, FAZER DESAPROPRIAÇÕES, EXPLORAR TERRAS DEVOLUTAS, E SER ISENTO DE IMPOSTOS DE IMPORTAÇÃO DE MATERIAL FERROVIÁRIO.

O INTERESSE NA CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA NO BRASIL SE ESTENDEU POR TODO O MUNDO, SOBRETUDO NA INGLATERRA, QUE FOI A PRINCIPAL IMPULSORA DA CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO EM NOSSO PAÍS.

O BANQUEIRO E EMPRESÁRIO IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA - MAIS TARDE **BARÃO DE MAUÁ** - POR VOLTA DE 1854, SOLICITOU PRIVILÉGIO PARA A CONSTRUÇÃO DE OUTRA FERROVIA LIGANDO O PORTO DE MAUÁ ATÉ A BAÍA DE GUANABARA, À LOCALIDADE DE RAIZ DA SERRA QUE FIGAVA NA DIREÇÃO DE PETRÓPOLIS, NA PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO. ESTA FERROVIA ACABOU SE TORNANDO EFETIVAMENTE A PRIMEIRA FERROVIA DO BRASIL.

EM 1858 ACONTECEU A INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO TRECHO DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO D.PEDRO II DA ESTAÇÃO DA CORTE A QUEIMADOS, NO RIO DE JANEIRO. MAIS TARDE COM A PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA, A FERROVIA FOI RENOMEADA PARA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, E FOI UM DOS PRINCIPAIS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO DO PAÍS AO FAZER CONEXÃO ENTRE RIO E SÃO PAULO EM 1877, QUANDO A ESTRADA DE FERRO D.PEDRO II SE CONECTOU À ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO.

EM 1867, FOI CRIADA A SÃO PAULO RAILWAY LTDA., A PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO CONSTRUÍDA NO ESTADO DE SÃO PAULO, DESTINADA A LIGAR O PORTO DE SANTOS AO PLANALTO COM A FINALIDADE DE ESCOAR A PRODUÇÃO CAFEIEIRA DO VALE DO PARAÍBA. COMO, MESMO TENDO A CONCESSÃO, A SÃO PAULO RAILWAY NUNCA SE INTERESSOU EM PROSSEGUIR SUA LINHA ALÉM DE JUNDIAÍ, UM GRUPO DE CAFEICULTORES FUNDOU, EM 1872, UMA NOVA EMPRESA, A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, PARA CONSTRUIR INICIALMENTE A LINHA ENTRE JUNDIAÍ E CAMPINAS E DAÍ EM DIREÇÃO AO INTERIOR.

ASSIM, EM 1873, FOI EDITADO O DECRETO LEI 2.450, QUE SUBVENCIONOU O VALOR DE 30 CONTOS DE RÉIS POR QUILOMETRO RODADO DE VIA CONSTRUÍDA. ISSO TEVE UM EFEITO CONTRÁRIO AO ESPERADO, IMPLICANDO NA CONSTRUÇÃO DE TRECHOS COM CURVAS EM EXCESSO E SEM PADRONIZAÇÃO NA VIA PERMANENTE. A CONSEQUÊNCIA FOI UMA MAIOR DISTÂNCIA ENTRE AS CIDADES E ESTAÇÕES, PRESENTES ATÉ HOJE NA MAIORIA DOS TRECHOS CONSTRUÍDOS.

EM 1889, QUANDO DA PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA, EXISTIAM NO BRASIL 9.583KM LINEARES DE ESTRADAS. A PARTIR DAÍ, O GOVERNO PROVISÓRIO DECIDIU EXECUTAR UM PLANO DE CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS, ABRANGENDO TODO O PAÍS.

ENTRETANTO, DEVIDO À CRISE FINANCEIRA NA ÉPOCA - O ENCILHAMENTO - ESTE PLANO NÃO PODE SER EXECUTADO.

DE 1889 A 1930, DURANTE OS ANOS DA REPÚBLICA VELHA, A EXPANSÃO DAS FERROVIAS FOI LARGA, SAINDO DOS ENTÃO 9.538KM EXISTENTES NO FIM DO IMPÉRIO E CHEGANDO A 29.000KM. O ESTADO ONDE O EVENTO FOI MAIS EXPRESSIVO FOI SÃO PAULO, QUE CHEGOU A TER 18 FERROVIAS, SENDO QUE AS MAIORES FORAM A E.F.SOROCABANA COM 2072KM, A MOGIANA (EMPRESA QUE CHEGA A UBERABA-MG) COM 1954KM, A E.F NOROESTE DO BRASIL COM 1539KM, E A CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO COM 1536KM, ALÉM DA SÃO PAULO RAILWAY QUE DETINHA A LIGAÇÃO COM O PORTO DE SANTOS. JUNTAS, ELAS PERMITIRAM O CRESCIMENTO DO ESTADO TANTO NO SETOR INDUSTRIAL QUANTO AGRÍCOLA.

EM 1930, A PARTIR DO GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS, O CRESCIMENTO NO SETOR DE TRANSPORTES FOI PRIORIZADO PARA O MODAL RODOVIÁRIO, COLOCANDO EM SEGUNDO PLANO OS DEMAIS, QUE REPRESENTARAM ATÉ A METADE DO SÉCULO XX UM PAPEL IMPORTANTE NO DESENVOLVIMENTO NACIONAL. NESSA ÉPOCA, O GOVERNO NACIONALIZOU AS FERROVIAS E ASSUMIU O CONTROLE DE VÁRIAS DELAS PARA EVITAR QUE QUEBRASSEM. ENTRETANTO, A FALTA DE PLANEJAMENTO E RECURSOS EM PERÍODO ENTRE-GUERRAS FEZ COM QUE OS INVESTIMENTOS CAÍSSEM.” (BORBA, JOSÉ LUIZ 2007, PP. 6)

4. DIRETRIZES GERAIS

4.1 RESGATE SIMBÓLICO

PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO E INSERÇÃO URBANA DO PÁTIO FERROVIÁRIO DA ANTIGA ESTAÇÃO MOGIANA NA MALHA URBANA, RESTAURANDO A FIGURA SIMBÓLICA DO TREM E DA ESTAÇÃO NA MEMÓRIA COLETIVA DOS CIDADÃOS.

ENTENDER A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO FORMADO (ESTAÇÃO MOGIANA, SEU ENTORNO E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE), CONHECENDO A HISTÓRIA E AS TRANSFORMAÇÕES PELAS QUAIS ESTA PASSOU AO LONGO DOS ANOS.

REQUALIFICAR O ESPAÇO FAZENDO COM QUE ESTE PARTICIPE EXPRESSIVAMENTE DO COTIDIANO DOS CIDADÃOS UBERABENSES, INSERINDO-O E INTEGRANDO-O NA MALHA URBANA, GARANTINDO ACESSO A EQUIPAMENTOS DE USO COLETIVO E INCENTIVANDO AS RELAÇÕES SOCIAIS.

[...] QUANDO SE ESTUDA A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL ESSES CONCEITOS SÃO NECESSÁRIOS PARA EXPLICAR COMO O ESPAÇO SOCIAL ESTÁ ESTRUTURADO, COMO OS HOMENS ORGANIZAM SUA SOCIEDADE NO ESPAÇO E COMO A CONCEPÇÃO E O USO QUE O HOMEM FAZ DO ESPAÇO SOFREM MUDANÇAS. A ACUMULAÇÃO DO TEMPO HISTÓRICO PERMITE-NOS COMPREENDER A ATUAL ORGANIZAÇÃO ESPACIAL (SANTOS, 2008, P. 72).

4.2 REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

DESENVOLVER A PROPOSTA DE UM PARQUE EM ÁREA PRIVATIZADA E CLASSIFICADA COMO VAZIO URBANO, REVERTENDO SEU SIGNIFICADO POUCO EXPRESSIVO SOCIALMENTE, RESULTADO DA DESCONEXÃO COM O ENTORNO E/OU IMAGEM NEGATIVA DEVIDO AO ABANDONO.

CRIAR UM AMBIENTE AGRADÁVEL DE LAZER QUE PRESERVE E PROPORCIONE CONVIVÊNCIAS, MANIFESTAÇÕES E RELAÇÕES SOCIAIS.

[...] REPRESENTAM NA DINÂMICA DAS CIDADES, UM “ESPAÇO VERDE” FUNDAMENTAL NO CONTEXTO DE CRESCIMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E URBANO, POIS, ATRAVÉS DELES, PROPORCIONAM PARA A COMUNIDADE DOS BAIRROS QUE OS CIRCUNDAM COMO TAMBÉM PARA TODA A CIDADE, UM ESPAÇO DESTINADO AO LAZER, AO CONTATO COM A NATUREZA, ONDE O HOMEM SE ENCONTRA TOTALMENTE INSERIDO (MELAZO E COLESANTI, 2003, P.06).

5. REFERÊNCIAS

5.1 OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA – RJ

UMA REFERÊNCIA ATUAL QUE PODE SER CITADA É O PROJETO “PORTO MARAVILHA” NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

“O BRASIL VEM APRESENTANDO UM CRESCIMENTO CONSISTENTE NOS ÚLTIMOS ANOS. O RIO DE JANEIRO DÁ CLAROS SINAIS DE UMA NOVA DINÂMICA ECONÔMICA, IMPULSIONADA PELOS GRANDES EVENTOS QUE VÃO OCORRER NA CIDADE NOS PRÓXIMOS ANOS. A OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA ESTÁ PREPARANDO A REGIÃO PORTUÁRIA, HÁ MUITOS ANOS RELEGADA A SEGUNDO PLANO, PARA INTEGRAR ESTE PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO.

O PORTO MARAVILHA TAMBÉM REALIZARÁ AÇÕES PARA A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DA REGIÃO, BEM COMO A PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO PARA A POPULAÇÃO. A IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS DE GRANDE IMPACTO CULTURAL, COMO O MUSEU DE ARTE DO RIO DE JANEIRO (MAR), NA PRAÇA MAUÁ, E O MUSEU DO AMANHÃ, NO PÍER MAUÁ, AMBOS EM PARCERIA COM A FUNDAÇÃO ROBERTO MARINHO, DARÃO NOVA CARA À ENTRADA DO PORTO.

PARA COORDENAR O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DO PORTO MARAVILHA, FOI CRIADA A COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO (CDURP), EMPRESA DE ECONOMIA MISTA, CONTROLADA PELA PREFEITURA. A CDURP TEM COMO PRINCIPAIS FUNÇÕES IMPLEMENTAR E GERIR A CONCESSÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS NA REGIÃO, ALÉM DE ADMINISTRAR OS RECURSOS PATRIMONIAIS E FINANCEIROS REFERENTES AO PROJETO.”

PRINCIPAIS OBRAS:

- CONSTRUÇÃO DE 4 KM DE TÚNEIS;
- REURBANIZAÇÃO DE 70 KM DE VIAS E 650.000 M² DE CALÇADAS;
- RECONSTRUÇÃO DE 700 KM DE REDES DE INFRAESTRUTURA URBANA (ÁGUA, ESGOTO, DRENAGEM);
- IMPLANTAÇÃO DE 17 KM DE CICLOVIAS;
- PLANTIO DE 15.000 ÁRVORES;
- DEMOLIÇÃO DO ELEVADO DA PERIMETRAL (4 KM);
- CONSTRUÇÃO DE TRÊS NOVAS ESTAÇÕES DE TRATAMENTO DE ESGOTO.



IMAGEM 07. PROJETO DO MUSEU DO AMANHÃ NA BAÍA DE GUANABARA, RIO DE JANEIRO.

FONTE: [HTTP://PORTOMARAVILHA.COM.BR](http://portomaravilha.com.br)



IMAGEM 08. MUSEU DE ARTE DO RIO DE JANEIRO.

FONTE: [HTTP://PORTOMARAVILHA.COM.BR](http://portomaravilha.com.br)

PRINCIPAIS IMPACTOS:

- AUMENTO DA POPULAÇÃO DE 22 MIL PARA 100 MIL HABITANTES EM 10 ANOS;
- AUMENTO DA ÁREA VERDE DE 2,46 % PARA 10,96%;
- AUMENTO DE 50% NA CAPACIDADE DE FLUXO DE TRÁFEGO NA REGIÃO;
- REDUÇÃO DA POLUIÇÃO DO AR E SONORA COM A RETIRADA DA PERIMETRAL, E A REDUÇÃO DO TRANSPORTE PESADO NA REGIÃO;
- AUMENTO DA PERMEABILIDADE DO SOLO;
- AUMENTO E MELHORIA DA QUALIDADE DA OFERTA DE SERVIÇOS PÚBLICOS;
- TRANSFORMAÇÃO DA REGIÃO EM REFERÊNCIA PARA A CIDADE.



IMAGEM 09. VISTA SOB A VIA ELEVADA
 FONTE: [HTTP://PORTOMARAVILHA.COM.BR](http://PORTOMARAVILHA.COM.BR)



BAÍA DE GUANABARA-RJ

IMAGEM 10. VISTA AÉREA DA REGIÃO
 PORTUÁRIA DA BAÍA DE GUANABARA
 FONTE: GOOGLE MAPS



IMAGEM 11. VISTA SOB A VIA ELEVADA
 FONTE: [HTTP://PORTOMARAVILHA.COM.BR](http://PORTOMARAVILHA.COM.BR)

EXEMPLO DE VAZIO URBANO OBSERVADO NA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO NA BAÍA DE GUANABARA, ONDE SOB A VIA ELEVADA DA PERIMETRAL AINDA SE ENCONTRAM GALPÕES E ARMAZÉNS ABANDONADOS, RESQUÍCIOS DE UMA ÉPOCA ONDE O PORTO TINHA FUNDAMENTAL IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA.



IMAGEM 12. VISTA AÉREA DO PROJETO
 FONTE: [HTTP://PORTOMARAVILHA.COM.BR](http://PORTOMARAVILHA.COM.BR)

ÁREA DA OPERAÇÃO URBANA - “PORTO MARAVILHA”



IMAGEM 13. PERÍMETRO DE INTERVENÇÃO DO PROJETO PORTO MARAVILHA, IDENTIFICADO COM A LINHA AZUL

FONTE: [HTTP://PORTOMARAVILHA.COM.BR](http://PORTOMARAVILHA.COM.BR)

RESUMO DA REDE	
Extensão Linha Singela	30 km
Nº de Estações e Paradas	46
Frota	32
Distância Média entre as Estações	400 m

IMAGEM 14. ESQUEMA DOS TRANSPORTES INTERMODAIS DA REGIÃO

FONTE: [HTTP://PORTOMARAVILHA.COM.BR](http://PORTOMARAVILHA.COM.BR)

5.2 RED RIBBON PARK

RED RIBBON É UM PARQUE LOCALIZADO NA PROVÍNCIA DE HEBEI-CHINA, ONDE O DESTAQUE DESTE PARQUE É UMA FITA VERMELHA QUE O ATRAVESSA E PODE SER VISTO NO CONTEXTO DO TERRENO NATURAL E DA VEGETAÇÃO. ESTA FITA MEDE APROXIMADAMENTE 500 METROS E INTEGRA AS FUNÇÕES DE ILUMINAÇÃO, ASSENTO, ORIENTAÇÃO E PRESERVA O CORREDOR DO RIO NATURAL. ESSE PROJETO DEMONSTRA COMO UMA SOLUÇÃO MINIMALISTA CONSEGUE CRIAR UMA MELHORIA NA PAISAGEM, SENDO UMA FORTE REFERÊNCIA PELO ASPECTO LINEAR DO ELEMENTO PRINCIPAL, QUE SE ASSEMELHA COM A LINEARIDADE DOS TRILHOS E ATÉ MESMO DO TREM.



IMAGEM 16. VERSATILIDADE DO ELEMENTO CONSTRUÍDO



IMAGEM 15. ELEMENTO COMO ASSENTO E CORREDOR NATURAL



IMAGEM 17. FUNÇÃO DE DEMARCAÇÃO E ORIENTAÇÃO DO ESPAÇO

5.3 ZHONGSHAN SHIPYARD

NO HEMISFÉRIO ORIENTAL, OUTRO BOM EXEMPLO É O ZHONGSHAN SHIPYARD, DE 11 HECTARES, QUE FICA NA CIDADE DE PEQUIM, NA CHINA. O PARQUE É A PROVA DE QUE ESPAÇOS APARENTEMENTE INUTILIZADOS PODEM SER TRANSFORMADOS EM ÁREAS PÚBLICAS E OPORTUNIDADES DE LAZER PARA A POPULAÇÃO. A FERROVIA QUE SERVIU DE BASE PARA A CRIAÇÃO DO PARQUE FOI CONSTRUÍDA NA DÉCADA DE 50 E DESATIVADA EM 1999, DEPOIS DA FALÊNCIA DA EMPRESA ADMINISTRADORA. APENAS TRÊS ANOS DEPOIS, EM 2002, O ZHONGSHAN SHIPYARD ESTAVA PRONTO. OS ARQUITETOS E PAISAGISTAS RESPONSÁVEIS PELO PROJETO DE REVITALIZAÇÃO TOMARAM O CUIDADO DE PRESERVAR A HISTÓRIA DO LOCAL E, AO MESMO TEMPO, CONSTRUIR UM PARQUE FUNCIONAL PARA A POPULAÇÃO



IMAGEM 18. CAMINHO SOBRE TRILHOS



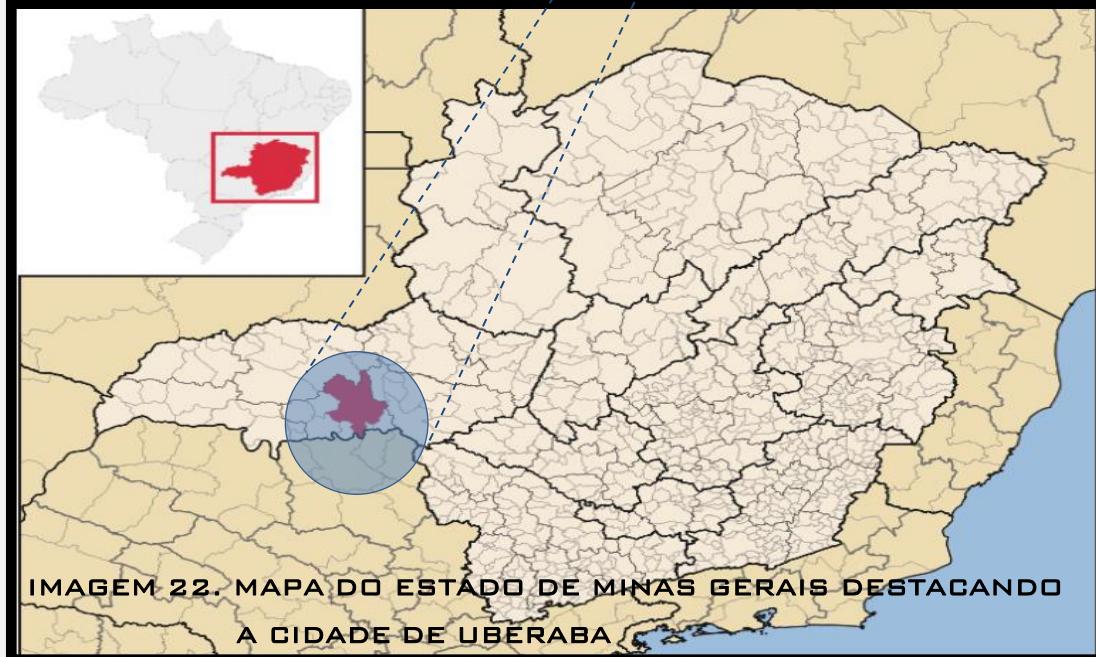
IMAGEM 19. CAMINHO SOBRE A ÁGUA



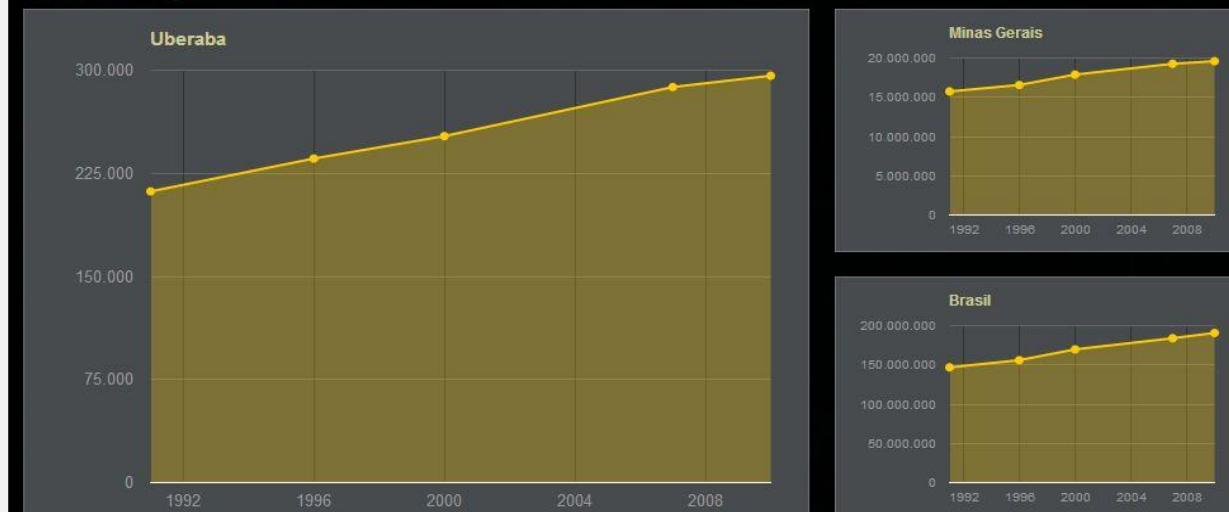
IMAGEM 20. PRAÇA PRINCIPAL

6. A CIDADE DE UBERABA

6.1 LOCALIZAÇÃO E POPULAÇÃO



Evolução Populacional



População estimada 2013	315.360
População 2010	295.988
Área da unidade territorial (km²)	4.523,957
Densidade demográfica (hab/km²)	65,43
Código do Município	3170107
Gentílico	uberabense
Prefeito	PAULO PIAU NOGUEIRA

CIAGRO - Dados Mensais no período de 01/01/1961 até 03/05/2010

Local: Uberaba

Mês	Dias	Temperatura Média Diária	Temperatura Média Diária Máxima	Temperatura Média Diária Mínima
janeiro	1550	24,3	28,5	19,5
fevereiro	1412	24,2	28,0	18,5
março	1550	24,1	27,5	17,0
abril	1500	22,5	27,5	13,5
maio	1522	20,2	25,0	8,5
junho	1470	19,7	24,5	7,5
julho	1519	19,6	26,0	8,5
agosto	1519	21,6	29,5	10,5
setembro	1470	23,3	30,0	14,0
outubro	1519	23,8	31,0	16,0
novembro	1470	23,7	28,5	17,0
dezembro	1519	23,8	28,5	18,0

6.2 CLIMA

A TEMPERATURA MÍNIMA REGISTRADA NA CIDADE, PELO AGRITEMPO, FOI DE **-1,0°C**, NO DIA 27 DE JUNHO DE 1994 . PELOS DADOS HISTÓRICOS DO INMET, A TEMPERATURA TERIA CHEGADO A **-2.2°C** NO DIA 21 DE JULHO DE 1981.A MÁXIMA REGISTRADA NESTE PERÍODO FOI DE **40,0 °C**, NO DIA 19 DE OUTUBRO DE 2005, DADO QUE CONDIZ EXATAMENTE COM A MARCA DE 40° REGISTRADA NESTE MESMO DIA PELO INMET. A MENOR MÁXIMA JÁ REGISTRADA FOI DE 13.3°, NO DIA 10 DE JULHO DE 1972.

O MAIOR ACUMULADO DE CHUVA EM MENOS DE 24 HORAS FOI DE 131 MM, EM 6 DE JANEIRO DE 1986. OUTROS GRANDES ACUMULADOS REGISTRADOS NA CIDADE FORAM DE 128,6 MM EM 5 DE FEVEREIRO DE 2008, 118 MM EM 19 DE ABRIL DE 1988 E DE 110 MM EM 27 DE JANEIRO DE 1985. EM SETEMBRO DE 1994 A CIDADE CHEGOU A REGISTRAR ÍNDICE DE UMIDADE RELATIVA DO AR (URA) DE 10%, ATÉ ENTÃO O MENOR JÁ OBSERVADO EM TODO O PAÍS, SENDO QUE BRASÍLIA IGUALOU A MARCA EM AGOSTO DE 2000 E PRESIDENTE PRUDENTE SUPEROU O RECORDE EM AGOSTO DE 2010, OBSERVANDO 8%.”

Dados climatológicos para Uberaba													[Esconder]
Mês	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
Temperatura máxima registrada (°C)	38,0	37,5	36,0	35,1	32,5	32,5	34,0	36,1	38,5	40,0	38,0	36,8	40,6
Temperatura máxima média (°C)	29,7	30,2	30,3	28,6	27,9	27,2	27,0	29,4	29,9	30,3	29,7	29,2	29,1
Temperatura mínima média (°C)	19,2	19,0	18,8	17,1	14,3	12,6	12,2	14,2	16,6	17,9	18,4	19,0	16,6
Temperatura mínima registrada (°C)	14,0	12,3	11,4	5,6	2,6	-1,0	-0,3	2,4	2,0	9,6	10,2	11,0	-1,0
Precipitação (mm)	255,9	228,5	190,3	105,7	48,1	19	17,6	15,1	60	161,6	205,5	282,1	1 589,4

Fonte: Climate Charts (médias climatológicas)²⁵

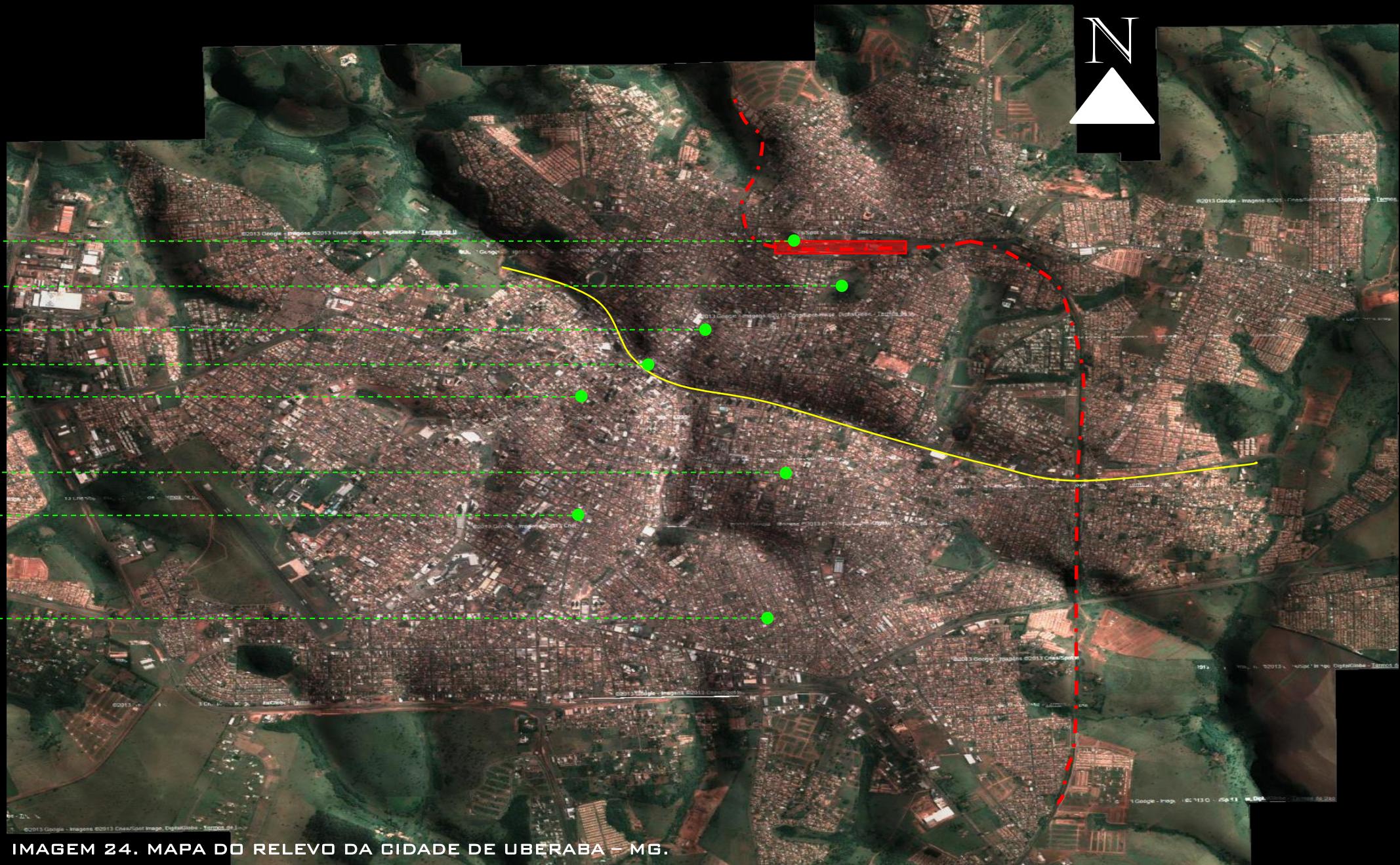
Fonte #2: Portal de Tecnologia da Informação Para Meteorologia²⁶ e Sistema de Monitoramento Agrometeorológico (Agritempo)²² (recordes)

FONTE: [HTTP://WWW.AGRITEMPO.GOV.BR/AGROCLIMA/PESQUISAWEB?UF=MG](http://www.agritempo.gov.br/agroclima/pesquisaWeb?UF=MG)

6.3 RELEVO

ALTITUDES MÉDIAS

800M
780M
750M
740M
770M
810M
780M
800M



ÁREA DE ESTUDO (ESTAÇÃO MOGIANA) EM RELAÇÃO A CIDADE



LINHA DE TREM EXISTENTE



AV. LEOPOLDINO DE OLIVEIRA, UMA DAS PRINCIPAIS VIAS QUE CORTA O CENTRO DA CIDADE

7. RELEVÂNCIAS DA ÁREA DE ESTUDO



IMAGEM 25. VISTA DE SATÉLITE DA ÁREA DE ESTUDO
FONTE: GOOGLE MAPS

-  1º ESTAÇÃO - 1889
-  2º ESTAÇÃO - 1947
-  3º ESTAÇÃO - 1961

 PRAÇA EXISTENTE

 ESTRADA DE FERRO EXISTENTE



IMAGEM 26. REGISTRO DE 1988
FONTE: N° 1108 – ACERVO APU

PRIMEIRA ESTAÇÃO DA CIDADE DE
UBERABA (DO ANO DE 1889)
LOCALIZADA NA RUA MENELICK DE
GARVALHO, CINCO QUADRAS AO
SUL DE ONDE ATUALMENTE SE
ENCONTRAM A SEGUNDA E A
TERCEIRA ESTAÇÃO, INAUGURADAS
EM 1947 E 1961.



