

Aline Gouvêa Leite

**HISTÓRIA, SOCIEDADE, PLANEJAMENTO URBANO E SUAS
CONFIGURAÇÕES E VIVÊNCIAS NA ESPACIALIDADE PÚBLICA DE
JUIZ DE FORA**

Belo Horizonte

2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Aline Gouvêa Leite

**HISTÓRIA, SOCIEDADE, PLANEJAMENTO URBANO E SUAS
CONFIGURAÇÕES E VIVÊNCIAS NA ESPACIALIDADE PÚBLICA DE
JUIZ DE FORA**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: História Crítica

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Celina Borges Lemos

Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura da UFMG
2008

À minha família, que esteve ao meu lado
em todos os momentos da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que me ajudaram durante minha jornada tornando possível concluir este trabalho.

A Deus por iluminar, meu caminho em todas as encruzilhadas.

À minha orientadora Prof^a Dr^a Celina Borges Lemos, por viabilizar a realização deste estudo.

Aos meus pais, pela confiança que em mim depositaram, dando o suporte para tornar possível a concretização do meu sonho, além de todo amor incondicional.

Ao meu irmão, irmãs e cunhada(os), pelas discussões e conselhos levando-me a um crescimento profissional e pessoal.

Aos meus sobrinhos(as) por cada sorriso e palavra de carinho que me ajudaram a suportar a saudade.

Aos meus familiares e amigos, pelo apoio e incentivo.

A todos que contribuíram para minha pesquisa oferecendo material e orientando meus estudos.

Obrigada.

RESUMO

O trabalho busca analisar o espaço público tendo as praças em Juiz de Fora como estudo de caso. A análise considera o espaço público político e o espaço público urbano, sendo este segundo o foco do trabalho, tendo em vista ser uma polêmica recente. A discussão teórica é aplicada aos estudos de casos abordados e procurando avaliar os diversos fatores influentes.

Palavras-chave: História. Espaço público. Praças. Planejamento.

ABSTRACT

The work tries to analyze the public space having the squares in Juiz de Fora as case study. The analysis considers the public space politician and the urban public space, being this last one the focus of the work, in view of being a recent controversy. The theoretical quarrel is applied to the boarded studies of case, looking for to approach the diverse factors influential.

Keywords: History. Public space. Squares. Planning.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Mapa das doze faixas	43
FIGURA 2 - Mapa das estradas	44
FIGURA 3 – “Casa de Queiroz” – primeira casa a ser construída no primeiro arruamento da cidade (esquina da Avenida Rio Branco com a Rua Rei Alberto)	46
FIGURA 4: Planta da cidade executada por Gustavo Dodt	50
FIGURA 5 - Praça da Estação – 1911	53
FIGURA 6 – Vista parcial de Juiz de Fora em 1900	61
FIGURA 7 – Capela de Santo Antônio em 1847	69
FIGURA 8 – Evolução da malha urbana – 1998.....	74
FIGURA 9 – Regiões de planejamento FIGURA 10 – Unidades de planejamento	79
FIGURA 11 – Aptidão para assentamento urbano	81
FIGURA 12 – Patrimônio Cultural – Mapa dos bens imóveis tombados e declarados de interesse cultural.....	83
FIGURA 13 – Patrimônio Cultural – relação dos bens imóveis tombados e declarados de interesse cultural	84
FIGURA 14 – Transporte e tráfego urbanos – estruturação e caracterização.....	87
FIGURA 15 – Esquina da Avenida Barão do Rio Branco com Rua Halfeld. O fluxo de pedestres e veículos é muito intenso para um espaço de circulação proporcionalmente pequeno. É um dos pontos centrais da cidade mais prejudicado pelo adensamento	90
FIGURA 16 – Cruzamento da Rua Halfeld com Rua Batista de Oliveira.....	91
FIGURA 17 – Travessia de pedestres na Avenida Barão do Rio Branco	91
FIGURA 18 – Hidrante na Rua Halfeld.....	93
FIGURA 19 – Situação comum em galerias da cidade: comerciantes utilizam o exterior de suas lojas para expor mercadorias	95
FIGURA 20 – As placas de sinalização atuais da cidade poderiam conter maiores informações sobre a localidade para o enriquecimento da cultura local.....	96
FIGURA 21 – Veículo de divulgação não obedendo às especificações, instalado em uma edificação residencial na Avenida Barão do Rio Branco. Esse tipo de veículo é chamado “empena”	97
FIGURA 22 – Edifício com obra inacabada há mais de vinte anos, localizado na Avenida Barão do Rio Branco esquina com Floriano Peixoto	99
FIGURA 23 – Regiões de planejamento – 07–RP Centro	Erro! Indicador não definido. <u>8</u>
FIGURA 24 – Valor da terra das regiões urbanas de Juiz de Fora	<u>1099</u>
FIGURA 25 – Revitalização da Área Central – intervenções propostas	<u>1155</u>
FIGURA 26 – Revitalização da Área Central – legenda das proposições	<u>1166</u>
FIGURA 27 – Localização do Parque Halfeld.....	<u>1333</u>
FIGURA 28 – Parque Halfeld em 1910 com os gradis que o cercavam	<u>1355</u>
FIGURA 29 – Parque Halfeld em 1911 após intervenção urbanística da Cia. Panteleone Arcuri – Primeira biblioteca construída no Parque.....	<u>1355</u>
FIGURA 30 – Parque Halfeld na década de 1930	<u>1366</u>
FIGURA 31 – Vista do Parque Halfeld na década de 1930	<u>1366</u>
FIGURA 32 – Cadastramento do Parque Halfeld em 1945	<u>1377</u>
FIGURA 33 – Parque Halfeld em 1957, conforme consta no cadastramento municipal em 1945 com traçado que proporcionava maior acesso ao parque	<u>1377</u>
FIGURA 34 – Choupana conservada durante as diversas reformas.....	<u>1388</u>

FIGURA 35 – Parque Halfeld em 1999 – Anfiteatro com piso de areia	1399
FIGURA 36 – Acesso ao parque dificultado por escadas.....	1399
FIGURA 37 – Pavilhão projetado por Pedro Bianco-Ville no Parque Halfeld – 1º prédio da Biblioteca Municipal	14040
FIGURA 38 – Câmara Municipal – 2000	
FIGURA 39 – Câmara Municipal – 1907	14142
FIGURA 40 – Prédio da Câmara visto do Parque Halfeld no início do século XX	1422
FIGURA 41 – Parque infantil	1444
FIGURA 42 – Parque Halfeld - POV	1455
FIGURA 43 – Parque Halfeld – POV: placa de identificação do equipamento urbano	1455
FIGURA 44 – Parque Halfeld – POV: vista na entrada do parque na Av. Rio Branco, esquina com Rua Halfeld.....	1466
FIGURA 45 – Parque Halfeld – <i>stand</i> de divulgação de eventos	1466
FIGURA 46 – Parque Halfeld visto a partir da Praça Dr. Hermenegildo Vilaça – monumento a Halfeld em agradecimento à reforma de 1901	1477
FIGURA 47 – Estruturas de madeira para vendedores de artesanato	1488
FIGURA 48 – Ambulantes com exposição de mercadorias	1499
FIGURA 49 – Ambulantes dificultando o acesso ao parque	1499
FIGURA 50 – Usuário usufruindo do sol no parque	15050
FIGURA 51 – Bancos de concreto protegendo a arborização.....	15151
FIGURA 52 – Praça Dr. Hermenegildo Vilaça	1522
FIGURA 53 – Plantas Parque Halfeld e Praça Hermenegildo Vilaça – 1945	1533
FIGURA 54 – Parque Halfeld visto a partir da Praça Dr. Hermenegildo Vilaça, com edificações residenciais.....	1533
FIGURA 55 – Parque Halfeld visto a partir da Praça Dr. Hermenegildo Vilaça	1544
FIGURA 56 – Vista do Parque Halfeld a partir da Praça Dr. Hermenegildo Vilaça	1544
FIGURA 57 – Praça Dr. Hermenegildo Vilaça, atrás da Igreja	1555
FIGURA 58 – Vista da Igreja São Sebastião a partir do Parque Halfeld	1555
FIGURA 59 – Igreja São Sebastião no início do século XX.....	1566
FIGURA 60 – Vista da Igreja São Sebastião no início do século XX.....	1566
FIGURA 61 – Praça Dr. Hermenegildo Vilaça – Igreja tem visibilidade dificultada por árvores.....	1577
FIGURA 62 – Rua Santo Antônio, entre Parque Halfeld e Praça Dr. Hermenegildo Vilaça: árvores fazem composição que cria um espaço contínuo (visualmente) entre as duas praças	1577
FIGURA 63 – Caminho de acesso à igreja em mau estado de conservação	1588
FIGURA 64 – Lixo no caminho de acesso à igreja	1588
FIGURA 65 – Lixo em árvore na praça.....	1599
FIGURA 66 – Meio-fio danificado e usuário lendo em espaço gramado	1599
FIGURA 67 – Entrada do estacionamento	16060
FIGURA 68 – Vista parcial do estacionamento existente na Praça Dr. Hermenegildo Vilaça.....	16060
FIGURA 69 – Conflito no espaço com veículos e pedestres	16161
FIGURA 70 – Praça Dr. João Penido	1622
FIGURA 71: Vista da Praça Dr. João Penido em uma das suas primeiras conformações, data não identificada (aproximadamente 1900)	1622
FIGURA 72: Planta da cidade de Juiz de Fora e arredores levantada, organizada e desenhada pelo Arquiteto Miguel Antonio Lallemond em 1884 mostrando a conformação do espaço da praça Dr. João Penido	1633

FIGURA 73 – Rua Halfeld, margeando a Praça Dr. João Penido na década de 1990	1633
FIGURA 74 – Rua Halfeld, margeando a Praça Dr. João Penido no início do século XX.....	1644
FIGURA 75 – Prédio da Associação Comercial na Praça Doutor João Penido....	1655
FIGURA 76 – Estação Ferroviária na Praça Doutor João Penido	1666
FIGURA 77 – Cadastramento da Praça Doutor João Penido em 1945	1677
FIGURA 78 – Projeto da Praça Dr. João Penido, elaborado em 2003	1688
FIGURA 79 – Projeto de revitalização da Praça Dr. João Penido	1688
FIGURA 80 – Projeto de revitalização da Praça Dr. João Penido	1688
FIGURA 81 – Vista da rua pedestrenizada.....	1699
FIGURA 82 – População fazendo uso indevido do local (uso de intorpecentes e prostituição	17070
FIGURA 83 – A pouca iluminação facilita a depredação da área.....	17070
FIGURA 84 – Banco em mau estado de conservação	17171
FIGURA 85 – Monumento ao Dr. João Penido em estado de degradação	1711
FIGURA 86 – Bancos de madeira na praça com arborização insuficiente para projetar sombra (Estação ao fundo)	1722
FIGURA 87 – Praça Dr. João Penido – pouca arborização.....	1722
FIGURA 88 – Praça Presidente Antônio Carlos	1732
FIGURA 89 – Formação (vazio) inicial da Praça Pres. Antônio Carlos conformada pelos prédios públicos	1744
FIGURA 90 – Projeto do Largo da Alfândega.....	1755
FIGURA 91 – Remodelação da Praça Pres. Antônio Carlos na década de 1930	1755
FIGURA 92 – Praça Presidente Antônio Carlos na década de 1960. Nesta conformação a praça servia como rotatória.....	1755
FIGURA 93 – Praça Presidente Antônio Carlos – 1969, quando era utilizada como rotatória	1766
FIGURA 94 – Praça Presidente Antônio Carlos na década de 1960.....	1766
FIGURA 95 – Projeto para Revitalização da Praça Presidente Antônio Carlos....	1777
FIGURA 96 – Projeto para Revitalização da Praça Presidente Antônio Carlos....	Erro!
Indicador não definido.8	
FIGURA 97 - Entrada da Praça Presidente Antônio Carlos pela rua Paulo de Frontim	1788
FIGURA 98 – Trecho menor da praça, do lado oposto à fábrica.....	1799
FIGURA 99 – Parque infantil na área menor da praça	1799
FIGURA 100 – Entrada da Praça Presidente Antônio Carlos pela Avenida Independência	18080
FIGURA 101 – Entrada da Praça Antônio Carlos pela Av. Getúlio Vargas	1811
FIGURA 102 – Praça Presidente Antônio Carlos	1811
FIGURA 103 – Prédio do CCBM visto a partir da Praça Antônio Carlos	1822
FIGURA 104 – Prédio Centro Cultural Bernardo Mascarenhas.....	1822
FIGURA 105 – Prédio da Escola Normal na Praça Presidente Antônio Carlos....	1833
FIGURA 106 – Antiga Sede da Companhia Mineira de Eletricidade	1844
FIGURA 107 – Depredação da praça no horário noturno, com muita sujeira no local	1855
FIGURA 108 – A praça, pouco iluminada, tem sua área transformada em “depósito de lixo”	1855
FIGURA 109 – Pista de skate, pichada	1866

FIGURA 110 – Prédio da Escola Normal em degradação na Praça Presidente Antônio Carlos	186 <u>6</u>
FIGURA 111 – Palco para eventos, pichado	187 <u>7</u>
FIGURA 112 – Busto de Bernardo Mascarenhas	187 <u>7</u>
FIGURA 113 – Monumento a Bernardo Mascarenhas, depredado	188 <u>8</u>

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Concepção urbana de Juiz de Fora em 1877	54
TABELA 2 – Distância, em quilômetros, entre Juiz de Fora e as principais capitais do país.....	73 <u>3</u>
TABELA 3 – Evolução no processo de urbanização de Juiz de Fora.....	75 <u>5</u>

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1.....	42 <u>2</u>
QUADRO 2.....	53
QUADRO 3.....	55
QUADRO 4.....	60
QUADRO 5.....	89 <u>9</u>
QUADRO 6.....	92 <u>2</u>

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. OS ESPAÇOS PÚBLICOS ENTRE A ESFERA PÚBLICA E A VIVÊNCIA COLETIVA.....	15
1.1 Esfera pública: um lugar de diversidades de direitos	15
1.2 A urbanidade: o espaço público e a vivência na cidade	27
2. JUIZ DE FORA: UMA PERSPECTIVA SOBRE SUA FORMAÇÃO E SEU DESENVOLVIMENTO.....	40
2.1 A industrialização e sua influência no desenvolvimento da cidade (1850- 1920)	655
2.2 Aspectos culturais com influência no desenvolvimento da cidade	68
3. JUIZ DE FORA HOJE: UMA VISÃO TOPOGRÁFICA.....	733
3.1 O desenvolvimento de Juiz de Fora no contexto nacional e suas articulações e aproximações.....	999
3.2 Análise do bairro Centro em Juiz de Fora	1077
4. PRAÇAS: UMA ANÁLISE COM ESTUDOS DE CASO EM JUIZ DE FORA	118
4.1 A praça: espaço de uso coletivo na história	1188
4.2 Praça, cidade e “caos urbano” no Brasil.....	1266
4.3 A legislação urbana e a praça	13131
4.4 Praças em Juiz de Fora.....	13232
4.4.1 Parque Halfeld.....	Erro! Indicador não definido. 3
4.4.2 Praça Dr. Hermenegildo Vilaça	15252
4.4.3 Praça Dr. João Penido (Praça da Estação).....	1622
4.4.4 Praça Presidente Antônio Carlos.....	Erro! Indicador não definido. 3
5. CONCLUSÃO	1899
REFERÊNCIAS	Erro! Indicador não definido. 1

INTRODUÇÃO

Cada vez mais, desde meados do século XX, arquitetos e urbanistas têm voltado seus olhares para os espaços públicos das cidades. Com o crescimento da população e do espaço urbano, a preocupação com a boa qualidade de vida nos centros urbanizados tem levado estudiosos a fazer diversas pesquisas, agregando não somente as disciplinas de Arquitetura e Urbanismo, mas também especialistas das áreas de História, Geografia e Ciências Humanas em geral. Nesta interdisciplinaridade, o espaço urbano é analisado por perspectivas diferenciadas o que propicia polêmicas sobre sua apropriação.

O espaço público foi analisado neste trabalho sob dois pontos: o político e o urbanístico. Compreender sua história, funcionalidade e importância dentro do espaço urbano da cidade é o objetivo do primeiro capítulo. Por esse motivo o estudo foi feito em duas vertentes: a primeira analisa o espaço como celebração da atividade dos cidadãos, ou seja, a função social do espaço público na história da sociedade. A segunda se preocupou em observar o espaço físico que o espaço público ocupa na cidade. Essa visão política é baseada, principalmente, nas obras “O declínio do homem público” de Richard Sennet e “A condição humana” de Hannah Arendt. Nessa vertente, a tendência foi estudar a praça como um exemplo de espaço público de uso coletivo para elucidar as questões teóricas e direcionar a discussão para este tipo de espaço que é o objeto de estudo principal do presente trabalho.

Para estudar espaços públicos de uso coletivo optou-se por realizar estudos de caso na cidade de Juiz de Fora. Para tanto fez-se necessário o conhecimento da história da cidade, principalmente da Área Central — região recortada para os estudos dos capítulos posteriores. A formação urbana da cidade e de seus espaços públicos é necessária para a compreensão da inserção das praças (estudos de caso) no contexto urbanístico da cidade. O segundo capítulo aborda a história da cidade.

Assim como a maioria das cidades do Brasil, Juiz de Fora possui uma legislação urbana específica. O terceiro capítulo apresenta a cidade com dados atuais e analisa o espaço urbano dentro das legislações propostas. O abandono do espaço

público de uso coletivo através do não cumprimento das leis em vigor é um dos focos principais aqui abordados. O objetivo principal deste capítulo é mostrar que quando existe uma legislação urbana que sofre transgressão por parte dos usuários, a causa pode ser o desrespeito ao espaço público ou a má formulação da mesma.

O quarto capítulo analisa o objeto de estudo principal deste trabalho: o significado do uso coletivo das praças. Sua história, suas intervenções e suas influências no espaço urbano são abordadas de forma a tentar utilizá-las como um dos espaços públicos de uso coletivo mais completo, tanto do ponto de vista urbanístico quanto político. Ainda neste capítulo destacam-se os estudos de caso de quatro praças em Juiz de Fora, na região central da cidade. As análises são feitas utilizando-se do embasamento teórico até aqui estudado e aplicando-o nos aspectos e particularidades específicas de cada uma das praças: o Parque Halfeld, como praça central da cidade; a Praça Dr. Hermenegildo Vilaça, como praça de igreja; a Praça Dr. João Penido, como antiga Praça da Estação e atualmente uma praça muito desvalorizada; e a Praça Presidente Antônio Carlos, como a praça mais utilizada para eventos na cidade nos dias atuais.

A metodologia utilizada para a análise dos estudos de caso foi, primeiramente, seu reconhecimento histórico. Isto é, estudar a história da praça e sua formação. Em segundo momento, para poder fazer a análise de sua atual ocupação, as praças foram observadas durante dois anos através de reportagens (publicadas em jornais locais) e observadores/usuários que relataram sua experiência no espaço em horários diferenciados e encaminharam fotos que representavam suas experiências. Com base neste material, a pesquisadora ia *in loco* averiguar dados e concluir as próprias análises.

