

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE FORMIGA – UNIFOR-MG

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

HUMBERTO AUGUSTO AMORIM FONSECA

INTERVENÇÃO URBANA E TURÍSTICA:

PLANEJAMENTO PAISAGÍSTICO EM LAGOA DA PRATA-MG

FORMIGA – MG

2016

HUMBERTO AUGUSTO AMORIM FONSECA

INTERVENÇÃO URBANA E TURÍSTICA:
PLANEJAMENTO PAISAGÍSTICO EM LAGOA DA PRATA-MG

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo do UNIFOR-MG, como requisito parcial de obtenção de título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof. Ma. Karla Carvalho

FORMIGA – MG

2016

Humberto Augusto Amorim Fonseca

INTERVENÇÃO URBANA E TURÍSTICA:
PLANEJAMENTO PAISAGÍSTICO EM LAGOA DA PRATA-MG

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao
Curso de Arquitetura e Urbanismo do UNIFOR-
MG, como requisito parcial de obtenção de título
de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

Profª. Ma. Karla Cristina Garcia de Carvalho

Orientadora

Profª. Ma. Marianna Costa Mattos

UNIFOR-MG

Prof. Ma. César Augusto Silvina Figueiredo

UNIFOR-MG

Formiga, 31 de outubro de 2016

F676 Fonseca, Humberto Augusto Amorim.
Intervenção urbana e turística: planejamento paisagístico em Lagoa da Prata-MG / Humberto Augusto Amorim Fonseca.– 2016.
109 f.

Orientadora: Karla Cristina Garcia de Carvalho.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário de Formiga-UNIFOR-MG,
Formiga,
2016.

*“Tudo que sobrevive ao tempo,
arrasta consigo não apenas a bagagem
dos temporais, mas também as maledicências
e as louvações dos que registram a história.”*

Ciro dos Santos, 1980.

AGRADECIMENTOS

Grandes e importantes pessoas devem ser lembradas pela contribuição que tiveram, seja de qualquer forma ou valia, para que este trabalho fosse realizado. Mas antes de citá-las, agradeço a Deus e a todos os anjos e Santos, pela força, persistência e pelas pessoas que foram colocadas em meu caminho.

Agradeço de modo especial, aos meus pais, Luzia e Rogério pelo apoio emocional, pela confiança depositada e especialmente por todo o amor transmitido. Eternamente grato serei pelas atitudes e sacrifícios por mim já feitos, pelos ensinamentos transmitidos, pela educação e pela formação do caráter da pessoa que hoje sou.

Minha adorada irmã, Bárbara, pela colaboração e pela paciência, nos momentos de agonia, de alegria, de tristeza e de euforia. Ao meu eterno irmão, Douglas, pelos momentos incríveis que passamos juntos, para sempre guardados na memória.

À minha avó Adélia e à minha prima Ana Cristina, pela contribuição psicológica e apoio nas decisões, por torcerem pelo sucesso e acreditarem no meu potencial. Agradeço ainda aos familiares, avós, tios, tias, primos, primas, pela compreensão da minha ausência em determinados momentos, pelos incentivos e por acreditarem que eu conseguiria, e consegui.

Aos colegas de sala e amigos pessoais. Muito obrigado pelos momentos de descontração e de risadas que proporcionaram, fazendo com que esta caminhada acadêmica se tornasse ainda mais marcante. De modo especial, Camila, Carolini, Héliida, Jamile, Rafaela e Rosilei, pelas conversas nos corredores, trocas de ideias e pela cumplicidade por todo o decorrer do curso. Às divertidas brincadeiras de Alice, Lourena, Roberta, Talita, Thamires e Vanessa fazendo com que a viagem para a faculdade fosse mais alegre e eufórica.

Agradecimentos especiais, ao Estúdio de Arquitetura Patrícia Rezende, pela imensurável colaboração profissional que proporcionaram e pelos ensinamentos diários que transmitem sempre com boa disposição e paciência.

Aos mestres que passaram por minha vida acadêmica, que souberam transmitir informações e conhecimentos de forma tão especial e amigável. Agradecimentos especiais, à Professora Mestra Karla Carvalho, pelas orientações exatas e essenciais para que este trabalho se tornasse possível.

No mais, obrigado.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Planta do Victoria Park	26
Figura 2 - Esquema aéreo do Birkenhead Park	26
Figura 3 - Complexo Ver-o-Peso, vista aérea.....	30
Figura 4- Complexo Estação das Docas esquematizado	31
Figura 5 - Vista aérea de trecho da Baía do Guajará.....	31
Figura 6 - Vista do Boulevard Gastronômico e dos guindastes amarelos	32
Figura 7 - Vista da Baía do Guajará	33
Figura 8 - Vista aérea dos Pátios Ferroviários.....	34
Figura 9 - Perspectiva da área de lazer	34
Figura 10 - Perspectiva aérea do complexo residencial	35
Figura 11 - Perspectiva aérea do complexo.....	35
Figura 12 - Perspectiva eletrônica do Parque Sabesp Cangaíba.....	36
Figura 13 - Área esportiva	36
Figura 14 - Caminhos internos do Parque Sabesp Cangaíba.....	37
Figura 15 - Área de recreação Parque Sabesp Cangaíba	37
Figura 16 - Área de arborização do Parque Sabesp Cangaíba.....	38
Figura 17 - Planta esquematizada do Parque Madureira	38
Figura 18 - Vista noturna do Parque.....	39
Figura 19 - Área de apresentações e de eventos	39
Figura 20 - Área de jardim e de caminhada do Parque Madureira.....	39
Figura 21 - Praia Municipal na época em que foi criada.....	42
Figura 22 - Banhistas utilizando a Praia Municipal	43
Figura 23 - Vista da Praia Municipal, ao fundo Parque Francisco Assis Resende.....	44
Figura 24 - Complexo da Praia Municipal, vista da portaria.....	44
Figura 25 - Complexo da Praia Municipal, vista do Terminal Turístico.....	45
Figura 26 - Piso com saliências da Praça Capitão José Bahia.....	46
Figura 27 - Sujidades na Praça Capitão José Bahia	46
Figura 28 - Antiga Estação Ferroviária de Lagoa da Prata.....	47
Figura 29 - Conjunto paisagístico da Estação Ferroviária Lagoa da Prata.....	49
Figura 30 - Área de embarque e desembarque da Estação	49
Figura 31 - Área de eventos, com dois pavilhões cobertos.	50

Figura 32 - Área gramada e arborizada	50
Figura 33 - Mulher canavieira, obra de Heleno Nunes, artista local.	51
Figura 34 – Vista do Parque Francisco Assis Resende	52
Figura 35 - Via intransitável, ocupada pelo Parque.....	52
Figura 36 - Locais de intervenção em relação à cidade.....	53
Figura 37 - Imagem da Avenida do Contorno, que margeia a Praia Municipal.....	54
Figura 38 - Imagem da via que conecta a Antiga estação até a Praça Capitão José Bahia	54
Figura 39 - Mapa de Condições Bioclimáticas.....	55
Figura 40 - Mapa de área de intervenção	56
Figura 41 - Mapa de uso do solo	57
Figura 42 - Mapa de gabarito	58
Figura 43 - Mapa de transporte público.....	59
Figura 44 - Mapa de sistema viário	60
Figura 45 - Mapa de características viárias	61
Figura 46 - Mapa de permeabilidade	62
Figura 47 - Mapa de drenagem.....	63
Figura 48 - Mapa de eventos	64
Figura 49 - Mapa de arborização urbana	65
Figura 50 - Floração da Zínia	69
Figura 51 - Fruto do jenipapo	73
Figura 52 - Fruto seco do jacarandá mimoso	73
Figura 53 - Raiz da paineira barriguda na Praça Capitão José Bahia.....	75
Figura 54 - Raiz pivotente do Pau Ferro.....	75
Figura 55 - Fluxograma	81
Figura 56 - Fachada da proposta da Estação Ferroviária.....	82
Figura 57 - Fachada da proposta da Estação Ferroviária.....	83
Figura 58 - Vista da proposta para a Praça Capitão José Bahia	84
Figura 59 - Vista da proposta para a Praça Capitão José Bahia	84
Figura 60 - Proposta da estrutura metálica na Praça dos Trabalhadores	85
Figura 61 - Proposta do palco para a Praça dos Trabalhadores.....	86
Figura 62 - Proposta para o painel e os jardins verticais da Praça dos Trabalhadores.....	86
Figura 63 - Proposta dos quiosques e da cobertura das maritacas na Praia.....	87
Figura 64 - Proposta da área destinada ao esporte ne Praia.....	88
Figura 65 - Proposta da área de apoio na Praia	88

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Cronograma de Atividades	17
Tabela 2 - Nomenclatura	66
Tabela 3 - Locais de ocorrência das espécies	67
Tabela 4 - Porte da planta	68
Tabela 5 - Período de floração.....	70
Tabela 6 - Período de frutificação	71
Tabela 7 - Características da flor.....	72
Tabela 8 - Características do fruto.....	74
Tabela 9 - Características das raízes.....	76
Tabela 10 - Características do tronco e galhos	77
Tabela 11 - Características da folha	78
Tabela 12 - Toxicidade	79
Tabela 13 - Programa de necessidades	80

LISTA DE ABREVIATURAS

TAB.	Tabela
FIG.	Figura
Cel.	Coronel
ASF	Associação Ambientalista do Alto do São Francisco
Futura	Fundação de Cultura e Turismo de Lagoa da Prata
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso, constitui-se de duas etapas. A primeira se trata de uma revisão bibliográfica, onde serão abordados temas como turismo, intervenções urbanas além de praças e espaços verdes urbanos, análise do local por meio de visita e estudos de obras análogas. A segunda será uma proposta urbana e paisagística, levando em consideração o conhecimento adquirido com o desenvolvimento desta primeira etapa. O principal objetivo com este trabalho é a proposição de um espaço urbano mais atrativo para o turista e para a população da cidade de Lagoa da Prata-MG. Para isto, intervenções serão propostas em locais de grande relevância para a cidade, como a Praia Municipal, a Antiga Estação Ferroviária Lagoa da Prata, a Praça dos Trabalhadores, a Praça Capitão José Bahia e ao Parque Ecológico Francisco Assis Resende. Um local onde os moradores e os visitantes convivam, com bem-estar social, econômico e ambiental, além de um espaço atrativo e limpo, são metas que este trabalho busca atingir.

Palavras-chave: Turismo. Intervenção Urbana, Praça.

ABSTRACT

This work of course completion, consists of two stages. The first one is a literature review, which will consider issues such as tourism, urban interventions as well as parks and urban green spaces, site analysis through visits and similar works studies. The second will be an urban and landscape proposal, taking into account the knowledge gained from the development of this first step. The main aim of this work is to propose a more attractive urban space for the tourist and for the population of the city of Lagoa da Prata-MG. To this end, interventions will be proposed in very important places of the city such as the Praia Municipal, the Antiga Estação Ferroviária Lagoa da Prata, Praça dos Trabalhadores, the Praça Capitão José Bahia and the Parque Ecológico Francisco Assis Resende. A place where residents and visitors live together with social welfare, economic and environmental, as well as an attractive and neat, are goals that this work seeks to achieve.

Keywords: Tourism, Urban Intervention, Square.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
1.1. Tema e problema	14
1.2. Justificativa	14
1.3. Objetivos	15
1.3.1. Objetivos gerais	15
1.3.2. Objetivos específicos	15
1.4. Metodologia	16
1.5. Cronograma de atividades	17
2. REVISÃO TEÓRICA E HISTÓRICA DO TEMA	18
2.1 Turismo: origens e variáveis	18
2.1.1. Tipologias	19
2.1.2. Benefícios e consequências da atividade turística	20
2.1.3. Identificando o potencial turístico de um lugar	21
2.2. Identidade urbana	22
2.2.1. Planejamento e intervenções urbanas	23
2.3. Praças e espaços verdes públicos	24
2.3.1. Paisagismo e a cidade	27
3. CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	29
4. LEITURA DE OBRAS ANÁLOGAS	30
4.1. Belém/PA – Complexo Estação das Docas	30
4.2. Rio Claro/SP – Pátios Ferroviários	33
4.3. Cangaíba/SP – Parque Sabesp Cangaíba	36
4.4. Madureira/RJ – Parque Madureira	38
5. DIAGNÓSTICO DO SÍTIO E REGIÃO	40
5.1. Histórico da cidade de Lagoa da Prata - MG	40
5.1.1. Praia Municipal de Lagoa da Prata - MG	42

5.1.2. Praça Capitão José Bahia	45
5.1.3. Antiga Estação Ferroviária da cidade de Lagoa da Prata - MG	47
5.1.4. Praça dos Trabalhadores	49
5.1.5. Parque Ecológico Francisco de Assis Rezende	51
5.2. Análise do Entorno	53
5.3. Estudo de mapas sínteses	55
5.4. Catalogação de espécies arbóreas e arbustivas na área de intervenção	65
6. PROPOSTA PROJETUAL	80
6.1. Programa de necessidades.....	80
6.2. Fluxograma.....	80
6.3. Conceito	81
6.3.1. Antiga Estação Ferroviária	82
6.3.2. Praça Capitão José Bahia	83
6.3.3. Praça dos Trabalhadores.....	85
6.3.4. Praia Municipal.....	87
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	89
REFERÊNCIAS	90
Anexo A – Questionário a ser aplicado junto a população.	95
Anexo B - Levantamento das características gerais do município	97
Anexo C – Dossiê de Tombamento da Praia Municipal.....	99
Anexo D – Dossiê de Tombamento da Estação Ferroviária.....	100
APÊNDICES	101
Apêndice A – Sexo.....	101
Apêndice B – Idade	102
Apêndice C – Escolaridade	103
Apêndice D – Opinião sobre a atividade turística no município	104
Apêndice E – Locais de Lagoa da Prata que consideram bonitos.....	105

Apêndice F – Eventos em Lagoa da Prata que consideram importantes	106
Apêndice G – Opinião em relação à produção de artesanato	107

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão de curso de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Formiga, UNIFOR-MG, constitui-se de duas etapas, sendo a primeira baseada em estudos teóricos sobre temas específicos para posteriormente aplicar em projeto, sendo este na cidade de Lagoa da Prata – MG, abrangendo uma extensa área, composta pela Praia Municipal da cidade, a Antiga Estação Ferroviária, a Praça dos Trabalhadores, a Praça Capitão José Bahia e o Parque Ecológico Francisco de Assis Resende.

Objetiva estudar os temas que envolvem o turismo, intervenções urbanas, praças e paisagismo, além de pesquisas sobre o local e suas principais atrações, buscando requalificar o espaço para atender melhor o turismo local e atender a demanda da população, além de elaborar um projeto paisagístico atrativo para tornar o local uma referência na região em se tratar de planejamento de espaços verdes em meio a cidade, conscientizando a população da importância de vegetação em meio a sociedade.

A Praia Municipal é o principal cartão postal da cidade, sendo muito frequentado por turistas e pelos próprios moradores, praticando na mesma, diversas modalidades de esportes, como caminhada, corrida, futebol e vôlei de areia, *slackline*, *stand up paddle*. Na Praça dos Trabalhadores, é onde acontecem os principais eventos da cidade e festividades, porém sua estrutura não é suficiente para atender a demanda, possuindo hoje uma área gramada e uma praça seca com dois pavilhões metálicos com estrutura danificada. Já a Antiga Estação Ferroviária é uma estrutura arquitetônica considerada patrimônio histórico e cultural da cidade, sendo utilizada como estrutura de apoio para o desenvolvimento cultural da cidade.

O turismo é considerado uma das principais fontes de desenvolvimento e economia de uma cidade, acompanhado pelo comércio e indústrias. Portanto, a atividade turística deve ser aproveitada em cidades onde há potencial, auxiliando o desenvolvimento econômico local, aprimorando a cultura, e colaborando para a interação entre as pessoas e ambiente. Diante das considerações expostas é que se propõe a requalificação da área dita, buscando uma melhoria na qualidade de vida da população residente, desenvolvimento econômico, planejamento de espaços e de ambientação por meio do paisagismo e troca de experiências, além do prazer que o turismo proporciona ao turista.

1.1. Tema e problema

O tema proposto para este trabalho, é a requalificação por meio de uma intervenção urbana, paisagística e turística da cidade de Lagoa da Prata-MG, com o objetivo de melhorar a estrutura física do local de projeto, para atender a população e a demanda turística com maior eficácia e conforto.

Por meio de visitas, foi possível observar a precariedade de conservação e de utilização de alguns locais e de equipamentos urbanos, além de notar também a pouca exploração do turismo, que possui demanda mas não possui espaços suficientes para o desenvolvimento de tal atividade pensando ainda na adequação e na utilização pela própria população.

1.2. Justificativa

Desde o início da formação da cidade de Lagoa da Prata/MG, a lagoa existente no local, é considerada um marco, e nos dias atuais não é diferente. Depois de anos sendo apenas uma lagoa dentro do meio urbano, a mesma foi transformada em uma praia artificial. A partir daí a cidade começou a receber turistas, com o intuito de conhecer uma praia no meio do estado de Minas Gerais, onde o mar não chega.

Além da Praia Municipal, outros pontos de referência da cidade, localizados próximo, também atraem olhares, como a Antiga estação Ferroviária, que foi promotora da formação econômica da cidade quando em funcionamento original, sendo um marco para a população. Outro lugar muito frequentado na cidade é a Praça dos Trabalhadores, localizada em frente à Praia Municipal, onde se realizam eventos artísticos e culturais, durante diversos períodos do ano.

Levando em consideração tais locais, e as suas devidas relevâncias sociais, históricas, ambientais e econômicas para a população lagopratense, julga-se necessária a intervenção do local, buscando trazer melhores estruturas físicas, com um olhar moderno, respeitando o passado, atendendo a demanda e atraindo ainda mais olhares.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivos gerais

O presente trabalho será desenvolvido em duas etapas, sendo uma no primeiro semestre de 2016 e outra no segundo semestre do mesmo ano, e tem como objetivo principal, o desenvolvimento de um projeto urbano e paisagístico de requalificação e intervenção na área da Praia Municipal da cidade de Lagoa da Prata – MG. Com isto busca-se a sua utilização como atividade turística e promotora de qualidade de vida para a população, sendo possível com o embasamento teórico realizado nesta primeira etapa e aplicado posteriormente em projeto.

1.3.2. Objetivos específicos

Para atingir o objetivo geral, adota-se alguns objetivos específicos, como:

- Realizar um estudo bibliográfico relacionado ao turismo, intervenções urbanas, espaços verdes públicos e praças;
- Analisar as proximidades da área estudada considerando a estrutura física, social e conformação espacial e mercadológica;
- Desenvolver um levantamento histórico, cultural e físico da área de projeto, bem como da cidade como um todo;
- Detectar e propor soluções para os problemas locais, inserindo técnicas e planejamentos simples, porém inovadores para a cidade;
- Identificar em campo, através de conversas com moradores e visitantes, as histórias e relevâncias dos locais para os mesmos;
- Criar um programa de necessidades que beneficie o desenvolvimento turístico local e o bem-estar da população, de modo que ambas as partes se beneficiem;
- Finalmente, propor um projeto de requalificação e de intervenção urbana, turística e paisagística para o local.

1.4. Metodologia

Este trabalho de Conclusão de Curso constitui-se de duas etapas, a primeira referente à revisão bibliográfica, onde foi desenvolvido e dividido em temas e tópicos expostos e descritos a seguir, e uma segunda fase referente à proposição projetual, a ser desenvolvida após a aprovação deste.

O primeiro capítulo da revisão teórica, aborda o tema turismo, sendo descritos no seu decorrer, as origens e os segmentos existentes da atividade turística no Brasil e no mundo, além de apresentar benefícios e consequências que esta atividade pode trazer para a população residente, para a economia, gestores e para o turista, e demonstrar meios e métodos existentes para se detectar o potencial turístico de um local. Em seguida, no segundo capítulo, assuntos como identidade urbana e intervenções serão abordadas, onde serão demonstradas as eras em que as atividades de requalificação urbana foram sendo aprimoradas até os dias atuais. Por fim, encerrando o referencial teórico, o terceiro capítulo, que trata de paisagismo e espaços verdes públicos, expondo os primeiros parques urbanos existentes no mundo e suas influências para a estruturação das cidades, que perduram até os dias atuais, além de técnicas aplicadas ao paisagismo como promotora do bem-estar urbano.

Em seguida, o objeto de estudo será introduzido levando em consideração os temas abordados anteriormente no referencial teórico, identificando as suas características e peculiaridades que foram analisadas para que a área proposta e as pesquisas desenvolvidas se relacionassem integralmente e de forma conexa.

Posteriormente, quatro obras análogas serão analisadas, sendo elas duas referentes a intervenções urbanas, Complexo estação das Docas em Belém-PA e Pátios ferroviários em Rio Claro - SP, e duas referentes a projetos paisagísticos de praças e parques, Parque Sabesp Cangaíba em Cangaíba-SP e Parque Madureira em Madureira-RJ. Serão levados em consideração aspectos como estrutura física, utilização e organização de espaços, funcionamento e o impacto gerado na cidade.

Estudo histórico, socioeconômicos turísticos e ambientais da cidade serão abordados em seguida, considerando ainda a origem de formação dos espaços em que se objetiva intervir com a proposta de projeto. Por fim, está exposto a proposta de projeto, sendo definidos o programa de necessidades e o fluxograma das áreas de atuação.

1.5. Cronograma de atividades

A TAB.1 apresenta a relação das atividades desenvolvidas em cada mês do ano, estipulando uma previsão para o segundo semestre de 2016, onde será desenvolvido a proposição do projeto urbano e paisagístico descrito neste trabalho.

Tabela 1 - Cronograma de Atividades

ATIVIDADES		Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov
TCC FUNDAMENTAÇÃO	Revisão teórica e histórica do tema proposto										
	Pesquisa documental sobre a cidade de Lagoa da Prata-MG										
	Leituras de projeto										
	Pesquisa e análise do objeto de estudo										
	Pesquisa e diagnóstico do entorno										
	Finalização e preparação para a apresentação da primeira fase										
TCC FINAL	Conceito e partido arquitetônico										
	Estudo preliminar										
	Anteprojeto										
	Projeto básico										
	Maquete eletrônica e física										
	Finalização e preparação para a apresentação final										

Fonte: O autor (2016).