IMAGEM 27. REGISTRO DE 2013
FONTE: ACERVO PESSOAL

7.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E EVOLUÇÃO URBANA

UBERABA TEM SUA ORIGEM NA OCUPAÇÃO DO TRIÂNGULO MINEIRO, QUE FICOU SOB A JURISDIÇÃO DE GOIÁS ATÉ 1816.

A REGIÃO COMEÇOU A TER IMPORTÂNCIA PRECIOSA, QUE CONSISTIA EM UMA DAS METAS ADMINISTRATIVAS DA COROA PORTUGUESA. OS GOVERNADORES DAS CAPITANIAS DE SÃO PAULO E MINAS GERAIS ARTICULARAM A ABERTURA DE UMA ESTRADA. ESTA MISSÃO FICOU A CARGO DE **BARTOLOMEU BUENO DA SILVA FILHO (FILHO DO ANHANGUERA)**.

A EXPEDIÇÃO ERA COMPOSTA POR 152 HOMENS, ENTRE OS QUAIS 20 ÍNDIOS CARREGADORES, 3 RELIGIOSOS E 39 CAVALOS. ELA PARTIU DE SÃO PAULO PELOS RIOS ATIBAIA, CAMANDUCAIA, MOJI-GUAÇU, RIO GRANDE, RIO DAS VELHAS E PENETRANDO EM GOIÁS PELO CORUMBÁ. SEGUNDO ALGUNS RELATOS DA ÉPOCA, A EXPEDIÇÃO PASSOU POR TERRAS DE UBERABA. ESTA ROTA FICOU CONHECIDA COMO **ESTRADA REAL OU ANHANGUERA** E CONSISTIA EM UM IMPORTANTE CAMINHO PARA QUE AS AUTORIDADES PORTUGUESAS IMPLEMENTASSEM A COLONIZAÇÃO, A **PRODUÇÃO E ESCOAMENTO DOS MINERAIS PRECIOSOS**.

NA VERDADE, A MAIORIA DAS RIQUEZAS MINERAIS DO BRASIL FORAM LEVADAS PARA PORTUGAL E UTILIZADAS PARA O PAGAMENTO DE SUAS DÍVIDAS COM A INGLATERRA.

POSTERIORMENTE, A EXPEDIÇÃO DO FILHO DO ANHANGUERA FUNDOU EM 1725 O POVOADO DE VILA BOA EM GOIÁS.

OUTRA ESTRADA MAIS A OESTE FOI ABERTA EM 1736, PASSANDO POR TERRAS DE **ARAXÁ** EM DIREÇÃO À VILA BOA DENOMINADA PICADA DE GOIÁS. A EXPLORAÇÃO E O POVOAMENTO DE TODO O TRIÂNGULO MINEIRO, DE MODO GERAL, SE FEZ COMO EM TODO O BRASIL - COLÔNIA, PELO AMANSAMENTO E **EXTERMÍNIO DAS POPULAÇÕES INDÍGENAS E DOS NEGROS NOS QUILOMBOS**. AS ESTRADAS PARA GOIÁS TORNARAM-SE PALCO DE BATALHAS ENTRE OS EXPLORADORES DOS SERTÕES E OS NATIVOS.

DIANTE DISSO, O GOVERNO DE GOIÁS VIABILIZOU A SEGURANÇA DAS ESTRADAS. PARA TANTO, NOMEOU, EM 1742, O **CORONEL ANTÔNIO PIRES DE CAMPOS** PARA POLICIAR, AMANSAR E ATÉ MESMO EXTERMINAR OS SILVÍCOLAS REBELDES, FATO CONSTATADO COM A MATANÇA DOS CAIAPÓS. EM 1766 FOI CRIADO O **JULGADO DE NOSSA SENHORA DO DESTERRO DO DESEMBOQUE** SOB A ADMINISTRAÇÃO DE GOIÁS, LOCAL RICO EM MINAS AURÍFERAS E DE INTENSA EXPLORAÇÃO.

A POSSE DESSE ARRAIAL POR GOIÁS ERA VANTAJOSA AOS MORADORES, POIS ESTAVAM LIVRES DO PAGAMENTO DE IMPOSTO SOBRE MINERAIS, DENOMINADO "**DERRAMA**", COBRADO EM MINAS GERAIS. **DESEMBOQUE TEVE O SEU ESPLendor ATÉ 1781, QUANDO AS MINAS AURÍFERAS SE ESGOTARAM.**



IMAGEM 28. ILUSTRAÇÃO DO ATAQUE CAIAPÓ
DESENHO: GUSTAVO MIRANDA PETRAGLIA

PROSSEGUINDO A EXPLORAÇÃO DAS TERRAS, O GOVERNO DE GOIÁS, PARA DINAMIZAR A ADMINISTRAÇÃO DOS SERTÕES, NOMEOU, EM 1809, ATRAVÉS DA PORTARIA, ANTÔNIO EUSTÁQUIO DA SILVA OLIVEIRA (NATURAL DE OURO PRETO) PARA A FUNÇÃO DE COMANDANTE REGENTE DOS SERTÕES DA FARINHA PODRE (TRIÂNGULO MINEIRO). EM 1811 ELE FOI NOMEADO, POR ATO GOVERNAMENTAL, CURADOR DE ÍNDIOS. EM 1810, MAJOR EUSTÁQUIO LIDEROU UMA BANDEIRA ATÉ O RIO DA PRATA, PASSANDO POR TERRAS DE UBERABA.

OUTRA EXPEDIÇÃO CHEFIADA POR JOSÉ FRANCISCO AZEVEDO, ATINGIU A CABECEIRA DO RIBEIRÃO LAJEADO, FUNDANDO O ARRAIAL DA CAPELINHA, APROXIMADAMENTE A 15 KM DO RIO UBERABA. ENTRETANTO ESTE LOCAL NÃO SE DESENVOLVEU POR FALTA DE ÁGUA E TERRAS FÉRTEIS, CONFORME CONSTATOU MAJOR EUSTÁQUIO EM VISITA AO ARRAIAL.

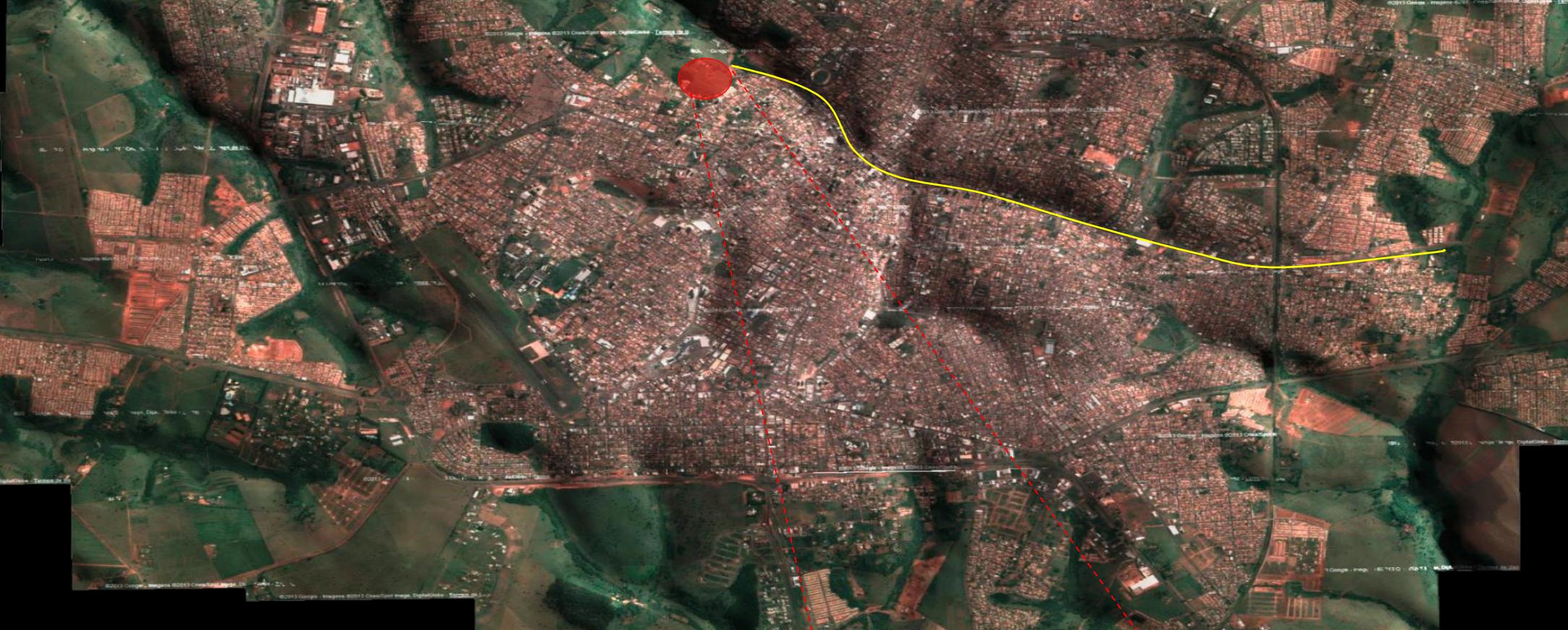
DIANTE DISTO, O REGENTE DOS SERTÕES COMANDOU OUTRA BANDEIRA COM 30 HOMENS E PROCURA NOVAS TERRAS PARA SE ESTABELECEM. ATINGIRAM ENTÃO O RIO UBERABA E FIXARAM-SE NA MARGEM ESQUERDA DO Córrego das Lages, ONDE FOI EDIFICADA A CHÁGARA DA BOA VISTA (HOJE FAZENDA EXPERIMENTAL DA EPAMIG).



IMAGEM 29. DESEMBOQUE (BERÇO DE TODA A CIVILIZAÇÃO DO TRÂNGULO MINEIRO). UMA DAS PRIMEIRAS VILAS FORMADAS NA REGIÃO CONHECIDA COMO SERTÃO DA FARINHA PODRE.

FONTE: [HTTP://FOLHAUBERABA.COM.BR/NOTICIAS/CAMARA-FAZ-DOCUMENTARIO-SOBRE-O-DESEMBOQUE](http://folhauberaba.com.br/noticias/camara-faz-documentario-sobre-o-desemboque)

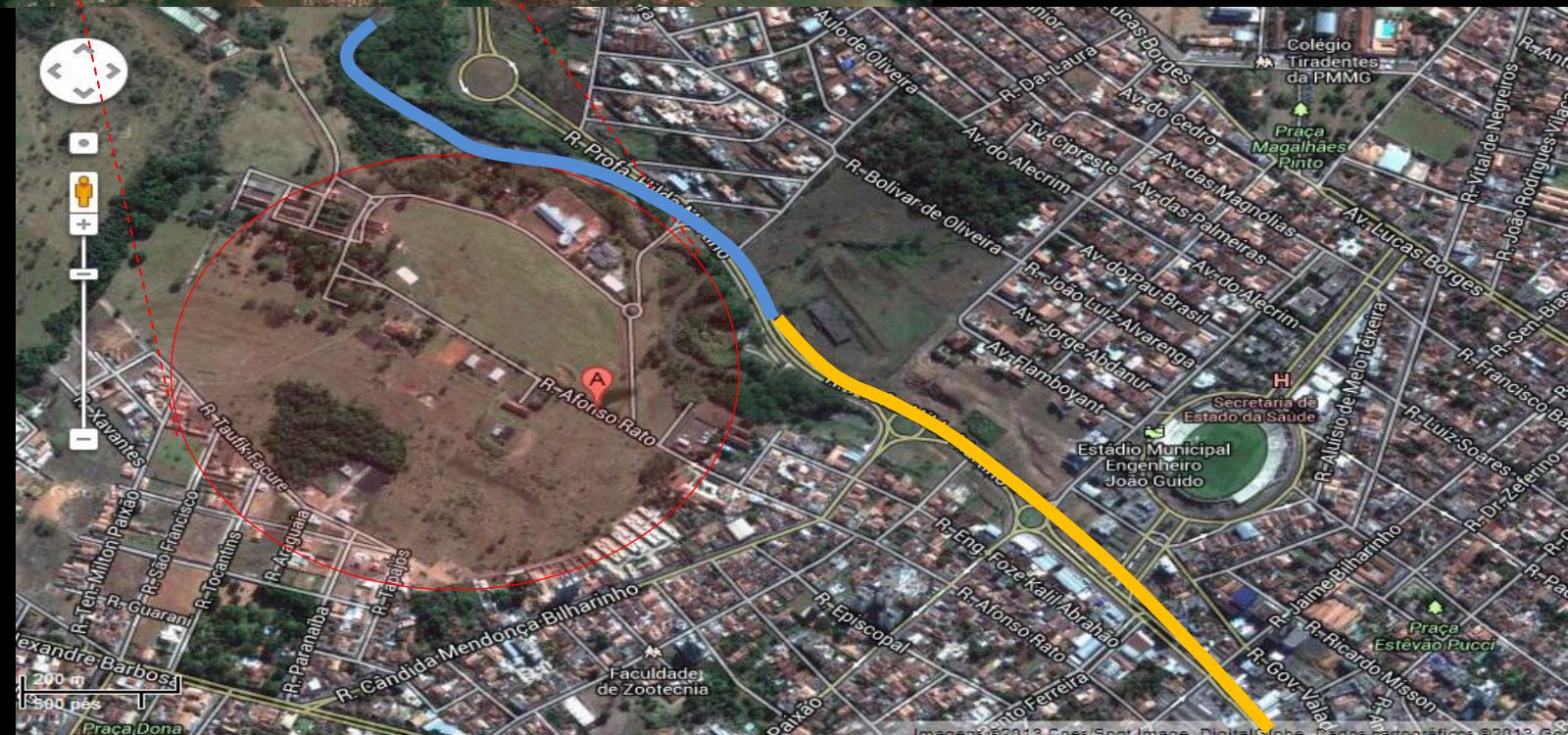
7.2 INÍCIO DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO EM UBERABA



LOCAL ONDE OS MORADORES DA CIDADE DE UBERABA TENTARAM SE ESTABELECEER INICIALMENTE, “A ESQUERDA DO CÓRREGO DAS LAJES, ONDE FOI EDIFICADA A CHÁCARA DA BOA VISTA (HOJE FAZENDA EXPERIMENTAL DA EPAMIG).”

CÓRREGO DAS LAJES A CÉU ABERTO

CÓRREGO DAS LAJES CANALIZADO SOB ATUAL AV. LEOPOLDINO DE OLIVEIRA



JUNTO COM MAJOR EUSTÁQUIO VIERAM FAZENDEIROS E AVENTUREIROS QUE PASSARAM A PRODUZIR E COMERCIALIZAR COM AS CARAVANAS QUE LIGAVAM GOIÁS A SÃO PAULO. ALGUM TEMPO DEPOIS, MAJOR EUSTÁQUIO CONSTRUIU SUA RESIDÊNCIA NA PRAÇA RUI BARBOSA (ATUAL HOTEL CHAVES).

GRANDE NÚMERO DE PESSOAS, SABENDO DAS CONDIÇÕES PROPÍCIAS DE UBERABA E DO PRESTÍGIO E SEGURANÇA QUE O COMANDANTE MAJOR EUSTÁQUIO OFERECIA, IMIGRARAM PARA O NOVO ARRAIAL. ERAM BOIADEIROS, MASCATES, COMERCIANTES, CRIADORES DE GADO, FERREIROS ETC.

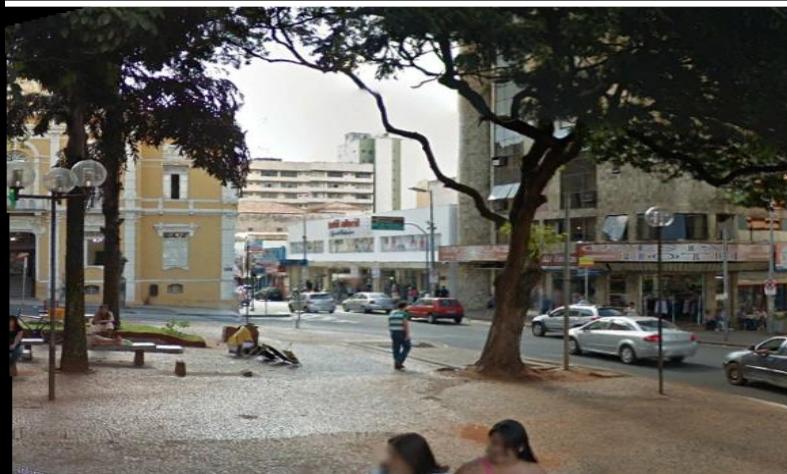
UBERABA FOI CRESCENDO E AS TERRAS FORAM OCUPADAS FORMANDO-SE EXTENSAS PROPRIEDADES DEVIDAS AO BAIXO VALOR DA TERRA E ISENÇÃO DE IMPOSTOS SOBRE ELAS. EM POUCO TEMPO REUNIU-SE SELETA POPULAÇÃO DE AGRICULTORES, PECUARISTAS, COMERCIANTES E OUTRAS PROFISSÕES, FATO QUE VIABILIZOU O GOVERNO PROVINCIAL DE MINAS GERAIS A CRIAR O MUNICÍPIO DE SANTO ANTÔNIO DE UBERABA EM 1836.

A IMPORTÂNCIA REGIONAL DA VILA DE SANTO ANTÔNIO DE UBERABA ERA TÃO PRÓSPERA QUE ELA MERECEU O TÍTULO DE CIDADE EM 1856, TORNANDO-SE UM IMPORTANTE CENTRO COMERCIAL QUE SE AGENTUOU COM A INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO EM 1889, SENDO UM ACONTECIMENTO FACILITADOR DA IMIGRAÇÃO EUROPEIA PARA A CIDADE E DO DESENVOLVIMENTO DA PECUÁRIA ZEBUÍNA.

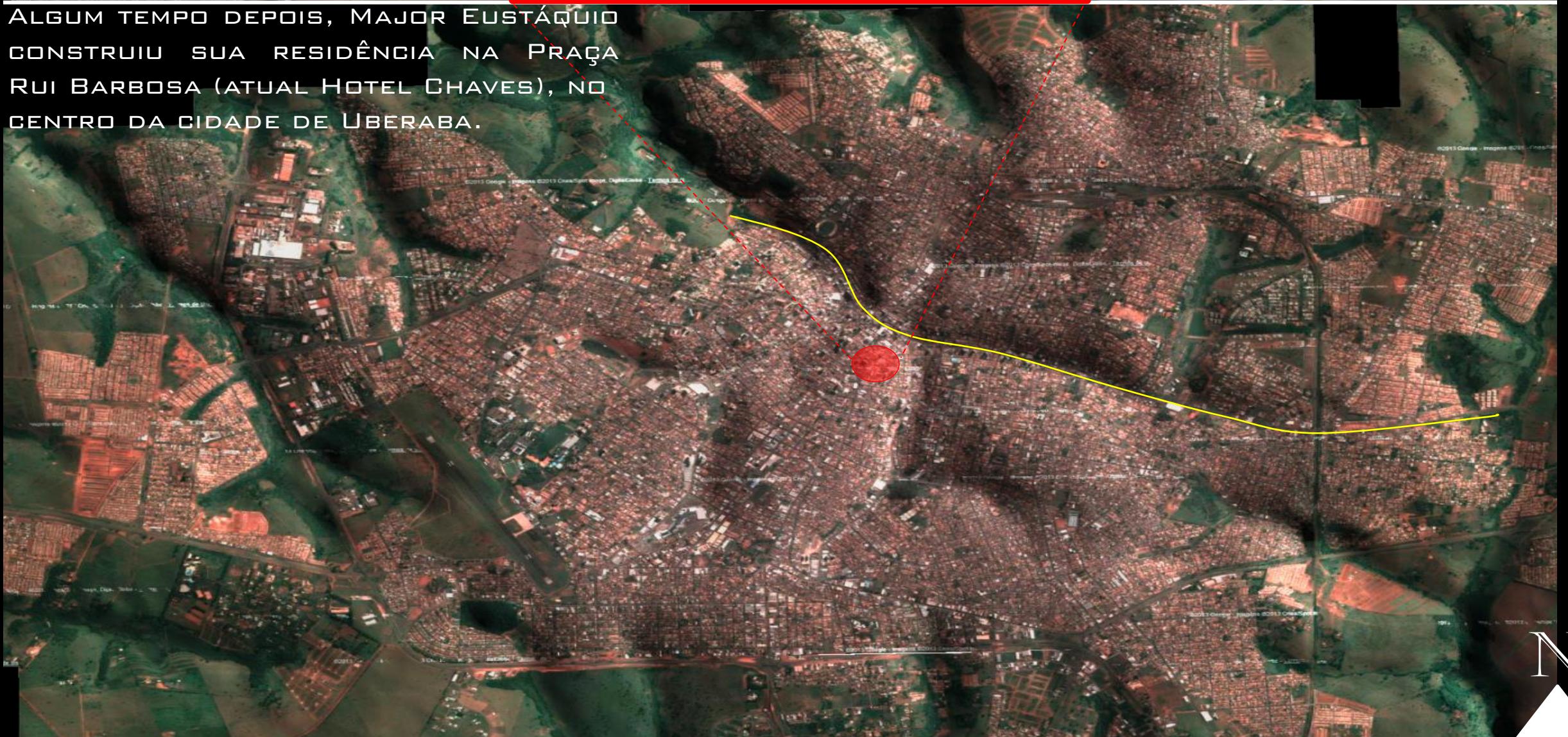
A RIQUEZA ECONÔMICA REFLETIU NA ESTRUTURA URBANA ONDE SURGIRAM REQUINTADAS CONSTRUÇÕES NO ESTILO ECLÉTICO.

NO SÉCULO XX, A CIDADE DEMONSTRAVA UM CRESCIMENTO DA AGRICULTURA, DA PECUÁRIA, DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO, ATENDENDO AS DEMANDAS NOS ASPECTOS ECONÔMICOS, CULTURAIS E DE SERVIÇOS ESSENCIAIS À POPULAÇÃO.

HOJE, UBERABA REPRESENTA UM CENTRO COMERCIAL DINÂMICO, UMA AGRICULTURA PRODUTIVA, UM PARQUE INDUSTRIAL DIVERSIFICADO E UMA PLANEJADA ESTRUTURA URBANA.



ALGUM TEMPO DEPOIS, MAJOR EUSTÁQUIO
CONSTRUIU SUA RESIDÊNCIA NA PRAÇA
RUI BARBOSA (ATUAL HOTEL CHAVES), NO
CENTRO DA CIDADE DE UBERABA.



7.3 SÍNTESE DA EVOLUÇÃO ECONÔMICA DE UBERABA

FREGUESIA

1820



CRIAÇÃO DE GADO E COMÉRCIO DE SAL COM PROVÍNCIAS DE GOIÁS E MATO GROSSO

1827

MUNICÍPIO DE SANTO ANTÔNIO DE UBERABA

1836

CIDADE DE UBERABA

1856

POVOADO QUE MANTINHA PEQUENO COMÉRCIO COM CARAVANAS QUE PASSAVAM RUMO A GOIÁS.

MAJOR-EUSTÁQUIO ABRE O PORTO DE PONTE ALTA E INICIA-SE A NAVEGAÇÃO PELO RIO MOGI-GUAÇU ATÉ O RIO GRANDE - INTENSIFICA-SE O COMÉRCIO DE SAL E SEMENTES COM OS PORTOS DE SANTOS.

UBERABA PASSA A DESENVOLVER SUA ECONOMIA BASEADA NA CRIAÇÃO DE GADO. A PRODUÇÃO NÃO SE RESTRINGIA AO ABASTECIMENTO LOCAL, COM EXPORTAÇÃO PRINCIPALMENTE PARA O RIO DE JANEIRO.

1864

A EUROPA, COM FALTA DE ALGODÃO, PARA AS FÁBRICAS POR MOTIVO DE GUERRA E PASSA A IMPORTAR A MATÉRIA PRIMA DO BRASIL,

1870



1877

SÃO PAULO JÁ DISPUNHA DE ESTRADAS DE FERRO PARA O TRANSPORTE DO CAFÉ QUE, APESAR DE UM MERCADO SÓLIDO NACIONAL, OSCILAVA NO MERCADO INTERNACIONAL,

1881

FATOR QUE CONTRIBUIU PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE POR ALGUM TEMPO, POIS ESTA ENVIAVA ALGODÃO AOS PORTOS DE SANTOS.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS PROMULGA A LEI Nº2791 QUE GARANTIA JURDA DE 5% A COMPANHIA QUE CONSTRUISSE UMA ESTRADA DE FERRO ENTRE OS RIOS GRANDE E PARANAÍBA PASSANDO POR UBERABA.

1884



1889

A MELHORIA DO COMÉRCIO AGENTUA-SE COM A CHEGADA DA MOGIANA (CMEF) À UBERABA.

O NOME DA COMPANHIA MOGIANA SEDIADA EM CAMPINAS JÁ APONTAVA COMO FAVORITA.





IMAGEM 30. 1º EMBARQUE DE GADO PARA GOVERNADOR DO ACRE-1948 AVIÃO DA FAB.

FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DE UBERABA

7.4 CARACTERÍSTICAS E COSTUMES

UBERABA É CONHECIDA COMO A CAPITAL MUNDIAL DO GADO ZEBU, RAÇA QUE CHEGOU A CIDADE PELAS MÃOS DE CRIADORES DE GADO NO FINAL DO SÉCULO XIX COM A IMPORTAÇÃO DE MATRIZES DA ÍNDIA, SENDO TAMBÉM REFERÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO GENÉTICO E COMERCIALIZAÇÃO DO ZEBU.

A EXPOZEBU REALIZADA NO PARQUE FERNANDO COSTA, É A MAIOR FEIRA DE GADO ZEBU EM TODO MUNDO, SENDO REALIZADA NO MÊS DE MAIO.



IMAGEM 31. ENTRADA DO PARQUE DE EXPOSIÇÃO EM UBERABA, COM A SIGLAS ABCZ NA FACHADA REFERENTE A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CRIADORES DE ZEBU. FONTE: ARQUIVO PESSOAL

UBERABA APRESENTA UMA POSIÇÃO ESTRATÉGICA NO PAÍS, SITUANDO-SE A CERCA DE 500M DE GRANDES CENTROS ECONÔMICOS DO BRASIL (SÃO PAULO, BELHO-HORIZONTE E BRASÍLIA).

