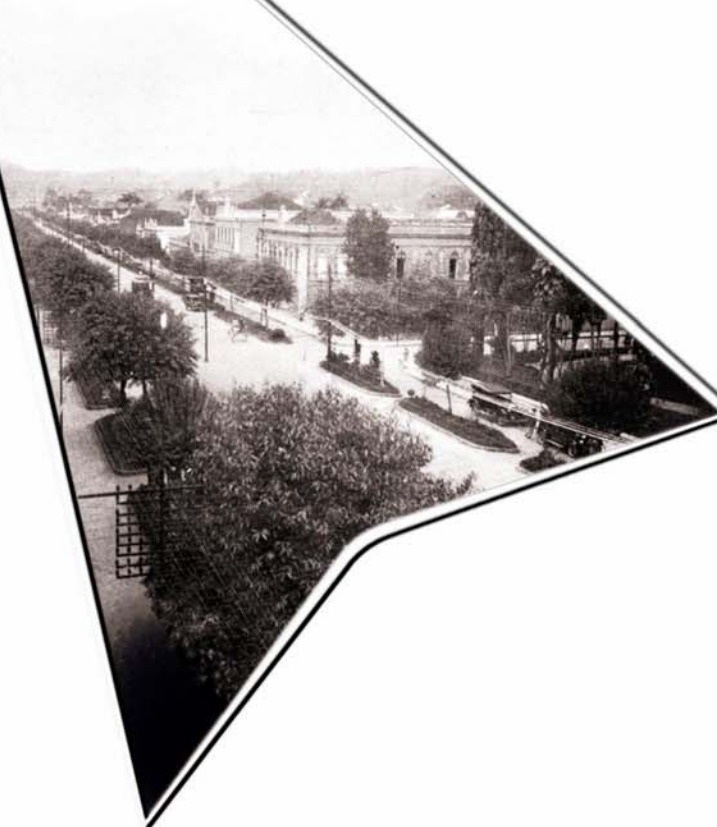


DE CIDADE À CENTRALIDADE

A formação dos centros e o processo de descentralização nas cidades de médio porte

Estudo de caso: Juiz de Fora

Patrícia Thomé Junqueira



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

DE CIDADE À CENTRALIDADE:
A formação dos centros e o processo de descentralização
nas cidades de médio porte.
Estudo de caso: Juiz de Fora

Patrícia Thomé Junqueira

Dissertação apresentada ao Curso
de Pós-Graduação em Urbanismo
como requisito para obtenção do
grau de mestre em Urbanismo.

Rio de Janeiro
2006

DE CIDADE À CENTRALIDADE:
A formação dos centros e o processo de descentralização
nas cidades de médio porte
Estudo de caso: Juiz de Fora

Patrícia Thomé Junqueira

Dissertação submetida ao Curso de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de mestre em Urbanismo.

Aprovada por:

Prof^a. Dr^a Sonia Hilf Shulz
(Orientadora)
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof^a. Dr^a Lilian Fessler Vaz
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof. Dr Julio Cesar Ribeiro Sampaio
(Examinador Externo)
Universidade Federal de Juiz de Fora

DEDICATÓRIA

A minha família

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a todos que me ajudaram durante o período de elaboração desta dissertação. Primeiramente à minha família: aos meus pais Eliane e Ricardo e ao meu irmão Rodrigo, que sempre me incentivaram. À minha tia Eline, seu marido Sandro, à Isabela e, mais recentemente, à Mariana, por me acolherem em sua casa, me oferecendo um lugar onde morar durante o período de créditos do curso de mestrado e mesmo após este. À minha avó, sempre presente. Aos demais familiares agradeço o apoio e o incentivo.

Também devo muito aos amigos que me deram força durante todo esse percurso, me emprestando livros, dando opiniões, ou simplesmente, proporcionando bons momentos de distração. Especialmente aos meus companheiros do mestrado, sem vocês não seria mesma coisa, com certeza.

Aos professores que orientaram minhas idéias, às vezes um tanto confusas, principalmente minha orientadora Sonia Shulz. À Lílian Vaz pela ajuda com a formação da bibliografia e por aceitar participar da banca. Ao amigo Julio Sampaio, que muito me ajudou, não apenas nesta dissertação. E à minha orientadora da graduação Julieta, sempre pronta a oferecer uma palavra de incentivo e conhecimento.

Ao amigo Roberto Dilly sempre disposto a oferecer auxílio, bibliografia, idéias, etc.

Ao Wallace, que agüentou todo meu stress e minhas dúvidas, com paciência e compreensão.

Enfim, agradeço a todos que me ajudaram direta ou indiretamente e, mesmo não mencionados, podem ter certeza de que foram muito importantes.

RESUMO

JUNQUEIRA, Patrícia Thomé. **De Cidade à Centralidade**: A formação dos centros e o processo de descentralização nas cidades de médio porte, o caso de Juiz de Fora.

Orientadora: Prof^a. Dr^a Sonia Hilf Shulz

Esta dissertação pretende, através do estudo da formação dos centros e do processo de descentralização ocorrido nas metrópoles, analisar se este fenômeno também pode ser observado nas cidades de porte médio. A cidade de Juiz de Fora foi utilizada como estudo de caso e, através de sua história e do levantamento de alguns dados, foi possível dar uma resposta à pergunta inicial desta pesquisa: “as cidades médias também sofrem as influências do processo de descentralização?”.

ABSTRACT

JUNQUEIRA, Patrícia Thomé. **From City to Centrality:** The city center's formation and the decentralization process in medium-sized cities. The case of Juiz de Fora.

Tutor: Prof^a. Dr^a Sonia Hilf Shulz

The present work intends to analyse if the city centre's formation can be observed in medium-sized cities, through the study of such phenomenon in the metropolises. The city of Juiz de Fora (MG, Brazil) was used as a case study and through its history and the compilation of some data it was possible to answer the starting question of this work: "are the medium-sized cities also under the influence of the decentralization process?".

J95 Junqueira, Patrícia Thomé,
De cidade à centralidade: a formação dos centros e o processo de descentralização nas cidades de médio porte: estudo de caso: Juiz de Fora / Patrícia Thomé Junqueira. - Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2006. 106f.: il.; 30 cm.

Orientador: Sonia Hilf Shulz..

Dissertação(Mestrado) – UFRJ/ PROURB/ Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2006.

Referências bibliográficas: f.102-6.

1. Urbanismo. 2. Cidades e vilas. 3. Cidades - Urbanismo. I. Shulz, Sonia Hilf. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD 711.4

SUMÁRIO

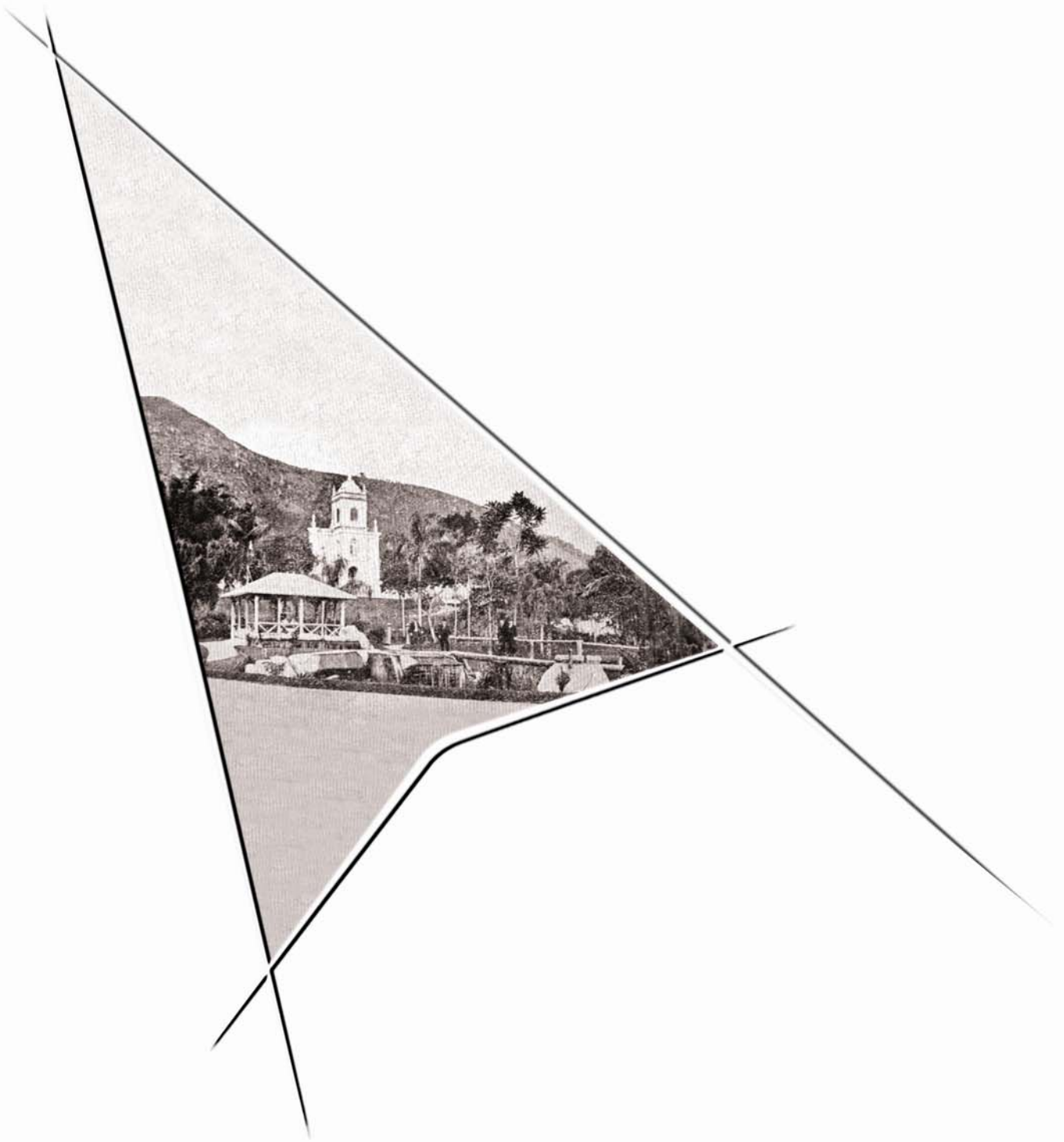
LISTA DE FIGURAS	02
INTRODUÇÃO	04
CAPÍTULO 1: A CIDADE E A CENTRALIDADE	10
1.1- A Estrutura da Cidade.....	11
1.2- A Formação dos Centros Urbanos	21
1.3- A Formação das Áreas Centrais nas Cidades Brasileiras	24
1.4- O Processo de Descentralização	26
1.5- Subcentros e Centros Secundários	30
1.6- Intervenções em Centros Urbanos	31
CAPÍTULO 2: A FORMAÇÃO DO CENTRO DE JUIZ DE FORA	40
2.1- Do Caminho Novo a Santo Antônio do Paraibuna (... a 1850)	41
2.2- De Vila de Santo Antônio do Paraibuna a Cidade do Paraibuna (de 1850 a 1865).....	45
2.3- Cidade de Juiz de Fora (de 1865 a 1900)	54
2.4- Século XX	64
CAPÍTULO 3: AS CONDIÇÕES ATUAIS DE JUIZ DE FORA	68
3.1- O Traçado Urbano de Juiz de Fora	69
3.1.1- A Classificação dos Traçados Urbanos	76
3.2- As Passagens	84
3.3- Os Planos de Desenvolvimento de Juiz de Fora.....	88
3.4- O Processo de Descentralização em Juiz de Fora	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS	98
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	102
ANEXO 1 : GLOSSÁRIO DE LOGRADOUROS	107
ANEXO 2: MAPA ATUAL ÁREA CENTRAL DE JUIZ DE FORA	108

LISTA DE FIGURAS

Figura 01- Delimitação do centro de Juiz de Fora. Fonte: Patrícia Junqueira.....	08
Figura 02- Esquema de segregação residencial de Kohl. Fonte: Corrêa, 2004, p.67.....	15
Figura 03- Esquema de segregação residencial de Burgess. Fonte: Corrêa, 2004, p.67....	17
Figura 04- Esquema de segregação residencial de Hoyt. Fonte: Corrêa, 2004, p.67.....	18
Figura 05- Esquema de segregação de algumas metrópoles brasileiras. Fonte: Villaça, 2001,p.115.....	20
Figura 06- Planta da Estrada Nova do Paraibuna. Fonte: Lessa, 1985, p.35	44
Figura 07- Trecho da Rodovia União e Indústria. Fonte: Giroletti, 1988, p.33.....	46
Figura 08- Simulação do mapa de 1853. Fonte: Patrícia Junqueira.....	48
Figura 09- Mapa de Juiz de Fora desenhado por Halfeld por volta de 1853. Fonte: Acervo Museu Teuto-Brasileiro William Dilly.....	49
Figura 10- Colônia D. Pedro II no final do século XIX. Fonte: Giroletti, 1988,p.60.....	51
Figura 11- Castelinho, residência de Mariano Procópio, atual Museu Mariano Procópio. Foto de 1861. Fonte: site Museu Mariano Procópio	51
Figura 12- Plano de Gustavo Dodt para Juiz de Fora em 1860. Fonte: Stehling, 1979.....	53
Figura 13- Estação de Mariano Procópio. Fonte: Fazolatto, 2001.....	54
Figura 14- Estação Central. Fonte: Fazolatto, 2001.....	55
Figura 15- Fórum e Palácio da Câmara Municipal. Fonte: Fazolatto, 2001.....	56
Figura 16- Mapa com as ruas que funcionavam em Juiz de Fora em 1877. Fonte: autora....	57
Figura 17- Cadeia e quartel da polícia construídos em 1882. Fonte: Fazolatto, 2001.....	58
Figura 18- Rua São João. Fonte: Fazolatto, 2001.....	58
Figura 19- Simulação da planta de 1883. Fonte: autora.....	59
Figura 20- Fábrica de Tecidos Bernardo Mascarenhas. Fonte: Fazolatto, 2001.....	61
Figura 21- Usina Hidrelétrica de Marmelos. Fonte: Esteves, 1915.....	61
Figura 22- Cia. Pantaleone Arcuri & Spinelli. Fonte: Giroletti, 1988, p.60.....	63
Figura 23- Vista geral da Avenida Rio Branco, década de 1920. Fonte: Giroletti, 1988, p.130.....	65
Figura 24- Planta atual do centro de Juiz de Fora, destaque para a Avenida Getúlio Vargas. Fonte: autora	74
Figura 25- Planta atual do centro de Juiz de Fora, destaque para a Avenida Independência. Fonte: autora	76
Figura 26- Planta atual da área central de Juiz de Fora. Fonte: autora	79
Figura 27- Planta da área central do Rio de Janeiro em 1812. Fonte: Santos, 2001.....	79

Figura 28- Divisão da área central de Juiz de Fora. Fonte: autora.....	81
Figura 29- Planta do centro de Juiz de Fora com os calçadões em destaque. Fonte: autora	83
Figura 30- Galeria Pio X, fachada rua Halfeld. Fonte: autora.....	86
Figura 31- Galeria Pio X, fachada rua Marechal Deodoro. Fonte: Abdalla, s.d.....	86
Figura 32- Planta do centro de Juiz de Fora com as galerias em destaque. Fonte: autora.....	87
Figura 33- Setores da Área Central de Juiz de Fora, segundo o Plano Diretor. Fonte: Plano Diretor de Juiz de Fora, 2000.....	90
Figura 34- Localização do bairro São Pedro. Fonte: autora.....	94

INTRODUÇÃO



Toda aglomeração humana possui um centro. “Não é possível (...) prescindir de um centro. Sem a atração de um centro, a cidade se evaporaria, como éter de um vidro destampado”.(Villaça, 2001, p.333). Porém este centro ao qual nos referimos não é, necessariamente, o centro geométrico de uma aglomeração, mas o núcleo principal que pode ser também o ponto inicial da formação urbana.

As cidades, através dos séculos, às vezes milênios, passaram e ainda passam por inúmeras modificações. Com o advento do capitalismo, entretanto, essas mudanças, que até então levavam décadas ou séculos para se completarem, passaram a ocorrer com uma rapidez nunca antes vista na história do homem. As alterações se sucediam sem que as anteriores estivessem consolidadas, mudando a imagem da cidade em poucos anos. Mark Gottdiener (1993, p.14) define bem essas transformações:

“Em lugar da forma compacta de cidade que outrora representava um processo histórico em formação há anos, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social.”

Esse processo é facilmente observado nas principais cidades de todo o mundo. Algumas de suas conseqüências podem ser observadas nas áreas centrais, como o abandono da região, sua deterioração, a presença de enormes vazios e a diminuição do uso residencial.

Os fenômenos urbanos normalmente surgem ou são detectados inicialmente nas cidades mais desenvolvidas. O processo de esvaziamento, deterioração e abandono das áreas centrais já foi largamente estudado em relação às metrópoles. Como o já citado Gottdiener, que estuda a descentralização das cidades americanas, exemplo extremo deste processo, o qual é denominado pelo pesquisador de “desconcentração”. Este termo “apreende a dispersão regional maciça de pessoas, comércio, indústria e administração pública, juntamente com a reestruturação contemporânea de tais regiões em domínios multicentrados” (Ibid., p.19). Saskia Sassen e François Ascher também estudam o fenômeno de descentralização, ambos em caráter mundial, em relação às cidades americanas e européias. Sassen enfatiza o caráter econômico desse processo e relaciona a centralidade com as relações econômicas, denominando as cidades mais bem relacionadas de “cidades globais”. Em relação ao Brasil, o professor Flavio Villaça (Op. cit.) desenvolveu um estudo da estrutura urbana das cidades brasileiras, dando como exemplos algumas das capitais mais importantes do país, como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte.

Mas, e quanto às cidades de porte médio? Elas também estariam participando desse fenômeno mundial, ou ele se restringiria às metrópoles? Elas também poderiam estar passando por tal processo de descentralização? Ou estariam apenas iniciando o processo? É a essas perguntas que o presente trabalho pretende responder. Como estudo de caso será utilizada a cidade de Juiz de Fora, uma cidade de porte médio, com aproximadamente 500.000 habitantes, localizada na Zona da Mata Mineira.

Durante a década de 1970, o tema cidades médias foi muito estudado, mas após esse período o assunto caiu no esquecimento dos pesquisadores. Atualmente está ocorrendo uma revalorização teórica e prática das cidades desse porte, causada pelo atual modelo de descentralização político-administrativa adotado em quase toda a América Latina. Nele, os centros intermediários desempenham um importante papel “enquanto espaços privilegiados de crescimento econômico e de aplicação de políticas” (Carvalho e Barbi, 1999, p.01).

Não existe um consenso entre os teóricos do assunto com relação à definição do que é uma cidade de médio porte. Tal conceito varia, principalmente no que diz respeito ao aspecto numérico, pois que este depende do contexto demográfico de cada país e mesmo de cada região. Existem algumas características que podem facilitar a definição de uma cidade média, como crescimento demográfico, função urbana, potencial de desenvolvimento endógeno, capacidade de gestão e participação política (Ibid., p.06).

Segundo a pesquisa sobre as cidades médias mineiras, realizada por Carvalho e Barbi (Op. cit.), existiam em Minas Gerais, no ano de 1991, 722 cidades. Do total, cinco possuíam mais de 200.000 habitantes e concentravam 25% da população do estado, 83 aglomerados apresentavam população entre 200.000 e 20.000, correspondendo a 45% da população urbana mineira. O restante, 634 cidades, ou seja, a grande maioria, eram cidades com no máximo 20.000 habitantes que representavam 30% do total. Os autores, levando em consideração apenas o critério populacional, consideram, então, cidade de porte médio dentro do estado de Minas Gerais as aglomerações urbanas com população entre 15.000 e 200.000.

Levando em consideração esta classificação, Juiz de Fora, já em 1991, não poderia ser considerada cidade de médio porte dentro do estado de Minas Gerais, visto possuir, à época, 377.790 habitantes. Atualmente, a cidade conta com uma população de 456.796, segundo o Censo de 2000, ultrapassando em muito o limite estabelecido pelos pesquisadores. Entretanto, pensando no contexto brasileiro, onde as cidades intermediárias ficam entre os limites de 50.000 e 500.000 habitantes, pode-se afirmar que Juiz de Fora se encaixa nesta categoria.

Acrescente-se, ainda, que a importância destas cidades vem do papel que desempenham no desenvolvimento econômico do país, servindo de “ponto de apoio para serviços e equipamentos e elo de integração entre as cidades menores e maiores da rede urbana” (Ibid., 08). O ritmo de crescimento populacional das cidades médias no Brasil supera o das cidades grandes. Entre 1950 e 1970 a participação desta classe no crescimento nacional era de 27,74%; no período correspondente às décadas de 1970 a 1991, essa porcentagem subiu para 62,87% (Ibid., p.13). Na realidade, a taxa de crescimento não diz respeito apenas ao crescimento vegetativo, mas também ao intenso fluxo migratório para essas cidades. Em 2000, as cidades médias concentravam 27,23% da população brasileira (IBGE, Censo 2000).

Juiz de Fora se destaca pela singularidade de seu processo evolutivo, pois não é uma cidade de origem mineradora, como tantas outras em Minas Gerais. Ela se desenvolveu em decorrência de sua posição geográfica privilegiada, no caminho entre as minas de ouro e de pedras preciosas e o Rio de Janeiro. Possuía comércio mais significativo que em outras regiões e passou por um intenso processo de industrialização no final do século XIX, além de possuir grande número de imigrantes que começaram a chegar logo no início da formação urbana, característica pouco comum na região.

A relevância de se compreender os reflexos deste processo de descentralização nas cidades de médio porte está relacionada ao importante papel que tais cidades desempenham na estrutura interna do país. Além disso, entender esse fenômeno e compreender seu comportamento possibilita a formulação de uma solução para a questão.

Para responder às perguntas a que este trabalho se propõe, é necessário fazer um estudo da estrutura interna das grandes cidades, de sua configuração, da formação de seus centros principais e, posteriormente, de seu processo de descentralização e criação de novas centralidades. Através desta pesquisa, serão levantados pontos em comum entre as cidades que já passaram por tal fenômeno. Assim, será possível traçar paralelos entre os fatos ocorridos nas metrópoles e em Juiz de Fora.

Do primeiro capítulo, constará o estudo sobre a estrutura das cidades e seus elementos formadores, enfocando os itens principais que configuram as centralidades. A formação dos centros das cidades brasileiras deve ser destacada, pois elas apresentam características distintas das demais. Além disso, serão levantadas as modificações empreendidas nos centros para adequação dessas cidades às novas normas de mercado, o abandono dos núcleos centrais, a deterioração da região, a formação de centros secundários e subcentros e, por fim, a atual revalorização dos centros principais.

A atual situação da área central de Juiz de Fora deve ser analisada através de uma investigação histórica de seu processo de formação, a fim de compreender sua permanência como centralidade. O segundo capítulo enfocará essa questão.

“A análise do momento atual é, pois, o ponto de partida do estudo da estrutura urbana. Mas ela só não basta. É preciso ir além, e demonstrar que momentos atuais são também influenciados por momentos anteriores, que legaram ao espaço atual forma e conteúdo.” (Abreu, 1988 :30)

Não se pretende neste trabalho mostrar como se deu o desenvolvimento de toda a cidade. A área de estudo desta pesquisa é o atual centro da cidade e, portanto, serão relatados apenas os fatos relevantes para a compreensão dos processos de urbanização por que passou a região.

A área em questão tem uma forma de triângulo cujos lados são formados pelas Avenidas Rio Branco, Independência e Francisco Bernardino. A primeira é o eixo principal de formação e expansão da cidade e foi a primeira rua de Juiz de Fora. A segunda pode ser considerada a última grande obra da região, aberta na segunda metade do século XX em decorrência da canalização de um córrego afluente do Rio Paraibuna. E a terceira avenida, construída no final do século XIX, segue o traçado da Estrada de Ferro.

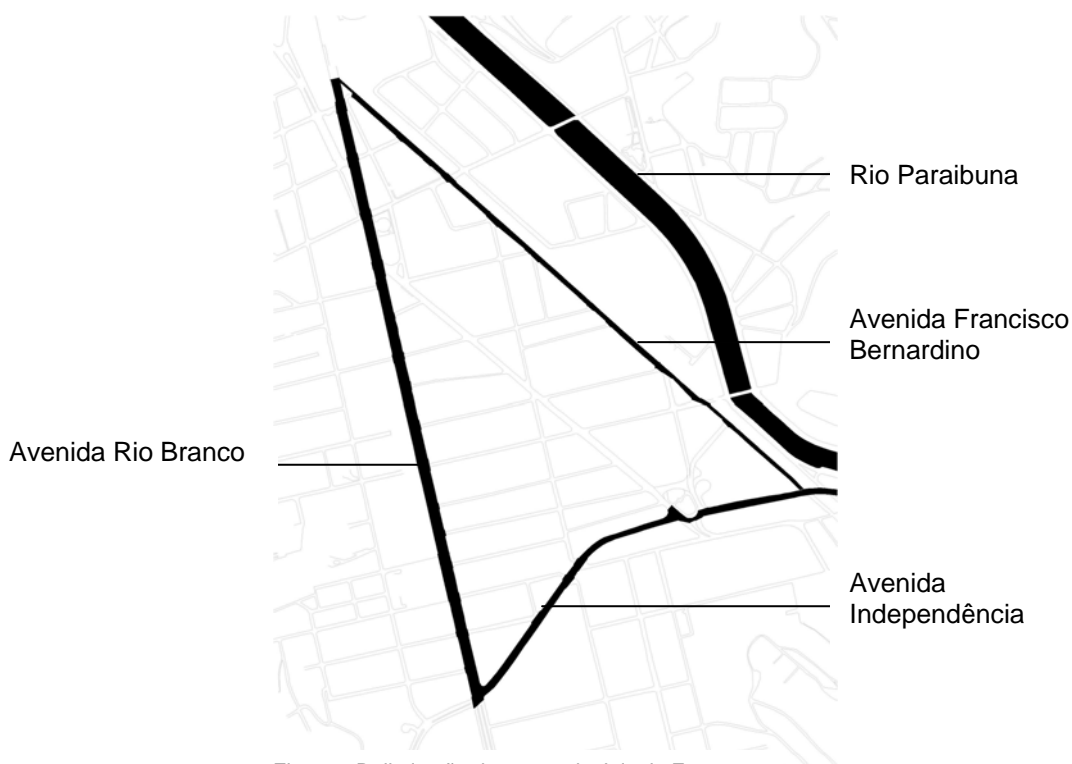


Fig.01 – Delimitação do centro de Juiz de Fora

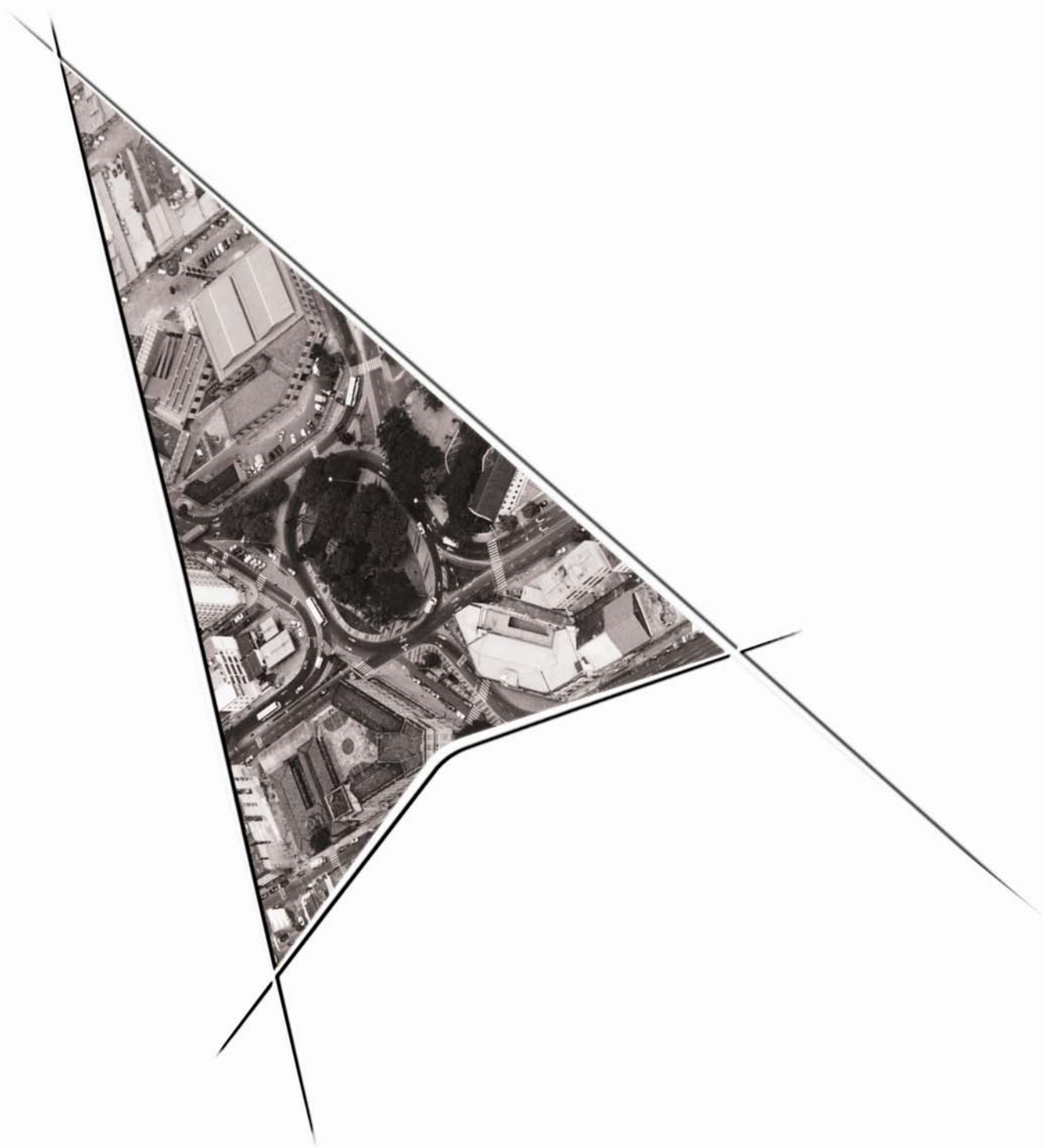
A cidade de Juiz de Fora está, atualmente, passando por um importante momento de mudanças em sua estrutura interna, com a criação de áreas residenciais na periferia voltadas para as classes de alto poder aquisitivo e grandes centros de compra e lazer fora da área central, que, como consequência vai se esvaziando e perdendo sua vitalidade; além do crescimento do setor de prestação de serviços avançados.

No capítulo 3, será feito um estudo do modelo de desenvolvimento que está sendo adotado em Juiz de Fora através da análise de questões que interferem direta ou indiretamente no centro em seu Plano Diretor e em seu Plano Estratégico. Além de algumas ações desses planos que já estão sendo implantadas e do desenvolvimento da cidade e suas possíveis consequências para a área central.

Após esta pesquisa sobre a formação dos centros, sua descentralização, a formação da centralidade em Juiz de Fora e os planos elaborados para o seu desenvolvimento, é preciso, enfim, responder a pergunta a que este trabalho se propõe. Juiz de Fora está mesmo passando pelo processo de descentralização? Para isto foi preciso comparar a atual situação da cidade com os processos por que passaram várias grandes cidades brasileiras que se descentralizaram. Entretanto, alguns indicadores muito importantes não puderam ser obtidos, como o desligamento de luz elétrica na área central, utilizado por Vaz e Pfeiffer (1993) em sua pesquisa na área central do Rio de Janeiro, ou a arrecadação de impostos na região. O que não invalida a pesquisa, que conseguiu detectar uma diminuição da população residente na área central, de acordo com dados encontrados no CENSO realizado pelo IBGE.

CAPÍTULO 1

A CIDADE E A CENTRALIDADE



1.1- A ESTRUTURA DA CIDADE

As cidades são estruturas complexas. Estrutura, segundo Bastide, é “um todo constituído de elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações” (apud Villaça, 2001, p.12). Villaça classifica esses elementos como: centro principal, subcentros, bairros residenciais e áreas industriais (Ibid., p. 12).

Entretanto, o espaço urbano não é apenas formado por elementos físicos. Essas estruturas também estão articuladas a outras não físicas, como a economia, a política, a ideologia e a sociedade. Esse espaço é, ao mesmo tempo, fragmentado e articulado. Fragmentado por ser formado por vários usos diferentes, e articulado porque cada parte se relaciona com as demais. Porém esta fragmentação não pode ser considerada como dissolução das partes que compõem a cidade, mas como “atributo indiscutível da organização metropolitana” (Meyer, 2001, p. 32). Portanto, a cidade é fragmentada, articulada, reflexo e condicionante social e local onde as classes sociais vivem e se reproduzem (Corrêa, 2004, p.9).

O espaço urbano capitalista, que possui todas essas características, é “um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço” (Ibid., p.11). Esses agentes sociais responsáveis pelas transformações das cidades são (Ibid., p.12):

- os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;
- os proprietários fundiários;
- os promotores imobiliários;
- o Estado;
- os grupos sociais excluídos.

Para se entender a estrutura urbana é fundamental compreender a segregação social, que “é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes *regiões gerais* ou *conjuntos de bairros* das metrópoles” (Villaça, 2001, p.142). A escolha da área de concentração de uma certa classe social é determinada pelo poder social, que é fundamentado na tríade: dinheiro, espaço e tempo (Harvey, 1993, p.208). O tempo de deslocamento é o benefício ou o recurso fundamental disputado no espaço urbano; assim, “a luta das classes pelo domínio das condições de deslocamento espacial consiste na força determinante da estruturação do espaço intra-urbano” (Villaça, 2001, p.329).

O motivo que leva à segregação espacial é “a luta pela apropriação diferenciada do produto ‘ponto’ ou localização, enquanto valor de uso do espaço produzido ou construído” (Ibid., p.357). “O domínio do espaço sempre foi um aspecto vital da luta de classes” (Harvey, 1993, p.212), pois, do seu domínio, decorre o controle da política do lugar. A luta entre as classes sempre existiu e dentro da estrutura urbana a disputa é pelo controle do espaço e do tempo; aquele que detém o poder sobre o espaço também o tem sobre o tempo, podendo, assim, determinar melhor sua distribuição como, por exemplo, gastar menos tempo no trajeto casa-trabalho e mais no horário de lazer.