2. REVISÃO TEÓRICA E HISTÓRICA DO TEMA

2.1 Turismo: origens e variáveis

A palavra turismo, de acordo com Ferreira (2007, p.20) deriva da palavra francesa *tour* que quer dizer “volta”, de acordo com o mesmo, “viajar significa voltar”. Já para a OMT (2001) é considerado turismo “[...] o deslocamento para fora do local de residência por período superior a 24 horas e inferior a 60 dias motivado por razões não econômicas. ”

Segundo Magalhães (2002, p.11-12) o turismo existe há muito tempo, porém somente no século XIX surgiu uma palavra para designar tal atividade. Sua prática já era desenvolvida no século VIII a.C. com as viagens para apreciação de eventos esportivos das Olimpíadas nas terras gregas, além de viagens de cunho religioso, como é relatado na Bíblia, e “somente a partir do século XVIII na Inglaterra, o turismo começou a ser desenvolvido como atividade econômica” (MAGALHÃES, 2002, p.11).

Surge em 1841, como relata Ferreira (2007, p. 20) o “pai do turismo” foi Thomas Cook¹, ele reuniu 570 pessoas, comprou e revendeu os bilhetes de passagem de trem e os levou para Loughborough, na Inglaterra. Tal ato é considerado o pioneiro do turismo agenciado no mundo.

Desde então a atividade turística vem ganhando espaço e relevância para o desenvolvimento e para a economia do lugar onde é praticado. Conforme Magalhães (2002, p.3) “[...] a atividade turística movimenta recursos financeiros, emprega mão-de-obra, permite o intercâmbio cultural, promove o embelezamento paisagístico e pode melhorar a qualidade de vida das populações envolvidas. ”

“Entre os produtos urbanos para uma sociedade de consumo, a própria cidade torna-se também produto, numa construção material e simbólica. ” (MOURA, 2007, p.344). Desta forma, para que o turismo seja implementado em uma cidade, esta deve se organizar para atender a demanda, e permitir um ambiente sadio, seguro e agradável.

¹ Thomas Cook, nascido no dia 22 de novembro de 1808 em Melbourne, Inglaterra, foi um empresário e pastor britânico, que após o feito de agenciar o primeiro grupo de turistas da história, criou a agência de viagens “*Thomas Cook and Sons*” em parceria com seus filhos. Faleceu em 18 de julho de 1892 com 83 anos.

(As cidades com atrativos turísticos) “São lugares que por contar com atributos físicos, recursos históricos e culturais, passam por uma transformação no sentido de se moldarem as exigências do turismo e do turista. A reorganização pode-se dar por diferentes motivos, que vão desde o planejamento prévio e intencional, em razão da nova exploração, chegando até a verificação de uma demanda crescente que leva à necessidade do ordenamento, ou mesmo da descoberta do lugar pela iniciativa privada na interação da exploração turística” (MAGALHÃES, 2002, p.73)

Segundo BRASIL (2007, p.15) o turista não deve entender a atividade turística simplesmente como uma viagem, deve haver um planejamento prévio de diversas variáveis, dentre elas o tempo disponível, período do ano, orçamento e a possibilidade de acompanhantes. Além de prever local de hospedagem e de alimentação. Portanto é aconselhado o conhecimento prévio do local por meio de pesquisas, geralmente via internet.

2.1.1. Tipologias

Existem diversos segmentos para a atividade turística. Segundo Brasil (2006), “a segmentação é entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado” e podem ser:

- Turismo social: “[...] é a forma de conduzir e praticar a atividade turística promovendo a igualdade de oportunidades, a equidade, a solidariedade e o exercício da cidadania na perspectiva da inclusão”. (BRASIL, 2006, p.6)
- Ecoturismo: “[...] é um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações”. (BRASIL, 2006, p.9)
- Turismo cultural: “[...] compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura”. (BRASIL, 2006, p.13)
- Turismo de estudos e intercâmbios: “[...] constitui-se da movimentação turística gerada por atividades e programas de aprendizagem e vivências para fins de qualificação, ampliação de conhecimento e de desenvolvimento pessoal e profissional”. (BRASIL, 2006, p.19)

- Turismo de esporte: “[...] compreende as atividades turísticas decorrentes da prática, envolvimento ou observação de modalidades esportivas”. (BRASIL, 2006, p.23)
- Turismo de pesca: “[...] compreende as atividades turísticas decorrentes da prática da pesca amadora”. (BRASIL, 2006, p.28)
- Turismo náutico: “[...] caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas como finalidade de movimentação turística”. (BRASIL, 2006, p.34)
- Turismo de aventura: “[...] compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo”. (BRASIL, 2006, p.39)
- Turismo de sol e praia: “[...] constitui-se das atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor”. (BRASIL, 2006, p.43)
- Turismo de negócios e eventos: “[...] compreende o conjunto de atividades turísticas decorrentes dos encontros de interesse profissional, associativo, institucional, de caráter comercial, promocional, técnico, científico e social”. (BRASIL, 2006, p.46)
- Turismo rural: “[...] conjunto de atividades turísticas desenvolvidas no meio rural, comprometido com a produção agropecuária, agregando valor a produtos e serviços, resgatando e promovendo o patrimônio cultural e natural da comunidade”. (BRASIL, 2006, p.49)
- Turismo de saúde: “[...] constitui-se das atividades turísticas decorrentes da utilização de meios e serviços para fins médicos, terapêuticos e estéticos”. (BRASIL, 2006, p.53)

2.1.2. Benefícios e consequências da atividade turística

Assim como qualquer outra atividade, o turismo traz benefícios e consequências para as partes envolvidas, neste caso, tanto para a população local, para os turistas, para a gestão pública e empreendedores.

“Deve ser observada a importância de conhecer e discutir os benefícios e os custos do turismo, para que se construa uma visão crítica da atividade. Deve-se evidenciar que um turismo bem-sucedido relaciona-se à melhoria da infraestrutura e de equipamentos urbanos; ao respeito da capacidade de carga dos atrativos; ao treinamento de recursos humanos; à comunidade bem informada, participativa e amigável [...]” (TRIGO, et.al., 2007, p.23)

Segundo Trigo et. al. (2007, p.23) a atividade turística traz inúmeros benefícios para o local onde é desenvolvido, dentre estes, destacam-se a geração de empregos, aumento da economia e de arrecadação de impostos, traz aos moradores melhores condições de segurança, de saneamento, das vias de tráfego, entre outros. Porém muitas vezes tais atividades podem causar segregação social, caso o planejamento turístico não tenha sido realizado pensando também na população residente. Para Ferreira, (2007, p.18) o turismo “gera milhões ou até bilhões de dólares em receitas, é uma ferramenta excepcional para gerar empregos e desenvolvimento de cidades, estados e países. ”

“[...] a falta de conhecimento de suas consequências danosas, a falta de preocupação com o bem-estar da população residente e com a preservação do ambiente por parte dos administradores, a falta de planejamento e o comportamento capitalista selvagem, podem levar à destruição das potências naturais e culturais de um lugar em curto espaço de tempo. ” (MAGALHÃES, 2002, p.4-5).

De acordo com Lichorish e Jenkins² (2000 apud FERREIRA, 2007, p.64) “quando os turistas chegam [...] não se limitam a trazer consigo seu poder de compra [...] trazem um tipo diferente de comportamento, o qual pode transformar profundamente os hábitos sociais locais, mediante a remoção e a perturbação das normas já estabelecidas da população residente.”

2.1.3. Identificando o potencial turístico de um lugar

Segundo Magalhães (2002, p. 93-94) o primeiro passo para o desenvolvimento de um plano turístico é a caracterização do município, tal caracterização tem por finalidade respeitar o espaço e a estrutura municipal, para isto é preciso catalogar todas as possíveis fontes promotoras do turismo e propor a atividade turística apropriada. É necessário o envolvimento de uma equipe multidisciplinar para que seja realizado um levantamento histórico, econômico, social, físico e de campo com a comunidade. Para o levantamento de dados com a população

² LICKORISH, J.L. e JENKINS, C. L. Introdução ao turismo. Rio de Janeiro, RJ: Campus, 2000.

deve ser aplicado um questionário similar ao ANEXO A. Foi realizada algumas conversas informais com 105 moradores da cidade, baseado nas questões do anexo A, sobre a aceitação da exploração turística no local, e os resultados obtidos estão nos apêndices A, B, C, D, E, F e G.

Por fim é realizado um inventário onde são avaliados e registrados os patrimônios turísticos, seu potencial e realizar a proposição de medidas de conservação, proteção e formas de utilização. Para a realização do inventário turístico, algumas informações devem ser consideradas, como relata Magalhães (2002, p.108-109), no ANEXO B.

2.2. Identidade urbana

De acordo com relatos de Vargas e Castilho (2009, p.5-48) os movimentos de intervenções urbanas são divididos historicamente em três grupos principais, sendo eles Renovação Urbana, Preservação Urbana e Reinvenção Urbana, descritas a seguir de acordo com os autores:

- Renovação Urbana (1950-1970), se trata do período histórico onde as intervenções urbanas tinham como prioridade a construção do novo. “Na Europa, as intervenções voltaram-se basicamente para a resolução dos problemas de congestionamento e para a reconstrução do pós-guerra” (2009, p.8). Outro objetivo deste período era a integração e a reaproximação entre a natureza e as atividades humanas, incorporando maiores áreas verdes em meio à cidade, causando interferências na ocupação do solo, além de construir vias exclusivas de comercio onde só transitava pedestres, buscando melhorar a economia, pois a dificuldade de deslocamento a pé era considerado um problema para o comercio. Tais intervenções foram muito criticadas devido à falta de visão empresarial, pois tentavam tornar o edifício monofuncionais, não promovendo a dinâmica urbana;
- Preservação Urbana (1970-1990), período no qual se valorizou a preservação e restauração histórica de elementos com significância histórico e/ou cultural. Foi neste período que iniciou a ideia de “[...] incorporar os edificios históricos nos projetos de reestruturação das atividades nos centros, abrangendo as práticas tradicionais de comercio e serviços ali existentes” (2009, p.17). Buscavam a “[...] valorização da memória, na organização da sociedade em defesa do patrimônio histórico e no discurso

de que os centros das cidades seriam elementos essenciais da vida urbana e gerariam identidade e orgulho cívico” (2009, p.18). Neste período a população tinha preferência de morar em subúrbios, visto que anteriormente se buscava o contato com a natureza, portanto era necessário um método de atrair a população novamente para a área central. Para isto foram elaboradas três ações, sendo as intervenções físicas em projetos arquitetônicos, a implementação de políticas públicas e um programa de gestão compartilhada. Uma crítica negativa deste período, é a privatização de espaços públicos, enquanto que os programas de gestão são muito bem recebidos, estimulando o desenvolvimento econômico;

- Reinvenção Urbana (1980-2000), nesta época, a cidade passou a ser entendida e tratada como um empreendimento, onde investiam principalmente no *city marketing*³. Agora, “[...] os centros urbanos são parte integrante das vitrines urbanas e devem sintetizar a sua ‘boa e bela’ imagem para garantir uma vantagem competitiva entre as cidades” (2009, p.46). Utilizavam a microeletrônica como recurso gerador de vantagens, buscando recuperar a estrutura econômica da cidade, em conjunto com a geração de renda e emprego para a população, para isto foi intensificado a elaboração de projetos urbanos e arquitetônicos para promover o local e elevar a política pública vigente.

2.2.1. Planejamento e intervenções urbanas

A cidade é um reflexo das ações do ser humano e está em constantes transformações devido ao desenvolvimento contínuo na qual se encontra. A medida que a capacidade humana de raciocínio e de consumo de aprimora, a cidade altera sua estrutura e sua forma de funcionamento adaptando-se aos critérios e bel-prazeres do homem que a habita.

“Os centros das cidades têm sido identificados como o lugar mais dinâmico da vida urbana, animados pelo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias decorrentes da marcante presença das atividades terciárias, transformando-se no referencial simbólico das cidades” como descreve Vargas e Castilho (2009, p.1).

³ *City Marketing*: Reorganização do espaço urbano a fim de garantir aos seus habitantes boa qualidade de vida e poder concorrer com outras cidades na atração de investimentos e atividades terciárias através dos meios de comunicação. Cavalcanti e Neves (2004 *apud*. DUARTE E CZAJKOWSKI, 2005).

Ainda segundo o autor (2009, p.3) “intervir nos centros urbanos pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção.”

Desta forma, a identidade de uma cidade está diretamente ligada com sua funcionalidade e seu espaço físico.

Uma intervenção urbana se trata de um método que busca alterar a estrutura ou o comportamento rotineiro da cidade de modo a promover atividades antes não desenvolvidas ou aprimorar as já existentes, visando o bem-estar social e econômico, de forma sustentável.

“[...] a (re) valorização dos centros das grandes cidades se dá devido à importância conferida ao consumo da história e, por isso, é realizada, em geral, por meio de intervenções de cunho controlador e higienista que buscam adequar as cidades às demandas econômicas internacionais, desse modo, há uma apropriação cultural das cidades (melhor, das suas imagens) com vista a dar novos sentidos ao passado” (JAYME e TRENISAN, 2012, p365-366).

Existem diversas nomenclaturas para designar um espaço onde sofre intervenção no meio urbano, dentre elas as mais utilizadas, segundo Jayme e Trenisan (2012, p.366), são:

- Revitalização, seria retomar a vida a algo, o que para a ciência urbana é um erro, porque a cidade não morre nem no sentido figurado;
- Renovação, se trata da substituição de algo de tempos passados por algo novo;
- Requalificação, traz ao ambiente urbano uma nova funcionalidade ou melhora a atividade já exercida no local.

Para Vargas e Castilho (2009, p.5) a intervenção urbana deve “implementar ações em busca de atrações de investimentos, de moradores, de usuários e de turistas, que dinamizem a economia urbana e contribuam para a melhoria da qualidade de vida, valorizando também a gestão urbana que executa e intervenção.”

2.3. Praças e espaços verdes públicos

De acordo com Falcón (2007, p.18-22), desde os primórdios das civilizações, o ser humano já implementava em meio ao urbano, áreas verdes, sendo antes utilizadas para a

agricultura conjunta, e hoje usado como mantedora do microclima local e para lazer da população. Durante o século XIX, começou-se a ser executado nas cidades, avenidas arborizadas e grandes espaços com vegetação para adentrar luz e ar no meio urbano.

Para Medeiros (2011), as praças começaram a ser executadas no Brasil, com a divisão das capitânicas hereditárias, onde cada capitão redistribuía suas terras, e como costume vindo da Europa, construíam praças arborizadas ao redor das igrejas, para convívio da população e como um local de encontro. Porém nos dias atuais, ainda de acordo com a autora, a ideia de ponto de sociabilidade que as praças possuíam na era colonial, está se perdendo, devido à preferência da população de utilizar espaços privados ao invés de espaços públicos, como bares, restaurantes, *shoppings*, entre outros.

“Praças são espaços livres públicos, com função de convívio social, inseridos na malha urbana como elemento organizador da circulação e de amenização pública, com área equivalente à da quadra, geralmente contendo expressiva cobertura vegetal, mobiliário lúdico, canteiros e bancos” (MENDONÇA, 2007, p.299).

“Pátios são espaços livres públicos definidos a partir de uma igreja ou outro elemento arquitetônico expressivo, além do casario antigo aos quais dá acesso, quase sempre pavimentados e exercendo a função de respiradouros, de propiciadores do encontro social e eventualmente destinados a atividades lúdicas temporárias” (MENDONÇA, 2007, p.299)

Ainda conforme Falcón (2007, p.18-22), na Inglaterra em 1840, com a industrialização, foram criados os primeiros parques verdes urbanos, Birkenhead em Liverpool (FIG.1) e o Victoria Park em Londres (FIG.2). Ao exemplo da Inglaterra, foram realizadas implantações de parques urbanos em diversas cidades da Europa, devido aos benefícios e à beleza que traziam ao urbano. Posteriormente, os parques foram implantados em outros continentes, com grande influência dos modelos europeus.

Figura 1 - Planta do Victoria Park



Fonte: Tower Hamlets Arts, 2016.

Figura 2 - Esquema aéreo do Birkenhead Park



Fonte: Chrisryall. Acesso em: 16 jan. 2008.

Para Falcón (2007, p.22), espaços livres são espaços abertos, como praças, parques, zoológicos, recintos esportivos, jardins e cemitério. Tais espaços podem ser classificados como público ou privado. De acordo com Medeiros (2011), as praças públicas também são consideradas patrimônio, devido ao fato de que as mesmas possuem um significado histórico e cultural para a população local.

2.3.1. Paisagismo e a cidade

O espaço verde público, possui utilidades diversas, segundo Falcón (2007, p.24-31), dentre elas, se destacam:

- Redução da contaminação atmosférica: sendo a produção de gases, um dos maiores problemas atuais da cidade, em se tratar de meio ambiente, a utilização de espaços verdes em meio ao espaço urbano, é de grande valor, pois os mesmos podem, através da fotossíntese, purificar parcialmente o ar, reduzindo o volume de gás carbônico, e inserindo oxigênio. Além disso, as plantas filtram a fumaça, reduzindo partículas de poeira e de gases contaminados em suspensão, podendo ser até 15% menos do que locais não arborizados;
- Regulação da temperatura e da umidade: a presença de vegetação no meio urbano, permite a criação de um microclima local, onde a temperatura e a umidade do ar são mais favoráveis ao convívio. Pode haver uma variação de 10% de umidade do ar e de 4°C de temperatura se comparar um centro urbano e uma área arborizada com mesmas condições ambientais;
- Controle de erosão: a gravidade tende a transportar partículas desprendidas da superfície terrestre para níveis mais baixos, além dela a água é um outro agente que tende a transportar partículas de solo. Porém caso nos locais suscetíveis à erosão, haja a previsão da implementação de espécies arbóreas, tal fenômeno pode ser amenizado ou até mesmo evitado, devido à forma como as raízes se dispõem na terra;
- Redução do vento e uso como barreira acústica: em locais de grande movimento, o ruído é um problema constante, para que esta poluição sonora seja amenizada, as vegetações são muito indicadas, pois as suas folhas agem como redutores sonoros, assim como

funciona como redutora de intensidade dos ventos, podendo também ser aplicada como direcionador da ventilação, transpondo a sua direção para locais onde haja necessidade.

As praças e espaços verdes em meio à cidade, são locais de convívio e encontro da cidadania, portanto, segundo Falcón (2007, p.31-32), além de benefícios ambientais, tais espaços trazem benefícios sociais, como a aproximação e interação entre as pessoas e benefícios econômicos, pois valorizam as edificações vizinhas e o comércio local. Os usos dos espaços públicos, como relata Falcón (2007, p.33), são determinados de acordo com os mobiliários e os equipamentos instalados, sendo escolhidos de acordo com as necessidades do entorno e da demanda local.

Porém, conforme Falcón (2007, p.34), a presença de grande volume de espécies vegetais no meio urbano, podem causar problemas à sociedade, como por exemplo, alergia ao pólen, já que em cidades grandes, muitas pessoas não têm contato frequente vegetações. Podem trazer junto com os benefícios, espécies animais indesejadas, como ratos e insetos. Entretanto, tais consequências não desfavorecem a implantação de praças e parques ecológicos, pois os benefícios que os mesmos trazem superam tais danos.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Considerando o tema proposto e as informações obtidas junto ao referencial teórico descrito anteriormente, é possível compreender que para se adaptar uma região com potencial turístico em meio urbano, é preciso considerar vários fatores, entre eles, a estrutura física da cidade para atender a demanda, a aceitação da população, o investimento de empreendedores e/ou poder público e ainda a infraestrutura básica, como água potável, esgotamento sanitário, fornecimento de energia elétrica e coleta seletiva.

Para a proposta de intervenção urbana com caráter turístico e paisagístico na cidade de Lagoa da Prata-MG, que este trabalho objetiva atender, os quesitos acima citados são acatados. As infraestruturas já existentes na cidade serão aproveitadas, já que se encontram em boas condições de funcionamento. Quanto ao empreendimento e ao poder público, a Secretaria de Cultura e Turismo de Lagoa da Prata possui um programa que explore o turismo no local em parceria com órgãos privados e parcerias sociais.

Em se tratar de paisagismo, de acordo com conhecimentos adquiridos com este trabalho, o mesmo deve proporcionar encanto e ser promotor ambiental e de salubridade. A proposta, pretende transformar a região, em uma referência de paisagismo planejado, considerando as espécies adequadas, posicionamento de forma a promover um espaço calmo e tranquilo para contemplação e descanso ao público turista e à população. Além disto, pretende-se usar o paisagismo para auxiliar na manutenção da flora e de algumas espécies de fauna. Busca-se ainda, a criação de um microclima local, visto que o clima da cidade é geralmente elevado, já que ao redor da mesma, a plantação e cultivo de cana-de-açúcar é explorada em grande escala, sem espécies arbóreas significativas para a manutenção da temperatura e da umidade.

A seguir, expõe-se algumas obras análogas que em determinados pontos se assemelham a proposta deste trabalho, sendo duas delas relacionadas a intervenções urbanas e duas relacionadas à parques e praças. Serão retirados ideias e propostas de projeto dos mesmos, analisando ainda elementos que deram certo ou não para auxílio no desenvolvimento prático da proposição de intervenção em Lagoa da Prata-MG.

4. LEITURA DE OBRAS ANÁLOGAS

4.1. Belém/PA – Complexo Estação das Docas

Belém, capital do Pará, segundo Vargas e Castilho (2009, p.199), foi fundada em 1616, tendo como recurso básico para a sua formação o rio da Baía do Guajará. As primeiras edificações da cidade foram consolidadas nas margens do rio, e hoje essa área é conhecida como o bairro Cidade Velha.

Como recurso para aprimorar o turismo e conseqüentemente a economia da região, como conta Vargas e Castilho (2009, p. 201-205) foram elaborados diversos projetos de intervenção urbana, dentre eles se destacam o “Complexo Ver-o-Peso” (FIG.3) e “Complexo Estação das Docas” (FIG.4).

Figura 3 - Complexo Ver-o-Peso, vista aérea



Fonte: Invino Viajas, 2013.

Figura 4- Complexo Estação das Docas esquematizado



Fonte: Estação das Docas. 2014.

De acordo com Vargas e Castilho (2009, p.205-217) o projeto da orla de Belém, o Complexo Estação das Docas, tem reconhecimento internacional, quando se trata de projetos de revitalização de orlas marítimas urbanas.

A ideia principal do projeto era a reutilização dos armazéns existentes e subutilizados, transformando em um complexo turístico e cultural, abordando diversas atividades, dentre elas, teatro, feiras, restaurantes, e um terminal de barcos. Tal complexo, conta com 3.200m² de área, sendo 500m² na orla da Baía do Guajará (FIG.5).