1. OS ESPAÇOS PÚBLICOS ENTRE A ESFERA PÚBLICA E A VIVÊNCIA COLETIVA

Para compreender o espaço público é necessário analisar duas das suas vertentes. A primeira, corresponde à dimensão da esfera pública, ou seja, compreender o papel social do indivíduo e sua atuação no espaço em que encontra-se exposto a outros indivíduos e a ele mesmo. Este tornou-se também conhecido como esfera pública — conceito discutido por autores como Hannah Arendt em seu livro *A condição humana* (1995) e Richard Sennett em *O declínio do homem público* (1988). A segunda abrange a dimensão física do espaço público, reconhecendo-o como um dos elementos compositores do espaço urbano, a cidade.

O conceito de espaço público varia de acordo com a linha teórica que o analisa. Para a Filosofia, está associado à expressão pública dos cidadãos, à democracia. A Sociologia o compreende como lugar de encontro entre os diferentes, que proporciona relações coletivas, civilidade. Mas as teorias urbanistas ainda não lhe atribuíram uma definição concreta mesmo conhecendo suas funções desde a era grega quando foi originada Atenas. O espaço urbano já foi analisado de diferentes formas na história sendo área de circulação para Haussmann, passando pelo urbanismo modernista com a *Carta de Atenas* até os conceitos de espaço elaborados por Choay. Esses estudos, ainda recentes, são atualizados freqüentemente criando novas especulações teóricas e analisando as cidades de hoje (LEITÃO, 2002).

1.1 Esfera pública: um lugar de diversidades de direitos

Estar em um espaço que consideramos público, hoje, exigiu dos nossos antepassados uma compreensão teórica e urbanística que demorou séculos para chegar aos conceitos atuais. Por esse motivo é necessária a compreensão do espaço público desde o início da história das sociedades, assim como, também, compreender o ser humano durante as mudanças históricas para poder analisá-lo como homem público.

Discutir o espaço público como espaço de socialização é um dos objetivos deste capítulo. É importante compreender a área de foco deste estudo como um espaço aberto de uso coletivo. A formação histórica deste espaço e sua participação na formação das cidades e das sociedades que o usufruem são temas interessantes para análise, mas como as intervenções que este espaço sofre no meio urbanístico também devem ser observadas para uma melhor visão analítica.

O Humanismo teve início como um movimento de idéias. Somente mais tarde é que o impacto de suas descobertas foi visto nas escolas e posteriormente nas faculdades. Os humanistas se dedicavam aos estudos e pretendiam criar um novo homem sem paralelos com o modelo cristão dos séculos anteriores. O homem contemplativo deveria ser extinguido e dar lugar a um homem ativo, provocando, assim uma revolução na sociedade. Muitos humanistas eram da elite que governava as cidades, e por isso tantas mudanças foram possíveis no campo político.

O Renascimento ficou conhecido como um período de transição entre a cultura passada para, então, poder construir novos caminhos para o futuro. Ele nasceu de debates e descobertas que aconteceram lentamente na sociedade. Apropriou-se do passado sem tentar copiá-lo ou descrevê-lo, mas tentando entrelaçá-lo com o presente. Essa nova teoria de estudo e aplicação das artes e da arquitetura e urbanismo dá novas oportunidades de criação e produção ao homem renascentista. Essa autonomia dada à arte renascentista deve ser percebida como advinda da necessidade de “novos meios expressivos, novas formas, novas técnicas, novas condições do artista e novos conceitos estéticos [...]” (BRANDÃO, 2000:148).

Com o Humanismo, e sua valorização pela virtú¹, a autonomia do homem passa a ser predominante e prevalece diante das vontades da Igreja, que começa a perder seu poder sobre a sociedade. “Estudando os humanistas, a ideologia, a retórica, a educação e as manifestações artísticas dos séculos XIV e XV, Fergusson, Pansky e Garin demonstram presença de uma consciência da renouation enquanto desejo de renascer e reformar o mundo, as cidades, as igrejas e os costumes [...]” (BRANDÃO, 2000:49). O lugar do homem no espaço e na natureza começou a ser estudado e

¹ O significado de “virtú” aqui se dá na valorização das ações exercidas pelo homem em prol da coletividade.

valorizado para ser compreendido. Outro valor que o Renascimento estabeleceu para a vida pública foi o da vida ativa preponderante à vida contemplativa (modelo medieval). A liberdade era o valor mais defendido pelos escritores da época e essa busca pela liberdade é um dos fatores que leva ao republicanismo e faz com que a Igreja perca seu poder, pois ela limita a liberdade do homem. Nesse momento da história é revista a relação do homem com a cidade e com seus edifícios. As questões reveladas nesse sentido não ficam somente no campo estético, mas invadem também o campo ético das pessoas (BRANDÃO, 2000).

O conceito de vida pública é modificado. O espaço cívico, de convivência, é considerado de vital importância para o povo. Assim como, também, a retórica ganha uma nova dimensão, pois tornou-se necessário se ter uma boa apresentação em público para uma boa persuasão dos membros ouvintes. Isso também passou a representar a capacidade de participar da vida pública. Com esses discursos, se decidiam as melhores opções a serem tomadas com os bens públicos e conseqüentemente, com o espaço público. O cidadão passou a ter consciência de suas obrigações em defender a pátria, seus bens e valores (BIGNOTO, 2001). No início da década de 1950 foi criada uma nova expressão, “centro cívico”, na tentativa de se criar um novo espaço público que unisse os condicionantes urbanos e políticos (ABRAHÃO, 2008).

Está na natureza do indivíduo ser político, e isso significa que ele é um ser social. Para tanto foi preciso que o homem conseguisse separar os espaços em que viveria: o público e o privado. O primeiro, com a evolução da sociedade, não é mais apenas um lugar de encontro. Para participar dele o homem precisa ser social, precisa ter capacidade de ação e discurso, principalmente, frente a um grupo do qual não é chefe por natureza, como no caso do espaço privado, onde é chefe de família. É necessário que seja capaz de persuadir um grupo sem utilizar de outras fontes de força que não a palavra. No segundo, o homem tem privacidade. É onde consegue manter sua intimidade preservada. A diferença entre ser um chefe político no espaço público ou um chefe de família no espaço privado é que a efetivação de seu poder não consegue ser tão eficaz. É necessário convencer as outras pessoas e não simplesmente organizar da melhor forma que lhe convier. O grande paralelo a ser feito é que o espaço privado está para a instituição do poder da família assim como

o espaço público está para a instituição do poder político. No entanto a hierarquia das pessoas nestes espaços é muito diferente. Na esfera pública as pessoas que conseguem ser participantes são tratadas como iguais, enquanto no espaço privado, na família, as diferenças ainda são muito grandes (BIGNOTO, 2001). No urbanismo, entendido como a ciência que trata da organização física de uma comunidade num determinado território, o espaço público também tem como premissa fundamental a separação entre espaços privados — e, como tais, de acessibilidade restrita a determinados grupos claramente definidos — e o espaço público, acessível a todos (LEITÃO, 2002).

A nação é a organização da sociedade e esta é organizada, em diversos aspectos, pelas famílias constituintes da nação. O público nasceu em função do privado, pois não era possível resolver questões de interesse comum no espaço privado. Por outro lado, a tendência seria que o público invadisse o privado. No entanto isso aconteceu não foi devido ao respeito à propriedade privada, mas sim à natureza do homem. As diferenças entre público e privado ficaram mais evidentes em torno de 1200 e 1300. O ser humano não é capaz de participar de soluções do público se não tiver sua privacidade, um espaço próprio, ou seja, seu espaço privado. É importante para a formação do homem a existência desses dois espaços: o público garante a vida comum, em sociedade e o privado garante a sua intimidade. O homem não sabe viver sozinho, precisa da sociedade, de viver nela, de participar dela. Mas também sente a necessidade de estar fora dela, quando não há conforto e segurança no espaço comum, e portanto, de ter sua privacidade preservada. Sem esse espaço, o homem era considerado como não sendo ser humano, e assim não poderia ir ao espaço público (é o caso dos escravos) (ARENDRT, 1995).

Poder participar do espaço público se tornou sinônimo de liberdade. Isto porque não se tratava simplesmente de estar nesse espaço para tornar a pessoa participante do mesmo. Para ser um ator desse espaço era preciso ser ativo social e politicamente. Nos primórdios da sociedade, os escravos não tinham esse direito; as mulheres conquistaram esse espaço com muita luta. Enfim, cada ser humano que conseguia vencer a dificuldade de ser um ser ativo na vida ativa do espaço público, conquistava a sua liberdade. Há que se destacar, no entanto, que para se tornar um chefe no espaço público, havia a exigência de muita coragem, pois era necessário

que se largasse totalmente o espaço privado, abrisse mão da família e, muitas vezes, arriscasse até a própria vida. Isso ainda acontece nos dias de hoje, mas em proporções muito menores (BIGNOTO, 2001). Nas primeiras comunidades onde já era possível encontrar princípios que formavam a sociedade, este novo conceito que diferenciou o espaço público do espaço privado gerou possibilidades para novos estilos de vida para os novos indivíduos que ali surgiam. A relação com o espaço foi modificada fazendo com que a transição de casa para a rua não fosse feita com tanta versatilidade. Por esse motivo, foi preciso transpor as dificuldades para tornar o homem um ator ativo no espaço e não mais exercendo somente um papel contemplativo (BIGNOTO, 2001).

O ápice da conquista do espaço público pela sociedade ocorreu no surgimento de um desenvolvimento vinculado à sociedade industrial, à sociedade de massas, quando vários grupos foram absorvidos por uma organização social única (isso aconteceu após grande transformação da sociedade a partir do século XIX). Nela é possível controlar as relações sociais com igual força, e se estabelece que não há mais excluídos no espaço público. Por mais que os grupos sejam diferentes, na sociedade de massas se tornam um só, seja um grupo grande ou apenas um indivíduo, todos são absorvidos por essa sociedade. Ficou evidente que as distinções e diferenças dos indivíduos se reduzem às esferas privadas. O indivíduo não tem mais que se preocupar em se distinguir dos demais para se demonstrar na esfera pública. Ele agora tornou-se parte da vida ativa em igualdade de condições com todos os outros. Considera-se, no entanto, que é uma igualdade de desiguais, que precisam ser igualados sob certos aspectos e por motivos específicos. Todos têm como interesse comum a subsistência e a sobrevivência. E é em torno desse grande interesse que os homens se olham como iguais nesse espaço e também são tratados como iguais (SENNETT, 1988).

Já no início de 1900, no entanto, não há como negar que para alcançar o prestígio público era preciso ter o reconhecimento dos outros e por isso, só era possível ser alcançado publicamente, pois na privacidade não há “platéia”. No espaço público o homem é visto e ouvido e isto é importante na medida em que cada um interpreta o que vê e escuta de formas diferentes. É esta manifestação e discussão de idéias que dá sentido à vida pública e o reconhecimento nesse mundo de diferenças é que

torna o sucesso tão mais precioso que no espaço privado, onde a repetição das opiniões é mais comum do que a multiplicação das mesmas. É nos espaços públicos², que as pessoas se encontram, e, ao se projetarem uns nos outros, se realizam como cidadãos e como indivíduos (SENNETT, 1988).

A cidade é transformada de modo que o que é público passa a ser de interesse de todos e não somente de quem tem poder, assim como, também, as atitudes do poder público são conhecidas por todos e não estão mais à mercê das vontades dos soberanos. A tirania, que existia na Monarquia, passa a ser pública e julgada pelo povo. A República nasce desse movimento de insatisfação com “os regimes anteriores desregrados e incapazes de garantir a harmonia da cidade” (BIGNOTTO, 2001:26). A República é um regime de oposição que mistura a aristocracia com os valores humanistas que nasce de uma necessidade natural da população de se organizar de forma diferente (BIGNOTTO, 2001).

Para a reconstituição da cidade o mais importante é conhecer sua identidade. Nesse momento, é importante voltar às suas origens e à natureza de sua fundação, mas sem perder os conceitos do republicanismo. O intuito é conhecer o passado para poder fundamentar o presente e dar sentido às ações cometidas no mundo público. Assim, se acreditava ser possível construir a cidade do futuro. Os monumentos são preservados como modo de reavivar à memória grandes acontecimentos da humanidade: seus momentos de vitória e glória. A forma da cidade guarda algumas relações com o medievo no que diz respeito à sua posição geográfica, mas não se perde a concepção de liberdade, sempre defendida pela república. A cidade deveria refletir os novos valores trazidos pelos ideais renascentistas e humanistas, sempre procurando referências às leis para que a justiça seja sempre feita e os abusos não sejam cometidos. No entanto, as leis devem ser corrigidas quando for para o bem maior da população.

A arquitetura da época renascentista e humanista tem como função, ser pública. Isso quer dizer que é construída em função da população que a vive, que o edifício é pensado em função da cidade e não individualmente. Essa posição ideológica tem

² Este espaço público, aqui definido, é o espaço público urbano que engloba praças, ruas, esquinas. Maior discussão sobre o assunto será feita mais adiante.

sido, desde sua invenção, muito difícil de ser aplicada. Sua função é tornar o espaço acessível a todos, sem discriminação, dividindo assim, o presente em que se vive e encontrando um passado e um futuro em comum. Prevaler o todo e o bem comum sobre as partes e o bem privado é o que ficou conhecido como republicanismo³, que estamos discursando.

A cidade é vista como um edifício público: nela, os homens se reúnem, resolvem suas questões e necessidades e se satisfazem. Tanto a cidade como seus edifícios perdem seu valor se não servirem às necessidades do homem. A arquitetura republicana deve estar sempre ligada às questões da liberdade e da ética. Para Brandão (2000) a arquitetura deve sempre visar o homem pois ela constrói o mundo humano: não é autônoma, visa a felicidade do homem. Os edifícios desta ordem perdem seu caráter habitacional e ganham uma força de belas artes, concorrendo à monumentalidade e perdendo as suas características técnicas e éticas pertinentes às edificações em geral. As edificações que se destinam ao abrigo do ser humano perdem seus sentidos simbólicos e se tornam apenas alojamentos. A edificação pública ganha poder, funcionalidade, estrutura e beleza mas ofusca as demais ao seu redor. As demais edificações são tratadas como padrões a serem apenas construídos sem o tratamento arquitetônico que toda edificação exige. Surgiu a grande valorização da edificação pública e a perda de valor da edificação privada, reflexo das questões políticas e sociais que ocorrem no campo público *versus* privado onde o bem público sempre ganha maior atenção (ELSEN, 1978).

Por outro lado, o privado não perde seus valores. Na esfera pública nem tudo é considerado relevante e por isso o que não participa dela passa para o espaço privado, mas nem por isso torna-se irrelevante. Há temas que só têm valor na esfera privada, pois a pública não tem sensibilidade suficiente para entender sua importância. Por exemplo, no espaço público, muitas vezes as pessoas se reúnem sem se encontrarem, as pessoas não se relacionam. O espaço público é um protótipo do encontro sem relação, ou seja, os indivíduos se vêem mas não se reconhecem, apenas transitam uns pelos outros sem reconhecer suas diferenças ou

³ Cabe esclarecer que o republicanismo do qual falamos aqui não é o regime implantado em nossas sociedades no século XIX, mas sim uma filosofia desenvolvida no século XV onde a fundamentação e a promoção de idéias e pensamentos nortearam para o bem comum e o bem público em uma sociedade mais livre que passou a valorizar o mundo público.

semelhanças e sem tentar interagir. Já no espaço privado a intimidade das pessoas pode ser demonstrada. Neste, as pessoas ganham força para se unirem, criarem elos mais íntimos, sem os quais, o homem poderia estar entre muitos e ao mesmo tempo se sentir sozinho, e efetivamente estar sozinho. Estaria se relacionando com coisas comuns a todos, mas não estaria relacionando sua individualidade com a do outro (SENNETT, 1988).

Outra importância do espaço privado é que somente nele o indivíduo está resguardado. É o único refúgio contra o espaço público comum: nele está protegido não somente do que ocorre na esfera pública, mas também da sua própria publicidade, contra o fato de ser visto e ouvido. Uma analogia que pode ser feita entre o espaço público e o privado é com a diferença entre o que pode ser ouvido (público) e o que deve ser ocultado (privado). Algumas coisas devem ser colocadas em público para que sejam consideradas como existentes, mas não é tudo que deve ser encaminhado dessa forma. Há coisas que se tornam existentes mesmo sendo privadas. O espaço público não seria possível se não existisse o espaço privado. Um acontece diante da existência do outro (SENNETT, 1988).

O trabalho do indivíduo, existente desde a pré-história, sofreu mudanças até as gerações atuais. No entanto, é no surgimento do espaço público que há uma distinção maior. Até então, era uma atividade privada é onde produzia para sua subsistência, ou até para a troca, mas determinava seu modo de produção, que geralmente dependia exclusivamente do seu corpo (mais um fator para ser considerado privado, não há nada mais íntimo que o próprio corpo). Nessa nova era, o trabalho se tornou público, surgiu a sua divisão e então este se tornou algo comum a todos. A hierarquia continuou existindo: surgiram as classes operárias. Em consonância, continuaria existindo quem apenas comandava a produção, tinha o poder da organização do trabalho, e usufruía o esforço dos demais. Apesar dessa publicidade do trabalho ele continuou sendo privado, pois o trabalhador não labora acompanhado: ele trabalha individualmente, solitário. Foram criadas ferramentas e máquinas que fizeram com que o indivíduo tivesse que se adaptar ao novo meio de produção. Isso torna a situação do indivíduo ainda pior, pois não é mais ele que determina como trabalhar, é obrigado a se acomodar às novas posições de trabalho impostas pelo novo conceito da forma de trabalho. Os objetos de produção também

foram modificados: o artesanato foi esmagado pela indústria, após a Revolução Industrial. Isso tirou mais um meio de produção do homem, que dependia somente de sua força de trabalho. Desde então, toda atividade, mesmo que produza alguma coisa, se não estiver relacionada ao trabalho, passa a ser considerada *hobby*. Por isso o homem é considerado um ser condicionado, porque tudo com o que ele tem contato se torna um elemento de condição para sua existência, seja um elemento natural ou um elemento criado por ele mesmo (instrumentos de trabalho e máquinas) (SENNETT, 1988).

O conceito de poder está relacionado com a capacidade de se ter condições de se fazer algo. Isto quer dizer que à medida que se tem condições de provocar mudanças no meio ou de se influenciar pessoas e culturas, pode-se dizer que se tem poder. Geralmente, o poder surge nas relações sociais já existentes. As pessoas vocacionadas para tal, exercem o jogo de influência sobre seus conhecidos que não têm essa aptidão, os considerados mais fracos. Quando as relações pessoais se afastam e caem no anonimato, as relações de poder se enfraquecem e se tornam mais difíceis de serem exercidas (CLAVAL, 1979).

O poder pode ser exercido despoticamente, sendo o dominante o que sempre ordena sem limites, e os ordenados aqueles que obedecem sem direito de questionar. Esse tipo de poder deveria acontecer somente em recintos fechados onde houvesse a necessidade desse domínio como em sistemas carcerários, presídios, pois a organização social neste tipo de estabelecimento é imprescindível para a manutenção da ordem. No entanto, há outras situações como em uma época da história chinesa, quando foi construída a Muralha da China, em que esta forma de dominação é exercida com “abuso do uso do poder”, sem existir a necessidade de imposição de uma autoridade tão rígida. Pode ainda ser facilitado quando os ordenados admitem a autoridade do ordenante como uma legitimação natural, ou seja, os súditos, ordenados, acreditam que o ordenante se mantém naquela posição e tem o poder por ordem divina ou, então, por alguma outra justificativa em que acreditam ser na posição de comandados que devem ficar. (CLAVAL, 1979)

Os jogos de influência surgem quando o poder não é totalitário e os ordenados têm algum poder de decisão: o ordenante tenta influenciá-los para conseguir que façam

o que deseja (este é o tipo de exercício de poder mais comum na sociedade). Já o efeito de dominação inconsciente acontece quando os ordenados não percebem os cortes em sua liberdade em atitudes tomadas pelo ordenante (CLAVAL, 1979). A vida da sociedade está relacionada com o espaço que ocupa e com o tempo em que vive. É feita da interação constante entre os homens e destes com o meio ambiente. Dessa dinâmica surge a cultura da sociedade e por essa dinâmica ser diferente em cada sociedade é que temos tantas culturas diferenciadas.