A CIDADE TAMBÉM É SEDE DA ACADEMIA DE LETRAS DO TRIÂNGULO MINEIRO E TEM RECEBIDO UM NÚMERO CRESCENTE DE VISITANTES COM OBJETIVOS QUE VÃO DESDE INVESTIMENTOS FINANCEIROS - GRAÇAS AO CRESCIMENTO ECONÔMICO - ATÉ O TURISMO RELIGIOSO COM DESTAQUE PARA O MUSEU DO CHICO XAVIER E SEU TÚMULO, ALÉM DAS IGREJAS HISTÓRICAS E TAMBÉM O SÍTIO PALEONTOLÓGICO DE PEIRÓPOLIS.



IMAGEM 32. SÍTIO PALEONTOLÓGICO DA CIDADE DE UBERABA. FONTE: ARQUIVO PESSOAL

IGREJA SÃO DOMINGOS



IMAGEM 33. FONTE: ARQUIVO PESSOAL

“É UM DOS MAIS BELOS TEMPLOS RELIGIOSOS DA CIDADE EM ESTILO NEO-GÓTICO. SUA FORMA EM CRUZ ASSEMELHA-SE ÀS IGREJAS BIZANTINAS. A PEDRA FUNDAMENTAL FOI LANÇADA PELOS PADRES DOMINICANOS EM 1895, TORNANDO-SE O MARCO DE CHEGADA DESTA ORDEM RELIGIOSA AO BRASIL. SUA INAUGURAÇÃO SÓ OCORREU EM 1904, AINDA SEM AS TORRES, AS QUAIS FORAM TERMINADAS EM 1914. POR ESSE MOTIVO FICARAM COM ESTILO DIFERENTE DA CONSTRUÇÃO ORIGINAL, QUE É TODA CONSTRUÍDA EM TAPIOCANGA DE COR AVERMELHADA, DEIXADAS APARENTES, NATURAIS DA REGIÃO DE UBERABA, RESULTANDO EM TEXTURA DE GRANDE ORIGINALIDADE.”

IGREJA SANTA RITA



IMAGEM 34. FONTE: ARQUIVO PESSOAL



IMAGEM 35. FONTE: ARQUIVO PESSOAL

“A IGREJA SANTA RITA PASSOU POR DIVERSAS REFORMAS, MAS MANTEVE SEU ESTILO ORIGINAL E SUA EXTREMA BELEZA INTERIOR. FOI TOMBADA A IGREJA PASSOU POR DIVERSAS REFORMAS, MAS MANTEVE SEU ESTILO ORIGINAL E SUA EXTREMA BELEZA INTERIOR. FOI TOMBADA PELO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL EM 1939. O MUSEU DE ARTE SACRA ESTÁ INSTALADO NA IGREJA. O ACERVO, RICO EM PEÇAS BARROCAS DOS SÉCULOS XVIII E XIX, REÚNE PEÇAS DOADAS PELA CÚRIA METROPOLITANA, DESTACANDO-SE AS SEÇÕES DE VESTES SACRAS, E ESTANDARTES DE PROCISSÕES, TAIS COMO PARAMENTOS, ALFAIAS, IMAGENS E MOBILIÁRIO.”

FONTE: [HTTP://PT.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/IGREJA_SANTA_RITA](http://pt.wikipedia.org/wiki/Igreja_Santa_Rita)

CASA DA PRECE



IMAGEM 36. FONTE: GOOGLE MAPS

DE ORIGEM HUMILDE, O MEDIUM CHICO XAVIER TORNOU-SE MUNDIALMENTE CONHECIDO POR SUA OBRA ESPÍRITA E PELA ATENÇÃO E CARINHO DISPENSADOS A TODOS OS QUE O PROCURAVAM EM BUSCA DE AUXÍLIO ESPIRITUAL, NA CASA DA PRECE. MAIS DE QUATROCENTOS LIVROS POR ELE PSICOGRAFADOS JÁ FORAM EDITADOS, ALGUNS EM VÁRIOS IDIOMAS. CODINOMINADO PELA COMUNIDADE ESPÍRITA COMO “O CONSOLADOR”.

NO ANO DE 2000 FOI ESCOLHIDO “O MINEIRO DO SÉCULO” E O GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS INSTITUIU A “COMENDA DA PAZ CHICO XAVIER”, OUTORGADA ANUALMENTE A PESSOAS OU ENTIDADES QUE TRABALHAM PELA PAZ.

SÍTIO PALEONTOLÓGICO DE PEIRÓPOLIS



Fonte: <http://omelhordeuberaba.blogspot.com.br/2010/04/fotos-peiropolis.html>.



DISTANTE APROXIMADAMENTE 20KM DA ÁREA RURAL DA CIDADE DE UBERABA, AS MARGENS DA BR-262, LOCALIZA-SE O BAIRRO DE PEIRÓPOLIS, QUE NO COMEÇO DO SÉCULO XX DESTACOU-SE COMO PRODUTOR DE CALCÁRIO E ATUALMENTE É ATRAÇÃO TURÍSTICA EM FUNÇÃO DOS FÓSSEIS ENCONTRADOS NAS SUAS IMEDIAÇÕES. NA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DESATIVADA DA CIA.MOGIANA FUNCIONA HOJE O MUSEU DOS DINOSSAUROS, PARTE DO COMPLEXO CIENTÍFICO CULTURAL DE PEIRÓPOLIS. O BAIRRO CONTA AINDA COM POUSADAS, RESTAURANTES E UM PARQUE COM RÉPLICAS DE DINOSSAUROS.

7.5 TRÂNSITO E MOBILIDADE EM UBERABA

TAL COMO OUTRAS CIDADES DO BRASIL DE PORTE MÉDIO E ALTO, UBERABA ENFRENTA PROBLEMAS DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE, PRINCIPALMENTE NAS ÁREAS CENTRAIS, COM DESTAQUE PARA AS AVENIDAS PRINCIPAIS: AV. LEOPOLDINO DE OLIVEIRA, AV. DR. FIDÉLIS REIS, AV. SANTOS DUMONT E GUILHERME FERREIRA.

SEGUNDO DADOS DENATRAN, UBERABA APRESENTA A TERCEIRA MAIOR FROTA DO ESTADO DE MINAS GERAIS, POSSUINDO CERCA DE 167 MIL VEÍCULOS.

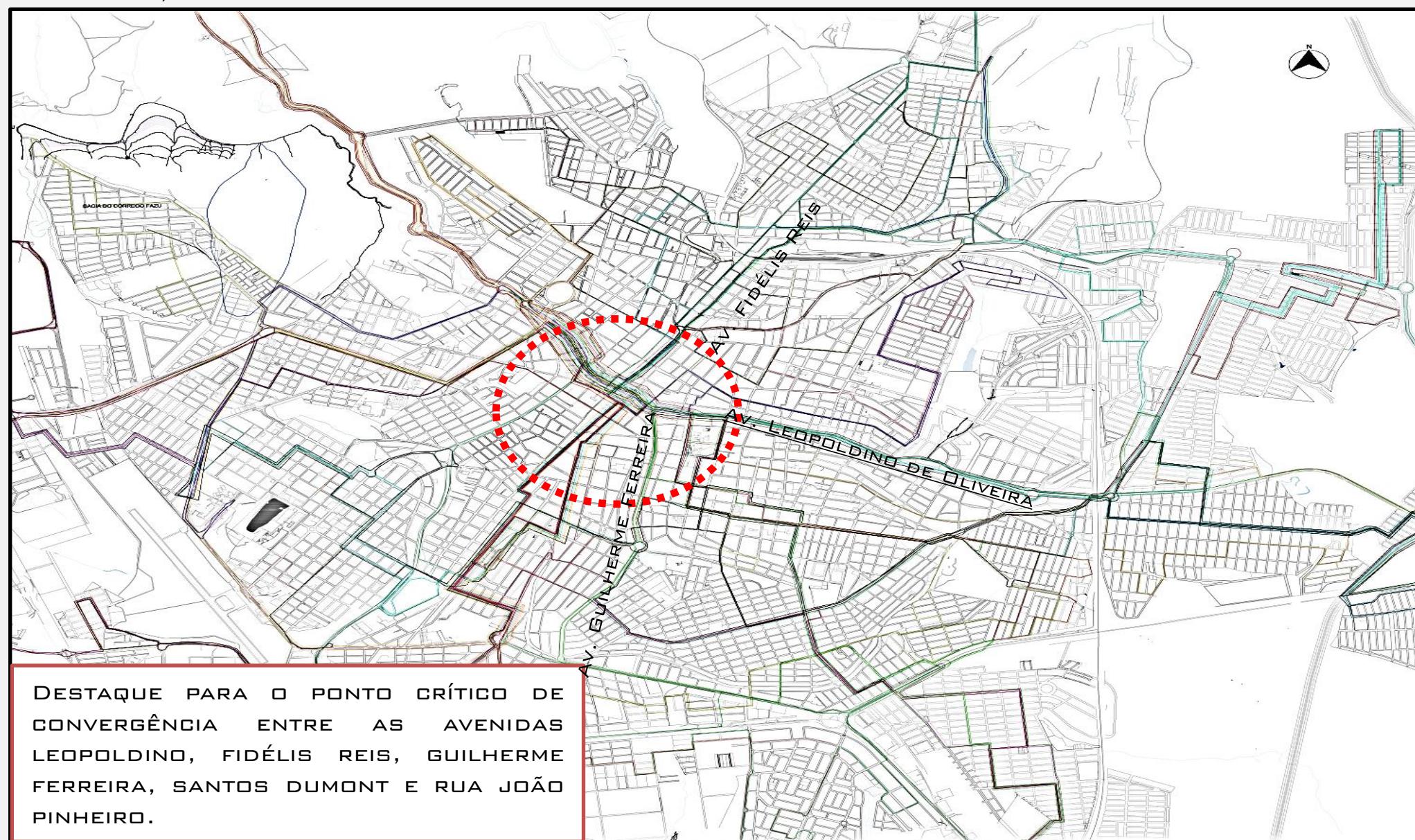


IMAGEM 37. MAPA VIÁRIO DE UBERABA

FONTE: ARQUIVO PESSOAL

UM PROJETO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA, ASSESSORADO PELA EQUIPE DO ARQUITETO E URBANISTA JAIME LERNER, PROPÕE IMPLANTAR UM SISTEMA CUJA LINHA TRONCAL SERÁ TRAFEGÁVEL POR UMA PISTA EXCLUSIVA, UTILIZANDO O SISTEMA DE TRANSPORTE CONHECIDO COMO **BRT** (*BUS RAPID TRANSIT*), SENDO 12 VEÍCULOS QUE TRANSPORTARÃO 100 PASSAGEIROS POR VIAGEM, PARANDO EM 10 ESTAÇÕES COM INTERVALOS DE 500M, E 2 TERMINAIS.



IMAGEM 38. PROJETO DE MOBILIDADE URBANA PARA UBERABA - MG

7.6 MAPAS DA DISTRIBUIÇÃO DOS EQUIPAMENTOS NA CIDADE

7.6.1 DISTRIBUIÇÃO DAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO

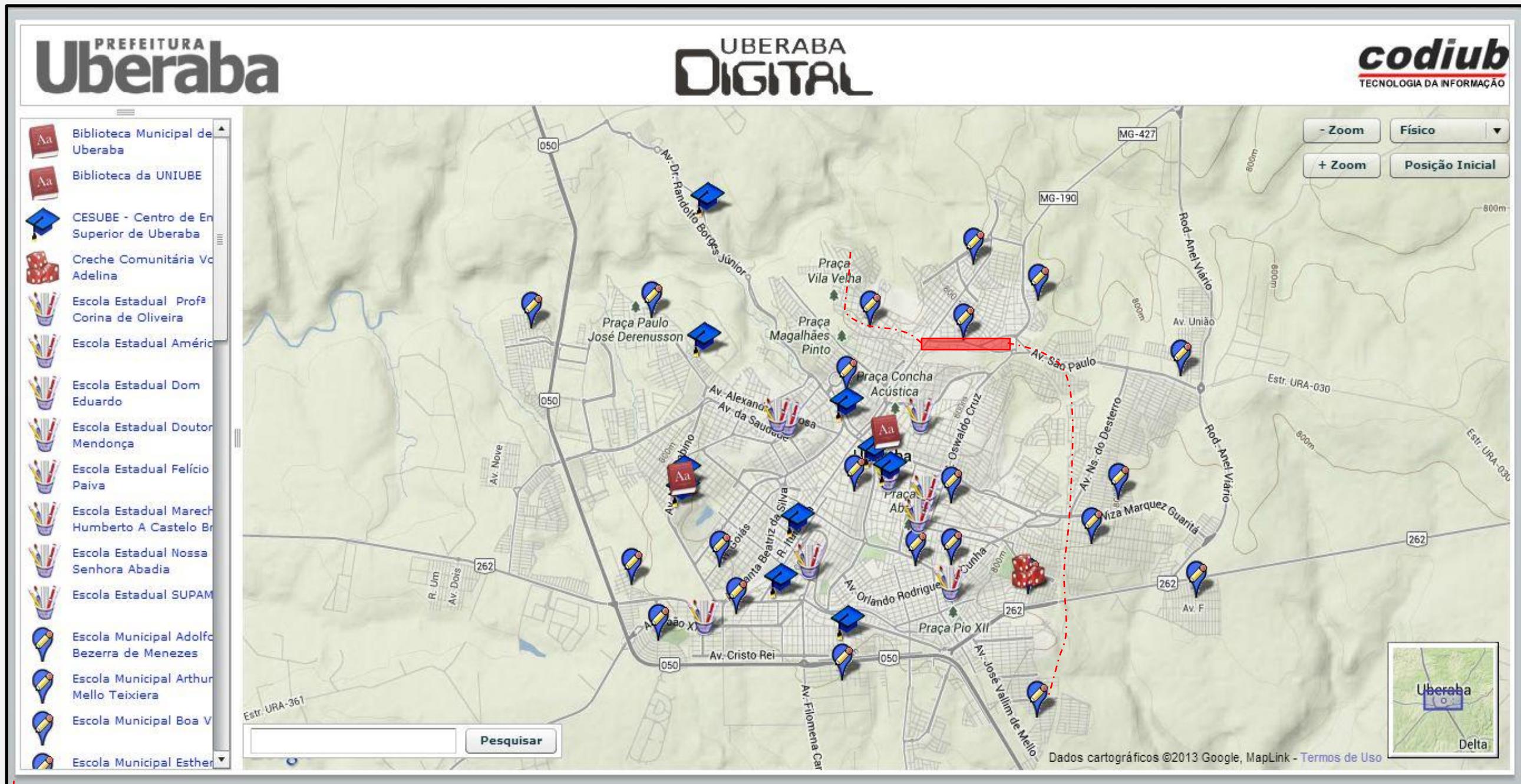


IMAGEM 39. MAPA DAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO
FONTE: [WWW.MPG9.UBERABA.MG.GOV.BR](http://www.mpg9.uberaba.mg.gov.br)

ÁREA DE ESTUDO E LINHA FÉRREA
EXISTENTE.

7.6.2 SAÚDE

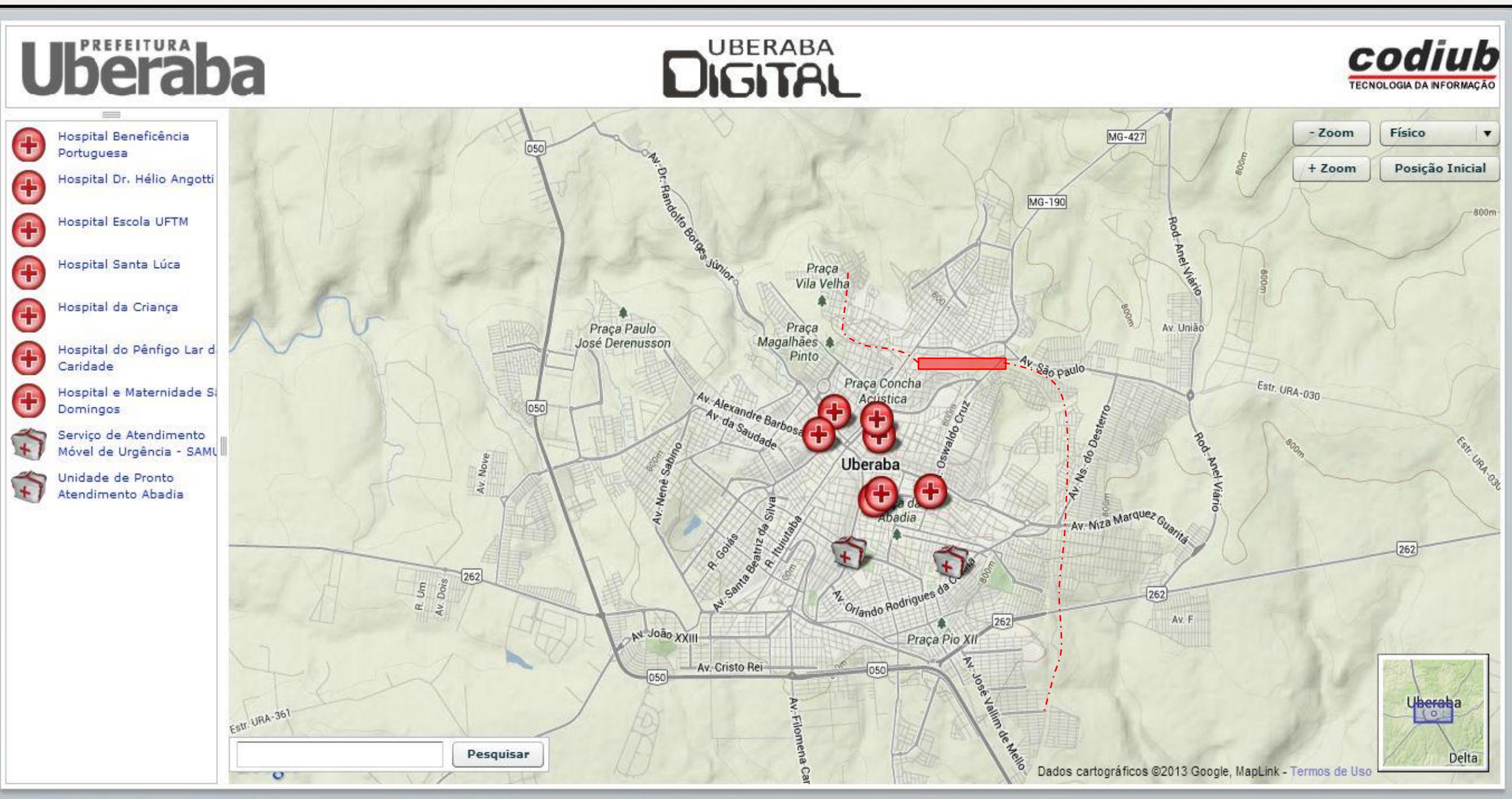


IMAGEM 40. MAPA DOS HOSPITAIS E SISTEMAS DE SAÚDE PÚBLICA

FONTE: [WWW.MPG9.UBERABA.MG.GOV.BR](http://www.mpg9.uberaba.mg.gov.br)

ÁREA DE ESTUDO E LINHA FÉRREA EXISTENTE.

7.6.3 TURISMO, LAZER E CULTURA

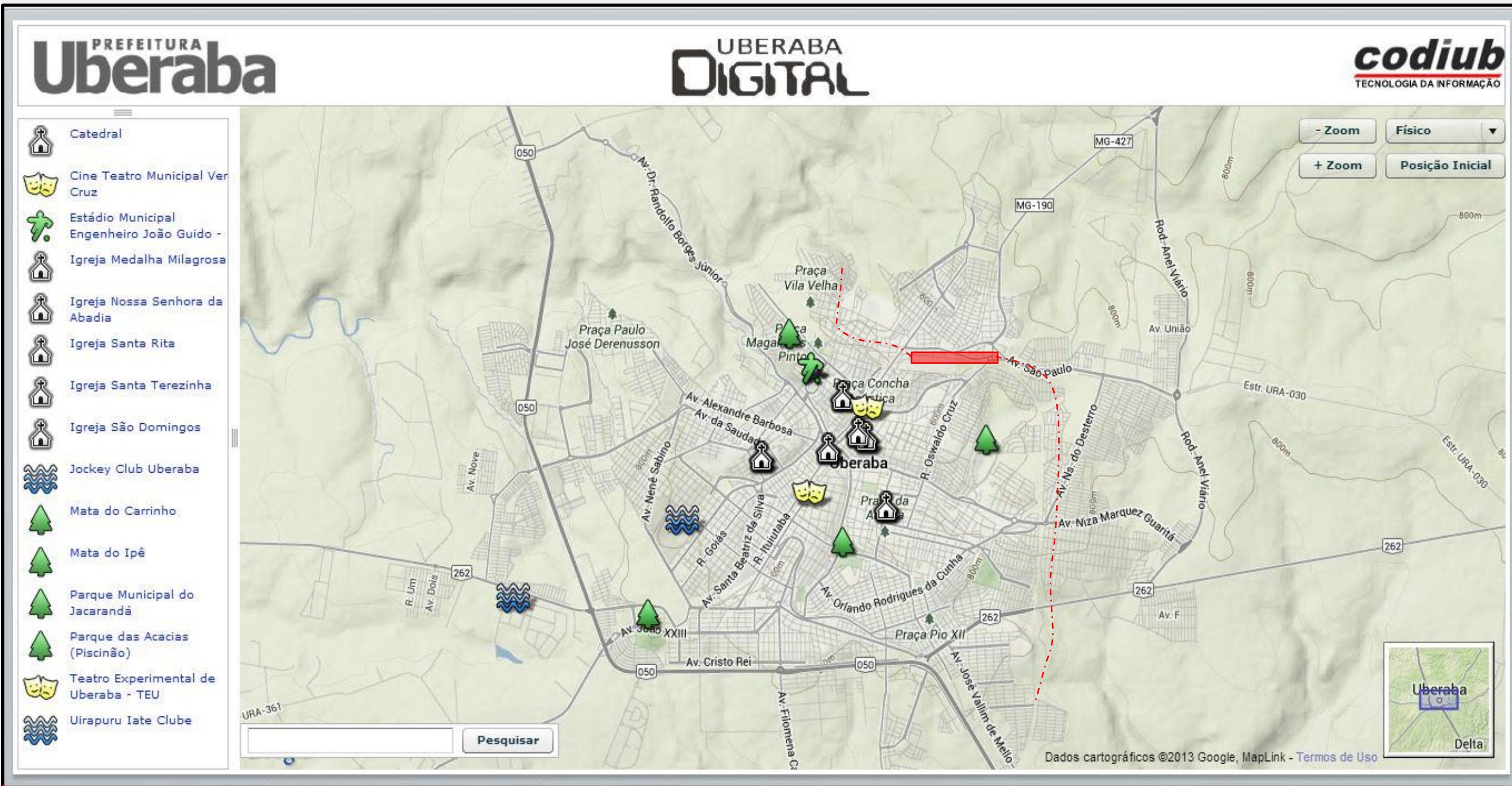


IMAGEM 41. MAPA DOS PONTOS TURÍSTICOS
FONTE: [WWW.MPG9.UBERABA.MG.GOV.BR](http://www.mpg9.uberaba.mg.gov.br)

ÁREA DE ESTUDO E LINHA FÉRREA
EXISTENTE.

7.6.4 EQUIPAMENTOS DE UTILIDADE PÚBLICA

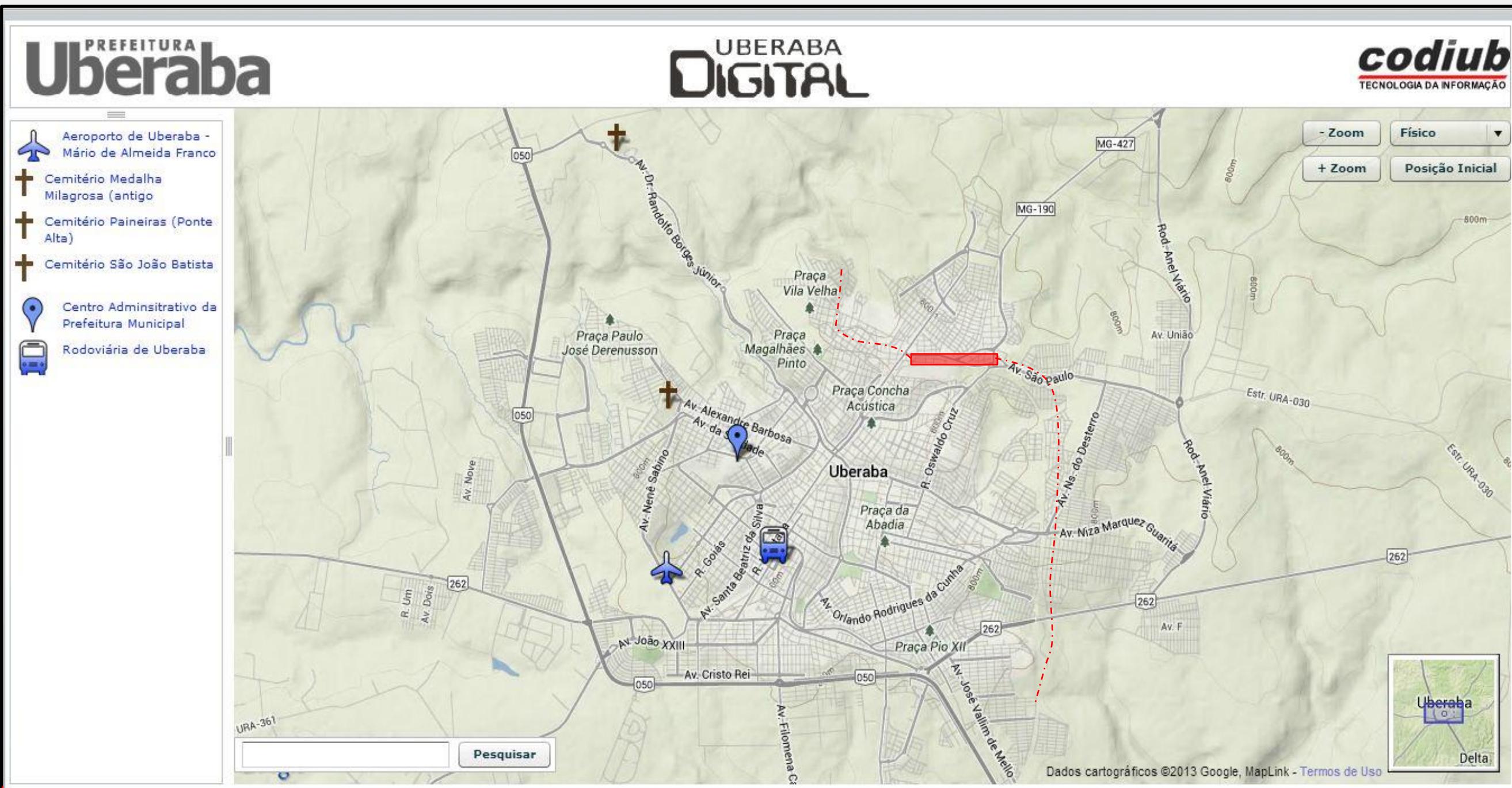


IMAGEM 42. MAPA DOS EQUIPAMENTOS DE UTILIDADE PÚBLICA

FONTE: [WWW.MPG9.UBERABA.MG.GOV.BR](http://www.mpg9.uberaba.mg.gov.br)

ÁREA DE ESTUDO E LINHA FÉRREA EXISTENTE.

8. RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO

8.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

A ÁREA EM ESTUDO POSSUI APROXIMADAMENTE 405 000M², LOCALIZADA NO BAIRRO BOA VISTA, A CERCA DE 2 KM DO CENTRO DA CIDADE. CORRESPONDE A UMA REGIÃO DE RELEVO MAIS ALTO (SENDO O CENTRO DA CIDADE LOCALIZADO EM UM VALE), E É CIRCUNDADA PELAS RUAS: GABRIEL JUNQUEIRA (A LESTE), QUE É A PRINCIPAL VIA DO SENTIDO CENTRO/BAIRRO, PARALELA A RUA JOÃO PINHEIRO, PRINCIPAL VIA QUE FAZ A CONEXÃO BAIRRO/CENTRO. AO NORTE ENCONTRA-SE A RUA ESPANHA MARGEANDO A ÁREA DE ESTUDO E PARALELO A AV. ELIAS CRUVINEL, PRINCIPAL CONEXÃO DO BAIRRO BOA VISTA E SEUS VIZINHOS. JÁ AO SUL, TEM-SE A RUA JESUÍNO FELICÍSSIMO, QUE APESAR DE SUA CONEXÃO DIRETA COM A PARTE MAIS CENTRAL DA CIDADE, APRESENTA TRÁFEGO MENOR DE VEÍCULOS POR SER INTERROMPIDA ONDE ENCONTRA-SE A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.