Figura 5 - Vista aérea de trecho da Baía do Guajará



Fonte: Brasil Cidade, 2013.

Ainda de acordo com os autores, os armazéns edificados têm origem estrangeira, possuindo influência inglesa, francesa e americana. A região era muito utilizada devido ao ciclo da borracha, e quando esta exploração teve fim, as cidades próximas que tinham sua economia e desenvolvimento diretamente ligados e extração da borracha, começaram a buscar outros recursos para se estabelecerem.

A proposta “[...] estrutura-se de acordo com a delimitação física de cada um dos galpões e os respectivos acessos, de maneira setorizada. Os armazéns foram fechados com vidros, o que proporciona transparência para as varandas em frente à baía. O projeto privilegiou a instalação de restaurantes diversos” (VARGAS e CASTILHO, 2009, p.211).

Ainda de acordo com os autores, no galpão 1, foi instalado o *Boulevard*⁴ das Artes, no galpão 2, possui o *Boulevard* da Gastronomia e no galpão 3 encontra-se o *Boulevard* das Feiras. (FIG.6)

Figura 6 - Vista do Boulevard Gastronômico e dos guindastes amarelos



Fonte: Por Todos os Lados, 2011.

Na região onde abrigava um terminal de embarcação foi desenvolvido um cais, para embarcações de pequeno e médio porte, como diz Vargas e Castilho (2009, p.212). As estruturas dos armazéns em ferro foram pintadas e reutilizadas, para encanamento de gás e de

⁴ *Boulevard* é uma palavra francesa que significa Avenida, porém uma avenida com um nível mais elevado em questões paisagísticas.

refrigeração, além disso, outras estruturas foram necessárias serem executadas dentro dos galpões, porém para facilitar a identificação do que sofreu intervenção, receberam pintura diferenciada.

Na área externa as pinturas foram selecionadas de forma a enfatizar os guindastes franceses que eram usados para transporte de cargas e hoje apenas como recurso monumental, sendo estes pintados em amarelo. Em relação ao paisagismo foi adotado a exclusividade da circulação de pedestres no complexo, de modo a aumentar o lúdico do turista e auxiliar no contemplar da paisagem. (FIG.7)

Figura 7 - Vista da Baía do Guajará



Fonte: Por todos os Lados, 2011.

O valor do empreendimento foi de cerca de 25 milhões de reais, segundo Vargas e Castilho (2009, p.216), sendo 19 milhões destes vindos do governo estadual e os outros 6 milhões de empreendedores locais. Esta intervenção urbana faz parte do planejamento do governo chamado “Pará 2000”.

4.2. Rio Claro/SP – Pátios Ferroviários

Rio Claro é uma cidade paulista, localizada à 190 km da capital, com população estimada de 199.961 pessoas, conforme dados do IBGE (2010). Viglicca e Associados,

descrevem a cidade, como um município numa situação, onde a história deve ser aproveitada e utilizada em projetos, sendo uma cidade em expansão, com previsão de implantação de novos equipamentos potencialmente econômicos para o local. O projeto em questão, (FIG.8), foi desenvolvido, de acordo com Monolito (2010), pela equipe de arquitetos comandada por Hector Vigliecca, entre os anos de 2008 e 2009.

Figura 8 - Vista aérea dos Pátios Ferroviários



Fonte: Vigliecca e Associados, 2010.

A intervenção propõe a revitalização de dois espaços, segundo Monolto (2013, p.108-111). O primeiro é a área antes ocupada pelas antigas oficinas ferroviárias, transformando-as em uma área verde urbana, com equipamentos de cultura, esporte e lazer, envolvendo um paisagismo planejado, sofrendo também intervenções em bens históricos do lugar, como a estação existente. (FIG.9).

Figura 9 - Perspectiva da área de lazer



Fonte: Vigliecca e Associados, 2010.

A segunda área, de acordo com Monolito (2013) é um local antes usado como aeródromo, sendo esta, reutilizada como área residencial do tipo vertical, contando com espaços de lazer, cultura e recreação. (FIG.10 e FIG.11)

Figura 10 - Perspectiva aérea do complexo residencial



Fonte: Vigliecca e Associados, 2010.

Figura 11 - Perspectiva aérea do complexo



Fonte: Vigliecca e Associados, 2010.

Segundo Vigliecca e Associados, importância histórica e cultural da área para a cidade, o aproveitamento das estruturas existentes, como o trilho ferroviário, além da importância das atividades industriais, foram fatores importantes para a realização do projeto.

4.3. Cangaíba/SP – Parque Sabesp Cangaíba

Segundo Louzas, o Parque Sabesp Cangaíba (FIG.12) possui área de 12.300m², sendo estas áreas divididas em locais para lazer, recreação, esportes, contemplação e para descanso (FIG.13). Conta com aproximadamente 120 árvores, e 2.078 arbustos e trepadeiras (FIG.14).

Figura 12 - Perspectiva eletrônica do Parque Sabesp Cangaíba



Fonte: Pini Web, 2013.

Figura 13 - Área esportiva



Fonte: Áreas Verdes das Cidades, 2015.

Figura 14 - Caminhos internos do Parque Sabesp Cangaíba



Fonte: Áreas Verdes das Cidades, 2015.

A estrutura física do parque é feita por pisos intertravados permeáveis, de modo a proporcionar um local de escoamento pluvial. A construção do parque tende a beneficiar a população local em diversos ramos, como o bem-estar social, melhores condições ambientais, valorização comercial e melhores condições de vida (FIG.15 e FIG.16). Além disso, possui um papel ambiental muito importante, já que foi preservada vegetação remanescente da Mata Atlântica, conforme Louzas, implementado diversas espécies vegetais, e atraindo para o meio urbanos espécies da avifauna.

Figura 15 - Área de recreação Parque Sabesp Cangaíba



Fonte: São Paulo, 2015.

Figura 16 - Área de arborização do Parque Sabesp Cangaíba



Fonte: São Paulo, 2015.

No parque não possui estacionamento, apenas vagas na própria via de tráfego, dentro apenas bicicletas e pedestres são permitidos circular. Além disso, o parque tem função de educação ambiental, pois nele se encontram vários painéis para orientação ecológica referente à ações e atitudes sustentáveis.

4.4. Madureira/RJ – Parque Madureira

De acordo com informações disponibilizadas por Cidade Olímpica (2012), a cidade de Madureira, na Zona Norte do Rio de Janeiro, conta com um parque urbano, (FIG.17 e FIG.18) onde são desenvolvidas atividades de cultura, lazer, esportes e de descanso distribuídos em pouco mais de noventa mil metros quadrados.

Figura 17 - Planta esquematizada do Parque Madureira



Fonte: Sirkis, 2012.

Figura 18 - Vista noturna do Parque



Fonte: Galeria da Arquitetura, 2012.

O Parque Madureira, possui mobiliários urbanos e atividades (FIG.19 e FIG.20) que foram pensados para a demanda da região, respeitando os costumes e a cultura da população.

Figura 19 - Área de apresentações e de eventos



Fonte: Galeria da Arquitetura, 2012.

Figura 20 - Área de jardim e de caminhada do Parque Madureira



Fonte: Galeria da Arquitetura, 2012.

“Equipado com quadras poliesportivas de futebol e tênis de mesa, ciclovias e a melhor pista de skate do país, o Parque Madureira ganhou uma Arena Carioca batizada de Fernando Torres, ampliando ainda mais o espaço para apresentações culturais, ao lado da Praça do Samba, que já recebeu artistas internacionais, como o cantor Billy Paul. Os jovens que frequentam o parque têm à sua disposição a Praça do Conhecimento, que oferece cursos em diferentes áreas, além de computadores com acesso à internet.” (CIDADE OLÍMPICA, 2012).

O parque atrai diversos públicos, segundo Cidade Olímpica (2012), muitas famílias, grupos de skatistas, dançarinos, esportistas e estudantes vão ao local usufruir das atividades disponibilizadas.

5. DIAGNÓSTICO DO SÍTIO E REGIÃO

5.1. Histórico da cidade de Lagoa da Prata - MG

Segundo Oliveira e Saffran (2012, p.11) a cidade de Lagoa da Prata, teve origem com a corrida do ouro, sendo antes um terreno indígena muito valorizado pelos colonizadores. Buscando a fuga de conflitos com os colonizadores portugueses, os indígenas tomaram rumo em direção ao sertão mineiro, povoando o Alto do São Francisco. Porém a decadência do ouro deu origem a busca de outras fontes, estas do outro lado do Rio São Francisco, em Paracatu e Goiás Velho, com isso a região do centro oeste mineiro se tornou uma passagem. Devido à fertilidade das terras, muitos bandeirantes começaram a povoar a região, que se chamava Pântano, hoje Lagoa da Prata.

Conforme Oliveira e Saffran (2012, p.11) “[...] ao lado das roças, sítios e fazendas, uma aldeia aparece, datada de 1789 – Retiro do Pântano”. Ainda segundo os autores, no fim do século XIX, o português Manuel Novato com posse de terras na região, fez um aterro próximo a um brejo, onde se formou uma lagoa. Daí surge o Distrito do Pântano em 1891, com uma população de cerca de 500 pessoas apenas.

“Quando em fins do século passado, o calendário se apressava para mudar de centena, no espírito de um fazendeiro dinâmico e empreendedor, nascia a vontade de construir nestas terras férteis, um povoado que, quem sabe, mercê de Deus, não viria a ser u’a magnífica cidade. Esse homem, era o Cel. Carlos José Bernardes Sobrinho, homem rico, dono de terras que se perdiam muito além do horizonte.” (SANTOS, 1980, p.15).

Como relata Oliveira e Saffran (2012, p.12) o Coronel Carlos Bernardes doou 163.350 metros quadrados de terreno para a diocese de Mariana para que fosse edificada uma capela. Antes de ficar completamente pronta, o coronel faleceu, e foi sepultado na própria Igreja, no dia 02 de novembro de 1900. Em sua homenagem foi dado ao povoado o nome de São Carlos do Pântano.

“Carlos Bernardes, cuja casa fora edificada encimando a Lagoa, recebeu em fins do século passado uns padres missionários como visita. Contam que estes religiosos ao despertarem pela manhã, muito cedinho, deparou-se lhes um espetáculo magnífico de beleza e quietude, ao vislumbrares as argêntas águas de nossa Lagoa. Foi aí que um deles exclamou: ‘Bela como se fosse de prata!’. E a expressão pegou... Lagoa da Prata! (SANTOS, 1980, p.15).

De acordo com Santos (1980, p.15), em 27 de dezembro de 1938 a cidade se consolidou como Lagoa da Prata. Este ano a cidade completa 78 anos de emancipação política. Uma cidade relativamente nova, porém com grande acervo e belas histórias.

A cidade de Lagoa da Prata, possui, segundo dados do IBGE (2010), população estimada de 50.197 habitantes, dispostos numa área territorial de 439,984 km², sendo uma densidade populacional de 114,09 habitantes por quilômetro quadrado.

Ainda de acordo com o IBGE (2010), a cidade possui 14.013 domicílios, possuindo uma média de 3,58 pessoas por casa, sendo a composição familiar composta na maioria dos lares, por três integrantes, 51,9%, seguido por famílias de dois membros, 38,9%. A população da cidade é bem variada, sendo 13,7% crianças, 17,4% jovens, 58,6% adultos com idade entre 20 e 60 anos e por fim, 10,3% da população residente é idosa. É possível observar, transitando pela cidade, que as edificações são em sua maioria térreas, com passeios largos e com afastamentos frontais.

De acordo com dados da Prefeitura Municipal de Lagoa da Prata (2005, p. 29-32), a cidade possui vias favoráveis ao tráfego de veículos, as ruas possuem cerca de 20 metros de largura, por este motivo, o transporte de veículos grandes é irrestrito no centro. Além da grande quantidade de veículos automotivos na cidade, a bicicleta é muito utilizada como meio de locomoção, já que a topografia da cidade é relativamente plana. O acesso à cidade se dá pela MG-170 e pela MG-429, tendo 7 linhas intermunicipais de transporte de ônibus, possui um aeroporto de administração privada e ferrovia ainda em utilização.

O clima da cidade é muito quente, devido à plantação de cana de açúcar que circunda a cidade, aumentando a temperatura do microclima local. Já o meio urbano é bem arborizado,

possuindo vegetação densa em certos pontos, sendo notável número maior principalmente em áreas onde há mais poder aquisitivo. O vento dominante na cidade sopra da direção sudoeste para nordeste, e o relevo da cidade é predominantemente plano, possuindo pontos específicos de aclives e declives, se comparado com as cidades da região.

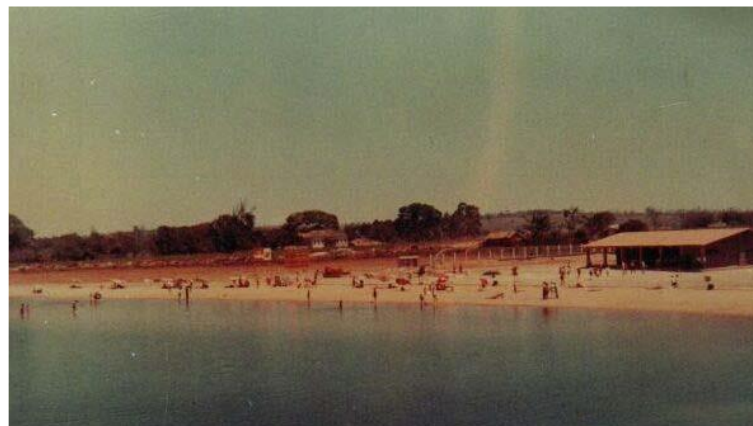
A economia da cidade, de acordo com IBGE (2010), é predominantemente voltada para a agropecuária, sendo as principais fontes, produtos derivados de laticínios e do cultivo da cana de açúcar. Além da agropecuária, a produção farmacêutica e os vendedores, rifeiros, também são influentes na economia local.

De acordo com dados obtidos junto à Prefeitura Municipal, a cidade possui atividade turística, porém não muito aproveitada, sendo os principais pontos de visita, a Praia Municipal, as lagoas e cachoeiras, além de grutas e atrativos culturais desenvolvidos na maioria das vezes na Praça dos Trabalhadores e no Parque de Exposição, sendo alguns realizados na Praia Municipal.

5.1.1. Praia Municipal de Lagoa da Prata - MG

A Lagoa foi criada por meio de um aterramento (FIG.21) realizado por um português que vivia na região, Manuel Novato, e, segundo o Prefeitura Municipal de Lagoa da Prata (2008, p.11) tinha objetivo de girar um moinho d'água na sua propriedade.

Figura 21 - Praia Municipal na época em que foi criada



Fonte: Dossiê de Tombamento da Praia Municipal de Lagoa da Prata, 2008, p.13.

Ainda de acordo com a Prefeitura Municipal de Lagoa da Prata (2008, p.12) muitos banhistas utilizavam a lagoa para lazer e recreação, (FIG.22) porém em um certo período, as águas estavam com uma quantidade enorme de peixes do tipo piranha⁵ que começaram a atacar banhistas.

Figura 22 - Banhistas utilizando a Praia Municipal



Fonte: Dossiê de Tombamento da Praia Municipal de Lagoa da Prata, 2008, p.13.

Em 1968, o então prefeito da cidade, Sr. Fausto Rezende⁶, como é descrito no Dossiê de Tombamento fornecido pela Prefeitura Municipal de Lagoa da Prata (2008, p.12-17), juntamente com o vice-prefeito, Otacílio Miranda, aprovaram um projeto onde foi previsto a implementação de cerca de seiscentos caminhões de areia na margem da lagoa, a transformando em uma praia artificial, sendo inaugurada dia 27 de dezembro de 1968.

Somente no ano de 1976 que os ataques das piranhas foram controlados, sendo utilizados para isto recursos naturais, como foi o caso da aquisição de dois botos⁷ e diversas unidades de tucunaré⁸ para fazer o controle da espécie. Porém em um acidente de lancha, um dos botos foi atingido e o outro desde então começou a demonstrar comportamento agressivo,

⁵ Peixe piranha: *Serrasalmus nattereri*

⁶ Fausto Resende: foi um lagopratense que governou a cidade, e no seu mandato como prefeito, criou a Praia Municipal, o Campo Municipal e a Escola Chico Resende.

⁷ Boto: *Inia geofrensis*

⁸ Tucunaré: *Cichla ssp.*

já que era agredido por usuários do espaço. Em 1994 o único boto, foi remanejado para o rio Araguaia em Tocantins com o auxílio e coordenação do IBAMA.

Figura 23 - Vista da Praia Municipal, ao fundo Parque Francisco Assis Resende



Fonte: Arquivo Pessoal de Vanessa Elen. Tirada em: 04 mai. 2014.

Figura 24 - Complexo da Praia Municipal, vista da portaria



Fonte: Arquivo Pessoal de Vanessa Elen. Tirada em: 04 mai. 2014.

Figura 25 - Complexo da Praia Municipal, vista do Terminal Turístico



Fonte: Arquivo Pessoal de Vanessa Elen. Tirada em: 04 mai. 2014.

Ainda de acordo com a Prefeitura Municipal de Lagoa da Prata (2008, p.15), foi instalado no ano de 1994, na ilha existente no meio da lagoa, um mini zoológico, porém, o projeto foi inviabilizado e desfeito, surgiu então uma espécie vegetal, a salvínia⁹, que é considerada uma ameaça para a paisagem, portando um ano depois foi adicionado 25cm de água na lagoa. A praia hoje conta com uma extensão de 430 metros de areia, e 750.000 metros quadrados de área, e possui um registro de tombamento cultural para a cidade, conforme ANEXO C.

5.1.2. Praça Capitão José Bahia

A Praça Capitão José Bahia, também conhecida na cidade como Praça da Estação, é localizada ao lado da Antiga Estação Ferroviária de Lagoa da Prata e em frente à Praia Municipal, possuindo uma área de 769,75 metros quadrados, com formato triangular, somando 136 metros de perímetro.

⁹ Salvínia: *Salvinia auriculata*

Os moradores da cidade, que utilizaram os recursos da Estação Ferroviária, relatam que na época de funcionamento da ferrovia no local, não existia a praça, sendo uma área descampada, recoberta de vegetação rasteira com algumas árvores frondosas. A criação da Praça Capitão José Bahia, segundo os mesmos, foi criada posterior a retirada do tráfego de locomotivas do local.

As condições da praça estão bem prejudicadas, com pouca iluminação pública, árvores muito densas e bem aglomeradas. Além destas condicionantes, a estrutura física está bem danificada. O material cimentício intertravado usado para revestimento dos caminhos estão desprendidos do chão (FIG.26) devido às raízes das arvores que estão na superfície, além disso, os mobiliários urbanos estão com danos de má utilização e até mesmo de atos de vandalismo (FIG.27).

Figura 26 - Piso com saliências da Praça Capitão José Bahia



Fonte: Do autor. Tirada em: 24 jan. 2016.

Figura 27 - Sujidades na Praça Capitão José Bahia



Fonte: Do autor. Tirada em: 24 jan. 2016.

De acordo com conversa informal com moradores próximo ao local, é um local com pouca utilização da população, sendo usado na maioria das vezes para promover encontro de jovens e para descanso de skatistas, já que ao lado possui uma pista de skate inaugurada pela Prefeitura Municipal no ano de 2015.

5.1.3. Antiga Estação Ferroviária da cidade de Lagoa da Prata - MG

Segundo Oliveira e Saffran (2012, p.21-22) nos anos compreendidos entre 1911 e 1916, foi aberta uma linha ferroviária que ligava Belo Horizonte até Garças, e para fazer o trajeto, esta linha seria implantada atravessando o povoado de São Carlos do Pântano, hoje Lagoa da Prata, distante seis quilômetros do povoado.

Porém, Cel. Carlos Bernardes, buscando uma melhor utilização da obra para si e para a população, criou a estação Ferroviária às margens da lagoa, onde uma variante da ferrovia foi instalada. Inaugura-se em 1916 a Estação Ferroviária Lagoa da Prata. (FIG.28)

Figura 28 - Antiga Estação Ferroviária de Lagoa da Prata



Fonte: Oliveira e Saffran, 2012, p24.

Com a chegada dos trens, segundo os autores, impulsionou o desenvolvimento do povoado, trazendo consigo novos moradores e atividades econômicas. Dentre as atividades desenvolvidas, “[...] a extração da madeira foi o setor, da economia mais beneficiado com a chegada do trem, empregada na forma de lenha e dormentes” (OLIVEIRA E SAFRAN, 2012, p.23).

Em 1967, conforme Oliveira e Saffran (2012, p.24-26), a administração de Fausto Resende, implementa na cidade uma nova fonte de lazer, transformando a lagoa em uma praia artificial. Com isto, a utilização da estação foi questionada, já que a mesma interferia no acesso ao local, então a ferrovia foi transposta para o local que fora previsto anteriormente, do outro lado da lagoa. Em 1986, os dormentes e os trilhos foram retirados, e com isso a estação entrou em desuso, sendo doada para a Prefeitura Municipal da cidade.

Seguindo uma linha cronológica, como Oliveira e Saffran (2012, p.26-27) relata, em 1994, a Estação passou a ser sede da Associação Ambientalista do Alto do São Francisco (ASF), e esporadicamente pela Banda Lira da cidade, onde realizavam reuniões.

Em 1999, foi transferida a sua posse para a Fundação de Cultura e Turismo de Lagoa da Prata (Futura), nesta época, as instalações físicas sofreram intervenção, onde foi refeita a pintura, correção de defeitos nas paredes e na cobertura. Em 2008, a Prefeitura Municipal percebendo as más condições da cobertura e começou a reforma, porém as obras foram interrompidas, o que agravou a degradação do espaço. No ano de 2010 foi elaborado um movimento para requalificar a estação, ‘A estação não pode cair’, onde foram recolhidas mais de três mil assinaturas e entregue aos órgãos competentes.

“Ratifica-se o tombamento da Estação Ferroviária Lagoa da Prata, localizada no município de Lagoa da Prata, MG, sendo este um bem com interesse de preservação tanto histórico, como cultural e arquitetônico, sendo exemplar representativo de seu momento histórico, seu sistema construtivo e seu estilo. É bem cultural singular, e relaciona-se estreitamente com a história local, sendo, portanto, patrimônio digno de ser preservado. [...] A Rua da Rede Ferroviária que margeia o antigo leito ferroviário, é uma das poucas vias com importantes referências históricas da cidade, já que mantém algumas estruturas arquitetônicas da época do dinamismo que a estação ferroviária empreendia no local. Compreende-se então a importância da estação Ferroviária Lagoa da Prata para o imaginário coletivo dos lagopratenses, que merece, ser preservado como Bem Cultural do Município” (OLIVEIRA E SAFRAN, 2012, p.90).