A discussão sobre o poder se torna necessária para entender a organização da sociedade. O estabelecimento de regras comuns e a aceitação das mesmas pela sociedade facilita a dinâmica social e estabelece parâmetros e limites. O espaço é um dos fatores que intervêm na vida social e que também é utilizado, por causa disso, como forma de dominação na disputa pelo poder. Algumas conformações espaciais de cidades são exemplos da utilização do espaço para dominação do poder. Os muros da cidade medieval protegiam a urbe de invasões e ao mesmo tempo delimitavam o espaço onde o poder era exercido por determinados soberanos. Dentro daquele limite, sabia-se que ninguém mais teria direito de violar as ordens dos senhores que ali governavam. A Paris de Haussmann também é um exemplo, com seus amplos bulevares que facilitaram o trânsito do “policimento” e dificultaram manifestações de grupos insatisfeitos com o exercício do poder local. Atualmente a cidade tem seu espaço determinado de acordo com sua localização e limites territoriais da sua área de ocupação. O poder municipal é quem exerce a soberania sobre a população.

Foucault (2004) elaborou um histórico percorrendo medidas disciplinares criadas para organização da sociedade. Nele, pode-se compreender como a autoridade utiliza seu poder para impor as regras sociais estabelecidas. No início, considerava-se importante exibir o suplício dos infratores para torná-los exemplos diante da sociedade. Estas punições eram efetuadas em espaços considerados de total acesso a toda a população, geralmente praças públicas. Com o desenrolar da história, a humanidade percebe que a punição não precisa ser exibida, pois a agressividade observada, mesmo em caráter de repressão, gera novas formas de violência. Então, no século XVIII, inicia-se uma punição severa, não permitindo delitos, mas ao mesmo tempo sendo coerente com o crime cometido sem que para

isso um novo “ato criminal” seja cometido (FOUCAULT, 2004). Sendo assim, o exercício do poder não mais é exibido em praça pública e novas formulações de leis distribuem a autoridade das decisões entre mais de um soberano, dando à população maior livre arbítrio. O poder é exercido pela autoridade em um espaço delimitado e determinado. Ainda segundo Foucault (2004), para disciplinar um espaço é preciso compreender como os diferentes indivíduos estão nele distribuídos. A disciplina pode exigir o cercamento de áreas para estabelecimento de regras específicas, como por exemplo, as prisões, os colégios, os quartéis. “O espaço disciplinar tende a se dividir em tantas parcelas quanto corpos ou elementos há a partir” (FOUCAULT, 2004:123).

Foucault estabelece estas normas disciplinares para espaços privados. Nesta experiência percebe-se que as instituições que privatizam o espaço e tentam impor normas para sua organização não conseguem o êxito planejado. Isto porque a sociedade não é robótica, seus cidadãos não seguem ordens sem questioná-las. Pode-se considerar assim, neste conceito, que o espaço público teria função libertadora. No entanto, também está sujeito à normas para que se mantenha organizado. Retornando à Foucault é possível concluir que há a necessidade de elaboração de regras para a organização do espaço, seja público ou privado. No entanto, a imposição das mesmas, como “ditadura” não somente não soluciona os problemas como também cria insatisfação popular incentivando que as leis não sejam cumpridas.

O uso inadequado do espaço gera repercussões fora dele, como por exemplo, problemas com a vizinhança quando não se tem limite para os sons que se emite no seu espaço. Quando o espaço é comum a todos e não é bem cuidado, tem-se problemas de super ou sub-exploração, pois se torna “espaço de ninguém” e não há responsáveis pelo cuidado do mesmo. Cada intervenção que o espaço sofre, seja público ou privado, interfere diretamente no seu valor. Esse valor pode ser simbólico ou monetário. No primeiro caso, os interessados são os usuários, que têm ligação afetiva com o lugar. No segundo é onde aparece o poder pois os valores que se estabelecem para a área determinam a população que ali poderá viver de acordo com sua renda. Se houver empenho em mudanças, partindo do interesse do poder

público, as alterações são feitas de tal forma que o prejudicado é geralmente o “mais fraco”, a população, quem não tem poder (CLAVAL, 1979:54).

O espaço é um obstáculo à comunicação quanto maiores forem as distâncias. Sendo assim, a tecnologia dos meios de comunicação exerce um poder sobre seus usuários, que se tornam dependentes para terem acesso às informações como também para terem contato com outras pessoas (CLAVAL, 1979). No entanto, há um controle sobre isso, qualquer serviço está sujeito aos valores que seus mentores exigirem. Este é um poder velado que ocorre no dia-a-dia da população: é a dominação inconsciente. Ao mesmo tempo, é esse mesmo poder de comunicação, que aproxima todos e tudo, que inibe o poder despótico, pois é ele que permite às pessoas trocarem informações e formarem opiniões.

Com essa nova conformação muda o jogo do poder. O ordenante é considerado como tendo o poder público, ou seja, o poder que é de todos está com ele para melhor organização. No entanto, não pode tomar suas decisões sem pensar nas conseqüências, pois a opinião pública é o que o mantém nesta posição e se esta não aprovar suas atitudes, então perderá sua autoridade. Um espaço determinado e configurado também fica estabelecido para quem “recebe” o poder. O ordenante não pode exercer o poder no lugar em que julgar melhor. Um espaço físico é pré-estabelecido e nele há espaço específico e apropriado para o bom exercício do poder. Por exemplo, as edificações são elaboradas para ter “imagens poderosas” que abrigam pessoas que obtêm o poder naquele momento, mesmo que não sejam de propriedade das mesmas. O espaço e a edificação do poder sempre são reconhecidos publicamente (ELSEN, 1978).

O poder preserva o espaço público porque este deixaria de ser palco de ação, discurso e de relações comerciais e sociais se não fosse organizado. Seria desconexo com objetos acrescentados de forma aleatória por indivíduos variados e sem leis que organizassem os negócios humanos. Sem o exercício do poder nesse espaço, o mesmo desapareceria muito rapidamente, mesmo sendo este obra do próprio homem. É importante lembrar que é nesse espaço público que acontecem todas as relações sociais que tornam possível celebrar a vida humana enquanto a vivenciamos (CLAVAL, 1979). O espaço público deve ser organizado pelas

autoridades mas na sua elaboração deve-se atentar para não torná-lo um espaço inibidor de atividades públicas e manter seu caráter libertador para seus usuários.

1.2 A urbanidade: o espaço público e a vivência na cidade

O espaço público urbano “pode propiciar uma intensa vida urbana desde que contenha vitalidade, sensação, adequação, acesso e controle (SERDOURA; SILVA, 2006:6). Para entender as características do espaço público⁴ é necessário entender sua origem. Para tanto, compreender a história da humanidade neste espaço é fundamental. A formação do espaço público aconteceu junto com o desenvolvimento do homem, na medida em que iniciou a convivência em sociedade e assim, conformou espaços — desde as vilas até as cidades atuais, que sempre exigiram espaços comuns a todos e não somente espaços individuais (GUIMARÃES, 2004). Abrahão (2008:15) utiliza o termo espaço público urbano para definir “os espaços tradicionais de uso comum das cidades, como as ruas, praças, largos e avenidas” diferenciando assim a expressão “espaço público” da sua dimensão política. O espaço público urbano assume inúmeras formas e tamanhos abrangendo lugares designados ou projetados para o uso cotidiano da população (ALEX, 2008).

A origem do homem em sociedade foi em comunidades pequenas, nômades, que não se fixavam em terras construindo riquezas. Essas comunidades ficavam em locais determinados enquanto estes ofereciam condições de sobrevivência (pesca, caça, colheita). Quando a exploração se tornava insuficiente, o grupo se mudava, carregando as riquezas possíveis (CARVALHO, [19--]). Assim, não há, nessa época, construção de patrimônio coletivo e sim enriquecimento individual, principalmente através do poder de influência sobre o grupo. Essa sociedade primitiva inicia a primeira noção de cultura, pois mesmo sendo nômade, e tendo seus assentamentos montados com choupanas, criam hábitos e tradições que podem carregar consigo em cada mudança. Segundo Lanza (2008), a primeira idéia de espaço social acontece nos caminhos entre essas moradias, em torno de 1600 a.C., nas primeiras vilas que surgiram nos vales dos rios Nilo, Tigre, Eufrates e Indo. Mesmo não sendo muito definido fisicamente, este espaço comum, “público”, é o que cria ambientes de

⁴ Espaço público, aqui definido como espaço de uso coletivo na era capitalista, o espaço urbano.

encontro da sociedade onde se fazem conselhos, se tomam decisões, se celebram solenidades e festejam.

Quando a agricultura passou a ser praticada mais regularmente, as pessoas deixaram de ser nômades e se estabeleceram em lugares propícios à sua permanência. A cultura dessa nova sociedade é obrigada a modificar-se devido à sua estabilização nos locais, deixando de ser nômades (GUIMARÃES, 2004). As pessoas procuram novos meios de se estabelecerem e, com isso, criam novas construções que não mais têm a função somente de moradia. Os lugares comuns a todos da sociedade não mais acontecem por acaso: são definidos, edificados. O que antes acontecia nos caminhos entre as moradias, agora tem um lugar próprio, o espaço de uso coletivo⁵ é agora demarcado. As pessoas se reúnem nestes espaços, que por não serem de uso privado, são considerados públicos, para vivenciar a coletividade. Neles são exercidas atividades políticas, de lazer e de qualquer outro interesse que seja considerado de domínio público.

Por volta de 2600 a.C., algumas aldeias se desenvolveram transformando-se em cidades como, por exemplo, Ur e Nipur, localizadas entre os rios Tigre e Eufrates (GUIMARÃES, 2004). Nesta nova formação, a cidade permitia a seus habitantes retirar seu sustento não mais somente da agricultura, mas também do comércio, do artesanato e das prestações de serviços. O espaço não edificado na cidade não é mais somente um lugar de passagem e de encontro casual, tornou-se um lugar⁶ estabelecido e respeitado para abrigo de eventos e o próprio desenrolar da vida pública da sociedade (CLAVAL, 1979).

O exemplo de maior expressividade na história de lugar público foi a Ágora, surgida na Grécia. A Ágora foi a primeira expressão do que consideramos praça atualmente. Foi também ela que deu origem aos fóruns romanos.

A Ágora constituía, com efeito, não um mero local público, mas o núcleo, o coração vivo da cidade e o foco da atividade cívica. Podemos afirmar que nenhum local público de qualquer outra

⁵ Há espaços de uso coletivo que não são considerados pois o acesso é condicionado (centros comerciais, por exemplo) (LEITÃO, 2002). No entanto, esta discussão não pertence a este trabalho que pretende analisar a praça como espaço de uso coletivo.

⁶ Lugar é “uma determinada demarcação física e/ou simbólica no espaço, cujos usos o qualificam e lhe atribuem sentidos diferenciados” (LEITE, 2007:284).

civilização apresentou uma concentração tão intensa e contínua de atividades (GUIMARÃES, 2004:18).

Na história das cidades, os espaços de uso coletivo são cada vez mais valorizados e pensados de modo a compreender sua função e formação. “Os arquitetos procuram no emaranhado das estradas e das praças medievais o segredo da convivência comunitária: algo mais importante que os projetos de construção e os programas setoriais que hoje somos capazes de fazer” (BENÉVOLO, 1991:14). Também são criadas outras construções com outras finalidades como currais, depósitos, entre outros. Nessa estabilidade do local, as técnicas de construção evoluem e aos paus e árvores são acrescentados o barro, as pedras, as peles e ossos de animais. A partir da estabilidade da cidade surge a arquitetura, primeiramente nas regiões hoje conhecidas como Egito, Israel, Iraque e Irã, por volta do terceiro milênio a.C. (BENÉVOLO, 1997). No momento em que a sociedade conforma um espaço do tipo “aldeia” e a torna um local estruturado e ao mesmo tempo privilegiado, sediando autoridades, torna-se cidade. Para Benévolo (1991:13), um dos sentidos da palavra *cidade* é indicar a “organização da sociedade concentrada e integrada [...] que se identifica como sociedade civil”. Anterior à criação da *polis*, mas fundamental à sua existência, está o conceito de vida ativa, na qual a prioridade é dada aos assuntos públicos e políticos. A vida na *polis* deve ser ativa, organizada pública e politicamente para conseguir manter a união e ordenação dos homens sem precisar utilizar métodos de violência. E somente o próprio homem é capaz de se empenhar ativamente para organizar essa sociedade, formada por homens e coisas feitas por eles.

As capitais surgem em meados do terceiro milênio a.C., da ampliação de algumas cidades como no caso da Babilônia, capital de Hamurabi (BENÉVOLO, 1997). Nestas, não mais se concentram somente o poder político, como também as trocas comerciais. São as primeiras cidades com grande concentração humana. Ainda segundo o autor, a Babilônia foi precedida por outras cidades notáveis como Ur e Nínive. No entanto, provavelmente foi a primeira planejada até este momento da história. A arquitetura lembra fortificações e era muito elaborada, mesmo tendo as técnicas de construção simples: tijolos secos com pouca utilização de madeira e pedra. Isso independia da importância da edificação (moradia ou templo). Havia

riqueza na decoração das paredes dessa cidade com aspectos refinados (detalhamento dos desenhos), porém bárbaros — os desenhos eram feitos com momentos de tormento dos condenados capturados (sangue, pele ou até o próprio corpo). As portas e ruas da Babilônia eram enormes e serviam, principalmente, a procissões em homenagem aos deuses (GLANCEY, 2001).

Com a formação da cidade, a produção não mais se dá somente para consumo próprio como também para criação do excedente para trocas comerciais. Assim, há o aumento da população, o conhecimento e crescimento da técnica e a dominação da cidade sobre o campo. Na cidade concentram-se áreas de senhores de terras, edificações, mão-de-obra e soldados para proteger essa estrutura. Esta, por sua vez, entra em contradição com a sua formação inicial, o campo. Na cidade o terreno é dividido em propriedades individuais e no campo é administrado em comum por conta de uma soberania. A cultura deixa de ser puramente camponesa e passa a ser uma cultura de cidade e campo.

Para Cornell (1998), nessa cultura de cidade está o planejamento da mesma onde, num esquema semelhante ao do campo, os soberanos dividem as cidades em lotes e os definem especificamente de acordo com seu uso: praças, ruas, conjunto de pátios e outros que determinarem necessários. O planejamento que antes era restrito a uma parte da cidade, agora toma todo o seu conjunto. Todas passaram a ter fortificações e portões de entrada. Esta evolução espacial das cidades a divide em três partes: as áreas privadas (moradias), as áreas sagradas (templos) e as áreas públicas (destinadas às reuniões e circulações da população). Estes elementos definem os limites espaciais da cidade, o que lhes confere seu caráter individual.

A população que permaneceu no campo também sofreu algumas modificações na sua cultura, embora estas não tenham sido tão impactantes nem tão conhecidas como as que ocorreram nas cidades. As mudanças nas moradias foram as mais reconhecidas. Nestas foram acrescentadas varandas e dormitórios. Originalmente tinham apenas um cômodo. Casas de depósito e oficinas também foram criadas e, com elas, as mudanças de estilo na própria moradia evoluíram, ganhando muito mais detalhes em sua decoração.

Na cidade, as áreas que ficaram destinadas à vegetação ficaram conhecidas como parques públicos. Estes tiveram sua origem em jardins particulares de reis e nobres que abriram seu espaço privado separando-o de suas moradias (castelos). Análises sobre as características ambientais de um espaço de uso coletivo colaboram para a compreensão dos usos ou não-usos da área. A funcionalidade do lugar pode estar vinculada ao conforto ambiental que proporciona. A primeira edificação, a moradia, surgiu para servir de abrigo ao homem. É da necessidade de se proteger de intempéries e de outros ataques, em seus momentos de descanso, que o homem constrói a edificação como um modo de sobrevivência. A arquitetura começa a ser imponente quando assume uma outra característica além do abrigo, a da beleza. Desta maneira surgiram também outros edifícios, além dos da habitação. Estes, definem mais o espaço público, pois são construídos para o local específico e não podem ser transportados ou adaptados em outras regiões como se fazia com as habitações (ELSEN, 1978).

Nas planificações citadinas, durante o Renascimento, foram aplicados princípios mais racionais nos quais as ruas foram alargadas, as fortificações tornaram-se parte integrante do traçado e os monumentos e fontes foram concentrados. Assim, o poder das edificações ficou mais concentrado em áreas e não mais em edificações únicas. As políticas de espaço desenvolvidas a partir do século XIX nas cidades européias criteriorizam o embelezamento da cidade e a monumentalização de determinadas áreas (BORJA, 2006).

De acordo com Arendt (1995) e Sennett (1988), o espaço público não deve ser construído somente para a geração que está viva, no presente; deve transcender as gerações, deixar marcos, vestígios da história no seu traçado. Acontece, outrossim, com os homens públicos: eles desejam deixar algo seu marcado, para que seja mais permanente que suas vidas. Sem essas marcas, tanto da sociedade como do espaço, a imortalidade não existe, ou seja, a história acontece e morre, não deixa elementos imortais que perdurem através das gerações. Esse é considerado um motivo para, na era moderna, ser uma das causas do desaparecimento do espaço público. As pessoas não mais vivenciam o espaço público da forma como ele foi

concebido. Estão cada vez mais retornando ao espaço privado. O espaço de uso coletivo se torna expressivo quando reconhecido como

lugar comum surgido a partir do sentimento de pertencimento do homem comum com sua casa, com sua rua, com seu bairro e com sua cidade para a formação da identidade e das associações que se estabelecem a partir dessa formação (ABRAHÃO, 2008:92).

Um espaço público urbano, para ter sua atividade incentivada, necessita não somente de um planejamento adequado. As edificações em seu entorno, quando dotadas de atividades públicas (biblioteca, fórum, igreja, setores administrativos) proporcionam uma melhor adequação do espaço à sua proposta: fazer com que o espaço da cidade seja de domínio público integrando a população (ABRAHÃO, 2008).

Outra compreensão importante se faz quando se tenta entender o espaço público⁷ como um elemento da cidade. Para a organização dos espaços de uso coletivo, também é necessário o estabelecimento de regras. Estas, elaboradas pelo poder local, não têm efeito de repressão ou dominação sobre a população. São formuladas para ordenar a organização dos usuários. O primeiro parâmetro para organização do espaço de uso coletivo é seu próprio espaço físico, que pela sua extensão exige um mínimo de ordem.

Na década de 1950 os arquitetos voltam-se para propostas visando a escala humana. Com essa finalidade, o espaço de uso coletivo onde os cidadãos sejam atores e espectadores é revalorizado. O problema encontra-se na falta de estrutura para este tipo de lugar, principalmente nos centros das cidades, onde os “vazios urbanos” tornaram-se áreas cercadas por edificações. Fazer projetos que assemelhem-se aos objetivos da “Ágora” na cidade grega torna-se uma tarefa árdua e com diversos complicadores. Assim, começam a surgir espaços de uso coletivo que não estão nas áreas centrais, mas sim, tentando levar este conceito a diversos pontos de toda a cidade.