Essa disputa está intimamente ligada à mobilidade urbana: quanto maior a mobilidade, mais segregado é o espaço, que toma novas dimensões.

“...o controle (através do domínio do Estado e do mercado) que as classes de mais alta renda exercem sobre o espaço urbano e sobre o sistema de locomoção constitui-se na força preponderante da estruturação do espaço intra-urbano, inclusive no desenvolvimento dos subcentros, nos deslocamentos espaciais dos centros principais e na sua chamada deterioração ou declínio.” (Villaça, 2001, p. 278)

A segregação das classes determina a distribuição espacial dos serviços públicos e privados. Com o deslocamento das camadas sociais economicamente privilegiadas, estas levam para sua área residencial equipamentos que não precisam estar, necessariamente, no centro. Os primeiros a se instalarem fora da área central são as escolas, os hospitais e os profissionais liberais. Depois são os que deveriam permanecer no centro por serem únicos nas cidades e atenderem a toda a população, como as sedes governamentais.

O processo de segregação sempre existiu dentro da estrutura urbana. O atual processo que está ocorrendo nas metrópoles brasileiras, também aconteceu, algumas décadas antes, nas cidades dos países desenvolvidos. Nas cidades americanas, o centro e sua periferia imediata foram abandonados pelas classes média e média alta, pelas empresas, pelo comércio e serviços. Os primeiros saíram em busca das amenidades das áreas menos densas, onde pudessem morar em residências unifamiliares, com grandes áreas de lazer, foram em busca de uma melhor qualidade de vida. Algumas empresas, o comércio e os serviços voltados para essa população seguiram sua clientela e se fixaram em centros secundários próximos às zonas residenciais periféricas.

Na maioria das cidades brasileiras e da América Latina, o núcleo é a área mais valorizada, e é também a que dispõe da melhor infra-estrutura. Somando-se a isso, a

incapacidade dessas cidades de expandirem seus sistemas de água, esgoto, luz, transporte coletivo e equipamentos urbanos para as periferias, estas acabam por permanecer ocupadas pela população de baixa renda. Enquanto isso, as classes mais ricas conseguem acesso a uma melhor infra-estrutura em bairros vizinhos aos centros tradicionais.

Pode-se afirmar que as duas situações são equivalentes, ou possuem a mesma origem: o privilégio urbano das camadas ricas da população em detrimento das classes pobres. O que as diferencia é o resultado formal desse privilégio. No primeiro caso, as classes média e média alta se afastam do centro e, no segundo, essas mesmas classes preferem se manter nas proximidades da região central.

Apesar da concentração de uma determinada classe em um determinado espaço, nada impede o crescimento de outras classes sociais no mesmo lugar. Não existem regiões exclusivas das classes altas nas metrópoles brasileiras, pois estas representam uma pequena parcela da população nacional. Essa exclusividade se restringe, no máximo, aos bairros. Em contrapartida, existem áreas onde residem exclusivamente as classes de baixo poder aquisitivo.

O padrão de segregação mais conhecido das metrópoles brasileiras é o centro X periferia. O primeiro está dotado da maioria dos serviços urbanos tanto públicos quanto privados e ocupado pelas camadas de alta renda. A segunda, subequipada e distante, ocupada quase unicamente pelas classes populares. Mas o preço da terra não determina, exclusivamente, a distribuição das classes sociais, pois a elite tanto ocupa regiões caras, como os bairros de Ipanema e Leblon no Rio de Janeiro, quanto ocupa regiões de terra barata, como os condomínios fechados localizados em áreas mais afastadas, como os Alphavilles e o Recreio dos Bandeirantes.

A diminuição da classe média no país aumenta a segregação espacial, criando nichos nas cidades exclusivos para a pequena classe alta que, cada vez mais, se fecha em si mesma, construindo cidades só para elas. É o caso dos condomínios fechados onde, atualmente, não existem apenas residências, mas todo tipo de comércio e serviços. Flávio Villaça (Ibid., p.349-50) ilustra bem essa situação ao citar duas reportagens, uma do "Jornal do Brasil" e outra da "Revista Veja", que conta a situação dos jovens moradores de condomínios do Rio de Janeiro e de São Paulo que não conhecem a própria cidade onde vivem e que, para conhecê-la, participam de excursões organizadas pelos colégios cujo roteiro são os bairro tradicionais, como Botafogo, Flamengo, Ipanema e Santa Teresa, no caso da capital carioca.

Apesar dessas áreas ocupadas pela classe alta serem afastadas, elas geralmente não são consideradas “fora de mão”. A definição de uma área como “fora de mão” não depende exclusivamente de sua distância em relação ao centro principal, mas de seu status dentro da estrutura da cidade. Um exemplo são as cidades que têm suas terras cortadas pela linha férrea e/ou pelo leito de um rio, que se tornam barreiras e dividem a área urbana. O lado onde se localiza o centro fica sendo a “cidade” e o outro lado se torna uma área “fora de mão”, mesmo não sendo, necessariamente, distante da área central. Como acontece nas cidades de São Paulo, Belo Horizonte e Juiz de Fora.

Os estudos dos processos de segregação geraram alguns modelos que se baseiam nos padrões espaciais adotados pelas classes ricas. Existem três padrões espaciais de segregação residencial bastante conhecidos, que levam os nomes de seus criadores, e são baseados em observações empíricas da distribuição das classes sociais na cidade.

O geógrafo alemão J. G. Kohl foi, possivelmente, o primeiro a formular um modelo de segregação espacial das cidades, em 1841. Nessa época, a Revolução Industrial já havia se instalado em diversos países da Europa, porém a organização espacial ainda não havia sofrido totalmente a influência do capitalismo. Assim, as cidades estudadas foram aquelas pré-industriais, cuja sociedade estava no limiar da industrialização.

As cidades pré-industriais eram formadas a partir de uma construção histórica gradual. Sua característica era a permanência, a estabilidade. O ambiente construído se modificava lentamente. O centro também sofria poucas alterações e se constituía como sede do poder, onde se localizavam os principais órgãos administrativos, financeiros, religiosos e comerciais.

Segundo Kohl, essas cidades eram marcadas pela segregação da elite, que residia junto ao centro e às classes pobres na periferia. A terra possuía um valor decrescente com relação à distância do centro e, quanto mais longe da área central, mais barato era o preço da terra.

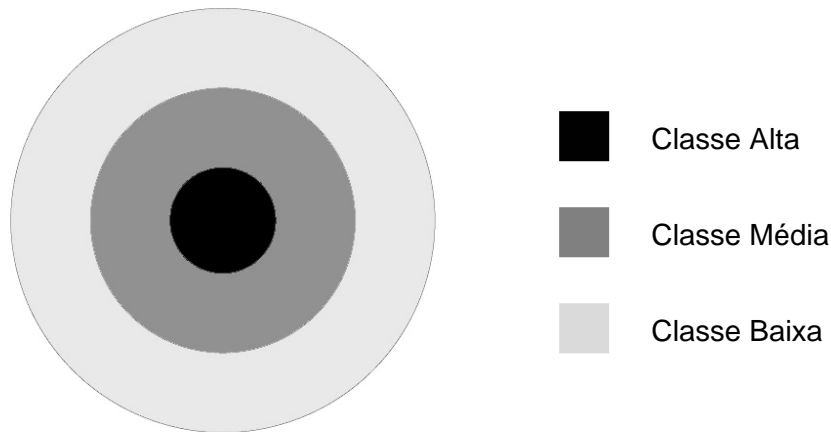


Fig. 02 – Esquema de segregação residencial de Kohl (simplificado)

A mobilidade intra-urbana até meados do século XIX era muito limitada, forçando a elite a se estabelecer próxima ao centro, onde se localizavam as principais instituições urbanas. Esse centro não se constituía, na verdade, em uma Área Central, mas em um ponto focal e sede do poder, que nada mais era do que uma pequena parte da cidade em que se concentravam as instituições que simbolizavam esse poder.

Assim, de um modo geral, pode-se dizer que as cidades pré-industriais obedeciam à lógica da acessibilidade às fontes de poder e prestígio, num ambiente urbano onde a circulação interna era restrita. Isso significava que a classe privilegiada se estabelecia próxima ao centro e às demais, o mais próximo que sua condição pudesse arcar.

A partir do século XVIII, os núcleos urbanos passaram por grandes transformações. Com a Revolução Industrial, o número de cidades nos países em processo de industrialização se multiplicou e o tamanho e o número das grandes cidades aumentaram. Isso porque, com o avanço da medicina e o conseqüente aumento na expectativa de vida das pessoas, a população cresceu. A multiplicação da mão-de-obra disponível associada ao desenvolvimento de tecnologias aumentou a produção de bens tanto pela indústria, quanto pela agricultura. O crescimento demográfico fez com que houvesse uma maior distribuição de habitantes pelo território, porém sua maior concentração se deu nas cidades, somando o aumento natural da população e a migração dos camponeses. Esse rápido crescimento urbano no período de industrialização possibilitou o desenvolvimento da periferia no entorno do centro, a qual existia desde a cidade pré-industrial, mas foi durante o processo de industrialização que se desenvolveu mais rapidamente.

O antigo núcleo da cidade europeia era uma estrutura já consolidada, formada na Idade Média ou Renascença, com suas ruas estreitas, casas compactas e monumentos.

Não podendo, portanto, abrigar a crescente população. Então, as classes abastadas abandonaram o centro, e seus palácios foram transformados em casa de cômodos que serviam de residência para a população mais pobre. Até as áreas verdes e os jardins das mansões foram ocupados por barracos e casebres.

Segundo Villaça (Ibid., p.249), de acordo com o espaço urbano, pode-se dividir a cidade capitalista em dois períodos. No primeiro, início do capitalismo, séculos XVII, XVIII e princípio do XIX, o espaço urbano era fortemente influenciado pela intervenção do Estado e, portanto possuía uma grande carga ideológica. As perspectivas urbanas eram muito utilizadas, e essa prática atingiu seu ápice entre o final do século XVII, com a construção de Versalhes, e meados do século XIX, com a reforma de Paris.

O segundo período, que se inicia no final do século XIX, é representado pelas cidades “tipicamente capitalistas” em que o mercado imobiliário desempenha o papel de organizador do espaço urbano. Essas cidades são aquelas que surgiram sob as transações imobiliárias e cujo espaço urbano foi produzido de acordo com o impacto do automóvel. Com a ascensão do capitalismo, surgiu o mecanismo de mercado que reduziu a ação do Estado como produtor direto do espaço urbano, ou seja, os governos deixaram de construir efetivamente a cidade passando esse encargo para a iniciativa privada. O que o levou a assumir o papel de produtor indireto através da legislação urbanística que regulariza a atuação das empresas ligadas aos empreendimentos imobiliários. O centro da cidade tipicamente capitalista é o único que não é usado para enaltecer nem a Deus, nem ao Estado. Ele não tem função simbólica, mas possui um duplo caráter, como lugar de consumo e consumo do lugar (Lefebvre, 1991, p.120). Como exemplo desse período, podem ser citadas as cidades do Oeste e Meio-Oeste americano, as cidades canadenses e, no Brasil, as cidades de porte médio do sul do país, como Londrina e Curitiba.

A alteração no modo de produção imposta pelo capitalismo gerou várias modificações, desde a estrutura interna das residências até a distribuição dos usos na cidade. O trabalhador foi afastado do seu local de trabalho, que antes era sua própria casa, transformando a organização espacial da cidade. As residências passaram a ter função exclusiva de habitação, as fábricas, que antes se mesclavam com as atividades domésticas, passaram a ocupar edifícios construídos para essa finalidade, além dos prédios de escritórios que surgiram para abrigar o setor terciário. É nessa época que aparecem as habitações para os trabalhadores, as vilas operárias e os cortiços. Desse modo, a configuração urbana passou por um processo de segregação de usos e funções, e a cidade foi dividida em zonas industrial, residencial e central, sendo esta a que comandava a estrutura urbana.

Os novos usos e funções da grande cidade acarretaram a criação de edifícios para determinadas atividades que tinham localização definida dentro da organização espacial da cidade de acordo com as zonas estabelecidas. Os espaços se tornaram segregados tanto funcionalmente, com a separação das áreas central, residencial e industrial, quanto socialmente, com a diferenciação das áreas residenciais ricas e pobres.

À medida que as cidades iam crescendo sem infraestrutura e equipamentos urbanos, os centros foram se tornando superpovoados e sujos. Eram, então, considerados inapropriados pelas classes que possuíam alguma mobilidade urbana. Assim, o padrão de ocupação espacial da cidade pré-industrial foi se invertendo, com os ricos fugindo do centro e os pobres se fixando nas áreas próximas a ele em busca de trabalho.

Esse novo padrão foi estudado por E. W. Burgess, pesquisador da Escola de Chicago¹, na década de 1920, usando como base as grandes cidades norte-americanas. O modelo proposto por Burgess é o inverso do apresentado por Kohl. Com o processo de centralização, as elites começaram a abandonar suas residências localizadas próximas ao centro, indo para a periferia. Tais residências abandonadas na área central foram desvalorizadas e passaram, então, a serem ocupadas por famílias pobres, pessoas solteiras e imigrantes. Como no modelo anterior, neste a mobilidade urbana também tem uma participação importante. O desenvolvimento dos meios de transporte, entre eles, o automóvel particular de uso exclusivo das elites, possibilitou essa fuga para as áreas mais distantes do centro.

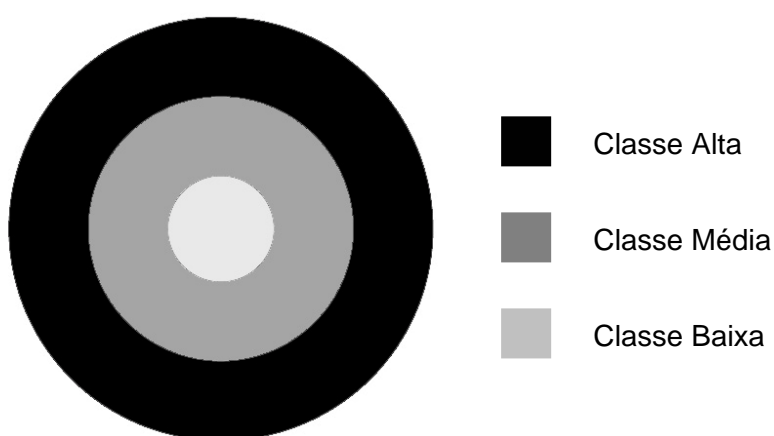


Fig. 03 – Esquema de segregação residencial de Burgess (simplificado)

¹ A Escola de Chicago surgiu na década de 1920 e seus questionamentos têm origem no desenvolvimento das cidades da época. Foi a primeira a tomar a cidade como objeto principal de suas análises, o que lhe rendeu os créditos da criação da Sociologia Urbana.

Além dos dois modelos de segregação já descritos, o de Kohl e o de Burgess, há o de Homer Hoyt, economista norte-americano. Criado em 1939, ele se baseava na descoberta de uma linha evolutiva da cidade capitalista. Foi concebido através do estudo da mobilidade urbana das classes privilegiadas que influenciavam a localização das residências das classes média e baixa.

Esse modelo foi obtido através de um estudo comparativo entre seis cidades americanas com localizações e contextos diferenciados. São elas: Boston, Seattle, Minneapolis, São Francisco, Charleston e Richmond. Foram analisadas as diferenças entre elas para se obter características gerais e particulares.

A conclusão foi que a segregação espacial não possuía um padrão em círculos concêntricos ao redor do centro, mas em setores a partir do centro. As áreas residências da classe alta se encontravam no setor que oferecesse mais amenidades, rodeadas pelas áreas residenciais da classe média e tendo a classe baixa em um setor diametralmente oposto.

A estruturação urbana básica das metrópoles brasileiras também tende a se realizar em setores de círculo, pois os bairros residenciais das camadas de mais alta renda se deslocam sempre na mesma direção, formando, assim, um setor e não uma coroa de círculo. O deslocamento das burguesias brasileiras em setores é um reflexo do desequilíbrio entre as classes sociais no país. Nos países desenvolvidos as classes médias correspondem a maioria da população, formando, então, círculos concêntricos em seus deslocamentos.

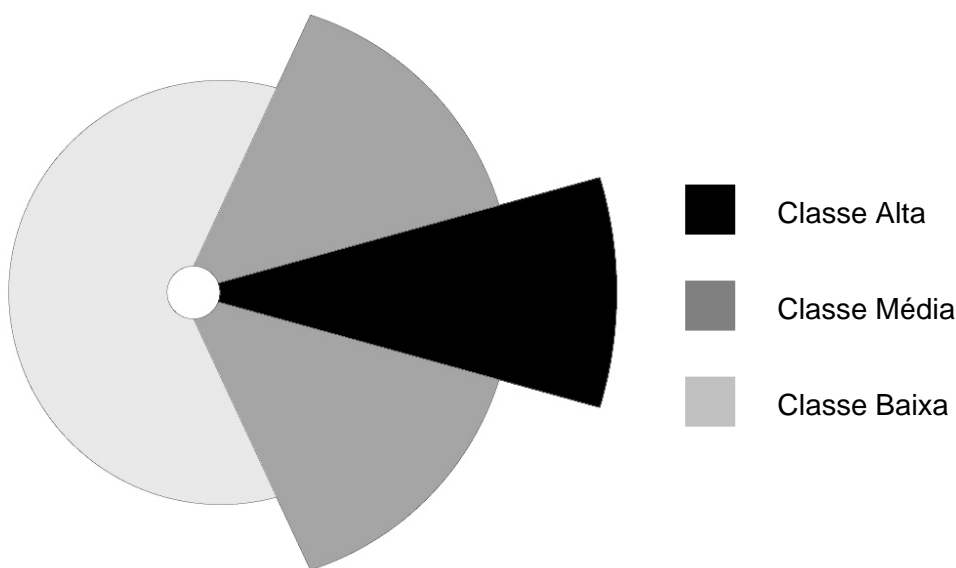


Fig. 04 – Esquema de segregação residencial de Hoyt (simplificado)

As camadas de mais alta renda controlam a produção do espaço urbano por meio de três mecanismos: um de natureza econômica, que é o mercado, neste caso, o mercado imobiliário; outro de natureza política, ou seja, o controle do Estado e, por último, através da ideologia.

Baseado no modelo de Hoyt, Villaça (Ibid., p.115) criou modelos das estruturas intra-urbanas de algumas cidades brasileiras. Segundo o autor, “nossas metrópoles têm uma organização interna que é um pouco misto de círculos concêntricos e de setores de círculos, apesar de os últimos predominarem sobre os primeiros” (Ibid., p.113).

Para o desenvolvimento desses modelos, as metrópoles brasileiras foram divididas em três categorias segundo suas limitações físicas:

- as que possuem 360 graus para se desenvolverem, como São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba;

- as que têm 180°, Recife, Fortaleza e Porto Alegre;

- as que possuem apenas 90° que são representadas pelas cidades de Salvador e Rio de Janeiro, sendo que esta última pode ser considerada de 180°, se for incluída a cidade de Niterói.

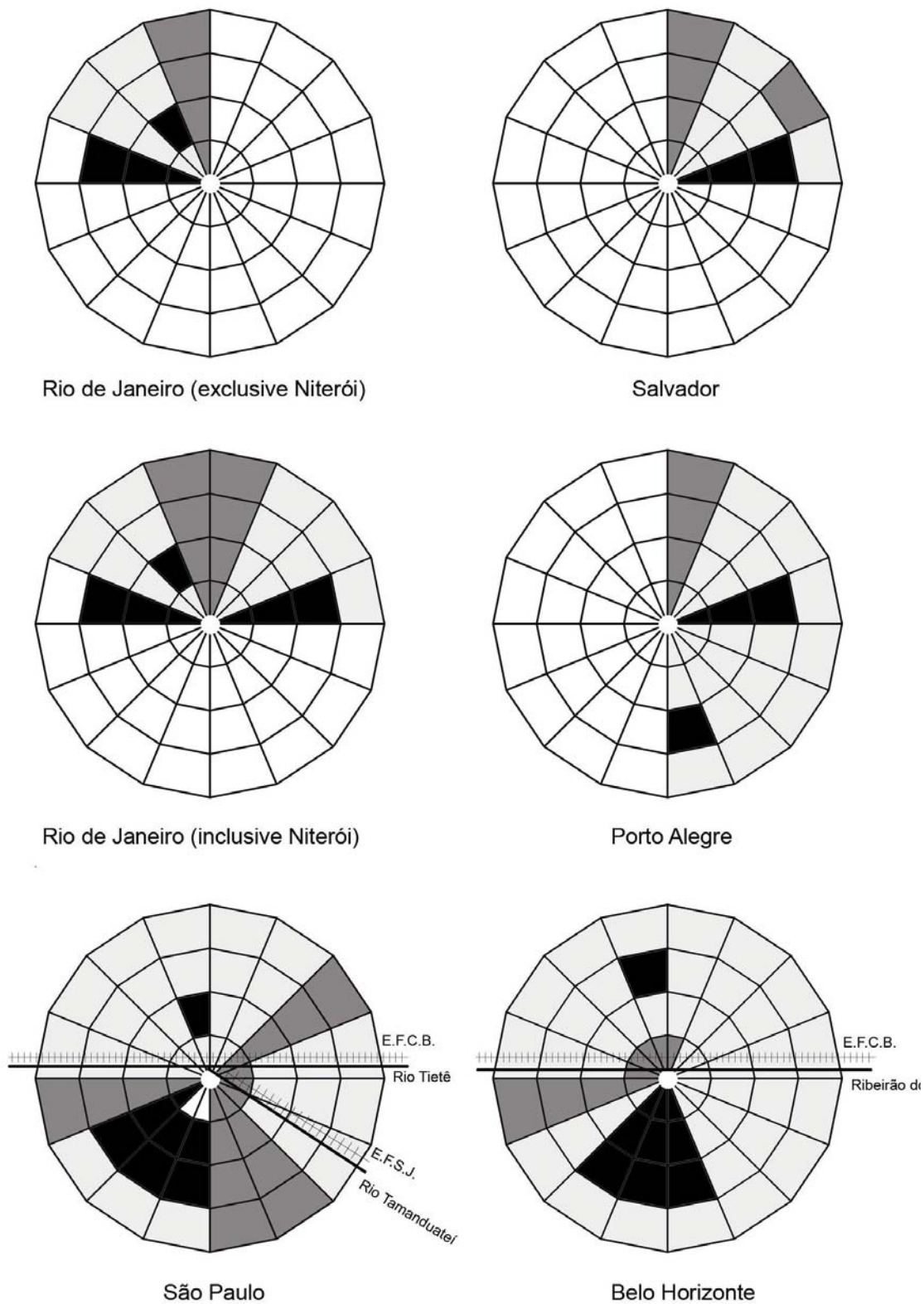


Fig. 05 – Esquema de segregação residencial de algumas metrópoles brasileiras, segundo Villaça

1.2 - FORMAÇÃO DOS CENTROS URBANOS

Antes de se começar a desenvolver a questão da formação dos centros urbanos é preciso definir o que é o centro de uma cidade. Villaça afirma que: “não há centro sem círculo, nem círculo sem centro” (Ibid., p.238). O que ele quis dizer com essa frase? Primeiro que, para haver um centro, é preciso que haja uma periferia e que, para existir uma periferia, deve existir um centro. Um não existe sem o outro, e nenhum tem precedência, ou seja, não tem como definir quem surgiu primeiro, pois ambos resultam de um processo social onde nada é, tudo se *torna*. Uma área não é centro, ela *torna-se* centro como resultado desse processo.

O tamanho do centro varia de acordo com sua área de influência. Nas cidades pequenas ou em tempos anteriores, o centro poderia corresponder a uma praça, como nas cidades espanholas na América, que possuíam a *Plaza Mayor* no meio do traçado regular com a Igreja, o Cabildo e outras instituições. Mas pode também corresponder a um bairro ou a uma cidade inteira. Sua área de influência também varia podendo abarcar uma cidade, uma região ou, até mesmo, toda uma área metropolitana ou um país.

Os centros das cidades receberam vários nomes, como: centro histórico, centro de negócios, centro tradicional, centro de mercado, centro principal, etc. Essas várias denominações demonstram a grande importância da área central em vários setores: histórico, comercial, cultural, etc.

Existe um fator muito forte de identificação e de importância com relação ao centro, como pode ser comprovado através de sua denominação *core*, ou seja, coração. A ecologia urbana, criada pela Escola de Chicago, que identificava a cidade com o corpo humano e que comparava algumas de suas principais partes com órgãos, determinou que o centro era o coração da cidade por ser considerado uma parte vital da estrutura urbana. Mas não é simplesmente uma questão fisiológica, o coração também é, segundo a crença popular, o lugar dos sentimentos. Nada mais de acordo, visto que o centro é, geralmente, o ponto onde a cidade se iniciou e, portanto, sua área mais antiga e mais repleta de lembranças e acontecimentos.

Independente das dimensões e de sua complexidade, toda aglomeração humana, desde a taba indígena à metrópole contemporânea, possui um centro. Ele surge da necessidade de aproximação entre os indivíduos que a formam, mas também gera afastamento, pois a aglomeração de todos em um único ponto não é possível e, portanto, alguém terá de se afastar.

Este processo de aglomerar e ao mesmo tempo de se afastar de um determinado ponto no qual todos gostariam de se localizar faz com que esse ponto se torne o centro

da aglomeração. Assim, o centro surge da necessidade do afastamento de alguns e da disputa pelo controle do tempo e da energia gastos no deslocamento. Sposito (apud Soares e Ramires, 1993, p.26) confirma este fenômeno:

“O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todas se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.”

Ao longo da História, é possível perceber a importância dada a esse centro pelas elites urbanas. A valorização da proximidade com o núcleo pode ser encontrada nas cidades medievais, nas hispano-americanas, nas pré-colombianas e também no Brasil desde o período colonial. A diferenciação entre as classes sociais pode ser percebida no poder de escolher sua localização em razão de suas necessidades.

Segundo Villaça, em uma aglomeração, onde todos possuem a mesma condição de deslocamento, o centro seria “um ponto do território que minimiza o somatório dos deslocamentos do conjunto dos membros da aglomeração” (2001, p.239). Este ponto seria o local onde todos poderiam se reunir no menor tempo possível.

Com o desenvolvimento dessa comunidade e o surgimento de atividades que requerem deslocamentos de muitas pessoas, como o comércio, a religião e as instituições governamentais, estas se localizariam no ponto de menor distância entre todos os percursos. Assim, os terrenos ali localizados passariam a ter maior valor e sua acessibilidade passaria a ser disputada pelos membros da comunidade, reforçando o valor do uso do centro e dos pontos mais acessíveis a ele. Esse centro social formado pela intercessão dos deslocamentos nada tem a ver com centro geométrico.

Numa cidade contemporânea com milhões de habitantes com renda e poder diferenciados, o centro não é o ponto que minimiza os deslocamentos de todos. As diferenças entre as classes sociais fazem com que o centro se torne mais acessível a alguns, ou seja, às camadas sociais de maior poder aquisitivo. Tal disputa gerou algumas transformações territoriais e espaciais, como o deslocamento do centro e, até mesmo, seu abandono.

O centro não é chamado assim por ser onde se localizam as sedes do poder econômico e social, nem o contrário, isto é, estas instituições não estão localizadas no centro porque ele é o centro. A origem da centralidade está na possibilidade de minimizar o tempo e o custo dos deslocamentos espaciais. Tanto centro quanto

centralidade são dinâmicas formadas por determinantes objetivas, como as facilidades mercadológicas de um determinado ponto, e por determinantes subjetivas, ou seja, pelo conteúdo simbólico produzido historicamente.

Para Sposito (2001), o centro é o local onde se aglomeram o comércio e os serviços, e o fluxo que essas atividades geram possibilita o reconhecimento de uma centralidade. “Se o centro se revela pelo que se localiza no território, a centralidade é desvelada pelo que se movimenta no território”(Ibid., p.238). Mas a centralidade pode ser fugaz, efêmera ou transitória, por estar relacionada com a movimentação, com as mudanças ocorridas no tempo, no uso e na apropriação e sentido dado ao espaço.

Uma cidade pode ter ao longo de sua história vários centros diferentes. Como no caso do Rio de Janeiro que, segundo Rachel Sisson (1986) teve três centros principais em diferentes períodos históricos. Durante o período colonial, o centro se encontrava na Praça XV; no Oitocentos, ele havia se deslocado para o Campo de Santana e, no Período Republicano, a Cinelândia exercia esse papel.

Com o desenvolvimento dos sistemas de transportes de massas, como a ferrovia, que se tornou o transporte mais importante de meados do século XIX, alguns centros urbanos se transformaram em centros metropolitanos. E nessas metrópoles surgiram as Áreas Centrais “constituindo territórios específicos de gestão da estrutura urbana, agora mais complexa e ampla, em substituição ao antigo centro” (Silveira, 1995, p.17).

Silveira (Ibid., p.20,21,22) faz uma descrição das características principais da organização espacial da Área Central, que é composta pelo núcleo central e pelo anel periférico (Vaz e Silveira, 1993), de acordo com sua constituição em meados do século XX, quando o processo de centralização já estava consolidado e se encontrava em fase de finalização. São elas:

- Núcleo Central (*Core, Central Business District* ou CBD, Área Central de Negócios ou ACN): “ponto focal de gestão territorial” onde se encontram as sedes das empresas. Área altamente verticalizada e com concentração de atividades, caracterizando um uso intensivo do solo. Alto valor da terra, ocupada principalmente pelo setor terciário com máximo aproveitamento dos lotes. Os transportes intra-urbanos passam obrigatoriamente por essa área, onde geralmente se localizam seus terminais.

- Área Periférica ao Centro (*frame*, zona de transição, de obsolescência ou deteriorada, periferia imediata): localizada em torno do núcleo central. Utilização semi-intensiva do solo, desenvolvimento horizontal, estreita vinculação com o *core*. Atividades principais: comércio atacadista, armazéns e indústrias leves. Presença de terrenos vazios, algumas vezes utilizados como estacionamento. Preço inferior da terra em

comparação à ACN. Edificações mais baixas e uso extensivo do solo. Possui também residências, geralmente populares e de classe média baixa, além de edificações deterioradas com fins residenciais. Para atender a essa população, se desenvolveram comércio varejista e serviços. Aqui se encontram os terminais inter-regionais, rodoviários, ferroviários, depósitos, garagens e hotéis baratos. Se a cidade é portuária, é onde se encontram o cais, os armazéns, etc.

Dessa Área Central faziam parte o centro histórico, o centro administrativo e financeiro, o centro comercial e os terminais de transporte intra-urbano. Estes possibilitavam a ligação entre as áreas de trabalho e de residências. Assim, a Área Central se tornou o local de maior acessibilidade da cidade, com todas as linhas de transportes convergindo para ela. Essa acessibilidade possibilitou o desenvolvimento do comércio e dos serviços e proporcionou a elevação do valor da terra nessa área, pois a localização central era importante dentro da competição capitalista. As funções do antigo centro foram redefinidas através da disputa de localização entre as atividades que necessitavam estar bem localizadas e com fácil acessibilidade a toda a população e os moradores da região.

O desenvolvimento do transporte regional auxiliou no processo de centralização e criação de uma Área Central complexa e dinâmica. O surgimento do transporte intra-urbano facilitou a transferência das classes ricas para as regiões mais afastadas e agradáveis, abandonando o centro, que se tornava cada vez mais congestionado e poluído, conseqüência de seu adensamento e superutilização.

O crescimento e sucessiva expansão do centro das cidades forçou uma migração dos chamados usos “sujos” para a periferia central. Esses usos “sujos” eram os curtumes, matadouros, cadeia, cemitério, onde a população pobre passou a residir.

1.3 - A FORMAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS NAS CIDADES BRASILEIRAS

As cidades coloniais portuguesas não possuíam um traçado rígido e pré-determinado como as cidades hispano-americanas, que eram construídas baseadas nas determinações contidas nas Leis das Índias². Mas, ainda assim, possuíam algum tipo de

² As Leis das Índias foi a primeira legislação urbanística da Idade Moderna, instituída em 1573 pelo Rei Felipe II. Nela se encontram as diretrizes para a construção das novas cidades no recém descoberto continente americano. A planta, que deveria vir pronta da Europa, tinha como característica principal uma grande praça, que seria o centro da povoação, e o traçado em xadrez. A partir dos ângulos da praça se desenvolveriam as ruas principais e em seu entorno deveriam ser construídos igrejas, prédios institucionais, lojas, e se sobrasse terrenos poderiam ser cedidos para os colonos mais ricos. Daí se pode apreender a importância dada ao centro da cidade mesmo nesta época, facilmente percebido nesta configuração urbana.

restrição através de decretos reais ou, simplesmente, pela tradição de se construir cidades em Portugal.

Em 1747, baixou-se no Brasil uma provisão régia, semelhante às Leis das Índias, que definia a praça quadrada com dimensões pré-estabelecidas: 500 palmos. A igreja estava localizada em um de seus lados, e as ruas traçadas a cordel com largura, também determinada: de 40 palmos (Boltshauser, 1968, vol III, p.17). Note-se que essa legislação se referia apenas à praça e ao seu entorno, ou seja, a uma região que pode ser considerada o centro da futura cidade, não fazendo nenhuma referência às demais áreas. Apesar de não haver uma legislação rígida para a construção das novas cidades pelos colonizadores portugueses, ao menos para esta área da cidade havia alguma determinação, podendo-se perceber, assim, sua importância em relação às demais.

Segundo Campos (2004), no período colonial, o termo “centro” não teve utilização nas cidades brasileiras, por elas serem um aglomerado de freguesias sem hierarquia. Com a expansão das cidades em meados do século XIX é que passa a existir uma região central que exerce influência sobre os demais bairros.

Durante o século XIX, o Brasil passou por uma fase de grande desenvolvimento tanto econômico quanto social. A acumulação de capital possibilitou o investimento no comércio estimulado pela expansão do consumo. Mudanças nos hábitos de consumo da população de alta renda transformaram o comércio varejista, fazendo desaparecer os mascates e vendedores ambulantes que foram substituídos por lojas que, posteriormente, deram origem às grandes lojas de departamento.

A transferência de funções antes realizadas em casa para as vias públicas, como as encomendas individuais de produtos importados e serviços em domicílio, intensificou a utilização da cidade. A partir de então, era preciso ir à loja para comprar o que se necessitava, ir à escola, ir ao consultório do dentista ou do médico, etc.