Recentemente, a estação ferroviária passou por reformas, onde foi repintada, agora em branco gelo com os detalhes de ressaltos em azul, além da abertura de um vão de janela na fachada lateral esquerda. A cobertura se encontra em ótimo estado, já as paredes possuem pequenas manchas de umidade que podem ser controladas, já as esquadrias de madeira, possuem desprendimento de pintura e em pontos localizados, nota-se a falta de material. (FIG.29 e FIG.30). O imóvel se encontra tombado como patrimônio histórico e cultural de Lagoa da Prata, conforme ANEXO D.

Figura 29 - Conjunto paisagístico da Estação Ferroviária Lagoa da Prata



Fonte: Do autor. Tirada em: 07 nov. 2015.

Figura 30 - Área de embarque e desembarque da Estação



Fonte: Do autor. Tirada em: 07 nov. 2015.

5.1.4. Praça dos Trabalhadores

Próximo à Praia Municipal de Lagoa da Prata, encontra-se a Praça dos Trabalhadores, também conhecida na cidade como Praça de Eventos, nela são realizadas festividades locais, shows, encontros culturais e em alguns dias, é usada para estacionamento. É composta por dois

pavilhões cobertos com estrutura e cobertura metálicas, uma praça seca entre os mesmos, onde a maioria dos eventos acontece (FIG.31).

Figura 31 - Área de eventos, com dois pavilhões cobertos.



Fonte: Do autor. Tirada em: 24 jan. 2016.

E conta ainda uma área gramada com caminhos, (FIG.32) onde se encontra uma estátua de cerca de três metros e meio, feita em concreto armado, conforme Oliveira (2014, p.27).

Figura 32 - Área gramada e arborizada



Fonte: Do autor. Tirada em: 24 jan. 2016.

A imagem da mulher canaveira no centro da praça, (FIG.33) segundo Oliveira (2014, p.27) representa uma homenagem às mulheres do corte de cana na cidade, possuindo “[...] na

mão direita uma cabaça d'água (fonte de vida, que mata a sede), na esquerda uma ferramenta usada no corte da cana, os pés grandes para longas e cansáveis caminhadas”.

Figura 33 - Mulher canavieira, obra de Heleno Nunes, artista local.



Fonte: Do autor. Tirada em: 05 mar. 2016.

5.1.5. Parque Ecológico Francisco de Assis Rezende

De acordo com informações obtidas junto à Prefeitura Municipal de Lagoa da Prata (2005, p.35), em 1991 com a Lei 473/91 foi criado o “Parque Ecológico Francisco de Assis Rezende”:

“Art. 1º - Fica denominado “Parque Ecológico Francisco de Assis Rezende” o logradouro existente entre a Av. Dr. Antônio Pereira Filho e a Lagoa da Prata (Praia Pública). Art. 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta lei entra em vigor na data de sua publicação.” (LEI MUNICIPAL 473/91)

Em 1997 foi determinada uma área maior para a preservação, especificada pela Lei nº 810, contabilizando uma área de 74 hectares. A área protegida foi ampliada novamente em 2005, com a desapropriação de mais 36 terrenos urbanos (FIG.34).

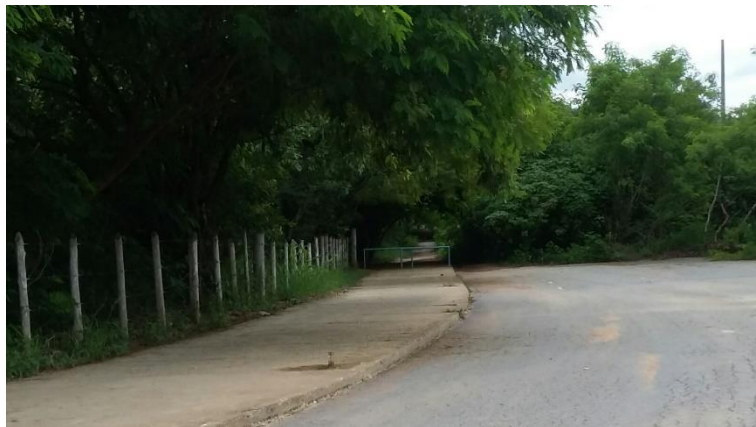
Figura 34 – Vista do Parque Francisco Assis Resende



Fonte: Do autor. Tirada em: 24 jan. 2016.

Com esta ampliação de área, o Parque Ecológico Francisco Assis Resende, se expandiu para o outro lado da via, tornando um trecho da mesma intransitável, devido à grande concentração de vegetação. No local, é possível o fluxo apenas de ciclistas e pedestres, não sendo um problema para o bom funcionamento da cidade, já que o local não possuía fluxo alto de veículos automotivos (FIG.35).

Figura 35 - Via intransitável, ocupada pelo Parque



Fonte: Do autor. Tirada em: 24 jan. 2016.

No local não é desenvolvida nenhuma atividade, com potencial de prejudicar a estrutura biológica seja de fauna ou flora do parque.

5.2. Análise do Entorno

Para realizar a análise do entorno, foi necessária a visita ao local, sendo estas visitas realizadas nos dias 23 e 24 de janeiro de 2016. Foram observados diversos fatores que serão demonstrados mais à frente, neste trabalho. A FIG.36 demonstra a disposição da área a intervir em relação à área urbana da cidade de Lagoa da Prata-MG.

A área de análise para a intervenção é de grande impacto para a cidade, pois a mesma ocupa, em extensão territorial, cerca de 12% da área urbana de Lagoa da Prata-MG.

Figura 36 - Locais de intervenção em relação à cidade



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor. Criado em: 09 fev. 2016.

Também foram registradas algumas imagens das vias que circundam a área onde o presente trabalho abrange e propõe atuar.

Figura 37 - Imagem da Avenida do Contorno, que margeia a Praia Municipal



Fonte: Do autor. Tirada em: 04 jun. 2015.

Figura 38 - Imagem da via que conecta a Antiga estação até a Praça Capitão José Bahia

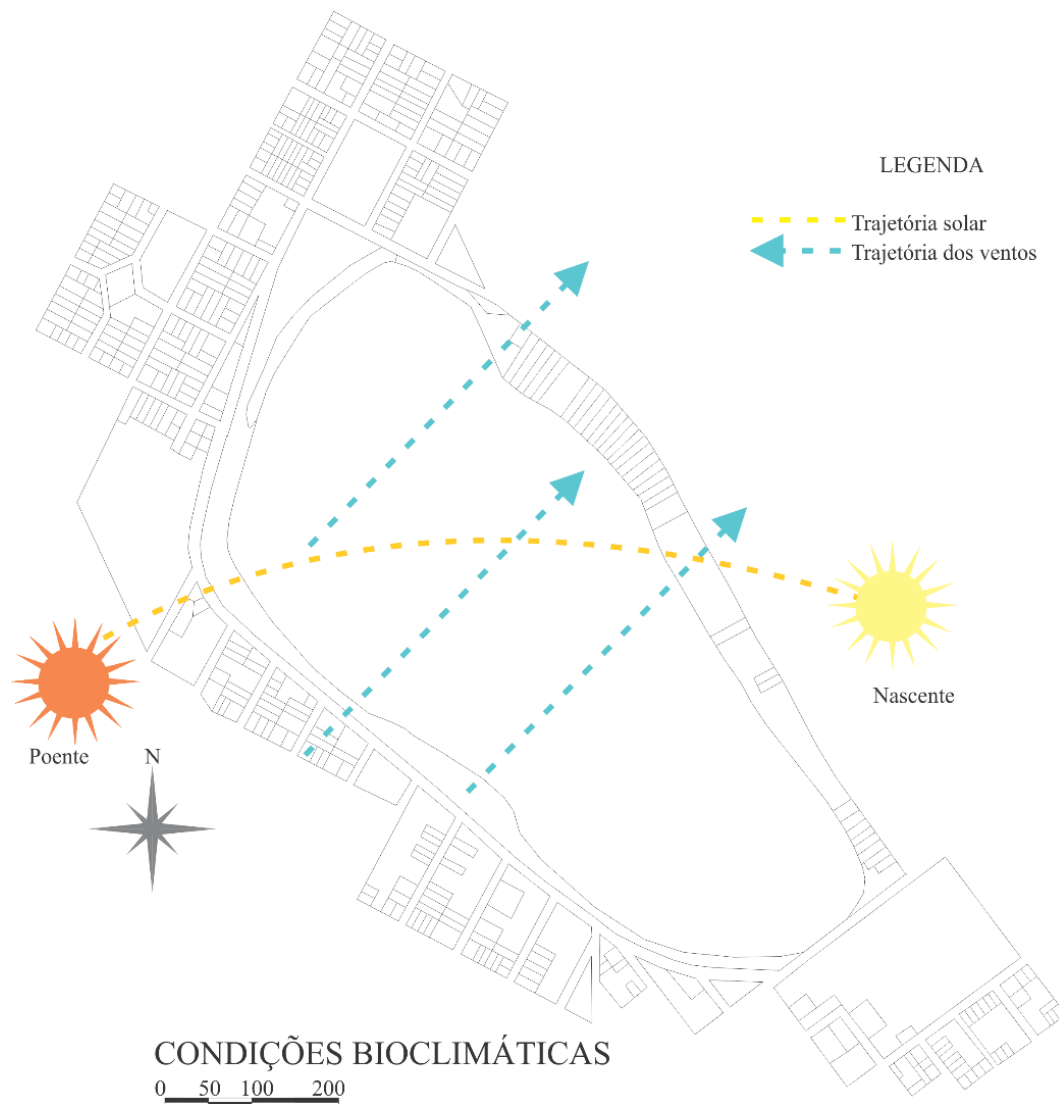


Fonte: Do autor. Tirada em: 07 nov. 2015.

5.3. Estudo de mapas sínteses

Observando as condições climáticas da cidade, que se caracteriza por ser predominantemente quente, devido principalmente à sua localização geográfica e à ausência de arborizações significativas no entorno da cidade. A vento que predomina na cidade vem da orientação sudoeste para nordeste. Assim, foi elaborado um mapa com a orientação solar e direção do vento dominante. (FIG.39)

Figura 39 - Mapa de Condições Bioclimáticas



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

Foi elaborado ainda um mapa, (FIG. 40), facilitando a localização dos locais em que este trabalho será aplicado, sendo estes demarcados e identificados, de modo a compreender a aproximação dos mesmos, principal preceito que motivou o tema abordado e a necessidade de um projeto urbano de intervenção realizando a ligação entre os mesmos.

Figura 40 - Mapa de área de intervenção



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

Com as informações obtidas, foi confeccionado o mapa de uso do solo, (FIG.41), onde é possível observar que a esmagadora maioria dos lotes próximos aos locais de intervenção são de caráter residencial. É possível observar também que há ainda muitos lotes na área a sul da

Lagoa, onde foram realizados loteamentos recentes, que não foram ocupados. Além disso, é percebe-se que na região existe mais estabelecimentos de serviços do que comerciais. Possui próximo, apenas um estabelecimento de saúde, sendo este um Pronto Atendimento Médico com funcionamento 24 horas.

Figura 41 - Mapa de uso do solo

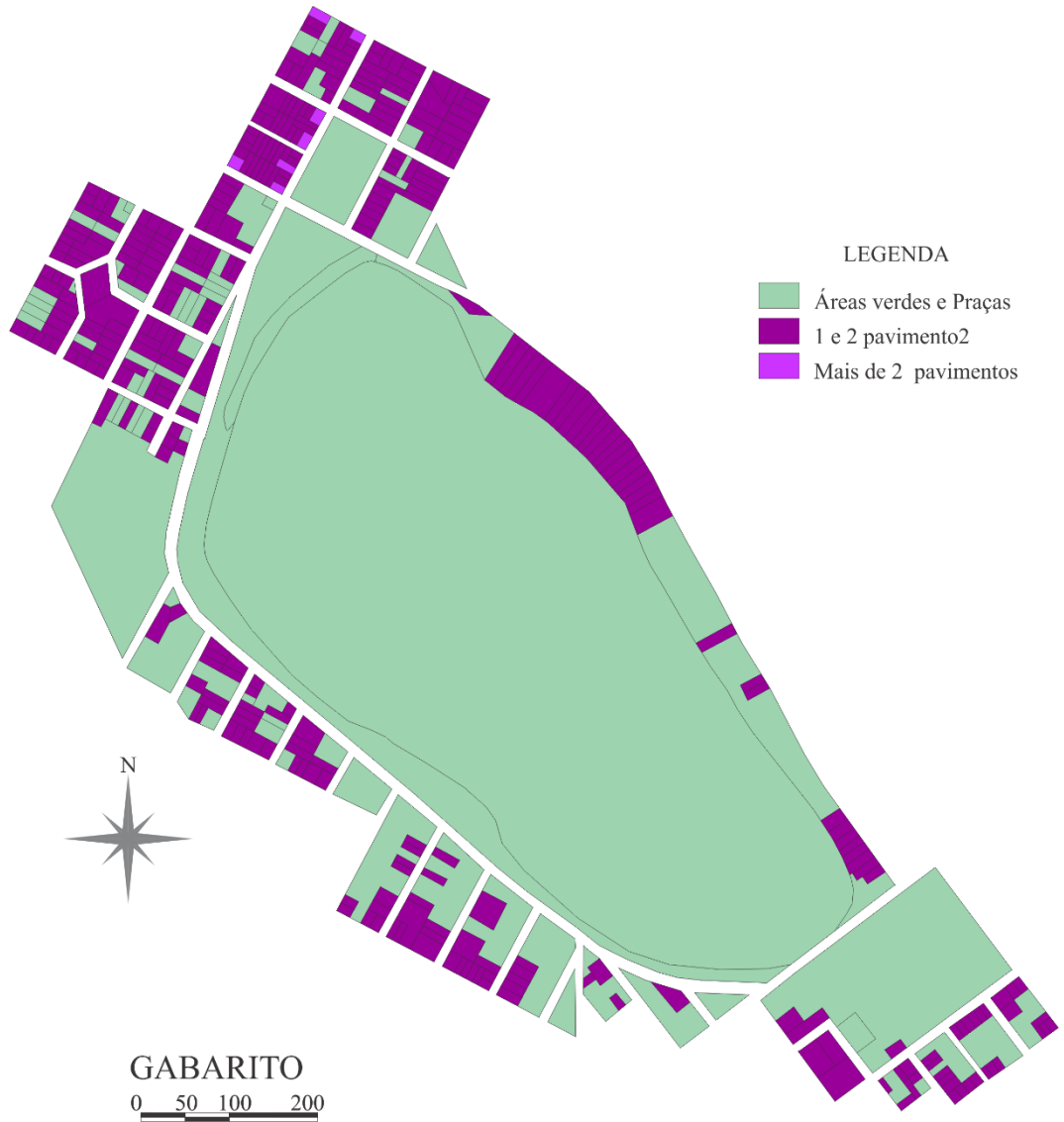


Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

Em seguida, foi preparado um mapa de gabarito, (FIG.42), onde foi observado as alturas das construções, sendo estas separadas em dois grupos, edificações de um e dois pavimentos, e edificações com mais de dois pavimentos. Percebe-se que a grande maioria, cerca de 97% das

construções são térreas ou assobradadas, enquanto que cerca de 3% delas são com mais de dois andares

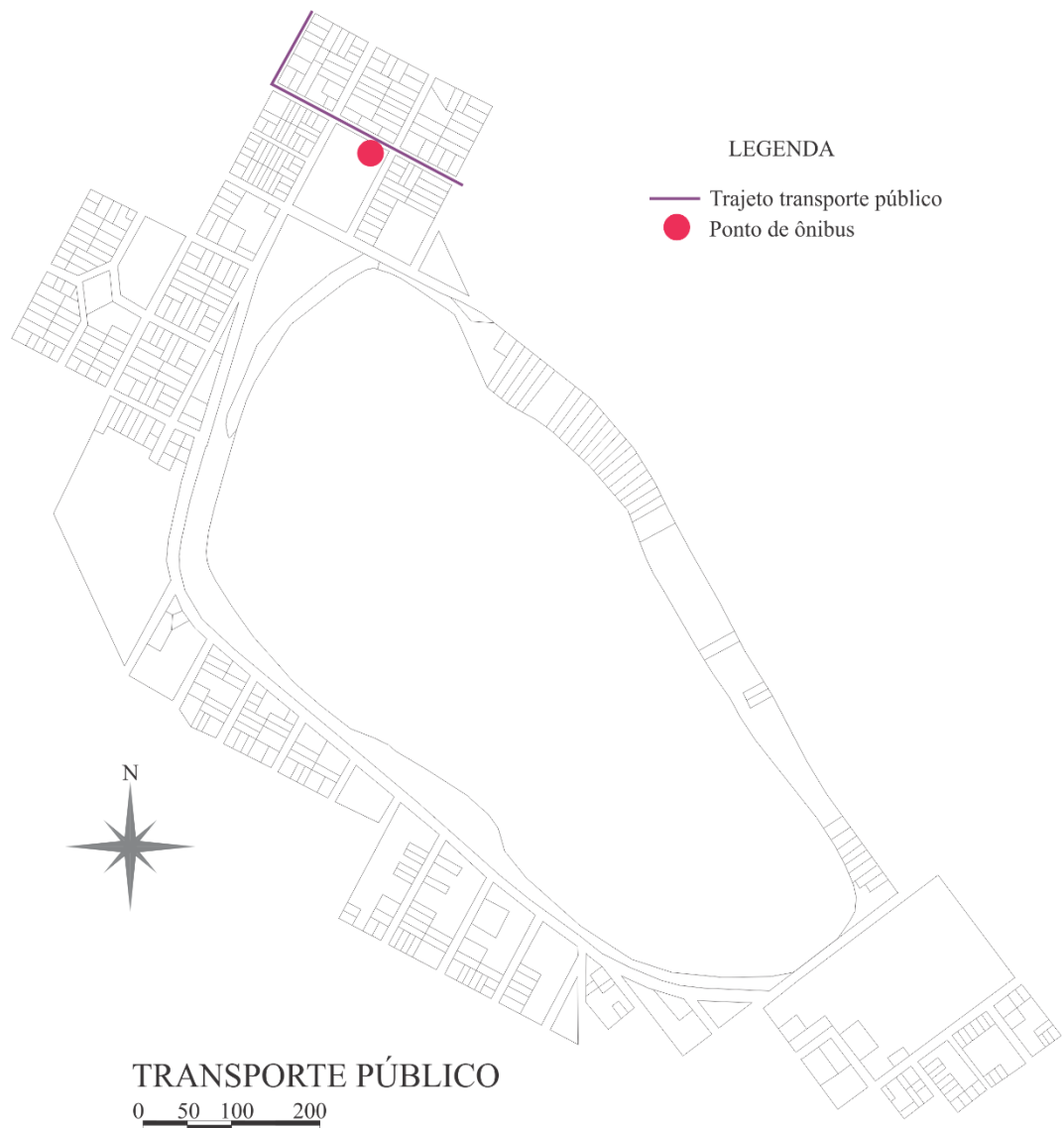
Figura 42 - Mapa de gabarito



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

Analisando o fluxo local, a estrutura física e por meio de conversas com moradores locais, foi possível desenvolver o mapa de transporte público, (FIG.43), onde foi demarcado o trecho da área onde o transporte coletivo circula, bem como a localização do único ponto de espera de ônibus do local, este localizado na Praça dos Trabalhadores.

Figura 43 - Mapa de transporte público



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

De acordo com análises do fluxo das vias, e da estrutura viária da cidade, foi possível realizar o mapa de sistema viário, (FIG.44), onde são demarcadas as tipologias das ruas e avenidas da área em estudo. Nota-se que no local não existe vias arteriais, apenas vias locais e coletoras. É possível perceber ainda a existência de uma via intransitável, que recentemente foi fechada para que não interferisse na estrutura do parque Francisco Assis Resende, nesta via existe a infraestrutura necessária para circulação, porém a vegetação adentrou a mesma e ocupou grande parte das faixas de tráfego.

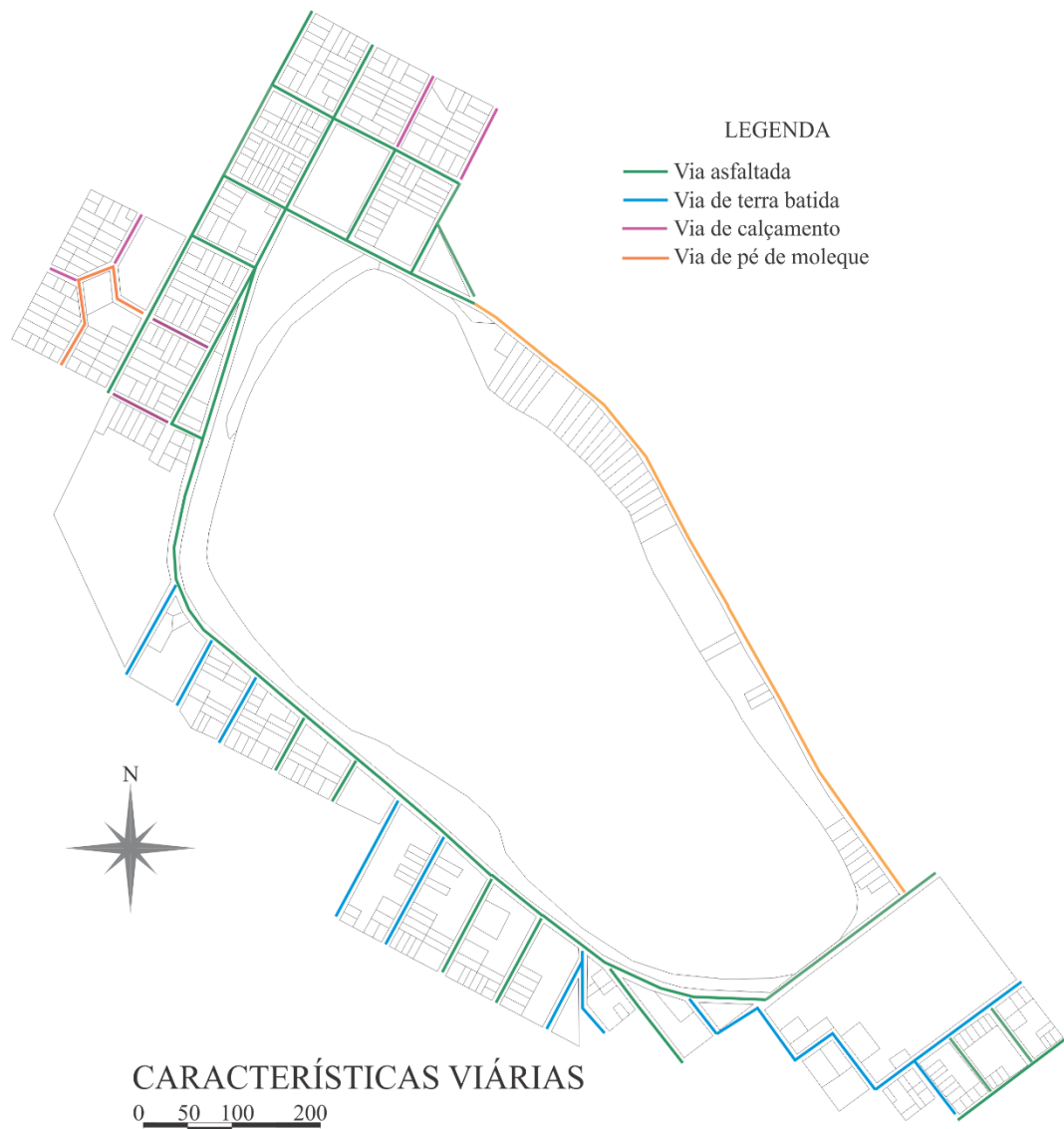
Figura 44 - Mapa de sistema viário



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

Em seguida, foi confeccionado o mapa de características viárias, (FIG.45), onde foram catalogadas as formações das ruas, diferenciadas em quatro tipos, calçamento, asfalto, pé de moleque e terra batida. Ainda existe na cidade, e exclusivamente na região em estudo, vias de tráfego do tipo pé de moleque, que era muito utilizada em épocas passadas, principalmente no período colonial, embora a cidade de Lagoa da Prata não pertenceu a este movimento devido a sua formação relativamente recente.