Segundo Panerai (2006), a compreensão de espaço público e privado pertence ao campo do Direito, pois ele evita tanto enfoques superficiais no contexto jurídico como

⁷ O papel do espaço público, assim como a natureza e o conteúdo da interação social que nele tem lugar varia com a classe, grupo étnico, idade, estruturas e tipo de especialização funcional do bairro onde se localiza (LEVITAS, 1986 *apud* SERDOURA; SILVA, 2006).

análises prematuras da jurisprudência de cada setor. Dito isso, a via pública pertence à coletividade sendo acessível a todos os cidadãos e os terrenos privados pertencem a seus proprietários que escolhem a forma e função de sua propriedade e podem selecionar quais pessoas terão acesso a ela. Ainda segundo o autor,

O espaço público compreende a totalidade das vias: ruas e vielas, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, mas também rios e canais, margens e praias. Esse conjunto organiza-se em rede a fim de permitir a distribuição e a circulação. A rede é contínua e hierarquizada; isso quer dizer que uma rua principal organiza uma porção do território urbano maior que uma rua local ou uma viela [...] (PANERAI, 2006:79).

A indiferenciação dos espaços (quando não mais se difere ou se distingue lugares de circulação de mercadorias (ruas) dos lugares de domínio doméstico-residências) provoca o conflito espaço público versus espaço privado (ARANTES, 1995). No primeiro é possível perceber a sua descaracterização quando sua utilização limita-se a espaço de movimento. Por exemplo, as praças se transformaram em local de passagem, não mais sendo um espaço com o objetivo de os cidadãos pararem. As pessoas simplesmente passam por elas. As ruas tornaram-se um eixo de suporte para circulação entre as edificações verticais, fazendo com que os edifícios sejam objetos mais expressivos, embora menos perceptíveis à escala humana, no espaço urbano. No segundo caso, o espaço privado perdeu sua individualidade principalmente com as novas concepções arquitetônicas. A utilização do vidro, por exemplo, criou uma permeabilidade entre espaço aberto (público) e espaço fechado (privado) que descaracterizou a individualidade buscada pelos cidadãos defendida por Sennett (1988) em *O declínio do homem público*.

Tibbalds (1988) [...] faz a síntese entre a visão tradicionalista e as necessidades humanas no espaço urbano público, considerando que o desenho do espaço urbano, para que nele venha a ocorrer vida urbana, deve respeitar as heranças do passado e inserir as novas intervenções no contexto existente, encorajar a diversidade de funções urbanas no espaço coletivo, encorajar a liberdade de circulação das pessoas no espaço público, satisfazer as necessidades de fruição do espaço coletivo por todos os sectores sociais e evitar promover transformações em grande escala e em simultâneo. Deve ainda ser dada prioridade ao planejamento do espaço público e só depois às construções; os novos espaços urbanos deverão ser desenhados à escala do homem e satisfazer as suas necessidades, e terão de ser construídos com legibilidade e “durabilidade”, possibilitando interações entre as pessoas e o espaço público e vice-versa (SERDOURA; SILVA, 2006:6).

Na história, a compreensão do espaço de uso coletivo é importante para tornar o entendimento deste objeto nos dias atuais mais conhecido para análises, principalmente a praça, objeto de estudo deste trabalho. Por esse motivo, retomar um pouco o contexto histórico se torna necessário. Assim como a Ágora, a Acrópole também foi criada na Grécia, no último milênio a.C. No entanto, a Acrópole era considerada uma praça que mantinha vigilância sobre a cidade, devido à sua localização (ponto mais alto da cidade). Ambas formavam um núcleo duplo na cidade, com funcionalidades diferenciadas por sua localização, porém destinadas ao mesmo público — a população. Com o desenvolver da história, a Ágora tornou-se o Fórum Romano⁸ e a Acrópole destinou-se a templos religiosos (GUIMARÃES, 2004).

A era romana foi marcada pela fundação de novas cidades que serviram para consolidar as conquistas territoriais e abastecer a metrópole. A organização espacial da cidade não sofreu grandes modificações no que tange, conceitualmente, o traçado. No entanto, o crescimento da cidade e a aglomeração formada devido ao aumento da população e de edificações causaram um congestionamento semelhante ao caos urbano atual⁹. Mas para o planejamento da cidade existiam fatores sempre considerados na área urbana: “salubridade, a exposição ao sol, aos ventos e à umidade do terreno, elementos essenciais na escolha e configuração das cidades” (GUIMARÃES, 2004:34).

As praças na era medieval tiveram sua dimensão e forma variadas de acordo com as cidades. “Com o predomínio da irregularidade, a coesão e o fechamento das praças em relação ao espaço externo eram obtidos pela construção de igrejas e prédios públicos encostados em outros edifícios” (GUIMARÃES, 2004:44). O traçado medieval foi baseado no traçado romano, possuindo um eixo central (Rua Direita) e tendo vias radiais a partir da praça central e da igreja. Devido ao crescimento da população as residências se verticalizaram, chegando a até quatro andares e os espaços abertos no interior das quadras foram ocupados por edificações.

⁸ O Fórum Romano significou o fechamento do espaço público, pois representava uma entidade arquitetônica independente.

⁹ O caos urbano atual será melhor analisado no Capítulo 3.

No Renascimento (séculos XV e XVI), não foi comum a fundação de novas cidades e nas existentes as transformações foram influenciadas pelos diversos planos de cidades ideais, elaborados na época. O traçado da cidade foi revisto criando novos setores urbanos, abrindo novas ruas retilíneas e ampliando as praças dentro do permitido pelo formato retangular. “O Renascimento trouxe nova energia, novas idéias e nova base racional para a extensão das cidades” (GUIMARÃES, 2004:51). No período Barroco, no que tange o planejamento urbano, foi um prolongamento em escala monumental do Renascimento. Nesse contexto ideológico as praças abertas tiveram grande rigor formal. Como exemplos, pode-se citar a Place Royale em Paris e a St. James Square em Londres (GUIMARÃES, 2004).

A Revolução Industrial foi um dos fatores mais marcantes do século XIX e que mais modificou o espaço da cidade. A urbanização dos espaços teve um crescimento rápido, onde o tráfego e a higiene eram delineadores do desenvolvimento urbano. Desde então, as cidades se tornaram mais autônomas possibilitando a arquitetos e urbanistas formularem e executarem novos planos de planejamento urbano. Temos como exemplos os planos feitos por Haussmann para Paris e o feito por Cerdá para Barcelona (GUIMARÃES, 2004). Por todo esse período da era industrial, a preocupação com a qualidade e funcionalidade dos espaços de uso coletivo se tornou constante. A constatação da necessidade da salubridade nesses espaços para uma boa qualidade da vida urbana propiciou estudos que incluíam o planejamento das ruas, parques, praças e demais locais públicos como objetos de análise para posterior projeto e não mais objetos conseqüentes da evolução urbana e arquitetônica.

Com a nova conjuntura urbana provocada pelos problemas advindos do século XX, da grande concentração de atividades informais no urbano, como as feiras livres, o espaço de uso coletivo, e forçosamente as praças, retomam atividades abandonadas no século XIX — o comércio e a prestação de serviços. Isso deu origem às feiras livres e camelôs que hoje são assuntos polêmicos do ponto de vista econômico, urbanístico e trabalhista. Ao mesmo tempo, esses elementos são também preocupantes quando se tornam obstáculos à passagem de pedestres. Daí novos conceitos para o espaço contemporâneo onde a circulação é priorizada no projeto entre outros valores relacionados às questões relatadas anteriormente.

Dependendo de onde a praça estiver localizada vai assumir determinada função. Os espaços de uso coletivo nas regiões centrais das cidades possuem características comuns na sua funcionalidade, acessibilidade, transparência, conforto e permeabilidade.

O espaço público urbano abriga uma tipologia de usos a partir das suas funções predominantes: vias (circulação), praças (permanência), jardins (lazer), parques (passeio e visitação), equipamentos de uso coletivo (instituições governamentais, esporte, cultura e lazer) e áreas de preservação ambiental (VAZ, 2008:1).

Em áreas centrais, é uma alternativa natural para amenizar condições climáticas assim como também articula e centraliza a circulação de pedestres. Já em áreas habitacionais sua função é o lazer ativo que permite a convivência das pessoas. “Temos a oportunidade de transformar o nosso novo mundo urbano numa paisagem passível de imaginabilidade: visível, coerente e clara. Isso vai exigir uma nova atitude de parte do morador das cidades e uma reformulação do meio em que ele vive. As novas formas, por sua vez, deverão ser agradáveis ao olhar, organizar-se nos diferentes níveis no tempo e no espaço e funcionar como símbolos da vida urbana”. (LYNCH, 1997: 101)

O urbanismo moderno transformou o espaço público urbano em um espaço “residual, sem forma própria, sem sistema simbólico preciso, chamado de espaços verdes, insignificante e inominável” (HUET, 2001:147 *apud* ABRAHÃO, 2008:53). Para reverter este processo foi proposto que o espaço de uso coletivo assumisse uma forma prescrita e pré-determinada, em acordo com convenções pré-estabelecidas que garantem a linguagem formal de uma rua, praça, largo ou avenida e finalmente, “como um espaço que fosse entendido como parte de um complexo sistema contínuo e hierarquizado, estruturador no tempo do espaço urbano de sua memória” (ABRAHÃO, 2008:53). A importância dessa proposta foi atentar arquitetos e urbanistas para o valor desse espaço para a sociedade. Na formatação dos espaços da cidade “a forma deve ser usada para reforçar o significado e não para negá-lo”. (LYNCH, 1997: 51)

No IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) foi elaborado um documento que visou melhorar o espaço urbano das cidades. “O modelo urbanístico justificado na *Carta de Atenas* como reflexo e veículo de uma nova vida social [...]

acreditava que a conformação dos espaços determinaria os comportamentos” (SERDOURA; SILVA, 2006:6).¹⁰ Habitar, trabalhar, circular e lazer são as quatro funções básicas que este documento estabeleceu para se obter boa qualidade de vida nas cidades. Estes quatro sentidos estabelecidos, ainda devem ser valorizados na elaboração do projeto, principalmente na praça, considerada um espaço privilegiado para a realização da sociedade na esfera pública. Há questionamentos sobre a viabilização dessa teoria, mas autores como Alex (2008), ainda defendem que “a principal função da praça continua sendo o encontro de diferentes”. Outros espaços de uso coletivo podem, na atualidade, assumir estas mesmas características, no entanto, as praças ainda são a maioria no espaço urbano (Alex, 2008).

Abrahão (2008:39) defende a ideologia de pedestrenizar as áreas centrais das cidades para tentar preservá-las e revitalizá-las, devolvendo a cidade a seus moradores. “Nesta perspectiva, as ruas foram valoradas como lugar de recreação, de ponto de encontro e de resgate dos valores tradicionais e, conseqüentemente, como fundamental à retomada da escala humana nas cidades”. Esta proposta tem sido adotada em várias cidades brasileiras e facilitado a circulação dos pedestres, além de permitir que vislumbrem o espaço com mais segurança. A revitalização, quando utilizada como único interventor no espaço urbano, soluciona temporariamente os problemas a que se propõe. No entanto, políticas para conscientização e manutenção do espaço revitalizado são imprescindíveis, em meio a outros fatores, para que o mesmo permaneça preservado.

A revitalização dos bairros antigos também foi uma solução encontrada para melhorar a degradação do tecido urbano. Essa proposta se baseia em mudar o tipo de uso do espaço público, revitalizando-o e reestruturando-o, de modo a atrair um público mais numeroso e conseqüentemente investimentos financeiros. Aqui, fica implícita a importância da revitalização das praças históricas presentes nestes bairros, tendo que se voltar a atenção às propostas de uso para que sejam atuais sem perder as características históricas do lugar. Identificar e reconhecer as

¹⁰ “A *Carta de Atenas* é um documento oriundo dos debates realizados em 1933, no IV CIAM, cujos princípios nele presentes passaram a ser norteadores, tanto do planejamento de novas cidades quanto de readequação de cidades existentes” (ABRAHÃO, 2008:40).

necessidades dos usuários das praças e atendê-las no projeto propicia melhor utilização do espaço e ajuda em sua conservação pois elas tornam-se lugares com identidade para as pessoas que as freqüentam.

Os diferentes espaços de uso coletivo devem atender, cada um, às suas especificidades. As ruas e avenidas são locais de trânsito que privilegiam o tráfego de veículos e a locomoção de pedestres de um ponto a outro da cidade. Nelas, o cidadão pode ser espectador num grande evento, como um desfile. Mas dificilmente será ator em um espaço que visa outras funcionalidades. Os espaços de uso coletivo, muitas vezes, são apropriados para funções e atividades as quais não condizem com sua estrutura. Uma praça de pequenas dimensões pode ser utilizada para eventos populares por falta de um espaço devidamente equipado e planejado para este tipo de atividade. No entanto, é necessário que as funções sociais da cidade aconteçam e não existindo lugares apropriados, a sociedade se adapta aos espaços existentes (ABRAHÃO, 2008).

O espaço livre público e urbano é cada vez mais valorizado na cidade atual, mesmo tendo perdido muito da sua importância histórica. O resgate de seu valor social tem sido uma busca de pesquisadores de áreas afins ao tema¹¹. As áreas livres planejadas são a maior atração de lazer urbano dentro de um contexto em que os espaços vazios, voltados para essa atividade dentro das cidades, têm sido umas das poucas “áreas de respiro” em que os cidadãos se refugiam do seu cotidiano conturbado. Já do ponto de vista simbólico são referências na paisagem da cidade, tendo identidade própria no bairro ou na rua e também servindo como pontos de localização e orientação para os transeuntes na cidade. “A importância de uma cidade avaliada pela sua dimensão social e humana, é proporcional aos atributos de suas praças e aos predicados arquitetônicos das edificações que a delimitam” (CASÉ, 2000:56). No final do segundo milênio, o aumento do tráfego de veículos e de pessoas levou a problemas urbanos que afetaram a conjuntura da cidade.

¹¹ Novos espaços de uso coletivo surgem, como por exemplo, os *shoppings* ou os pátios internos de condomínios. No entanto, o acesso a estas áreas é restrito, selecionando a população que ali permanecerá. Por esse motivo é importante observar que estes locais não atendem aos objetivos principais de um espaço público.

A percepção da qualidade do espaço público surge como consequência das imagens que se têm do local (onde se fundem aspectos de ordem formal e funcional) e de como e por quem essas imagens são apreendidas. A interação entre a forma urbana e o comportamento humano pode ser concordante ou conflituosa com as exigências humanas da vida urbana, mas não pode ser delas separada. As alterações e substituições das atividades humanas relacionadas com o uso do espaço são consequência da percepção individual e social sobre esse espaço, mas é distinta em cada caso (SERDOURA; SILVA, 2006).

O processo de urbanização crescente nas cidades, com seu desordenamento, prejudica os cidadãos no uso do espaço público dificultando as relações sociais e culturais. Com o objetivo de revitalizar o espaço público surgem legislações específicas elaboradas pelo poder local, mesmo que com suas falhas, não atendam integralmente às necessidades do espaço urbano citadino. Juiz de Fora foi a cidade escolhida para ter analisados seus espaços de uso coletivo. Assim, sua evolução histórica e sua legislação urbana se tornam relevantes para a compreensão do espaço. Por fim, serão analisadas as praças localizadas no espaço urbano da cidade no qual foi feito o recorte para este trabalho.

2. JUIZ DE FORA: UMA PERSPECTIVA SOBRE SUA FORMAÇÃO E SEU DESENVOLVIMENTO

Para compreender a cidade e seus espaços é necessário conhecer sua história. Por esse motivo, este capítulo pretende relatar a formação da cidade de Juiz de Fora e, principalmente, de suas áreas de uso coletivo. Como será visto, a área central da cidade foi a primeira a ser urbanizada e por isso será o local de recorte para estudo e análise neste trabalho.

A história de Juiz de Fora tem início com Garcia Rodrigues Paes (Guarda-Mor nomeado em 13 de janeiro de 1698) no princípio do século XVIII. Este se propôs a abrir um caminho com início em Borda do Campo (atual Barbacena) até a Serra (atual Rio de Janeiro). Nesta empreitada disponibilizou quase todos os seus recursos financeiros e perdeu a maioria dos seus escravos. Com este objetivo, incumbiu a seu cunhado Domingos Rodrigues da Fonseca da tarefa de finalizar seu trabalho intitulado Caminho Novo. Antes deste, já existia o caminho aberto por Garcia Paes ligando São Paulo aos Campos Gerais de Cataguases. Após seis anos de trabalho de Garcia Rodrigues Paes e cinco meses e meio de Domingos Rodrigues da Fonseca, o Caminho Novo é concluído em 1704. Em agradecimento, o Rei distribuiu sesmarias localizadas no largo desta nova via, sendo em 1718, concedidas quatro destas a Garcia Rodrigues Paes e mais uma a cada uma de suas filhas.¹² As quatro Sesmarias concedidas a Garcia Rodrigues Paes foram as da Borda do Campo, Matias Barbosa, Paraíba do Sul e a de Macacos.

Foi Garcia Rodrigues Paes quem deu origem ao primeiro povoado da região, a Rocinha¹³, segundo Bastos (2004:14):

a sesmaria ou “datta” cedida à filha de Garcia, D. Antônia Teresa Maria Paes, esposa do Alcaide-mor Thomé Corrêa Vasques, constituiu precisamente, a área em que se localizou o centro do povoamento, mais um século e meio depois “Vila de Santo Antônio do Paraibuna” e, pouco tempo mais, Cidade de Juiz de Fora.

No ano de 1718, as terras foram oficialmente concedidas, em “papel timbrado”. Naquela época, a data da concessão da terra distanciava da data da legalização da

¹² Não se tem conhecimento sobre o número total exato de sesmarias que foram concedidas pelo Rei.

¹³ Esta região é conhecida atualmente como o Bairro Santa Terezinha.

concessão. Anteriormente, as terras ofertadas pelo Rei ao longo do Caminho Novo ocupavam áreas extensas. Com a necessidade de criar espaços a novos sesmeiros, as terras concedidas, mas que não haviam sido legalizadas, sofreram redução na extensão que pertencia a cada sesmeiro. Mesmo as regiões já concedidas aos pré-beneficiados, mas que não haviam, ainda, sido legalizadas, foram diminuídas. Assim aconteceu a ocupação de Juiz de Fora.

As primeiras autorizações de ocupação para a área onde hoje se encontra a cidade aconteceram entre os anos de 1708 e 1710 e foram outorgadas a Simão Pereira (Rocinha de Simão Pereira), Matias Barbosa, Antonio de Araújo¹⁴, José de Souza Fragozo (Marmelo), João de Oliveira¹⁵ e Tomé Correia Vasquez.¹⁶

Em 4 de setembro de 1713, João de Oliveira vendeu suas terras ao Dr. Luís Fortes Bustamante e Sá, um juiz de fora, da cidade do Rio de Janeiro. Após essa negociação, os viajantes que passavam por essa região começaram a denominá-la Sesmaria do Juiz de Fora. Entre os anos de 1713 e 1728, o novo proprietário construiu a sede de uma fazenda que ficou conhecida como “Sobrado do Juiz de Fora” ou “Fazenda Velha” (DILLY, s.d:20).