Essas atividades que se desenvolveram nesse período serviam à classe alta e tiveram grande impacto na cidade do Rio de Janeiro, por ser a capital e onde se encontravam as grandes fortunas do país. As outras cidades permaneceram relativamente atrasadas. Os centros das cidades brasileiras, até meados do século XX, pertenciam não somente às elites urbanas, mas também à classe média que se utilizava do comércio central. Os estabelecimentos comerciais que ali se instalavam eram voltados para essas camadas sociais.

A classe alta sempre teve domínio sobre o centro principal das cidades. Um exemplo de tal influência é o deslocamento do centro, no quartel final do século XX, em direção às áreas residenciais ocupadas por essa camada da população. A cada

deslocamento, a parte do centro, que ficava abandonada, era ocupada pela classe baixa. Apesar dessa divisão do centro, entre a parte nobre e a popular, as duas metades formavam um mesmo centro. Por volta da década de 50, os centros principais das metrópoles brasileiras atingiram sua extensão máxima.

1.4 - O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO

O processo de descentralização é caracterizado pela criação de sub-centros que surgiram com crescimento das cidades. Seu início se deu na década de 1920 e se intensificou depois da Segunda Guerra Mundial. Existem vários fatores que justificam essa descentralização. Roberto Lobato Corrêa (2004, p.45) cita alguns fatores de repulsão da área central detectados por Colby já na década de 1930:

- aumento constante do preço da terra, impostos e aluguéis;
- congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações;
- falta de espaço para expansão;
- restrições legais;
- ausência ou perda de amenidades.

Também, segundo Colby (apud. Corrêa, 2004, p.46), a descentralização só se dá quando há a criação de atrativos em outras áreas da cidade, como:

- terras não ocupadas com baixos custos e impostos;
- infra-estrutura implantada;
- facilidades de transporte;
- qualidades atrativas do sítio (topografia, drenagem, etc.);
- possibilidade de controle da terra;
- amenidades.

O crescimento das cidades também influencia na descentralização, e o aumento da distância entre o centro e as áreas residenciais faz com que as firmas abram filiais nos bairros. Antes, a competição entre as empresas impunha uma localização central; atualmente, requer várias localizações descentralizadas além da sede central. A descentralização criou uma concorrência entre o centro principal e os subcentros para onde foram transferidos alguns empreendimentos, ficando no centro as atividades de

menor rentabilidade ou mesmo ilegais, como o comércio de produtos contrabandeados e/ou falsificados. Conseqüentemente, a arrecadação de impostos diminuiu e o poder público reduziu a sua atuação nos serviços de limpeza e segurança públicas nas áreas centrais, intensificando o processo de deterioração.

Outro fator decisivo foi o desenvolvimento dos meios de transporte, como o bonde, o ônibus e o automóvel; e dos meios modernos de comunicação, que possibilitaram uma maior flexibilidade em relação à localização das empresas.

Nas décadas de 50 e 60, iniciaram-se as transformações nos centros principais das metrópoles brasileiras como conseqüência de seu abandono pelas elites. Inicialmente, o centro foi abandonado como local de compras, serviços e diversão; depois, como local de empregos. Até então, a maioria das pessoas de alta renda trabalhava no centro, mas essa mudança de local de trabalho não significa que os empregos existentes saíram do centro e, sim, que os novos cargos criados se localizavam em outras partes da cidade.

No final da década de 1940, o centro principal do Rio de Janeiro entrou em declínio, um dos principais responsáveis foi a migração de alguns serviços e parte do comércio que atendiam à classe alta para Copacabana. Em São Paulo, a decadência do centro principal era perceptível no final dos anos 50. Na década seguinte, o centro já dava sinais de estagnação e um “centro novo” já se formava na região da Avenida Paulista. As demais metrópoles brasileiras começaram a reduzir o ritmo de crescimento dos seus centros principais no final da década de 60.

Não foi por deficiência do centro que as classes de alta renda o abandonaram. É errada a afirmação de que o centro foi abandonado porque estava degradado, ao contrário, sua degradação veio com o abandono. A ruptura da ligação entre o centro e as classes altas foi facilitada pela popularização do automóvel articulada à especulação imobiliária que tinha interesse em abrir novas frentes de empreendimentos.

O centro das cidades é uma parte vital para que se exerça o domínio e o controle sobre o espaço urbano. Seu processo de “deterioração” é, na verdade, o estado de ruína em que foram deixados muitos prédios dessa região por conta do seu abandono pelas classes dominantes que construíram novos centros para elas próximos às suas zonas residenciais.

No começo do século XX, os prédios das áreas centrais das maiores cidades brasileiras eram do período colonial e, portanto, velhos, mais velhos do que os que se encontram hoje nessas regiões. Mas naquela época, não se propagou a idéia de que o centro estava se deteriorando, por quê? Porque não havia mobilidade territorial para

abandoná-lo e a elite urbana ainda tinha interesse nele. Assim, foram realizadas várias obras de renovação do centro tradicional de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, a fim de adaptá-lo às novas necessidades.

“A verdade é que a nova mobilidade territorial, (...), aliada à conveniência de acessibilidade das burguesias e à produção de bairros novos por parte do capital imobiliário, é que impulsionou o abandono dos centros tradicionais. Não foi nem o congestionamento, nem a poluição, nem a idade.”(Villaça, 2001, p.346)

Apesar de haver se afastado do centro, a classe alta brasileira mora, preferencialmente, nas áreas centrais em edifícios de apartamento e não em apartamentos suburbanos ou em residências unifamiliares em condomínios fechados. Mas, até mesmo quando se opta por morar em um subúrbio arborizado, com grandes lotes e segurança, esse não é tão distante quanto o é nos Estados Unidos. Mesmo neste país, as áreas residenciais mais caras e exclusivas se encontram próximas ao centro das cidades e não nos subúrbios.

Segundo Ascher (2001, p.64), nas cidades européias e mesmo nas norte-americanas, existem três grupos sociais distintos. Aqueles que têm uma condição financeira que os permite escolher onde morar. Esses, geralmente, optam pelas áreas centrais que possuem o melhor conjunto de equipamentos urbanos e empregos da área metropolitana. Depois vêm os grupos sociais com renda mais ou menos estável, que não conseguem se manter nas regiões centrais e, por isso se afastam dela à procura de moradia conveniente e não muito cara. E, finalmente, os grupos sociais mais desfavorecidos que não têm muita escolha e se espalham por diferentes regiões que estão normalmente encravadas na estrutura das cidades.

Essa informação vem confirmar a teoria em relação às cidades brasileiras de que as classes realmente ricas não se afastam do centro e não vão morar em subúrbios residenciais. Tal afirmação também se aplica às cidades dos países desenvolvidos. A classe média e média alta é que ocupam as regiões mais distantes, periféricas. Um apartamento localizado nas proximidades da área central de Londres, Nova York, São Paulo ou Rio de Janeiro, com uma área compatível a uma casa em um condomínio residencial afastado, possui um valor muito elevado e só uma parte muito exclusiva da sociedade tem acesso a esse tipo de imóvel.

Na década de 60, seguindo a classe alta, o Estado também abandonou o centro principal das cidades, construindo novos centros administrativos fora da Área Central, geralmente próximos às áreas residenciais da elite. Por essa época, até mesmo as

cidades médias começaram a sofrer com o esvaziamento de seus centros principais, mesmo que de forma mais amena que nas metrópoles.

Os anos 70 foram determinantes para o processo de descentralização das cidades brasileiras. Foi nessa época que o automóvel se popularizou passando a ser acessível não somente para as classes altas, mas também para a classe média. Essa nova locomoção transformou o território das metrópoles, consolidando os chamados “centros novos” que já haviam se favorecido pelo desinteresse das elites pelo centro principal, que estava se expandindo e se fragmentando por causa da nova mobilidade territorial proporcionada pelos novos meios de transporte e pela nova forma de produção do espaço. O que possibilitou que esses novos centros, que até então se localizavam contíguos aos centros principais, passassem a se formar afastados deste e próximos às novas áreas residenciais das classes de alto poder aquisitivo.

Várias intervenções foram realizadas nesse período para facilitar o deslocamento das camadas sociais privilegiadas, como estacionamentos, vias expressas e rodovias. Contudo, à medida que esta classe se afastava, tentava minimizar seu tempo de deslocamento trazendo o centro em sua direção, causando o que se chama de centro expandido.

Até as décadas de 40 e 50, os centros principais se dividiam em duas partes: uma popular e outra sofisticada. A partir da década de 70, essas partes deixaram de ser metades do mesmo centro e passaram a ser dois centros distintos, o centro novo e o centro velho, um voltado para as classes altas e outro para a população pobre.

O abandono progressivo do centro tradicional pela elite fez com que ele se deteriorasse, e não o contrário. Nos anos 80, o centro já estava ocupado pelas camadas populares, e o que se chama de “decadência” do centro é, na verdade, sua ocupação pelas classes de baixa renda. Assim, as grandes cidades estão formando dois centros principais, os centros novos exclusivos das elites urbanas e os centros tradicionais abandonados e ocupados pelas camadas desfavorecidas. Villaça (2001, p.237) afirma que uma cidade só pode possuir um único centro principal, entretanto a atual configuração urbana contradiz tal conceito. Outros pesquisadores como Montessoro (2001) e Sposito (2001), acreditam que “a idéia de uma centralidade única não é mais condizente com a realidade da maior parte das cidades brasileiras, como também de outros países” (Montessoro, 2001, p.218).

1.5 - SUBCENTROS E CENTROS SECUNDÁRIOS

Segundo Villaça (2001 p.293), subcentros são áreas que apresentam comércio e serviços diversificados de forma equilibrada e não são os centros principais. São uma réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorrem sem se igualar. Têm necessidade de otimização da acessibilidade, só que para uma parte da cidade, enquanto o centro o tem para toda a cidade.

Quando não há equilíbrio entre comércio e serviços, não é subcentro; pode ser, quando há grande número de estabelecimentos que oferecem produtos ou serviços semelhantes, um centro especializado. Tais centros, por vezes, atendem a toda área metropolitana, como o centro principal, contudo, por sua especialização, são utilizados com menos frequência e em menor número de usuários.

O processo de descentralização, que teve início na década de 1920 nas cidades brasileiras, criou centros secundários ou subcentros, e estes passaram a oferecer serviços e comércio antes exclusivos da Área Central. O primeiro subcentro do Brasil foi o Brás, em São Paulo, por volta de 1910, e o segundo, a Praça Saens Peña, na Tijuca, na década de 1930.

O Brás surgiu no final do século XIX formado, principalmente, por imigrantes italianos que não tinham acesso econômico nem social ao centro de São Paulo. Esse isolamento contribuiu para o desenvolvimento da independência do bairro que, na década de 40, dominava todo o comércio da zona leste da capital paulista. Nessa época, suas lojas, cinemas e restaurantes estavam entre os maiores da cidade. Nos anos 50, suas lojas começaram a abrir filiais no centro principal.

A Praça Saens Peña pode ser considerada subcentro a partir dos anos 30, foi o primeiro do Rio de Janeiro e “o único caso no país em que um subcentro voltado para as camadas de alta renda surgiu antes que os subcentros populares” (Ibid., p.297). Na década de 50, foi a vez do subcentro de Copacabana, também voltado para as classes altas. Estas áreas ofereceram concorrência ao centro principal ao fazê-lo perder o monopólio sobre algumas atividades.

A partir da década de 60, surgiram nas metrópoles e em cidades médias grandes “sub-regiões urbanas” de comércio e serviços voltados para a classe alta. Várias atividades, antes localizadas nos centros principais, se mudaram para essas sub-regiões, como lojas, consultórios, restaurantes, cinemas, bancos, etc. Tais sub-regiões passaram a ser conhecidas como “centro novo”, como as regiões da rua Augusta, em São Paulo e a Savassi, em Belo Horizonte.

No final da década de 60, os centros principais começaram a reduzir nas metrópoles brasileiras. E na década seguinte, houve a consolidação dos “novos centros” nas grandes e médias cidades. A partir de então, os novos centros que surgiram se localizavam afastados do centro velho. Deixaram de ser um prolongamento do antigo, por causa do alto índice de motorização da classe alta que lhe permitia maior mobilidade territorial. Sendo assim, esses novos centros surgiram não para competir com o antigo, mas para atender às necessidades das classes de alto poder aquisitivo que haviam se afastado do centro principal.

Em 1966, surgiu o primeiro *shopping* brasileiro, o Iguatemi em São Paulo. A partir da década de 70, a construção de *shoppings centers* se disseminou por todo o país. A princípio, localizavam-se em áreas com alta concentração de renda mas, a partir do 1980, passaram a ser construídos também em bairros populares. Não podem ser considerados subcentros por não apresentarem equilíbrio entre o comércio e os serviços oferecidos. Mas possuem grande participação no esvaziamento dos centros principais das metrópoles por disputarem a mesma clientela, a população de alta renda, embora tal declínio tenha se iniciado antes da popularização dos *shoppings centers*.

Os novos centros, que estão surgindo, não são uma remodelação, como ocorria no passado, do centro antigo, pois a mobilidade territorial exige e requer um centro novo, e os interesses imobiliários se aproveitam disso, surgindo, assim, novos centros espacialmente dispersos.

Há uma certa hierarquia entre os subcentros, pois são maiores e mais influentes aqueles que atendem a um conjunto de bairros, e menores os que atendem a apenas um bairro. Como sempre, a localização dessas atividades está diretamente relacionada com os deslocamentos territoriais, portanto os subcentros constituem-se em importante foco de linhas de transporte intra-urbano, e sua importância depende da densidade e da renda da população de sua área de influência.

1.6 – INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS

A atual revalorização das áreas centrais está ligada a um processo de degradação/requalificação, fazendo parte do desenvolvimento da cidade, que passa por momentos de abandono e deterioração para depois se regenerar. Porém a cada intervenção e a cada degradação está associada uma forma de pensar a cidade e uma determinada postura de encarar o lugar pela sociedade, além dos interesses de diversos agentes sociais como o Estado, a população e o capital imobiliário.

Ao longo da história, as áreas centrais foram os principais objetos das grandes intervenções urbanísticas. Estas foram realizadas no tecido urbano existente a fim de adaptá-lo às novas exigências. A noção de intervenção está apoiada na identificação de um processo de deterioração e degradação urbana que estão relacionadas à perda de função, à ruína das estruturas existentes, ou à queda no valor imobiliário de determinado lugar. Vargas e Castilho (2006) relacionaram as principais motivações que conduzem as intervenções em centros urbanos: referência e identidade, história urbana, sociabilidade e diversidade, infra-estrutura existente, mudanças nos padrões sociodemográficos, deslocamentos pendulares, distribuição e abastecimento.

A discussão em torno das intervenções nos centros principais não é recente. Alguns autores propõem a divisão dessas ações em períodos históricos de acordo com as ideologias que influenciavam as obras. Segundo Simões Jr (1995), a primeira fase do urbanismo estava preocupada com a fluidez do trânsito, com a salubridade e com o embelezamento das áreas centrais das grandes cidades e pode ser nomeada como a fase dos Melhoramentos Urbanos. Foi nesse período que ocorreram as primeiras intervenções urbanas em áreas centrais na Europa, as quais tinham como objetivo a adaptação do tecido urbano existente às novas necessidades da cidade industrial. A partir da segunda metade do século XIX, várias obras foram realizadas com a intenção de reformular as antigas estruturas. O resultado foi a abertura de largas avenidas em contraposição às antigas ruas estreitas e tortuosas, e a destruição de quarteirões inteiros formados por pequenas casas compactas coladas umas às outras. As arquiteturas dispostas ao longo dessas avenidas possuíam gabaritos e fachadas homogêneas, e os edifícios públicos eram implantados em lugares estratégicos, reforçando o caráter simbólico e sua importância. O exemplo paradigmático desse tipo de intervenção é a Reforma de Haussmann, em Paris.

Dentro desse mesmo espírito, foram realizadas intervenções no Brasil, no início do século XX. Com a ascensão do governo republicano, era preciso eliminar da paisagem os elementos que fizessem referência ao período colonial e, conseqüentemente, à monarquia e ao atraso cultural do país. Os exemplos mais importantes destas intervenções são as empreendidas por Pereira Passos no Rio de Janeiro e por Antônio Prado em São Paulo.

O período seguinte vai do início dos anos de 1930 até a década de 1970 e corresponde ao conceito de Renovação Urbana que tem sua origem nos princípios da Carta de Atenas e foi muito utilizada na reconstrução do pós-guerra. Caracterizada pela demolição e reconstrução, a Renovação tinha uma visão tecnológica e se apropriava das tecnologias desenvolvidas para alcançar uma melhoria na qualidade de vida dos

habitantes, mas sua adoção implicava soluções radicais como o “arrasa-quarteirão” e a negação da cidade existente.

A última fase é chamada por Simões Jr de Revitalização Urbana a qual utiliza uma abordagem nas intervenções em áreas centrais, que se originou como reação contra o ambiente modernista criado pela renovação. Tem como objetivo intervir sem destruir, valorizar o patrimônio e manter a escala humana.

As autoras Vargas e Castilho (2006) dividem os processos de intervenção em centros urbanos em três fases, a partir da década de 1950, pois foi nessa época que, na Europa e nos Estados Unidos, os centros urbanos passaram a ser objeto de preocupação. Assim, as intervenções estariam divididas em: Renovação Urbana nas décadas de 1950 e 1960; Preservação Urbana entre 1970 e 1980; e Reinvenção Urbana que surgiu nos anos 90 e é aplicada até os dias de hoje.

No primeiro período, o processo de intervenção tinha preferência pelo novo, e sua principal proposta era baseada na idéia de demolir e construir para renovar. As intervenções na Europa estavam associadas à ideologia do Movimento Modernista e tinham como objetivo resolver problemas como o congestionamento e a reconstrução do pós-guerra. O espaço público assumiu uma maior importância dentro da estrutura das cidades, contribuindo para a preservação do que restara do patrimônio construído europeu.

Nos Estados Unidos, a Renovação Urbana atingiu grandes proporções por conta da intensidade da degradação dos centros urbanos atribuída à intensa migração para o subúrbio e ao impacto dos *shoppings centers* periféricos. O desenvolvimento das cidades americanas passou, então, a ter uma estreita relação com a demolição de grandes áreas urbanas e sua posterior reconstrução baseada no modelo de Le Corbusier, como o *Lincoln Center*, em Nova York. Grandes torres de escritórios e apartamentos de luxo foram construídas em terrenos isolados e cercadas por imensos jardins, empreendimentos voltados para as classes de alto poder aquisitivo visando uma maior arrecadação.

As críticas à Renovação Urbana surgiram nos E.U.A., na década de 1970, iniciando uma discussão em torno da reutilização de edificações antigas associadas aos espaços de consumo, como a transformação de fábricas abandonadas em centro de compras. Outra preocupação eram os grandes vazios urbanos, resultado da ação demolidora, da ideologia do período anterior e da falta de investidores dispostos a financiar obras gigantescas. Algumas dessas áreas demolidas permanecem vazias até

os dias atuais, como é possível observar em vários pontos do centro da cidade do Rio de Janeiro.

Das críticas a esse programa, iniciadas na década de 1970, surgiram vários movimentos com discursos baseados na estética, no patrimônio e na questão ambiental e que deram origem a uma nova proposta de intervenção em áreas centrais, a Preservação Urbana, que tinha como principal preocupação o patrimônio. Surgiram movimentos por parte dos intelectuais, da elite e da população em favor da preservação dos edifícios históricos. Também organizações internacionais, como a Unesco, voltaram sua atenção em favor do patrimônio mundial.

O objetivo desse tipo de intervenção, de maneira geral, era “centrado na 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” (Ibid., p.18).

A mudança de parte da população para os subúrbios americanos gerou a necessidade de fortalecer a imagem do centro a fim de atrair a população de alta renda de volta. Assim, a preservação do patrimônio construído se tornou um elemento fundamental para o resgate da identidade da cidade.

No período de 1970 à 1990, houve uma ampliação do debate sobre os propósitos das intervenções urbanas. As discussões giravam em torno do caráter ideológico na privatização dos espaços públicos, do comércio e serviços como, estratégia de recuperação, da criação de cenários e do entendimento do que é histórico.

Assim, as mudanças proporcionadas pelo desenvolvimento tecnológico, no final do século XX, além da competição entre as cidades incentivada pela globalização, o neoliberalismo e os planos de desenvolvimento urbano, como Plano Estratégico e Plano Diretor, permitiram que o território se transformasse em mercadoria a ser consumida pelos cidadãos ricos, investidores e turistas. Tais intervenções tiveram que se adaptar a esse novo contingente, passando a se chamar Reinvenção Urbana. O exemplo paradigmático desse período são as obras realizadas em Barcelona para sediar as Olimpíadas de 1992.

O principal objetivo dessas intervenções é recuperar a base econômica das cidades a fim de gerar empregos e renda. Esse assunto era uma preocupação do poder central que se deslocou para o poder local. As estratégias de intervenção em áreas centrais, nesse período, pouco se alteraram. O que mudou foram a dimensão dos projetos, o foco da intervenção e a grande divulgação que passou a ser feita em torno das propostas através do *city marketing*.

Os projetos englobam uma área mais ampla, atingindo não apenas as áreas centrais, mas regiões subutilizadas em decorrência da obsolescência de estruturas industriais, portuárias ou ferroviárias, mantendo a preservação histórica nas áreas centrais, enquanto nas demais regiões são permitidas uma maior liberdade, a ousadia e a busca pelo novo.

Busquets (apud. Vaz e Silveira, 1999. p.54) confirma essa idéia classificando os exemplares das transformações urbanas recentes em áreas centrais dentro de três blocos temáticos:

- obsolescência de grandes equipamentos industriais;
- transformação dos velhos portos;
- estações ferroviárias e seus espaços de serviços.

Entre 1980 e 2000, a cidade passou a ser pensada como um empreendimento a ser gerenciado através do planejamento estratégico e do *city marketing*. Os resultados dessa Reinvenção Urbana têm como característica uma preocupação cada vez maior por parte do poder municipal em relação à imagem do centro, considerado a vitrine da cidade e que, portanto, deve possuir uma boa aparência para garantir uma certa vantagem dentro da competição entre as cidades.

Nessa fase, o cidadão não é a razão primeira das intervenções, mas a população flutuante, o turista. A cidade passou a valorizar a imagem, a estética e a maquiagem, embora as grandes intervenções mascarem os problemas reais das cidades, produzindo imagens espetaculares e, por vezes, falsas.

Apesar das críticas, o objetivo de trazer de volta a população a frequentar o centro tem sido atingido. No Rio de Janeiro, várias intervenções pontuais foram feitas e muitos edifícios históricos foram transformados em Centros Culturais que atraem um certo público. Mesmo que essa nova população seja restrita a determinadas classes sociais, já é um primeiro passo em direção à reconquista do centro.

Outra forma muito comum de nomear os planos urbanísticos elaborados para as áreas centrais é utilizar o prefixo RE: reabilitação, revitalização, requalificação, regeneração, etc. o qual possui um significado de volta, de “alguma coisa que repete o já existente com uma nova forma” (Vasconcellos e Mello, 2006, p.53). Ele começou a ser utilizado nos anos 60, quando as intervenções passaram a considerar o valor histórico e cultural do ambiente construído. Nessa época, na Europa, surgiu um movimento contra a prática da renovação urbana, chamada reabilitação urbana, que levantou várias críticas

de ordem social, econômica, arquitetônica e urbanística. Alguns fatores contribuíram para o surgimento dessa nova prática de intervenção, como:

“a redescoberta e a revalorização do patrimônio arquitetônico, a tomada de consciência da importância do estoque de edificações existentes e a emergência de movimentos sociais de oposição à erradicação dos moradores locais, assim como os novos estudos sobre a tipologia de edificações e a morfologia urbana.” (Vaz e Jacques, 2003, p. 131)

A partir da década seguinte, as intervenções urbanas deixaram de se basear na *tabula rasa*, que ignorava o preexistente e propunha, a partir do zero, atuar em projetos localizados, pontuais ou amplos (Vaz e Silveira, 2006), levando em consideração a estrutura já estabelecida.

Nos anos 80, vulgarizaram-se os termos “reabilitação” e “revitalização” e as propostas passaram a se basear em projetos urbanos embasados na cultura arquitetônica. Esses projetos de intervenção pontual e concentrada receberam vultuosos investimentos em estruturas ou edificações, geralmente assinadas por arquitetos do chamado *Star System*, que produzem boa visibilidade na mídia e, acredita-se, são capazes de influenciar positivamente toda a cidade. Um exemplo desse tipo de intervenção é a cidade de Bilbao, que ficou conhecida internacionalmente por abrigar uma filial do Museu Guggenheim, obra de Frank Gehry. Antes da construção da grande estrutura em titânio, criada pelo arquiteto canadense, a cidade era conhecida apenas por ser a capital do País Basco, por sua política separatista e pelos atentados terroristas e hoje atrai muitos turista.

Mas a inserção de ícones em pontos estratégicos das cidades não é uma criação do século XX. Desde a Antiguidade os governantes já lançavam mão desse artifício para gerar uma nova vitalidade nos espaços urbanos, com a construção de templos, monumentos, etc. Em alguns casos, tais edificações não foram criadas com essa intenção, como o Partenon, que é o maior símbolo da Antiguidade Grega, por suas proporções monumentais, pela sua localização e pela carga histórica que possui. Embora não tenha sido criado para ser um símbolo, o é até os dias de hoje.

Bem como os ícones da história, os ícones contemporâneos também são construídos sob uma concepção política para alterar o espaço urbano, causar polêmica, valorizar a área em que se inserem e dinamizar a cidade como um todo (Hazan, 2003). No passado, eles possuíam um significado e uma linguagem da sociedade local, atualmente pertencem à uma sociedade global. Outra diferença fundamental entre os ícones da História e os contemporâneos é que os primeiros têm relação com o espaço

em que estão inseridos e mantêm seu simbolismo através dos séculos, enquanto os ícones atuais têm um caráter efêmero por seu aspecto globalizado, sem relação direta com o entorno. Alguns deles podem se manter como ícones para a posteridade, outros farão parte de um conjunto de edificações monumentais sem identidade.

Esses símbolos ou ícones são utilizados para alavancar o desenvolvimento da cidade, revitalizar uma área ou se transformar em uma marca dela. Nos tempos atuais, em que a competição entre as cidades está cada vez mais acirrada, a construção desses monumentos, tanto simbólica quanto fisicamente, é de vital importância para a criação da imagem da urbe. A criação desses ícones nas cidades mundiais faz parte do planejamento estratégico, que visa não apenas a melhoria do espaço urbano, mas também novos investimentos que possam auxiliar no seu desenvolvimento.

Existem vários exemplos de cidades no mundo todo que se utilizaram desse recurso, como Paris que, durante o governo Mitterrand, recebeu várias obras de vulto para incrementar sua famosa paisagem e competir com as cidades modernas através da inserção de arquiteturas contemporâneas. Arquiteturas essas que são conhecidas como arquiteturas globais por não possuírem um estilo definido e por não se relacionarem a nenhuma cultura específica.

Essas ações já possuem reflexos no Brasil. O caso mais emblemático é o do Rio de Janeiro e a tentativa de vários prefeitos de incluí-lo entre as cidades mundiais. O plano estratégico da cidade foi feito com a colaboração de técnicos da prefeitura de Barcelona, cidade que se tornou um modelo de desenvolvimento. Em 2001, foi elaborado o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária, que tinha como exemplos as reformas do porto de Barcelona e do *Puerto Madero* de Buenos Aires. O projeto mais audacioso desse plano é a proposta para a implantação do Museu Guggenheim, no píer da Praça Mauá. Para seu desenvolvimento, foi convidado o arquiteto francês Jean Nouvel, que apresentou um projeto revolucionário com uma parte do museu submersa e até mesmo uma minifloresta tropical. Segundo a Prefeitura, o museu iria proporcionar a revitalização de toda a área no entorno do píer, que engloba parte do centro e o porto. Porém esta proposta não foi levada adiante e ficou apenas no papel.

Mas não apenas o Rio de Janeiro está se utilizando dessas políticas de revitalização, outras cidades brasileiras também vêm investindo na construção de novos ícones. Como Niterói, que iniciou esse processo com o MAC, obra do arquiteto Oscar Niemeyer, e agora está finalizando o Caminho Niemeyer do mesmo autor, que conta com uma grande diversidade de obras e usos na orla de Boa Viagem. Curitiba também

entrou na competição através das obras de melhoria do trânsito realizadas pelo arquiteto e então prefeito Jaime Lerner, que se tornou emblemática no país, e através do Novo Museu, outra criação de Niemeyer.

Uma das diferenças entre essas intervenções é a escolha do arquiteto para o desenvolvimento do projeto. Curitiba e Niterói convidaram o arquiteto brasileiro mais famoso e de maior projeção internacional, mas o Rio de Janeiro preferiu um profissional estrangeiro que fizesse parte do *Star System*, evidenciando sua posição mais elevada na hierarquia das cidades brasileiras e sua tendência a ser uma cidade global.

Portanto, na década de 90, os termos “requalificação” e “regeneração” foram muito utilizados e os projetos estratégicos tinham como objetivo oferecer melhores condições de acessibilidade, comunicação, segurança, educação, além de recuperarem edifícios e áreas abandonadas, elevando a qualidade estética e ambiental e enfatizando os aspectos culturais e simbólicos, que passaram a ser o trunfo das intervenções, destacando a individualidade das cidades frente a uma cultura globalizada.

Mais recentemente, depois da Renovação Urbana, da Revitalização Urbana e dos projetos urbanos associados ao planejamento estratégico e ao *marketing* urbano, está surgindo um novo *renascimento urbano*, em que a cultura tem um papel fundamental como principal estratégia. Vaz e Silveira (2006) utilizam a denominação Regeneração Cultural, que é um termo de origem anglo-saxônica, referindo-se às intervenções em áreas já consolidadas onde se destaca a importância dada à cultura dentro do planejamento e do projeto urbano.

Dessa forma, a identidade dos povos está fortemente ancorada na cultura e na sua imagem. Por isso as cidades tentam se individualizar através da cultura, revelando, reforçando ou criando sua identidade e sua imagem, que passam a ser um produto de *marketing*, mais do que a própria cidade material.

As políticas culturais se articulam às políticas urbanas gerando vários tipos de processos de renovação, que vão desde a tradicional reabilitação de centros históricos através da preservação de seu patrimônio, passando pela renovação de áreas degradadas onde são utilizados equipamentos de lazer para aumentar o valor imobiliário e pela reabilitação de áreas centrais, que se tornam *shopping centers* a céu aberto ou museus, até a requalificação de áreas históricas que evocam os cenários dos parques de diversão.

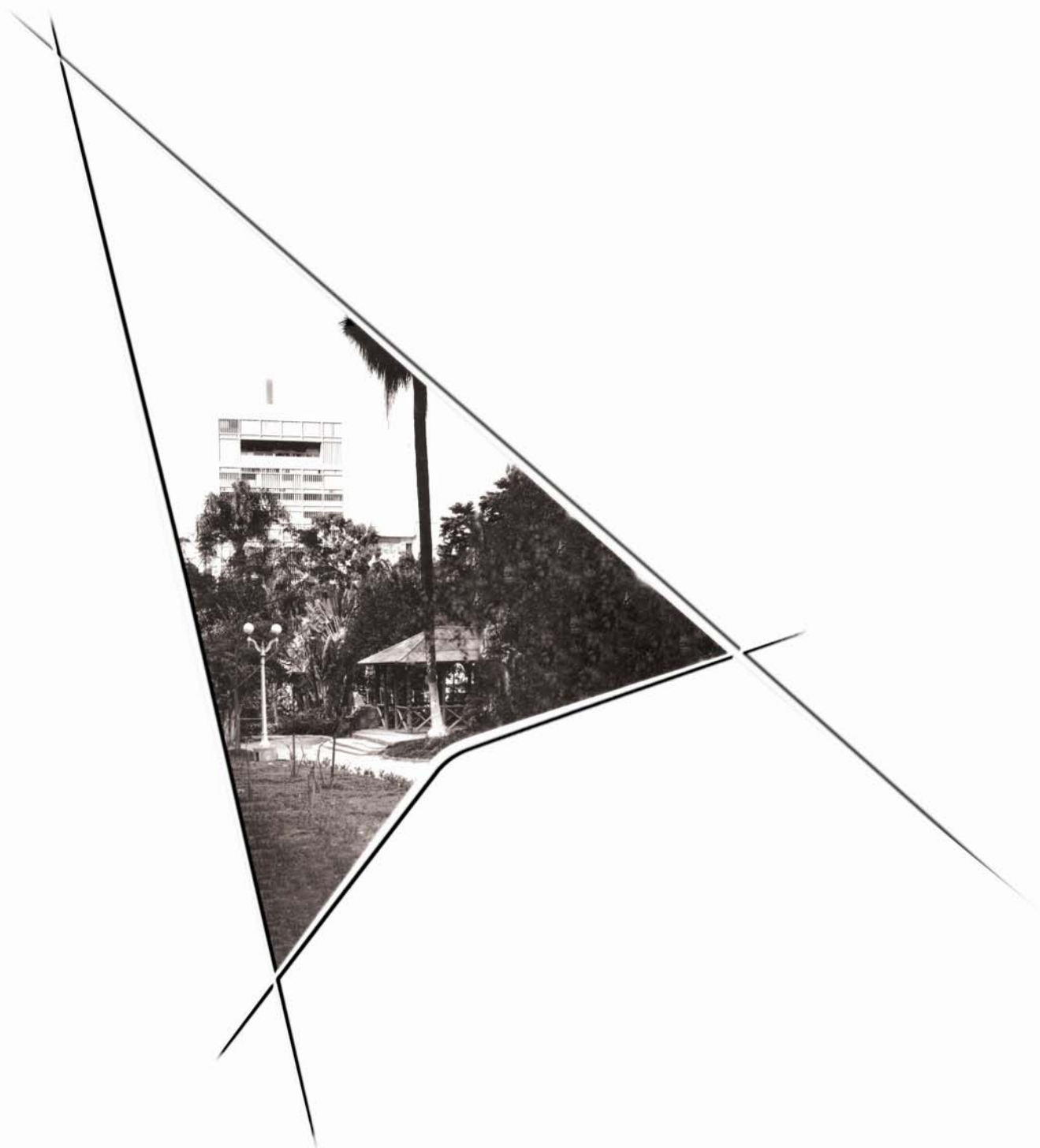
A revitalização da cidade através da cultura se faz, na maioria das vezes, através do que se pode chamar “gentrificação cultural”, que é a valorização das atividades culturais urbanas “através da criação de equipamentos midiáticos e elitistas” (Vaz e

Jacques, 2003, p.133 e 132), e que se tornam âncora do processo de gentrificação urbana.