HÁ, NESTA LOCALIZAÇÃO, TRÊS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS CONSTRUÍDAS EM DIFERENTES ÉPOCAS, ESTANDO A PRIMEIRA DELAS 5 QUADRAS AO SUL, SEGUINDO NA RUA JESUÍNO FELICÍSSIMO NO SENTIDO BAIRRO/CENTRO E VIRANDO A DIREITA NA RUA MENELICK DE CARVALHO. AS OUTRAS DUAS LOCALIZAM-SE ENTRE O PERÍMETRO DO PÁTIO FERROVIÁRIO E A PRAÇA DR. JOSÉ PEREIRA REBOUÇAS, OU “PRAÇA DA MOGIANA”, COMO É MAIS CONHECIDA.

OUTRA CARACTERÍSTICA ARQUITETÔNICA IMPORTANTE A SER DESTACADA, ASSIM COMO AS ESTAÇÕES, SÃO AS CASAS DOS EX-TRABALHADORES DA ESTAÇÃO MOGIANA, QUE CONSERVAM AS CARACTERÍSTICAS DA ÉPOCA EM QUE A ESTAÇÃO TINHA FUNCIONAMENTO - DIFERENTE DO ATUAL - , AINDA NO PERÍODO DO AUGE FERROVIÁRIO NO PAÍS. AS CASAS LOCALIZAM-SE NAS RUAS: ESPANHA, RUA DOS FERROVIÁRIOS (PARALELA A RUA GABRIEL JUNQUEIRA, SEPARADA DESTA PELO DESNÍVEL DO TERRENO), E NA RUA JOÃO PINHEIRO.

8.2 MAPA DO RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO



-  1º ESTAÇÃO - 1889
-  2º ESTAÇÃO - 1947
-  3º ESTAÇÃO - 1961
-  PRAÇA EXISTENTE
-  ESTRADA DE FERRO EXISTENTE
-  VILA OPERÁRIA

8.3 MAPA DE ZONEAMENTO

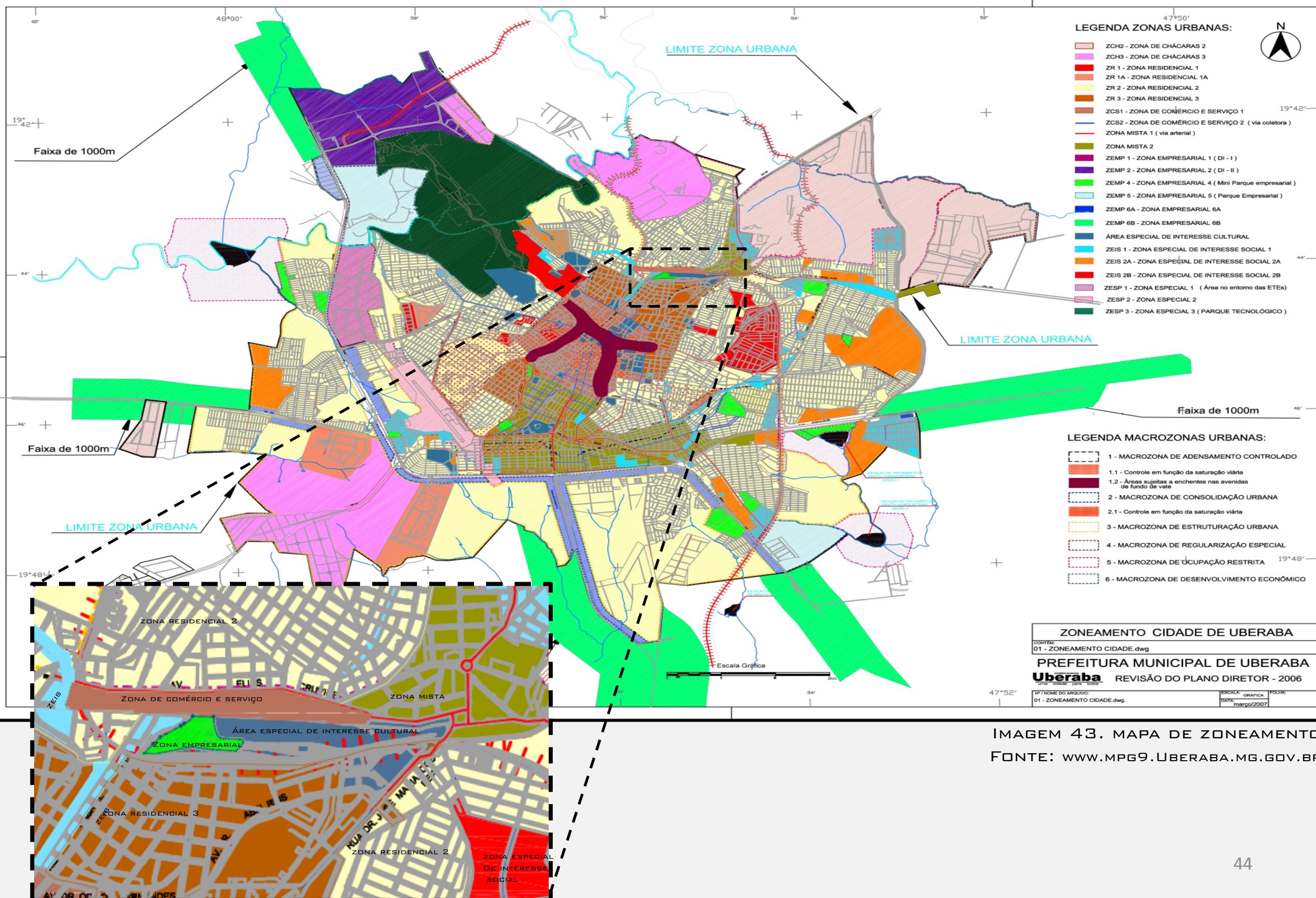


IMAGEM 43. MAPA DE ZONEAMENTO
 FONTE: WWW.MPG9.UBERABA.MG.GOV.BR



9. RELAÇÃO COM O ENTORNO

TODO CONJUNTO FERROVIÁRIO INAUGURADO EM UBERABA COM A CHEGADA DA ESTAÇÃO MOGIANA POR VOLTA DE 1889, PARECE TER CAÍDO EM ESQUECIMENTO COM A SUBSTITUIÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO PELAS ESTRADAS DE RODAGEM DE ASFALTO.

AS ESTAÇÕES MAIS ANTIGAS, DE 1899 E 1947 FORAM ABANDONADAS, E A ÚNICA AINDA ATIVA NÃO MANTÉM RELAÇÃO ALGUMA COM A CIDADE, COM FUNÇÃO EXCLUSIVA DE TRANSPORTE DE CARGA DA REGIÃO DE SÃO PAULO PARA GOIÁS E VICE-VERSA. PORTÕES E CERCAS EM TODO O PERÍMETRO DO PÁTIO FAZEM PARTE DA PAISAGEM, IGNORANDO O ENTORNO E CONTRIBUINDO PARA A DILUIÇÃO DESTE SÍMBOLO FERROVIÁRIO NA MEMÓRIA COLETIVA DA SOCIEDADE, EQUIPAMENTO QUE MARCOU A EVOLUÇÃO URBANA, TRAZENDO EM SEUS TRILHOS UMA NOVA FORMA DE SE RELACIONAR COM O PAÍS, CULTURAL E ECONOMICAMENTE.

A POPULAÇÃO PARECE JÁ TER SE ACOSTUMADO COM AQUELE LIMITE FÍSICO E VISUAL, SEM PERCEBER O POTENCIAL SOCIAL QUE PERMANECE TRANÇADO ATRÁS DAQUELAS GRADES E TELAS.

UMA SITUAÇÃO DE ABANDONO, UM BURACO FÍSICO NO TECIDO URBANO, VAZIO SIMBÓLICO NA MEMÓRIA COLETIVA E DIVISOR SOCIAL QUE AINDA PRESERVA A IMAGEM DA RELAÇÃO DE “FRENTE E FUNDOS” DE QUANDO A ESTAÇÃO ERA ATIVA E MORAR ALI NA SUA FRENTE ERA PARA POUCOS, SOBRANDO OS FUNDOS PARA OS OPERÁRIOS E PESSOAS DE RENDA MAIS BAIXA.



IMAGEM 49. RECENTE CONSTRUÇÃO DA PREFEITURA ONDE ESTÁ PREVISTO O *MUSEU DO ARTESÃO*.
FONTE: ACERVO PESSOAL



IMAGEM 50. CONJUNTO DE CASAS GEMINADAS NA RUA DOS FERROVIÁRIOS
FONTE: GOOGLE MAPS



IMAGEM 51. CASA DE UM EX-FERROVIÁRIA DA ESTAÇÃO
FONTE: GOOGLE MAPS

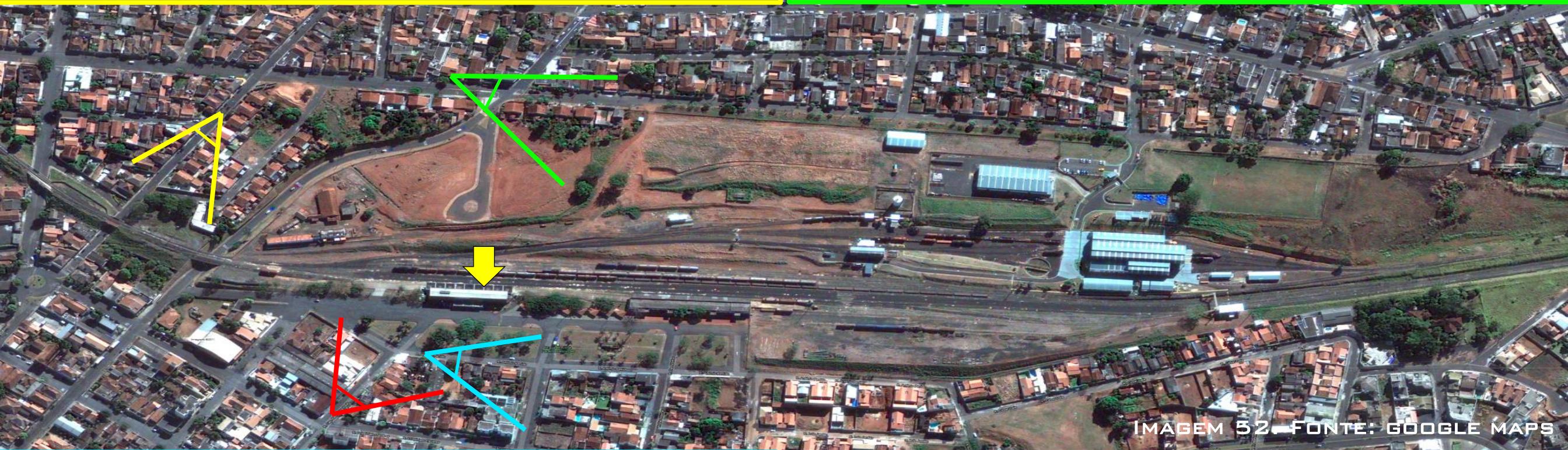


IMAGEM 52. FONTE: GOOGLE MAPS



IMAGEM 53. FONTE: GOOGLE MAPS



IMAGEM 54. FONTE: GOOGLE MAPS

A SITUAÇÃO DE ABANDONO E FALTA DE SEGURANÇA DA “PRAÇA DA MOGIANA” CONTRIBUI PARA QUE ESTÁ SEJA MAL VISTA PELOS MORADORES, FAZENDO DE UMA ÁREA COM IMPORTANTE VALOR HISTÓRICO PARA A CIDADE REFERÊNCIA DE LOCAL PERIGOSO E NÃO FREQUENTÁVEL. UM “CANTO” DA CIDADE COM ATIVIDADES OBSOLETAS COMO PISTA DE TREINAMENTO PARA AUTOESCOLAS.

JM Online

Uberaba, 11 de outubro de 2013 | 20:58h



Transmissão
ao vivo.
ASSISTA AQUI

EDIÇÕES ANTERIORES:



BUSCA:

Escolha a Coluna ou Cadernc



Buscar

CAPA GERAL CIDADE ESPORTE POLÍCIA POLÍTICA SAÚDE TV MIX CLASSIFICADOS COLUNAS
ARTICULISTAS

CIDADE

09/04/2012

Tamanho do texto: A A A A

Moradores da praça da Mogiana denunciam o abandono do local

A praça da Mogiana, na Quinta da Boa Esperança, volta a ser destaque negativo nas páginas do Jornal da Manhã. Desta vez, moradora que não quis se identificar, denuncia falta de zelo por parte do poder público. Além disso, segundo ela, os próprios frequentadores da praça não cuidam adequadamente do local.

De acordo com a moradora, o mato alto e a falta de iluminação também transformam a praça em lugar inseguro para as famílias da região. "Não temos calçada e, além disso, as autoescolas que fazem as aulas aqui estão danificando ainda mais o asfalto velho", dispara.

Para a dona de casa, falta educação por parte de alguns visitantes do local. Os chamados "mijões", não respeitam o patrimônio público e fazem da praça e ruas próximas seus banheiros. "A partir de quinta-feira começa a bagunça e a vizinhança não dorme. Todos têm direito de vir e frequentar a praça, mas é preciso ter respeito com as pessoas que residem por aqui. No final de semana anterior, ligamos na Guarda Municipal e não fomos atendidos. Já a Polícia Militar sempre nos atende muito bem, inclusive fazendo o 'fecha'. No entanto, esse trabalho deveria ser frequente. Queremos ser ajudados e não ficarmos abandonados", completa.

A reportagem tentou entrar em contato com a GM, porém, até o fechamento desta edição não obteve êxito. Já o trabalho de limpeza urbana, que está realizando ações em toda a cidade, deve chegar na praça até a próxima semana, uma vez que o serviço é feito no sentido bairro/centro.

Por outro lado, vale lembrar que no final deste mês está prevista a inauguração da nova sede do Arquivo Público de Uberaba, na praça da Mogiana. Por isso, a dona de casa alerta as autoridades. "O fluxo de visitantes deve aumentar e todos vão se deparar com essa praça mal cuidada", avalia. (PB)

FONTE: [HTTP://WWW.JMONLINE.COM.BR/NOVO/?NOTICIAS,2,CIDADE,60148](http://www.jmonline.com.br/novo/?noticias,2,cidade,60148)



IMAGEM 55. ESPAÇO SENDO USADO COM ATIVIDADES OBSOLETAS.

FONTE: GOOGLE MAPS

10. A PROPOSTA

10.1 ESTAÇÃO DA MEMÓRIA

“QUANDO A LOCOMOTIVA SIBILA EM UMA ZONA QUALQUER, PODE SE ESPERAR PORQUE O ARAUTO DAS GRANDES MANIFESTAÇÕES DA ATIVIDADE HUMANA CHEGOU”.

(Gazeta de Uberaba, 10 de março de 1888)

O PARQUE URBANO “ESTAÇÃO DA MEMÓRIA” É UM RESGATE DA MEMÓRIA COLETIVA DE UM EQUIPAMENTO QUE FOI SÍMBOLO DE MODERNIDADE. ELEMENTO DA HISTÓRIA CULTURAL, PRESENTE NO IMAGINÁRIO, NA MÚSICA E NA LÍNGUA DO POVO MINEIRO E CONSEQUENTEMENTE DOS CIDADÃOS UBERABENSES.

TRAZER A SENSAÇÃO DE LIBERDADE QUE SE TEM AO CAMINHAR SOBRE OS TRILHOS. PODER VER DE PERTO O MONSTRO DE FERRO QUE AOS OLHOS DAS CRIANÇAS PARECE CAUSAR ADMIRAÇÃO E ESPANTO.

O “TREM MINEIRO”, QUE POR HORA PERMANECE ESTAGNADO NO TEMPO, TRANSCENDEU GERAÇÕES, FICANDO MARCADO PARA NÓS, MINEIROS, ANTES DE TUDO, COMO UM ESTADO DE ESPÍRITO.



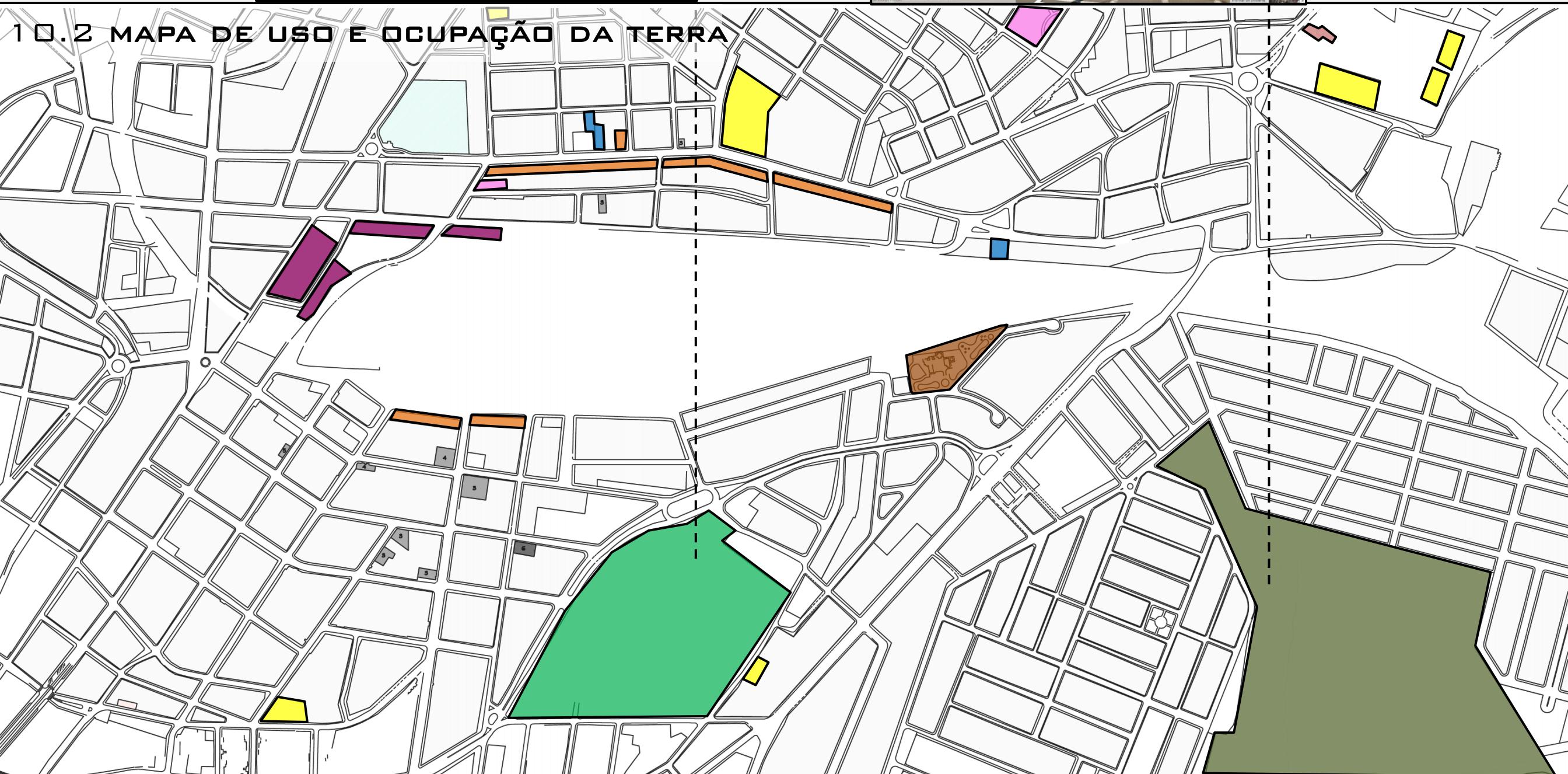
IMAGEM 56. FOTO “GLAMOUR”
FOTÓGRAFO: MARCELO GONZALES

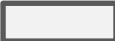
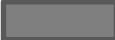


IMAGEM57. TRILHOS DA ESTRADA DE FERRO MOBIANA
FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DE UBERABA



10.2 MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DA TERRA

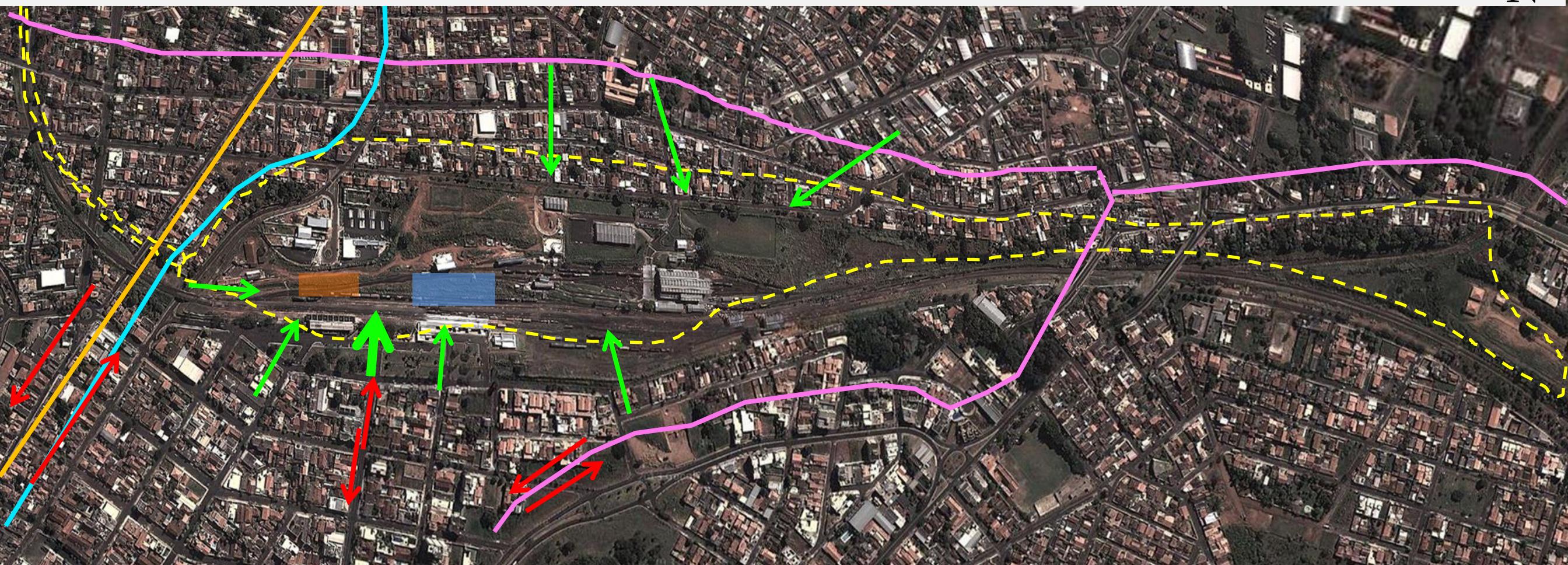


- | | | | | | |
|--|---|---|------------------|---|--|
|  | EDIFICAÇÕES DE 1 OU 2 PAVTOS, EM GRANDE MAIORIA RESIDÊNCIAS UNIFAMILIARES |  | COMÉRCIO/SERVIÇO |  | MADA – MUSEU DE ARTE DECORATIVA |
|  | EDIFICAÇÕES DE 3 A 5 PAVTOS, MAIORIA RESIDENCIAIS |  | IGREJAS |  | ZR3 - ZONA RESIDENCIAL (PLANO DIRETOR) |
|  | VILA OPERÁRIA |  | CRECHE |  | ÁREA DESTINADA A CONTENÇÃO DE ENCHENTES (PISCINÕES DE CONTENÇÃO PLUVIAL) |
|  | ESCOLAS MUNICIPAIS E ESTADUAIS (ENSINO FUNDAMENTAL) |  | POSTOS DE SAÚDE | | |

10.3 RECONSTRUÇÃO DA RELAÇÃO COM O ENTORNO

VISITANDO A PRAÇA DR. JOSÉ PEREIRA REBOUÇAS, POPULARMENTE CONHECIDA COMO PRAÇA DA MOGIANA, PERCEBI QUE UM DOS POSSÍVEIS MOTIVOS DA ATUAL SITUAÇÃO DE ABANDONO ERA A CONDIÇÃO DE “FECHAMENTO” QUE O PÁTIO DA ESTAÇÃO, ASSIM COMO A ESTAÇÃO EM FUNCIONAMENTO, MANTÉM COM A PRAÇA E O ENTORNO DE FORMA GERAL.

DESTA FORMA, UMA DAS PRIMEIRAS ATITUDES SERIA ABRIR ESTE PÁTIO, CONECTANDO-O COM A MALHA URBANA E DESTACANDO SEUS PRINCIPAIS ACESSOS.