Em 1728, após atrito com a sesmaria vizinha, do Sargento-Mor José de Souza Fragozo, o juiz Bustamante e Sá vendeu, ou doou, não se sabe ao certo, suas terras a seu genro, o Dr. Roberto Carr Ribeiro. Dez anos mais tarde, em 1738, este desembargador vendeu a fazenda a um rico comerciante, Antônio Vidal. Este, então, em 1741 iniciou a construção de uma capela que ficou pronta em 1744. Entre 1756 e 1764 comprou terras dos herdeiros de Tomé Correia Vasquez, seu vizinho sesmeiro.

No Caminho Novo há de se considerar o grande número de escravos trabalhando nas sesmarias e em propriedades menores, aumentando a população cada vez mais na medida da produtividade, como se deu logo que iniciou o ciclo do café. E foi tal o número de fazenda dividindo grandes sesmarias e o crescente movimento da região que o Caminho Novo não tinha mais condições de promover o

¹⁴ Antônio de Araújo, em Carta de Sesmaria de 4 de dezembro de 1713, atribuiu a propriedade a João de Medeiros Teixeira.

¹⁵ A área ocupada por João de Oliveira corresponde, atualmente, à região que abrange o Bairro Bom Pastor até o Museu Mariano Procópio, ocupando ambas as margens do Rio Paraibuna. Conhecida como a única sesmaria que ocupava as duas margens do rio, é a mais importante para a história da cidade.

¹⁶ Região conhecida como Tapera.

escoamento dos produtos ou a entrada de outros, o que levou o Governo da Província a contratar o engenheiro Henrique Guilherme Fernando Halfeld para abrir a Estrada de Rodagem do Paraibuna (1836) e 25 anos depois, a inauguração pelo Imperador D. Pedro II (23 de junho de 1861) da Estrada de Rodagem União e Indústria, ligando Petrópolis a Juiz de Fora (BASTOS, 2004:73-74).

Os descendentes da família Vidal foram aos poucos vendendo suas terras, sendo o primeiro comprador que se tem conhecimento Antônio Dias Tostes. Em 1812, a família Tostes já ocupava a maior parte das terras da família Vidal (QUADRO 1), cessando esta segunda família suas atividades na região. Não se pode, no entanto, deixar de reconhecer o mérito de Henrique Guilherme Fernando Halfeld¹⁷ como principal fundador da cidade, pois se não foi responsável por traçar todas as ruas, projetou e construiu a mais importante, a Rua Principal, depois denominada Rua Direita e finalmente a atual Avenida Rio Branco. A margem esquerda do Paraibuna foi ainda mais desprezada e a região evoluiu na margem direita. Poucos anos depois foi reconhecida como Vila do Paraibuna.¹⁸

QUADRO 1

Partilha das terras entre os herdeiros de Antônio Dias Tostes na atual área da cidade

A faixa de nº 1 (a mais ao norte), ficou para Rita Carolina de Jesus, casada com José Antônio; a de nº 2 para Maria Antônia, casada com Mariano Dutra de Moraes; a de nº 3 para Marciano; a de nº 4 para Cassiano; a de nº 5 para cãndida (segunda mulher de Halfeld); a de nº 6 para Gertrudes Claudiana, casada com Manoel Pires (adquirida por Halfeld); a de nº 7 para Manoel (pai do futuro Barão de São Marcelino); a de nº 8 para o capitão Dias Tostes; a de nº 9 para Marcelino (tio do Barão); a de nº 10 para Severino; a de nº 11 (a que foi vendida ao Barão da Bertioga) para Maria da Lapa, casada com Antônio Macedo Cruz e finalmente, a mais ao sul, a de nº 12, para Custódio (até a Graminha).

Fonte: Lessa (1985:34).

Assim, teve início a povoação denominada Juiz de Fora “Novo”, pois passou a ocupar a parte oposta do Rio Paraibuna distando do agrupamento que fora de

¹⁷ Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld, também conhecido como *Henrique Guilherme Fernando Halfeld*, (Clausthal-Zellerfeld, 23 de fevereiro de 1797 — Juiz de Fora, 22 de novembro de 1873) foi um engenheiro alemão radicado no Brasil a partir de 1825, quando veio para integrar o Corpo de Estrangeiros formado por Dom Pedro I. Foi um importante idealizador de diversas estradas nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, sendo reconhecido como uma das mais importantes personalidades da cidade de Juiz de Fora (Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Heinrich_Wilhelm_Ferdinand_Halfeld).

¹⁸ O fato do nome da vila ter sido o de Santo Antônio se deve às origens do povoado, pois era considerado o protetor dos homens desta região. Por isso, até hoje é tido como o padroeiro da cidade.

Bustamente e Antônio Vidal. O engenheiro Heinrich W. F. Halfeld¹⁹ produziu um croqui das doze faixas (FIG. 1) e em 1883, o topógrafo Júlio César Pinto Coelho, irmão da terceira esposa de Halfeld, o refez utilizando cores. Esses dois importantes documentos são da propriedade do Escrivão Alfredo C. Costa.

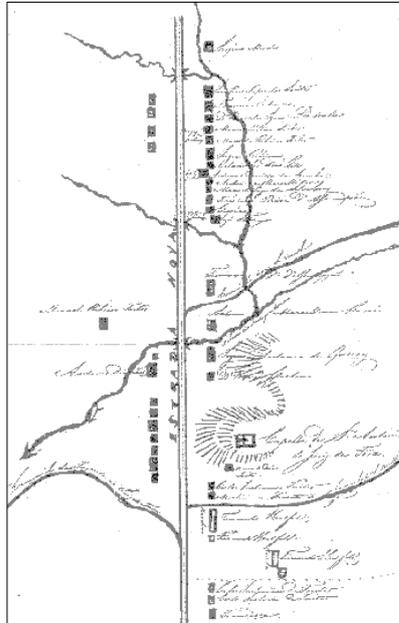


FIGURA 1 – Mapa das doze faixas
Fonte: Lessa (1985:35).

Ex-capitão do exército prussiano nas batalhas de Waterloo (Bélgica – 18/06/1815) e Santa Luzia (Arraial de Santa Luzia de Sabará, MG – 20/08/1842), Halfeld embarcou para o Brasil, aos 28 anos, acompanhado pela esposa Dorotéia em 1825. Em 1830 requereu baixa do Corpo de Tropas Estrangeiras do Exército Brasileiro. Tornou-se, até 1834, minerador do Barão de Cocais. Em 1836 foi nomeado Engenheiro da Província e sua primeira incumbência foi fazer a construção de uma nova estrada (Estrada do Paraibuna) que tornasse mais fácil a comunicação entre Ouro Preto e a Serra. Aproveitou, então, a maior parte do Caminho Novo, exceto na região da cidade, que ao atingir Benfica (ainda não existente na época), abandonou-o, atravessou o rio Paraibuna e pela margem direita construiu a rua Bernardo Mascarenhas. Afastou-se da volta pela Gramma, do outro lado do rio e para fugir dos pântanos subiu o Morro da Glória (Avenida dos Andradas). Contornou a lagoa que

¹⁹ Há discussões entre os autores estudados quanto a quem deve ser dada a autoria da fundação de Juiz de Fora. A maioria dos recentes autores e da população da cidade credita as honras a Halfeld, mas outros autores, assim como Cid (2004:13), afirmam que quando o Engenheiro chegou à cidade já havia um arraial e até mesmo sobre a picada feita por Garcia. Nesse contexto, há como negar a autoria a Halfeld, pois “não se pode fundar o que já foi fundado”.

existia no Largo do Riachuelo e com uma reta de três quilômetros subiu até o Alto dos Passos (Estrada Nova posteriormente alcunhada de Rua Direita que atualmente é a Avenida Rio Branco). Deste ponto em diante, voltou para a margem esquerda até alcançar novamente o rio, reatrevessou-o (Ponte do Zamba) e retomou o Caminho Novo (FIG. 2).

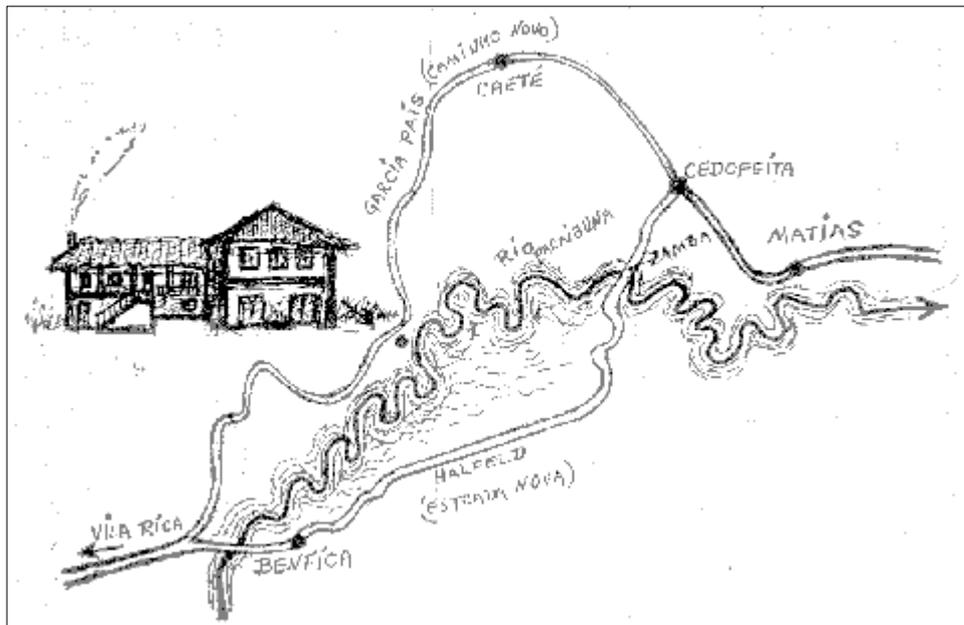


FIGURA 2 - Mapa das estradas

Fonte: Lessa (1985:40).

Devido ao baixo valor das terras e à perspectiva de dinamização do núcleo urbano sob sua hegemonia política, Halfeld doou terrenos para serem utilizados nos eixos básicos para a expansão da malha urbana. Estes se constituíram nos pontos de referência e de cruzamentos da cidade como a praça Dr. João Penido, Parque Halfeld, largo São Sebastião, prédio da Câmara Municipal, terrenos onde surgiam as ruas Halfeld, Marechal Deodoro até o morro do Imperador, terrenos para retificação do leito do rio Paraíba entre as ruas Halfeld, Getúlio Vargas e Espírito Santo além do terreno para o Matadouro Municipal (ao final do Poço Rico) (MIRANDA, 1990).

Em 1844 o povoado já contava com 40 residências, a maioria com as janelas envidraçadas, sendo que em algumas assobradadas havia comércio no andar térreo. Mesmo com Halfeld a se vangloriar do crescimento, continuou a morar na fazenda do Juiz de Fora, na qual residia desde 1840.

Em 31 de maio de 1850, devido ao estabelecimento do centro da cidade por Halfeld na margem direita do Paraibuna, a região foi elevada à categoria de Vila de Santo Antônio do Paraibuna, tornando-se definitivamente independente de Barbacena, sob a Lei n. 472. O novo município só se instalou em 1853, quando em 7 de abril se realizou a primeira reunião da Câmara Municipal a fim de que os vereadores eleitos prestassem o juramento legal. Segundo Oliveira (1953:27), "De acordo com a lei da organização municipal de 1º de outubro de 1828, ainda em vigor, cabia às Câmaras das vilas eleger sete vereadores, sendo o presidente o mais votado entre eles". Em 2 de maio de 1856, o Juiz Municipal Dr. José Feliciano Dias de Gouvêa, advogado considerado conhecedor de grande cultura e eleito deputado provincial em 1854, teve aprovado o projeto e transformado em lei sob o número 759, que elevou a Vila à categoria de Cidade de Paraibuna. No entanto, até hoje, considera-se a data de 1850 como da fundação da cidade, oficialmente. Em 1865, em assembléia provincial, Barão de São Marcelino propôs mudar o nome da cidade para Juiz de Fora. Não se sabe o exato motivo, mas suspeita-se que devido à sua referência geográfica original (Juiz de Fora). Tal proposta foi aceita e o nome foi modificado. Nesta época a taxa de nascimento foi elevada, aumentando, assim, o número da população local. As evoluções começaram a surgir. As fazendas em suas imediações começaram a ter sucesso na plantação de café. O retorno financeiro era todo direcionado para a região do Alto dos Passos.

A região da cidade de Juiz de Fora, assim como toda cidade da Zona da Mata mineira, tem origem no desmembramento de outra cidade. Isto é, a região se separa de uma cidade à qual pertencia para formar uma nova cidade. No caso de Juiz de Fora, se desmembrou de Barbacena, que se desmembrou de São João Del Rei que, por sua vez, se desmembrou de um dos três primeiros municípios criados no Estado, Villa Rica, atual Ouro Preto (GOVERNO..., ANO1969:28).

O primeiro plano de arruamento da Vila (FIG. 3) foi elaborado em 23 de abril de 1853, quando uma comissão designada pela Câmara o apresentou ao seu presidente José Ribeiro de Rezende com aproveitamento das poucas vias já existentes. Desdobrado em vinte e duas mini-plantas, tal processo desapareceu com o tempo, só se tendo registro de sua descrição (LESSA, 1985).



FIGURA 3 – “Casa de Queiroz” – primeira casa a ser construída no primeiro arruamento da cidade (esquina da Avenida Rio Branco com a Rua Rei Alberto)

Fonte: Acervo da biblioteca pessoal de Dormevelly Nóbrega.

No plano urbanístico aconteceram mudanças após a intervenção de Halfeld. Surgiram os jardins laterais às casas e os quintais se encheram com “bananeiras, pomares, hortas, chiqueiros, galinheiros e cocheiras” (LESSA, 1985:64). A Câmara assegurou área no terreno aos proprietários da Avenida como incentivo à construção de jardins gradeados em frente às suas residências. No mesmo ano, 1856, aconteceu a imigração alemã com mão-de-obra especializada. Em 1858, numa nova imigração, vieram os colonos. Entre os bairros Fábrica e São Pedro, de localização alta, fixaram-se os colonos imigrantes alemães, onde é hoje o Bairro Borboleta, que conserva suas características e constituiu uma comunidade desenvolvida (MIRANDA, 1990). Devido à localização, os colonos alemães mantinham-se reservados em relação à população, construindo caminho onde passavam as carroças puxadas por burros que faziam o transporte para atender a suas necessidades. Foram célebres mais tarde as lavadeiras que apanhavam as trouxas de roupas na cidade e as lavavam nas águas do riacho daquela região. O registro de óbitos, casamentos e nascimentos encontra-se, em sua grande maioria, na Igreja da Glória, acima do bairro Mariano Procópio em direção do São Pedro — era o bairro então chamado Marianópolis, hoje Morro da Glória (MIRANDA, 1990).

Entre 1860 e 1870 foram realizados vários melhoramentos urbanos: instalação de uma feira livre no largo da Câmara, providências para um melhor sistema de esgoto, construção de um colégio entre a rua da Câmara (Halfeld) e a continuação da Imperatriz — exatamente onde hoje se encontra a Igreja de São Sebastião. Em 1867, o calçamento da Rua Direita foi feito no trecho entre a estrada União e Indústria (Largo do Riachuelo) e o Teatro da Misericórdia (Alto dos Passos).

A arborização passou a ser um foco de preocupação e atuação para o embelezamento da cidade. A rua Espírito Santo foi aberta. Foi construído, em 1868, um reservatório com bica numa nascente de água potável existente na Praça Municipal (Largo da Câmara) para o público poder colher água limpa. Também foi permitido que alguns moradores das proximidades encanassem água desse reservatório para suas residências, em canos de chumbo, desde que não prejudicassem o volume de água da bica destinada ao público.

A Companhia União e Indústria foi fundada por Mariano Procópio²⁰, que tinha grande amizade com D. Pedro II e que, por isso, conseguia concessões privilegiadas do Imperador. A Companhia instalou uma olaria mecânica de alta produção de tijolos maciços e perfurados e, com isso, logo passou a erguer oficinas. Mariano Procópio Ferreira Lage, proprietário da Fazenda Fortaleza de Sant'Ana em Goianá, na época município de Rio Novo, sentia dificuldades no escoamento dos seus produtos mesmo após a construção do Caminho Novo e da Estrada do Paraibuna. Preocupado em estabelecer uma boa via de comunicação e poder ter sua exploração com meios de transporte por um tempo relativamente longo, dirigiu-se ao Governo Imperial com um relatório completo (após estudos realizados nos Estados e no Velho Mundo) e bem fundamentado com todas as suas pretensões. O resultado foi o Decreto-Lei n. 1.031 de 7 de agosto de 1852, transcrito por Bastos (1975:27):

²⁰ Mariano Procópio Ferreira Lage (Barbacena, 23 de junho de 1821 - 14 de fevereiro de 1872) foi um engenheiro e político brasileiro. Foi eleito deputado provincial em 1861 e representante de Minas Gerais na Assembléia Geral do Império entre 1861-1864 e 1869-1872. Fundou a Companhia União Indústria, com a qual projetou e construiu a Estrada União e Indústria, ligando Petrópolis a Juiz de Fora. Fundou a Colônia D. Pedro II (1858) para imigrantes germânicos que vieram trabalhar na construção da rodovia, e ainda a Escola Agrícola União e Indústria (1869). Iniciou em 1861 a construção da Villa Ferreira Lage, embrião do que seria posteriormente o primeiro museu histórico de Minas Gerais, o Museu Mariano Procópio, fundado em 1915 por seu filho Alfredo Ferreira Lage (Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Mariano_Proc%C3%B3pio_Ferreira_Lage).

Atendendo ao que lhe representou Mariano Procópio Ferreira Lage, pedindo faculdade para construir, melhorar e conservar, à sua própria custa, duas linhas de estrada que, começando nos pontos mais apropriados à margem do Rio Paraíba, desde a Vila deste nome até ao Porto Novo do Cunha, se dirijam uma até a barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, e com ramal desta cidade para a de São João del'Rei e outra pelo município de Mar de Espanha, com direção à cidade de Ouro Preto; e desejando promover, quanto possível, o benefício da agricultura e do comércio das indicadas localidades, facilitando as comunicações entre aqueles pontos e as relações entre as duas Províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais: hei por bem conceder-lhe o privilégio exclusivo pelo tempo de cinqüenta anos para incorporar uma companhia para o dito fim, sob as condições que com este baixam, assinadas por Francisco Gonçalves Martins, do meu concelho, Senador do Império; ficando porém, este contrato dependendo de aprovação da Assembléia Legislativa. O mesmo ministro assim o tenha atendido e o faça executar.

Ainda segundo Bastos (1975:27),

Para tal fim, Mariano Procópio lançou as bases da Companhia União e Indústria, com o capital de 5.000 contos, dividido em 10.000 ações, ações estas que foram lançadas à subscrição popular. A concessão, todavia, não foi usada em sua plenitude, tendo o seu itinerário sofrido mudanças relativamente ao que preceituava no sentido de Ouro Preto. O contrato respectivo foi assinado no dia 31 de janeiro de 1853, no Palácio do Governo, perante o dr. Luiz Antônio Barbosa, então Presidente da Província, e, meses depois, no dia 16 de junho do mesmo ano, aprovado pela Lei Provincial nº 631. Posteriormente, a 11 de maio de 1854, foi alterado, pela Lei nº 679, na parte relativa ao pagamento da contribuição de 18:000\$000 do Estado nos exercícios de 1854, 1855 e 1856. Interessante é esclarecer que consta no texto desta última mencionada lei o seguinte dispositivo: "Nos anos seguintes ao de 1856, do produto mencionado na 6ª condição, deduzidas as despesas de arrecadação, pertencerá a metade à Companhia e a outra metade à Província até findar o tempo do privilégio".