As críticas, entretanto, com relação a esse tipo de planejamento urbano estão relacionadas aos excessos que levam à homogeneização do espaço e da arquitetura, à estetização, à patrimonialização, a uma supervalorização do patrimônio que acaba por transformar os centros urbanos das grandes cidades em museus a céu aberto, à gentrificação e à espetacularização.

CAPÍTULO 2

A FORMAÇÃO DO CENTRO DE JUIZ DE FORA



2.1- DO CAMINHO NOVO A SANTO ANTÔNIO DO PARAIBUNA (... a 1850)

É impossível começar a contar a história de Juiz de Fora, ou mesmo falar sobre a cidade, sem fazer referência aos caminhos que a formaram. O primeiro foi o Caminho Novo, já no início do século XVIII, e através dele chegaram os primeiros habitantes da região. Depois veio a Estrada Nova do Paraibuna, esta, pode-se dizer, foi a responsável pela formação da cidade. Em seguida, foi a vez da Estrada de Rodagem União e Indústria, promotora de várias melhorias e inovações. E por último, mas não menos importante, a Estrada de Ferro.

A princípio era só o Rio Paraibuna. Até que no século XVIII, se descobriu o ouro na Província de Minas Gerais e começaram a surgir os caminhos. Sendo os bandeirantes os descobridores da riqueza, nada mais lógico do que se utilizarem de suas trilhas. O primeiro caminho, conhecido como Caminho para Minas Gerais e mais tarde chamado de Caminho Velho, atravessava o estado de São Paulo para alcançar as minas. Para o ouro chegar aos portos do Rio de Janeiro, era preciso fazer parte da viagem pelo mar entre Paraty e Santa Cruz, cujo percurso era extremamente perigoso por causa dos piratas que por ali ficavam à espera das embarcações cheias do precioso metal.

A fim de encurtar essa viagem, que durava por volta de cem dias, o Rei de Portugal contratou Garcia Rodrigues Paes Leme, filho do famoso bandeirante Fernão Dias, para abrir uma nova picada que ligasse diretamente Barbacena ao Rio de Janeiro. Nessa estrada, conhecida como Caminho Novo, a viagem durava vinte e cinco dias.

Até 1702, só se passava pelo Caminho Novo a pé. Em 1704, Garcia, depois de quatro anos de trabalho, passou a incumbência de terminar a estrada a seu cunhado Domingos Rodrigues da Fonseca, por ter perdido todos os seus haveres e parte dos seus escravos. Somente a partir de 1709 é que se tem um tráfego regular de tropeiros pelo caminho. Com o tempo, o Caminho Novo deixou de ser apenas uma ligação entre Vila Rica e o Rio de Janeiro e passou a ser também caminho para terras mais distantes, como Mato Grosso e Goiás.

Depois da estrada pronta, vieram pessoas de várias regiões e países para as Minas Gerais a fim de aqui fazerem fortuna. Afinal, a viagem do Rio de Janeiro até as minas não durava nem um mês. Uma viagem considerada rápida naqueles tempos.

O Rei de Portugal, então, passou a permitir e estimular a ocupação das terras vizinhas ao caminho, desde que com finalidades agrícola e povoadora. A partir de então,

foram doadas sesmarias² a quem estivesse interessado em se mudar para o interior do país e tivesse como arcar com os custos dessa empreitada. O uso, porém, dessas terras não era gratuito, era preciso pagar tributo à Coroa Portuguesa. Além disso, o sesmeiro tinha como obrigação cultivar roças em sua propriedade para fornecer alimentos aos tropeiros e cuidar da parte do Caminho Novo que passasse por suas terras. Aquele que não cumprisse com suas obrigações num prazo de dois anos, perdia a sesmaria.

Na região, onde hoje se encontra a cidade de Juiz de Fora, existiam pequenas povoações em torno das grandes fazendas, como a do Alcaide-Mor, também conhecida como Tapera, a de Marmelo, a de Medeiros, a Boiada e a Fazenda do Juiz de Fora.

Saint Hilaire, um botânico francês que esteve no Brasil entre 1816 e 1822, deixou suas impressões sobre a região em seu livro *Voyages dans les provinces de Rio de Janeiro et de Minas Gerais*, de onde Albino Esteves (1915, p.49) retirou a seguinte citação sobre a área onde hoje se encontra a cidade de Juiz de Fora:

“A uma légua e $\frac{3}{4}$ de Marmelos encontra-se a habitação de Juiz de Fora, nome que vem sem dúvida do emprego que ocupava o primeiro proprietário. Da venda de Juiz de Fora tem-se sob os olhos uma paisagem encantadora. Essa venda foi construída na extremidade de uma grande pastagem, cercada de morros por todos os lados. O Paraibuna corre perto do caminho; sobre um pequeno regato que aí desemboca, depois de haver atravessado a estrada, foi construída uma ponte de madeira de efeito muito pitoresco; perto está uma cruz; mais longe vêem-se uma capela abandonada e as ruínas de um engenho de açúcar. Ao lado da venda está um vasto rancho e muito perto um celeiro para o milho.”

Através desse relato minucioso, podemos ter uma idéia bem clara do que existia na região, no começo do século XVIII. Parece que desde esta época não se tem certeza do porquê do topônimo Juiz de Fora. Segundo Paulino de Oliveira (1966), não foi possível descobrir a identidade do juiz de fora que deu nome à localidade. Ele acredita que um juiz de fora da cidade do Rio de Janeiro tenha estado alguns meses hospedado na fazenda que ficou conhecida como “Fazenda do Juiz de Fora”, ou “Fazenda Velha”.

Estudos mais recentes, como os de Wilson de Lima Bastos (2004), autor de vários livros sobre a cidade e seus mais importantes cidadãos, e os de Jair de Lessa (1985) e de Douglas Fazolatto (2004) entre outros, acreditam que o tal juiz tenha sido o dr. Luiz Fortes Bustamante de Sá, Juiz de Fora da Cidade do Rio de Janeiro, que aqui comprou uma sesmaria no ano de 1713. E, segundo Lessa (Op. cit.), nela construiu o tal sobrado citado por Oliveira. Tal juiz serviu de intermediário entre as autoridades

² Sesmaria é uma imensa extensão de terras que é entregue a um sesmeiro para o seu cultivo regular, roças, pastagens, criação de animais etc. Não exploradas, tornam-se devolutas, não tendo mais o sesmeiro poder sobre ela” (Bastos, 2004, p.67).

portuguesas no Brasil e os corsários franceses comandados por René Duguay Trouin, em 1711. Sendo substituído em seu cargo no ano de 1713, estabeleceu-se em uma sesmaria à beira do Caminho Novo. Depois de 1716, não se tem mais notícia de Bustamante de Sá em suas terras, ano em que foi decretada sua prisão por causa de brigas com os vizinhos que chegou a contar com invasão armada.

Ainda que seja esse o responsável pelo nome da cidade, perdura a dúvida. O dr. Luiz Fortes Bustamante de Sá ficou em suas terras pouquíssimos anos e por causa da ordem de prisão expedida, porém nunca cumprida, foi embora. Então, porque colocar o nome da localidade homenageando uma pessoa que nada fez pela região onde morou por pouco tempo?

Existe ainda uma outra possibilidade apontada por Stehling (1979) que afirma ser João Carlos Ribeiro e Silva o juiz responsável pelo nome da cidade. O pesquisador se baseia em um documento datado de 1712 que nomeia Ribeiro e Silva juiz de fora da sede provisória da Alcaidemia do assento da margem esquerda do Rio do Barro, antigo nome do Rio Paraibuna. Esse documento se encontraria assinado por Luiz Fortes Bustamante de Sá, o juiz apontado pelos outros historiadores como sendo o juiz de fora em questão. E assim, a dúvida perdura até os dias de hoje.

Com o fim do ciclo do ouro e o avanço da economia cafeeira na região, os burros que faziam o transporte das cargas, foram substituídos pelos carros de transportes. O velho caminho, contudo, não permitia uma ampliação por causa de sua localização, comprimido entre o rio e as montanhas. Para resolver o problema, a Província de Minas Gerais optou por abrir uma nova estrada e, para isso, contratou o engenheiro alemão Henrique Guilherme Fernando Halfeld, em 1836. Grande extensão dessa estrada, chamada Estrada do Paraibuna, se originou do trajeto já existente do Caminho Novo, apenas ampliando-o. Quando a estrada chegou ao local onde hoje se encontra a área central de Juiz de Fora, Halfeld optou por estendê-la ao lado direito do rio. Até então, só havia povoação na margem esquerda do Rio Paraibuna nos arrabaldes das fazendas.

Após a conclusão da obra, logo se formou uma povoação às margens do caminho e a margem esquerda do Paraibuna foi, pouco a pouco, sendo abandonada. Essa estrada se tornou a primeira via pública da localidade, a princípio chamada de rua Direita, atualmente, sendo conhecida como Avenida Rio Branco.

Segundo Inácio Gama, primeiro cronista da cidade, citado por Paulino de Oliveira (1966, p.11) e Jair Lessa (1985, p.61), havia um povoado na região hoje conhecida como Alto dos Passos, onde “nosso comércio, pequenas indústrias, profissões liberais, representação religiosa, tudo enfim que constitui um povoado, se concentra (...).

Manifestava-se, portanto, desde então, a tendência de desenvolvimento para o norte, mas o coração da cidade, o centro da vida, continuava lá no Alto dos Passos.”³. O “norte” a que ele se refere é a região da atual área central da cidade onde o povoado estava se desenvolvendo, donde se deduz que, provavelmente, existia um povoado anterior à estrada de Halfeld.

Há uma planta da autoria de Halfeld de 1844, onde se encontram demarcadas quatorze casas do lado esquerdo da estrada e do lado direito a Capela de Santo Antônio, dois ranchos e vinte e seis casas. Como pode ser apreendido dessa planta, a povoação estava se desenvolvendo rapidamente, em menos de dez anos já possuía quarenta casas e uma capela. As casas existentes eram todas construídas segundo um alinhamento definido pelo engenheiro. Alguns historiadores acreditam que esse cuidado demonstra sua intenção de construir uma cidade, o que pode ser confirmado em uma carta de Halfeld para sua sobrinha na Alemanha, de 1866, onde ele diz que “desde 1840, está construída uma cidade que eu fundei” (apud. Lessa, 1985, p.81).

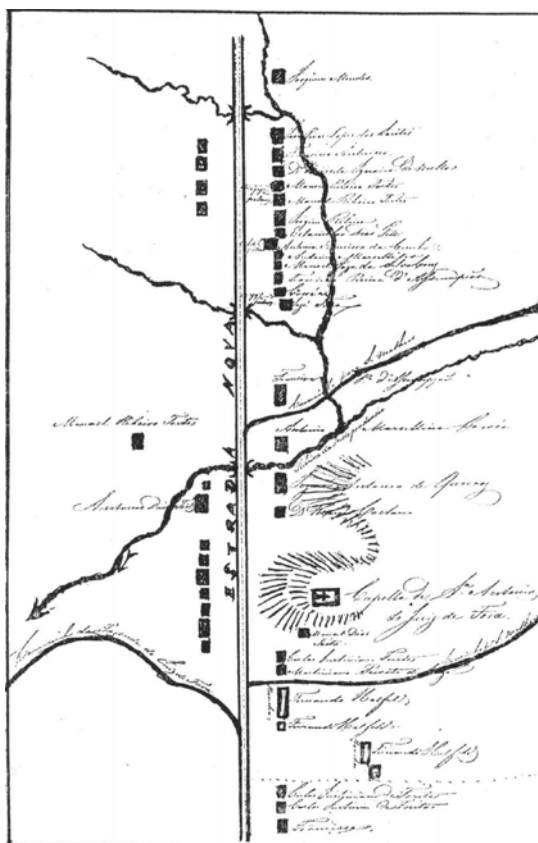


Fig. 06 - Planta da Estrada Nova do Paraibuna feita por Halfeld, 1844.

³ Este texto de Inácio Gama foi copiado por todos os autores citados do artigo Ontem, Hoje e Amanhã..., escrito por Gama para a Semana Comercial.

Tanto assim que a nova povoação, de apenas 500 habitantes, logo passou de arraial a vila, sob o nome de Santo Antônio do Paraibuna, em 1850. Mas só em 1853, o Município foi instalado, quando na primeira reunião da Câmara Municipal, a 7 de abril, os vereadores eleitos tomaram posse. O atraso na instalação da Vila se deu por um erro na publicação da lei que elevava o arraial à categoria de vila. O nome da localidade saiu como Santo Antônio do Paraibuna, e era, na verdade, para ser Santo Antônio do Juiz de Fora. Nesse mesmo ano, foram abertas as ruas da Califórnia, da Câmara, Imperial, São Sebastião e Santo Antônio, além de ser efetuada a compra pela Câmara ao engenheiro Halfeld do terreno onde hoje se encontra o Parque Halfeld.

2.2 – DE VILA DE SANTO ANTÔNIO DO PARAIBUNA A CIDADE DO PARAIBUNA (de 1850 a 1865)

Em 1852, Mariano Procópio Ferreira Lage, amigo íntimo do Imperador e dono de uma fazenda de café nas proximidades de Rio Novo, conseguiu uma concessão para construir uma rodovia, que visava encurtar a viagem entre a Corte e Minas Gerais. A estrada construída por Halfeld estava ficando com os serviços de manutenção muito caros, o que atrapalhava o escoamento da riqueza da época, o café. Após retornar de uma viagem à Europa e lá conhecer as novas estradas de rodagem, Mariano propôs ao Imperador a construção de uma estrada dentro das mais modernas técnicas, que ligasse Juiz de Fora a Petrópolis. D. Pedro deu concessão para a exploração da estrada por 50 anos, desde que as obras e as despesas com a manutenção corressem por conta de Mariano e impôs uma outra condição: que não fosse utilizada mão-de-obra escrava. O custo da obra correu por conta do comendador, mas quanto ao trabalho escravo, uma brecha no contrato possibilitou a utilização de mão-de-obra cativa. Em um relatório escrito por Mariano endereçado ao Governador da Província de Minas Gerais, o próprio afirma que estavam sendo utilizados mais de mil escravos no trecho entre Juiz de Fora e Paraíba (Stehling, 1979, p.145 e Giroletti, 1988, p.63). Não era permitida a utilização de escravos de propriedade da Companhia nas obras da rodovia, mas não existia nenhuma cláusula que proibisse o aluguel. Sendo assim, foram alugados das companhias inglesas de mineração de Cocais e do Congo Soco os escravos necessários para a realização das obras.

A Companhia União e Indústria foi fundada para a construção da rodovia, que ficou pronta em 1861, sendo a primeira estrada das Américas construída com o sistema de pavimentação criado por McAdam, conhecido como macadame, com 144 quilômetros

de extensão. A rodovia, com seu leito macadamizado e seu sistema de transportes, diligências e carroças, possibilitou um maior fluxo de mercadorias, maior segurança e continuidade na circulação dos produtos em todas as épocas do ano, barateando os custos com o transporte.

Agassiz, naturalista norte-americano que percorreu o Brasil no ano de 1865, escreveu em seu livro *Voyge au Brèsil* o seguinte comentário sobre a União e Indústria:

“Esta estrada é célebre tanto por sua beleza quanto por sua perfeita execução (...) Há doze anos o único meio de comunicação com o interior, partindo-se de Petrópolis, era um estreito carreiro para muares, acidentado, perigoso, sobre o qual uma viagem de uma centena de milhas exigia uma cavalgada de dois ou três dias. Presentemente vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora em carruagem, do erguer ao pôr do sol, sob uma boa estrada de posta, que não cede lugar a nenhuma outra do mundo.” (apud Esteves, 1915, p.61)



Fig. 07 – Trecho da Rodovia União e Indústria

Todas essas vantagens transformaram Juiz de Fora, ponto terminal da principal via de comunicação da província, em entreposto comercial e pólo econômico mais importante da Zona da Mata. Grande parte do café de Minas Gerais era reunido na cidade e levado até o porto do Rio de Janeiro pela Companhia União e Indústria, e esta chegou a transportar 99% do café mineiro (Giroletti, 1988, p.42). Além do café, a maior parte dos produtos importados e exportados pela província passava, obrigatoriamente pela cidade. Esse fluxo de mercadorias possibilitou o desenvolvimento do comércio local de importação e exportação, de atacado e varejo.

Juiz de Fora se tornou, então, um entreposto comercial com grande dinamismo econômico. O pesquisador Paul Singer (1974, p.210) compara a cidade com São Paulo, pois as duas foram o principal entreposto cafeeiro de seu estado, recolhendo todo o café produzido no interior e enviando-o para o porto a fim de ser exportado.

Em 1853, a Câmara designou uma Comissão para elaboração de um plano de arruamento da Vila. Tal plano, que desapareceu, foi descrito por Lessa (1985, p.60) como sendo vinte e duas miniplantas nas quais estavam desenhadas três praças, dezesseis ruas transversais à Estrada do Paraibuna e duas ruas paralelas a ela; a Vila media, então, três quilômetros de norte a sul.

Da Câmara, localizada praticamente no mesmo lugar onde hoje funciona, para o sul era um percurso de 1,5 quilômetro que passava pelo Largo da Matriz, onde hoje está a Catedral, pela rua Espírito Santo, rua do Cano (atual rua Sampaio), rua do Rosário, rumo ao atual bairro Alto dos Passos. No sentido norte, que também media aproximadamente 1,5 quilômetro, depois da Câmara, vinha a atual rua Halfeld que se chamava, da Estrada para baixo, rua da Califórnia e, da Estrada para cima, rua da Câmara; depois vinha o Largo da Câmara (atual Parque Halfeld) e mais nove ruas transversais à Estrada. Eram elas: rua Imperial (hoje Marechal Deodoro), rua Santa Cruz (Floriano Peixoto), rua São Sebastião, rua da Saudade (Benjamin Constant), rua da Vala, que servia como esgoto dos dejetos que desciam do morro, rua da Gratidão, rua da Boa Morte, rua da Glória, rua do Comércio, e depois o “Alto da Portela” limite mais ao norte da Vila, sendo que a rua do Comércio citada não é a mesma que depois veio a se chamar Batista de Oliveira.

As ruas paralelas à Estrada, constantes do projeto de 1853, eram as ruas Santo Antônio e Florida. Dessa última não se sabe exatamente sua localização, mas Lessa (ibid., p.61) acredita que pode ser um trecho da atual rua Batista de Oliveira, entre as ruas Espírito Santo e Santa Rita, que também foi conhecido como rua Formosa.

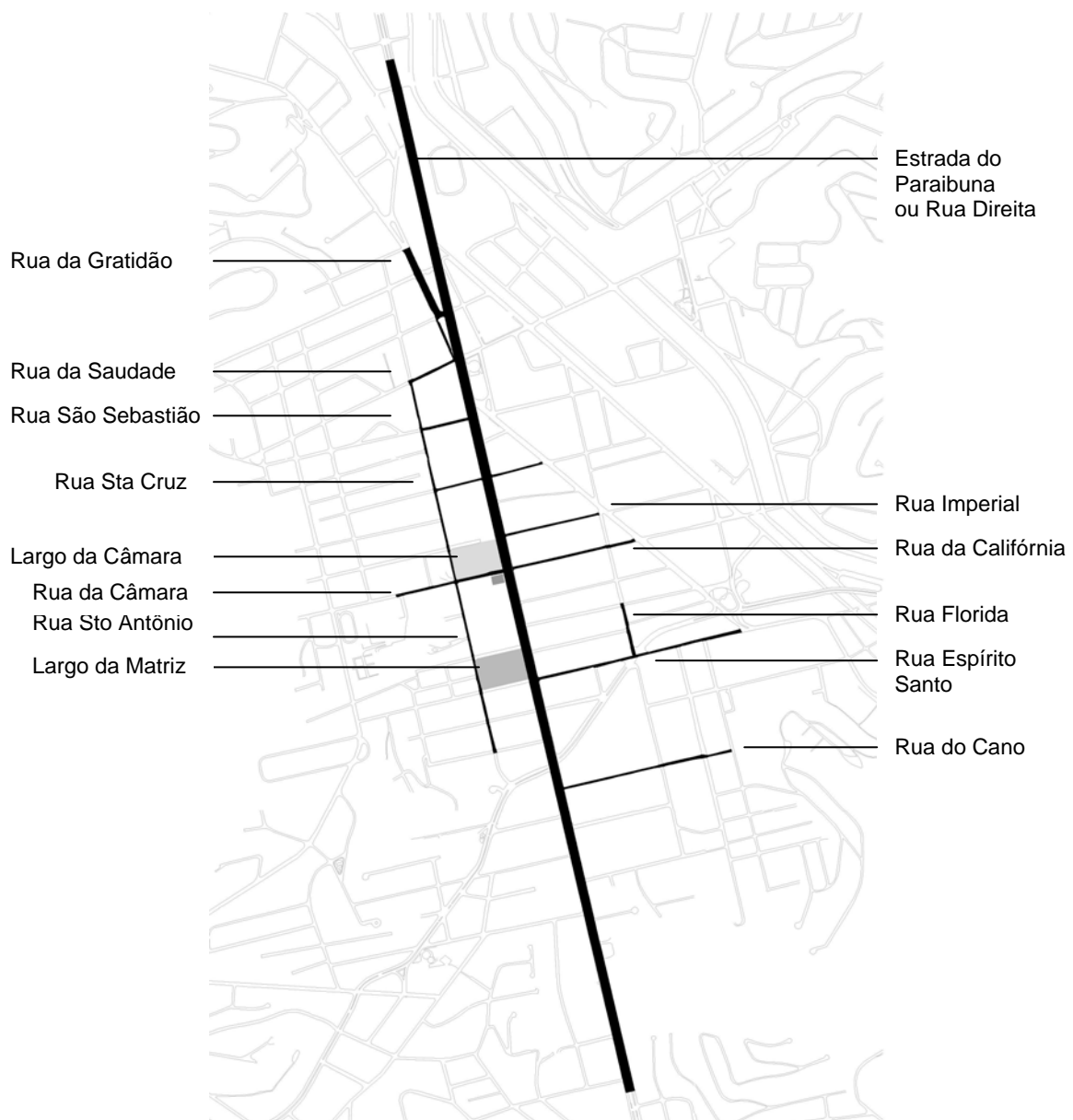


Fig. 08 - Simulação Mapa de 1853, segundo descrição de Lessa e de acordo com a formação do traçado atual.

Apesar dessa planta desaparecida apresentar a proposta para tantas ruas, o que chegou até os nossos dias foi um desenho atribuído a Halfeld, de aproximadamente 1853, onde estão representadas as estradas que formaram a região, a Estrada do Paraibuna, no desenho chamada de Estrada Atual, a Rodovia União e Indústria e o Caminho Novo, além do Rio Paraibuna. Em relação às ruas, apenas há o registro da rua da Califórnia e rua da Câmara e a marcação de algumas pontes existentes e das edificações mais importantes da Vila, como a Câmara e a Igreja Matriz.



Fig. 09 – Mapa de Juiz de Fora desenhado por Halfeld por volta de 1853.

Até 1855, não havia nenhum tipo de iluminação na cidade, época em que a Câmara solicitou à Assembléia Legislativa Provincial a compra de 40 lampiões de azeite para iluminação pública. Nesse ano, o Município sofreu com a epidemia de *cólera morbus* que assolava o país. Quando chegaram notícias de que a epidemia estava fazendo vítimas na Corte, a Câmara Municipal constituiu uma comissão para coordenar a execução de serviços sanitários necessários. Cada Distrito do Município formou uma comissão, mas nem todas essas precauções livraram a região totalmente da epidemia.

Em dezembro do mesmo ano, um médico da cidade, dr. João Nogueira Penido, fez um relatório à Câmara afirmando que o cólera havia chegado à região e que se fazia necessário a instalação de um hospital para atendimento às vítimas. O hospital improvisado foi prontamente instalado na própria Câmara Municipal, posteriormente foi construída a Casa de Caridade, que deu origem à Santa Casa de Misericórdia, um dos maiores hospitais da cidade e até hoje em funcionamento. Na primeira sessão da Câmara de 1856, fez-se a comunicação de que o perigo da epidemia havia sido afastado. Por causa de todas essas providências, a epidemia causou pequeno número de vítimas, na maioria escravos residentes na zona rural. Na vila, só foi atacado um tropeiro vindo de Petrópolis e que sobreviveu.

Os problemas sanitários da vila na época da epidemia foram descritos pelo fiscal da Câmara da seguinte forma: os enterramentos não poderiam mais ser realizados no adro da Igreja, mas em um novo cemitério; a lagoa existente nas proximidades da atual

Avenida dos Andradas precisava ser drenada; o empoçamento das águas da chuva na rua Santa Rita deveria ser resolvido, pois por ela passava um córrego. Havia também a questão da vila não possuir um matadouro público e, por conta disso, os habitantes matavam o gado em qualquer lugar e jogavam os restos no rio.

Em virtude do relatório do fiscal e do perigo de novas epidemias, a Câmara decidiu construir um novo cemitério, reivindicado pelos habitantes da vila desde 1853, uma vez que o crescimento da população inviabilizava manter os sepultamentos na Matriz, como era costume então. A partir de 1855, começaram a se fazer os enterros no Cemitério Municipal, localizado no atual bairro Poço Rico, mas este só ficou pronto em 1864. No ano seguinte, a Câmara decidiu construir o Matadouro Municipal e, para este fim, foi escolhido um terreno na rua da Califórnia, próximo ao rio.

À época, a população do município era de 27.722 pessoas, sendo 11.176 brasileiros, 118 estrangeiros e 16.428 escravos, números da ata da Câmara de 27 de outubro de 1855. Outra informação, encontrada em um ofício dirigido ao governador da Província, diz que “este município se compõe de cinco freguesias, nove distritos e cinqüenta e seis quarteirões” e que “no período de janeiro de 1853 a 1854 registraram no Município 855 nascimentos e 275 óbitos”⁴.

Em 2 de maio de 1856, segundo a lei de nº759, a vila foi elevada à categoria de cidade, com o nome de Cidade do Paraibuna. Para as festividades da nova cidade, a Câmara ordenou o calçamento de algumas vias e a vigilância na construção de edificações que não poderiam ultrapassar o alinhamento das ruas. Além disso, os moradores deveriam capinar seus jardins e cair as fachadas de suas casas.

A Câmara se empenhava no embelezamento da cidade, fazendo doações de terras aos proprietários de imóveis na rua Direita para que construíssem jardins gradeados fronteiros às suas residências. Àquela época, qualquer embelezamento ou melhoramento era sempre iniciado pela rua Direita.

O primeiro chafariz público da cidade foi instalado em 1855, no centro do Largo da Câmara, atual Parque Halfeld. Em 1856, já existiam mais dois, um na rua do Cano, que possuía esse nome exatamente por causa de seu chafariz, e outro em frente à Casa de Caridade. Até então, a cidade não possuía serviços de água e a população se abastecia nas várias minas existentes.

O Governo Imperial, preocupado com a escassez de mão-de-obra na lavoura devido à extinção do tráfico negreiro, começou a incentivar a “importação” de imigrantes

⁴ Esta ata, de 27 de outubro de 1855, está hoje desaparecida, essas informações sobre a população e a formação do município foram tiradas do livro *História de Juiz de Fora* (Oliveira, 1966, p.40).

européus através da Repartição Geral de Terras Públicas, para trabalharem nas lavouras de café, então em franco crescimento. Em 1857, Mariano Procópio decidiu aproveitar esse financiamento e fechou um contrato se comprometendo a trazer 2000 imigrantes, mas esse número nunca se completou.

Em 25 maio de 1858, desembarcaram no Brasil os primeiros alemães com destino a Juiz de Fora. Em 59 dias haviam chegado 1162 pessoas. Por conta da rapidez em que foram embarcados os colonos, a Companhia União e Indústria não estava preparada para recebê-los como determinava o contrato. Os alemães foram, então, alojados provisoriamente na Lagoa da Gratidão, hoje Largo do Riachuelo. As instalações precárias e a má alimentação provocaram uma epidemia de tifo entre os imigrantes, os quais já haviam passado por quarentena no porto do Rio de Janeiro graças à mesma doença. Para cuidar dos doentes, uma enfermaria foi construída às pressas no morro da Gratidão, hoje Morro da Glória, e a epidemia foi controlada.

As casas dos colonos foram construídas o mais rapidamente possível, mas ainda assim, só em 1863, todas as 130 famílias estavam alojadas. A Colônia D. Pedro II se dividia entre a de cima, agrícola depois conhecida como São Pedro e a de baixo, industrial que se chamou Vilagem. Entre elas, surgiu um povoado com o nome de Borboleta. Dos recém chegados, 479 haviam sido contratos na Alemanha para trabalharem na



Fig.10 – Colônia Dom Pedro II, final do século XIX, atual rua Bernardo Mascarenhas.

Companhia União e Indústria, e 144 se ocupavam de serviços não agrícolas, ou seja, prestação de serviços como sapateiros, alfaiates, barbeiros, carpinteiros, etc., donde se conclui que menos da metade veio trabalhar no cultivo da terra.

E assim, Mariano construiu praticamente uma nova cidade em suas terras, onde hoje se encontra o bairro que leva o seu nome. Lá os colonos possuíam comércio próprio e até fábricas. Era também onde ficavam a estação de carruagens da Rodovia União e Indústria e um luxuoso hotel para os viajantes, além do Castelinho, residência do Comendador, hoje o museu da cidade.



Fig. 11 – Castelinho, residência de Mariano Procópio, hoje Museu Mariano Procópio. Foto de 1861.

Essa “nova cidade” construída independentemente da cidade fundada por Halfeld, causou grandes atritos entre seu idealizador e a Câmara Municipal. Tanto era assim, que a planta desenhada por Gustavo Dodt em 1860 terminava nas proximidades do Milheiro (atual Largo do Riachuelo), ignorando total e completamente a povoação que a princípio era denominada Rio Novo, mas que ficou conhecida como Juiz de Fora.

Os atritos começaram quando Mariano se desviou do traçado da Estrada do Paraibuna. Até o Milheiros, a Rodovia União e Indústria vinha acompanhando a Estrada do Paraibuna, depois desse ponto ela toma o rumo leste em uma reta tirada à 45° de um quilômetro de comprimento, que é hoje a Avenida Getúlio Vargas, afastando-se da cidade. Por isso, Mariano deixou de fazer a manutenção da antiga estrada no trecho mais populoso, e que já era chamado de rua Direita, ficando a cargo da Câmara a conservação dessa longa avenida. Segundo o próprio Comendador (Ibid., p.75), a estrada havia sido desviada para longe da população para esta não ser incomodada com o trânsito das carruagens e por estar planejando, no futuro, utilizar seu leito para a implantação de uma estrada de ferro. Dessa forma, o novo percurso seria melhor para tal fim, já que evitava as grandes subidas e descidas do traçado existente.

Em 1860, foi realizada a primeira tentativa de ordenar o crescimento urbano através da contratação do engenheiro alemão Gustavo Dodt que fez, basicamente, o alinhamento e o nivelamento de ruas, a demarcação de algumas praças e logradouros públicos e propôs uma expansão da cidade. Essa proposta não foi seguida pelas administrações posteriores. Na planta a Estrada do Paraibuna aparece com o nome de rua Direita e se encontra com a Rodovia União e Indústria formando um “V”. Perpendicular à rua Direita existem as seguintes ruas paralelas entre si: São Sebastião, da Liberdade (Floriano Peixoto), da Imperatriz (Marechal Deodoro), da Califórnia (Halfeld), Santa Rita e Espírito Santo.

A rua Santo Antônio, paralela à rua Direita, segundo o desenho, se iniciava em um cemitério e terminava atrás da Igreja Matriz, nas proximidades na rua da Bela Vista (hoje Fernando Lobo). Esse cemitério que se encontra na planta de Dodt nunca existiu, ele fazia parte das propostas do engenheiro, mas não foi realizado pela proximidade com a povoação. Outra rua paralela à rua Direita, era a rua do Comércio (Batista de Oliveira) que ligava a rua do Sampaio à rua de São Sebastião.

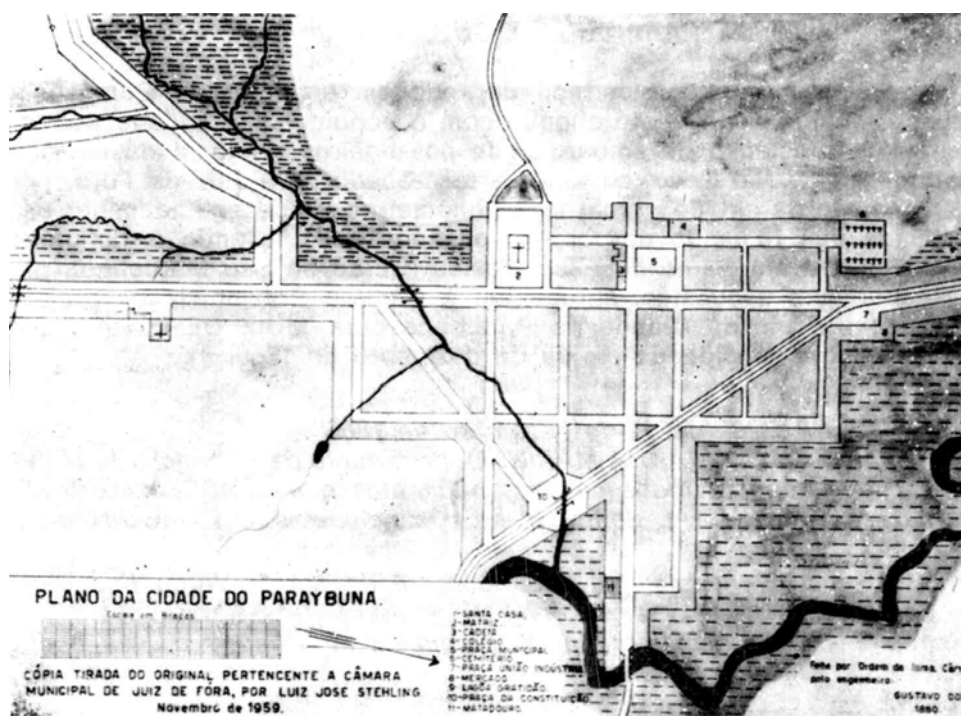


Fig. 12- Plano elaborado pelo engenheiro alemão Gustavo Dodt para a cidade de Juiz de Fora em 1860.