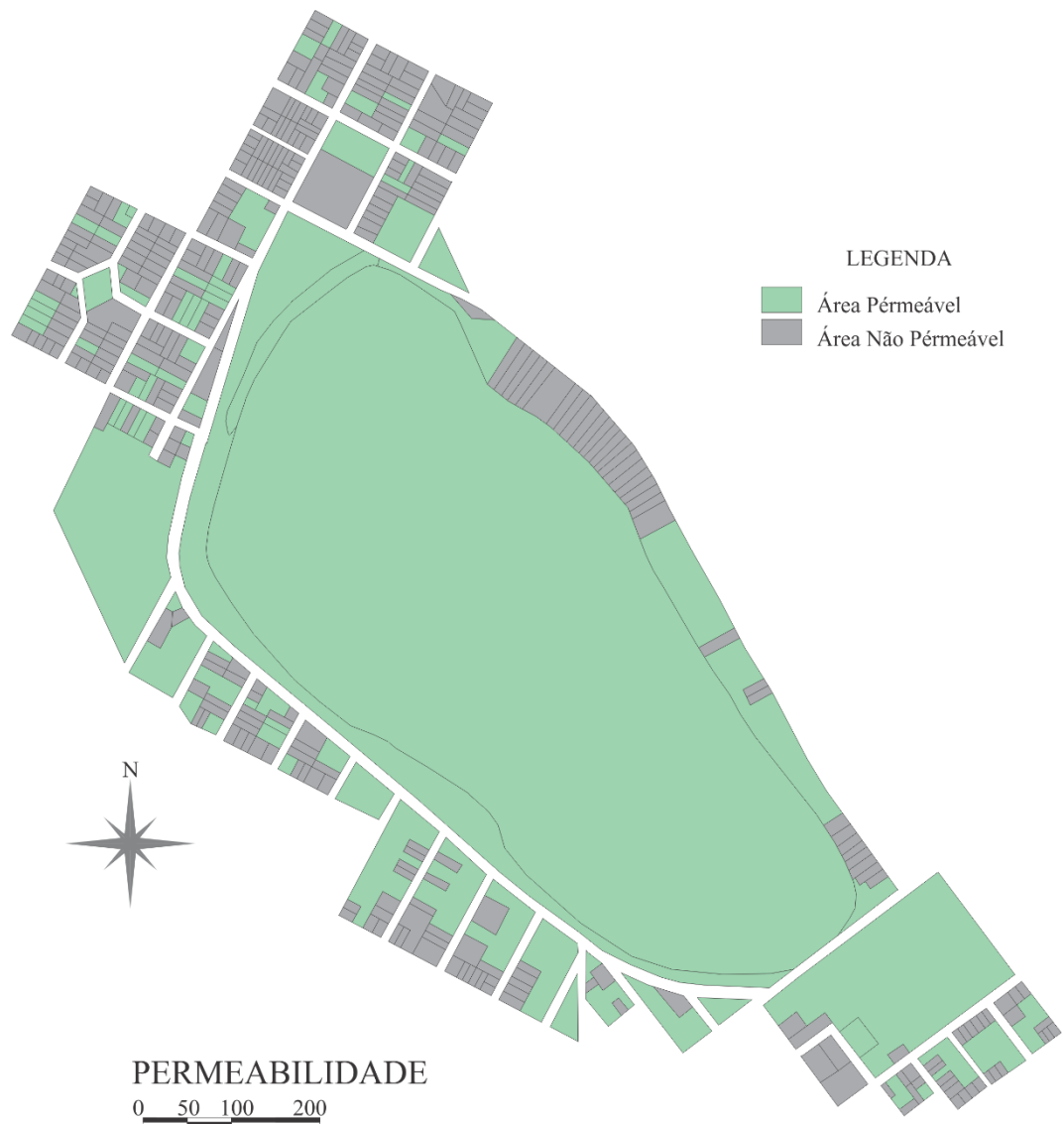
Figura 45 - Mapa de características viárias



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

Foi analisado também, a presença de áreas verdes ou desocupadas, desenvolvendo o mapa de permeabilidade, (FIG.46), onde são demonstradas todas as áreas permeáveis da região, sendo possível perceber que existe ainda muita área para a infiltração da água, porém, grande parte desta área é composta por lotes ainda não edificadas.

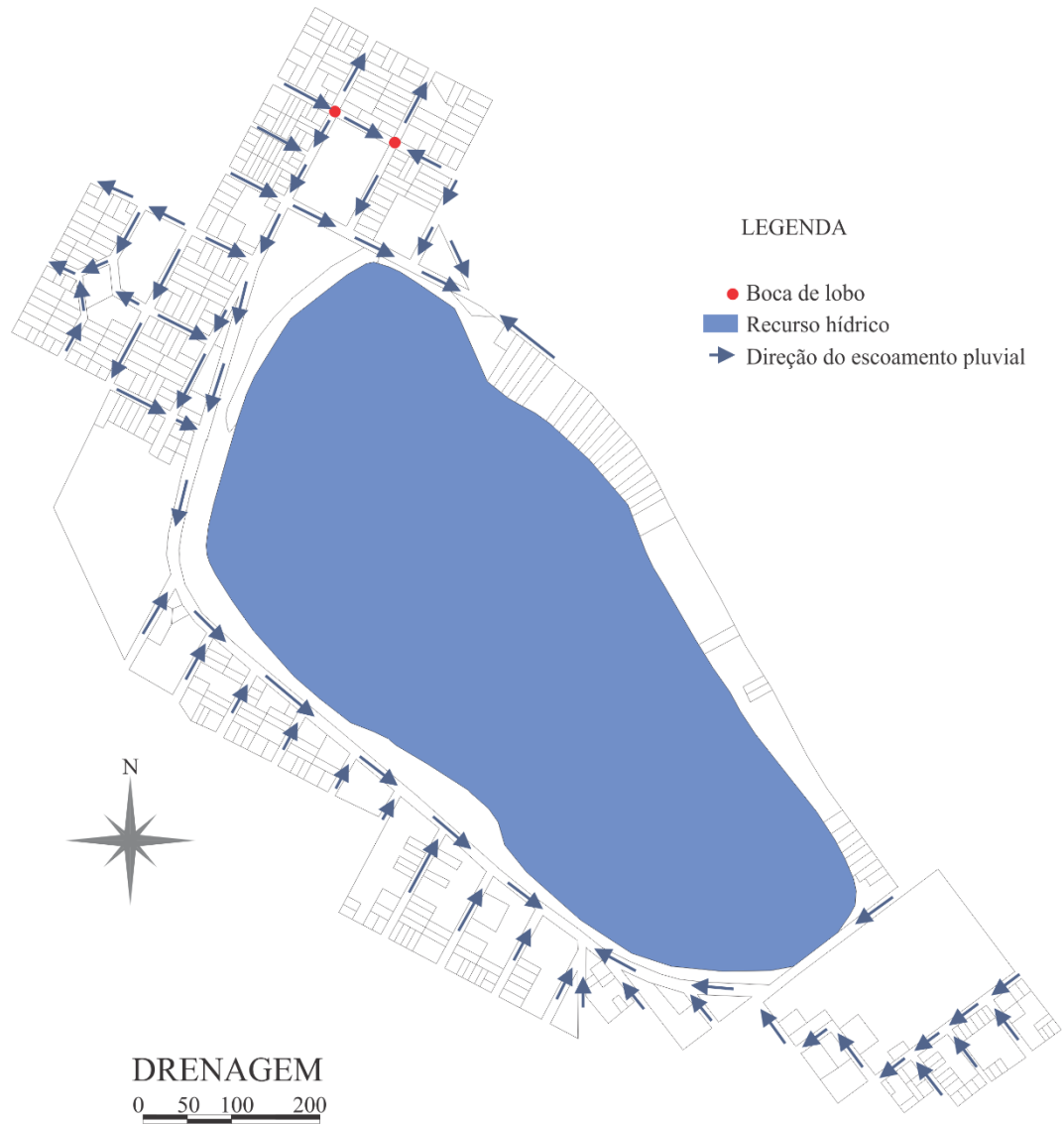
Figura 46 - Mapa de permeabilidade



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

As visitas realizadas à área, foram feitas em um período chuvoso, e por isso foi possível desenvolver o mapa de drenagem, (FIG.47), pois durante a análise do local, observou-se que grande volume da água precipitada na região em estudo, convergem para a lagoa, devido ao relevo e à disposição das ruas. Percebe-se também a existência de apenas duas bocas de lobo, localizadas nas vias asfaltadas.

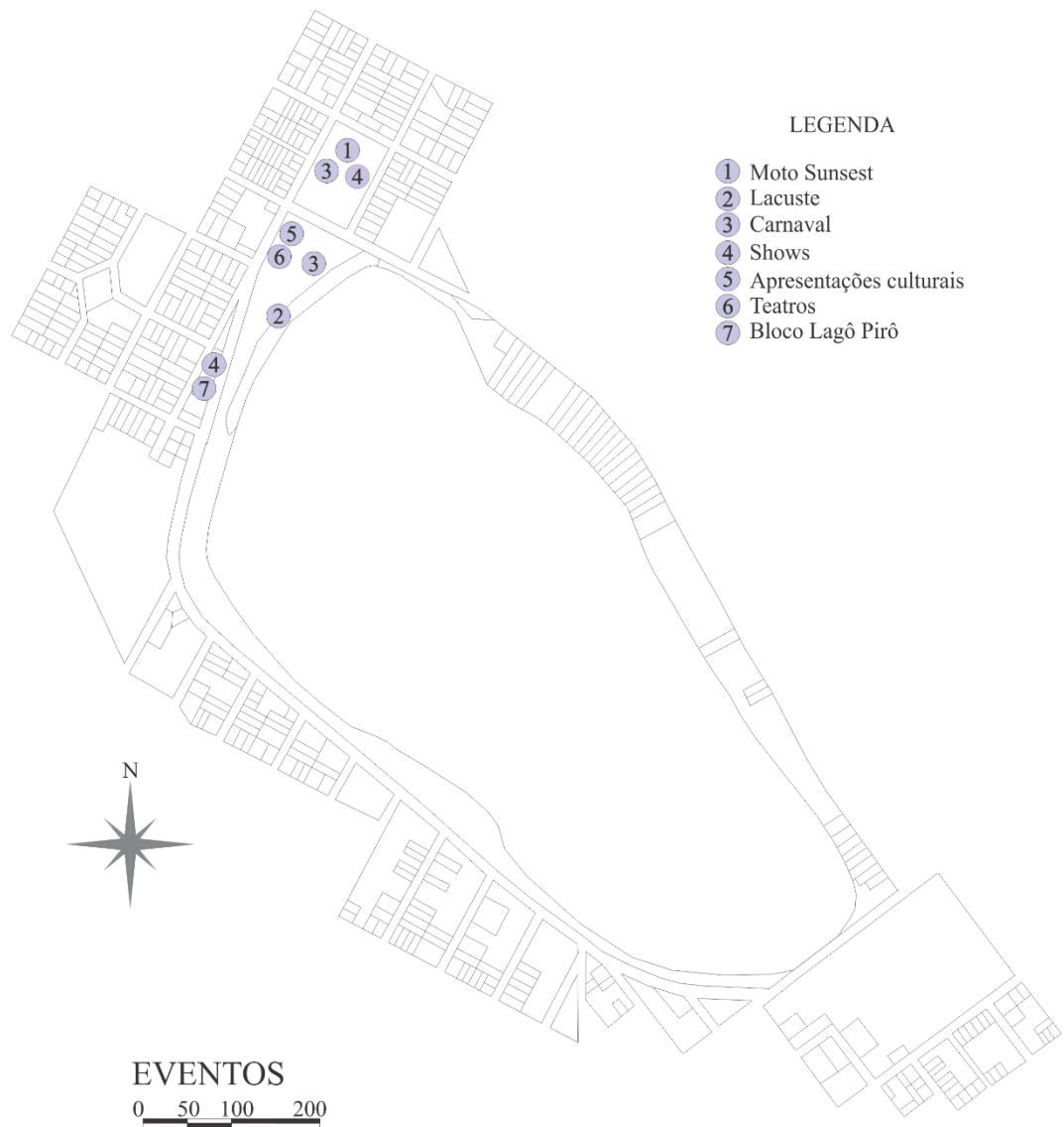
Figura 47 - Mapa de drenagem



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

Desenvolveu-se em seguida, um mapa de eventos, (FIG.48), demonstrando a importância do local, onde foram expostos alguns dos eventos que acontecem na cidade, sendo possível perceber que são realizados dentro da área de intervenção, principalmente na Praia Municipal e na Praça dos Trabalhadores.

Figura 48 - Mapa de eventos



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

E por fim, foi elaborado um mapa de arborização, (FIG.49), onde são demonstrados a disposição de vegetação de médio e grande porte em meio urbano, sendo analisados apenas as plantas de espaços públicos e das vias de tráfego. Percebe-se que nos loteamentos recentes, como as quadras a sul da lagoa, a vegetação urbana é muito pouca, enquanto que nas áreas mais consolidadas demograficamente, a norte e oeste da lagoa, a vegetação aparece em maior volume.

Figura 49 - Mapa de arborização urbana



Fonte: Elaborado pelo autor. Criado em: 24 jan. 2016.

5.4. Catalogação de espécies arbóreas e arbustivas na área de intervenção

Juntamente com a Bióloga Ana Paula Gonçalves de Miranda, formada em Ciências Biológicas pelo Centro Universitário de Formiga – UNFOR-MG, foram detectadas 32 espécies arbóreas e arbustivas na área de intervenção, à qual este projeto busca atender. As visitas aos locais se deram nos dias 05 de março de 2016, no dia 20 de março de 2016 e no dia 25 de março de 2016, e com isto foi possível, juntamente com pesquisas bibliográficas, elaborar tabelas com as características necessárias para o entendimento das espécies existentes (TAB.02).

Tabela 2 - Nomenclatura

Nome popular	Nome Científico
Hibisco	<i>Hibiscus rosa-sinensis</i>
Ficus	<i>Ficus benjamina</i>
Jaqueira	<i>Artocarpus heterophyllus</i>
Flamboyant	<i>Delonix regia</i>
Jambo do Pará	<i>Syzygium maleccensis</i>
Figueira	<i>Ficus microcarpa</i>
Santa Bárbara	<i>Melia azedarach</i>
Murta	<i>Blepharocalyx solicifolius</i>
Cedro	<i>Cedrela odorata</i>
Paineira barriguda	<i>Ceiba samauma</i>
Mangueira	<i>Mangifera indica</i>
Sibipiruna	<i>Caesalpinia pluviosa</i>
Pau Brasil	<i>Caesalpinia echinata</i>
Petúnia mexicana	<i>Ruellia brittoniana</i>
Aroeira salsa	<i>Schinus molle</i>
Escumilha africana	<i>Lagerstroemia speciosa</i>
Oiti	<i>Lucania tomentosa</i>
Bougavile	<i>Bougainvillea glabra</i>
Palmeira rabo de peixe	<i>Caryota mitis</i>
Pau ferro	<i>Caesalpinia ferrea</i>
Cajá-manga	<i>Spondia dulcis</i>
Sete copas	<i>Terminalia catappa</i>
Jatobá	<i>Hymenaea courbaril</i>
Jacarandá mimoso	<i>Dalbergia brasiliensis</i>
Ipê	<i>Handroant heptaphyllus</i>
Pingo de ouro	<i>Durante erecta aurea</i>
Pata de vaca	<i>Bauhinia forficata</i>
Jenipapo	<i>Genipa americana</i>
Zinia	<i>Zinnia elegans</i>
Cheflera	<i>Schefflera arboricola</i>
Coqueiro	<i>Cocos nucifera</i>
Jerivá	<i>Syagrus romanzoffiana</i>

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

É possível perceber que a maior concentração de espécies está na Praia Municipal, seguida pela Praça dos Trabalhadores. Na Praça Capitão José Bahia e na Antiga Estação Ferroviária, existem uma grande densidade de vegetação, porém de mesma espécie (TAB.03).

Tabela 3 - Locais de ocorrência das espécies

Espécie	Praia Municipal	Praça Cap. José Bahia	Praça dos Trabalhadores	Estação Ferroviária	Museu Municipal
Hibisco					
Ficus					
Jaqueira					
Flamboyant					
Jambo do Pará					
Figueira					
Santa Bárbara					
Murta					
Cedro					
Paineira barriguda					
Mangueira					
Sibipiruna					
Pau Brasil					
Petúnia mexicana					
Aroeira salsa					
Escumilha africana					
Oiti					
Bouganville					
Palmeira rabo de peixe					
Pau ferro					
Cajá-manga					
Sete copas					
Jatobá					
Jacarandá mimoso					
Ipê					
Pingo de ouro					
Pata de vaca					
Jenipapo					
Zinia					
Cheflera					
Coqueiro					
Jerivá					

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

As espécies existentes são em sua grande maioria de grande e médio porte, possuindo poucas espécies de pequeno porte e poucas do tipo arbustiva (TAB.04).

Tabela 4 - Porte da planta

Espécie	Porte			
	Arbustivo	Pequeno Menor que 8m	Médio Entre 8 e 15m	Grande Maior que 15m
Hibisco				
Ficus				
Jaqueira				
Flamboyant				
Jambo do Pará				
Figueira				
Santa Bárbara				
Murta				
Cedro				
Paineira barriguda				
Mangueira				
Sibipiruna				
Pau Brasil				
Petúnia mexicana				
Aroeira salsa				
Escumilha africana				
Oiti				
Bouganville				
Palmeira rabo de peixe				
Pau ferro				
Cajá-manga				
Sete copas				
Jatobá				
Jacarandá mimoso				
Ipê				
Pingo de ouro				
Pata de vaca				
Jenipapo				
Zinia				
Cheflera				
Coqueiro				
Jerivá				

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

As espécies vegetais dispostas na área, não foram planejadas para seguir uma sequência periódica de floração, com o objetivo de criar uma ambiência agradável em determinada época do ano. As espécies estão dispostas de forma organizada em se tratar de espaços físico, porém sem uma organização em questão de floração.

Considerando que a cidade de Lagoa da Prata-MG, possui um clima quente e abafado em quase todo o ano, e o período de frio não possui temperaturas muito baixas, a distribuição das flores para atrativo turístico, principalmente para a Praia Municipal se dá corretamente, pois em qualquer período do ano, a área estará florida, mesmo que em casos pontuais, atraindo

olhares, como é o caso do mês de maio, onde só está florido arbustos como hibisco, petúnia mexicana, zínia (FIG.50), cheflera e a única árvore a estar florida é o pau ferro.

Figura 50 - Floração da Zínia



Fonte: Do autor. Tirada em 05 mar. 2016.

Já nos meses de novembro, dezembro e janeiro, possui mais espécies diferentes floridas, justamente no período mais próximo do verão, período este, em que a Praia Municipal recebe o maior número de turistas e frequentadores do espaço (TAB.05).

Tabela 5 - Período de floração

Espécie	Período de floração											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Hibisco												
Ficus												
Jaqueira												
Flamboyant												
Jambo do Pará												
Figueira												
Santa Bárbara												
Murta												
Cedro												
Paineira barriguda												
Mangueira												
Sibipiruna												
Pau Brasil												
Petúnia mexicana												
Aroeira salsa												
Escumilha africana												
Oiti												
Bouganville												
Palmeira rabo de peixe												
Pau ferro												
Cajá-manga												
Sete copas												
Jatobá												
Jacarandá mimoso												
Ipê												
Pingo de ouro												
Pata de vaca												
Jenipapo												
Zinia												
Cheflera												
Coqueiro												
Jerivá												

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

Relacionado à frutificação, percebe-se que as espécies vegetais catalogadas crescem seus frutos em todos os meses do ano, mas principalmente no período de verão e de outono. (TAB.06).

Tabela 6 - Período de frutificação

Espécie	Período de frutificação											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Hibisco												
Ficus												
Jaqueira												
Flamboyant												
Jambo do Pará												
Figueira												
Santa Bárbara												
Murta												
Cedro												
Paineira barriguda												
Mangueira												
Sibipiruna												
Pau Brasil												
Petúnia mexicana												
Aroeira salsa												
Escumilha africana												
Oiti												
Bouganville												
Palmeira rabo de peixe												
Pau ferro												
Cajá-manga												
Sete copas												
Jatobá												
Jacarandá mimoso												
Ipê												
Pingo de ouro												
Pata de vaca												
Jenipapo												
Zinia												
Cheflera												
Coqueiro												
Jerivá												

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

Em relação às características das flores, existem plantadas no local, espécies inadequadas em questão das flores, pois as mesmas são escorregadias. Como é o caso da Praça Capitão José Bahia, onde a maioria das plantas encontradas são da paineira barriguda flamboyant e ipê, todas as margens dos caminhos, tornando um perigo para o usuário. Bem como acontece na Praia Municipal, em relação à paineira barriguda e ao flamboyant (TAB.07).