A idéia inicial da construção desta estrada foi de José Ferreira Armond, pai de Mariano Procópio. Mas como o pai não teve êxito, seu filho realizou seu intento. As obras iniciaram em abril de 1856 e foram inauguradas, durante viagem do Imperador Pedro II, família e comitiva, no dia 23 de junho de 1861. Foi a primeira estrada macadamizada do continente, com 144 quilômetros de extensão, dos quais 44 em Minas Gerais e o restante na província fluminense.

A estrada União e Indústria foi de suma importância por diversos aspectos, tanto do ponto de vista de localização estratégica como também econômico, político e social.

Sua contribuição para o progresso de Juiz de Fora é reconhecida por diversos autores. No entanto, entre os motivos cogitados para o fracasso da Estrada União e Indústria listam-se alguns principais: (1) renda pouco compensadora, aquém das expectativas; (2) avanço e possível concorrência da Estrada de Ferro D. Pedro II; (3) subida de Mariano Procópio à presidência da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1864; (4) falecimento de Mariano Procópio, prematuramente, em 14 de fevereiro de 1872. Mesmo tendo sido deixada à falta de manutenção, é importante salientar que partes dessa estrada compõem ainda hoje a atual estrada BR-135.

O engenheiro Halfeld e o empreendedor Mariano Procópio iniciam uma disputa pessoal pelo poder de influência na cidade. Os dois núcleos criados — terras de Mariano *versus* cidade traçada por Halfeld — encontram-se em posições distintas e separadas por seis quilômetros de matas, lagoas e brejos interligados entre o rio e a serra. Como agravante para o conflito²¹, Mariano Procópio começa a construção de uma estrada para facilitar o acesso às suas terras. No entanto, imaginando que seu leito seria aproveitado para uma futura estrada de ferro, Mariano contorna o Morro da Gratidão evitando o morro da atual Avenida dos Andradas. Quando sua estrada chega ao acesso da Avenida Rio Branco, resolve mudar o rumo, margeando o Paraibuna e ignorando a cidade de Halfeld. Ao encontrar o Largo Riachuelo (antes Milheiros e depois Praça da União Indústria) girou a estrada num ângulo de quarenta e cinco graus, formando a atual Avenida Getúlio Vargas levando-a em frente por um quilômetro até atingir o ponto onde hoje se encontra com a rua Espírito Santo. Neste ponto, em virada brusca à esquerda afastou definitivamente a estrada e a cidade. Sem querer, formou a rua Osório de Almeida e a atual Praça da República.²² Este foi o percurso criado por Mariano Procópio para evitar a cidade criada por Halfeld. Em contrapartida, a Câmara encomenda uma planta da cidade ao engenheiro Gustavo Dodt, em 1860, que ignorava a obra de Mariano. O desenho termina no Largo do Riachuelo com pequeno avanço à Avenida dos Andradas, alcunhada Rua da Gratidão (FIG. 4).

²¹ Esta disputa por espaço na região, na verdade, era uma disputa política, pois a concorrência determinaria quem teria mais poder de influência na região. A polêmica sobre o eixo principal da cidade definiria o “dono” da cidade. A região que tivesse maior poderio econômico e social daria a seu fundador o prestígio pelo qual acontecia a disputa (BASTOS, 1975).

²² Conhecida como “Praça das Caveiras”, devido à sua proximidade com o cemitério.

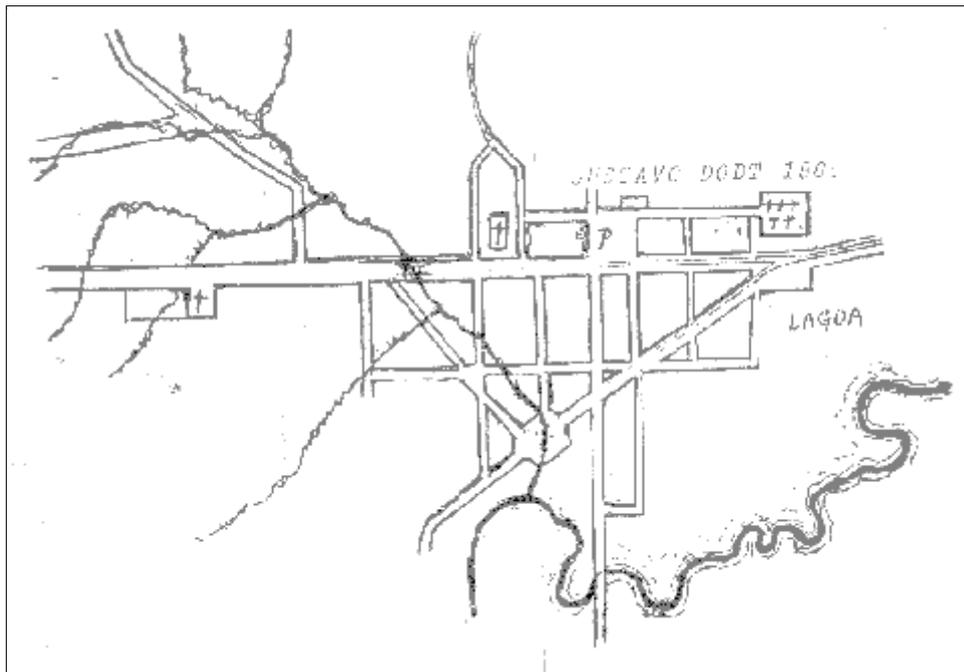


FIGURA 4: Planta da cidade executada por Gustavo Dodt
 Fonte: Lessa (1985:82).

Considerando, então, a Rua Direita (atual Avenida Rio Branco), como definida por Dodt, não mais uma estrada, Mariano suspendeu as finanças para sua conservação, alegando que passava a ser responsabilidade da Câmara. Tal atitude provocou insatisfação dos munícipes, pois a Câmara não possuía recursos humanos e financeiros suficientes para a conservação da Rua Direita. A descrição feita por Lessa (1985:81-84) expõe:

Vê-se na planta de Dodt, a Avenida com o nome de Rua Direita, formando um “V” com a atual Avenida Getúlio Vargas. O Largo Riachuelo está registrado como Praça União Indústria. A Getúlio Vargas está com dois nomes, simultâneos, paralelos: do lado par, Rua D. Pedro II e do lado ímpar, Estrada da Companhia União e Indústria. Existem as seguintes ruas paralelas, cortando a Rua Direita e a Estrada: de São Sebastião, da Liberdade (hoje Floriano Peixoto), da Imperatriz (hoje Marechal Deodoro), do Halfeld, Santa Rita [...] e rua do Espírito Santo.

A Rua de Santo Antônio está desenhada como iniciando-se em um Cemitério que nunca existiu [...] e terminando nos fundos da catedral, ou seja, na Rua da Bela Vista (hoje Fernando Lobo).

Ligando a Travessa do Sampaio à Rua de São Sebastião, paralela à Rua Direita foi projetada uma nova Rua do Comércio (hoje Batista de Oliveira).

[...]. Um matadouro fica colocado na Rua Halfeld. Ao lado do rio. Estão desenhadas a Praça da Constituição (hoje Antônio Carlos), Travessa do Sampaio, Largo do Senhor dos Passos. Travessa da Solidão (rua Moraes e Castro) e uma rua sem nome, que nascendo

na Avenida, vira-se para a esquerda, mais ou menos no rumo do “Caminho de São Mateus” da planta de Halfeld (provavelmente as ruas Osvaldo Aranha e São Mateus).

[...]. Nessa descrição geral que fizemos, não foram incluídas a residência de Halfeld do lado de lá do rio Paraibuna, nem as antigas e poucas construções existentes na Tapera, por serem consideradas fazendas.

A planta realizada por Dodt em 1860, na verdade, foi o terceiro registro da região. O primeiro, uma planta executada por Fernando Halfeld, representa uma povoação, marcando a via de dois quilômetros existente, ladeada por uma capela, dois ranchos e quarenta casas. A segunda planta foi encomendada pela Câmara em 1853, mas extraviou-se e não se tem informações arquivadas, a respeito da mesma, suficientes para uma descrição esclarecedora.

Em 1861, após três anos de trabalho, a Estrada de Mariano Procópio se encontra construída, reconhecidamente a maior obra de engenharia já realizada na América do Sul. Foi reconhecida como pioneira das estradas de rodagem do país por todos que nela passavam e recebia elogios de viajantes estrangeiros nomeando-a estrada modelo, única no mundo. Na época, um jornalista famoso, José Tinoco, do jornal do Comércio do Rio, publicou que a Estrada União e Indústria possuía obras de arte de grande valor, primorosamente acabadas, com pontes de até 150 metros, de caprichosa execução e solidez e que as diligências percorriam a estrada com a velocidade de 5 minutos por quilômetro. Os artífices — imigrantes contratados como mão-de-obra especializada e autônoma pela União Indústria — após terem seus contratos findados, permaneciam na cidade formando grande parte da população residente. Foi com esses habitantes que surgiram as primeiras indústrias da região — as cervejarias criadas por colonos alemães.

Em 25 de abril de 1866 a Câmara Municipal reconheceu com méritos os serviços prestados por José Antônio a Silva Pinto. Barão de Bertioga era quem recebia e cuidava do tratamento de doentes pobres na Casa da Misericórdia²³. Halfeld faleceu

²³ Construída por ele mesmo, mas não se tem conhecimento da data de construção. A Santa Casa, hoje, é uma das mais importantes instituições desse gênero no país. Seu desenvolvimento se deve ao Dr. Braz Bernardino Loureiro Tavares, que assumindo sua direção com o título de Provedor, transformou-a, até 1910, numa instituição de grande reconhecimento. Seu corpo clínico era reconhecido por sua competência e à frente dele estava o Dr. Hermenegildo Vilaça (BASTOS, 2004).

em 22 de novembro de 1873. A causa foi ter sido atingido por um disparo de arma na casa de sua antiga fazenda. Não se sabe, ao certo, a versão correta para este acontecimento. Nesta época, a colônia fundada por Mariano Procópio já possuía 1.258 habitantes, tendo 111 brasileiros. Mesmo Juiz de Fora sendo uma cidade única, a população ainda se dividia entre a Colônia de Mariano e a Cidade de Halfeld.

A estrada-de-ferro abrangia o território mineiro, não sobre a estrada União e Indústria, mas em um leito separado, fazendo um trajeto mais ou menos paralelo. Isto significava que a União Indústria não seria mais o único meio de comunicação para entrada e saída da cidade. Com Mariano Procópio na presidência da ferrovia e tendo este doado terreno para a estação ferroviária, a cidade, novamente, teria problemas enfáticos de discriminação e que dificultariam e onerariam transporte de carga e de pessoas devido à distância a ser percorrida até a estação. A população revoltava-se, manifestava-se, mas não se dispunha a ceder terrenos ou doações para a construção de uma estação do lado da cidade construída por Halfeld. Por outro lado, a Câmara não possuía recursos que sustentassem uma oposição a Mariano Procópio. Foi então que Vitorino Braga resolveu organizar uma coleta entre as pessoas consideradas com maiores posses da cidade. Apesar da concorrência desleal — pois se um oferecia terreno considerado pantanoso e pestilento o outro oferecia terrenos sólidos, tendo excelentes oficinas construídas nas proximidades — Vitorino Braga, junto com a Câmara, conseguiu construir a estação.

Em 30 de dezembro de 1875 foi inaugurada a Estação Ferroviária, simultaneamente com a chegada dos trilhos.

Uma decepção, um simples “estribo” para desembarque de passageiros, situado entre as ruas Halfeld e Marechal Deodoro. Logo adiante, no local da Companhia Construtora foi construído um barracão — mais tarde demolido — para os demais serviços concernentes e a carga. Esse terreno ficava situado nos fundos do Largo Riachuelo, área conhecida como “gratidão” (LESSA, 1985:110).

Esta plataforma, que atendia somente a passageiros, decepcionava não só a população, mas também às autoridades. A Estrada se defendia anunciando que se tratava apenas de uma “estação provisória”. No dia 7 de julho de 1877 foi inaugurada outra um pouco melhor. Em função disso, algumas casas comerciais

começaram a aparecer em seu entorno. Em 1883, devido às contínuas reclamações populares, a estação foi expandida, mas continuou estreita. Somente em 1902 tomou seu aspecto atual (FIG. 5).



FIGURA 5 - Praça da Estação – 1911

Fonte: Acervo da biblioteca pessoal de Dornevelly Nóbrega.

Entre 1876 e 1880, alguns contratos realizados garantiram melhorias urbanas (QUADRO 2):

QUADRO 2 – Contratos realizados entre 1876 e 1880

Ano	Contratado	Serviço
1876	Manoel José Rodrigues	Ensaibramento da Rua Halfeld entre a rua do Imperador e a ponte do Halfeld
1877	Bernardo da Silva Melo	Conserto da ponte do Halfeld
1878	Bernardo da Silva Melo	Construção de um canal na Rua da Imperatriz, em frente ao Hotel das Princesas, e desobstrução de um canal no Largo do Riachuelo
1879	José Luíz Rodrigues	Nivelamento e calçamento das ruas Espírito Santo e do Comércio
1879	José Moreira da Silva	Canalização das águas das ruas da Imperatriz, Comércio, Halfeld e Santa Rita
1879	Francisco Rodrigues Marinho	Construção de um canal da rua Direita
1879	José Luíz Rodrigues	Canalização das valetas das ruas Liberdade, Imperador e Santa Rita
1879	Francisco Domingos Marinho	Calçamento da rua Halfeld e construção de uma sarjeta de 400 metros na rua Direita
1880	Manoel Nunes da Costa e Silva	Consertos no prédio do Fórum
1880	Matos & C.	Construção de um bueiro na rua Santa Rita e aterro da mesma; calçamento da rua da Imperatriz; construção de um bueiro na rua da Liberdade.

Fonte: Oliveira (1953:103).

O dia 20 de março de 1878 foi comemorado com solenidades. O “Palácio da Justiça e Fórum” foi inaugurado com a presença do Imperador Dom Pedro II, que entregou a chave ao Presidente da Câmara. O prédio foi construído em um terreno, onde existia um Mercado que foi demolido para aquela construção, localizado logo acima do terreno onde se encontrava a cadeia. A bênção do prédio foi feita pelo Vigário Tiago (primeiro vigário) que também abençoou a Igreja de São Sebastião, construída no local onde a planta de Dodt havia reservado para um colégio (possivelmente uma filial do internato do Colégio Dom Pedro II do Rio de Janeiro).

O setor hoteleiro foi iniciado no ano de 1877, devido à grande população flutuante na região: viajantes comerciais, compradores de café e companhias teatrais são alguns exemplos. Alguns dos mais conhecidos foram o Hotel Europa (fechado em 1895), que ficava na Rua Halfeld, esquina com Getúlio Vargas e oferecia como atração uma roleta semiclandestina; o Hotel Juiz de Fora, na Avenida Rio Branco número 47; o Hotel do Príncipe, na Rua Halfeld perto da Estação com salão de festas e quatro mesas de bilhar. Nota-se, nesta época, a movimentação dos passageiros ferroviários se concentrando mais na atual Praça Dr. João Penido do que em Mariano Procópio. Nas proximidades no ano de 1877 (TAB. 1), a concepção urbana da cidade era composta por:

TABELA 1 – Concepção urbana de Juiz de Fora em 1877

CONFORMAÇÃO	DISCRIMINAÇÃO
9 ruas	Santa Rita, Rio Branco, Getúlio Vargas, Batista de Oliveira, Floriano Peixoto, Marechal Deodoro, Espírito Santo, Santo Antônio e São Mateus.
761 edificações	600 casas, 150 estabelecimentos comerciais, 6 escolas e 5 farmácias.
25 profissionais liberais	16 advogados, 6 médicos e 3 dentistas.
1 meio de transporte	20 carruagens de aluguel espalhadas pelas praças.

Fonte: Esteves (1915); Oliveira (1953).

Em 1880, o Largo Municipal (Parque Halfeld) sofreu sua primeira intervenção urbanística. Até então, a única providência tomada tinha sido a indicação feita por Dr. Marcelino de Assis Tostes para que fosse ajardinado pelo sistema inglês de relva e árvores, o que não foi efetivado. Em 1880 a Câmara encarregou o arquiteto Miguel Antônio Lallemond de fazer a planta para o paisagismo da praça e em 4 de março fechou o contrato para tal serviço. A execução foi finalizada até o fim do ano, mas os

vereadores que verificaram a obra encontraram inconformidades com o que havia sido contratado. O Ofício transcrito por Lessa (1985) (QUADRO 3) mostra as insatisfações encontradas. As observações a respeito das não execuções demonstram um problema existente até os dias atuais, quando o serviço contratado pelo Poder Público não é bem executado. A diferença daquela época para essa é que os empreiteiros atenderam prontamente às reivindicações. Atualmente, as conseqüências da falta de compromisso com o serviço contratado acarretam prejuízos à população que utiliza o espaço público que a ela é oferecido.

A impossibilidade das instalações de atividades populares, como circos e touradas, devido ao seu fechamento com grades, a má escolha da espécie e da localização das árvores, a extinção do ringue de patinação e outras mudanças dificultaram o lazer público no local. O abandono da área durou vinte e dois anos, quando Francisco Mariano Halfeld, que morava na Avenida, resolveu financiar a transformação do “pasto gradeado” em um verdadeiro parque, que hoje tem o seu nome. Esta modificação possibilitou que a área atendesse à sua proposta de espaço público, pois a população voltou a aproveitar do espaço como área de lazer, não mais tendo-o como um vazio isolado, sem utilização pública (OLIVEIRA, 1953).

QUADRO 3

Ofício dos vereadores sobre a execução do serviço contratado para intervenção no Largo Municipal
1º – O portão da entrada, em frente ao Palácio Municipal, não está conforme com a planta: faltam nele as duas estátuas que na planta encimam as duas pilastras.
2º – Os passeios em todo o jardim e notavelmente em tórno do quiosque, não estão encascalhados e nem coberto de areia o cascalho, como foi determinado pela Câmara, depois de feito o contrato, no dia da sessão em que a Câmara resolveu a estabelecer uma verba para êste encascalhamento e areiamento.
3º – A tiririca nasce em abundância no jardim, principalmente na secção do lado da rua Halfeld e Direita. No contrato está muito claramente escrito que os empreiteiros deviam tirá-la, escavando o solo até a profundidade de um e meio palmos, o que não fizeram.
4º – O arvoredó é o pior que se pode ter, quando pelo contrato deviam ser plantados saboeiros, magnólias, sapucaias e outras árvores de grupo, devendo ficar tudo, segundo a expressão do contrato, executado com gôsto e elegância, escolhendo-se plantas ornamentais, como ordena o arranjo de um jardim confortável, destinado ao recreio do público e, segundo as regras da arte, chamado “jardim inglês”.
5º – As plantas que existem não parecem ainda pegadas. Os vereadores entendem que sem esta condição não pode ser considerado pronto o jardim.
6º – A fonte não está como o desenho da planta: a cabeça do leão está substituída por uma carranca mal amassada, sem valor nenhum ou gôsto artístico; colocada na base da coluna, quando devia ser acima do meio desta, acrescentando que a água a está expelindo do lugar em que foi encaixada, jorrando das partes laterais desta careta. As fantasias que se notam na planta não são as que existem na fonte. Os pedreiros fantasiaram depressa e depressa executaram o que mais fácil e barato pôde ser feito.
7º – O quiosque está coberto com lâminas de zinco, que estão separando-se umas das outras, e na cúpula há uma abertura notável. No contrato, de certo, não se estipulou construir-se um quiosque com tais aperfeiçoamentos!
8º – Outros senões existirão para um profissional que fôr examinar as obras. Os indicados são mais do que suficientes para que os vereadores abaixo assinados sejam de parecer que a Câmara indefira o requerimento dos empreiteiros e não aceite a obra enquanto estas faltas não desaparecerem, cumprindo os empreiteiros o contrato, planta e orçamento.