Havia uma lei datada de 01 de outubro de 1828, que restringia as ações das Câmaras Municipais, o que freava o desenvolvimento dos Municípios. A Câmara de Juiz de Fora reclamava um pouco mais de liberdade e, como os seus apelos não eram atendidos, ela, às vezes, não cumpria exatamente as ordens do Governo Provincial, o que ocasionava censuras por parte deste. Por causa dessas “desobediências” é que Juiz de Fora conseguiu se desenvolver mais rapidamente que os demais municípios mineiros e, em 1861, já era o terceiro em arrecadação na província, perdendo apenas para Ouro Preto e São João Del Rei.

A esta época, as enchentes do Paraíba prejudicavam apenas a União e Indústria, visto que quase nenhuma construção existia em suas margens. Isso obrigou Mariano Procópio a iniciar o quebramento de pedras para facilitar o escoamento das águas. Em 1863, a Câmara ordenou o corte do rio acima da ponte da rua da Califórnia. Nesse mesmo ano, Mariano Procópio juntamente com a Câmara, empreendeu outras obras no leito, de limpeza, de rebaixamento e de alargamento de uma cachoeira.

2.3 – CIDADE DE JUIZ DE FORA (de 1865 a 1900)

Em 19 de dezembro de 1865, uma lei provincial determinou que a Cidade do Paraibuna passasse a se chamar cidade do Juiz de Fora. Oliveira (1966, p.59) levanta a hipótese de que, talvez, pelo medo de que a localidade fundada por Mariano, conhecida como Juiz de Fora, se tornasse Município, desmembrando parte da Cidade do Paraibuna, o Barão de São Marcelino tenha proposto na Assembléia Provincial a mudança do nome da Cidade do Paraibuna para Juiz de Fora, unindo assim as duas povoações.

O próprio Barão, em uma entrevista ao jornal O Pharol, justifica sua atitude afirmando que, além de retornar à denominação original, outros motivos o levaram a propor a lei, motivos não esclarecidos que podem ser aqueles sugeridos por Oliveira. Além disso, ele afirma que o novo nome não havia “pegado”, e a população continuava a se referir à localidade como Juiz de Fora.

Foi também nessa época que se iniciou o processo de abertura da rua do Espírito Santo, com desapropriações e doações dos donos dos terrenos na área. Além disso, a Câmara começou a se preocupar com a arborização da cidade, declarando, em portaria, que “depois de consultar diversas pessoas interessadas, resolveu introduzir o sistema de arborização adotado nas principais cidades da Europa”(Ibid., p.76). Comprou, para este fim, grande quantidade de mudas de saboeiro.

Em 1870, existiam em Juiz de Fora 190 estabelecimentos, sendo 170 industriais e 34 comerciais. Sete anos depois, já chegavam ao número de 241 indústrias e 80 empreendimentos comerciais, num total de 310 empreendimentos, um aumento de 63% (Giroletti, 1988, p.49). Isso demonstra o acelerado desenvolvimento industrial pelo qual a cidade passava. Muito se deve aos imigrantes alemães que aqui fundaram fábricas de cerveja, curtumes, empresas de construção, de máquinas agrícolas, de carroças e, até mesmo, uma fundição de ferro gusa. Esse constante crescimento econômico atraía migrantes que vinham em busca de emprego nas novas indústrias, fazendo crescer também a população da cidade.

Em 1871, a Estrada de Ferro D. Pedro II chegava a Juiz de Fora. Porém a única estação aqui existente era a construída por Mariano Procópio e que, anteriormente, servia como rodoviária para a União e Indústria. Por ser localizada na antiga povoação de Juiz de Fora e, portanto, longe da cidade, causou grandes



Fig. 13 – Estação de Mariano Procópio

reclamações por parte da população que alegava ter que pagar passagem para voltar por onde o trem já havia passado. Assim, a Câmara Municipal, com muito esforço, conseguiu arrecadar dinheiro suficiente para comprar um terreno entre as ruas da Imperatriz e a da Califórnia, na área central da cidade para a edificação da estação da estrada de ferro. Em 1875, a estação ferroviária e a estrada foram inauguradas e serviram para reforçar a importância da cidade como entreposto comercial, também tornando-se um dos principais centros ferroviários de Minas Gerais.

Os passageiros desciam na estação, mas as cargas eram desembarcadas no Largo do Riachuelo. Por não existir arruamento nessa área, as mercadorias tinham que percorrer algum caminho existente que, segundo Lessa (1985, p.110), deve ter dado origem à rua Benjamin Constant ou à rua Silva Jardim.

A plataforma existente foi novamente inaugurada em 1877 depois de alguns melhoramentos. Ela passou por mais duas reformas, uma em 1883 e outra em 1902 ficando com a aparência que possui hoje. Apesar de terem construído uma estação no centro da cidade, a estrada de ferro manteve a estação de Mariano Procópio como a principal do município.



Fig. 14 – Estação Central

A partir de 1877, por causa da ferrovia, a hotelaria em Juiz de Fora começava a se expandir. Viajantes, mascates, compradores de café, pessoas do interior da Província indo para a Corte ou vindo fazer comprar, todos passavam pela cidade. Entre os muitos hotéis existentes serão destacados apenas os principais que estavam localizados na área central⁵. Mas o mais famoso e que mais tempo durou foi o Hotel Rio de Janeiro, criado em 1877, ficava num casarão térreo ao lado do Fórum. Em 1883, o estabelecimento se mudou para um sobrado na rua Halfeld, sendo então considerado o mais luxuoso de toda a Província, comparado até mesmo com os da Corte. Sua mudança de endereço tornou a nova localização ponto nobre da cidade, com o aparecimento de sofisticadas confeitarias e tabacarias.

⁵ Na rua Halfeld, existiam o Hotel Europa, que durou até 1895, na esquina com a rua do Imperador, o Hotel dos Petiscos e o Hotel Itália. Na rua da Imperatriz, encontravam-se o Hotel Corrêa, o Hotel das Nações, o Hotel das Princesas e o Hotel Português. E ainda, na rua Direita, o Hotel Juiz de Fora, o Hotel Santa Rita na rua de mesmo nome e o Hotel do Comércio que, em princípio, ficava na rua Espírito Santo e que, depois de 1890, passou a se localizar na rua Direita. Nas proximidades da estação ficavam o Hotel Universal, o Hotel da Estação e o Hotel dos Príncipes. Havia, então, na cidade por volta de vinte e cinco hotéis.

Desde 1857, a administração municipal solicitava a construção de um novo prédio para si, mas só em 1878 conseguiram resolver o problema. A princípio, o edifício seria construído onde já existia a Casa de Câmara e a Cadeia, na esquina da Avenida Rio Branco com a Halfeld, mas, por haver 30 presos na cadeia e não haver lugar para realizar a sua remoção, foi decidido que o prédio seria implantado um pouco acima do local estabelecido, onde estava o Mercado Municipal que, quatro anos depois, foi novamente construído do outro lado do Largo da Câmara. A inauguração do Fórum e do Palácio da Câmara se deu em 20 de março de 1878 com a presença do Imperador.



Fig. 15 – Fórum e Palácio da Câmara, atual Câmara Municipal.

Outras obras importantes dessa época foram: a abertura da rua Santa Rita até a União e Indústria e seu calçamento, a construção da ponte sobre o córrego da Independência, o prolongamento da rua Espírito Santo, a abertura da rua Uruguaiana, hoje Sampaio antiga rua do Cano, aterro das ruas do Imperador, Santa Rita e Halfeld, e iluminação da cidade por meio de 84 lampiões a querosene. Também foi feito um empréstimo pela Câmara em 1867 para o calçamento da rua Direita, baseado na planta de Dodt. A rua foi calçada desde a União e Indústria (Largo do Riachuelo) até o Alto dos Passos, 1.782 metros por 5 metros de largura.⁶

O primeiro teatro da cidade foi construído pelo Barão de Bertioga em 1859, e se chamava Misericórdia, pois sua renda se destinava à Casa de Misericórdia. Em 1871, já existia outro teatro localizado na rua Espírito Santo, de nome Perseverança. A partir de então, por sua melhor localização, pois o teatro da Misericórdia ficava no Alto dos Passos, ele caiu na preferência do público.

Em 1877, apenas nove ruas na cidade realmente funcionavam, eram elas as atuais: Santa Rita, Rio Branco, Getúlio Vargas, Batista de Oliveira, Floriano Peixoto, Marechal Deodoro, Espírito Santo, Santo Antônio e São Mateus. Nelas existiam 600

⁶Além dessas, também foram realizadas as seguintes melhorias: o capeamento de um valo na rua Halfeld que era usado pelos terrenos vizinhos; a construção de um canal para escoamento das águas na rua da Liberdade, desde a rua Santo Antônio até a rua do Imperador, abaixo da qual tudo era brejo; abertura de valetas nas demais ruas transversais à rua Direita; o ensaiamento da rua Halfeld entre a rua do Imperador e a ponte da Halfeld em 1876 e, em 1879, foram niveladas e calçadas as ruas do Espírito Santo e do Comércio, canalizadas as águas das ruas da Imperatriz, Comércio, Halfeld e Santa Rita, calçada a rua Halfeld e construída uma sarjeta na rua Direita.

casas, muitas delas sobrados, 150 estabelecimentos comerciais, 6 escolas, 5 farmácias e 20 carruagens para aluguel nas praças (Ibid., p.137).

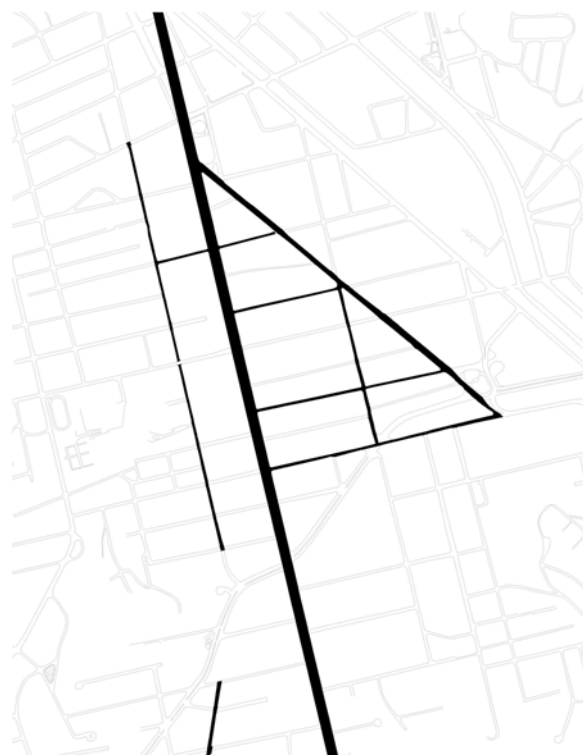


Fig. 16 – Mapa com as ruas que funcionavam na cidade em 1877.

Até 1880 nenhuma atenção foi dada ao Largo da Câmara, que era um atoleiro com o capim crescendo livremente, o qual só era capinado quando aparecia na cidade companhias de circo de cavalinhos, touradas ou cavalhadas, e por elas mesmas. Naquele ano, a Câmara contratou o arquiteto Miguel Antônio Lallemand para fazer o projeto do ajardinamento do largo. Antes do final do ano as obras já estavam prontas.

Segundo Lessa (Ibid., p.143), a história teria sido um pouco diferente. Para ele, o responsável pela urbanização do Largo da Câmara teria sido André Alfeld (sic.), que foi duramente criticado pela Câmara, que afirmava ser seu trabalho mal feito e que não receberia o pagamento pela obra. E pela população, que preferia o largo como estava antes, um terreno vazio com apenas um ringue de patinação. Por causa dessa confusão, a Câmara teria fechado os portões do largo, que era todo gradeado, ficando ele abandonado por 22 anos, quando foi feita uma nova reforma.

Em 1881 foi adquirido pela Câmara o terreno onde hoje se encontra a Escola Normal (Avenida Independência, próximo a Praça Antônio Carlos), para a construção de um quartel de polícia e da cadeia. A pedra fundamental só foi lançada no ano seguinte.

Quarenta e seis anos depois, o prédio foi demolido para a construção de uma escola e, algumas décadas depois, parte da escola foi demolida para abertura da Avenida Independência.



Fig. 17 - Cadeia e quartel de polícia construídos em 1882.

Em 15 de novembro de 1881, foram inaugurados os bondes à tração animal em Juiz de Fora. As linhas um e dois iam da rua Direita à estação ferroviária e serviam as ruas Halfeld, da Imperatriz, do Comércio e Espírito Santo. Funcionavam das 4h15m às 22h. Também podia-se atravessar a cidade com os bondes, pois existia uma linha que ia do atual bairro Alto dos Passos até depois da Estação de Mariano Procópio.

No ano de 1883, apesar dos protestos por ela ser muito estreita, foi aberta a rua São João que tinha 45 palmos de largura contra os 60 exigidos por lei. Também neste ano foi implantado o sistema de rede telefônica pela Empresa Telefônica de Juiz de Fora. A cidade não tinha todas as ruas calçadas e nem água encanada, mas tinha telefone.



Fig. 18 – Rua São João

Nessa época, ainda não havia água encanada nem rede de esgotos. A população recolhia água potável de torneiras e chafarizes públicos ou em minas que havia nos quintais de várias residências. Os dejetos da cadeia e das repartições públicas eram recolhidos e transportados em uma carroça chamada Tigre, que atravessava a cidade e despejava o material em um pontilhão da rua Santa Rita.

A primeira planta da povoação foi a de Halfeld, em 1844, a segunda foi a encomendada pela Câmara em 1853, que está perdida e, em 1860, foi realizado o levantamento do engenheiro Gustavo Dodt. Em 1881, foi contratado o engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti para fazer uma planta cadastral e topográfica de Juiz de

Fora; a cidade possuía, então, 4.000 habitantes. Essa planta foi aceita pela Câmara em 1883, e nela se encontram as relações dos proprietários das casas presentes no desenho. A planta se encontra atualmente no Arquivo Histórico Municipal, mas não se pode manuseá-la tal é o seu estado de conservação. Os detalhes da planta narrados no presente trabalho são baseados na descrição feita por Lessa (Ibid., p.165).

Havia então na cidade, segundo esse levantamento, 613 casas, sendo que a maioria delas se localizava na rua Direita, 155; a segunda rua mais ocupada era a rua Halfeld, com 73 casas, depois vinha a rua da Imperatriz com 58. A área central era onde a maioria da população residia, com 437 casas no total. As demais ficavam espalhadas pelas outras regiões da cidade, como o Botánagua e o Morro da Gratidão.

Na parte alta da cidade, para cima da rua Direita em direção ao Morro do Imperador, não havia arruamento. Todas as ruas eram densamente ocupadas, exceto a rua São Sebastião, a Antônio Dias e a Sampaio. A rua Santo Antônio ia da rua São Sebastião até depois da Sampaio e possuía apenas 15 casas.

Na planta também se encontra o traçado das linhas de bonde, que iam do Alto dos Passos, em frente à Santa Casa, pela rua Direita e pela União e Indústria até o bairro Mariano Procópio. Outra linha descia a Espírito Santo até o teatro, e mais uma passava pela rua da Imperatriz até a estação ferroviária.

Em 1883, a Câmara Municipal assinou contrato com engenheiros para que fosse realizado um estudo das redes de água e esgoto. Feito o levantamento, foi contratado Thomas Wood para a realização das melhorias necessárias e, em 1887, o sistema já estava funcionando. Esse contrato exigia que fosse feita uma planta que contivesse todas as ruas da cidade, doze no total, são elas: Direita, São Mateus, Espírito Santo, Santa Rita, Halfeld, Imperador, Liberdade, São Sebastião, Antônio Dias, Conde D'Eu, Travessa do Sampaio e Santo Antônio. Além disso, deveriam ser construídos chafarizes públicos a cada 400 metros.

Foi também nesse ano que a Câmara resolveu pela mudança do Matadouro Municipal da rua Halfeld para o Poço Rico. Além do mais,

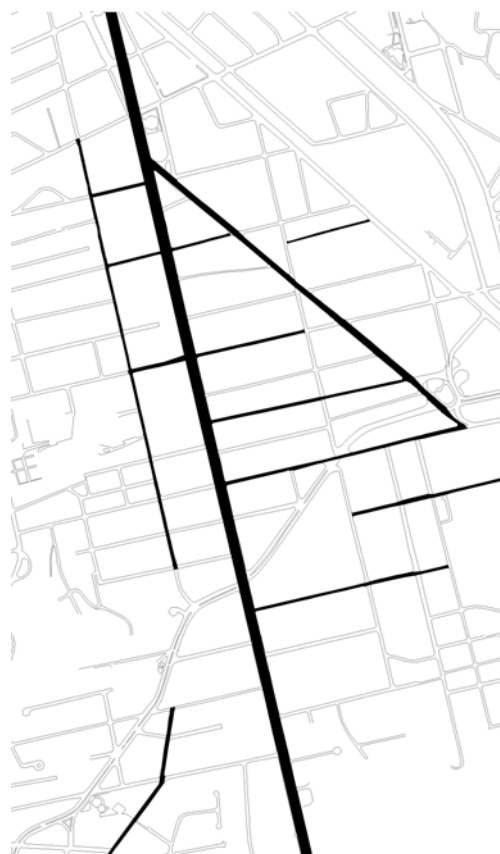


Fig. 19 - Simulação da planta de 1883

determinou que as casas dentro do perímetro urbano deveriam ter suas águas pluviais do telhado coletadas em canos e levadas até valetas, sob o novo passeio que deveria ser construído pelo proprietário com oito palmos de largura na rua Direita e seis nas demais ruas.

Em 1886, a Câmara Municipal tomou a iniciativa de realizar uma exposição industrial em Juiz de Fora para mostrar sua produção, que já se destacava na região. Tal proposta se baseou nas famosas Exposições Internacionais. O primeiro evento dessa natureza se deu no ano de 1851, na Inglaterra, em uma construção inovadora para a época, toda de ferro e vidro, localizada no coração de Londres, no *Hyde Park*. A partir de então, várias Exposições Universais foram montadas pelo mundo com o intuito de ser o veículo de circulação não somente de mercadorias, mas de idéias em escala internacional. Mesmo expondo itens não relacionados à atividade fabril, como os produtos agrícolas, as exposições estavam diretamente ligadas ao desenvolvimento industrial, e suas “grandes *vedettes* (...) foram sempre as máquinas, os novos inventos e os produtos recém-saídos das fábricas” (Pesavento, 1997, p. 43).

Por todo o século XIX, foram realizadas essas exibições de inventos e mercadorias. Até mesmo nas províncias brasileiras aconteciam pequenas exposições, tanto as necessárias para a escolha dos produtos que iriam representar o Brasil nas Exposições Universais, quanto as realizadas para mostrar a produção regional, como foi o caso da Exposição Industrial de Juiz de Fora de 1886.

Para esse evento, a Câmara Municipal permitiu que os expositores levantassem os pavilhões ou quiosques que abrigariam seus produtos no Jardim Municipal, desde que nos lugares que fossem designados pelo alinhador e que guardassem “a elegância arquitetônica e sendo convenientemente ornados e embandeirados...” (Jornal “O Pharol”, dia 11 de maio de 1886). Foi construído pela municipalidade um pórtico de entrada para a Exposição no Jardim na fachada da rua Direita, projeto do arquiteto Lallemand. À população foi pedido, em edital exaustivamente publicado na imprensa, que enfeitassem e caiassem suas casas, muros e portões nos dias em que aconteceria o evento.

A princípio a exposição estava marcada para acontecer em 25 de março mas, por causa de atrasos, ela foi adiada para 08 de agosto. Novamente mais atrasos, duramente criticados pelo jornal O Pharol, fizeram com que a data da inauguração fosse novamente remarcada, agora definitivamente para 12 de setembro, com os produtos agrícolas sendo expostos no Jardim Municipal e os industriais em um pavilhão construído na rua Direita. A exposição contava com onze seções, sendo duas agrícolas, uma exclusiva de

café e outra de cereais, uma dedicada à mineralogia e oito voltadas para produtos industriais.

No princípio de 1887, a Câmara decidiu enfrentar alguns problemas antigos como a falta de passeio, o alinhamento das ruas principais e o aterro do Largo do Riachuelo. Os passeios eram feitos pelo sistema de lagedos que consistia em pesadas pedras polidas ajustadas entre si. Também exigiu a demolição de todos os jardins particulares que avançassem sobre o alinhamento da rua Direita.

Por esse ano, as linhas de bonde tinham sete quilômetros e meio de extensão. Indo do Alto dos Passos à fábrica de cerveja de José Weiss, descendo a rua da Imperatriz até a estação, subindo a Halfeld até a Batista de Oliveira, virando à esquerda até a rua Espírito Santo e por ela subindo até a rua Direita.

O perímetro urbano foi determinado pela Câmara como “Todo o território que for compreendido por um quilômetro, de cada lado, de uma linha reta central que partindo da chácara da Boa Vista, vá até a fábrica de cerveja de José Weiss, servindo de eixo a rua Direita” (apud Lessa, 1985, p. 199).

Em 11 de outubro de 1887, Bernardo Mascarenhas, que já havia instalado sua fábrica têxtil na cidade, propôs à Câmara a troca da iluminação pública à gás pela elétrica. A proposta foi aceita e o empresário constituiu para esse fim a Companhia Mineira de Eletricidade, em 7 de janeiro de 1888. A inauguração da luz elétrica se deu em 22 de setembro de



Fig.20 – Fábrica de Tecidos Bernardo Mascarenhas, 1888.

1889, às 19 horas, quando também foi inaugurada a Usina Hidrelétrica de Marmelos, a primeira usina hidrelétrica da América Latina.

A inauguração da energia elétrica atraiu mais fábricas e indústrias para Juiz de Fora, incrementando seu desenvolvimento. Muitos empresários se mudaram para a cidade nesse período, visando os benefícios da energia e incentivados por Bernardo Mascarenhas que fazia propaganda da cidade na Corte Imperial. Vinte anos depois da inauguração da energia elétrica, 15



Fig.21 – Usina Hidrelétrica de Marmelos.

novas fábricas haviam sido instaladas na futura Manchester Mineira⁷. E o crescimento industrial continuou, tendo em 1948 um total de 614 empresas em seu parque industrial (Hargreaves, 1971, p.33).

A fundação da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora se deu em 1889 e, a partir daí, a Câmara Municipal passou a adotar medidas para melhorar a saúde e a higiene da população baseadas em relatórios da sociedade, que tinha como uma de suas metas auxiliar nas questões de saneamento da cidade⁸.

No princípio, algumas reclamações da instituição não foram levadas em consideração, mas isso se modificou quando, após a proclamação da República, alguns membros da sociedade se elegeram nas eleições municipais e passaram a fazer parte da Câmara Municipal. Em 1892, foi criada a Inspetoria de Higiene e depois a Polícia Sanitária.

Em 21 de janeiro de 1890, a Câmara Municipal foi dissolvida e em substituição foi criado o Conselho de Intendência. Uma das primeiras resoluções da Intendência foi ordenar que as árvores fossem alinhadas a 3,44 metros do passeio com espaçamento entre elas de 5,30 metros e todas protegidas por um gradil de ferro. Além da preocupação com a arborização, voltou-se a pedir que os proprietários demolissem os jardins que estivessem fora do alinhamento das ruas.

Segundo o recenseamento federal de 1890 (Esteves, 1915, p.162), o Município tinha 55.185 habitantes, sendo 17.622 residentes no Distrito da cidade, incluindo zona urbana e rural. Desse total, um terço residia na área central da cidade.

A Companhia Construtora Mineira foi uma das mais importantes de Juiz de Fora. Fundada em 1890, construiu a Academia de Comércio e o Castelinho da rua Tiradentes, além de ter aterrado e aberto a avenida hoje conhecida como Francisco Bernardino. Também foi responsável pelo desmonte da elevação conhecida como “Morro do Pedro Schubert” e com o material retirado fez o aterro da Lagoa da Gratidão. A Companhia foi

⁷ Esta denominação foi dada à Juiz de Fora por Rui Barbosa em uma visita à cidade. O jurista fazia referência a cidade inglesa conhecida por suas inúmeras fábricas de tijolos maciços aparentes como as encontradas em Juiz de Fora

⁸ O que pode ser verificado em sua ata de inauguração: “Zelar, sob o ponto de vista da higiene, das condições da salubridade de qualquer localidade que tenha relação com alguns de seus membros, quer no município, quer na província, ou algures, especialmente as relativas à cidade de Juiz de Fora, sede da sociedade. Investigar as causas de sua insalubridade permanente ou transitória, discutir os meios de resolvê-las do modo científico e prático, propor aos poderes públicos as medidas próprias para garantir a salubridade e protestar contra as que forem reputadas inconvenientes ...” (Ata da primeira sessão da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora realizada em 09/10/1889. In: Boletim da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora, ano 01)

responsável pela urbanização da rua Benjamin Constant, que ficava no lugar onde antes estava o morro e de parte da Avenida Rio Branco, entre outras obras.

Outra firma que muito contribuiu para o desenvolvimento da cidade foi a Arcuri & Spinelli, fundada em 1895, tendo sido a maior construtora local. Responsável por vários importantes edifícios existentes até hoje como o Theatro Central, o antigo prédio da Prefeitura, a Escola Normal e o monumento ao Cristo Redentor. Sem contar o prédio da própria firma,



Fig.22 – Cia. Pantaleone Arcuri & Spinelli

localizado em frente à Escola Normal, onde funcionavam as oficinas que fabricavam todo o material usado em suas obras. Juntamente com a Fábrica de Tecidos Bernardo Mascarenhas, foi a primeira a usar motor movido a energia elétrica.

No final do século XIX e início do XX, surgiram em Minas Gerais diversos núcleos industriais, entre eles, “o de maior destaque, quer pelo número de indústrias e de operários, quer pela riqueza produzida, foi o de Juiz de Fora. Este local era o núcleo econômico mais dinâmico e a principal cidade do estado até a década de 1930, quando gradativamente perde o domínio para a capital”.(Giroletti, 1988, p.24)

Nos primeiros anos da última década do século XIX, Juiz de Fora presenciou um dos maiores conflitos políticos até então vistos na cidade, tudo por causa de um plano de abastecimento de água e expansão elaborado pelo engenheiro francês G. Howyan.

Howyan, conta-se, passando por Juiz de Fora em 1891, encantou-se com a cidade e decidiu fazer um plano para os seus serviços de água e esgoto, sem nenhum entendimento prévio com a Câmara Municipal. Seu plano não despertou interesse do Conselho de Intendência, ao qual o submeteu. Apenas o Dr. Francisco Bernardino se interessou por ele e, logo que foi nomeado presidente da Câmara, tratou de procurar pelo engenheiro, que havia ido embora da cidade com destino desconhecido, e o contratou para realizar as obras de saneamento propostas por ele em seu estudo. As obras só começaram em 1893 e pararam em 31 de dezembro desse ano, último dia da administração Francisco Bernardino. Foram comprados para ela mais de 180 toneladas de cimento francês.

O que causou tanto estranhamento não foi a fortuna gasta na importação de cimento, mas um erro aritmético encontrado no Plano Howyan, que acabara

determinando uma rede 5 vezes maior do que realmente era necessário. Tanta discórdia gerou esse plano, que até mesmo um questionário sobre os estudos e propostas do francês foi elaborado e enviado aos mais proeminentes nomes da engenharia e da medicina. Os questionários foram mandados até mesmo para a França e o resultado final, segundo Francisco Bernardino em um discurso na Câmara, foi que as decisões eram acertadas e estavam de acordo com a boa doutrina do saneamento.

Depois de tomar posse como presidente da Câmara, o dr. João Penido Filho declarou não ter intenção de continuar as obras. Apoiado pelo Clube de Engenharia Nacional, optou por rever o projeto e tinha o intuito de adotar o plano de saneamento feito por Francisco Bicalho.

2.4 – SÉCULO XX

Em 1901, o Jardim Municipal foi remodelado pela firma Arcuri & Spinelli. Essa obra foi custeada pelo Coronel Francisco Mariano Halfeld que, por causa disso, foi homenageado e seu nome foi dado à praça que passou a se chamar Parque Halfeld. A obra foi entregue em 1902 e, segundo a cláusula 1ª da escritura, constou de “levantamento de canteiros, abertura de ruas, fechamento de outras, um pavilhão central, uma casa para o guarda do jardim, repuxos, lagos, pontes e casas rústicas, reforma do gradil e demais embelezamentos do referido logradouro” (apud Oliveira, 1966, p.189).

Já no começo do século XX, Juiz de Fora era considerada a cidade mais moderna e industrial de Minas Gerais. “Muito antes da República já não havia em Minas cidade que a ela se equiparasse sob qualquer aspecto, e principalmente, sob o aspecto industrial, porque Juiz de Fora logo deixou para traz (...) todas as cidades e vilas da Província” (Ibid., p.201). Os bondes elétricos foram instalados em 1906 e se utilizavam dos mesmos trilhos do antigo movido à tração animal.

Em 1910, Sílvio Romero deu a Juiz de Fora a alcunha de “Europa dos Pobres”. Segundo ele, essa denominação significava que por aqui se poderia aproveitar de prazeres culturais e climáticos semelhantes aos oferecidos nas capitais européias, só que por quantia muito mais módica. Por essa época, a cidade era considerada a capital cultural do estado de Minas Gerais, sua cidade mais culta e civilizada e, por isso, conhecida também como “Atenas Mineira”.

Essa tentativa de “civilizar-se”, que na época era o mesmo que dizer “europeizar-se”, é facilmente demonstrada pelos apelidos que foram dados à cidade: “Europa dos Pobres”, “Atenas Mineira”, “Barcelona Mineira”, em decorrência do desenvolvimento comercial, e “Manchester Mineira”. Esta é a denominação mais famosa, sendo conhecida e utilizada até os dias de hoje e foi dada por Rui Barbosa em uma vista à cidade. O jurista fazia referência à cidade inglesa conhecida por suas inúmeras fábricas de tijolos maciços aparentes como as encontradas em Juiz de Fora.

Até 1916, as ruas da cidade eram pavimentadas pelos sistemas de macadame, pé-de-moleque ou ensaibramento. O calçamento a paralelepípedo substituiu as técnicas anteriores, e a rua Halfeld foi a primeira a receber este tipo de pavimentação, depois foi a vez da Avenida Rio Branco com canteiros nas laterais, como os bulevares parisienses.



Fig.23 – Vista geral da Avenida Rio Branco, década de 1920.

Novas vias públicas foram abertas dotadas de redes de água e esgoto, e novas medidas eram tomadas com o intuito de melhorar o aspecto urbanístico da cidade. A partir da década de 70 do século XIX, era proibido, pela Câmara Municipal, a instalação de fábricas poluidoras no centro da cidade (Lessa, 1985, p.138). Outra lei impedia a construção de prédios térreos na zona chamada central e premiava com isenção de impostos os que construíssem casas de mais de dois pavimentos. Desde 1917, a Câmara Municipal vinha votando leis que incentivavam a construção no município, as quais geralmente ofereciam isenção de impostos por determinado período aos donos de novas edificações. Isso, de fato, incentivou a construção de novos prédios, tanto no centro quanto nos bairros.

A inauguração da linha ferroviária que ligava as cidades de Mariana a Ponte Nova, na década de 1920, trouxe grandes prejuízos a Juiz de Fora, que perdeu parte do fluxo dessa população que vinha de uma rica região do Estado. O comércio atacadista praticamente desapareceu, e as indústrias sofreram grandes perdas. Quem lucrou com essa reviravolta foi Belo Horizonte, que se transformou no empório dessa região. Já nessa época a cidade contava com 80 mil habitantes.

Importantes obras para a atual configuração do centro da cidade foram realizadas nesse período, como a construção do Theatro Central, em 1929, e do primeiro edifício galeria, a Galeria Pio X inaugurada em 1922.

A vida cultural da cidade nos anos 20 era fervilhante, existia grande número de escolas, teatros, instituições culturais, jornais, etc. e a imprensa possuía um papel importante na formação cultural da cidade. Nos últimos trinta anos do século XIX, circularam por aqui cerca de cem jornais, nem Belo Horizonte fazia frente a Juiz de Fora, que foi considerada o centro jornalístico do estado até 1930.

A administração municipal passou a ser exercida por um prefeito a partir da Revolução de 30. O primeiro prefeito da cidade foi o Dr. Pedro Marques que, no início de sua magistratura, baixou vários decretos, entre eles o que proíbe consertos e reconstruções em casas térreas em algumas ruas da cidade, principalmente na área central.

No período que vai de 1931 a 1936, várias obras foram realizadas na cidade. Dentre elas destacamos o ajardinamento do Largo da Alfândega, a construção da Praça João Pessoa em frente ao Theatro Central, através da desapropriação de edifícios ali existentes; a construção de uma nova Biblioteca Municipal no Parque Halfeld; o alargamento da rua Santa Rita e abertura, calçamento e saneamento de inúmeras ruas, além da elaboração de códigos tributário e de obras e a construção, pelo Governo Federal, do edifício dos Correios e Telégrafos na rua Marechal Deodoro. Em 1937, foram realizadas as obras de saneamento da área entre a Estrada de Ferro Central do Brasil e Leopoldina e, para esse fim, foram comprados vários terrenos nas margens do rio para realização de um aterro. Entre 1938 e 1943, a cidade teve suas ruas asfaltadas.

Em 1940, mais precisamente na véspera do Natal, ocorreu a maior enchente que se teve notícia na cidade. O Rio Paraibuna transbordou deixando desabrigadas centenas de famílias, 150 casas localizadas nas proximidades do rio desabaram. Também o comércio e a indústria da região foram prejudicados. As águas chegaram a subir a rua Halfeld até o Theatro Central. A Prefeitura construiu para as famílias desabrigadas um núcleo residencial nas proximidades do Matadouro Municipal, onde hoje existe o bairro Furtado de Menezes, mas muitos desabrigados preferiram reconstruir seus barracões novamente à beira do rio em região mais próxima ao centro.

Por causa dessa calamidade, a União se prontificou a custear as obras de retificação do leito do rio Paraibuna. Os trabalhos foram iniciados em 1942, e contou com a retificação do curso d'água e na mudança de seu leito em vários pontos,

principalmente na jusante da cidade, onde foi realizada uma parte do antigo Plano Howyan.