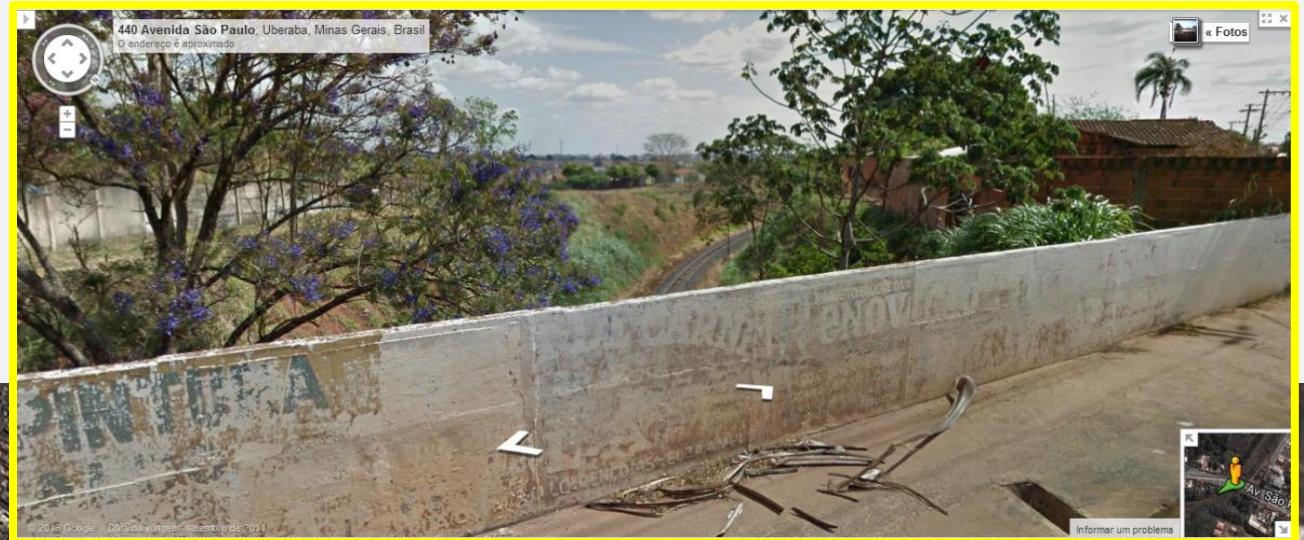


- VIAS E SENTIDOS DE CONEXÃO DIRETA COM O CENTRO DA CIDADE
- PRINCIPAIS ACESSOS (CARRO/PEDESTRE), COM DESTAQUE PARA O ACESSO ENTRE AS ESTAÇÕES (RUA JESUÍNO FELICÍSSIMO)
- AV. ELÍAS CRUVINEL (FAZ A CONEXÃO DESTE BAIRRO COM OS BAIRROS VIZINHOS)
- RUA JOÃO PINHEIRO (CONEXÃO BAIRRO-CENTRO)
- RUA GABRIEL JUNQUEIRA (CONEXÃO CENTRO-BAIRRO)

10.4 VISTA GERAL DOS POSSÍVEIS ACESSOS DE VEÍCULOS E PEDESTRES AO PARQUE



10.5 POSSÍVEIS ACESSOS EXCLUSIVOS DE PEDESTRES

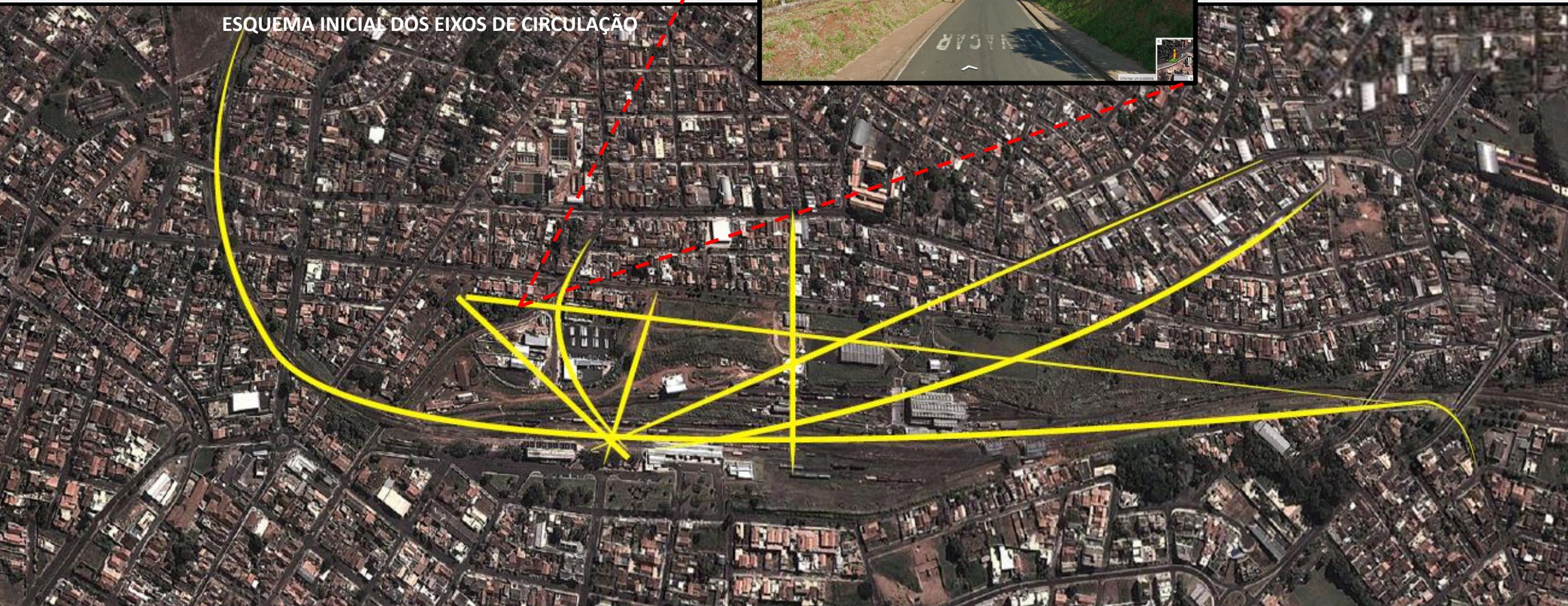


10.6 EIXOS DE CIRCULAÇÃO DO PARQUE

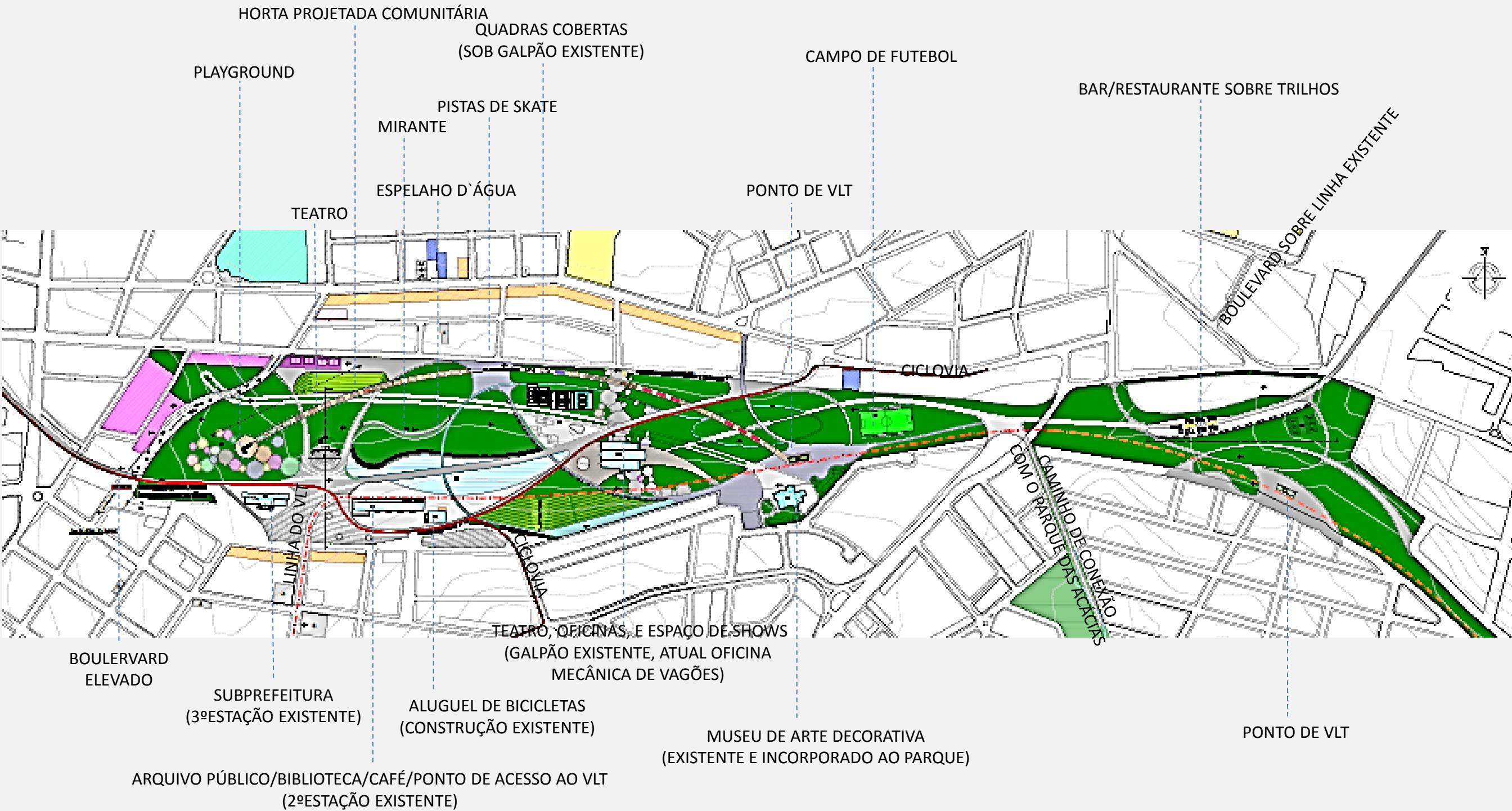


LIMITE VIÁRIO ENTRE A ÁREA DE ESTUDO E A VILA OPERÁRIA A QUAL PRETENDE-SE INCORPORAR AO PARQUE

ESQUEMA INICIAL DOS EIXOS DE CIRCULAÇÃO

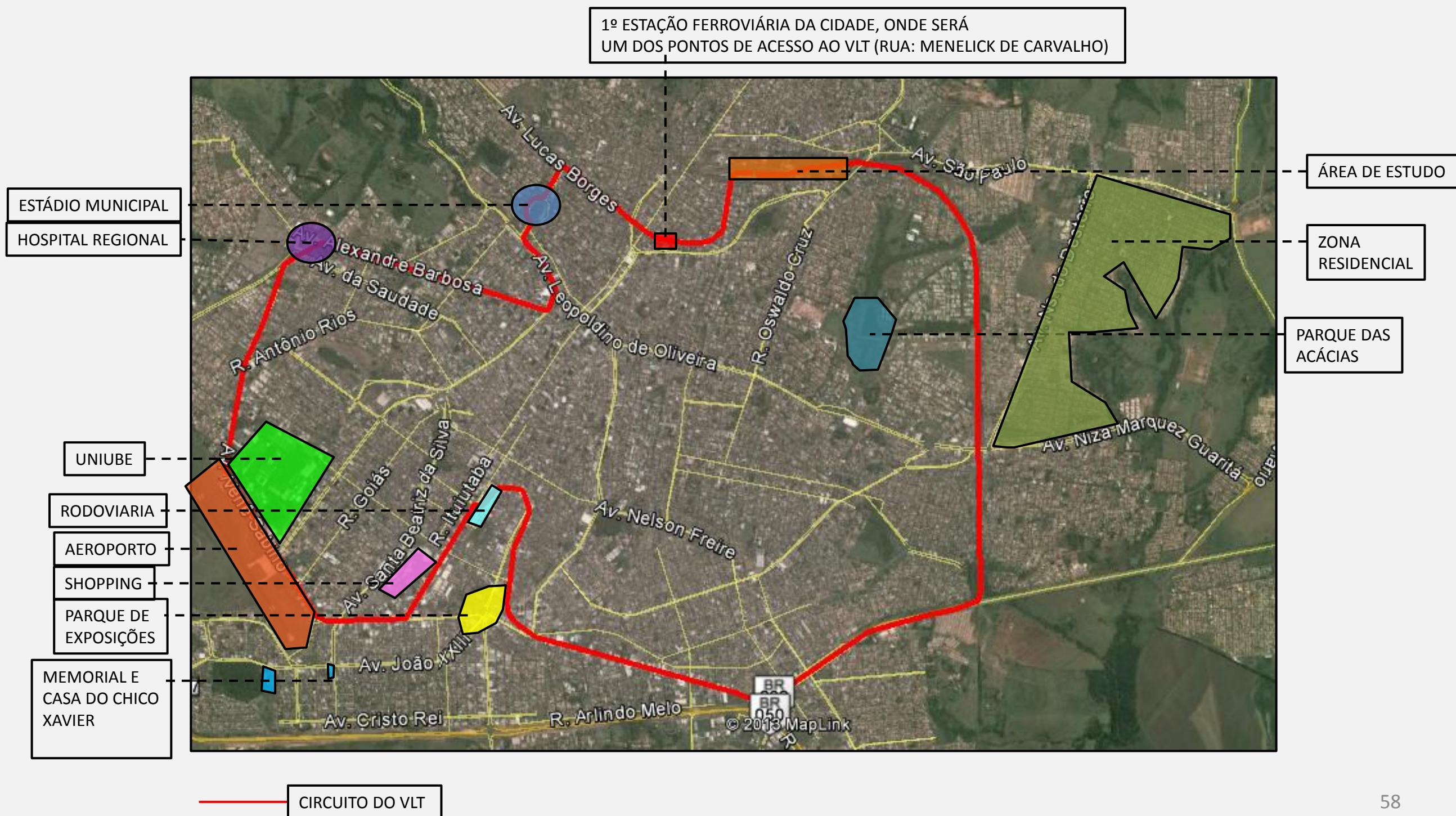


10.7 MOBILIÁRIO URBANO E EQUIPAMENTOS DO PARQUE



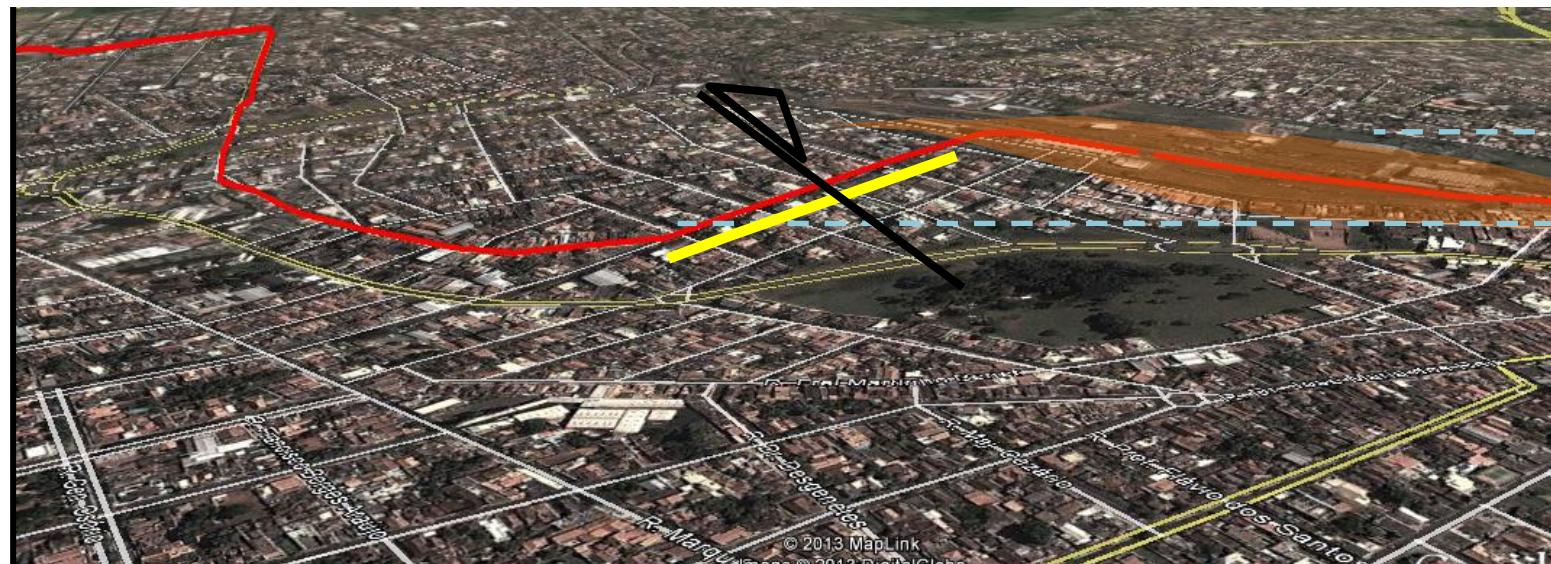
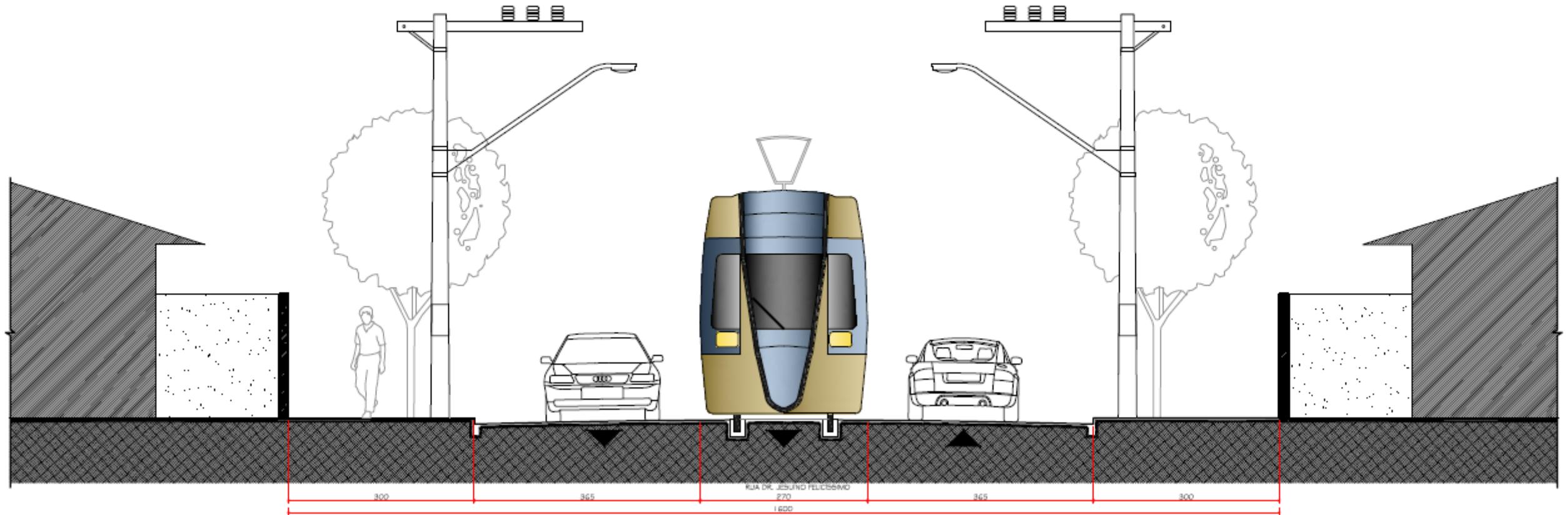
10.8 PERCURSO DO VLT

A IDEIA DE TRABALHAR COM O VLT VEIO DA NECESSIDADE DE UM TRANSPORTE EM MASSA MAIS DINÂMICO, MAIS LEVE E MODERNO, QUE FIZESSE A CONEXÃO DA ÁREA EM QUESTÃO COM PONTOS ESTRATÉGICOS DA CIDADE, DE FORMA A FAZER COM QUE, AOS POUCOS, A POPULAÇÃO RELACIONE AQUELE MEIO DE TRANSPORTE AO PARQUE E A MEMÓRIA SIMBÓLICA QUE ESTE CARREGA.



10.9 PERFIL DAS RUAS DE PASSAGEM DO VLT

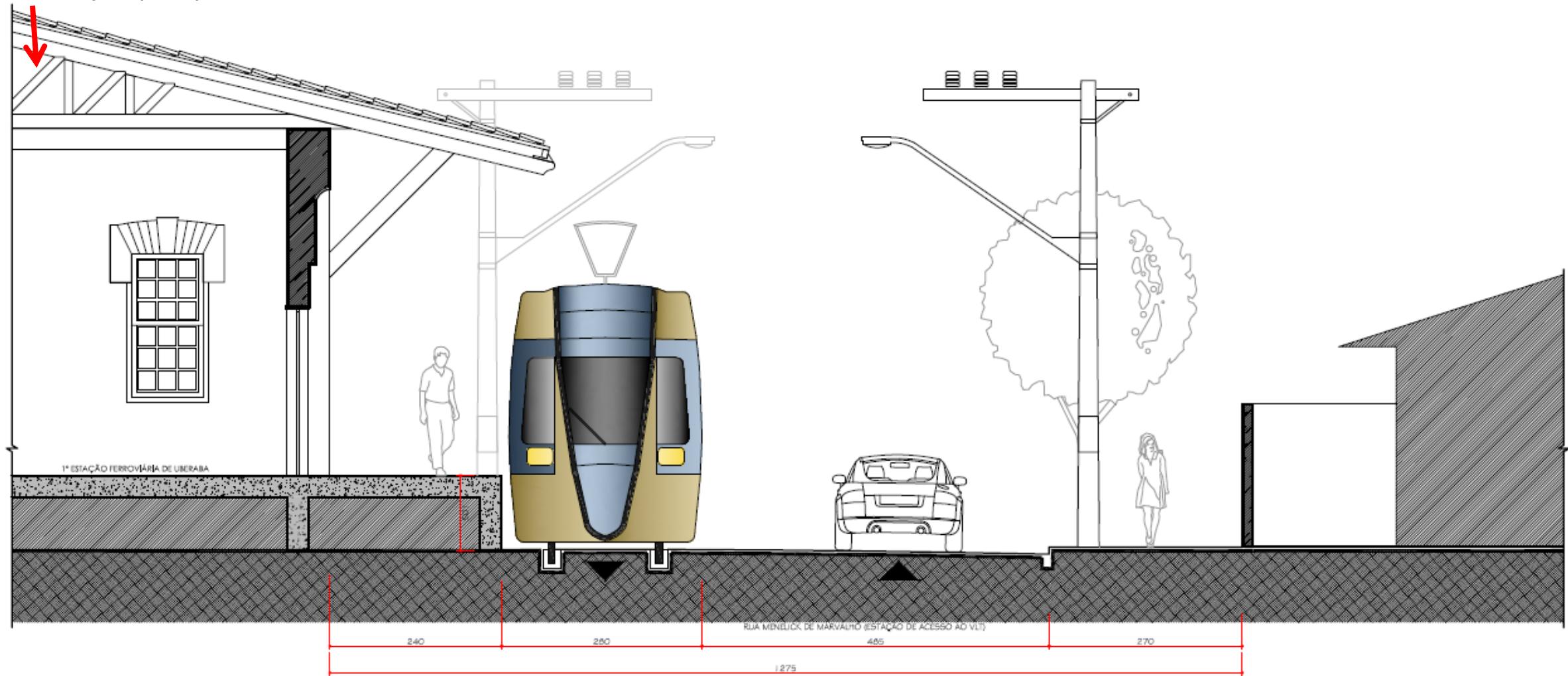
DEVIDO A LARGURA DE ALGUMAS RUAS PELAS QUAIS PASSARÁ O VLT, E SEGUINDO NORMAS DA CBTU QUANTO AS DIMENSÕES ADEQUADAS PARA PASSAGEM DE UM EQUIPAMENTO DESTE PORTE, É PREFERÍVEL O USO DE DOIS CONJUNTOS DE CARRO/CABINE CIRCULANDO NO MESMO SENTIDO E EM EXTREMIDADES OPOSTAS, PREFERENCIALMENTE NO SENTIDO HORÁRIO ONDE TERÃO A MELHOR PERSPECTIVA DO PARQUE AO CHEGAREM ENTRE AS DUAS ESTAÇÕES DO PARQUE ESTAÇÃO DA MEMÓRIA.



ÁREA DE ESTUDO

RUA JESUÍNO FELICÍSSIMO

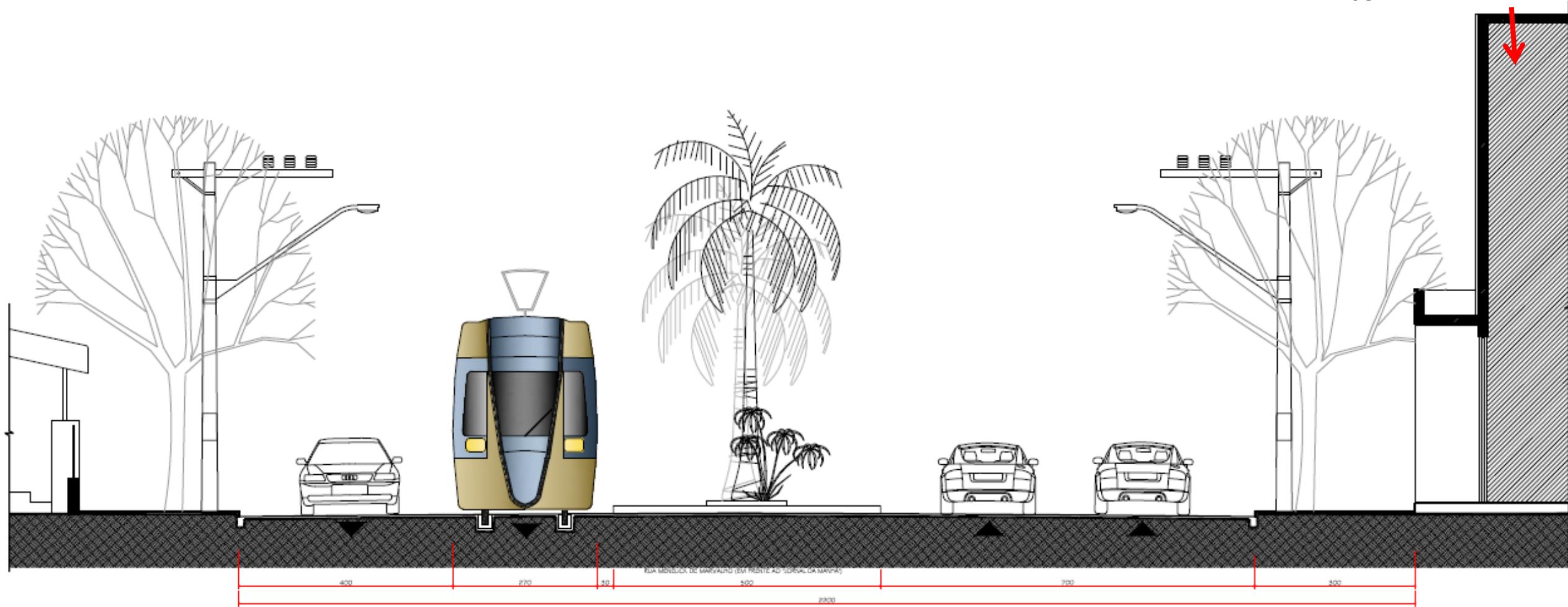
1ª ESTAÇÃO (1889)



ÁREA DE ESTUDO

RUA MENELICK DE CARVALHO

1ª ESTAÇÃO(1889) DA CIDADE ONDE SERÁ UM DOS PONTOS DO VLT



ÁREA DE ESTUDO



1ª ESTAÇÃO (1889) DA CIDADE ONDE TERÁ UM DOS PONTOS DO VLT

EDIFÍCIO DO "JORNAL DA MANHÃ" NA RUA MENELICK DE CAVALHO

10.10 ARBORIZAÇÃO

DEVIDO AO CLIMA PREDOMINANTEMENTE QUENTE, A ARBORIZAÇÃO DO PARQUE FOI PENSADA DE FORMA A GARANTIR O SOMBREAMENTO DURANTE A MAIOR PARTE DO TEMPO, COM ÁRVORES DE COPAS MAIS DENSAS E FORMAS QUE VARIAM CONFORME AS NECESSIDADES.

COMPOSIÇÕES QUE SE ASSEMELHAM A “TELHADOS” FAZEM A FUNÇÃO DE COBERTURA, OUTRAS QUE SE ASSEMELHAM A “PAREDES” TEM A FUNÇÃO DE FECHAMENTO, BEM COMO DE PLANOS DE FUNDO PARA DESTACAR ALGUM ELEMENTO QUE ESTEJA EM PRIMEIRO PLANO, E AS “COLUNAS” SÃO OS ELEMENTOS COM FORTE VERTICALIDADE QUE, ORGANIZADOS EM SEQUÊNCIA, DIRECIONAM O OLHAR, SENDO UMA BOA OPÇÃO PARA CHAMAR A ATENÇÃO PARA AS ARQUITETURAS EXISTENTES NO PARQUE.

AS TEXTURAS DO CAULE VARIAM ENTRE: LISOS, ÁSPEROS, ESCAMOSOS OU FISSURADOS E PROPORCIONARÃO DIFERENTES SENSAÇÕES AOS FREQUENTADORES DO PARQUE, ASSIM COMO AS COPAS COLORIDAS QUE SERVIRÃO COMO REFERÊNCIAS SUSPENSAS PARA FACILITAR A LOCALIZAÇÃO DE UM AMBIENTE. AS ÁRVORES FRUTÍFERAS PRESERVAM A IMPORTANTE FUNÇÃO DE ATRAIR A FAUNA, DANDO VIDA E DISSEMINANDO ESPÉCIES, E FARÃO A “ZONA DE TRANSIÇÃO” ENTRE DENTRO E FORA DO PARQUE, SENDO UM CONVITE AOS MORADORES DO ENTORNO A INTERAGIREM COM O NOVO AMBIENTE PROPORCIONADO.

1 1 . GALERIA DE IMAGENS

1 1 . 1 PERSPECTIVAS GERAIS DO PARQUE

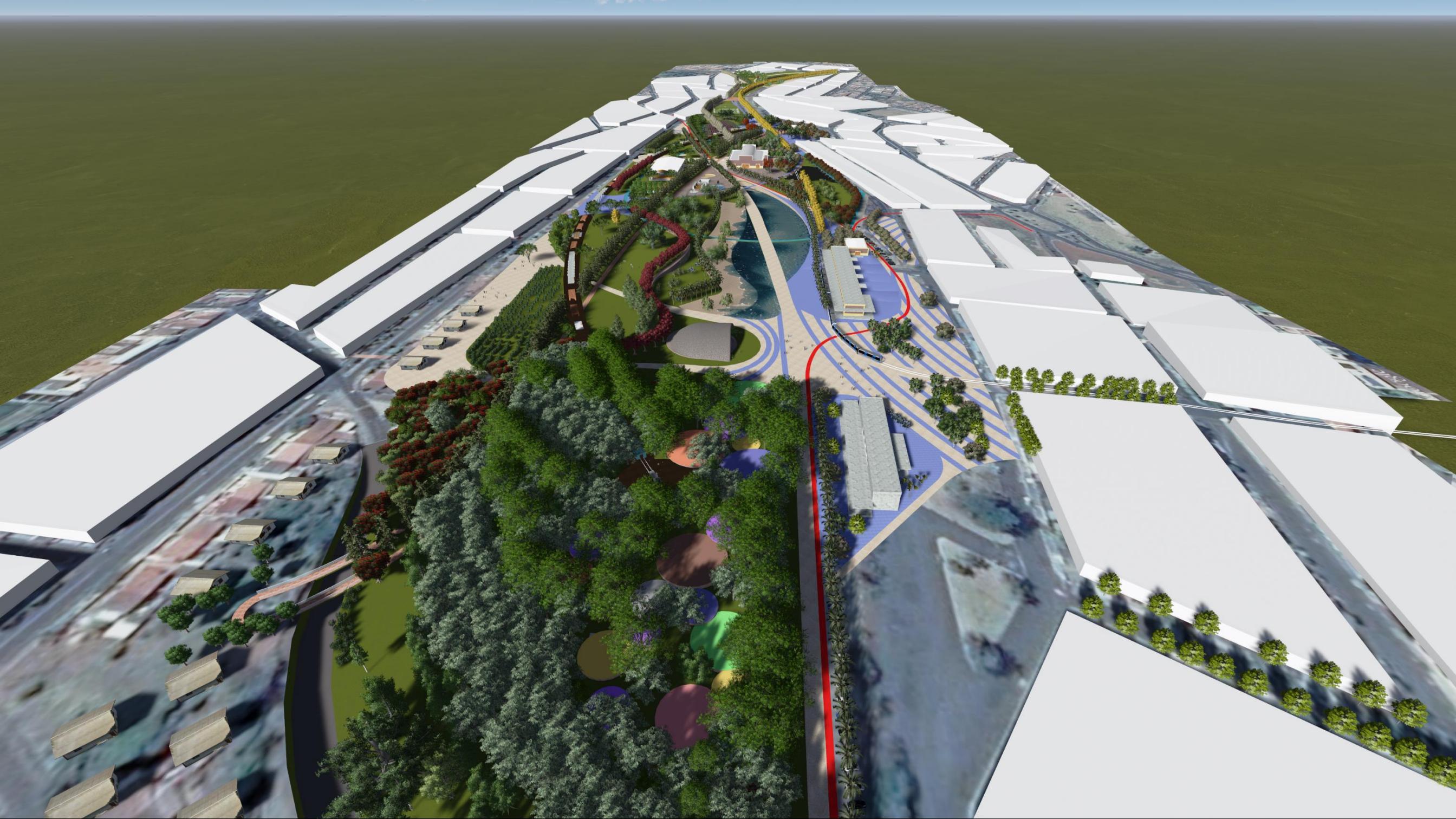


IMAGEM 58. VISTA SUPERIOR SENTIDO OESTE-LESTE. ÊNFASE PARA O BOSQUE PROJETADO.