Fonte: Lessa (1985:109-110).

O novo Mercado foi aberto 22 de outubro, ainda em 1880, do outro lado do Largo Municipal. O engenheiro Lallemond foi o responsável por sua planta. Suas lojas, todas de frente para o Largo, começaram a ser alugadas em 16 de março de 1881. Neste mesmo ano, em 2 de outubro, foi constituída a Companhia Ferrocarril Bondes de Juiz de Fora, que inaugurou os bondes que percorriam toda a avenida (um passo à frente de Ouro Preto, o que causou temor e aflição nos cidadãos de lá diante de tal desenvolvimento). Deste momento em diante, as linhas de bonde se espalharam pela cidade, facilitando o transporte dos pedestres. No entanto a instalação, com alto desnível com a rua, causou descontentamento nos motoristas e nos próprios pedestres, pois a visibilidade era dificultada e o acesso ao bonde poderia ser mais viável se no nível da rua. Em 1º de novembro de 1881 foi feito um contrato entre a Câmara e o engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti para fazer uma planta cadastral topográfica detalhada na área da cidade, compreendida entre a Ponte do Cemitério, a Estrada de Ferro D. Pedro II, o Morro da Gratidão e os limites da cidade, englobando todo o perímetro urbano. Em 1883 foi considerada como a atual²⁴ Planta da Cidade de Juiz de Fora.

A Companhia União e Indústria, já em decadência em 1883, cedeu suas oficinas para que a firma inglesa Steele, Morrith & Whytaker instalasse nelas uma grande fábrica de tecidos de algodão, que ficou conhecida como a "Fábrica dos Ingleses. Iniciou seus trabalhos no dia 25 de dezembro e mais tarde passou a ser chamada de "Industrial Mineira". Cem anos após sua inauguração, no mesmo local, passou a funcionar a Companhia Têxtil Ferreira Guimarães. Neste mesmo ano, 1883, Francisco Brandi divulgou a instalação de uma Casa Bancária com correspondentes na Europa e também, em parceria com Augusto Moretzsohn, requereu a abertura da Rua Barão de São João Nepomuceno. A Câmara, a princípio, negou a autorização. Os argumentos colocados em debate foram que a rua seria muito estreita e muito próxima à Rua Santa Rita; não beneficiaria a cidade, somente aos proprietários dos terrenos e à venda dos seus lotes. No entanto, na votação da Câmara, a abertura da rua foi autorizada (OLIVEIRA, 1953).

²⁴ Atual para o ano de 1883.

Essa época foi considerada de grande evolução para a cidade, pois os crescimentos urbanísticos, comerciais, as inovações mercadológicas, os investimentos na educação, o aumento da população com conhecimento e cultura proporcionavam não somente o desenvolvimento físico e tecnológico. A cidade passava, cada vez mais, a ser reconhecida, conseguindo desenvolvimento cultural e comercial e, principalmente, atingindo projeções internas e externas da sua produção e da sua população. A concordância sobre a evolução progressiva da cidade não era unânime. As críticas quanto à distância dos Correios, à falta de água potável e redes de esgoto, às ruas sem calçamento e cheias de buracos e à péssima iluminação pública preocupavam cidadãos e políticos.

Em 1884 a Câmara começou a estudar o projeto de abastecimento de água proposto pelo empreiteiro Thomaz Wood. Como não era graduado por Faculdade, a Câmara precisou contratar os serviços dos engenheiros Betim e Monlevade para o planejamento do abastecimento de água potável e esgotos de águas pluviais. O contrato exigia que fosse feita uma planta com as doze ruas existentes na cidade: Direita, São Mateus, Espírito Santo, Santa Rita, Halfeld, Imperador, Liberdade, São Sebastião, Antônio Dias, Conde D'Eu (Fonseca Hermes), Travessa de Sampaio e Santo Antônio. O custo da obra foi considerado muito alto e por isso somente o projeto de água potável foi executado. A Câmara determinou, também, que todos os proprietários de casas dentro do perímetro urbano fossem obrigados a desmanchar os degraus fronteiros e construir passeios interligados, feitos de lajes de pedra com largura de oito palmos na Avenida e seis nas demais ruas. As águas pluviais recolhidas pelos telhados passaram a ser encaminhadas por canos que, passando por baixo dos futuros passeios, descarregavam nas valetas.

Em março de 1886 a Câmara se entende com Maurício Arnade sobre o projeto de iluminação a gás que substituiria a iluminação precária dos lampiões. Mais tarde, em 11 de outubro de 1887, Bernardo Mascarenhas, que já havia se estabelecido na cidade com sua fábrica de tecidos, com a ajuda e influência de Batista de Oliveira, consegue comprar este contrato, modificando a cláusula de iluminação a gás para iluminação elétrica e estendendo o prazo para execução do projeto e obra. Segundo Lessa (1985:184):

Nesse ano,²⁵ abriu-se na cidade uma subscrição pública tendente a confeccionar um busto de Halfeld em bronze, para ser colocado pela Câmara, em local por ela escolhido. Halfeld havia falecido há doze anos. A população urbana já estava para lá de seis mil. Existiam “quatorze hotéis, linhas de bondes, indústria desenvolvida e excelentes edifícios públicos” — dizia um viajante — “só o que a estraga são as enchentes do Rio Paraibuna”.

A “rua bem transitada” que, sinuosamente, ligava o já chamado Largo Riachuelo à Estação de Mariano Procópio era conhecida como “Caminho de Mariano Procópio” e, segundo reclamavam, havia nele muito barro e mato espinhento.

No início de 1887, Jaguaribe na presidência da Câmara resolve enfrentar seriamente os velhos problemas da falta de passeios. Os serviços eram empreitados ou feitos por galés da cadeia local ou vindos de Ouro Preto e fiscalizados por alguns dos doze praças do destacamento local. Os passeios de lajeados (grandes e pesadas pedras polidas entre si) foram primeiramente vistos na Avenida.

A Câmara ordenou a demolição de todos os jardins particulares que avançavam o alinhamento da Avenida, começando, no mesmo dia, pelo da Escola Municipal. Marcelino Tostes protestou, sem resultado, que com estas demolições suas casas na Avenida iriam ficar a três metros de altura do piso, em risco de desabarem. São aquelas que vemos, no Alto dos Passos, lado ímpar, colocadas sobre grossos e altos paredões de pedra. O velho professor Anacleto continuava suas brigas com a Câmara, a respeito da transformação do seu “Beco do Sampaio” na bonita rua de hoje, tendo esta aprovado a seguinte Resolução: “Que fique como esquina das ruas Direita e Sampaio a casa em que reside o doutor Ernesto Braga” (LESSA, 1985:197).

O perímetro da cidade foi definido pela Câmara como sendo todo o território compreendido por um quilômetro, de cada lado de uma linha reta, central, que partindo da chácara da Boa Vista vai até a fábrica de cerveja de José Weiss, servindo de eixo a Rua Direita. É comunicado também que todas as casas se encontram numeradas. O serviço de água potável foi entregue à cidade no dia 19 de maio de 1887. A cidade de Ouro Preto, nessa época, reconheceu a cidade de Juiz de Fora como tendo se tornado o principal centro industrial da Província. Apesar das reivindicações dos cidadãos, os visitantes iam embora sempre satisfeitos e elogiando Juiz de Fora por seu desenvolvimento.

²⁵ O ano ao qual o autor aqui se refere é 1886.

Às vésperas da abolição da escravatura, Juiz de Fora foi indicada como a cidade mais apropriada a receber imigrantes. Sendo assim, em 26 de agosto o Governo Provincial sancionou a lei que fundaria uma hospedaria para o recebimento gratuito dos imigrantes durante dez dias. O melhor hotel da cidade, o Rio de Janeiro, instalou-se um pouco mais para baixo na Rua Halfeld em direção à Estação. Promovia as mais luxuosas festividades. Por motivo de saúde dos seus proprietários foi colocado a leilão. Em seu lugar foi criado o Gran Hotel de La Renaissance, com fachada renascentista e que é tombada pelo Patrimônio Público, na esquina da Halfeld. Mas não foi nesse local que foi feita a hospedaria dos imigrantes. O Hotel Gratidão foi a primeira hospedaria efetiva que recebeu os imigrantes (OLIVEIRA, 1953).

Em maio de 1888 foi entregue uma planta da cidade, encomendada pela Câmara ao agrimensor José Antônio Alves. As ruas São João, Santa Rita, Halfeld e as demais não faziam nivelamento perfeito com a Avenida o que, para ser corrigido, o nivelamento deveria ser feito entre a Avenida e a Rua Batista de Oliveira. Também declarou em seu documento que a arborização da Avenida, no Alto dos Passos, não existia ou era deficiente, assim como no Jardim Municipal, no Largo da Câmara, no Largo da Matriz e no Largo Riachuelo. Um ano depois, no dia 20 de agosto de 1889, foi experimentada, pela primeira vez e sem aviso prévio, a iluminação elétrica das ruas. Historiadores declararam que na primeira tentativa obteve-se uma luz enfraquecida alaranjada. Na segunda experimentação a luz surgiu mais clara e mais distinta. Já na terceira tentativa o sucesso foi total: as lâmpadas irradiaram luz brilhante, vivíssima que tornou as ruas deslumbrantemente iluminadas. O serviço de iluminação pública foi entregue à Câmara no dia 30 do mesmo mês (ESTEVES, 1915). No dia 5 de setembro de 1889, iniciou seu funcionamento na cidade a usina hidrelétrica²⁶, existente até os dias atuais e conservada como monumento histórico, à margem da estrada asfaltada que vai para Matias Barbosa. Este feito elevou, mais uma vez, a cidade como pioneira e promissora no seu desenvolvimento.

O dia 15 de novembro de 1889 foi especialmente marcado em Juiz de Fora. Um temporal de granizo destruiu clarabóias de vidro, emudeceu a telefonia, escureceu a

²⁶ A importância da construção desta usina para a cidade foi seu reconhecimento no âmbito mundial, pois foi a primeira usina hidrelétrica da América do Sul.

cidade quebrando suas lâmpadas, os trilhos foram cobertos impedindo as chegadas dos trens. Enfim, a cidade isolou-se do mundo, não tendo nenhuma comunicação ou recurso para resolver em poucas horas os desastres provocados pela tempestade. Somente às vinte uma horas, um cidadão chegou ao Café da Imprensa (popular ponto de reunião onde hoje existe o Edifício Clube Juiz de Fora) com um telegrama vindo do Rio de Janeiro dando a notícia da Proclamação da República. A informação fervilhou os cidadãos que, apesar do horário, comemoraram o feito nas ruas. No entanto, a concretização do fato só teve crédito diante de toda a população com a chegada dos jornais do Rio de Janeiro nos trens do dia seguinte. Azarias José de Andrade foi proclamado governador da cidade. No dia 18 de maio de 1890, a Intendência (substituta da Câmara) divulgou uma resolução onde as árvores das ruas deveriam ser alinhadas três metros e quarenta e quatro centímetros dos passeios e ter um espaçamento de cinco metros e trinta centímetros, e todas deveriam ser protegidas por gradil de ferro. Reforçou, também, a determinação de que fossem demolidos todos os jardins particulares que ainda estivessem além do alinhamento das ruas.

A população de Juiz de Fora já reclamava a falta do prolongamento da Avenida Rio Branco após o Largo Riachuelo. Tais terrenos, explicava a Intendência ser propriedade da Companhia Construtora Mineira (fundada em 31 de julho desse ano e cujos diretores eram Bernardo Mascarenhas, Roberto de Barros Paletta e João Ribeiro Mendes). A finalidade da Companhia era promover loteamentos, edificar prédios e construir estradas. Atuava muito aterrando nas redondezas da Estação Ferroviária para construir uma Avenida no local denominado “Bambus”. Começava a surgir a Avenida Francisco Bernardino. A Companhia tinha interesse no prolongamento da Avenida e por isso cedeu suas terras mediante indenizações, vislumbrava a construção de prédios. O QUADRO 4 e a FIG. 6 oferecem uma visão da situação da cidade no ano de 1892.

QUADRO 4

Situação da cidade de Juiz de Fora em 1892

A população era de 13.000 almas, possuíamos 922 prédios (não estando incluídos os da Fábrica e São Pedro); 4 Igrejas, 6 açougues, 4 clubes, 6 fábricas de cerveja, 16 hotéis, 9 farmácias, 17 alfaiates, 3 dentistas, 8 engenheiros, 15 médicos, 22 advogados, 2 tipografias (a do Farol e a Pereira), 200 casas comerciais e 74 telefones. Estes eram de propriedade da Fábrica de Tecidos dos Ingleses e a Estação Central estava instalada no Largo Riachuelo.

Fonte: Lessa(1985:267)

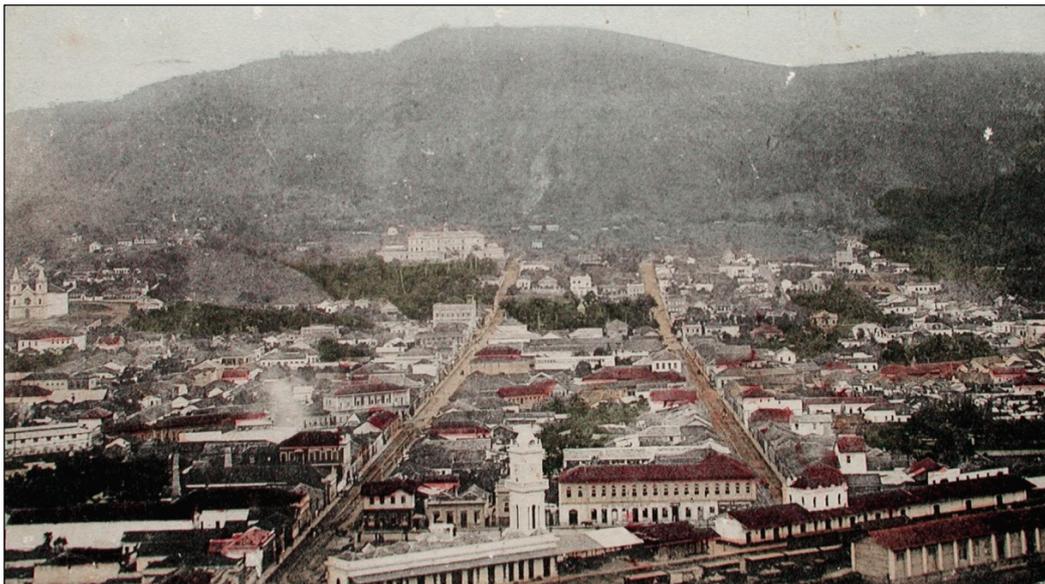


FIGURA 6 – Vista parcial de Juiz de Fora em 1900

Fonte: Acervo de Camilo Mayrink de Araújo.

Segundo Pires (1993:36), em 1905 foi realizado um censo industrial que detectou a importância da cidade frente às demais no país. Isso justifica ter sido alcunhada “Manchester Mineira”. Foi constatado que das 19 fábricas existentes no estado, 12 estavam na zona da Mata e 7 em de Juiz de Fora. Com isso, sua posição de principal centro industrial superava, inclusive, a capital do estado, Belo Horizonte. Em 1907, a cidade já abrigava 57 indústrias, sendo, em sua maioria, vinculadas à produção de bens de consumo leves. São exemplos: Bernardo Guimarães (tecidos de algodão),²⁷ Cia. Industrial Mineira (tecidos de algodão),²⁸ Alencar Tristão (produtos cerâmicos), Detlef Krambeck (curtume),²⁹ Pantaleone Arcuri & Spinelli (ladrilhos), F. J. Kasher & Irmão (máquinas), Jose Weiss (cerveja), Corrêa e Corrêa (calçados), Henrique Surerus e Irmão (ferraria e carruagens). É importante destacar que as indústrias da cidade não visavam somente o mercado interno, mas também a exportação, na qual obtinham grande parte de seus lucros.

²⁷ Bernardo Guimarães foi um industrial que realizou inúmeros empreendimentos que impulsionaram o mercado industrial de Juiz de Fora, tais como: a fábrica Bernardo Guimarães com tecnologia inovadora; iniciou a fundação do Banco de Crédito Real de Minas Gerais; construiu a primeira usina hidrelétrica do país; participou da sociedade promotora da imigração; foi presidente da Cia. Construtora Mineira e fundador da Academia de Comércio, entre outras realizações.

²⁸ O ramo da tecelagem foi o que teve maior expansão no mercado e que alavancou a cidade para a abertura de novas indústrias e produtos.

²⁹ Conhecido como Curtume do Krambeck.

A fábrica Bernardo Guimarães foi a que mais marcou a história da cidade. A escolha do local de sua construção levou em consideração a proximidade com a usina hidrelétrica e com a estação ferroviária. Também foi observada sua inserção na área urbana da cidade para facilitar o acesso aos trabalhadores. As construções de suas instalações iniciaram-se em 1887 e sua primeira fase foi inaugurada em 1888. Vale observar que a história da industrialização de Juiz de Fora pode ser dividida em cinco fases: (1) 1850-1930: nascimento e consolidação das primeiras fábricas; (2) 1930-1945: desaceleração; (3) 1945-1955: recuperação do setor; (4) 1955-1970: decadência; (5) 1970 em diante: esforço pela reindustrialização.³⁰

Até 1916 não havia sido cogitado por nenhuma administração municipal introduzir na cidade o calçamento com paralelepípedo, utilizando como justificativa a falta de recursos do município e a satisfação do povo com qualquer outra pavimentação. Este novo calçamento foi, primeiramente, feito na Rua Halfeld e em seguida na Avenida Rio Branco, transformada em “boulevard”. Outra inovação foi a abertura de novas vias dotadas de redes de água e esgoto, visando o melhoramento urbanístico da cidade. Uma delas foi a da Serra, então conhecida como Olegário Maciel. O período que compreende os anos de 1920 a 1925 pode ser considerado engrandecedor sob vários aspectos: foi inaugurado o Museu Mariano Procópio com a promessa do Dr. Alfredo Ferreira Lage de doá-lo por testamento ao município; o Jardim da Infância Mariano Procópio e a Ponte Arthur Bernardes; foi construída a Galeria Pio X; foram estabelecidas feiras livres; foi criada a Guarda Noturna; foi construída a Igreja Metodista; foi inaugurado o monumento ao Dr. João Nogueira Penido na Praça Dr. João Penido; entre outras realizações.

Até 25 de abril de 1923 as posturas municipais faziam exigências antiquadas ao crescimento da construção civil e ao cotidiano e necessidades dos cidadãos. Segundo Oliveira (1953:242),

[...] as casas que fossem construídas ou reconstruídas na cidade deveriam ter, “pelo menos, cinco metros de pé direito no pavimento inferior, contados 0,45 acima da rua, e quatro metros e vinte

³⁰ A Siderúrgica Mendes Junior e a Companhia Paraibuna de Metais foram os principais projetos para a reindustrialização da cidade. No entanto, por falta de planejamento, seu retorno econômico e de crescimento para Juiz de Fora não foi significativo. Em 1996 o poder local incentivou a instalação da indústria Mercedes Benz, mas o principal objetivo, que se assemelha às tentativas anteriores, trazer desenvolvimento econômico para a cidade, também não foi alcançado.

centímetros nos demais andares”. As portas e janelas de sacadas teriam 2,85 de altura e 1,30 de largura; as janelas de peitoril, 1,85 de altura e 1,10 de largura; as portas de cocheiras, 2,30 de largura e 3,20 de altura, excetuando-se destas dimensões “os palácios, palacetes e casas nobres”, desde que alteração fosse para mais!