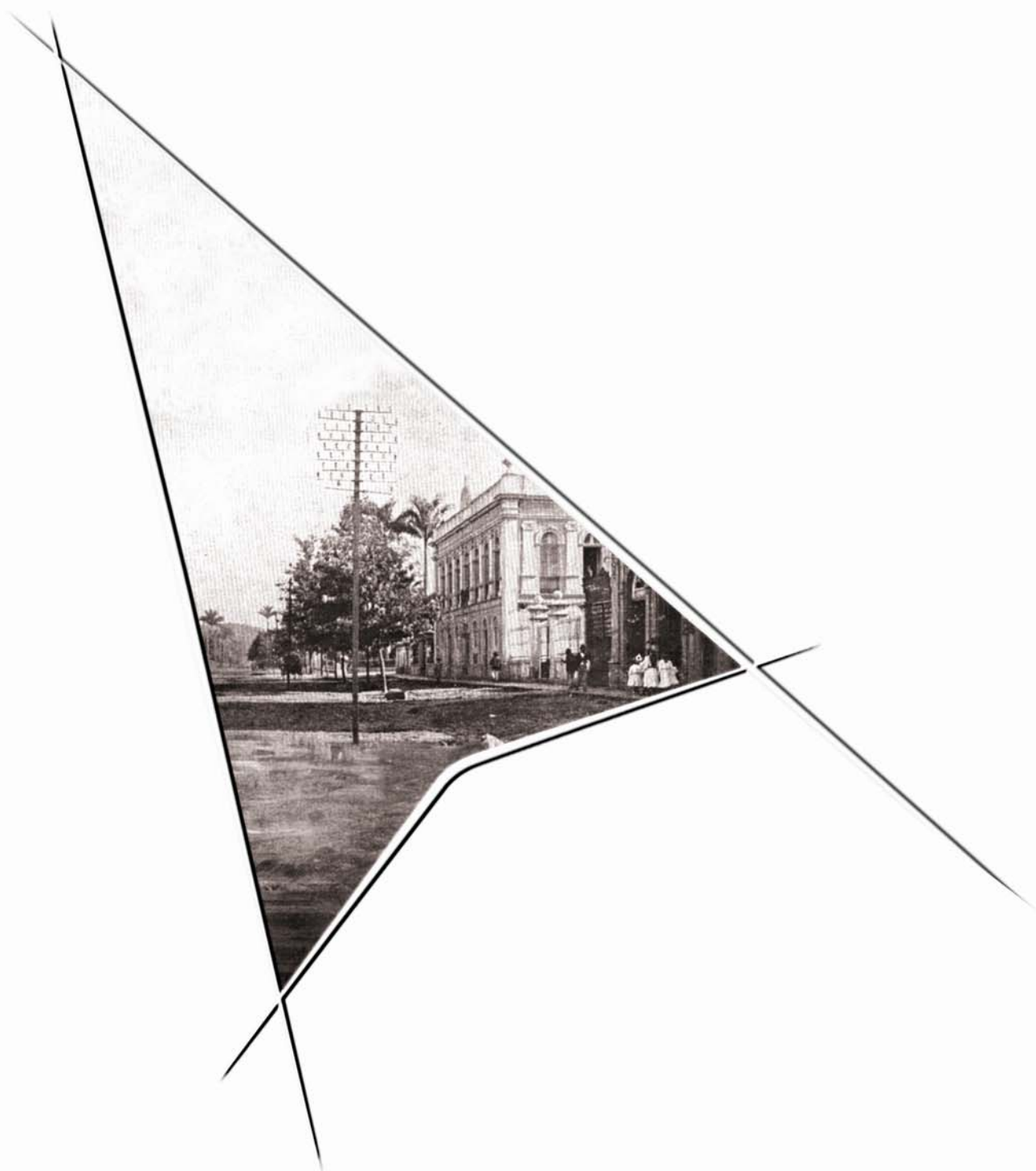
O transporte urbano era feito, até mais ou menos 1946, apenas pelos bondes, que não chegavam aos bairros mais afastados. Depois disso, foi instituída a primeira linha de ônibus urbano, que ligava um extremo da cidade ao outro, ia de Benfica à Vila Ideal. Fez tanto sucesso essa linha que logo surgiram outras. Por causa desse transporte coletivo, os bairros foram se desenvolvendo, sendo neles construídos edifícios residenciais, comerciais e até industriais.

A última grande modificação sofrida pelo centro da cidade de Juiz de Fora foi a abertura da Avenida Independência no final da década de 1960 e princípio da de 1970. A avenida surgiu da canalização do córrego de mesmo nome, obra que havia sido proposta cem anos antes no plano de Gustavo Dodt. Em 1994, foi construído um viaduto sobre a estrada de ferro no prolongamento da Avenida Independência.

Pode-se considerar que somente no final do século XX, a estrutura urbana do centro de Juiz de Fora estava consolidada. A partir de então, as modificações por que passa a área são conseqüências, quase exclusivamente, da renovação das arquiteturas existentes, com a substituição de antigas construções por prédios de escritórios envidraçados, bem ao gosto das metrópoles contemporâneas.

CAPÍTULO 3

AS CONDIÇÕES ATUAIS DE JUIZ DE FORA



3.1 - O TRAÇADO URBANO DE JUIZ DE FORA

Para se estudar o traçado de uma cidade é preciso entender as forças econômicas, sociais e políticas que o influenciaram e as pessoas que a construíram. Como já foi dito, a cidade de Juiz de Fora surgiu das estradas de ligação entre as Províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. A primeira estrada, o Caminho Novo, possibilitou a ocupação da região, com pequenos povoados formados às suas margens que, posteriormente, deram origem a várias cidades.

A cidade de Juiz de Fora, propriamente dita, surgiu nas margens de outro caminho, a Estrada do Paraibuna. Esta foi iniciada em 1836 e servia de ligação entre a antiga capital mineira, Vila Rica, e o Registro do Paraibuna, atual Simão Pereira na divisa das províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Tal fato suscita algumas discussões nas quais devemos nos aprofundar para melhor entender a formação do povoado.

A Estrada do Paraibuna foi construída pelo engenheiro alemão Henrique Halfeld, e sua construção se deu após a lei provincial nº18 de 1835 que “estabelecia um plano de estradas ligando Ouro Preto à Capital do Império e aos quatro pontos cardeais da Província” (Bastos, 2004, p.141). A estrada de Halfeld foi a primeira a ser construída e tinha a função de melhorar a ligação entre a antiga região mineradora e a capital do Império. Tal necessidade surgiu a partir da decadência do ouro da região aurífera do interior de Minas Gerais e da ascensão do novo produto de exportação do país, o café. Com o desenvolvimento dos meios de transportes e a conseqüente substituição das mulas que transportavam o ouro pelos carros de transportar café, veio a necessidade de uma estrada mais larga do que o antigo Caminho Novo. E assim, o governo da Província de Minas Gerais encarregou Halfeld da construção de uma nova estrada.

Mas o ponto que suscita dúvidas e discussões, envolvendo essa estrada não é sua necessidade, mas o seu traçado. Ele vem desde Vila Rica, seguindo o Caminho Novo, praticamente apenas alargando-o. Quando, enfim, a estrada chega aos arredores da futura cidade de Juiz de Fora, ela muda de direção e atravessa o Rio Paraibuna, o qual vinha margeando, passando da margem esquerda, onde havia algumas povoações nos arredores das fazendas, para a margem direita onde não havia nada, apenas uma região plana e alagadiça.

Por que essa mudança de orientação? Por que abandonar o antigo caminho, o qual vinha sendo seguido há quilômetros? E por que exatamente neste local? A essas perguntas cabe algumas especulações, a verdadeira razão talvez jamais se fique

sabendo, posto que ainda não foi encontrado nenhum documento de Halfeld justificando sua decisão.

Talvez o abandono do Caminho Novo tenha se dado exatamente nesse ponto, porque na região a estrada fica enclausurada entre o Rio Paraibuna, o qual margeia, e as montanhas. Assim, não sendo possível sua ampliação, o engenheiro pode ter optado por atravessar o rio e construir na outra margem parte do novo caminho. Esta resposta é corroborada pelo historiador Wilson de Lima Bastos quando afirma que “No lado esquerdo, em que corria o Caminho, não haveria possibilidades para grandes mudanças, tão estreita era a área, comprimida entre o Paraibuna e as complicadas montanhas, obrigando a grandes curvas, com subidas e descidas” (Ibid., p.151).

Porém tal afirmação não responde totalmente à questão, visto que esse novo trecho, aberto à margem direita do rio, é o mais largo de toda a estrada, medindo aproximadamente 32 metros de largura, conquanto o restante media 27,21 metros (Passaglia, 1982, p.37). Mais uma vez cabe perguntar, por quê? Segundo o mesmo historiador citado anteriormente, “Até o estabelecimento do contrato e o início da abertura da Estrada do Paraibuna, nada existia no lado direito do rio. Era uma área ainda não transitada pelo homem civilizado. Tudo se havia pelo lado esquerdo” (Bastos, 2004, p.141). Então, por que alargar a estrada numa região não povoada? Em um trecho que corria dentro de uma propriedade particular?

Existe uma vertente de pesquisadores que contesta a afirmação de que Halfeld seria o fundador da cidade. Fazzolato (2004) afirma existir um documento de 1836 no qual Halfeld, de próprio punho, teria afirmado existir um arraial e até mesmo uma picada nas terras de Antônio Dias Tostes, seu futuro sogro e proprietário da sesmaria onde hoje se encontra a área central da cidade de Juiz de Fora. Portanto, segundo esse documento, o traçado da atual Avenida Rio Branco, atribuído ao engenheiro alemão, teria sido uma picada aproveitada pelo mesmo para abertura da Estrada do Paraibuna e ali já haveria um pequeno povoado. Assim, o crédito de fundador da cidade não lhe poderia ser concedido, visto que existia um núcleo de ocupação anterior à sua intervenção. Núcleo esse, que havia sido descrito por Inácio Gama⁵ e que seria onde hoje se encontra o bairro Alto dos Passos, quatro quilômetros ao sul da atual área central de Juiz de Fora.

Não nos cabe discutir tais pormenores, mas o fato é que, mesmo existindo uma picada ou até um pequeno povoado, a cidade só se desenvolveu e, diga-se de passagem, bastante rapidamente, por causa da estrada construída por Halfeld que, nas

⁵ Descrição citada no item 2.1, sobre a formação do centro de Juiz de Fora, na pág.43.

palavras de Bastos, pode ser “considerado oficialmente como fundador de Juiz de Fora. Talvez melhor fosse dizer: - ‘do traçado urbano da Cidade de Juiz de Fora” (Ibid., p.141). Personagem que por sua importância na fundação da cidade e no seu desenvolvimento deve ser estudado mais profundamente.

Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld⁶, alemão da região de Hannover, se formou engenheiro de minas na Academia Bergademie-Clausthal de Mineralogia. Serviu o exército lutando contra a França nas Guerras Napoleônicas, recebendo baixa em 1817. Em 1818, o governo real de Hannover o contratou para realizar a correção do leito de um rio de 15 milhas e os trabalhos hidráulicos relacionados a ele. Após a conclusão da obra, Halfeld foi nomeado Inspetor dos Diques na Administração Geral da Fábrica D'Água.

Em 1824, seu pai, também engenheiro de minas, foi contratado para trabalhar como Diretor das Minas da Sociedade de Minas Anglo-Chilena, através de um mineralogista inglês chamado Alexander Caldcleugh, que havia recentemente empreendido uma viagem à América do Sul. Tendo passado pela província das Minas Gerais, publicou suas impressões sobre a região no livro *Travels in South America*. Foi através dele que Halfeld tomou conhecimento das minas de ouro do Brasil.

Assim, possivelmente empolgado com as notícias trazidas desta terra distante pelo contratador de seu pai, o jovem engenheiro viajou com sua mulher para o Brasil, desembarcando no Rio de Janeiro em 1825. Aqui chegando, enviou uma carta ao Ministério do Império oferecendo seus serviços, solicitando um emprego na metalurgia ou como geômetra. No mesmo ano, ele se mudou para Tiradentes a fim de trabalhar na *S. John Del Rey Mining Company* e depois nas minas do Barão de Cocais.

Em 1836, Henrique Halfeld foi nomeado Engenheiro da Província de Minas Gerais, passando a residir em Ouro Preto, sendo no mesmo ano designado para construir a Estrada do Paraibuna. Como Engenheiro da Província, nenhuma obra no estado era realizada sem antes receber seu aval, até mesmo do Rio de Janeiro lhe chegavam consultas técnicas e convites para execução de obras. Donde se pode concluir que, a esta época, Halfeld já era considerado homem de conhecimentos e experiência na área da construção.

Durante a conclusão das obras da estrada, sua mulher faleceu e, no ano seguinte, 1840, o alemão se casou novamente, desta feita com uma brasileira, Cândida Maria Carlota, herdeira de Antônio Dias Tostes, proprietário de extensa fazenda onde

⁶ As informações sobre Halfeld foram retiradas de sua biografia, no prelo, escrita por Dilly (2006).

hoje se encontra a área central de Juiz de Fora, para onde Halfeld se mudou após as bodas.

Antes do casamento, sua mulher havia recebido 1/12 da fazenda de seu pai, já então falecido, como herança. Esta parcela corresponde aproximadamente à região que se encontra hoje entre a rua Brás Bernardino e o Largo do Riachuelo. Em suas terras, iniciou a venda de lotes possivelmente visando ao estabelecimento de uma povoação, como pode ser comprovado em uma carta escrita por Halfeld à sua sobrinha na Alemanha em que afirma ter fundado uma cidade em 1840. A doação de terras para a fundação de um povoado era uma atitude bastante comum nessa época. O doador se tornava o benfeitor local e defensor dos moradores da região, além de ter suas terras valorizadas.

Certamente, o traçado da rua Halfeld, antiga rua da Califórnia, é de sua autoria e possivelmente o da rua da Imperatriz, atual Marechal Deodoro. As demais seguiram aproximadamente essas diretrizes, sendo todas as primeiras vias da povoação perpendiculares à Estrada do Paraibuna e paralelas à rua Halfeld.

Em 1852, o engenheiro alemão foi contratado para realizar o balizamento do rio São Francisco, o que o obrigou a ficar longe de casa por muitos anos. Conseqüentemente, a cidade de Juiz de Fora se desenvolveu sem a sua interferência direta durante esse período de prolongada ausência.

Dessa brevíssima biografia, pode-se concluir que Halfeld era um engenheiro que possuía algum conhecimento em termos de planejamento e execução de obras, afinal, foi nomeado Engenheiro da Província de Minas Gerais, cargo de grande importância e responsabilidade. Também tinha experiência em levantamentos topográficos, visto que havia realizado o balizamento de um rio na Alemanha e foi contratado para a mesma tarefa no Brasil, produzindo um rico relatório sobre o Rio São Francisco consultado até os dias de hoje, além de ser o autor do primeiro mapa da província de Minas Gerais.

Cabe aqui questionar o motivo que o levou a determinar o traçado das primeiras ruas de Juiz de Fora de maneira tão diferente das tradicionais cidades mineiras, as quais conhecia bem, pois já havia residido por longos anos em Tiradentes e Ouro Preto, e que possuem um traçado labiríntico e irregular característicos das cidades coloniais da região das minas. Talvez uma herança de sua terra natal, ou mesmo de sua formação como engenheiro, ou quem sabe, sua experiência no exército o tenha influenciado? O certo é que seu conhecimento, juntamente com sua experiência pessoal, produziu um traçado singular, com ruas paralelas e perpendiculares e quadras condizentes com o formato dos tradicionais lotes portugueses, estreitos e compridos.

A cidade estava se desenvolvendo aceleradamente e já tinha sido elevada à categoria de vila, quando, em 1852, um rico fazendeiro da região de Rio Novo e amigo pessoal do Imperador Pedro II, decidiu construir uma nova estrada. Mariano Procópio Ferreira Lage havia voltado recentemente de uma viagem à Europa e aos EUA. Se encantou por lá com as novas estradas que estavam sendo construídas com um sistema criado por um inglês chamado MacAdam e conhecida como macadamização. Era uma grande inovação comparada às estradas do Brasil, todas de terra batida, o que dificultava a movimentação e restringia as viagens que ficavam impraticáveis no período de chuva, encarecendo o preço do transporte e, conseqüentemente, dos produtos. Para a construção da rodovia, o futuro Comendador contratou engenheiros franceses e alemães, além de vários funcionários alemães, especialistas em pontes de ferro, mecânicos, carpinteiros e construtores.

Da importância dessa obra nos dá idéia o seguinte comentário de Esteves (1915, p.60):

“As doações dos Tostes, a inteligência do engenheiro Halfeld traçando planos para embelezamento e uniformidade deste trecho não estariam completos se em seu socorro não viesse, decisivamente, o empreendimento de Mariano Procópio.”

O traçado da União e Indústria seguia a Estrada do Paraibuna até o Milheiros, atual Largo do Riachuelo. Nesse ponto, a rodovia faz um ângulo de 45° com a antiga estrada e principal rua da povoação, e segue uma reta de aproximadamente um quilômetro, que é hoje a Avenida Getúlio Vargas. Existe a justificativa do próprio Mariano de que foi tomada esta decisão porque queria evitar que o intenso tráfego de carruagens passasse por dentro da cidade e pretendia transformá-la, futuramente, em leito ferroviário. Tal afirmação é bastante aceitável atualmente, quando é de praxe as estradas passarem ao largo da área urbana para não interferirem em seu trânsito. À época, porém, essa decisão poderia significar o isolamento da cidade.

Na verdade, existia uma grande competição e até mesmo uma certa aversão entre os dois principais cidadãos de Juiz de Fora da época, Mariano Procópio e Henrique Halfeld. Alguns historiadores especulam que, talvez, tal desvio não tenha sido originado por uma questão simplesmente técnica, como afirma o Comendador, mas para que não ficasse a cargo da Companhia União e Indústria a manutenção da antiga estrada em seu trecho mais populoso. Essa atitude rendeu a Mariano muitas reclamações, tanto por parte da população quanto pela administração municipal que ficou responsável pela conservação da rua Direita.

Independentemente da causa que motivou o desvio em questão, o importante é que a longa reta criada a partir do Milheiro se tornou a segunda principal avenida do centro da cidade. Responsável por grande parte do trânsito da região e pela divisão da área central em dois setores bem definidos, a parte alta e a parte baixa.

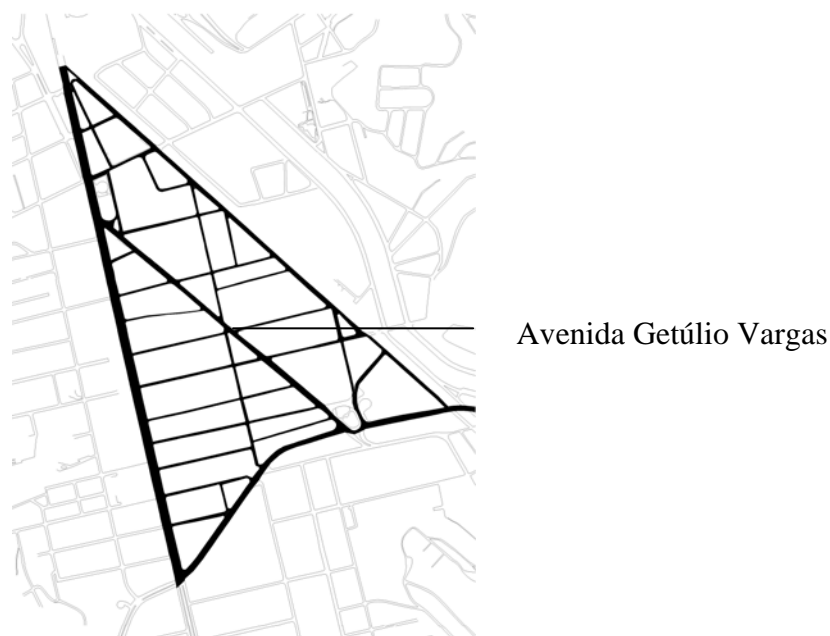


Fig. 24 – Planta atual da área central de Juiz de Fora, destaque para a Avenida Getúlio Vargas.

A chamada “parte baixa” corresponde a faixa entre as avenidas Getúlio Vargas e Francisco Bernardino, cuja área foi ocupada a partir da abertura da União e Indústria e, posteriormente, adensada pela construção da estrada de ferro e da linha férrea. A cidade de Juiz de Fora não foge ao padrão tradicional das cidades portuguesas. Mesmo não possuindo um traçado tão irregular como as cidades coloniais mineiras, ela possui uma divisão típica das ocupações lusas, que separam a cidade em parte baixa e parte alta. Salvador possui essas duas regiões, a *cidade alta* e a *cidade baixa*, bem definidas até os dias de hoje. O Rio de Janeiro foi fundado dessa forma, com a população ocupando os morros próximos à praia, e a enseada servindo de porto e lugar de comércio. Tal implantação se devia a uma preocupação com a segurança, que se dava através da “defesa pela altura” (Santos, 2001, p.48).

No caso de Juiz de Fora, essa divisão não é causada por uma preocupação com a segurança, ao menos não em relação a uma possível invasão. A população ocupou, primeiramente, as margens da Estrada do Paraibuna e se expandiu ao longo dessa via em direção norte e sul. A parte próxima ao rio Paraibuna era muito alagadiça, pois o rio transbordava como uma certa frequência e impossibilitava sua ocupação definitiva.

Assim, a cidade foi crescendo em direção ao Morro do Cristo por ser uma região mais seca. Várias obras foram realizadas no leito do Paraibuna a fim de controlar suas águas. Em meados do século XIX, elas começaram com a abertura da Rodovia União e Indústria, que passava próxima às suas margens. Para a implantação da estrada de ferro precisou-se de mais algumas intervenções. O problema de transbordamento do rio só foi realmente resolvido na década de 1940, com a retificação de seu leito que impediu as enchentes de atingirem a cidade, ao menos em sua área central.

A área onde atualmente se encontra a Praça Antônio Carlos foi uma região que se beneficiou com as primeiras obras de contenção das águas do rio Paraibuna, através do aterramento do ponto em que desembocava o córrego Independência. Foi aí que se localizaram as primeiras grandes fábricas de Juiz de Fora, como a Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas em 1888, a firma de construção civil Pantaleone Arcuri e a Companhia Mineira de Eletricidade, além de importantes instituições municipais como a cadeia, que depois foi demolida para dar lugar à Escola Normal em 1928, e a Alfândega seca.

A inauguração da luz elétrica na cidade em 1889 possibilitou a iluminação pública do centro da cidade e a instalação de novas fábricas com a intenção de se beneficiar da energia, o que possibilitou a substituição dos bondes puxados à tração animal pelos bondes elétricos, muito mais eficientes.

A última grande intervenção urbana realizada na área central foi a abertura da avenida Independência no final da década de 1960. Essa importante via, o último lado do triângulo, que delimita o centro, já estava prevista na proposta de Gustavo Dodt em 1860. É resultado da canalização do antigo córrego Independência e para sua construção foi preciso demolir algumas construções existente, inclusive parte da Escola Normal. Assim, apenas na década de 1970 é que o traçado do centro de Juiz de Fora foi definido.

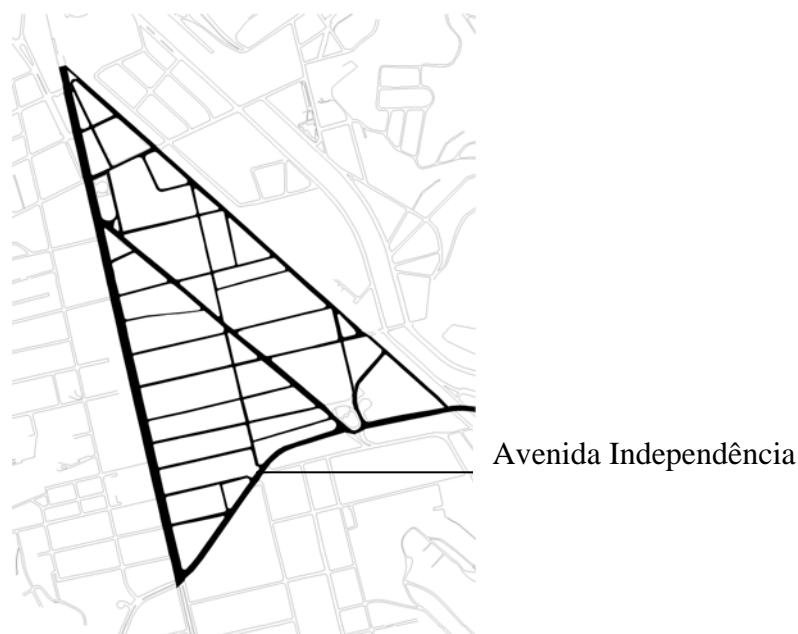


Fig. 25 – Planta atual da área central de Juiz de Fora, destaque para a Avenida Independência.

3.1.1 – A CLASSIFICAÇÃO DOS TRAÇADOS URBANOS

As cidades coloniais há séculos, ou mesmo milênios, eram caracteristicamente de traçado regular. Desde as colônias gregas, como as da Sicília, na Itália, até as colônias espanholas, na América, cidades em terras conquistadas eram em grelha, ou em xadrez, como se diz, ou seja, tinham traçado regular e retilíneo. Mas as colônias dos portugueses, ao contrário, não seguiam esta regra; elas, por sua vez, apresentam um traçado irregular seguindo a tradição portuguesa de construir cidades.

Para se poder entender melhor o traçado de Juiz de Fora, será preciso explicar rapidamente os tipos de traçado, como e onde eles foram aplicados durante a história, pois a cidade não é um caso isolado e sua formação é consequência das várias experiências anteriores que formaram o conhecimento que foi ali aplicado.

Existem, basicamente, dois tipos de traçado urbano. O primeiro é o espontâneo, sua forma é irregular, “orgânica”, com ruas curvas e espaços abertos sem forma definida. O outro tipo é o planejado, com desenho regular que pode ser uma grelha ou um esquema centralizado planejado como um círculo ou um polígono com ruas radiais saindo do centro. Ao longo da história da humanidade, esses dois tipos se revezaram como modelo adotado e, em vários momentos, coexistiram lado a lado em uma mesma época e, até em uma mesma cidade (Kostof, 1999, p.46).

A fim de se estabelecer em qual categoria o traçado de Juiz de Fora se encaixa é preciso, primeiramente, definir as características principais dos tipos existentes e compará-los com a área de estudo. E assim, determinar quais os princípios adotados na formação da atual configuração da área central da cidade.

O traçado ortogonal regular, também conhecido como grelha, é o padrão mais utilizado nas cidades planejadas ao longo da história. Sua origem remonta à antiguidade, mas ficou mais conhecida nas cidades coloniais gregas e, posteriormente, nas cidades das colônias romanas. Estas tinham, geralmente, o traçado em xadrez, bastante regular, com quarteirões retangulares. Dois eixos principais, um no sentido norte-sul, e outro no sentido leste-oeste, que cortavam a cidade formando, em seu cruzamento, uma grande praça onde se localizava o Fórum, que era o centro da cidade romana, o seu *core*.

Com o fim do Império Romano e o desaparecimento das cidades clássicas, o traçado regular sai de cena por vários séculos, durante quase todo o período histórico conhecido como Idade Média. Com a dissolução das instituições públicas, os cidadãos, que não fugiram para o campo, se aglomeraram em pequenas cidades, com ruas estreitas e tortuosas, na maioria das vezes fortificadas por uma questão de segurança a fim de se defenderem dos povos invasores. As cidades medievais se caracterizam por não seguirem um traçado pré-determinado, por serem irregulares, orgânicas.

O traçado regular reaparece por volta de 1.100, na Europa, em dois contextos diferentes. Um foi a criação de novas cidades, o outro foi a extensão das cidades com formas muito orgânicas. Esse processo criou uma nova escala, comparada à estrangulada malha medieval.

Na Renascença, com o resgate da cultura clássica, a grelha também volta a ser utilizada. A descoberta do manuscrito de Vitruvius, editado pela primeira vez em 1511, foi o ponto de partida para a retomada do traçado regular romano. As interpretações deste texto divergem quanto à forma preconizada pelo arquiteto romano como sendo a cidade ideal. Alguns afirmam ser a cidade em xadrez, outros que seria a cidade radial, sendo esta a mais aceita. Mas não foi na Europa que a cidade em xadrez do Renascimento encontrou campo propício ao seu desenvolvimento e, sim, nas colônias da América, África e Ásia.

Na América, os espanhóis foram os principais responsáveis pela aplicação desse modelo. Tinham um verdadeiro código legislativo, nas conhecidas Leis das Índias, que datam de 1532. Elas definiam minuciosamente como deveria ser realizada a construção das novas cidades, desde a escolha do local até a disposição das edificações. Sua

principal determinação era o traçado em xadrez e a *plaza mayor*, que era o centro da composição urbana.

Em contrapartida, os portugueses, também responsáveis pela ocupação das América, África e Ásia, “limitavam a sua legislação ao que se continha nas Ordenanças do Reino, que cuidava antes dos edifícios e servidões, com limitações ao direito de propriedade, do que como atuar para fundar as cidades” (Santos, 2001, p.47), que eram consideradas caso a caso.

A cidade espontânea ou não-planejada nos é bastante familiar por ser a mais comum nos tempos do Brasil Colonial. Em geral, as cidades brasileiras construídas pelos colonizadores eram irregulares e tinham sua origem, assim como as cidades portuguesas, no traçado informal da Idade Média e no formalizado da Renascença (Ibid., p.17). Não obedeciam a um plano rígido, mas não se pode afirmar que eram construídas ao acaso. Muitas cidades tiveram planta prévia, desenhada *in loco* e mandada para aprovação na Metrópole. Em outros casos, o modelo era enviado da Europa para ser aplicada na colônia.

Na segunda metade do século XVIII, o rei de Portugal, D. José I, enviou ao Brasil engenheiros para que trabalhassem na construção de novas cidades. A partir de então, planos regulares passaram a ser largamente utilizados em terras brasileiras. Já no final do século XVIII, sob a influência da engenharia militar, a adoção do traçado ortogonal era comum nos projetos de várias vilas, donde se pode concluir que a idéia de que no período colonial só se construíam cidades irregulares, não é totalmente verdadeira.

As cidades do período do Império, que datam do século XIX, em pouco diferem das cidades coloniais. Pode-se, assim, aplicar a elas alguns conceitos utilizados para definir e analisar as cidades da época anterior. O espaço urbano começa a se modificar realmente depois de 1870 com a introdução do transporte urbano: a princípio, o bonde de tração animal e, posteriormente, o bonde elétrico que alteraram as relações de distância dentro da cidade, aumentando a mobilidade urbana.

Segundo Paulo Santos (2001, p.58/59), existem quatro tipos de traçados de vilas e cidades do Brasil colonial: traçado inteiramente irregular, traçado de relativa regularidade, traçado inicialmente irregular sendo refeito para adquirir regularidade e traçado perfeitamente regular.

Juiz de Fora é uma cidade de meados do século XIX, sendo, portanto, uma cidade do período Imperial. Analisando seu traçado, podemos concluir que este se assemelha mais às cidades coloniais de traçado relativamente regular, como o Rio de Janeiro, do que com as cidades coloniais mineiras que possuem como característica seu

traçado irregular acentuado pela topografia. Essa relativa regularidade é facilmente observável nos mapas antigos do Rio de Janeiro e de Juiz de Fora. As duas cidades, em sua área central, possuem ruas retilíneas, porém não necessariamente ortogonais; as quadras são, em sua maioria, retângulos e trapézios de tamanhos diferentes e as áreas abertas não configuram formas rígidas.

Observando o traçado do centro de Juiz de Fora, é possível perceber que as ruas são, em sua maioria, retilíneas, mas não possuem a regularidade de um traçado em grelha, o padrão mais utilizado nas cidades planejadas. Também não possuem a mesma largura e nem todas se cruzam em ângulos retos e os quarteirões não apresentam dimensões semelhantes. Apesar disso, há uma certa regularidade e uma tentativa visível de manter a malha o mais ordenada possível. Esse tipo de traçado também é encontrado no centro do Rio de Janeiro, como se pode perceber ao comparar as plantas das áreas centrais das duas cidades, apresentadas abaixo.

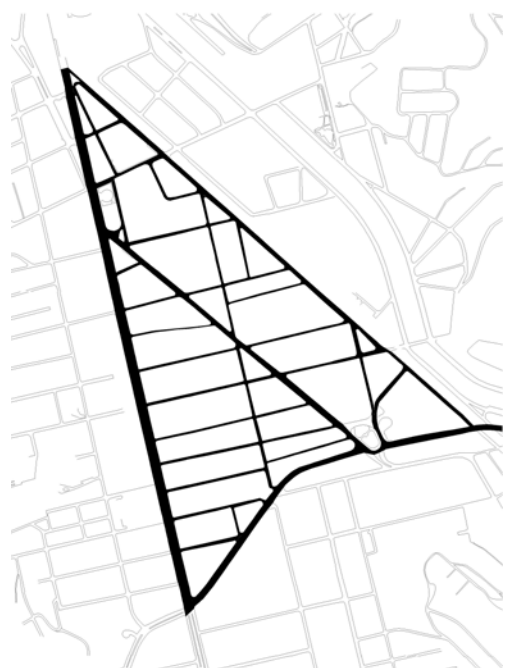


Fig. 26 – Planta atual da área central de Juiz de Fora.

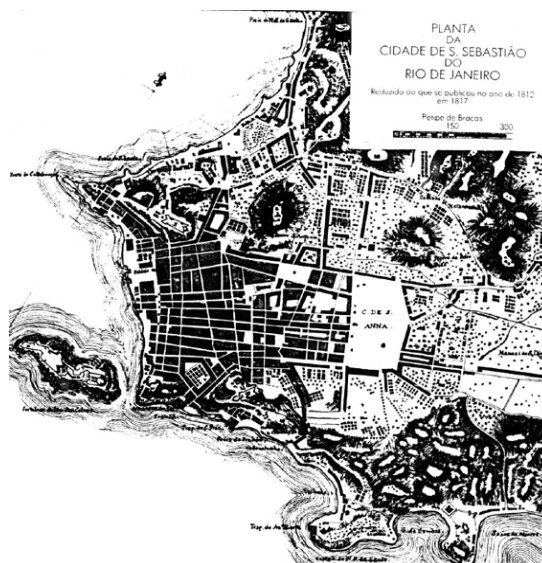


Fig. 27 – Planta da área central da cidade do Rio de Janeiro em 1812.

Santos também classifica as cidades brasileiras segundo o fator predominante de sua formação. No caso de Juiz de Fora, a cidade se encaixa na definição, apropriada por Santos de Balbas (apud Santos, 2001, p.31), de cidade itinerante que se desenvolvia à margem de caminhos e sua via inicial é a própria estrada ao longo da qual se estabelecem as construções, resultando numa cidade longilínea. Mas, apesar de não ser o fator inicial de sua fundação, Juiz de Fora também pode ser encaixada na categoria de cidade do café, pois, se esse produto não foi o responsável pelo início do povoamento,

foi, certamente, responsável pelo desenvolvimento da vila e sua rápida ascensão à categoria de cidade. Isso se deve ao fato de seus fundadores serem, em sua maioria, fazendeiros, donos de grandes extensões de plantações de café.