Tabela 7 - Características da flor

Espécie	Características da flor				
	Pequena	Média	Grande	Odorífera	Escorregadia
Hibisco					
Ficus					
Jaqueira					
Flamboyant					
Jambo do Pará					
Figueira					
Santa Bárbara					
Murta					
Cedro					
Paineira barriguda					
Mangueira					
Sibipiruna					
Pau Brasil					
Petúnia mexicana					
Aroeira salsa					
Escumilha africana					
Oiti					
Bouganville					
Palmeira rabo de peixe					
Pau ferro					
Cajá-manga					
Sete copas					
Jatobá					
Jacarandá mimoso					
Ipê					
Pingo de ouro					
Pata de vaca					
Jenipapo					
Zinia					
Cheflera					
Coqueiro					
Jerivá					

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

Quanto ao fruto, existem espécies plantadas de forma incorreta, pois as mesmas podem acometer acidentes aos usuários, como é o caso da jaqueira, embora esteja situada fora da área de caminhada, bem como a mangueira. Já o jenipapo, possui uma fruta média, porém bem pesada, podendo causar risco (FIG.51). O jacarandá mimoso (FIG.52) e a paineira barriguda, que assim como descrito anteriormente em relação à sua flor, tem seu fruto muito grande para ficar localizado próximo à circulação (TAB.08).

Figura 51 - Fruto do jenipapo



Fonte: Do autor. Tirada em 05 mar. 2016.

Figura 52 - Fruto seco do jacarandá mimoso



Fonte: Do autor. Tirada em 05 mar. 2016.

Tabela 8 - Características do fruto

Espécie	Características do fruto			
	Pequena	Média	Grande	Comestível
Hibisco				
Ficus				
Jaqueira				
Flamboyant				
Jambo do Pará				
Figueira				
Santa Bárbara				
Murta				
Cedro				
Paineira barriguda				
Mangueira				
Sibipiruna				
Pau Brasil				
Petúnia mexicana				
Aroeira salsa				
Escumilha africana				
Oiti				
Bouganville				
Palmeira rabo de peixe				
Pau ferro				
Cajá-manga				
Sete copas				
Jatobá				
Jacarandá mimoso				
Ipê				
Pingo de ouro				
Pata de vaca				
Jenipapo				
Zinia				
Cheflera				
Coqueiro				
Jerivá				

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

Existem muitas espécies com raízes superficiais, que são danosas para a estrutura física dos caminhos, e estas estão presentes em grande escala, como é o caso da paineira barriguda (FIG.53), do flamboyant, do fícus, figueira, sibipiruna e oiti.

Figura 53 - Raiz da paineira barriguda na Praça Capitão José Bahia



Fonte: Do autor. Tirada em 24 jan. 2016.

Porém, em contrapartida, a maioria das espécies, possuem raízes pivotantes (FIG.54), característica esta que é favorável à sua utilização próximo à caminhos e circulação, pois não tem tendência a levantar pavimento em busca de água, umidade e nutrientes, crescendo para dentro do solo quase que na mesma proporção de como cresce para cima (TAB.09).

Figura 54 - Raiz pivotante do Pau Ferro



Fonte: Do autor. Tirada em 05 mar. 2016.

Tabela 9 - Características das raízes

Espécie	Características das raízes	
	Superficial	Pivotante
Hibisco		
Ficus		
Jaqueira		
Flamboyant		
Jambo do Pará		
Figueira		
Santa Bárbara		
Murta		
Cedro		
Paineira barriguda		
Mangueira		
Sibipiruna		
Pau Brasil		
Petúnia mexicana		
Aroeira salsa		
Escumilha africana		
Oiti		
Bouganville		
Palmeira rabo de peixe		
Pau ferro		
Cajá-manga		
Sete copas		
Jatobá		
Jacarandá mimoso		
Ipê		
Pingo de ouro		
Pata de vaca		
Jenipapo		
Zinia		
Cheflera		
Coqueiro		
Jerivá		

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

Outro aspecto em que se percebe a aplicação errônea das espécies vegetais no local, se trata da utilização de árvores com espinhos em locais de trânsito, como o caso da bouganville, da paineira barriguda e da palmeira rabo de peixe.

Já se tratando de diâmetro, foi catalogado o DAP (Diâmetro a Altura do Peito), onde pode-se perceber que existem espécies com troncos muito largos, como o caso do flamboyant e outras com troncos finos (TAB.10).

Tabela 10 - Características do tronco e galhos

Espécie	Características do tronco e galhos			
	Possui espinho	$\varnothing < 30\text{cm}$	$30 < \varnothing < 60\text{cm}$	$60\text{cm} < \varnothing$
Hibisco				
Ficus				
Jaqueira				
Flamboyant				
Jambo do Pará				
Figueira				
Santa Bárbara				
Murta				
Cedro				
Paineira barriguda				
Mangueira				
Sibipiruna				
Pau Brasil				
Petúnia mexicana				
Aroeira salsa				
Escumilha africana				
Oiti				
Bouganville				
Palmeira rabo de peixe				
Pau ferro				
Cajá-manga				
Sete copas				
Jatobá				
Jacarandá mimoso				
Ipê				
Pingo de ouro				
Pata de vaca				
Jenipapo				
Zinia				
Cheflera				
Coqueiro				
Jerivá				

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

Se tratando das folhas possuem variedade de formas, tamanhos e cores, e mais uma vez, a espécie arbórea mais utilizada, a paineira barriguda, possui características que inviabilizam a sua utilização para tal, devido a suas folhas escorregadias (TAB.11).

Tabela 11 - Características da folha

Espécie	Características das folhas			
	Pequena	Média	Grande	Escorregadia
Hibisco				
Ficus				
Jaqueira				
Flamboyant				
Jambo do Pará				
Figueira				
Santa Bárbara				
Murta				
Cedro				
Paineira barriguda				
Mangueira				
Sibipiruna				
Pau Brasil				
Petúnia mexicana				
Aroeira salsa				
Escumilha africana				
Oiti				
Bouganville				
Palmeira rabo de peixe				
Pau ferro				
Cajá-manga				
Sete copas				
Jatobá				
Jacarandá mimoso				
Ipê				
Pingo de ouro				
Pata de vaca				
Jenipapo				
Zinia				
Cheflera				
Coqueiro				
Jerivá				

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

O fícus, possui o caule e sua seiva com uma substancia nociva aos mamíferos, portanto é necessário cuidado no seu manuseio. Já a Santa Bárbara, possui o fruto tóxico, e assim como o fícus, não afeta as aves (TAB.12).

Tabela 12 - Toxicidade

Espécie	Toxicidade						
	Casca	Semente	Caule	Folha	Flor	Fruto	Seiva
Hibisco							
Ficus							
Jaqueira							
Flamboyant							
Jambo do Pará							
Figueira							
Santa Bárbara							
Murta							
Cedro							
Paineira barriguda							
Mangueira							
Sibipiruna							
Pau Brasil							
Petúnia mexicana							
Aroeira salsa							
Escumilha africana							
Oiti							
Bouganville							
Palmeira rabo de peixe							
Pau ferro							
Cajá-manga							
Sete copas							
Jatobá							
Jacarandá mimoso							
Ipê							
Pingo de ouro							
Pata de vaca							
Jenipapo							
Zinia							
Cheflera							
Coqueiro							
Jerivá							

Fonte: Do autor, 2016. *As informações contidas na tabela, são uma compilação de dados coletados em livros (LORENZI, 2002; LORENZI, 2008; LORENZI, 2009, CARVALHO, 2003; CARVALHO, 2006; CARVALHO, 2008) e sites específicos da área de Botânica (MUSEU NACIONAL-UFRJ; JARDINEIRO; FLORES E FOLHAGENS; INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS).

6. PROPOSTA PROJETUAL

6.1. Programa de necessidades

Para dar início ao desenvolvimento da segunda etapa, referente à proposição, foi elaborada uma tabela com o programa de necessidades, determinado de acordo com as observações e percepções do local (TAB.13).

Tabela 13 - Programa de necessidades

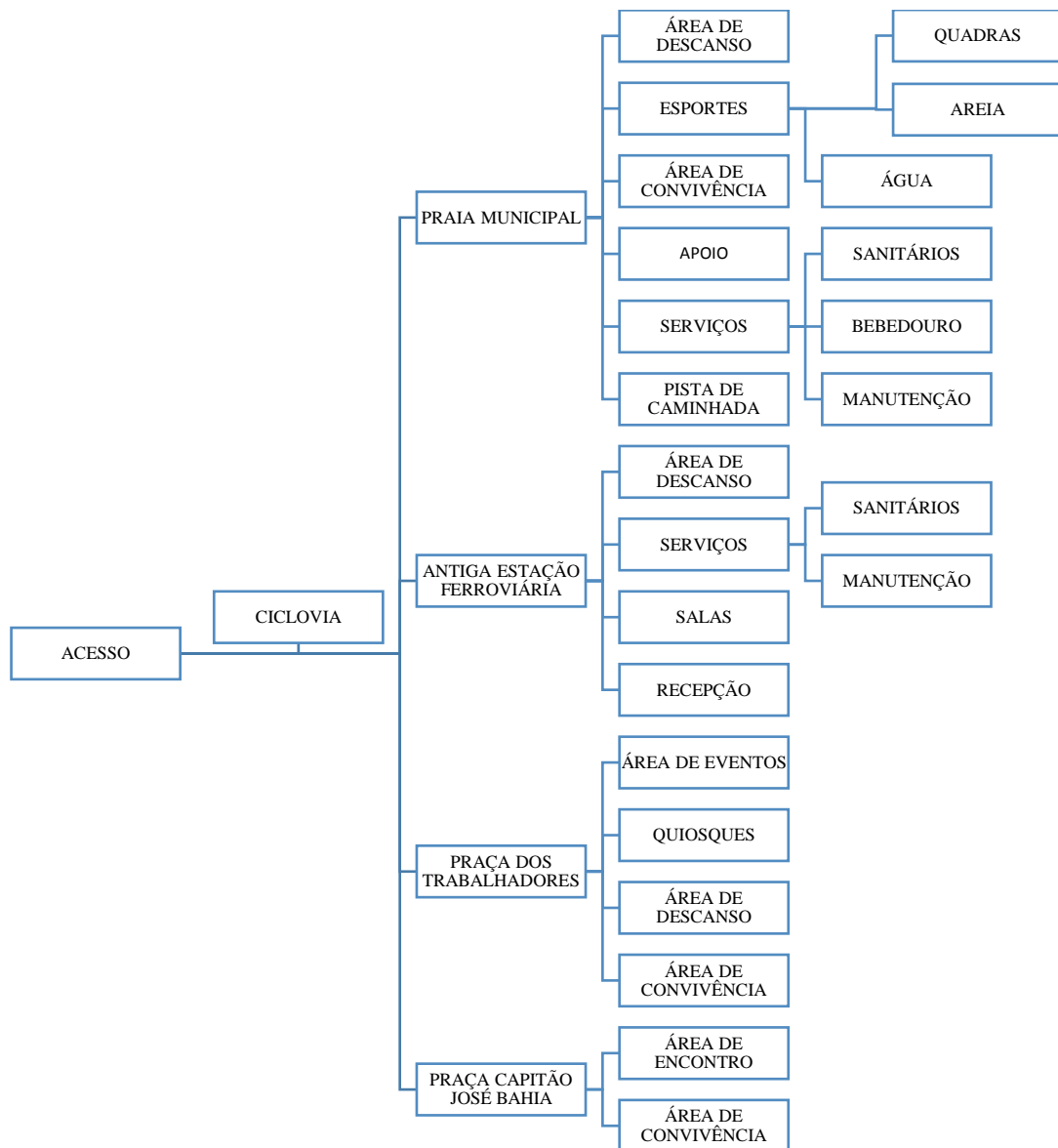
Local	Propostas	Local	Propostas	
Praia Municipal	Sanitários	Antiga Estação Ferroviária	Manter o uso e estrutura	
	Playground		Restaurar estrutura física	
	Área de convivência		Paisagismo	
	Esportes na areia		Caminhos	
	Esportes em quadra		Área de descanso	
	Esportes na água		Manutenção	
	Área de descanso		Ciclovía	
	Quiosques		Praça dos Trabalhadores	Paisagismo
	Caminhos			Área de eventos
	Apoio			Área de descanso
	Paisagismo	Área de convivência		
	Passarela	Caminhos		
	Manutenção	Ciclovía		
Praça Capitão José Bahia	Requalificar			
	Paisagismo			
	Caminhos			
	Área de encontro			
	Área de convivência			
	Ciclovía			

Fonte: Do autor, 2016.

6.2. Fluxograma

Com o programa de necessidades estabelecido, é possível estabelecer o fluxograma que dará sequência para a proposta projetual (FIG.55).

Figura 55 - Fluxograma



Fonte: Do autor. 2016.

6.3. Conceito

Para a proposição deste projeto, foi adotado como tema, como preceito conceitual, a água, sendo ela abordada de diferentes formas em cada uma das áreas de intervenção, porém de forma complementar, sendo na Estação Ferroviária o conceito “*água é renovação*”, na Praça Capitão José Bahia o conceito “*água é força*”, na Praça dos Trabalhadores o conceito “*água é vida*” e na Praia Municipal o conceito “*água é movimento*”.

6.3.1. Antiga Estação Ferroviária

“Assim como a água renova as esperanças de uma terra seca.

Assim como a água renova a beleza de quem se lava.

Assim como a água renova as forças de quem tem sede.

A água integra a arquitetura com a alma.”

Por se tratar de uma edificação tombada como patrimônio histórico e cultural de Lagoa da Prata-MG, não é permitido interferir drasticamente em sua estrutura nem em sua fachada, e não é permitido também a implantação de espécies arbustivas acima de dois metros de altura, sendo que qualquer projeto deve ser aprovado pelo órgão competente.

Portanto propõe-se uma intervenção na estrutura física, visando restaurá-la, e mantendo o mesmo uso atual de modo a não interferir na fachada (Ver. FIG.56 e FIG.57). Para isto, foram levantadas as patologias existentes, bem como o levantamento da materialidade de revestimento, para que os materiais a serem empregados não sejam os mesmos existentes, para que não se conforme como um falso histórico.

Figura 56 - Fachada da proposta da Estação Ferroviária



Fonte: Do autor. 2016.

Figura 57 - Fachada da proposta da Estação Ferroviária



Fonte: Do autor. 2016.

A divisão dos ambientes internos foram alterados, sendo necessário a implementação de um sanitário e uma copa, mantendo a área existente para auditório e promoção de cursos, além de incluir também uma área para exposição da história da cidade.

6.3.2. Praça Capitão José Bahia

*“O impacto e a força das água são como a vida,
onde apenas os mais fortes, persistentes e preparados perduram.”*

Propõe-se a reestruturação física do espaço referente à praça Capitão José Bahia, principalmente em se tratar do revestimento do piso, que está muito danificado, além de remover espécies arbóreas com caráter prejudicial para a arborização urbana (Ver. FIG.58 e FIG.59).

Figura 58 - Vista da proposta para a Praça Capitão José Bahia



Fonte: Do autor. 2016.

Figura 59 - Vista da proposta para a Praça Capitão José Bahia



Fonte: Do autor. 2016.

Busca-se também implementar novas espécies no local, juntamente com bancos vermelhos que serão replicados em todas as demais áreas de intervenção, sendo uma analogia ao sangue que conduz nutrientes e mantém o organismo, além de um monumento com três estruturas em bambu representando as ondas, que darão o partido arquitetônico do local, sendo a fonte do impacto descrito no conceito. E como complemento ao monumento e ao conceito não haverá nenhuma espécie de pequeno porte nem arbustiva, mantendo apenas espécies de médio e grande porte arbóreas.

6.3.3. Praça dos Trabalhadores

“Fundamental para a manutenção da vida

Essencial para a geração do ser.”

Propõe-se uma intervenção removendo algumas espécies arbóreas que eram prejudiciais para o urbanismo, e implementar novas, além de intervir nos caminhos e acesso tornando o espaço acessível a todos os públicos.

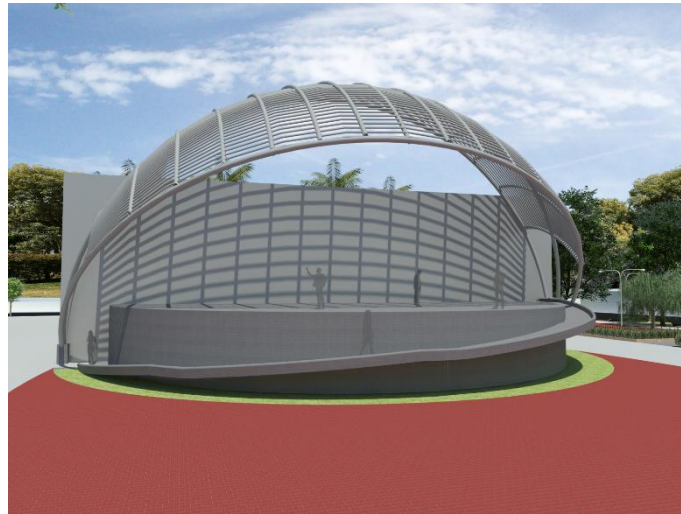
Propõe-se uma estrutura metálica usada para abrigar instalações complementares para os eventos que serão realizados na praça, sendo estas estruturas em duas alturas, uma com cobertura vazada e outra com cobertura preenchida. Os pilares serão cruzados uns com os outros como analogia ao DNA humano, agregando partido ao conceito local (Ver FIG.60). Além disto receberá um palco em concreto armado com uma estrutura em metalon para cobertura (Ver FIG.61) que será chumbado a uma parede que receberá, na face oposta ao palco, dois jardins verticais e um painel pintado com tinta hidrocromica, que quando molhada pela cascata, aparecerá a pintura, e quando seca, a mesma desaparece (Ver FIG.62).

Figura 60 - Proposta da estrutura metálica na Praça dos Trabalhadores



Fonte: Do autor. 2016.

Figura 61 - Proposta do palco para a Praça dos Trabalhadores



Fonte: Do autor. 2016.

Figura 62 - Proposta para o painel e os jardins verticais da Praça dos Trabalhadores



Fonte: Do autor. 2016.

E por fim, propõe-se uma passarela, que dará acesso ao painel e ao jardim vertical, sendo esta deslocada do chão, passando por baixo dela uma vegetação gramínea, representando uma ponte sobre as águas, dando partido ao conceito, tendo com guarda corpo estruturas tubulares em aço corten, representando a cana de açúcar, principal fonte de renda da cidade, criando um ambiente mais conexo com o monumento da Mulher Canaveeira existente no local.

6.3.4. Praia Municipal

“Circulação constante.

Determinante dos circuitos naturais.

Ciclo incessante.”

Propõe-se uma intervenção na Praia Municipal de modo a melhorar as estruturas físicas e circulação, para atender melhor a população e ao turista.

Foi implementado um anexo com quiosques e sanitários estrategicamente posicionados para melhor distribuir o fluxo do local (Ver FIG.63). Ainda haverá uma cobertura em treliça especial fazendo uma analogia ao voo das maritacas, sendo uma referência e ligação como o Parque Ecológico Francosco Assis Resende que existe dentro do complexo paisagístico da Praia.

Figura 63 - Proposta dos quiosques e da cobertura das maritacas na Praia



Fonte: Do autor. 2016.

Haverá ainda intervenção na área destinada ao esporte, onde serão praticados *stand-up paddle* na lagoa, *slack line*, além de esportes em quadras (Ver FIG.64). Possuirá também uma

central de apoio onde serão vendidos e alugados equipamentos esportivos para serem utilizados dentro do complexo da Praia (Ver FIG.65).

Figura 64 - Proposta da área destinada ao esporte na Praia



Fonte: Do autor. 2016.

Figura 65 - Proposta da área de apoio na Praia



Fonte: Do autor. 2016.

Propõe-se uma intervenção removendo algumas espécies arbóreas que eram prejudiciais para o urbanismo, e implementar novas, além de intervir nos caminhos e acesso tornando o espaço acessível a todos os públicos.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o desenvolvimento deste trabalho de conclusão de curso, foi possível compreender a complexidade de um projeto turístico, onde deve envolver turista, moradores locais, empreendedores e gestão pública, promovendo desenvolvimento a todos os envolvidos, respeitando as características do município, a natureza e a sociedade. Portanto, tal atividade deve ser explorada de forma consciente trazendo benefícios a todas as partes e promovendo o local como um atrativo turístico com um diferencial específico em relação às demais cidades que trabalham com tal recurso.

Um espaço público, onde a população possa utilizar para lazer, recreação ou para se encontrar com amigos e familiares, deve ser projetado e executado de modo a promover bem-estar social, econômico e ambiental. Se o objetivo do espaço, abranger ainda atender demanda turística, é preciso que o local seja mais atrativo e aconchegante. No caso em questão, da cidade de Lagoa da Prata-MG, um planejamento de intervenção urbana e requalificação paisagística e arquitetônica nos locais expostos no decorrer do trabalho, são suficientes para aprimorar o desenvolvimento turístico da cidade, que é pouco aproveitado. Se tratando de população, grande parte dos lagopratenses apoiam o turismo na cidade, porém é preciso um comprometimento de empreendedores e gestão pública.

Concordando com considerações de Santos (1980), a cidade de Lagoa da Prata-MG, tem sido construída e desenvolvida ao decorrer do tempo, com histórias lindas e marcantes que devem ser lembradas e repassadas a diante. Portanto um movimento turístico local, promoverá uma melhor interação entre pessoas e entre os próprios moradores, estimulando ainda mais a troca de conhecimento e de experiências.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, R. A. de; GUERRERO, A. L.; FIORI, S. R. **Geografia e Cartografia para o Turismo**. São Paulo, SP: IPSIS, 2007.

ÁREAS VERDES DAS CIDADES. **Parque Sabesp Cangaíba**. Disponível em: <http://www.areasverdesdascidades.com.br/2015/04/parque-sabesp-cangaiba.html>. Acesso em: 18 jan. 2016

BRASIL, Ministério do Turismo. **Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro: Economia do Turismo**. Brasília, DF, 2007.