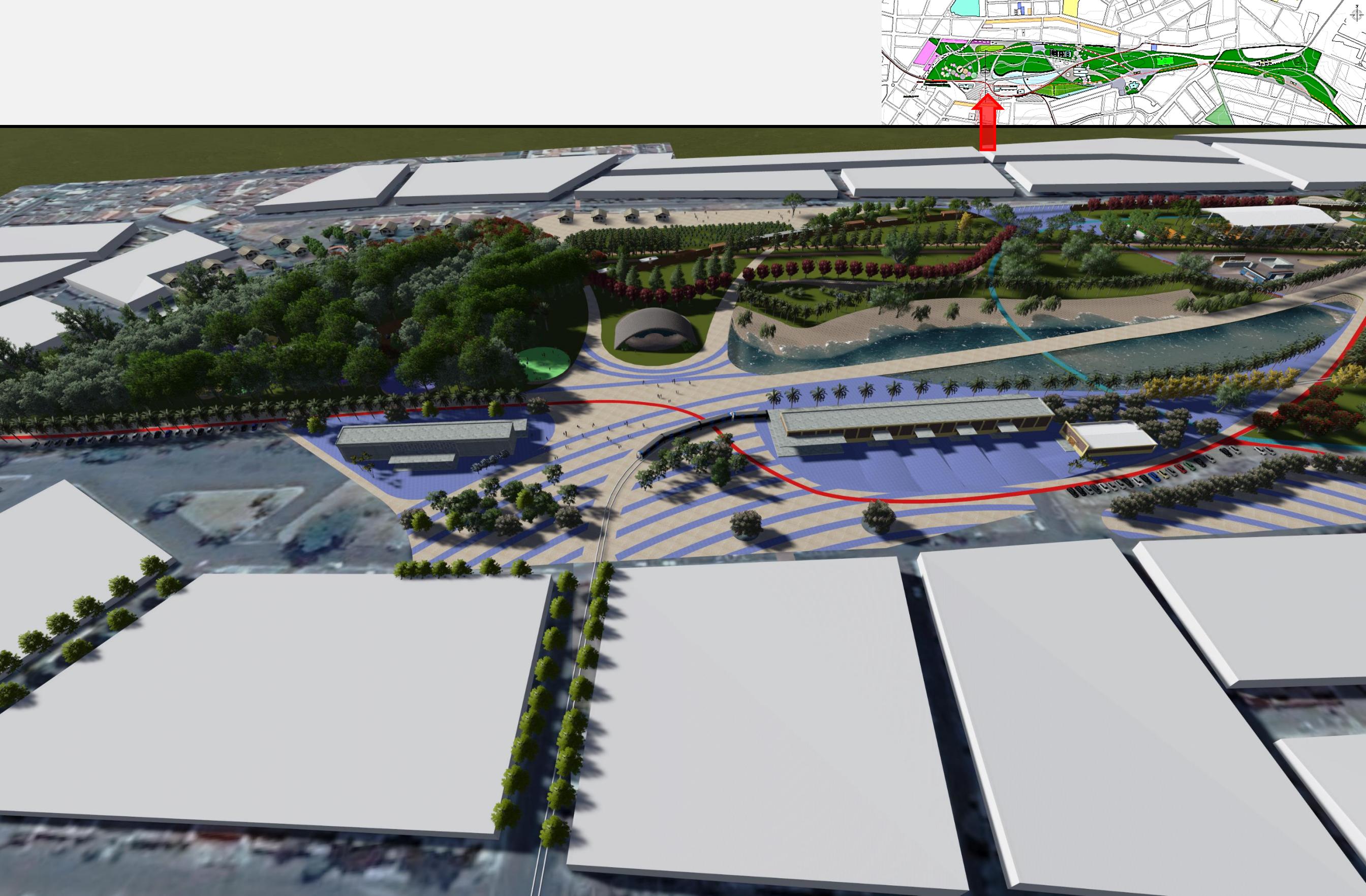


IMAGEM 59. VISTA SUPERIOR SENTIDO SUL-NORTE. ÊNFASE PARA A CHEGADA DO VLT AO PARQUE (AO CENTRO DA IMAGEM). NAS SUAS LATERAIS ENCONTRAM-SE AS DUAS ESTAÇÕES E A FRENTE A PRAÇA PRINCIPAL COM O BOSQUE À SUA ESQUERDA E O ESPELHO D'ÁGUA À DIREITA.

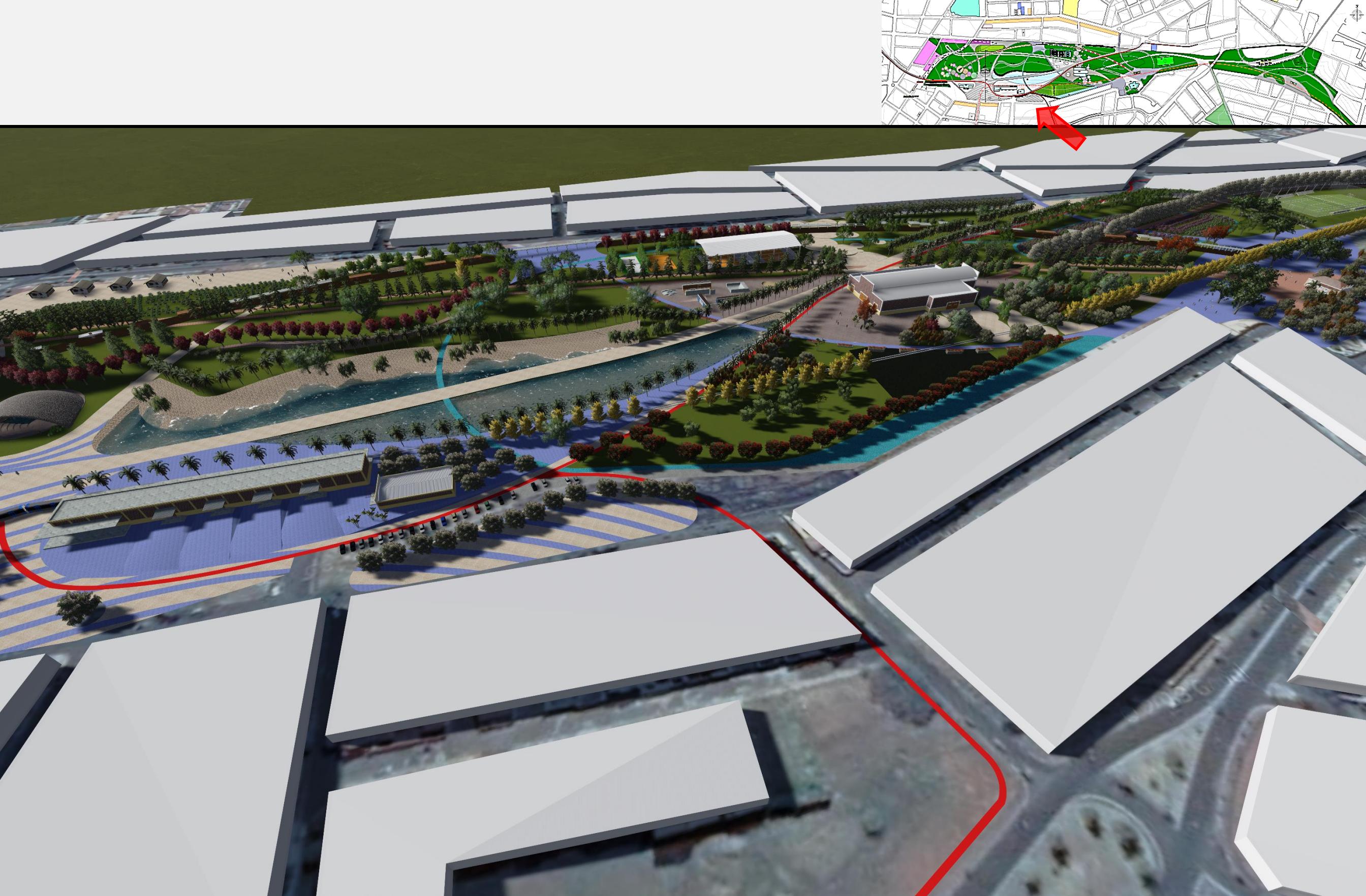


IMAGEM 60. VISTA SUPERIOR SENTIDO SUL-NORDESTE. À ESQUERDA ENCONTRA-SE A SEGUNDA ESTAÇÃO E O BICICLETÁRIO AO LADO, À DIREITA SUPERIOR TEM-SE O GALPÃO DE OFICINAS E AS QUADRAS DE ESPORTE COBERTA. ENTRE ELAS LOCALIZA-SE A PISTA DE SKATE.

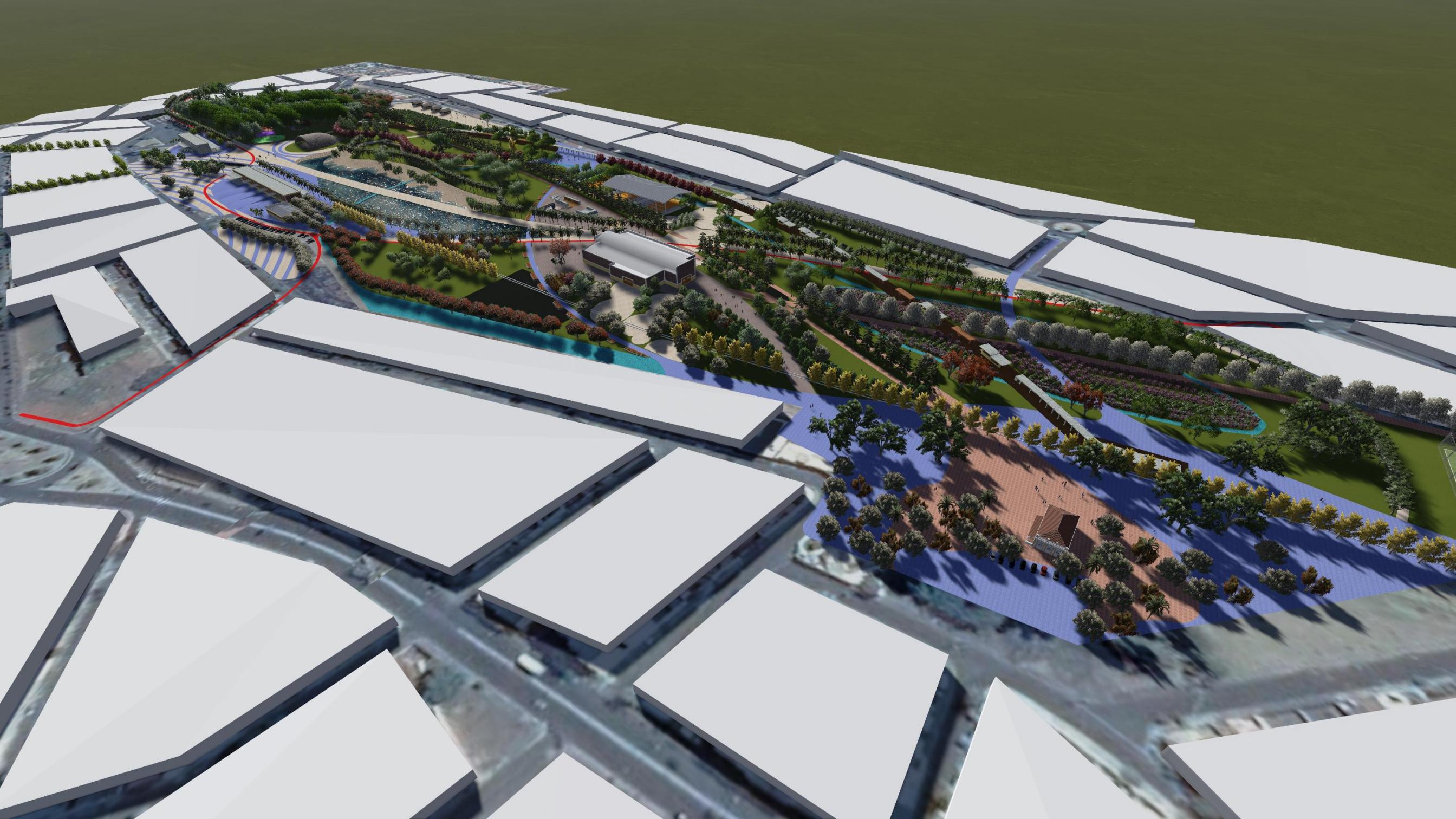


IMAGEM 61. VISTA SUPERIOR SENTIDO SUDESTE-NOROESTE. NO CANTO INFERIOR DIREITO ENCONTRA-SE A PRAÇA DO MUSEU DE ARTE DECORATIVA. A FRENTE DELA ESTÁ LOCALIZADO O CAMINHO DE VAGÕES QUE PERCORRE TODO O PARQUE COM DIFERENTES FUNÇÕES E ARQUITETURAS. ELE PARTE DO PONTO DO VLT QUE ESTÁ NA FRENTE DA PRAÇA E VAI ATÉ O TREM LOCALIZADO NO PLAYGROUND DO BOSQUE.

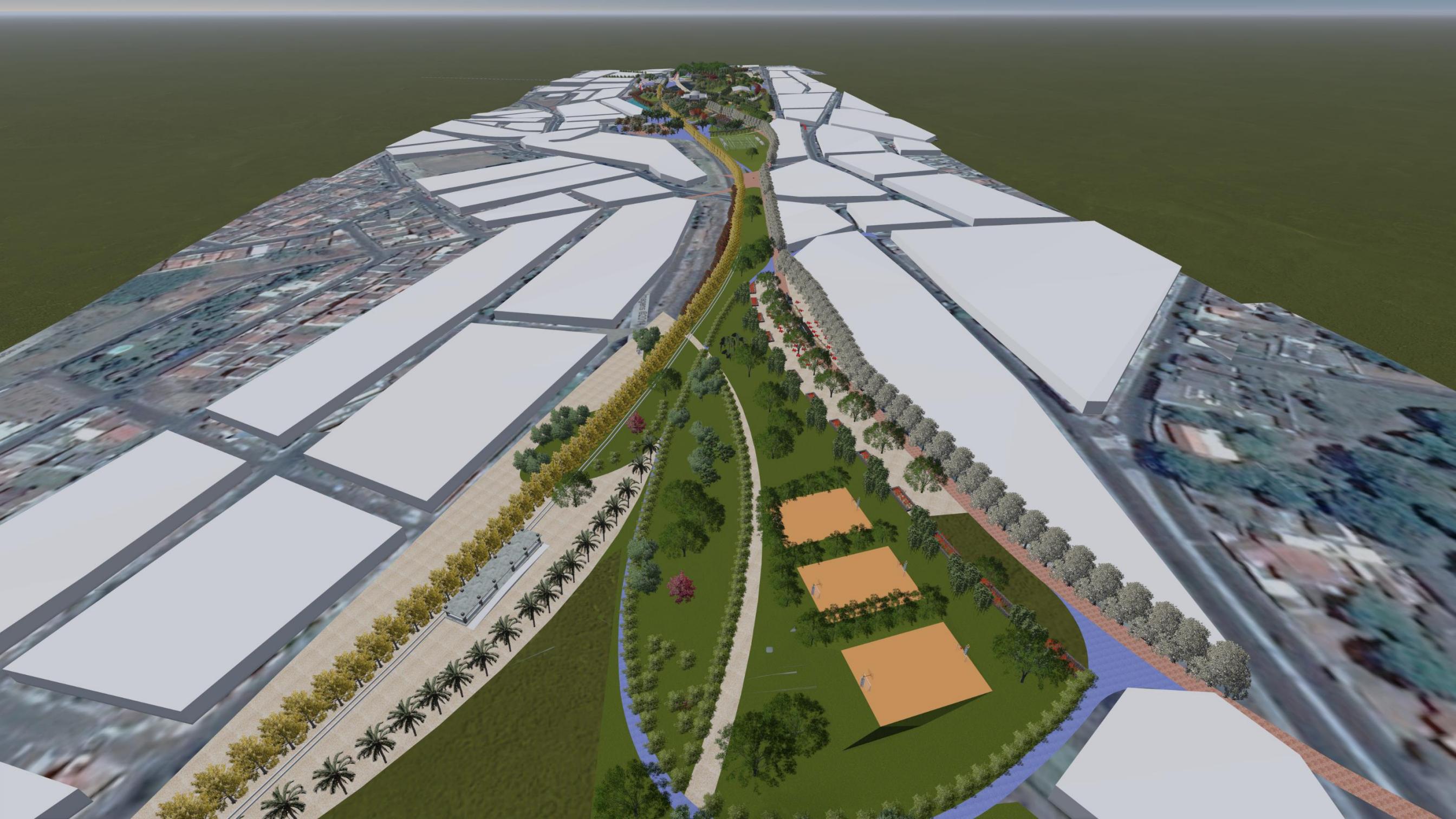


IMAGEM 62. VISTA SUPERIOR SENTIDO LESTE-OESTE. DESTAQUE PARA O PONTO DO VLT À ESQUERDA E AS QUADRAS DE ESPORTE À DIREITA. PERCORRENDO O SENTIDO LESTE-OESTE, APÓS AS QUADRAS, ENCONTRA-SE OS VAGÕES-BAR QUE SERVEM DE APOIO GASTRONÔMICO AO PARQUE.

1 1.2 TRAVESSIAS



IMAGEM 63. VISTA DO BOULEVARD ELEVADO DA RUA GABRIEL JUNQUEIRA. ESTE BOULEVARD MARCA O CAMINHO QUE O TREM PERCORRIA E ESTÁ LOCALIZADO NA PARTE OESTE DO PARQUE.

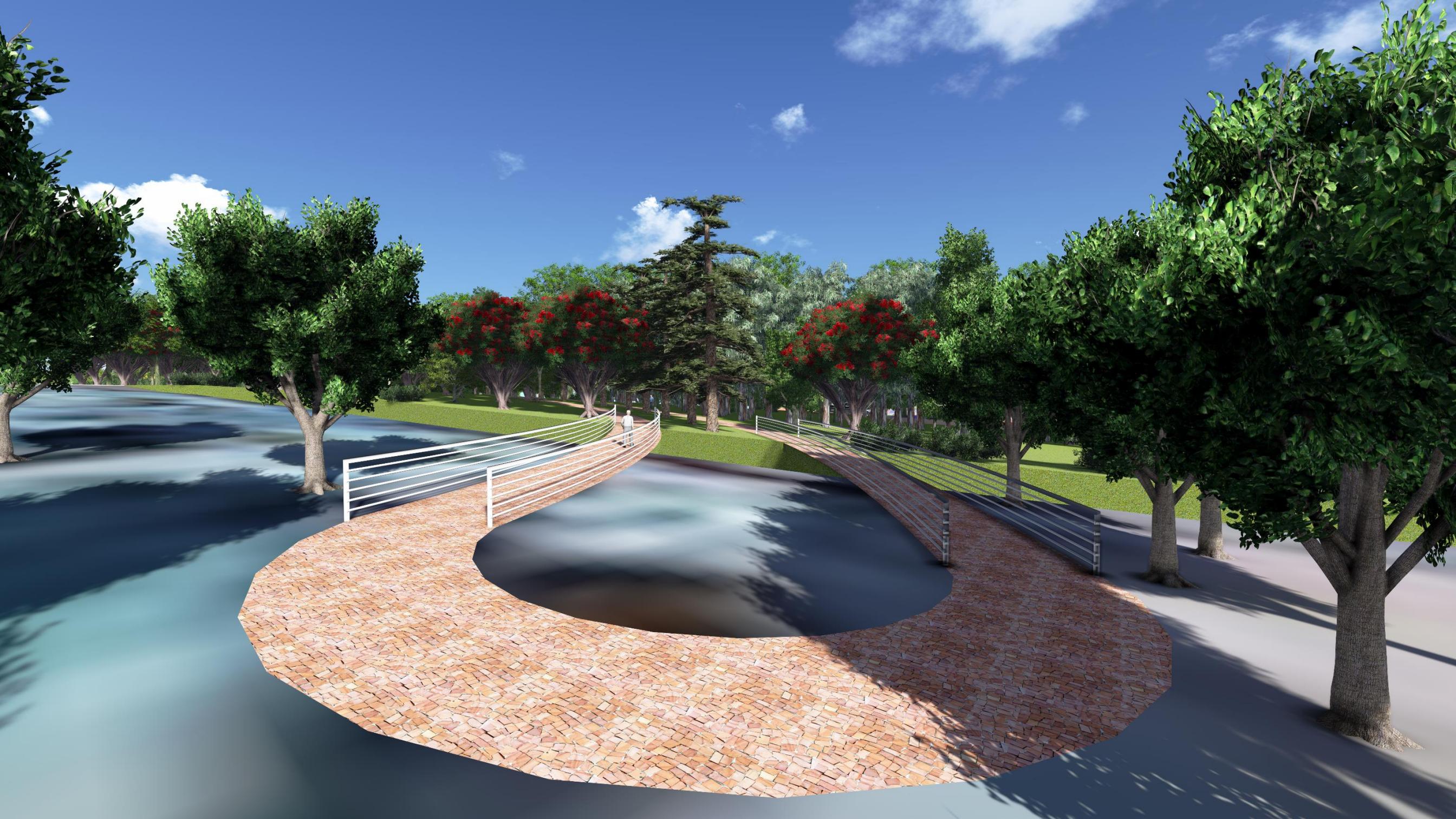


IMAGEM 64. PASSARELA PROJETADA QUE FAZ CONEXÃO DA ANTIGA VILA OPERÁRIA COM O PARQUE.

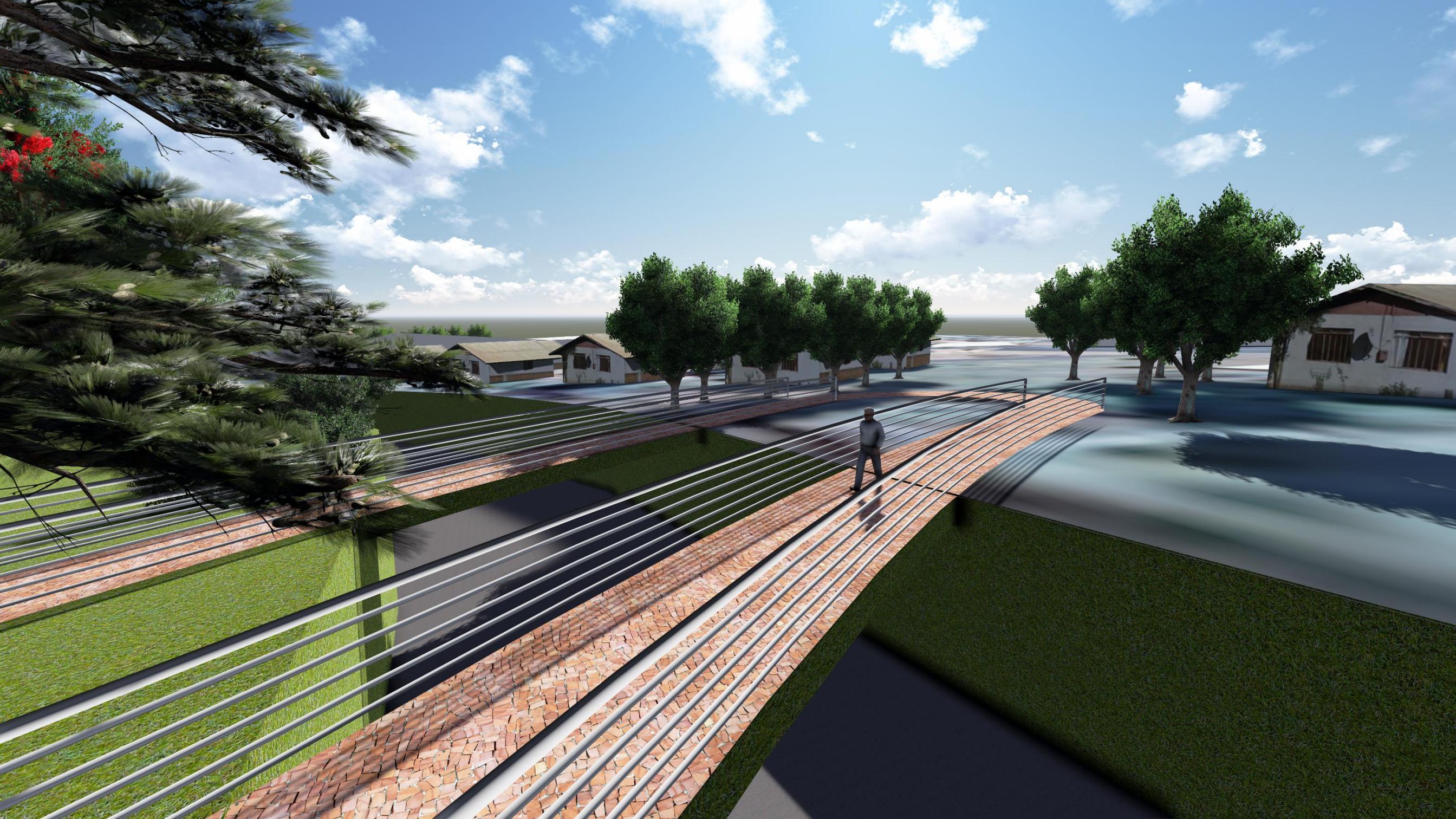


IMAGEM 65. VISTA DE OUTRO ÂNGULO DA PASSARELA PROJETADA QUE FAZ CONEXÃO DA ANTIGA VILA OPERÁRIA COM O PARQUE.