O historiador Jair Lessa afirma que Juiz de Fora pode ser considerada uma cidade pré-traçada (Ibid., p.48). É uma definição pessoal que não se encontra em outras fontes. Não sendo nem irregular, nem planejada, ela pode ser considerada um meio termo. Uma cidade que não foi inicialmente planejada, mas teve, sim, algumas ruas traçadas antes de sua ocupação, o que não pode ser considerado um planejamento urbano, mas já tem uma intenção de organização. Logo nos primórdios de seu crescimento, recebeu um plano de desenvolvimento e expansão, através do engenheiro alemão Gustavo Dodt, contratado para organizar a ocupação, nivelando e alinhando ruas e propondo sua expansão de forma ordenada.

Portanto, se a cidade não foi propriamente planejada, também não pode ser considerada uma cidade não-planejada, ao menos em sua parte central. Além dos planos, também existiam desde 1858 as Posturas Municipais que regulamentavam a ocupação da cidade, o alinhamento das construções, a limpeza das ruas, as obras públicas, entre outras questões.

O levantamento de Gustavo Dodt feito em 1860 foi a terceira planta da cidade e a primeira proposta de ordenação. Tinha como finalidade registrar o que existia e projetar a expansão da cidade, alinhando e prolongando ruas, propondo novas vias, para “evitar que construções que começavam a surgir indisciplinadamente aqui e ali, viessem a prejudicar o futuro da cidade” (Ibid., p.81). Então, possivelmente a decisão de ordenar o povoado, somente quatro anos depois de ser elevado à categoria de cidade, teve como motivação direcionar o crescimento, planejar o seu desenvolvimento e, assim, através dessa organização, modernizar a cidade.

A estrutura urbana do centro de Juiz de Fora é consequência de ações públicas e privadas que podem ser divididas em três categorias (Abdalla, 1996, p.6/7):

- ligações entre os estado de Minas Gerais e Rio de Janeiro, empreendimentos públicos e privados, como o Caminho Novo, a Estrada do Paraibuna, a Rodovia União e Indústria, as estradas de ferro da Central do Brasil e da Leopoldina Railway;
- intervenções de âmbito local, tanto por parte da administração pública quanto por iniciativa da comunidade, como planos de urbanização, arruamentos, praças, calçamentos, melhorias urbanas em geral, edificações, doações de áreas públicas, etc.;
- obras de saneamento e correção do leito do Rio Paraibuna, que tinham como finalidade controlar as freqüentes enchentes que ocorriam na área central da cidade.

Observando o mapa atual do centro de Juiz de Fora, é nítida a diferença entre dois setores, divididos pela avenida Getúlio Vargas. Pode-se dizer que esta avenida divide a área central da cidade em duas partes distintas, mas ao mesmo tempo ligadas entre si.

O primeiro setor seria o triângulo formado pelas avenidas Rio Branco, Getúlio Vargas e Independência, uma região que pode ser considerada como Área Central de Negócios (ACN), onde se encontra grande parte do setor terciário, terminais de transporte público, além de alta verticalização e uso intensivo do solo.

Possui um traçado mais regular desenvolvido a partir da antiga Estrada do Paraibuna, atual Avenida Rio Branco, com ruas perpendiculares ou paralelas a ela, formando quadras ortogonais e relativamente regulares. Essa foi a primeira área de ocupação da cidade.

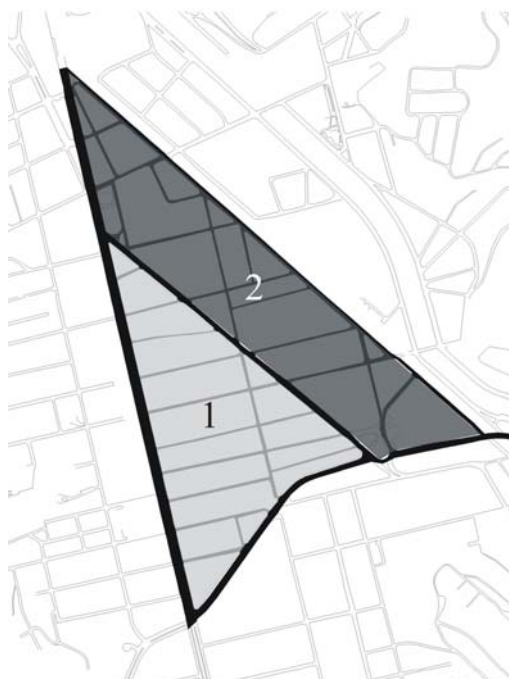


Fig. 28 – Divisão da área central de Juiz de Fora em duas partes.

Tal área tem na Rua Halfeld seu eixo estruturador e ponto mais nobre. Juntamente com as ruas paralelas a esta, os edifícios galerias formam uma rede peculiar, principal característica urbana do centro de Juiz de Fora. Os novos centros comerciais da região adotam a mesma morfologia dessas passagens, acentuando ainda mais essa singularidade cuja área é o maior concentrador de funções urbanas da Zona da Mata.

O segundo setor está localizado entre as Avenidas Getúlio Vargas e Francisco Bernardino. Essa região foi a primeira área de expansão da cidade e é conhecida como “parte baixa”. É possível perceber que algumas ruas atravessam a avenida Getúlio Vargas e continuam até encontrarem a Francisco Bernardino, mas seu traçado não é tão regular quanto o da área anterior. Aquela teve seu desenvolvimento relacionado à abertura da Rodovia União e Indústria, hoje Avenida Getúlio Vargas e possui quadras maiores e mais irregulares. Sua ocupação se iniciou com a construção da rodovia, mas foi com a inauguração da estação da estrada de ferro em 1875, localizada na avenida Francisco Bernardino, é que se deu sua anexação definitiva à cidade.

Nessa área, o comércio tem um caráter mais popular, voltado para a população de baixa renda, que também encontra aí local de moradia. Os ônibus que ali transitam, aproximadamente 120 linhas, são geralmente os de ligação entre o centro da cidade e os bairros mais afastados e menos favorecidos, e o fluxo de pedestres é muito intenso, principalmente na Avenida Getúlio Vargas, onde se localizam também pequenas indústrias, principalmente no setor de vestuário.

Nesse trecho as edificações estão mais descaracterizadas e mal conservadas. Entretanto formam um conjunto arquitetônico de valores histórico e artístico expressivos que ainda não foi afetado pela verticalização intensa que se processou na Avenida Rio Branco. Grande parte do acervo imobiliário dessa área são prédios antigos, a maioria em estilo Eclético ou Art Déco, e que abrigam, na maioria dos casos, lojas no térreo e depósitos ou residências nos pavimentos superiores. Aí também se localizam antigas instalações industriais que foram restauradas e tiveram suas funções alteradas, como o Centro Cultural Bernardo Mascarenhas (CCBM), o Mercado Municipal e a antiga fábrica Pantaleone Arcuri que abriga o Centro de Educação do Menor.

Uma característica importante da área central da cidade são os calçadões, ruas exclusivas de pedestres. A mais importante delas é a rua Halfeld, também conhecida como Calçadão, foi fechada para o trânsito de veículos entre as avenidas Rio Branco e Getúlio Vargas na década de 70. A rua possui uma característica importante: ela exerce a função de praça principal da cidade. É nela que acontecem manifestações populares, apesar de estar próxima ao Parque Halfeld, principal área verde do centro. Desde sua abertura, quando era conhecida como rua da Califórnia, desempenha o papel de principal rua do centro de Juiz de Fora, e é considerada pela população a rua mais importante da cidade, seu símbolo. É também o lugar onde os imóveis e os pontos comerciais são mais valorizados. Mesmo antes de se tornar calçadão já era a rua preferida para o passeio dos juizforanos, e vários autores nascidos na cidade fazem referência ao *footing* da rua Halfeld. Uma tradição característica dos anos 50, depois das

18 horas, as pessoas se vestiam da melhor forma possível, fossem trabalhadores ou aristocratas, para subirem e descerem a rua a fim de verem e serem vistos. Costume que ainda pode ser observado atualmente somente durante a semana e no sábado na parte da manhã.



Fig. 29 – Planta do centro de Juiz de Fora com os Calçadões em destaque

Outras ruas também foram transformadas em calçadão, são elas: a rua São João entre a Avenida Rio Branco e a rua Batista de Oliveira, e a rua Mister Moore, que permite passagem de carros até a entrada do estacionamento do shopping aí existente. A região, de maneira geral, possui um fluxo muito intenso tanto de pedestres, quanto de carros. Em termos de fluxo de pedestres, a Halfeld é a rua que apresenta o mais intenso do centro.

A Área Central possui uma infra-estrutura urbana completa subutilizada fora dos horários comerciais, saturação do tráfego de carros, verticalização concentrada em algumas regiões, principalmente nas Avenidas Rio Branco e Independência e na rua Halfeld, o que leva a um conflito entre a renovação urbana e a proteção de seu patrimônio histórico construído. Sem falar na apresentação de uma grande desigualdade entre as áreas degradadas e os trechos super valorizados, características típicas de uma área central de qualquer grande cidade brasileira.

A cidade de Juiz de Fora muito se assemelha ao modelo de estrutura das cidades de São Paulo e Belo Horizonte, pois são cidades localizadas no interior, o que permite um desenvolvimento em 360°. Nas três cidades, a expansão inicial se deparou com uma barreira física formada por um vale com um rio, o Tamandateí em São Paulo,

o Arruda em Belo Horizonte e o Paraibuna em Juiz de Fora, que divide o espaço urbano ao meio e cujo transbordamento inundou várias vezes a região próxima e a ferrovia.

O centro se localiza em um dos lados, sendo então considerado o “lado de cá” a região onde se situa o centro, e “lado de lá”, a região oposta. Essas duas partes da cidade possuem diferentes custos e tempo de deslocamento em relação ao centro, assim definiu-se o lado onde se encontra o centro como o mais vantajoso. Por conta disso, essa área tende a se desenvolver mais rapidamente e a ser o local onde os bairros residenciais da classe alta se concentram.

No lado oposto ao centro, em São Paulo e Belo Horizonte, se formaram os primeiros grandes subcentros de comércio e serviços voltados para a camada popular, Brás e Lagoinha, respectivamente. Em Juiz de Fora não se deu tal fenômeno.

Estas duas metrópoles estão divididas em três regiões principais (Villaça, 2001, p.125):

- grande região popular, localizada no lado oposto da barreira em relação ao centro, com poucas indústrias e se caracteriza por ser uma região muito pobre;
- grande região dos subúrbios industriais e ferroviários, região popular com presença de indústrias;
- grande região de concentração das camadas de alta renda.

Essa divisão também pode ser aplicada a Juiz de Fora. A primeira região são os bairros localizados do outro lado do Rio, ou seja, em sua margem esquerda. A segunda, a Zona Norte da cidade, e a última, os bairros do entorno da área central.

3.2 – AS PASSAGENS

Uma característica singular do centro de Juiz de Fora são os edifícios-galerias presentes em toda a área central e que ligam as ruas transversais de forma a unir quase toda a área comercial da cidade. Tais galerias formam um interessante traçado e conformam uma grande circulação de pedestres, além de construírem uma rede de comunicação entre as principais ruas comerciais da cidade.

Na história da humanidade, sempre existiram locais de encontro associados ao comércio, como os mercados gregos e medievais, as praças espanholas e brasileiras, as feiras de rua. A diferença é que esses lugares eram espaços públicos ao ar livre e as

galerias são espaços cobertos que podem ser considerados semipúblicos e não são exatamente utilizados para encontros, mas como passagem.

As galerias são praticamente restritas ao centro. Elas também são encontradas tanto em outras cidades brasileiras quanto em outros países. As passagens cobertas surgiram em Paris, segundo Benjamin (1985, p.30), entre 1822 e 1837, e sua reprodução se deu graças à alta do comércio têxtil da época. A segunda condição que contribuiu para seu surgimento foi a utilização do ferro em construções e a ampliação da aplicação arquitetônica do vidro.

As galerias eram centros comerciais de mercadorias de luxo abrigados em edifícios de estrutura metálica e fechamentos de vidro, com decoração extremamente detalhada. Foram as primeiras construções de ferro e vidro, antecedendo até mesmo as Exposições Universais, e, segundo Buck-Morss (2002, p.67), foram o primeiro estilo internacional da arquitetura moderna. Em 1840, as galerias de Paris já chegavam a centenas e, no final do século XIX, “tinham se tornado o carimbo oficial de uma metrópole ‘moderna’ e haviam sido imitadas em todo o mundo” (Ibid., p.67).

As arcadas eram geralmente em forma de cruz e ligavam quatro ruas circundantes. Fundiam a engenharia e a arquitetura, através da utilização da tecnologia e da arte com estruturas metálicas, tetos de vidro, clarabóias e fachadas e paredes internas ornamentadas. Eram de propriedade privada, mas permitiam a travessia pública. Podem ser consideradas as precursoras das lojas de departamento e, conseqüentemente, dos *shoppings centers*.

Com a reforma de Haussmann em Paris, na segunda metade do século XIX, grande parte dessas galerias desapareceram. O filósofo alemão Walter Benjamin muito pesquisou as arcadas francesas e deixou um estudo inacabado sobre elas, o Livro das Passagens ou Obras das Passagens, onde ele lamenta o desaparecimento das passagens parisienses e vê as galerias de Paris como espaços ambíguos, entre o público e o privado, entre interior e exterior.

A construção de galerias no centro de Juiz de Fora se iniciou no final da década de 1940, visto que até 1945 existiam apenas três galerias, duas abertas nas laterais do Cine Theatro Central e a pioneira Galeria Pio X, que foi a primeira a ser construída na cidade. É obra da construtora Pantaleone Arcuri de 1923, que, em 1947, teve suas fachadas alteradas, passando de neoclássicas para Art Déco, na rua Marechal Deodoro, e para Modernista na rua Halfeld.



Fig. 30– Galeria Pio X, fachada rua Halfeld



Fig. 31– Galeria Pio X, fachada rua Marechal Deodoro

Isoladamente essas galerias não são expressivas, mas em seu conjunto, que conta com mais de 40 edificações desse tipo, podem competir, em relação à área de passagem, até mesmo com as vias de trânsito convencionais, como ruas e avenidas. Em sua maioria são prédios de uso misto, com o térreo geralmente ocupado pelo comércio, e alguns andares superiores também, mas na maioria dos casos os demais pavimentos são utilizados como edifício residencial ou comercial. Tal tipo de ocupação representa um novo parcelamento do solo e traçado urbano, além de crescimento do espaço “público” dentro das edificações.



Fig. 32– Planta do centro de Juiz de Fora com as Galerias em destaque

Em relação ao espaço público criado pelas galerias, seria mais correto considerá-lo semipúblico, pois algumas delas são fechadas em determinadas horas do dia e reabertas na manhã seguinte, o que contradiz o conceito de público. Mas também não podem ser consideradas como áreas privadas, já que a entrada nas galerias é permitida a toda a população sem nenhum tipo de restrição.

Uma pesquisa extensa em relação a essas galerias foi realizada por Abdalla (1996), da qual destacaremos os quatro aspectos encontrados para a agregação de valor a essas edificações e conseqüentes motivos para sua proliferação na região (Ibid., p.34):

- o crescimento da linha de fachada interna modifica o valor da testada do lote;
- valorização do terreno por metro quadrado, e o metro quadrado interior tem menos valor do que o da fachada; com a construção da passagem interior esse valor aumenta consideravelmente;
- áreas com menor valorização podem ter a possibilidade de se associarem a áreas de maior valor, como acontece com a conexão de galerias novas à outras já estabelecidas;

- a subdivisão em lotes menores dentro das galerias facilita a negociação entre o incorporador e o consumidor, já que os lotes na área central são muito valorizados.

Analisando o traçado formado pelas galerias, que é irregular e não possui nenhum tipo de lógica em sua implantação, e o traçado das ruas do centro da cidade, que já foi analisado e pode ser considerado relativamente regular, tem-se a impressão de que um labirinto é formado pelas passagens que podem ser comparadas aos becos e ruelas das cidades coloniais, herança das cidades medievais e muçulmanas. O que comandava o traçado na cidade muçulmana era a casa. Esse conceito, em certa medida, também pode ser aplicado às cidades coloniais brasileiras. Suas ruas e vielas eram estreitas, tortuosas, interrompidas por becos, às vezes, sem saída e escuras por causa das casas que quase se tocavam na parte superior.

As galerias são relativamente estreitas, se comparadas às ruas, porém são retilíneas e não tortuosas e algumas realmente são interrompidas por outras que as interceptam formando um labirinto. Com relação à luminosidade, esta é relativa, pois, por ser um ambiente fechado, não recebe a luz direta do sol, mas quase todas possuem coberturas translúcidas que permitem iluminação natural, mesmo que parcialmente.

Uma sensação de desorientação parece acometer os transeuntes das galerias. Esse sentimento foi muito bem colocado por Franz Hessel ao descrever a Kaisergalerie em Berlim: "Não posso entrar nela sem sentir um calafrio, sem o medo de nunca achar uma saída. (...) À saída, nas vitrines da grande agência de viagem, respiro mais facilmente, a rua, a liberdade, o presente."(apud Buck-Morrs, 2001, p.65)

3.3 - OS PLANOS DE DESENVOLVIMENTO DE JUIZ DE FORA

Uma indicação importante de que Juiz de Fora está acompanhando o atual modelo de desenvolvimento econômico é o recente surto de crescimento dos chamados serviços avançados, principalmente, na prestação de serviços de saúde e educação de 3º grau. Só para se ter uma idéia, a instalação de grandes grupos de universidades particulares elevou o número de alunos matriculados em cursos superiores de 12.403 em 1998, para 20.723 em 2003, e de professores de 988 para 1.312, e os cursos oferecidos passaram de 37 para 77 neste mesmo período (Souza, 2005, p.26).

Segundo o Plano Diretor do ano de 2000, a cidade está dividida em 12 Regiões de Planejamento (RPs) e cada uma dessas RPs são subdivididas em Unidades de Planejamento (UPs) que, por sua vez, são formadas por conjuntos de bairros. A RP

Centro está localizada no vale do Rio Paraibuna e seu território se estende para além do centro histórico, “englobando núcleos residenciais e subnúcleos comerciais e de serviços localizados no seu entorno” (Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2004, p. 55). Ela está dividida em seis UPs, tem no total 24 bairros, possui grande concentração de população e atividades e apresenta-se como heterogênea tanto em relação à demografia quanto ao nível de renda. A unidade de Planejamento que engloba o centro principal da cidade é a UP-7C, formada pelos bairros Centro e Morro da Glória.

O triângulo central possui uma alta densidade que se expande no sentido da Avenida Independência e adjacências, mas a mancha urbana perde densidade ao se afastar da área central. Esta é a região onde mais se constrói na cidade, segundo o Plano Diretor. Nos últimos quinze anos, 67,3% do número total de habite-se fornecidos pela Prefeitura foram para essa RP. Alguns de seus bairros estão passando por um processo de verticalização, são eles: Granbery, São Mateus, Alto dos Passos, Bom Pastor, Santa Helena e a própria área central.

A delimitação da Área Central encontrada no Plano Diretor é um triângulo formado pelas Avenidas Rio Branco, Independência e Francisco Bernardino, mais as Praças Antônio Carlos, Dr. João Penido (Praça da Estação), o Parque Halfeld e os seus entornos, circundada por bairros residenciais de padrão socioeconômico médio a alto. Aí se concentra a maior diversidade de atividades urbanas que são: comerciais, culturais, prestadoras de serviços, residenciais ou institucionais. É o espaço estruturador não só da RP Centro, mas de toda a cidade.

O Plano Diretor tem uma proposta de revitalização da Área Central, que está dividida em três setores. O primeiro é o triângulo formado pelas Avenidas Rio Branco, Getúlio Vargas e Francisco Bernardino, chamado de Setor 1. É uma área a ser reorganizada, e sua proposta é, basicamente, a padronização do mobiliário urbano, a normatização de publicidade e letreiros, o redimensionamento das áreas de circulação e a valorização do patrimônio histórico e cultural.

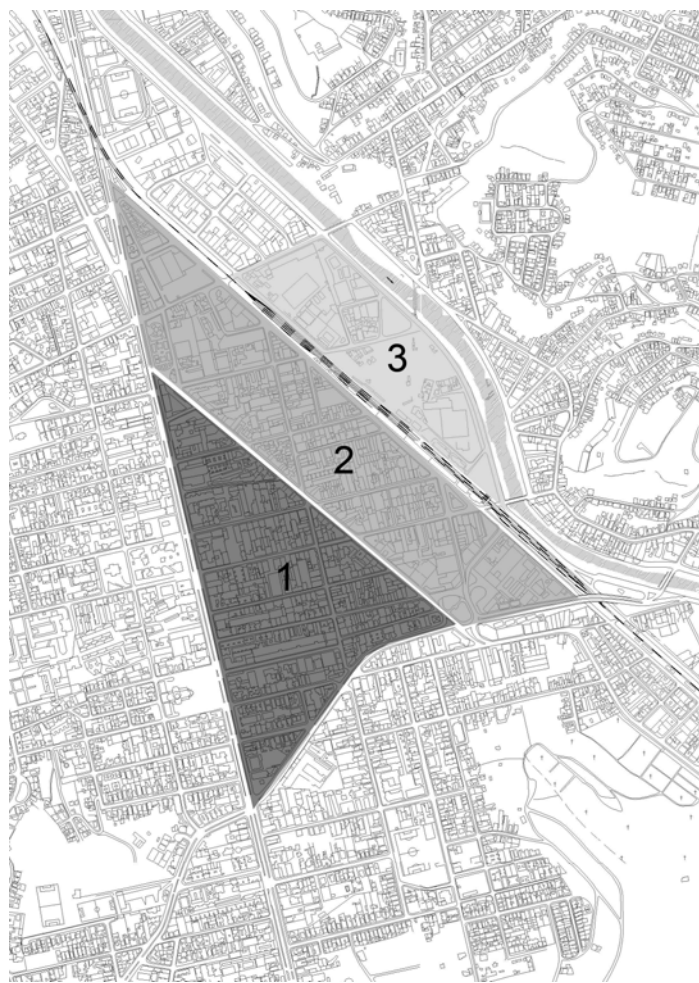


Fig. 33– Os setores da proposta de revitalização para a Área Central, segundo o Plano Diretor.

O Setor 2, compreendido entre as Avenidas Getúlio Vargas e Francisco Bernardino, conhecido como “parte baixa” é uma área a ser revitalizada. A proposta se resume à restauração das edificações e à criação de praças e áreas de convivência e lazer.

O último setor está compreendido na faixa entre a linha férrea e o Rio Paraibuna e tem suas diretrizes atreladas ao projeto do Eixo Paraibuna com a proposta de despoluir o rio e melhorar a região do seu entorno. É uma área a ser reurbanizada. Foi realizado no ano de 2005 um concurso de projetos para os novos edifícios da Prefeitura, da Câmara Municipal e do Fórum, a chamada Praça dos Três Poderes, a serem construídos em um grande terreno vago neste local.

O Plano Estratégico de Juiz de Fora, elaborado entre 1998 e 1999 e denominado Plano da Cidade, foi embasado na experiência do Plano Estratégico do Rio de Janeiro, que, por sua vez, foi realizado com a ajuda dos técnicos espanhóis da prefeitura de Barcelona, um exemplo paradigmático no mundo todo de uma cidade que se

desenvolveu através de planos de gestão. Em relação ao modelo de gestão instituído pelo Plano Estratégico de Juiz de Fora, este tem como pretensão: “formular um projeto de desenvolvimento local capaz de ‘lançar’ a cidade no exterior nas mais diversas escalas, onde se destacam como foco de primeira ordem a instância ‘local’, ou seja, a cidade e o de segunda ordem, a rede de cidades imediatamente situadas na vizinhança imediata e intermediária” (Souza, 2005, p.8).

Segundo o chefe dos espanhóis aqui no Brasil, Josep Maria Pascual Estes, em documento apresentado em um Seminário realizado em Juiz de Fora e reproduzido no Relatório realizado por Souza (2005, p.7), os principais componentes da gestão estratégica são: estrutura estratégica, modelo de gestão de redes, cultura de ação cidadã e civismo, participação cidadã, desenvolvimento de uma política exterior, gestão da inovação e do conhecimento. Dentro da política exterior estão incluídos o *city-marketing*, a participação em redes e a associação da cidades regionais e metropolitanas.

A estrutura estratégica alicerça-se sobre três pilares: a construção de um modelo de cidade, a identificação de áreas estratégicas e o desenvolvimento de projetos-chave ou estruturantes. O modelo adotado neste plano visa à abertura da cidade para o exterior, sendo este tanto em escala regional, quanto mundial.

O projeto estratégico por excelência da cidade de Juiz de Fora é o Independência Shopping, depois que o Centro de Convenções (CONEX) foi inaugurado em julho de 2006. Segundo a pesquisa Juiz de Fora – Cidade Global (Ibid., p.30), tal empreendimento também faz parte das exigências do Supermercado Carrefour, instalado na cidade no final da década de 90. Ao se implantar em uma cidade do interior, ele impõe como condição a existência de um *shopping center* que possa atrair uma população de fora da cidade e atingir a toda a região.

A cidade até agora possui apenas um *shopping* voltado para as camadas mais populares, com lojas de fábricas, o Santa Cruz Shopping. Os outros, que se intitulam *shoppings* e que se localizam na área central, nada mais são do que edifícios-galerias com dois ou três andares e que completam a rede de galerias do centro de Juiz de Fora. Porém está em construção o Independência Shopping, que tem a pretensão de ser o maior *shopping* da Zona da Mata. Localizado fora da região central, em uma avenida que dá acesso à saída da cidade, em terreno de 52000 m², a edificação terá 75000m² construídos divididos em 5 pavimentos, com 220 lojas, sendo 4 lojas-âncoras (C&A, Leader Magazin, Casa e Vídeo e Lojas Americanas), uma praça de alimentação e seis

salas de cinema Multiplex com capacidade para 1200 pessoas, além de um estacionamento com 1200 vagas.

A justificativa para essa obra é a criação de 1800 empregos diretos e indiretos e seu objetivo estratégico, que é o de reforçar o papel da cidade como pólo regional. Mas não há nenhum tipo de estudo sobre o impacto do *shopping* sobre o comércio central que já sofre com o processo de esvaziamento. E esses “novos” empregos a serem criados serão mesmo novos ou apenas um remanejamento dos funcionários do comércio tradicional para o comércio de *shopping*?

3.4 - O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO EM JUIZ DE FORA

Um reflexo dessas transformações, que estão acontecendo nas grandes cidades do mundo, pode ser visto também nas cidades de médio porte, como Juiz de Fora. Um dos principais fatores de modificação da estrutura urbana é a descentralização de algumas funções antes exclusivas dos centros principais.

Analisando o processo de descentralização ocorrido nas cidades brasileiras, é possível extrair alguns fenômenos que ocorreram, de alguma forma, em todas. O primeiro acontecimento a ser notado é a saída das elites urbanas da área central e sua conseqüente desvalorização. A princípio, o centro é abandonado como local de moradia, depois como local de compras, serviços e diversão e, por fim, como local de emprego. Paralelamente a este afastamento, vão sendo criados subcentros ou centros secundários, a fim de atender à população que mora afastada da área central. Na maioria dos casos, o primeiro subcentro é voltado para a população de baixa renda, a exceção é o Rio de Janeiro onde aconteceu o inverso e o primeiro subcentro foi a Praça Saens Peña, que atendia à classe média alta residente no bairro da Tijuca e arredores.

A desvalorização do centro faz com que, pouco a pouco, ele perca a prioridade nos investimentos públicos e privados que seguem o deslocamento da classe alta. Assim, esta área da cidade perde algumas amenidades, como áreas de lazer, e vai se adensando. Sua especialização como local de trabalho e compras traz como conseqüência sua utilização apenas durante o horário comercial, deixando a infraestrutura mais completa da cidade subutilizada. A formação e consolidação de subcentros, centros secundários, “novos centros” e dos *shopping centers*, intensificam a deterioração dos centros principais.

Basicamente, o processo de descentralização passa por essas fases, porém a ordem não é necessariamente a descrita acima. Esses fenômenos acontecem quase ao mesmo tempo e, por vezes, não é possível definir qual surgiu primeiro ou qual é causa ou consequência. Esse processo está acontecendo em Juiz de Fora há algum tempo, depois de ter se consolidado em várias cidades brasileiras.

Um dado importante e que coincide com o primeiro passo dentro do processo de descentralização pode ser encontrado no Censo do IBGE, segundo o qual, a população do centro de Juiz de Fora diminuiu aproximadamente 10% no período de 1991 a 2001. Esse dado mostra que está havendo um deslocamento da população do centro para outros bairros. Comparando com as cidades de grande porte, pode parecer um dado pouco expressivo, porém, em uma cidade de porte médio, essa desvalorização do centro acontece mais lentamente e de forma gradual (Soares, 1993, p.27).

As classes de alta renda juizforanas iniciaram o processo de afastamento do centro principal por volta da década de 1970, mas esse modo de vida só se firmou nos anos de 1990. A cidade está se adaptando à tendência mundial de construção de subúrbios residenciais para a classe média e média alta. Entretanto, esse costume de se morar em subúrbios afastados dos centros das grandes cidades é anterior à Revolução Industrial, pois, a ideia de deixar para trás as complexidades da civilização já havia ocorrido aos romanos no período de decadência do Império Romano. A existência dos subúrbios é quase tão antiga quanto a da própria cidade.

Ao longo da História, é possível encontrar vários exemplos de moradias no campo que não serviam, necessariamente, para a agricultura, mas como um retiro temporário ou mesmo como residência permanente. Mumford (1998, p.522) cita restos de núcleos suburbanos encontrados fora da área construída da cidade de Ur e as vilas suburbanas com espaçosos jardins nas cidades egípcias.

O afastamento da cidade tinha como uma das principais motivações a higiene e, conseqüentemente, proporcionar uma melhor condição de saúde para toda a família. Outro atrativo era a liberdade e a fuga das rígidas regras da sociedade. A finalidade dos criadores originais do subúrbio era “retirar-se como um monge e viver como um príncipe” (Ibid., p.525). Desde o começo, as delícias de morar afastado dos grandes centros eram exclusivas das classes ricas e, por isso, a vida suburbana tem como características a tranquilidade e a dedicação ao lazer e à diversão.

O sonho de morar no subúrbio acabou se transformando em uma caricatura de sua formação original, com uma multidão de casas iguais, em ruas iguais, com

moradores da mesma classe social e mesmo costumes, ou seja, se tornou um modelo comum, pré-determinado.

Os condomínios de Juiz de Fora se localizam, basicamente, no bairro de São Pedro, na região chamada Cidade Alta e são quase exclusivamente residenciais. Recentemente alguns dos novos empreendimentos tiveram como proposta o uso misto, com comércio e serviços se mesclando às residências. As principais características dos condomínios residenciais da cidade é que se apresentam como áreas muradas com acesso restrito e controlado, compostos principalmente por residências unifamiliares de classe alta.

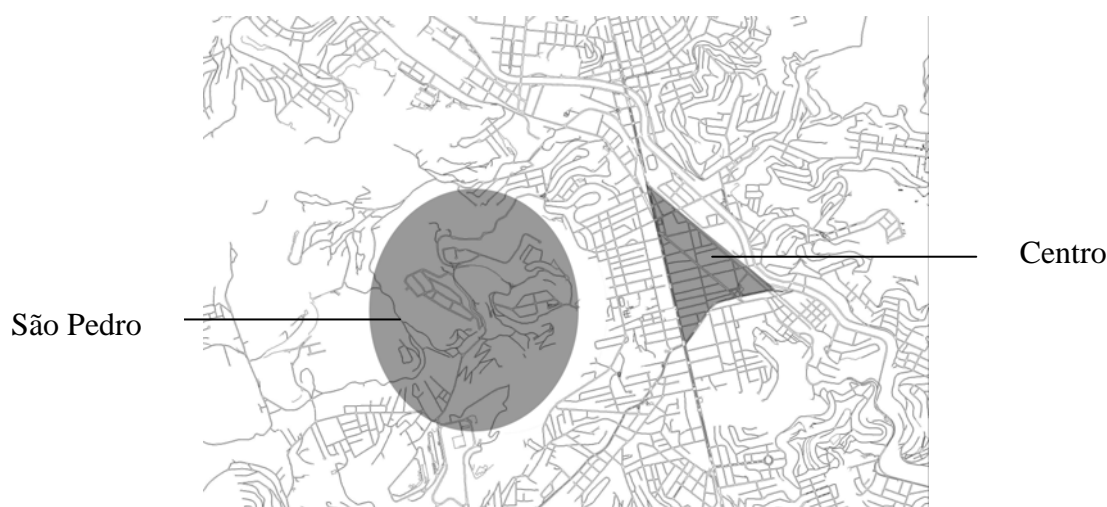


Fig. 34– Localização do bairro São Pedro

O primeiro condomínio da cidade foi o Tigüera Club nos anos 50 e, somente no final da década de 70, surgiu o segundo, o Vale do Ipê. Ambos voltados para a classe alta e de uso exclusivamente residencial. Logo depois, no final dos anos 70, surgiu o Condomínio Residencial Parque Imperial, o primeiro loteamento fechado aprovado em Juiz de Fora e o primeiro da Cidade Alta. A partir daí, vários outros condomínios foram sendo construídos na região próxima ao Parque Imperial, principalmente a partir de meados da década de 90 e continuam a se expandir até os dias atuais.

A transformação do bairro de São Pedro em área de expansão foi formulada pelo Programa de Cidade de Porte Médio (COM-BIRD) aplicado em Juiz de Fora e em outras cidades na década de 70. Esta vasta área havia ficado desocupada até então por pertencer exclusivamente a um único dono, a Cia. Ferreira Guimarães, tradicional indústria têxtil da cidade. A proposta do Programa para a Cidade Alta, região desocupada de São Pedro, era transformá-la em “local estratégico para o urbanismo da cidade, onde deveria ser assentada a população de elevada renda e dirigidos os investimentos governamentais e privados necessários para transformá-la em ‘modelo de

planejamento” (Souza, 2004, p.19/20). O Programa também propôs a criação de um Plano Diretor específico para a região a fim de melhor organizar seu desenvolvimento.