_____. **Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro: Turismo e a Dimensão Ambiental**. Brasília, DF, 2007.

_____. **Promoção e apoio à comercialização**. Brasília, DF, 2007.

_____. **Segmentação do Turismo - Marcos conceituais**. Brasília, DF, 2006.

_____. **Turismo Acessível**. Brasília, DF, 2013.

_____. **Turismo Cultural: orientações básicas**. 3 ed. Brasília, DF, 2010.

_____. **Turismo de Sol e Praia: orientações básicas**. 1 ed. Brasília, DF, 2008.

_____. **Turismo no Brasil**. Brasília, DF, 2006.

BRASIL CIDADE. Disponível em: <<http://www.brasilcidade.com.br/?p=960>>. Acesso em: 03 jan. 2016.

CARVALHO, P. E. R. **Espécies Arbóreas Brasileiras Vol.2**. 1 ed. Colombo, PR: Embrapa Informação Tecnológica, 2006.

_____. **Espécies Arbóreas Brasileiras Vol.3**. 1 ed. Colombo, PR: Embrapa Informação Tecnológica, 2008.

_____. **Espécies Arbóreas Brasileiras Vol.1**. 1 ed. Colombo, PR: Embrapa Informação Tecnológica, 2003.

CHRISRYALL. **Birkenhead**. Disponível em: <<http://chrisryall.net/birkenhead/parkmap.gif>>. Acesso em: 16 jan. 2016.

CIDADE OLÍMPICA. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. **Parque Madureira**. 2012. Disponível em: <<http://www.cidadeolimpica.com.br/parque-madureira/>>. Acesso em: 18 jan. 2016.

DUARTE, F.; CZAJKOWSKI, S. **Marketing Urbano: Reflexões Éticas sobre a Mercantilização da Cidade ou Alternativa de Desenvolvimento**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, RJ: v.41, p.273-282, 2007.

ESTAÇÃO DAS DOCAS. **Espaço**. Disponível em: <<http://www.estacaodasdocas.com.br/pagina/espaco/>>. Acesso em 03 jan. 2016

FALCÓN, A. **Espacios verdes para una ciudad sostenible – Planificación, proyecto, mantenimiento y gestión**. 1 ed. Barcelona: Gustavo Gil, 2007.

FERREIRA, V. H. M. **Teoria Geral do Turismo**. 2 ed. Palhoça, SC: Unisul Virtual, 2007.

FLORES E FOLHAGENS. **Plantas por categoria**. Disponível em: <<http://www.floresefolhagens.com.br/plantas-por-categorias/>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

GALERIA DA ARQUITETURA. **Projeto**. Parque Madureira. Disponível em: http://www.galeriadaarquitectura.com.br/projeto/ruy-rezende-arquitetura_/parque-madureira/842. Acesso em: 18 jan. 2016.

IBGE, **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. 2010. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=313720&search=minas-gerais|lagoa-da-prata>>. Acesso em 10 jan 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE FLORESTAS. **IBFlorestas**. Disponível em: <<http://www.ibflorestas.org.br>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

INVINO VIAJAS. **Mercado ver o peso Belém do Pará**. Disponível em: <<http://invinoviajas.blogspot.com.br/2013/09/mercado-ver-o-peso-belem-do-para-o.html>> Acesso em 03 jan. 2016.

JARDINEIRO. **Listão de plantas**. Disponível em: <<http://www.jardineiro.net/listao-de-plantas>> Acesso em: 24 mar. 2016.

JAYME, J. G.; TREVISA, E. **Intervenções urbanas, usos e ocupações de espaços na região central de Belo Horizonte**. Civitas, Porto Alegre, RS: v.12, n.2, p.359-377, mai./ago. 2012.

JÚNIOR, J. O. A.; SELBACH, J. F. **Mobilidade Urbana em São Luís**. São Luís, MA: EDUFMA, 2009.

LAGOA DA PRATA, **Personalidades do Passado**. Disponível em: <http://www.lagoadaprata.net.br/index2.php?pg=../cidade/personalidades/person_passado> Acesso em: 03 jan. 2016.

LORENZI, H. **Árvores Brasileiras: Manual de identificação e cultivo de plantas arbóreas nativas do Brasil Vol.1.** 5 ed. Nova Odessa, SP: Instituto Plantarum, 2008.

_____. **Árvores Brasileiras: Manual de identificação e cultivo de plantas arbóreas nativas do Brasil Vol.2.** 2 ed. Nova Odessa, SP: Instituto Plantarum, 2002.

_____. **Árvores Brasileiras: Manual de identificação e cultivo de plantas arbóreas nativas do Brasil Vol.3.** 1 ed. Nova Odessa, SP: Instituto Plantarum, 2009.

LOUZAS, R. **Governo de São Paulo anuncia a criação do Parque Sabesp Cangaíba.** 14 nov. 2013. Disponível em: <<http://piniweb.pini.com.br/construcao/Infraestrutura/governo-de-sao-paulo-anuncia-criacao-do-parque-sabesp-cangaiba-301375-1.aspx>>. Acesso em: 18 jan. 2016.

MAGALHÃES, C.F. **Diretrizes para o turismo sustentável em municípios.** 1 ed. São Paulo, SP: Roca, 2002.

MEDEIROS, K. O. A. **As Praças públicas.** O Diário de Barretos. Barretos, SP: 21 jan. 2011.

MENDES, A. **História de Lagoa da Prata.** 3 ed. Lagoa da Prata, MG: ACADELP, 2003.

MENDONÇA, E.M. S. **Apropriação do espaço público: alguns conceitos.** Estudos e Pesquisas em Psicologia UERJ. Rio de Janeiro, RJ: v.7, n.2, p.296-306, ago. 2007.

MONOLITO. São Paulo, SP: Monolito, v.16, ago./set. 2013.

MOURA, R. O Turismo no Projeto de Intercionalização da Imagem de Curitiba. **Turismo – Visão e Ação.** Itajaí, SC, v.3, n.3, p. 341-357, set./dez. 2007.

MUSEU NACIONAL UFRJ. **Horto Botânico.** Disponível em: <<http://www.museunacional.ufrj.br/hortobotanico/index.htm>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

MYNAKI, J.; LEITE, E.; CÉSAR, P. de A. B.; STIGLIANO, B. V. **Cultura e Turismo.** São Paulo, SP: IPSIS, 2007.

NEEDHAM, N.; BENFIELD, S. B. **Passaporte para o futuro.** São Paulo, SP: IPSIS, 2007.

OLIVEIRA, D. A. de; SAFFRAN, L. **Laudo de estado de conservação – Município de Lagoa da Prata / MG.** Belo Horizonte, MG: ICMS Cultural, 2010.

_____. **Dossiê de Tombamento Estação Ferroviária de Lagoa da Prata – Complementação do Dossiê de Tombamento da Praia Municipal.** Belo Horizonte, MG: ICMS Cultural, 2012.

OLIVEIRA, A. M. B. de. **A Praça do Trabalhador: proposta de intervenção e requalificação do espaço urbano**. Formiga, MG: UNIFOR, 2014.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO. **Código de ética mundial do turismo**. Santiago, Chile, 1999.

_____. 2001. Disponível em: < <http://www2.unwto.org>>. Acesso em: 30 dez 2015.

PINI WEB. **Infraestrutura**. Governo de São Paulo anuncia criação do parque Sabesp Cangaíba. Disponível em: <http://piniweb.pini.com.br/construcao/Infraestrutura/governo-de-sao-paulo-anuncia-criacao-do-parque-sabesp-cangaiba-301375-1.aspx>. Acesso em: 18 jan. 2016.

POR TODOS OS LADOS. **Estação das docas**. Disponível em: <https://portodososlados.wordpress.com/2011/06/13/estacao-das-docas/>. Acesso em: 03 jan. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGOA DA PRATA; Secretaria Municipal do Meio Ambiente. **Parque Ecológico Francisco de Assis Rezende**. Lagoa da Prata, MG: 2005.

_____. **Dossiê de Tombamento Praia Municipal**. Lagoa da Prata, MG: Paginar, 2008.

_____. **Laudo de Estado de Conservação**. Lagoa da Prata, MG: ICMS Cultural, 2009.

PUJATTI, L.; DIAS, M. A.; PADILHA, G. A. de T.; CONSANI, M. A. **Finanças, Administração e Tecnologias para o Turismo**. São Paulo, SP: IPSIS, 2007.

REGULES, M. P. P.; CAVALCANTI, P. A. B.; TIBÉRIO, W.; SILVA, V. C. **Ética, Meio Ambiente e Cidadania para o Turismo**. São Paulo, SP: IPSIS, 2007.

ROCHA, S.; **Lagoa da Prata: retiro do Pântano**. 1 ed. Belo Horizonte, MG: O Lutador, 1999.

SANTOS, C. dos; **40 anos de Lagoa da Prata**. Lagoa da Prata, MG: Clínica Nossa Senhora de Guadalupe, 1980.

SÃO PAULO. **SPNotícias**. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia2.php?id=240094>. Acesso em: 18 jan. 2016.

SIRKIS. **Notícia**. Disponível em: <http://www2.sirkis.com.br/noticia.kmf?noticia=13055777&canal=257>). Acesso em: 18 jan. 2016.

TEIXEIRA, V. M. de L.; **A Cidade e a Lagoa: Memória e Identidade Urbana em Araruama**. Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 2006.

TOWER HAMLETS ARTS. **Victoria Park**. Disponível em: <<http://www.towerhamletsarts.org.uk/attachments/96/VictoriaPark.jpg>> Acesso em: 16 jan. 2016.

TRIGO, J. G. G.; ALMEIDA, R. A. de; LEITE, E.; MALCHER, M. A. **Aprendiz de Lazer e Turismo**. São Paulo, SP: IPSIS, 2007.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. 2 ed. Barueri, SP: Manoele, 2009.

VAZ, V. A.; CAMPOS, A. de F. C.; RIBEIRO, R. C. R.; FREITAS, R. G. S. **Manual de normatização de trabalhos acadêmicos**. 5 ed. Formiga, MG: UNIFOR-MG, 2014.

VIGLIECCA E ASSOCIADOS. Projects. **Rio Claro – Pátios Ferroviários**. Disponível em: <<http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/rio-claro-railway-area#memorial>>. Acesso em: 16 jan. 2016.

Anexo A – Questionário a ser aplicado junto a população.

- Sexo: () Masculino () Feminino
- Idade: () Menos de 18 anos () 18-25 anos () 25-40 anos () 40-60 anos () Mais de 60 anos
- Profissão: _____
- Escolaridade: () Incompleto () Ensino Fundamental () Ensino Médio () Ensino Superior
- O que é turismo para você: _____

-
- Já fez alguma viagem que considere turística? () Sim () Não
 - Gostaria que a atividade turística fosse explorada em seu município? () Sim () Não
 - Conhece os efeitos positivos e negativos do turismo? () Sim () Não

Quais: _____

-
- Você gostaria de participar de alguma atividade ligada ao turismo? () Sim () Não

Qual: _____

- Você identifica em seu município algum evento ou festa que seja importante? () Sim () Não

Qual: _____

- Na sua opinião existe produção de artesanato no município? () Sim () Não

Qual: _____

- Esta produção poderá atrair turista? () Sim () Não

- O seu município tem potencial suficiente para atrair turista? () Sim () Não

- Quais locais você considera bonito em seu município? _____

-
- Entre estes locais, quais são os mais frequentados por você e sua família?

- Os locais que você indicou se apresentam conservados? ()Sim ()Um pouco ()Não
- Você se importaria de dividir estes locais com visitantes? ()Sim ()Não
- Se importaria se estes locais sofressem descaracterização ou vandalismo? ()Sim ()Não
- Dentre os locais que você considera bonito, quais os mais atrativos?

- Na sua opinião, estes locais podem constituir um roteiro turístico, representando a importância histórica ou a beleza natural de seu município? ()Sim ()Não
- Você seria capaz de zelar pela preservação dos atrativos turísticos? ()Sim ()Não
- Tem alguma sugestão a fazer para o desenvolvimento turístico do município? ()Sim ()Não

Qual: _____

Fonte: Magalhães, 2002.

Anexo B - Levantamento das características gerais do município

- Localização e limites;
- Quadro natural;
- Aspecto histórico e administração geral;
 - Histórico;
 - Organização política e social;
 - Instituições ligadas ao setor turístico.
- Aspectos socioeconômicos;
 - Sociais;
 - Demográficos: origem/evolução, estrutura atual (por sexo e idade), distribuição urbana/rural;
 - Condições de vida: grau de urbanização, educação, ocupação (emprego).
 - Econômico;
 - Setores de produção, agricultura, pecuária, pesca, indústria, comércios e serviços.
 - Impostos;
 - Ocupação e uso do solo urbano e rural;
 - Legislação: zoneamento urbano, proteção ambiental (em vigor ou em projeto), proteção à fauna e flora, legislação turística;
 - Infraestrutura básica (instalada e prevista);
 - De acessos: distância (a partir de polos econômicos regionais e núcleos emissores), transporte (terrestre, aéreo, fluvial), rodovias, aeroportos, ferrovias, hidrovias;
 - Urbana: abastecimento de água (% da população atendida), rede de esgoto (extensão / % da população atendida / tratamento), limpeza pública, energia elétrica (% da população atendida), transporte urbano,

abastecimento de gênero (locais / externo / importados) circulação interna (traçado / ruas / mapas);

- Equipamentos e serviços de saúde, de comunicação, de segurança, estabelecimento de crédito e câmbio.
 - Planejamento: Plano Diretos (diretrizes, fase atual e previsão).
- Detalhamento de acessos utilizados;
- Descrição das atividades.

Fonte: Magalhães, 2002.

Anexo C – Dossiê de Tombamento da Praia Municipal.

	DOSSIÊ DE TOMBAMENTO E LAUDO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO MUNICÍPIO DE LAGOA DA PRATA / MG
---	--

LAUDO TÉCNICO DE ESTADO DE CONSERVAÇÃO

BEM TOMBADO EM: 02 de Abril de 2007	DOSSIE ENVIADO AO IEPHA EM: 2007 exercício 2008
LOCALIZAÇÃO: Rua Rômulo Amorim 05	DATA: Abril de 2007
CIDADE: Lagoa da Prata	SEDE: X DISTRITO:
HÁ OBRA DE RESTAURAÇÃO EM ANDAMENTO? SIM X NÃO	
HÁ PROJETO APROVADO POR LEI DE INCENTIVO À CULTURA? SIM X NÃO	
EM CASO POSITIVO: LEI FEDERAL LEI ESTADUAL OUTRA	
RESPONSÁVEL TÉCNICO: Cinthia de Toledo Soares	CREA: 68565/D-MG
NOME DO LOGRADOURO PÚBLICO: Rua Rômulo Amorim 05	

Fonte: Prefeitura Municipal de Lagoa da Prata, 2008.

Anexo D – Dossiê de Tombamento da Estação Ferroviária.

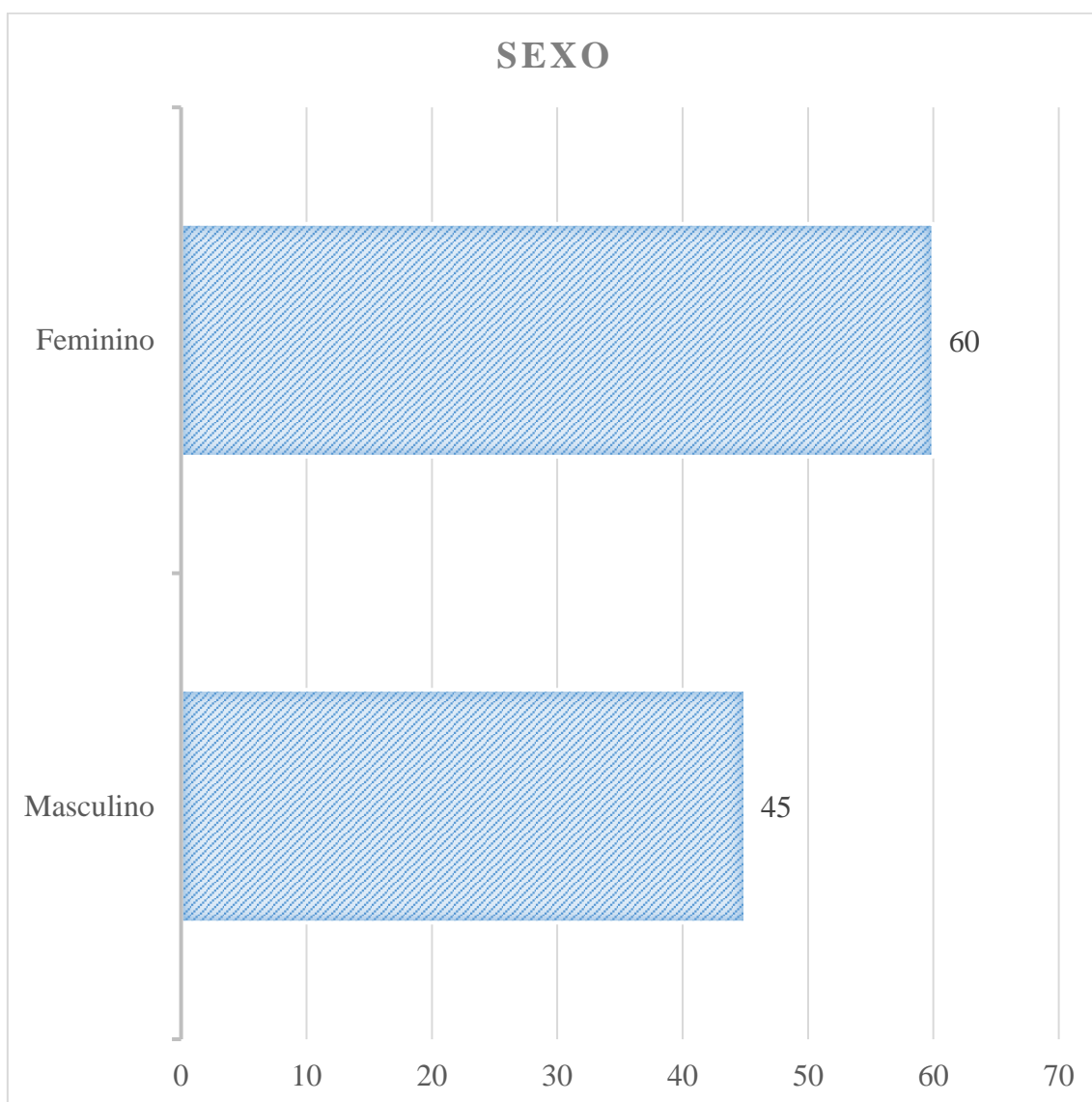
LAUDO TÉCNICO DE ESTADO DE CONSERVAÇÃO ESTRUTURAS ARQUITETÔNICAS E URBANÍSTICAS (BI)		EX. 2012
Prefeitura de Lagoa da Prata – MG		Estação Ferroviária
Identificação do Bem	Estação Ferroviária de Lagoa da Prata	
Município	Sede	
Distrito	Sede Área Urbana	
Endereço	Rua dos Ferroviários s/n	
Data Tombamento	-	
Data Dossiê Enviado ao IEPHA	Janeiro 2010	
Obras de Restauração em Andamento	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO	
Projeto Aprovado Lei de Incentivo à Cultura	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO	
	Em caso positivo: <input type="checkbox"/> Lei Federal <input type="checkbox"/> Lei Estadual <input type="checkbox"/> Outra	
Responsável Técnico	Edilson Borges de Barros Filho Arquiteto e Urbanista CREA 122.767/LP	
Documentação Fotográfica	Fotografia digital, Máquina Olympus X-750 - 6.0 megapixels.	
Fotógrafa Data	Edilson Borges de B. Filho dezembro 2010	

Fonte: Oliveira e Saffran, 2008.

APÊNDICES

Aplicadas perguntas informalmente a 105 moradores de Lagoa da Prata-MG, foi possível obter informações que auxiliam no desenvolvimento da proposição projetual, atendendo a demanda da população. Primeiramente, expõe-se a caracterização da população em relação ao sexo (VER APÊNDICE A).

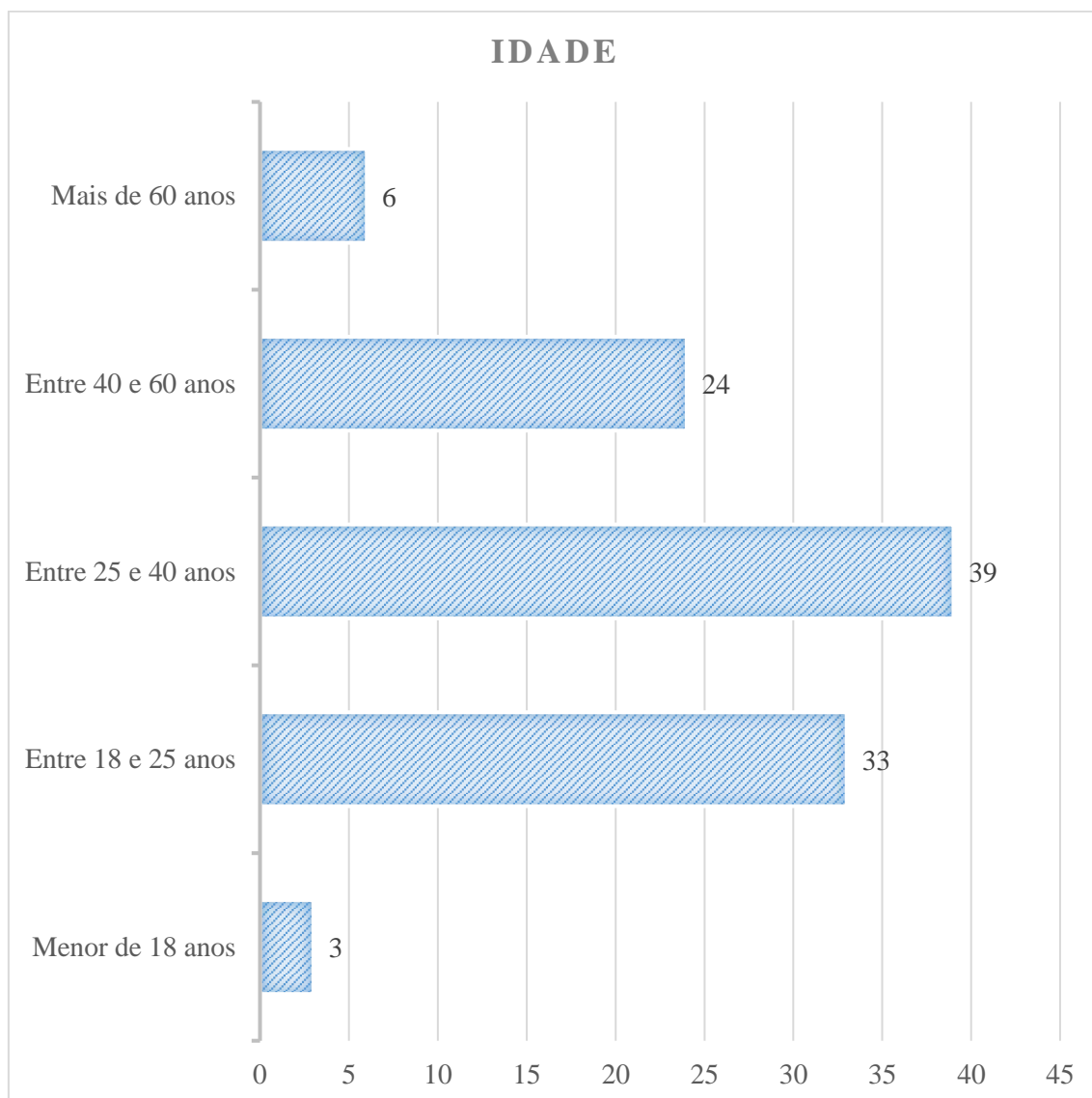
Apêndice A – Sexo



Fonte: Do autor. 2016.