1 1.3 BOSQUE

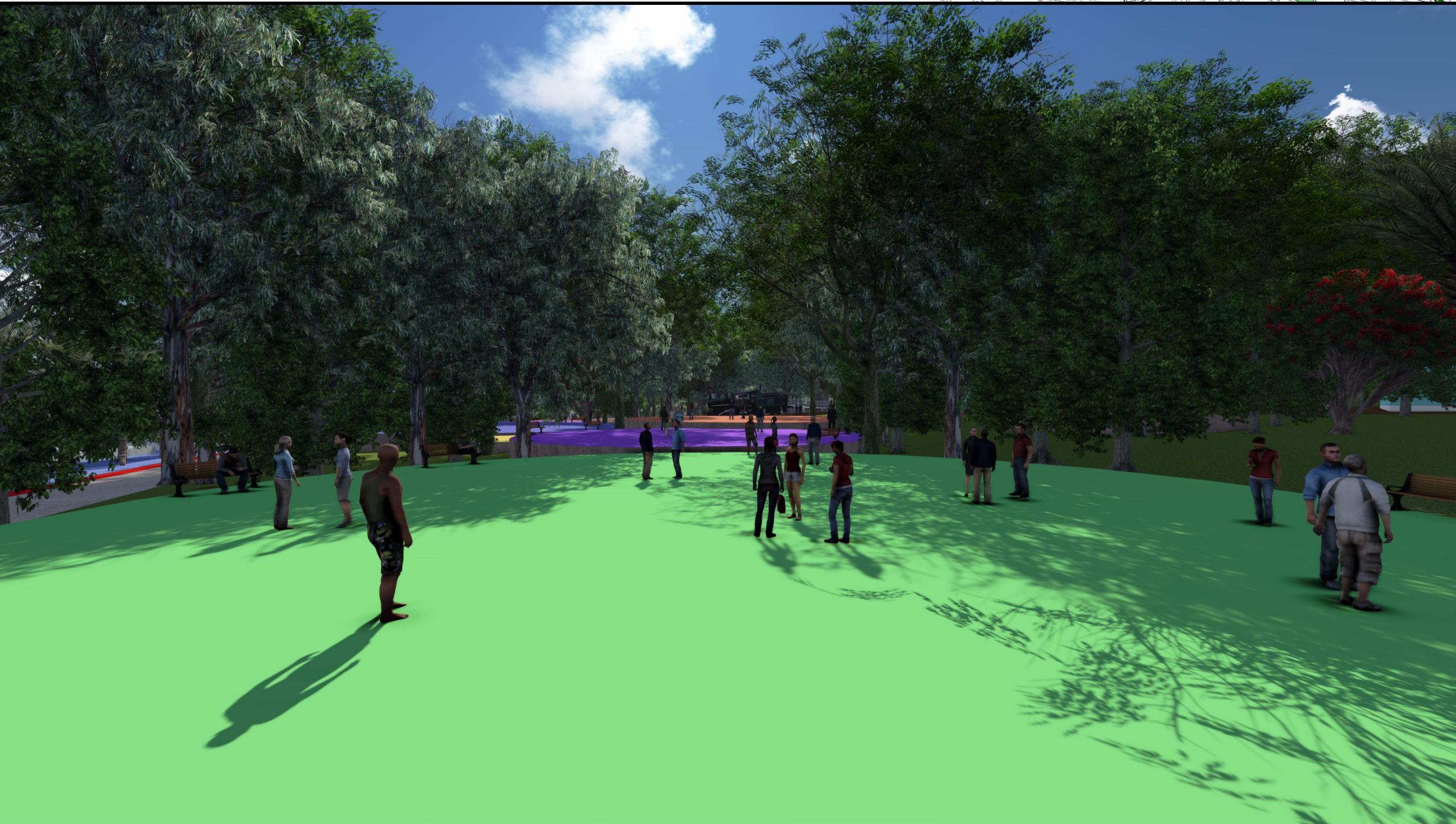


IMAGEM 66. ÁREAS DE PASSAGEM E PERMANÊNCIA DENTRO DO BOSQUE. SÃO PATAMARES EM FORMA CIRCULAR COM DIFERENTES NÍVEIS, PROPORCIONANDO UMA LEVE DINAMIZAÇÃO NO PERCURSO. ISTO, ASSIM COMO A COMPOSIÇÃO COLORIDA DESSES PATAMARES FAZEM UMA LIGAÇÃO COM O PLAYGROUND EXISTENTE NESTE ESPAÇO, MAIS ADIANTE.



IMAGEM 67. ÁREAS DE PASSAGEM E PERMANÊNCIA DENTRO DO BOSQUE. DESTAQUE PARA A CHEGADA AO PLAYGROUND CHAMANDO A ATENÇÃO PARA A LOCOMOTIVA QUE JÁ PERTENCE A ESTE, JUNTAMENTE COM OUTROS DOIS VAGÕES.



IMAGEM 68. COMPOSIÇÃO DO PLAYGROUND DENTRO DA TEMÁTICA DO PARQUE, ENFATIZANDO O TREM E DESPERTANDO A CURIOSIDADE E IMAGINAÇÃO DAS CRIANÇAS PARA O MESMO.

1 1 . 4 PRAÇA PRINCIPAL

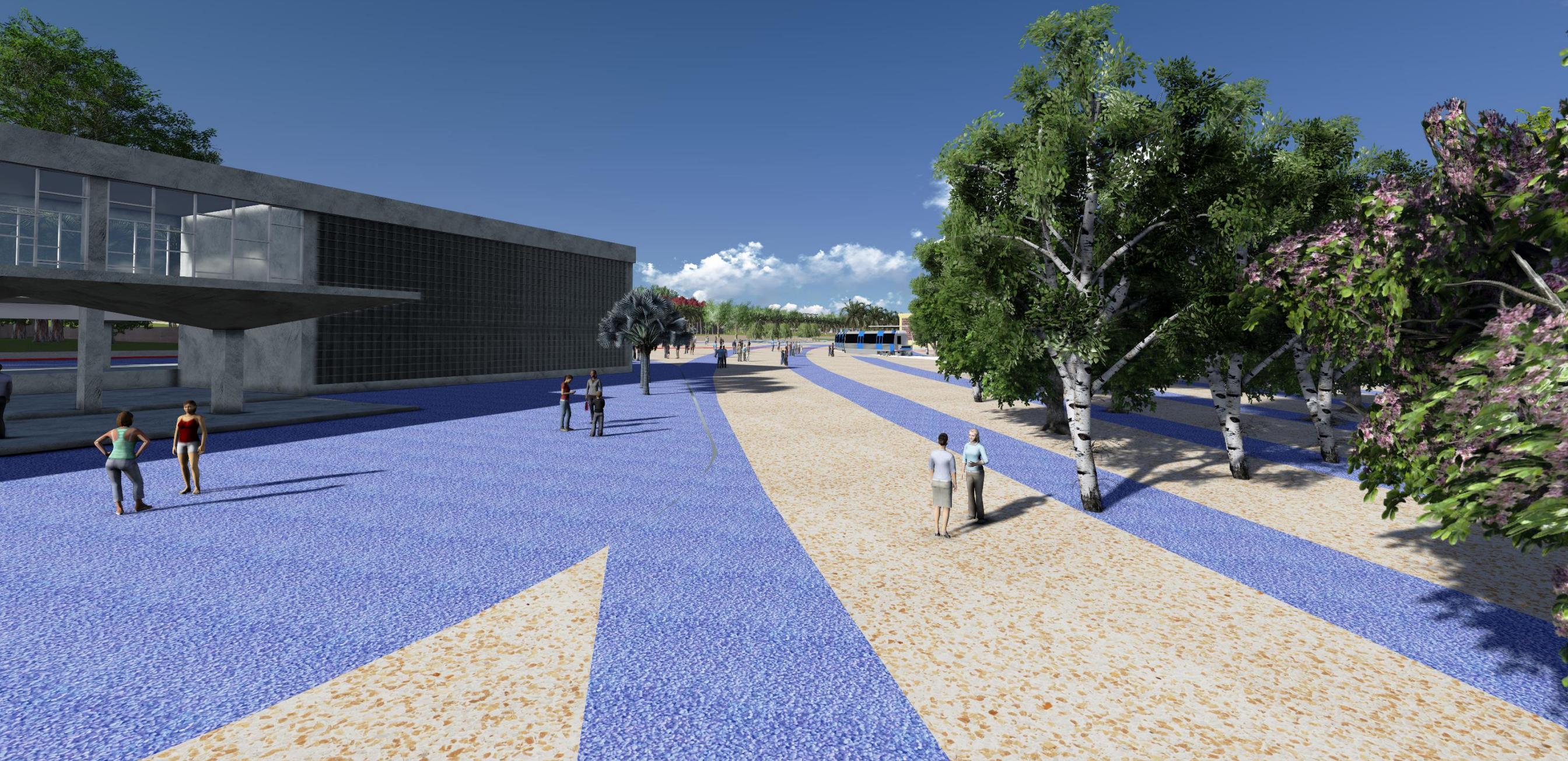


IMAGEM 69. VISTA DA TERCEIRA ESTAÇÃO E DA AMPLA PRAÇA PRINCIPAL. A ESCOLHA PELO PISO AZUL E SUA FORMA CONDUZEM INDIRETAMENTE O OLHAR PARA AS DUAS ESTAÇÕES.

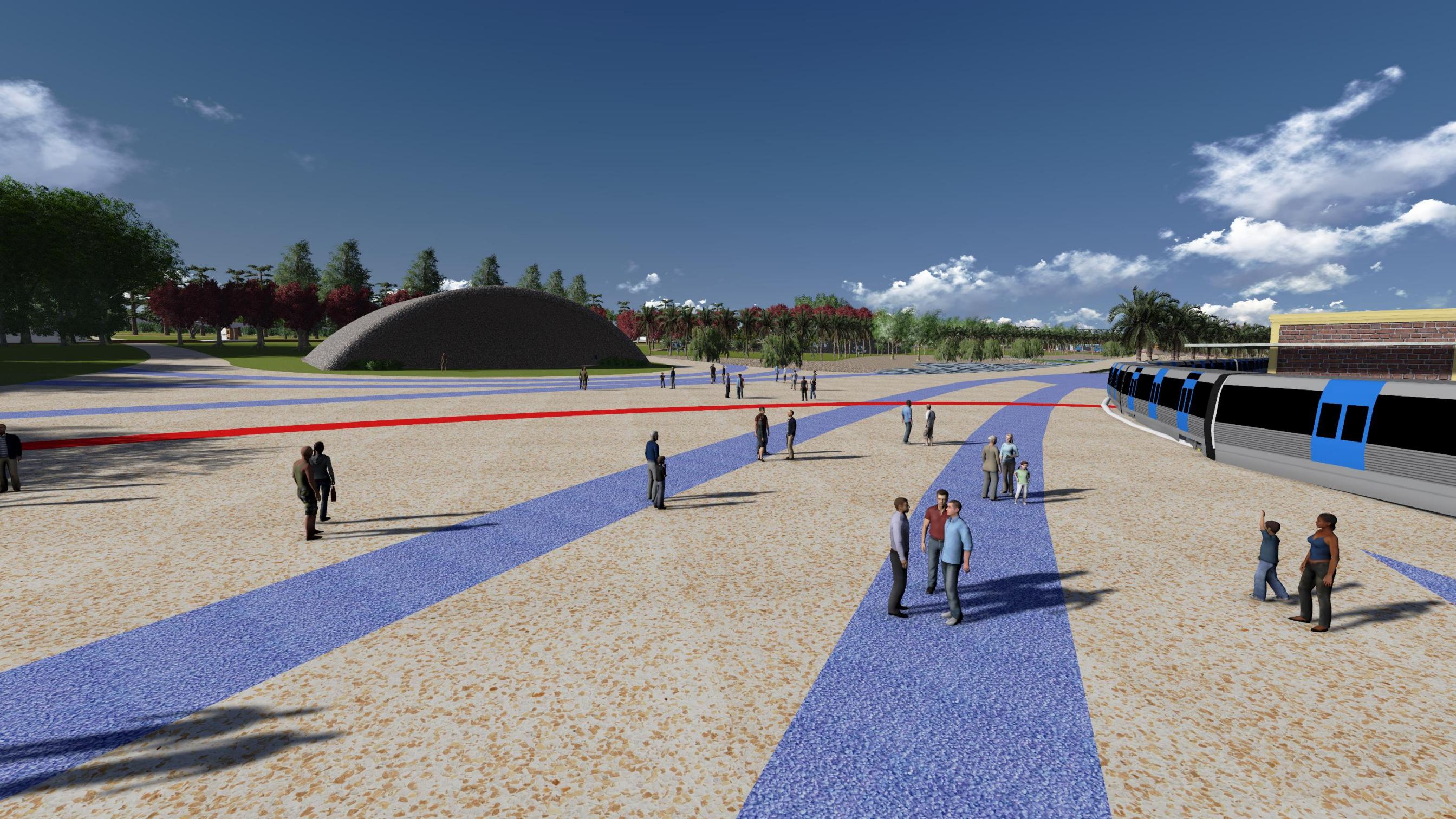


IMAGEM 70. CENTRO DA PRAÇA PRINCIPAL, DESTACANDO O TEATRO À ESQUERDA E A CHEGADA DO VLT AO PARQUE, COM A SEGUNDA ESTAÇÃO AO FUNDO.

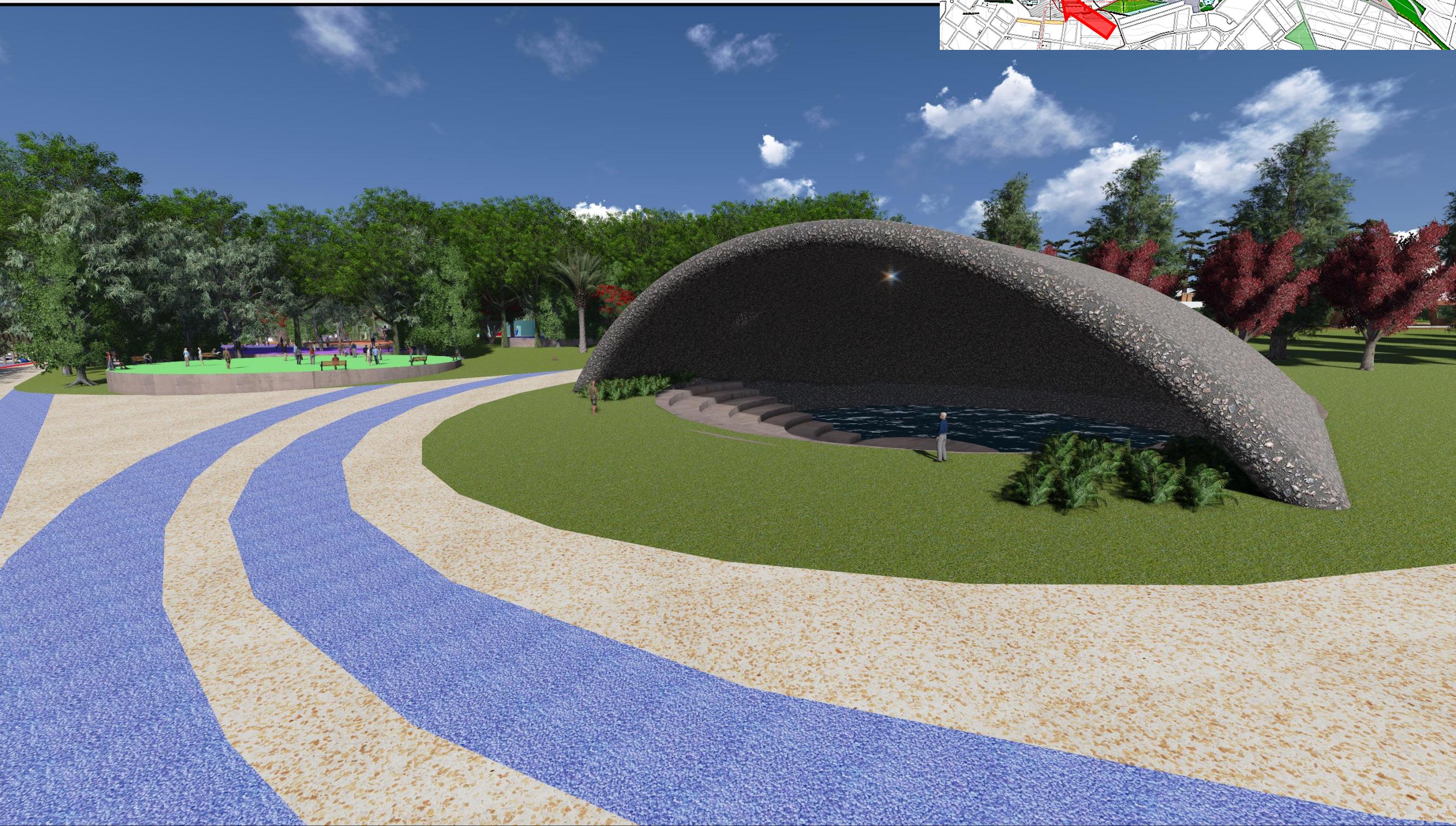


IMAGEM 71. TEATRO DA PRAÇA PRINCIPAL. POSSUI UMA FORMA ORGÂNICA QUE CONVERSA COM O PARQUE E SUA APARÊNCIA RÚSTICA CHAMA MENOS ATENÇÃO QUE OS ELEMENTOS PRINCIPAIS DA PRAÇA, QUE SÃO A SEGUNDA E A TERCEIRA ESTAÇÃO. POR SER UMA REGIÃO PREDOMINANTEMENTE QUENTE E SECA, BUSCOU-SE A ÁGUA PARA AMENIZAR A TEMPERATURA DESTE AMBIENTE SOMBREADO. A LEVEZA DESSA TAMBÉM CONTRASTA COM A ESTRUTURA RÍSPIDA, CONFERINDO MAIOR EQUILÍBRIO ENTRE O CONJUNTO.

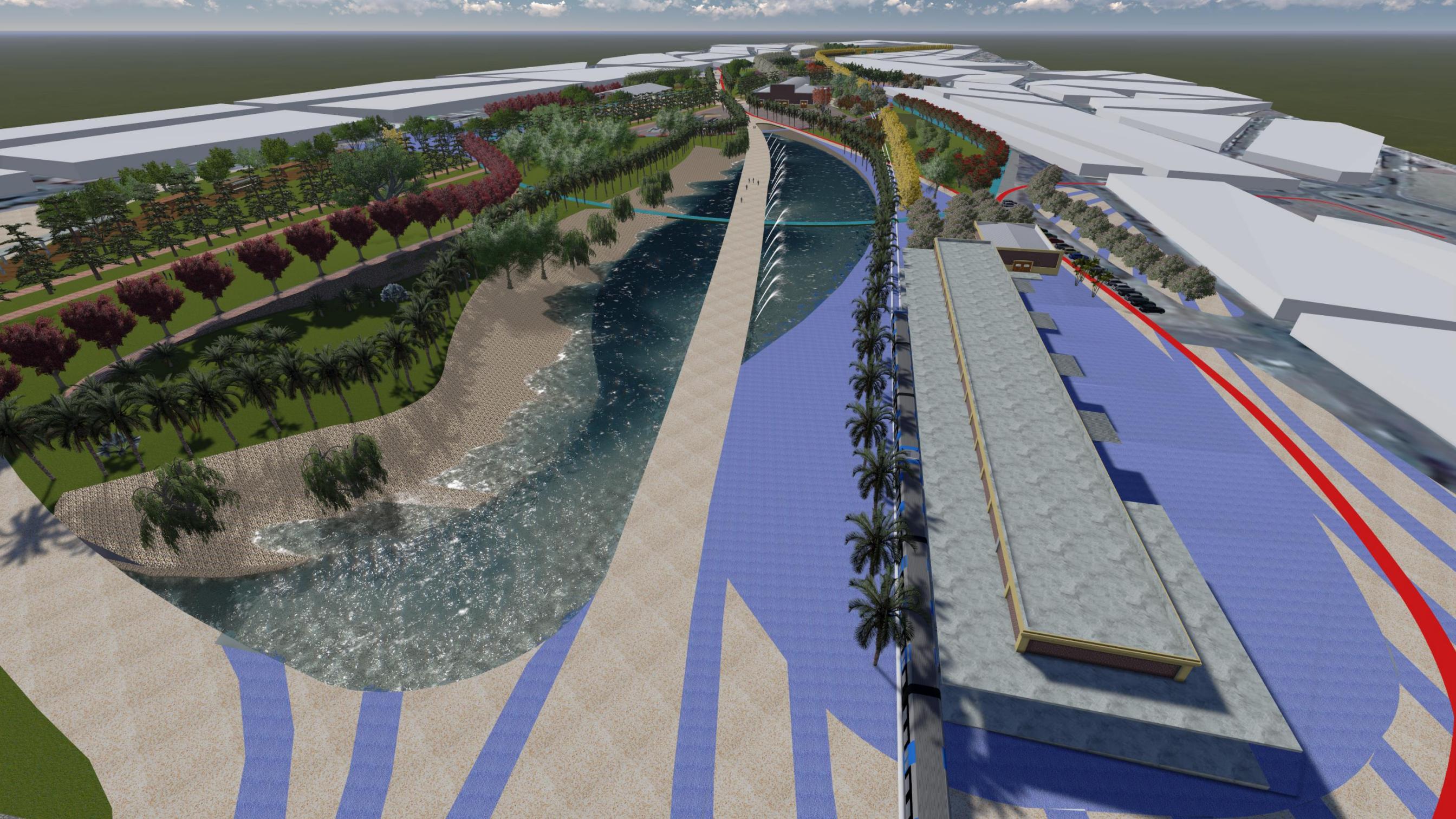


IMAGEM 72. ESPELHO D'ÁGUA À DIREITA DA PRAÇA PRINCIPAL, TRAZENDO FORTEMENTE O ELEMENTO ÁGUA PARA O PARQUE AFIM DE GARANTIR FRESCOR PARA O MESMO. SUA FORMA FOI PENSADA PARA QUE PUDESSE SER UM ESPAÇO ÚNICO E CONVIDATIVO NO PARQUE E NA CIDADE, PROPORCIONANDO MAIOR INTERAÇÃO ENTRE ELE E AS PESSOAS. À DIREITA, A SEGUNDA ESTAÇÃO.



IMAGEM 73. SEGUNDA ESTAÇÃO VISTA DA PRAÇA PRINCIPAL. SUA ARQUITETURA FOI MANTIDA, MANTENDO A ATIVIDADE DO ARQUIVO PÚBLICO JÁ EXISTENTE E ACRESCENTANDO NOVAS FUNÇÕES, COMO: BIBLIOTECA PÚBLICA, PONTO DO VLT E CAFÉ.

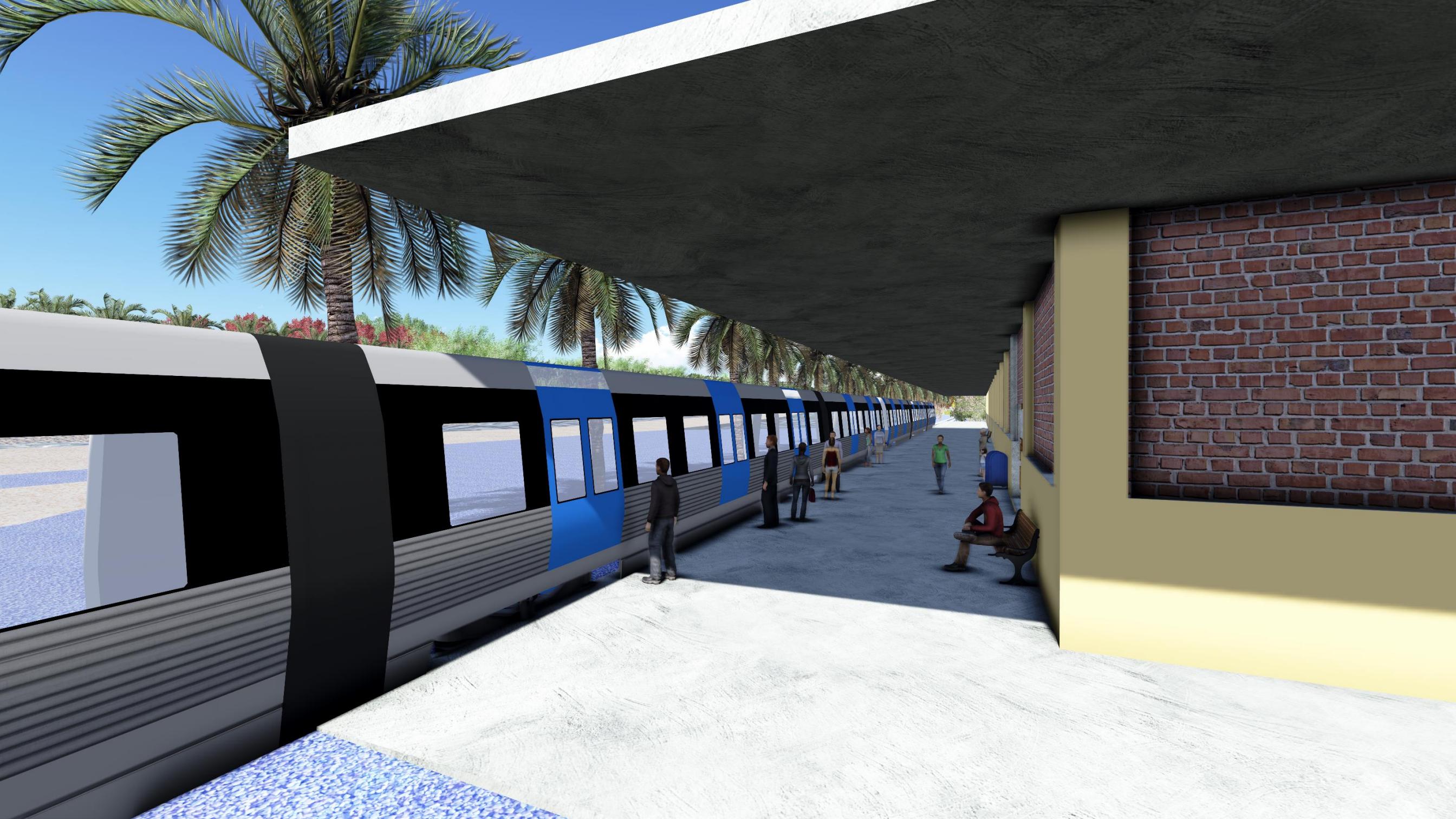


IMAGEM 74. VISTA DO EMBARQUE E DESEMBARQUE DO VLT NA SEGUNDA ESTAÇÃO, LOCALIZADA NA PRAÇA PRINCIPAL.

1 1.5 ESPELHO D'ÁGUA

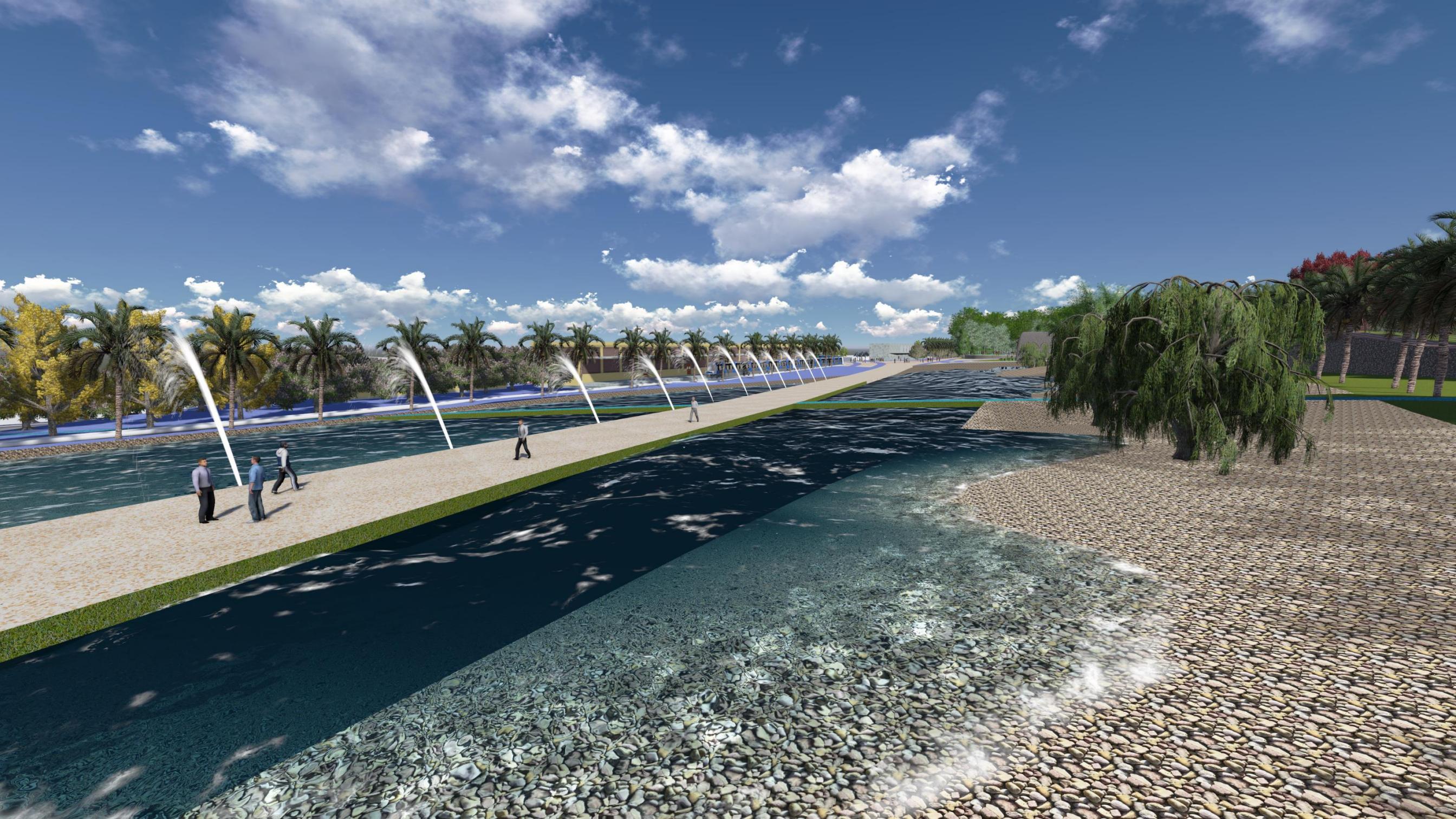
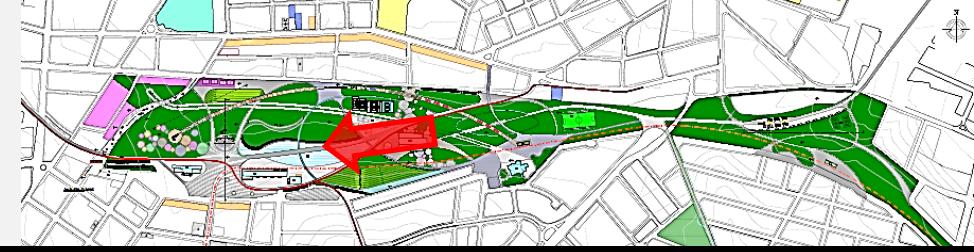


IMAGEM 75. VISTA DO ESPELHO D'ÁGUA E DO CAMINHO QUE PERCORRE SOB ELE, PROPORCIONANDO PARA AS PESSOAS MAIOR CONTATO COM ESTE ELEMENTO. FOI PLOJETADO COM O INTUITO DE AMENIZAR AS ALTAS TEMPERATURAS E MANTER O AMBIENTE MAIS AGRADÁVEL.