O bairro de São Pedro está se elitizando, apesar de não ser ocupado exclusivamente pelos condomínios fechados, e estão surgindo, ao redor dessas áreas, comércio e prestação de serviços voltados para a elite ali residente, com *shopping*, casas comerciais e restaurantes sofisticados, academia de ginástica, etc. Mas, ainda assim, o bairro possui diferentes graus de dependência com o centro.

Só na primeira metade da década de 2000 foram lançados 11 condomínios na região de São Pedro, com um total de 1027 lotes oferecidos (Ibid., p.16). Donde pode-se concluir que esse modo de morar está consolidado em Juiz de Fora.

Mas, apesar da oferta de lotes ser grande e estarem sempre lançando novos condomínios, não só na região da Cidade Alta, mas também em outras áreas como o bairro Grama, os empreendimentos desse tipo continuam a crescer. Isso quer dizer que as incorporadoras acreditam que há uma demanda, o que pode ser confirmado pela boa aceitação das ofertas pelo mercado. Juiz de Fora está seguindo uma tendência das cidades brasileiras e até mesmo das latino-americanas, de mudança de parte da população da área central para os subúrbios.

Um indício que só vem reforçar esta teoria é o lançamento do Alphaville-JF, que se localizará nas imediações da BR-040, ou seja, nos limites da cidade, confirmando seu modelo de *Edgecity*, formação urbanística bastante comum nas cidades norte-americanas, concentradas nos perímetros urbanos e que formam verdadeiras cidadelas próximas da auto-suficiência. Esse projeto está em fase de protocolação do estudo de impacto ambiental e contará com área residencial com 1220 lotes, um centro comercial e empresarial, um clube e uma ampla área verde. A previsão para o início da venda dos lotes é para o primeiro semestre de 2007⁷.

O lançamento de tal tipo de empreendimento sempre conta com propaganda intensa que normalmente apela para a qualidade de vida, centrada na idéia da moradia unifamiliar que permite maior privacidade, segurança e modernidade, além da ampliação das possibilidades de lazer e recreação. Em relação à segurança, o material de propaganda não esclarece muito e, na verdade, os condomínios fechados de Juiz de Fora não oferecem nenhuma segurança especial, mesmo porque a cidade não registra altos índices de violência. Portanto, essa segurança se restringe a um controle do meio, “a vizinhança, o movimento de pessoas e a imprevisibilidade dos acontecimentos é o

⁷ Informações retiradas do site oficial do Alphaville-JF, <http://www.alphaville.com.br/modules/index.php?id=juizdefora> em 24/01/2006

que se deseja evitar” (Ibid., p.18). Assim, o principal argumento para se morar em condomínios fechados em cidades grandes - a busca pela segurança - cai por terra em Juiz de Fora, onde a principal razão para se optar por morar nessas áreas é o status social. Simbolicamente, os condomínios passam a idéia de habitat natural do homem pós-moderno em busca de qualidade de vida.

Apesar do comércio existente nas proximidades dos condomínios fechados não ser expressivo, outras regiões da cidade possuem centros comerciais bastante desenvolvidos que se concentram em bairros residenciais já consolidados. O eixo comercial dos bairros São Mateus e Alto dos Passos é o mais importante centro secundário da cidade. O bairro São Mateus é apontado pelo Plano Diretor como subcentro da cidade (Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2004, p. 58). Dentro do conceito definido por Villaça, pode-se afirmar que o bairro se enquadra nessa categoria, já que conta com comércio e serviços variados e de forma equilibrada. Assim como no Rio de Janeiro, em Juiz de Fora, o primeiro subcentro a ser formado não é voltado para as classes populares, mas atende a uma população de classe média alta. Existem outros centros secundários na Zona Norte da cidade, como a área comercial do bairro Benfica que atende à população da região, embora, esses eixos comerciais não sejam auto-suficientes e independentes do centro principal.

O bairro Alto dos Passos pode ser considerado um centro especializado de lazer. O primeiro grande empreendimento a se instalar na região foi um *franchising* da maior rede de lanchonetes do mundo, o McDonald’s. Atualmente concentra grande parte dos bares e restaurantes da cidade, além do Alameda, um pequeno *shopping* com um complexo de cinemas e lojas voltadas para um público de alto poder aquisitivo, no qual foi inaugurada recentemente uma filial das Lojas Americanas, tradicional loja de departamento presente nas principais cidades brasileiras, que antes só existia no centro da cidade. O *shopping* se encontra atualmente em ampliação com a construção de mais cinco salas de cinema, o que confirma a importância desse centro secundário e sua expansão.

Mas não é apenas no *shopping* que as lojas se concentram, em seu entorno várias residências foram transformadas em lojas, na maioria dos casos de vestuário ou de decoração, sempre tendo como público consumidor as classes mais abastadas.

O bairro que era, até meados da década de 1990, uma zona basicamente residencial, vem se transformando na principal área de lazer noturno da cidade. As casas estão sendo pouco a pouco transformadas em bares, restaurantes ou lojas, e os apartamentos de edifícios residenciais vão perdendo seu valor. As reclamações dos

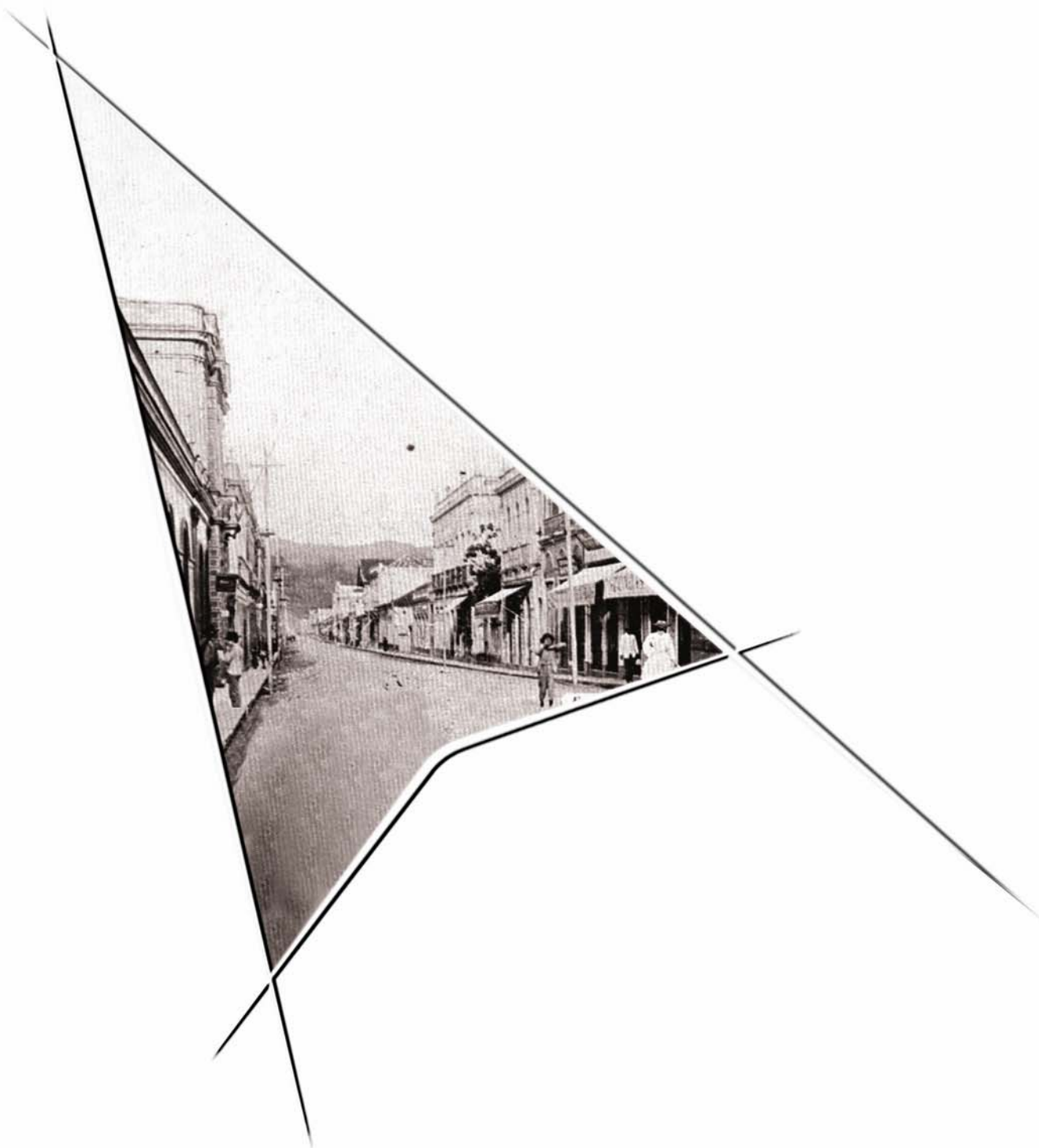
moradores são freqüentes em relação ao barulho e tumulto, principalmente nos finais de semana. Assim, o bairro Alto dos Passos vai se especializando como centro de diversão e lazer e perdendo suas características originais de bairro residencial.

Pouco a pouco, a descentralização da cidade vai se tornando clara. Após a troca do centro pelos bairros afastados como local de moradia e a formação de centros secundários, segue a instalação de grandes centros de compras e lazer: os *shopping centers*. A partir de 2007, Juiz de Fora já poderá contar com seu primeiro *shopping*. Existem vários trabalhos sobre as implicações da instalação desses empreendimentos em cidades de grande porte, e atualmente começam a surgir estudos que visam compreender tal influência nas cidades médias. No Brasil, existem estudos sobre o impacto dessas novas formas de centralidade na cidade de Presidente Prudente (Montessoro, 2001 e Sposito, 2001) e em Uberlândia (Soares, 1993).

Em outros países, principalmente nos EUA, essa influência já pode ser constada até mesmo em cidades de pequeno porte. Rybczynski (1996) conta o caso de Plattsburgh, uma cidade pequena no norte do estado de Nova York, onde o centro perdeu sua vitalidade não devido à desindustrialização, ao crime ou à ascensão do subúrbio, mas ao *shopping center*. Esse autor acredita que “o que atrai as pessoas para os shoppings é que eles são espaços públicos onde a liberdade individual é respeitada” (Ibid., p.191). Para ele, as atividades do centro tradicional, como o trabalho, o lazer, as compras e até mesmo os serviços comunitários, estão se mudando para tais espaços fechados e controlados.

Apesar de todas as considerações, não se pode afirmar que esses grandes equipamentos urbanos sejam os vilões dos centros tradicionais, os responsáveis pela perda da vitalidade das áreas centrais. Os *shopping centers* fazem parte desse novo modo de vida da maioria dos cidadãos de todo o mundo. Na verdade, não são exatamente uma forma tão nova assim, porque as galerias já eram construídas no século XIX em todo o mundo e podem ser consideradas “as primeiras ‘casas de sonho’ dos consumidores, colocadas a serviço da adoração da mercadoria” (Buck-Morss, 2002, p.183).

CONSIDERAÇÕES FINAIS



A proposta desta dissertação de mestrado era tentar encontrar algum indício de que as cidades de porte médio pudessem estar passando pelo processo de descentralização, o qual já foi amplamente estudado nas grandes cidades e nas metrópoles. Esta pesquisa não tinha como intenção analisar várias cidades brasileiras para poder chegar a uma conclusão. A verificação deste fenômeno foi realizada através da análise de uma única cidade, Juiz de Fora. Por isso mesmo, não se pretende dar uma resposta definitiva e categórica à pergunta feita na introdução: “as cidades médias também sofrem as influências do processo de descentralização?”.

Através do estudo da estrutura das cidades e da formação dos centros principais, foi possível definir o termo “centro” dentro da realidade das cidades e não apenas como um conceito abstrato. Além disso, a narrativa histórica de seu desenvolvimento, principalmente nas cidades brasileiras, facilitou a compreensão da importância desta área dentro de uma aglomeração urbana.

Quando os centros atingiram seu limite de expansão, deu-se início ao processo de descentralização, ou seja, à formação de novos centros, subcentros ou centros secundários. Ao longo deste trabalho, foi possível identificar alguns fatos que aconteceram, de uma forma ou de outra, em todas as cidades em que os centros perderam sua vitalidade. Inicialmente, as classes sociais de alto poder aquisitivo se afastam das proximidades da área central, o que leva à criação de subcentros para atender a esta população. Pouco a pouco, o centro vai perdendo sua vitalidade, e sua utilização passa a ser apenas durante o horário comercial, o que gera a subutilização da área que possui a melhor infra-estrutura de toda a cidade. Todos esses fatores contribuem para a consolidação dos centros secundários, o que drena ainda mais a força do centro principal, entrando, assim, num processo cíclico que precisa ser interrompido.

Com esses fatos é possível afirmar que Juiz de Fora está iniciando o processo de descentralização com o afastamento da população residente do centro, com a formação de subcentros e com a construção de novos e grandes equipamentos urbanos, como o Independência Shopping e o CONEX.

Esse é o caso de Juiz de Fora. Através de outras pesquisas, realizadas em várias cidades de médio porte no Brasil e que analisam transformações recentes, como Miño (2001), Montessoro (2001), Soares e Ramires (1993) e Sposito (2001), é possível generalizar a afirmação de que as cidades médias brasileiras também sofrem o processo de descentralização e, conseqüentemente, perdem a vitalidade.

Nessas cidades, entretanto, o processo ainda está no início. Por isso, se fazem necessários estudos sobre as políticas urbanas e as intervenções realizadas em áreas centrais com a intenção de reverter esse quadro. Não se imagina que basta copiar um modelo para se ter bons resultados. Assim como a degradação dos centros se iniciou nas grandes cidades, as soluções também estão sendo aplicadas inicialmente nelas. E, da mesma forma que nas cidades médias os indícios de descentralização são mais discretos e menos impactantes, as propostas também devem ser apropriadas e analisadas, levando-se em consideração as diferentes escalas.

Um fator que deve ser levado em conta, quando se estudam os centros das cidades médias é que tais áreas, apesar de estarem perdendo sua força, se mantêm como o local mais valorizado da aglomeração urbana. Nas metrópoles, isso também acontece, mas o valor do centro se encontra na característica de ser o local mais acessível a toda a aglomeração urbana. Entretanto, nas cidades do porte de Juiz de Fora, as áreas centrais permanecem como áreas exclusivas da classe de alto poder aquisitivo. Segundo Sposito (apud Soares, 1993, p.27), “vende-se a própria centralidade, traduzida nestas cidades como acessibilidade à área de maior concentração do comércio e serviços, e como o ticket a uma localização que ainda é sinônimo de status social”. Esta valorização está traduzida no quadro de valor da terra das regiões urbanas no Plano Diretor de Juiz de Fora (2000, p.180). Nele é possível observar que o valor máximo a que pode chegar o metro quadrado no centro (R\$1.600,00) é mais do que o dobro do que vale no Bom Pastor (R\$760,00), bairro residencial de classe alta que possui o segundo m² mais caro da cidade.

Assim, apesar dos indícios de descentralização apresentados, os centros das cidades médias ainda não configuram o estado de abandono e deterioração em que se encontram as mesmas áreas nas grandes cidades. Esse centro ainda possui vitalidade, valor imobiliário e residentes. O que está acontecendo é que ele começa a perder parte de suas características mais importantes, como habitantes e como principal lugar de lazer, compras e empregos da cidade.

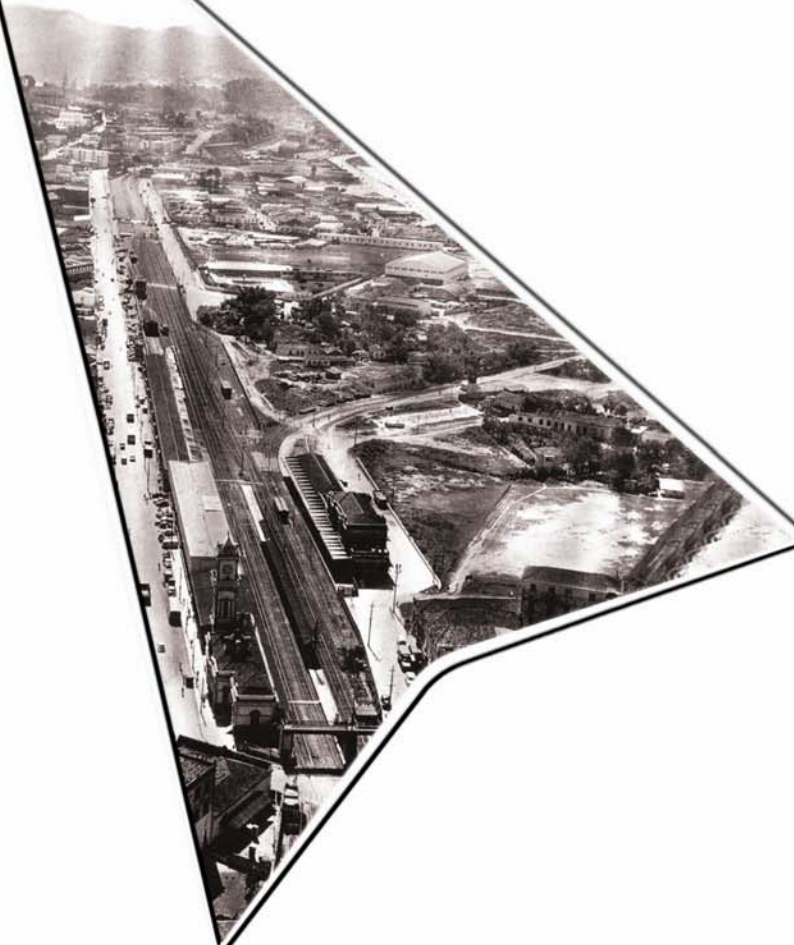
Não se pretende afirmar que tais centros irão, inexoravelmente, ser abandonados e degradados. O que foi constatado durante esta pesquisa é que o processo de descentralização não é exclusivo das metrópoles, e que também acontece nas cidades de médio porte. Entretanto as cidades são estruturas dinâmicas e este quadro pode ser revertido mais facilmente por ainda não estar completamente instalado, ou seja, as cidades médias estão se descentralizando, mas seus centros principais não serão, necessariamente, abandonados.

Ruth Cardoso, em uma palestra realizada para a Fundação Viva o Centro de São Paulo, fez uma constatação de fundamental importância para quem está estudando os centros urbanos: “o centro é um território não definido e não delimitado, do qual ninguém é propriamente dono.” (Ibid., p. 41). Talvez essa seja a questão mais importante ao se analisar áreas centrais e ao se propor uma intervenção nessas áreas, porque, se ela não tem dono, não tem quem se preocupe com sua situação. Assim, o problema cai no entendimento da população, não só brasileira, de que o que é público não é meu, não é seu, não é de ninguém. Ao contrário, o correto seria encarar o espaço público como sendo de todos, de cada um dos habitantes da cidade.

O importante é, depois de constatado o início deste processo nos centros das cidades médias, elaborar planos e propostas para impedir que esta situação avance e que se torne tão complicada como acontece em outras cidades. O momento é de aproveitar que o problema ainda não está totalmente estabelecido, que o centro ainda possui grande parte de seu poder de atração e não permitir que esta força se acabe. Nas palavras de Milton Santos: “O centro da cidade, herança ou não do centro histórico, somente assegura a permanência das funções centrais se é capaz de constantemente renovar-se, para se colocar à altura dos novos tempos.” (apud Soares, 1993). Entende-se que é preciso renovar, é preciso intervir para adaptar os centros principais às novas necessidades da vida contemporânea e, assim, garantir sua permanência.

As pesquisas futuras que se propuserem a analisar a centralidade das cidades de médio porte deverão trabalhar com este dado, o de que elas estão se descentralizando, e que, portanto, é preciso intervir. É necessário que se tome alguma atitude, enquanto ainda é tempo, para se reverter este quadro e para evitar que os centros principais acabem na mesma situação de seus similares nas cidades de grande porte.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



ABDALLA, José Gustavo Francis. **Multivalência da Arquitetura das Galerias de Juiz de Fora**: Fascínio e Identidade entre Público e Privado. (Relatório Final de Pesquisa - Fundação de Amparo À Pesquisa do Estado de Minas Gerais - FAPEMIG), Juiz de Fora, 1996.

ABREU, Maurício de A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Editor, 1988.

ALPHAVILLE. Disponível site: Alphaville. Endereço: <http://www.alphaville.com.br/modules/index.php?id=juizdefora>. Consultado em 24 de janeiro de 2006.

ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades. In: ALMEIDA, Marco Antônio Ramos de (apresentação). **Os Centros das Metrôpoles**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome, Viva o Centro e Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BASTOS, Wilson de Lima. **Caminho Novo**; Espinha dorsal de Minas Gerais. Juiz de Fora : Funalfa Edições, 2004. 187 p.

BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX. In: Kothe, Flávio R. **Walter Benjamin**. São Paulo: Atica, 1985.

BOLTSHAUSER, João. **Noções de Evolução Urbana nas Américas**. 2 ed. Belo Horizonte : EAUMG, 1968.

BUCK-MORSS, Susan. **Dialética do Olhar**, Walter Benjamin e o Projeto das Passagens. 1 ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

CAMPOS, Cândido Malta. Da Praça à Centralidade: Evolução da idéia de centro na cidade brasileira. In: **Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Niterói, VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2004.

CARDOSO, Ruth. Identidade e Convivência: o centro como ponto de encontro. In: ALMEIDA, Marco Antônio Ramos de (apresentação). **Os Centros das Metrôpoles**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome, Viva o Centro e Imprensa Oficial do Estado, 2001.

CARMO, Márcia Martins do. **A Indústria em Juiz de Fora** – da desaceleração à tentativa de “reindustrialização” (1930-1990). Juiz de Fora, 1990. Monografia de Bacharelado em Economia, UFJF.

CARVALHO, Ailton Mota de, BARBI, Frederico N. As Cidades Médias de Minas Gerais, dinâmica e distribuição regional. In: **Série Estudos e Debates**, Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, n°40, dez/1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4ªedição, 5ª impressão. São Paulo: Editora Ática, 2004.

COURY, Elaine Repecute. **Causas e conseqüências do declínio da atividade industrial em Juiz de Fora**. Juiz de Fora, 1992. Monografia de Bacharelado em Economia, UFJF.

DILLY, Roberto. **O Infatigável Halfeld**, biografia documentada e ilustrada. Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2006.

ESTEVEES, Albino. **Álbum do Município de Juiz de Fora.** Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1915. 530p.

FAZOLATTO, Douglas. Juiz de Fora. Primeiros Tempos. In: NEVES, José Alberto Pinho, DELGADO, Ignácio J. G., OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de (Org.). **Juiz de Fora: história, texto e imagem.** Juiz de Fora : Funalfa Edições, 2004.

_____. **Juiz de Fora: imagens do passado.** Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2001.

FOUCAULT, Michel. **A Microfísica do Poder.** 11^a edição, Rio de Janeiro, Edições Graal, 1993.

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora, 1850 / 1930.** 1 ed. Juiz de Fora : UFJF, 1988

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano.** São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

HARGREAVES, Henrique José. A Companhia Mineira de Eletricidade e as possibilidades de Juiz de Fora para a instalação de novas indústrias. In: **Revista do IHGJF.** Juiz de Fora: UFJF, 6(6): 30-43, 1971

HARVEY, David. **A condição pós-moderna.** São Paulo : Loyola, 1993.

HAZAN, Vera Magiano. **O papel dos ícones da contemporaneidade na revitalização dos grandes centros urbanos.** Disponível site: Vitruvius. Endereço: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg041/arg041_02.asp. Consultado em 13 de fevereiro de 2006

INDICADORES REGIONAIS. **Renda Familiar (em Salários-Mínimos - SM).** Disponível site: Acessa.com. Endereço: www.acessa.com.br Consultado em 06 de abril de 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2000.** Disponível site: IBGE. Endereço: <http://www.ibge.gov.br/>. Consultado em 17 de julho de 2006.

KOSTOF, Spiro. **The City Shaped,** Urban Patterns and Meanings Through History. Londres : Thames and Hudson Ltd, 1999.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade.** São Paulo: Editora Moraes, 1991

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros** (do Caminho Novo à Proclamação). Juiz de Fora: UFJF/FUNALFA, 1985.

MEYER, Regina M. Proserpi. O Espaço da Vida Coletiva. In: ALMEIDA, Marco Antônio Ramos de (apresentação). **Os Centros das Metrôpoles:** reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome, Viva o Centro e Imprensa Oficial do Estado, 2001.

MIÑO, Oscar A. Sobarzo. Os condomínios horizontais em Presidente Prudente. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** Presidente Prudente : Edição UNESP/Presidente Prudente, 2001.

MONTESSORO, Claudia C. Lopes. Presidente Prudente: a instalação dos shopping centers e a (re)estruturação da cidade. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente : Edição UNESP/Presidente Prudente, 2001.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4ª edição, 2ª tiragem, São Paulo: Martins Fontes, 1998

OLIVEIRA, Almir de. O Advento da Energia Elétrica em Juiz de Fora. In: **Curso de História Econômica de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: IHGJF: 82-92, 1987.

OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. 2 ed., Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Indústria Ltda, 1966

_____. **Efemérides Juizforanas (1698-1965)**. Juiz de Fora : UFJF, 1975. 247p

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. **A Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora**, Medidas iniciais. Juiz de Fora : Edição: Prefeitura de Juiz de Fora, 1982. 193 p

PEREIRA, Luis Gustavo de Oliveira. **O processo de industrialização de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, 1988. Monografia de Bacharelado em Economia, UFJF.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais**, espetáculos da modernidade do século XIX. São Paulo : Editora Hucitec, 1997. 231p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA, **Plano Diretor de desenvolvimento urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2004.

RYBCZYNSKI, Witold. **Vida nas cidades**, expectativas urbanas no Novo Mundo. Rio de Janeiro: Editora Record, 1996.

SANTOS, Paulo. **Formação de Cidades no Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2001.

SASSEN, Saskia. **As Cidades na Economia Mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SILVA, William Ribeiro da. A formação do centro principal de Londrina e o estudo da centralidade urbana. In: Revista do Departamento de Geociências. Londrina, n°2, UEL, jul/dez 2003. Disponível no site: <http://www.geo.uel.br/revista/>

SILVEIRA, Carmen Beatriz. **Uso Residencial na Área Central do Rio de Janeiro**. Um estudo na periferia do centro. Rio de Janeiro, 1995. Dissertação (Mestrado em Ciências) PPGG/IGEO/UFRJ.

SIMÕES JR, José Geraldo. Revitalização de Centros Urbanos: a experiência recente de São Paulo. In: ZANCHETTI, Sílvio, MARINHO, Geraldo, MILLET, Vera. **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas**. Recife: MDU e UFPE, 1995

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1974.

SISSON, Rachel. Marcos Históricos e Configurações Espaciais. Um estudo de caso: os centros do Rio de Janeiro. In: **Arquitetura Revista**. Rio de Janeiro, n°4, FAU/UFRJ, 2º semestre 1986.

SOARES, Beatriz Ribeiro, RAMIRES, Julio César de Lima. As transformações do centro de Uberlândia no contexto de expansão da cidade. In: **Sociedade e Natureza**. Uberlândia, ano V, nº 9 e 10, p. 25-38, jan/dez 1993.

SOCIEDADE DE MEDICINA E CIRURGIA DE JUIZ DE FORA. Ata da primeira sessão da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora. In: **Boletim da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, ano 01, 09/10/1889.

SOUZA, Maria Julieta Nunes de. **Relatório de Pesquisa Condomínios Residenciais em Juiz de Fora**. Juiz de Fora, 2004

_____. **Relatório de Pesquisa Juiz de Fora – Cidade Global**. Juiz de Fora, 2005

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente : Edição UNESP/Presidente Prudente, 2001.

STEHLING, Luiz José. **Juiz de Fora. A Companhia União Indústria e os alemães**. Juiz de Fora: FUNALFA, 1979. 47p.

VARGAS, Heliana Comin, CASTILHO, Ana Luisa Howard. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. In: _____(Org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2006.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de, MELLO, Maria Cristina Fernandes de. Re: atrás de, depois de... In: VARGAS, Heliana Comin, CASTILHO, Ana Luisa Howard (Org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2006.

VAZ, Lilian Fessler, JACQUES, Paola Berenstein. A Cultura na Revitalização Urbana – Espetáculo ou Participação. In: **Espaço e Debate**: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo, vol. 23, nº 43/44, p.129-140, jan/dez 2003.

VAZ, Lilian Fessler, PFEIFFER, Peter. El área central de Rio de Janeiro: Entre marginación y valorización. In: **Ibero-Amerikanisches Archiv**. Berlim, 19.1/2: 173 – 185, 1993.

VAZ, Lilian Fessler, SILVEIRA, Carmem B. Áreas Centrais, Projetos Urbanísticos e Vazios Urbanos. In: **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano IV, nº7, p.51-66, jul/dez, 1999.

_____. A Lapa boêmia na cidade do Rio de Janeiro: um processo de regeneração cultural? Projetos, intervenções e dinâmica do lugar. In: VARGAS, Heliana Comin, CASTILHO, Ana Luisa Howard (Org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ªed. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP e Lincoln Institute, 2001.

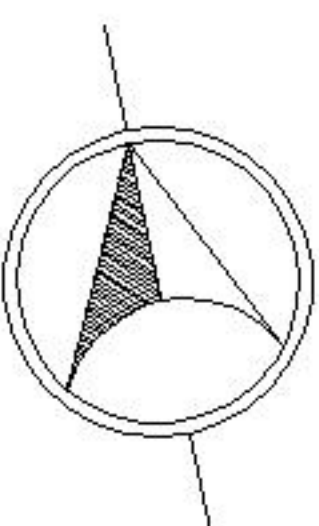
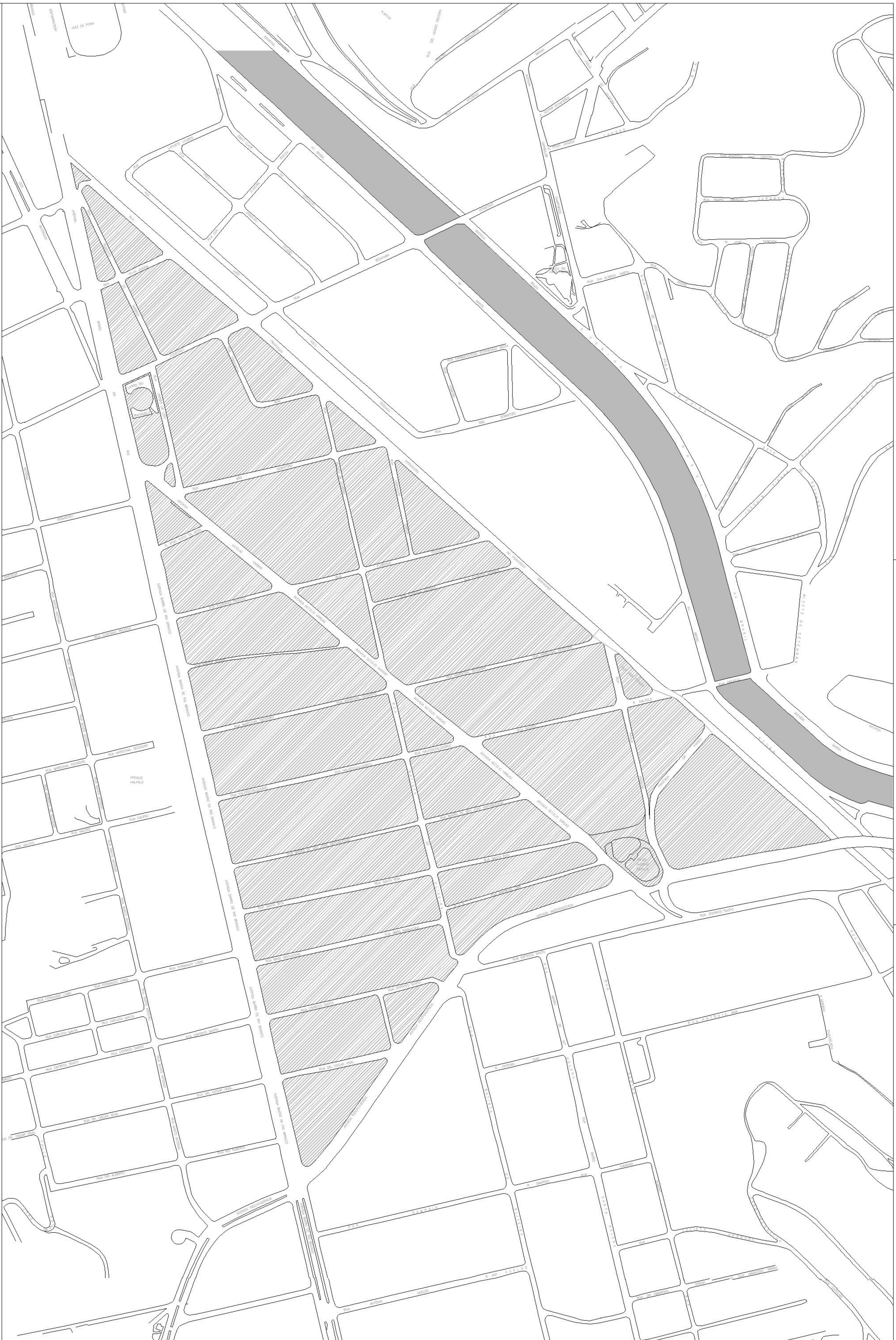
YUJNOVSKY, Oscar. **La Estructura Iterna de la Ciudad. El caso latinoamericano**. Buenos Aires: Edições SIAP, 1971.

GLOSSÁRIO DE LOGRADOUROS

NOMENCLATURA ATUAL

NOMENCLATURA ANTIGA

Rua Halfeld	Rua da Califórnia
Avenida Rio Branco	Rua Direita
Rua Marechal Deodoro.....	Rua da Imperatriz
Avenida Getúlio Vargas	Rua do Imperador / Avenida 15 de Novembro
Parque Halfeld	Largo da Câmara / Jardim Municipal
Rua Benjamin Constant	Rua da Saudade
Rua Batista de Oliveira	Rua do Comércio
Rua Floriano Peixoto	Rua Santa Cruz
Rua Fernando Lobo	Rua da Bela Vista
Rua Fonseca Hermes	Rua do Sapo / Rua Conde D'Eu
Largo do Riachuelo	Milheiros



PLANTA ATUAL DO CENTRO DE JUIZ DE FORA

ESCALA 1/5000