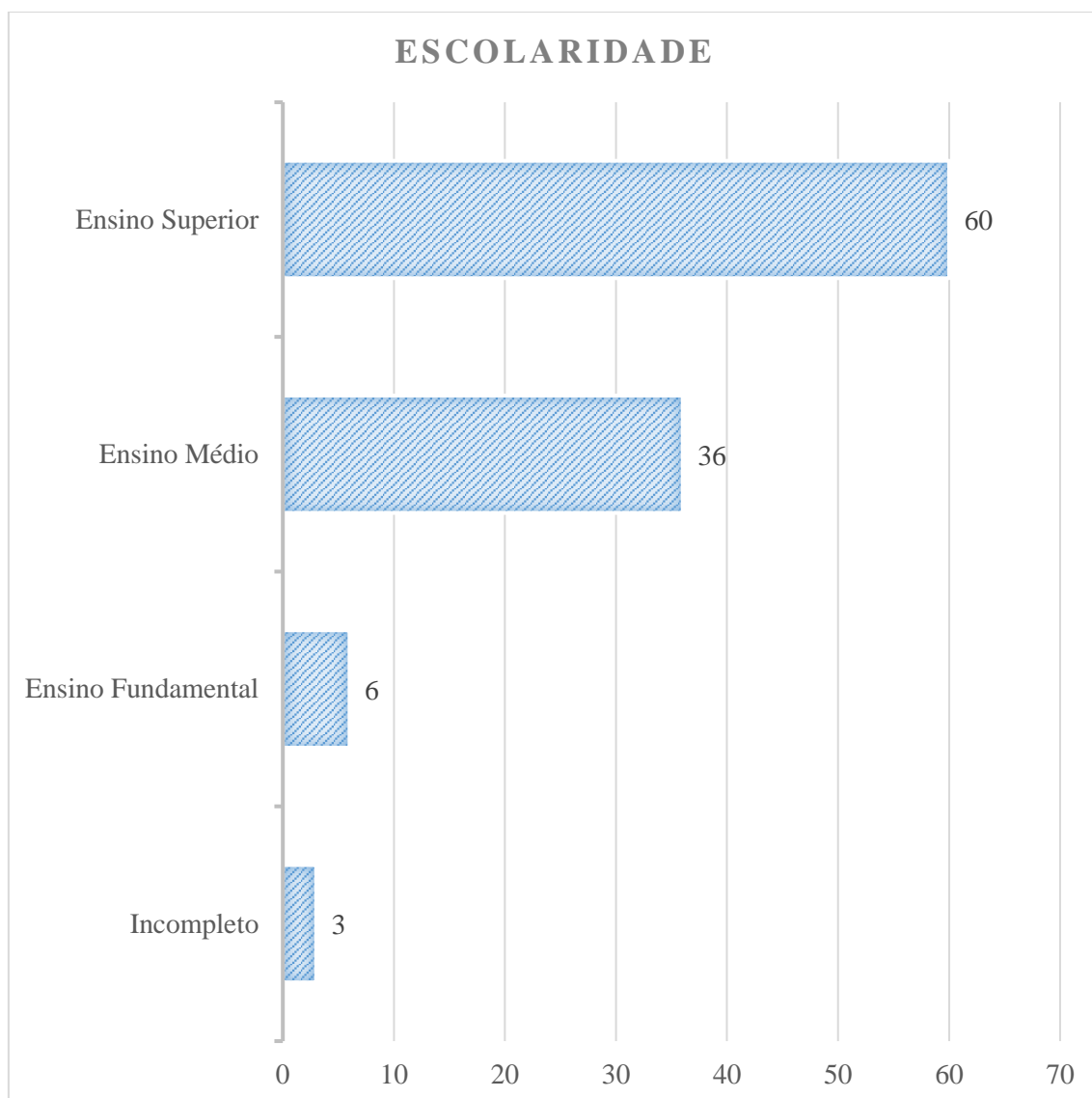
Em seguida, caracteriza-se a população por idade, sendo que a maioria estão entre 18 e 40 anos de idade, 68% deles (VER APÊNDICE B).

Apêndice B – Idade



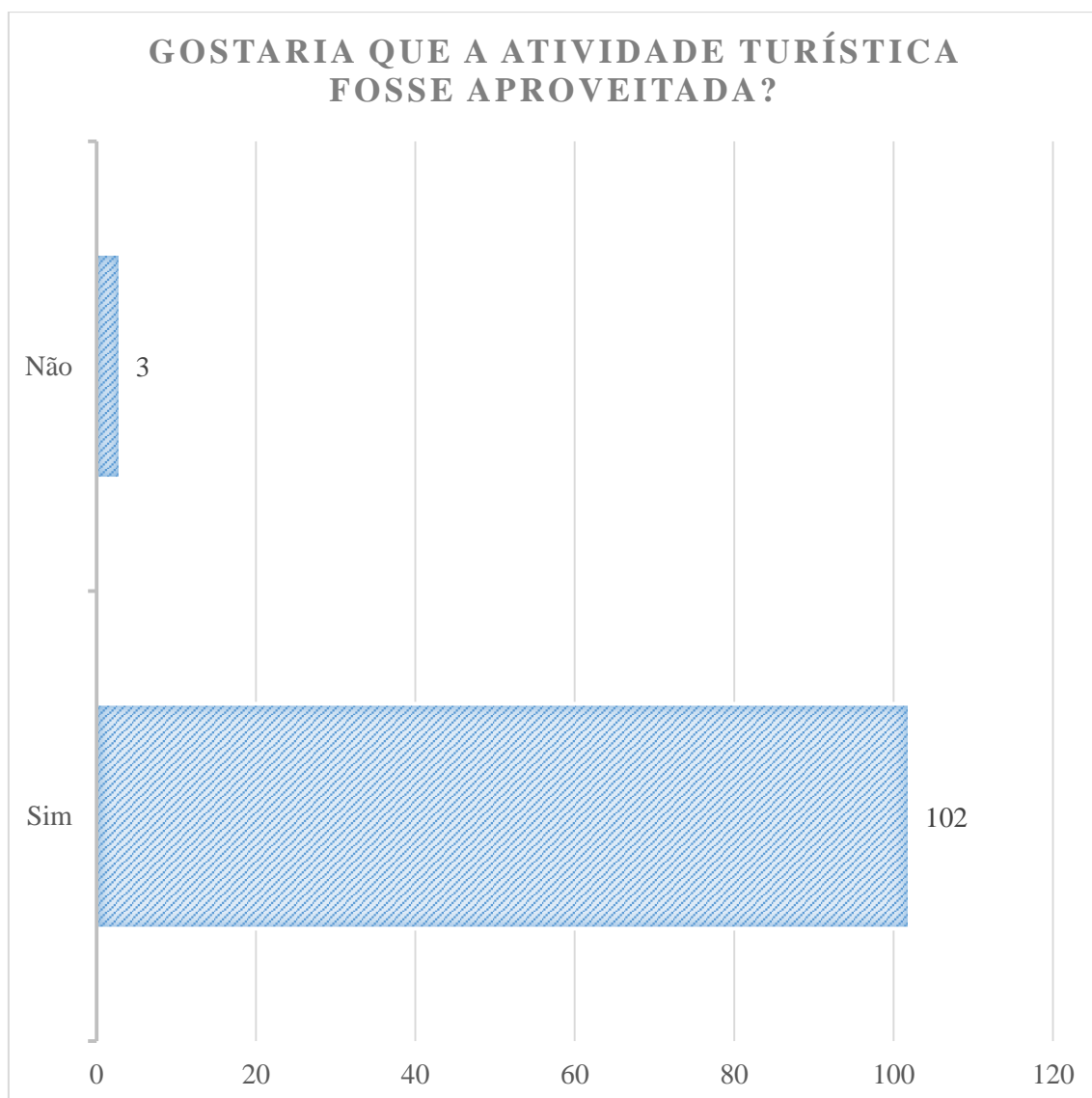
Fonte: Do autor. 2016.

Foi considerado também a escolaridade, sendo este quesito, importante para auxiliar na detecção do conhecimento da pessoa na área do turismo, onde a maioria possui ensino superior em curso ou completo (VER APÊNDICE C).

Apêndice C – Escolaridade

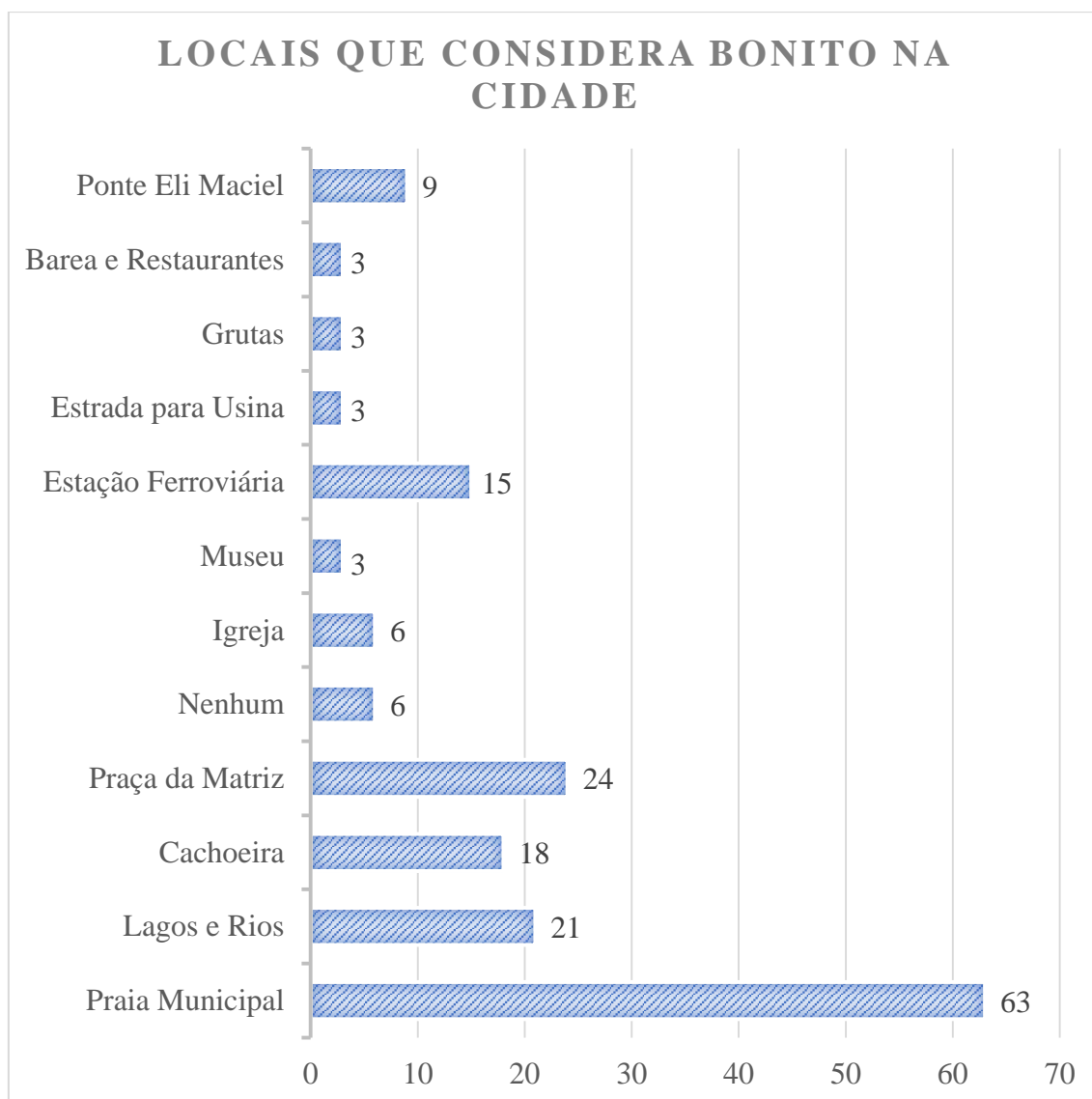
Fonte: Do autor. 2016.

A grande maioria concorda com a ideia de que a cidade de Lagoa da Prata-MG possui atrativo turístico suficiente para ser explorado e estão gostariam que esta atividade fosse aproveitada para gerar rendas e desenvolvimento local (VER APÊNDICE D).

Apêndice D – Opinião sobre a atividade turística no município

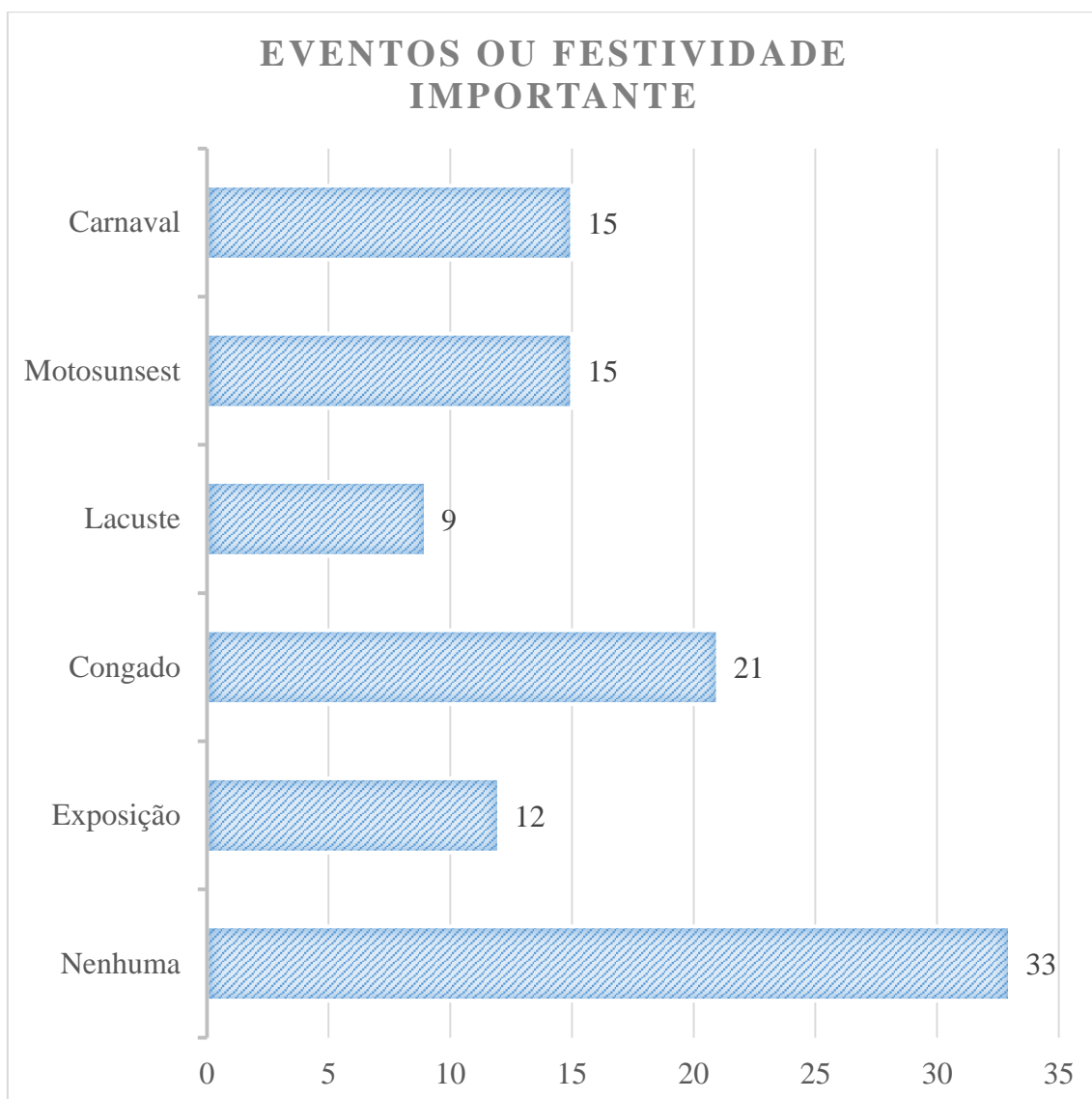
Fonte: Do autor. 2016.

Relacionado aos locais que os moradores consideram bonitos na cidade, a Praia Municipal é a mais lembrada e valorizada, seguida pela Praça da Matriz, pelas belezas naturais de lagos, rios e cachoeiras. Neste quesito, o indivíduo abordado estava livre para escolher quantos locais julgasse necessário e atrativo, não se limitando a apenas um (VER APÊNDICE E).

Apêndice E – Locais de Lagoa da Prata que consideram bonitos

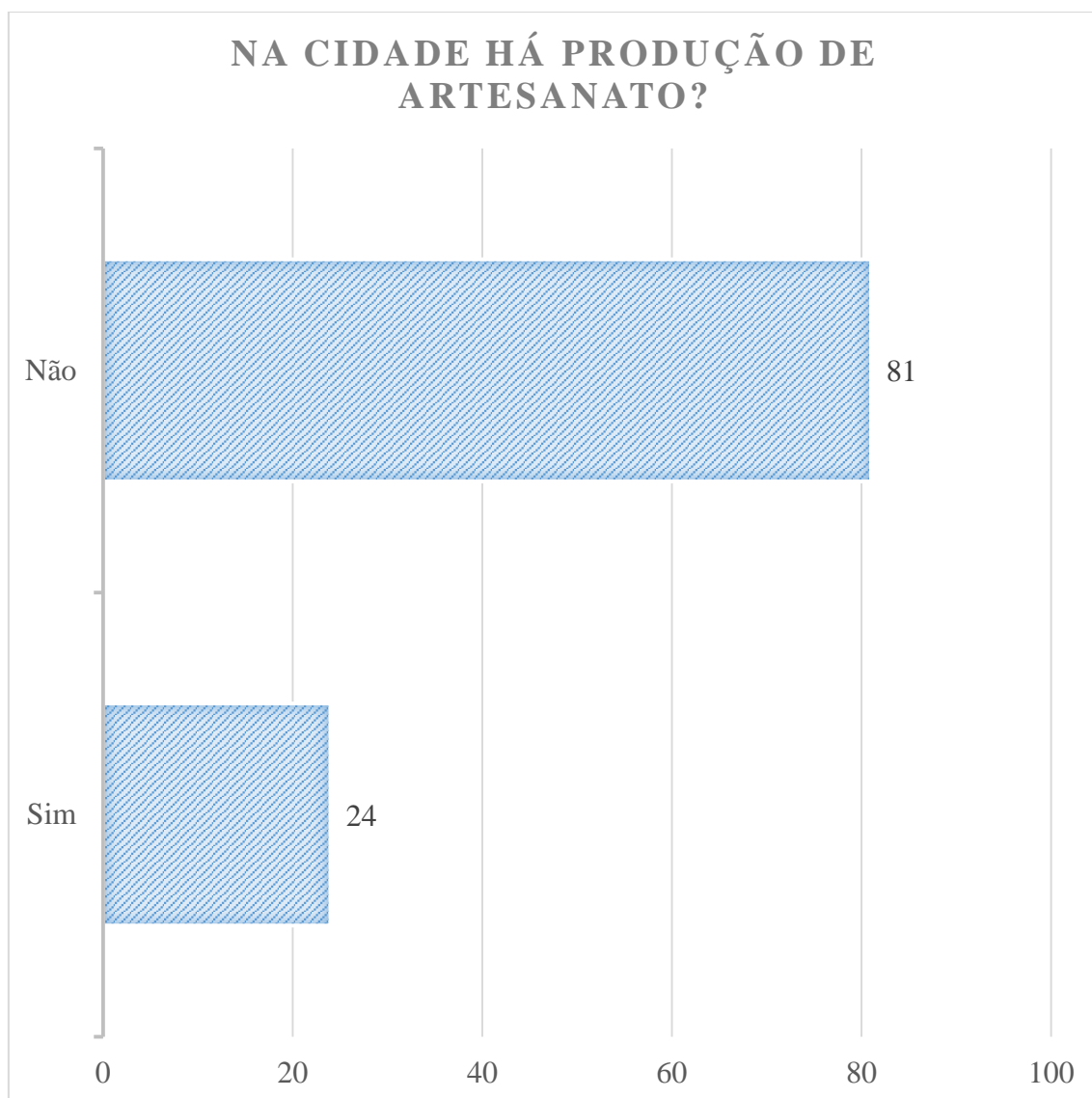
Fonte: Do autor. 2016.

Em relação aos eventos locais, a maior parte da população analisada, não consideraram nenhuma atividade importante na cidade, sendo seguida por eventos do tipo congado, festividades de carnaval e exposições temporárias como o MotoSunsest (VER APÊNDICE F).

Apêndice F – Eventos em Lagoa da Prata que consideram importantes

Fonte: Do autor. 2016.

E, por fim, não identificaram uma produção de artesanato significativa na cidade, capaz de atrair o turista, porém reconhecem a existência de artesãos locais. Justifica-se este resultado, devido a pouca valorização artística lagopratense em relação aos produtos industrializados disponíveis no mercado (VER APÊNDICE G).

Apêndice G – Opinião em relação à produção de artesanato

Fonte: Do autor. 2016.