1 1.6 MIRANTE



IMAGEM 76. O MIRANTE TEM COMO UM DOS OBJETIVOS QUEBRAR A MONOTONIA TOPOGRÁFICA DO PARQUE, BEM COMO OFERECER UM LUGAR DE CONTEMPLAÇÃO PARA AS PRAÇAS E O ESPELHO D'ÁGUA.

1 1.7 PONTO DO VLT

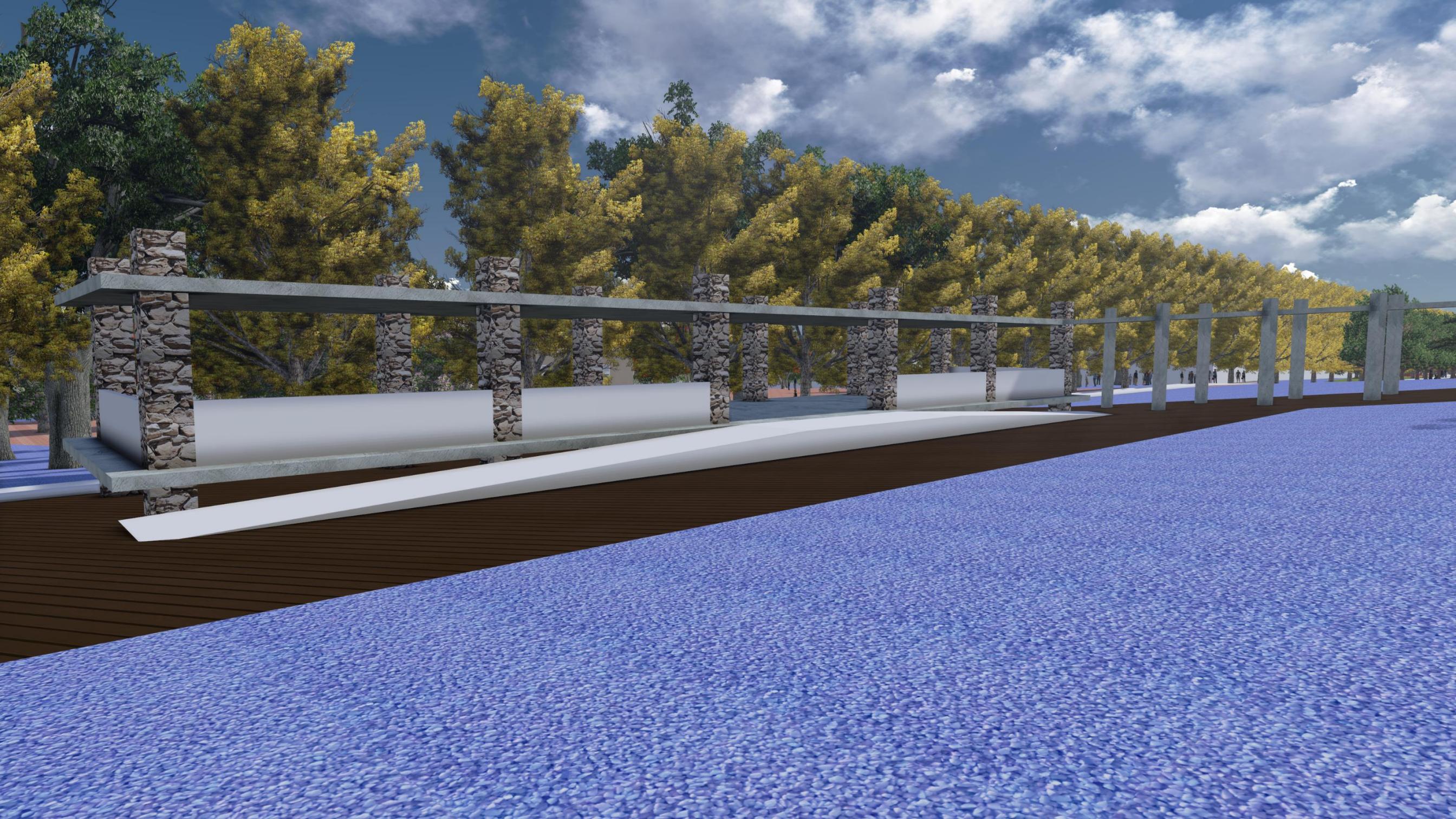
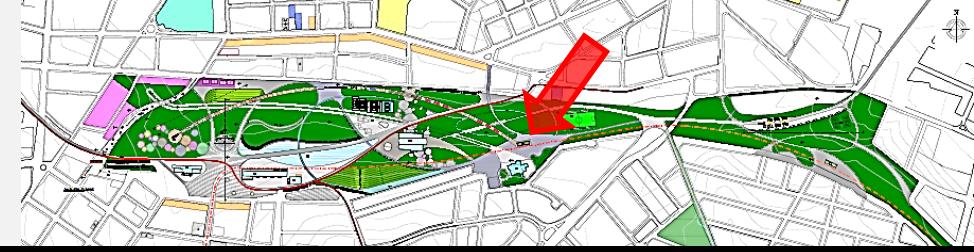


IMAGEM 77. VISTA PERSPECTIVADA DO PONTO DO VLT, LOCALIZADO NA PARTE LESTE DO PARQUE.

1 1.8 GALPÃO DAS OFICINAS



IMAGEM 78. GALPÃO EXISTENTE COM NOVAS FUNÇÕES COMO: OFICINAS DE ARTE PARA A COMUNIDADE, GERENCIADA PELA FUNDAÇÃO CULTURAL E ESPAÇO PARA SHOWS E DEMAIS EVENTOS.



IMAGEM 79. ACESSO PRINCIPAL DO GALPÃO DE OFICINAS E ESPAÇO PARA SHOWS E EVENTOS. A AMPLA PRAÇA DESTE ACESSO SERVE COMO APOIO PARA POSSÍVEIS EXPOSIÇÕES DE ARTE E CULTURA COMO TAMBÉM PARA EVENTOS A CÉU ABERTO.

1 1.9 QUADRAS DE ESPORTES

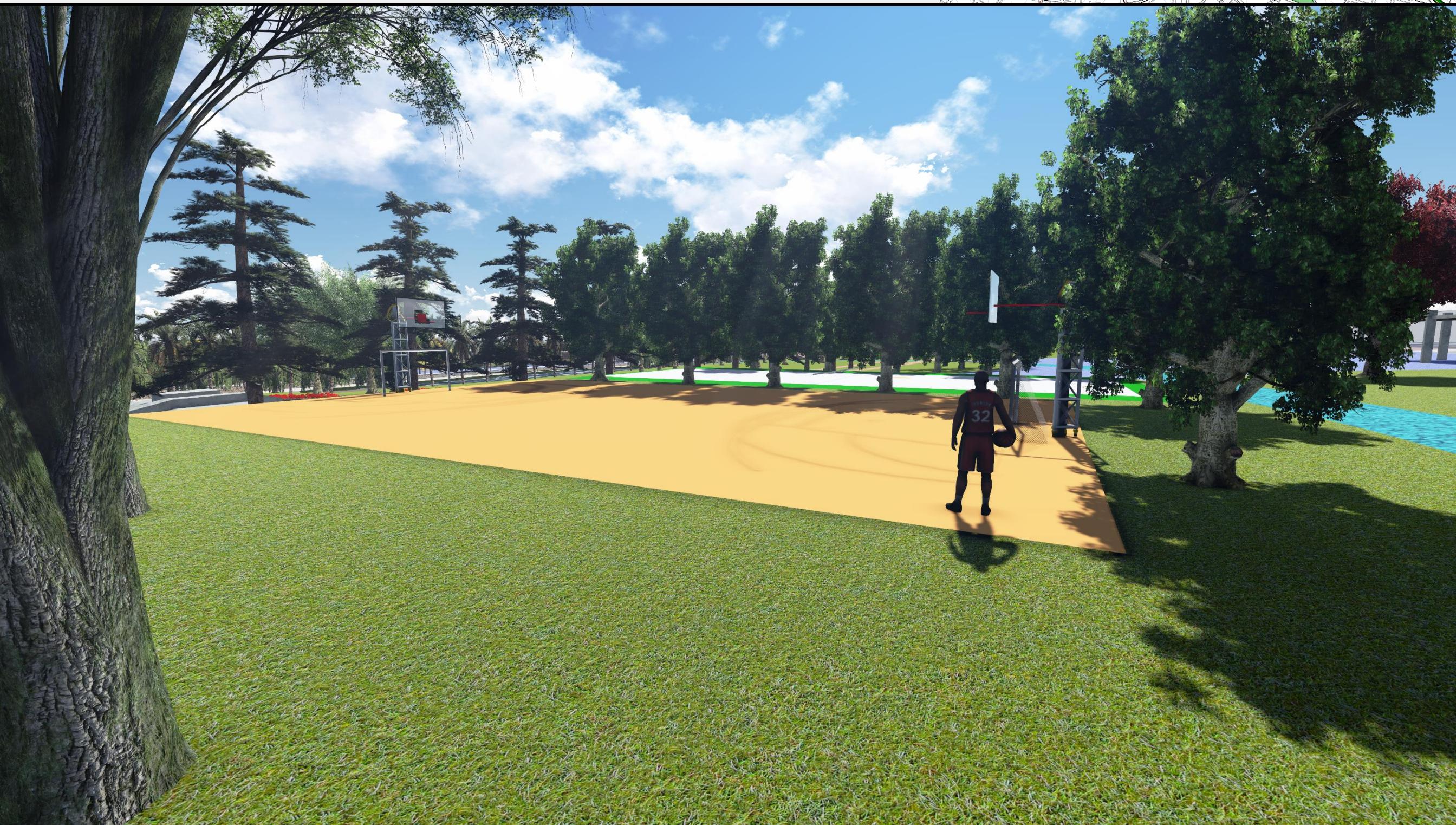


IMAGEM 80. LOCALIZADAS AO NORTE DO PARQUE, AS TRÊS QUADRAS DE ESPORTES PROPICIAM ESPAÇO ADEQUADO PARA A PRÁTICA DE DIFERENTES ESPORTES, COM ARBORIZAÇÃO NAS LATERAIS QUE DIVIDEM O ESPAÇO ENTRE ELAS E TAMBÉM OFERECEM SOMBRA PARA DESCANSO.

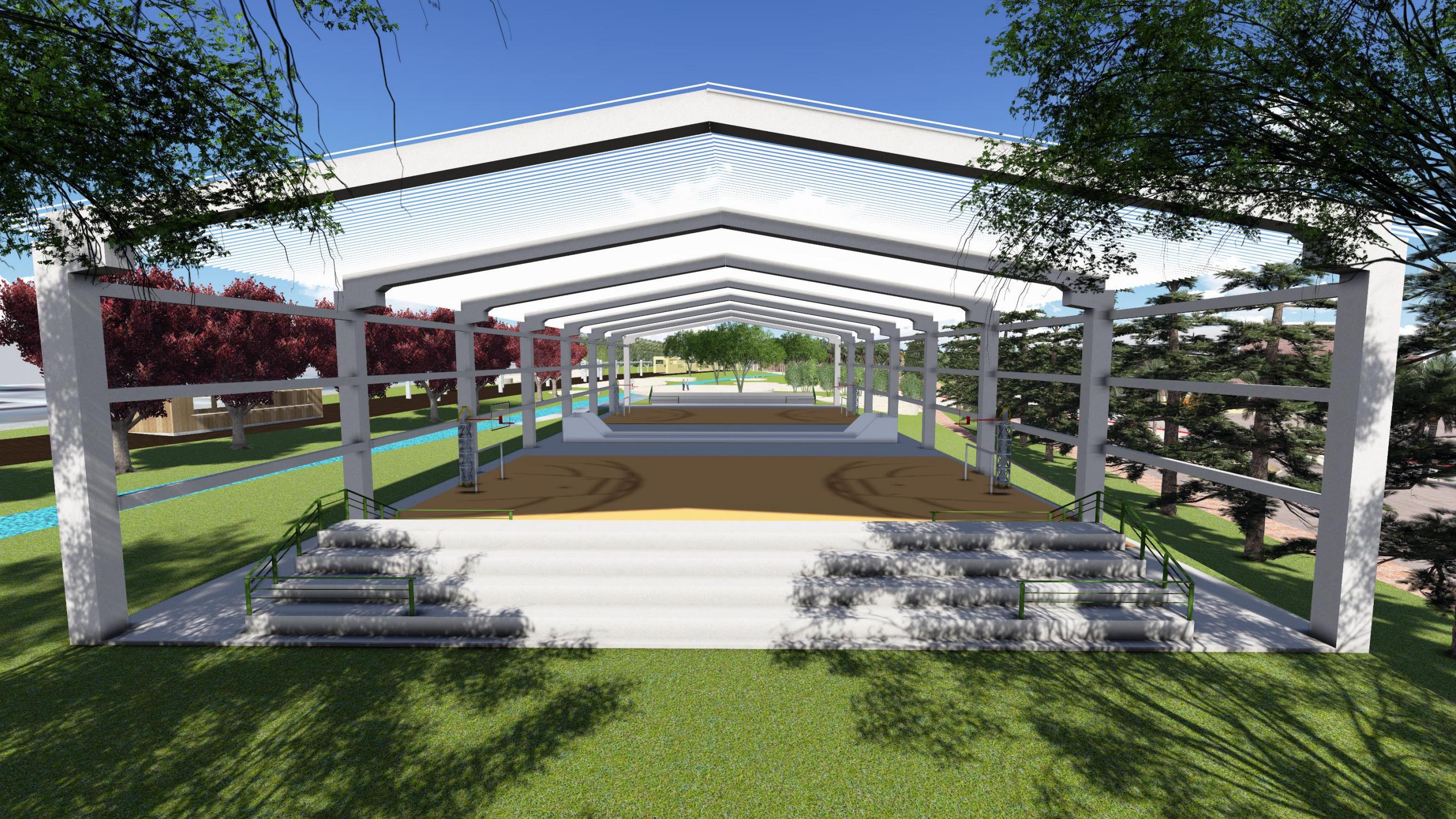


IMAGEM 81. QUADRAS DE ESPORTE COBERTAS COM CANCHA DE BOCHA AO CENTRO. FOI APROVEITADA A ESTRUTURA EXISTENTE, ONDE HOJE É VEDADA E SERVE COMO DEPÓSITO PARA A FERROVIA.

11.10 PISTA DE SKATE



IMAGEM 82. PISTA DE SKATE CONFERINDO A TEMÁTICA DO PARQUE, UTILIZANDO VAGÕES COMO OBSTÁCULOS. A IDEIA É FAZER COM QUE ESTE ESPAÇO TENHA O AUGES DO FUNCIONAMENTO NO PERÍODO NOTURNO, PARA ISSO, FOI PENSADO EM UM LOCAL AMPLO, COM POUCAS ÁRVORES, GARANTINDO MAIOR VISIBILIDADE E SEGURANÇA PARA OS PRATICANTES.

1 1 . 1 1 JARDIM SENSORIAL

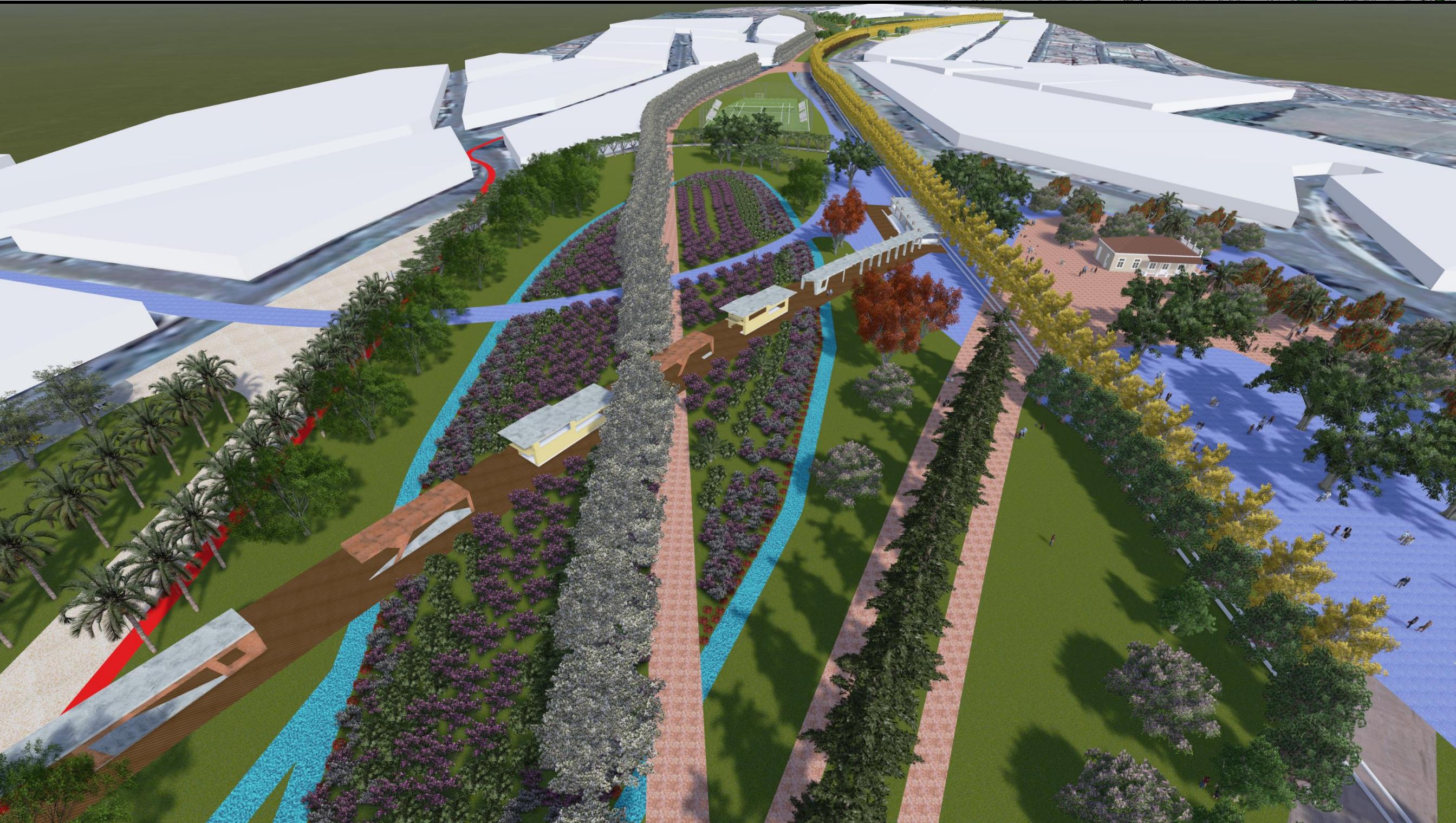


IMAGEM 83. A PROPOSTA DO JARDIM SENSORIAL É TRABALHAR COM PLANTAS QUE TENHAM CORES FORTES, CHEIROS DISTINTOS E CARACTERÍSTICOS, TEXTURAS VARIADAS, EXPLORANDO OS SENTIDOS E PROPORCIONANDO UM AMBIENTE VOLTADO PARA QUE TODAS AS PESSOAS, COM AS MAIS VARIADAS LIMITAÇÕES, POSSAM USUFRUIR DE, PELO MENOS, ALGUMA PARTE DELE.

1 1 . 1 2 MADA – MUSEU DE ARTE DECORATIVA



IMAGEM 84. ESPAÇO DESTINADO AO MUSEU EXISTENTE “MADA”. ESTE FOI INCORPORADO AO PARQUE COM UMA AMPLA PRAÇA DE ACESSO, GARANTINDO SUA VISIBILIDADE DE VÁRIOS ÂNGULOS. O MUSEU ENCONTRA-SE NA PARTE CENTRAL DO PARQUE, MAIS VOLTADO PARA A REGIÃO SUL, PRÓXIMO AO GALPÃO CULTURAL.

1 1 . 1 3 VAGÕES-BAR



IMAGEM 85. A IDEIA DESTES VAGÕES-BAR É CRIAR UM USO NOTURNO PARA ESTA REGIÃO DO PARQUE, EQUILIBRANDO COM OUTRA REGIÃO BASTANTE MOVIMENTADA QUE É A PRAÇA PRINCIPAL, ONDE ESTÃO AS DUAS ESTAÇÕES. ASSIM COMO A PRAÇA PRINCIPAL, QUE POSSUI O CAFÉ DA ESTAÇÃO, OS VAGÕES-BAR OFERECEM UM APOIO GASTRONÔMICO AO OUTRO LADO DO PARQUE, PODENDO SERVIR COM MAIOR COMODIDADE AOS QUE ALI ESTÃO. SUA LOCALIZAÇÃO TAMBÉM É ESTRATÉGICA POR ESTAR PRÓXIMO AS QUADRAS DE ESPORTE, LOCAL FIXO DE CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS.



IMAGEM 86. VAGÕES-BAR VISTOS DE OUTRO ÂNGULO. SÃO TRÊS VAGÕES QUE FUNCIONAM COMO LANCHONETES DURANTE O DIA E BAR À NOITE. AS MESAS CONFIGURADAS NO ESPAÇO EXTERNO SÃO SEMI-SOMBREADAS E PERMITEM AOS USUÁRIOS INTERAÇÃO DIRETA COM O PARQUE.

1 2. CONSIDERAÇÕES FINAIS

TOMANDO COMO PONTO DE PARTIDA A CARGA HISTÓRICA DE UMA CIDADE MINEIRA E SUA IMPORTÂNCIA INTRÍNSECA AO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DESTAS, EM MEIO A CAMINHOS ABERTOS EM BUSCA DO OURO E SANGRENTAS TENTATIVAS DE SE ESTABELECEM – ACONTECENDO COM BASE NA AGROPECUÁRIA - SURGE O TREM TRAZENDO A MODERNIDADE E CONECTANDO CIDADES DO INTERIOR ÀS CAPITAIS. O FERVOR QUE O TRAZ COMO O TRANSPORTE DO FUTURO É O MESMO AO QUAL FOI ATROPELADO PELA VELOCIDADE DAS TRANSFORMAÇÕES AUTOMOBILÍSTICAS E SUAS CONSEQUENTES NECESSIDADES DE COMERCIALIZAÇÃO DE UM PRODUTO VÍTIMA DO PROCESSO CAPITALISTA, QUE REGE A SOCIEDADE ATÉ OS DIAS ATUAIS.

VISANDO RESGATAR A MEMÓRIA HISTÓRICA DE UBERABA – COMO UM GRANDE POTENCIAL SIMBÓLICO, CULTURAL E DE LAZER – É QUE ESTE PARQUE FOI PROJETADO, BUSCANDO DEVOLVER À POPULAÇÃO UM ESPAÇO QUE HOJE ENCONTRA-SE PRIVATIZADO E ESTAGNADO NO TEMPO, TRANSFORMANDO-O EM LUGAR DE CONVÍVIO E APROPRIAÇÃO PÚBLICA NAS SUAS MAIS DISTINTAS RAMIFICAÇÕES, PROPORCIONANDO ÁREAS VERDES DE LAZER ACESSÍVEL A TODOS, EQUIPAMENTOS DE ESPORTE, CULTURA E LAZER PARA TODAS AS IDADES.

A IDEIA DE APROVEITAR A MEMÓRIA DO TREM, CONECTADA A UM PARQUE PÚBLICO E A UM TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE – O VLT PROPOSTO NO LOCAL – SURGE DA NECESSIDADE DE SE PENSAR EM EFICIÊNCIA E PROGRESSO A LONGO PRAZO NO QUE DIZ RESPEITO A MOBILIDADE URBANA DAS CIDADES BRASILEIRAS. PENSANDO NISSO É QUE FOI COSTURADO ESTE GRANDE ESPAÇO VERDE COM A MALHA VIÁRIA DE UBERABA, INTERLIGANDO O TRANSPORTE A DIVERSOS PONTOS DE IMPORTÂNCIA PARA A CIDADE, POSSIBILITANDO QUE ELE SEJA DE FATO EFICIENTE NO SEU PROPÓSITO E MANTENHA SUA DEMANDA SUFICIENTE PARA MANTÊ-LO ATIVO.

O PRINCIPAL DESAFIO NORTEADOR DESTE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO NÃO SE CONCENTRA EM RESOLVER TODAS AS PROBLEMÁTICAS EXISTENTES NA MICRO E MACRO ESCALA DO ESPAÇO EM QUESTÃO, E SIM DAR UM PRIMEIRO PASSO PARA A TRANSFORMAÇÃO DE UM ESPAÇO COM GRANDE POTENCIAL SOCIAL, ATUALMENTE OCIOSO PARA A POPULAÇÃO, EM ALGO QUE OS CIDADÃOS UBERABENSES POSSAM USUFRUIR, PROPORCIONANDO A ESTES MAIOR QUALIDADE DE VIDA E MOSTRANDO QUE É POSSÍVEL CONCATENAR O ANTIGO E O NOVO - CADA QUAL COM A SUA IMPORTÂNCIA - PARA UM BEM COMUM, **UM LUGAR PARA A SOCIEDADE E SUA MEMÓRIA.**

1 3. REFERENCIAIS BIBLIOGRÁFICOS

- <http://arquivopublicouberaba.blogspot.com.br/search?q=MOGIANA>
- <http://www.docstoc.com/docs/47778124/DIAGN%C3%93STICO-AMBIENTAL-DA-APA---RIO-UBERABA>
- <http://www2.transportes.gov.br/bit/03-ferro/ferro.html>
- http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/meio_ambiente/arquivos/agenda_verde/parque_da_cidade.pdf
- http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/vlt/estudo_de_demanda_preliminar_vlt_ccr.pdf
- <http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/vltpadrao.pdf>
- <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/viewFile/1061/1036>
- <http://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/viewFile/1845/1797>
- <http://www.ocomboio.net/PDF/armandasilva2009.pdf>
- <http://www.usp.br/fau/deprojeto/gdpa/paisagens/artigos/2003Eugenio-Pracas.pdf>
- <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/1389/1179>
- <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/viewFile/1178/1153>
- <http://www.novaluzsp.com.br/projeto.asp?item=projeto>
- <http://concursosdeprojeto.org/2009/08/26/conc-sust-edif-pub-sel-923452/>
- <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/04.041/2323>
- http://www.cbtu.gov.br/monografia/2010/monografias/monografia_01.pdf
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_ferrov%C3%A1rio_no_Brasil
- <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>
- http://www.valentearquitetos.com.br/pu_estacao_luz.php
- <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2007/monografias/mono3.pdf>
- <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/>
- <http://fatosdotriangulo-jornal.blogspot.com.br/>
- <http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,328>
- http://www.epamig.br/index.php?option=com_content&task=view&id=68&Itemid=112
- http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/pedro.htm
- http://www.cbtu.gov.br/monografia/2010/monografias/monografia_01.pdf
- <http://www.revelacaoonline.uniube.br/cultura03/sertao.html>
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Anexo:Lista_de_governadores_de_S%C3%A3o_Paulo
- <http://www.tiradentes.net/estrada-real.htm>
- <http://paracatumemoria.wordpress.com/tag/arquivo-publico-de-uberaba/>
- <http://www.archdaily.com.br/br/01-123503/segundo-lugar-do-concurso-para-o-plano-diretor-do-patio-ferroviario-de-palermo>
- <http://www.antf.org.br/material-rodante>
- ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. (Outubro 2011). "Evolução do Transporte Ferroviário 2011"
- BORBA, José Luiz. *Material de Tração - Pós Graduação em Engenharia Ferroviária*. Belo Horizonte: PUC - Minas Gerais, 2007.
- STEFANI, Celia Regina Baidier - *O sistema ferroviário paulista - um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*; Universidade de São Paulo/ Faculdade de Filosofia , Letras e Ciências Humanas/Departamento de Geografia; São Paulo, 2007