Na década de 20 agravou-se o problema habitacional e foram construídas casas operárias já com o apoio do município. Henrique Surerus fez avenidas e 40 casas de tijolos, higiênicas e apropriadas para aluguel. Houve redefinição de áreas familiares. O centro foi redefinido e remodelado. Foi quando a já referida área de prostituição na Rua Fonseca Hermes, por questões morais e pela valorização daqueles terrenos contíguos ao centro, foi retirada do local. José Procópio Teixeira, por volta de 1927, doou terrenos para os bairros, para ruas, calçamentos, saneamento, iluminação na região do Alto dos Passos, Glória e Serra onde tinha casas para aluguel. E assim, com o passar do tempo, casebres e cortiços se transformaram em área social e salubre (OLIVEIRA, 1953).

Em 1928, foi fundada a Associação dos Moradores de São Mateus, zona sul da cidade, próximo aos Passos com o objetivo de garantir a valorização do patrimônio das famílias. Posteriormente, o Centro de Proprietários Urbanos também agilizou a elaboração de um código regulador de construções. Apresentado em 1936 e ampliado em 1938, regulamentou as construções e expansão urbana até 1986. No centro, os lotes eram maiores, mais valorizados pelos melhoramentos, e os lotes da periferia, menores e menos valorizados. Fazendas foram loteadas a preços populares com uma no Alto dos Passos próximo à fábrica São Vicente. A crise cafeeira acentuou tal atitude.

Na década de 1940, o capitão Botti fez ruas e vendeu casas com pequenas quantias de entrada e prestações mensais. Uma década depois, Dr. Euclides de Freitas construiu nas proximidades uma vila com casinhas para o mesmo fim na Cachoeira, hoje Bairro Santa Luzia. A valorização dos lotes era proporcional à organização da infra-estrutura. As edificações obviamente valorizavam os terrenos.

No período das administrações de Pedro Marques (1931-1933) e Menelick de Carvalho (1933-1936) a maior obra administrativa municipal foi o novo

abastecimento de água. No entanto, outras também foram consideradas importantes, como: ajardinamento do Largo da Alfândega, anteriormente o córrego da Intendência descoberto; construção da Praça João Pessoa, da Ponte Pedro Marques, de novo edifício no Parque Halfeld para a Biblioteca Municipal; alargamento da Rua Santa Rita; abertura de várias ruas; saneamento e calçamento de inúmeros logradouros; elaboração do Código Tributário e do Código de Obras; construção do edifício dos Correios e Telégrafos e do Pronto Socorro.

Segundo Oliveira (1953:282-283), foi também Menelick de Carvalho quem resolveu modificar o escudo da cidade em 1934, para que o novo símbolo evocasse com maior ênfase características históricas. Segundo o autor,

Desse trabalho foi encarregado o Dr. Afonso de Escragnole Taunay, que assim o descreve: “Escudo redondo, português, partido, encimado pela coroa mural privativa das Municipalidades. No primeiro, em campo de blau, uma torre prata encimada pela estátua de Christo Redentor e ladeada de dez estrêlas à dextra e à senestra. No segundo: em campo de goles, um elmo de prata, uma flôr de lis, de ouro, uma roda dentada, de engrenagem, de ferro, ao natural, a que se sobrepõem duas mãos dadas, de carnação. Em chefe: em campo de prata, três escudetes isolados. No primeiro e em campo de goles, a balança e o gládio, de prata, símbolos da Justiça. No segundo, em campo de blau, a imagem popular de Santo Antônio. No terceiro, em campo de goles, uma coroa de príncipe, de ouro. Em contrachefe: um aguado de preto, ondado de prata. No listel, enramado de galhos de café, frutados, inscreve-se, em campo de blau e letras de prata a divisa: “Patria et civitas”. Como tenentes, à dextra, um magistrado, revestido de toga e munido da insígnia de sua judicatura, a vara branca; à senestra, um fazendeiro de botas, vestido à moda de 1840”.

Em 1940 ocorreu a maior enchente do Rio Paraibuna. Os prejuízos foram tanto de cunho particular como no comércio e indústria localizados na parte baixa da urbe. Houve desabamento total ou parcial de cerca de 150 casas, e de cunho público, como quedas de pontes e pontilhos na zona rural, estradas danificadas e redes de esgoto prejudicadas. No entanto, as medidas para salvamento foram eficazes evitando óbitos, mas ainda assim, houve um número superior a 2.000 de desabrigados, se instalando em prédios públicos ou em colégios ou associações beneficentes. O serviço de auxílio de limpeza da cidade veio do Distrito Federal e de Belo Horizonte, depois que as águas baixaram. A cooperação do Departamento Estadual de Saúde Pública, do Ministério da Educação, do Serviço Nacional de Febre Amarela e da guarnição local do Exército e da Polícia também foram

fundamentais. Apesar dos prejuízos causados pela enchente, a cidade recebeu o maior benefício já prestado pela União à retificação do rio Paraibuna. A obra foi iniciada em 1942 com a correção do curso d'água e a mudança de seu leito em vários pontos, possibilitando o aparecimento de avenidas (ESTEVES, 1915).

A partir de 1950, a influência regional exercida por Juiz de Fora começou a ser modificada. A abertura da rodovia Rio-Bahia (BR-116), a criação de uma rede de estradas estaduais, a construção da rodovia Rio-Belo Horizonte (BR-040), a ligação direta com São Paulo pelo Vale do Paraibuna alteraram o tipo de relação entre a cidade e a Zona da Mata. Com o crescimento de Belo Horizonte, Juiz de Fora se tornou uma cidade no meio do caminho. Seu desenvolvimento passou para os serviços terciários: saúde e educação se ampliaram, o comércio varejista passou a ter importância regional na distribuição de bens e mercadorias e o avanço das melhorias transformou a cidade em um centro de fabricação de artigos de vestuário. Esse novo contexto propiciou à cidade se tornar no centro polarizador que é até hoje do Sudeste Mineiro. O perfil econômico que ainda prevalece na cidade é o desses novos empresários de origem modesta, de pequena burguesia urbana, pequenos comerciantes, operários e profissionais liberais (OLIVEIRA, 1953).

2.1 A industrialização e sua influência no desenvolvimento da cidade (1850-1920)

A cultura cafeeira desenvolveu-se na região da cidade de Juiz de Fora devido à construção do Caminho Novo que estava interligaria o Rio de Janeiro e a Província de Minas Gerais. As terras em torno dessa estrada foram influenciadas por esta cultura já bem sucedida no Rio de Janeiro e que visava a exportação e o comércio interno do país. O desenvolvimento da cidade de Juiz de Fora e de toda Zona da Mata teve início com o cultivo do café, pois houve grande migração dos centros de exploração de ouro para estas regiões, uma vez que esta fonte de renda já não tinha mais tantos recursos para serem explorados (1830). A facilidade de mão-de-obra impulsionou o mercado cafeeiro. Os recursos gerados pela produção do café e concentrados nas mãos dos fazendeiros são repassados para outros setores da economia através da geração de uma série de atividades e serviços urbanos (transporte, armazenamento, comunicações). E com isso, o mercado consumidor regional amplia-se e diversifica-se (ESTEVES, 1915).

Segundo o Departamento Nacional do Café, o surgimento e o desenvolvimento dos núcleos urbanos mais importantes estão relacionados com o desenvolvimento da cafeicultura. O incremento da produção cafeeira financiou o desenvolvimento dos sistemas rodoviário e ferroviário, sendo assim construídas a Rodovia União Indústria, a Estrada de Ferro D. Pedro II e a Estrada de Ferro Leopoldina. Estas novas vias de comunicação trouxeram grande progresso à região e muito influenciaram na abertura de novos caminhos para a evolução econômica de Juiz de Fora. A Rodovia União Indústria, finalizada em 1861, foi a principal responsável pelo crescimento financeiro da cidade, pois era a via de comunicação principal para o comércio entre o Rio de Janeiro e a Província. A região passou a ser passagem obrigatória para esta via econômica. Com isto, intensificaram-se os processos de divisão social do trabalho e de troca de mercadorias, tendo como resultado a diversificação da economia e a inauguração de uma nova fase de crescimento urbano acelerado.

Juiz de Fora também se transformou em cidade polarizadora de transporte na região. Toda mercadoria que necessitava ser transportada ao Rio de Janeiro se concentrava nele para então ser transferida. Por esse motivo, a cidade tornou-se centro de grandes negócios, de intensa circulação de mercadorias e de grande concentração e acumulação de capital. Passou a ter seu contingente populacional diversificado, abrigando mão-de-obra especializada, imigrantes, comerciantes e indústrias. Em 1870, já estavam instalados 190 estabelecimentos industriais e comerciais (GIROLETTI, 1988). A diversificação na economia também foi grande e casas de negócios, oficinas, mascates e fazendas complementavam o quadro desta época. O crescimento foi de 63% até 1877, quando chega a atingir 310 estabelecimentos. Já em 1904, eram 692. O retorno para a cidade foi grande, seu processo de urbanização se refletiu no aumento da população e na arrecadação municipal proporcionando melhoramentos urbanos e ampliação de mercado interno. Em 1861, Juiz de Fora já se colocava com a terceira melhor arrecadação da Província. O aumento da população refletiu no crescimento físico da cidade e com isso mais um mercado surgiu, o da construção, ainda muito presente até os dias atuais (LESSA, 1985).

Toda a cidade foi reestruturada para dinamizar as novas atividades econômicas. Foram criados estabelecimentos de ensino, infra-estrutura de transporte urbano, de energia e de comunicação. Toda essa estrutura já estava concretizada e em funcionamento em 1890. Em 1881 foi inaugurado o serviço de transporte urbano de passageiros e de cargas. A primeira exposição industrial foi feita em 1886. Seu primeiro banco foi criado em 1887.

A Companhia União Indústria construiu a Rodovia União Indústria e foi a grande responsável pelo assentamento das pessoas na região. Suas contratações não eram temporárias, os imigrantes eram procurados como mão-de-obra especializada e tinham garantias em seus contratos quanto a pagamento, tempo de serviço (geralmente dois anos) e moradia. Isso incentivou a vinda de famílias para a região e não de pessoas que trabalhavam em serviços temporários e viviam se transferindo de uma região a outra. Os colonos e artífices empregados também tinham cláusulas semelhantes em seus contratos, o que dava continuidade ao assentamento na região. Além disso, a Companhia incentivava ocupações para aqueles não aptos no trabalho da construção da estrada. Isso incentivou e proliferou o artesanato, outros tipos de agricultura e o comércio interno. Grande parte da mão-de-obra utilizada pela Companhia era escrava, alugada de fazendeiros da região. No entanto, estes não foram quem determinaram a ocupação da cidade, e sim os anteriormente citados, que eram considerados como mão-de-obra qualificada. A introdução dos imigrantes foi responsável pela formação do mercado de trabalho especializado, que posteriormente engrossado pela vinda de novos imigrantes e de outros trabalhadores não qualificados, possibilitou o desenvolvimento industrial de Juiz de Fora.

À medida que os contratos eram vencidos, os imigrantes se estabeleciam na cidade procurando adequar-se às atividades existentes. Alguns se uniam e criavam pequenas fábricas, outros continuavam em suas residências com o mercado agricultor. Um exemplo foi o imigrante Bernardo Mascarenhas, que construiu a primeira fábrica de tecidos conhecida pelo mesmo nome. Com a decadência do mercado agricultor, o industrial cresceu fortemente.

Pode-se distinguir dois períodos no desenvolvimento da industrialização na cidade até 1930. No primeiro, predominam as pequenas fábricas, pequenas oficinas, com baixa produção e produtividade, utilizando tecnologia elementar, com baixo índice de capital investido, absorvendo pequena quantidade de mão-de-obra. Seu mercado consumidor era formado pela população da cidade e do interior. Este período estende-se até o fim da década de 1980. No segundo período, a partir do início do século XX, são criadas as médias e grandes indústrias locais, com produção em série, empregos com maior contingente de operários e tecnologia mais sofisticada. Esta evolução foi possível devido às mudanças citadas que aconteceram anteriormente.

O mercado consumidor da cidade ampliou-se devido à segunda fase da industrialização e à novidade da energia elétrica nas indústrias. Além da própria cidade e da Zona da Mata mineira, que já eram mercados consumidores desde a construção da Rodovia União Indústria, passa a ser formado também por outras regiões do estado e por outros estados, dentre os quais, Rio de Janeiro e São Paulo. Um dos fatores que levaram à grande ampliação do mercado foi a capacidade de produção de produtos diversificados do setor industrial da cidade: cerveja, tecido produtos alimentícios. A partir de 1920 o mercado consumidor amplia-se ainda mais fazendo da cidade grande ícone nacional no setor de exportação de produtos industriais. Assim, fica claro que o crescimento industrial de Juiz de Fora está diretamente ligado à ampliação do seu mercado consumidor, tornando o primeiro dependente do segundo e vice-versa, gerando um ciclo vicioso.

2.2 Aspectos culturais com influência no desenvolvimento da cidade

Em Juiz de Fora, tão logo começou a se formar uma sociedade, começaram a surgir as primeiras capelas. A primeira capela da qual existiram registros, foi a construída por Antônio Vidal, na Fazenda do Juiz de Fora e inaugurada em 13 de junho de 1744. Segundo Oliveira (1953), sua localização seria onde hoje se encontra o Grupo Escolar Duarte de Abreu. A segunda capela, construída por Antônio Dias Tostes (pai), entre Retiro e Caeté teve sua autorização efetivada em 13 de novembro de 1821. Nesta época, também foi autorizada a construção de um cemitério ao lado da capela em questão. A capela localizada na planta feita pelo engenheiro Halfeld em 1844 foi finalizada em 1847 (FIG. 7). Dedicada a Santo Antônio, padroeiro da

cidade, teve pouco tempo de utilização. Com grande legado a atender, inicia-se a construção de uma nova capela, no lugar da existente, maior, para atender a todos os fiéis. A nova capela, a quarta da cidade, deveria funcionar como filial da matriz de Simão Pereira. Acredita-se que esta capela seja a que tenha dado origem à atual Igreja Catedral, a maior igreja da cidade.

José Venâncio Justiniano Costas, professor de música instrumental e vocal, criou a “Companhia de Música” em 14 de maio de 1846. Desde então as atividades artísticas musicais foram iniciadas, possibilitando a revelação de artistas como Francisco Vale, Guilherme Fontainha, João Veloso, Duque Bicalho, e outros. A cultura musical na cidade permanece até os dias atuais, com destaque para os corais que se apresentam em eventos municipais e representam o município em eventos na região (OLIVEIRA, 1953).

O Colégio Roussin, transferido de Mariana para Juiz de Fora, foi o primeiro colégio a ser estabelecido na região (1860). Sua localização era na Avenida Rio Branco, quase em frente ao Hospital Santa Casa. Em 1869, com a presença do imperador e da imperatriz, Mariano Procópio inaugurou a Grande Escola Agrícola, mas esta não chegou a formar nem a primeira turma. No local onde hoje se encontram as instalações do 10º Batalhão de Infantaria do Exército, a Escola foi vendida ao capitalista João José Vieira que a partir de 1884 começou a alugá-las a diversos colégios. Primeiramente ao São Salvador e posteriormente ao Granbery (OLIVEIRA, 1953).

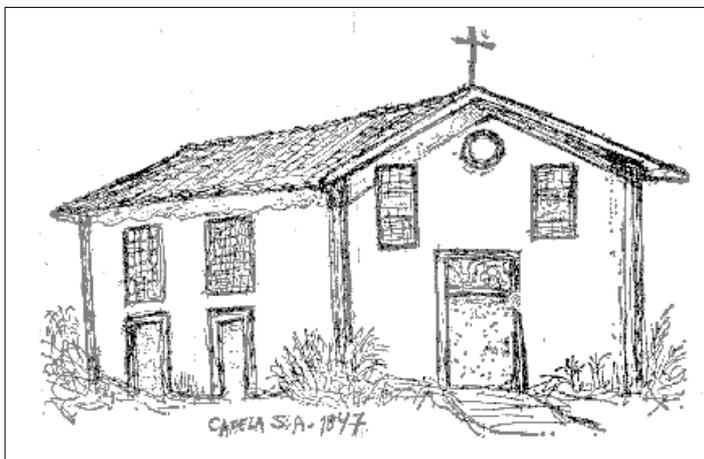


FIGURA 7 – Capela de Santo Antônio em 1847
Fonte: Lessa (1985:54).

Na tentativa de conseguir a transferência do Colégio D. Pedro II do Rio de Janeiro para Juiz de Fora, funcionando como internato, foi oferecido ao governo imperial o terreno onde hoje se encontra a Igreja São Sebastião, mas que na planta de Dodt previa uma escola. Esta transferência não foi efetuada e Halfeld, em 1872, não se manifestou contra a construção de uma igreja no local.³¹ (OLIVEIRA, 1953).

O primeiro jornal da cidade foi “O Constituinte” mas não se tem muitos registros deste. O segundo, “O Imparcial”, era um semanário abolicionista. Em 22 de julho de 1870 foi feita sua primeira edição comunicando que seu editor, o advogado Francisco de Assis Mendes Ribeiro, se responsabilizaria pela entrega deste novo jornal aos assinantes de “O Constituinte”. “O Imparcial” foi extinto antes do fim do ano. Em 1871, Thomaz Cameron começou a imprimir em Juiz de Fora o semanário “O Pharol”, que era editado em Paraíba do Sul desde 1866. Seis anos depois, o jornalista George Dupin assume sua direção. O Pharol foi o terceiro jornal cronologicamente, mas o melhor e mais duradouro na época. Posterior a este, seguiram-se outros jornais de prestígio: Correio de Minas, Jornal do Comércio, Diário de Minas, O Dia, entre outros. Hoje, dos mais antigos, ainda em circulação, podemos ter acesso ao Diário Mercantil e ao O Lince (BASTOS, 2004).

Em 20 de março de 1878 foi inaugurada a Escola Pública Municipal, no prédio assobradado que existiu na Rua Marechal, esquina com a Avenida Rio Branco, financiada pelo Barão de Cataguazes. No início da década de 1890 foram inauguradas duas escolas particulares: o Granbery (1890) e a Academia de Comércio (1894). Quando estas duas escolas implantaram seus cursos superiores, foi aberta a possibilidade da criação da Universidade Federal de Juiz de Fora, inaugurada em 1960. A Escola Normal foi fundada em 1894 e funcionava no prédio onde antes era o mercado da cidade. Posteriormente foi transferida para o palacete Santa Mafalda.³² O Grupo Escolar Delfim Moreira, sob a direção de José Rangel, foi

³¹ A opinião de Halfeld, para a construção neste terreno, torna-se importante pelo fato de ter sido doada esta área para a construção de uma escola.

³² Local onde atualmente funciona a Escola Estadual Delfim Moreira. Este palacete foi construído para receber o Imperador D. Pedro II em 1861 quando foi a Juiz de Fora presenciar a inauguração da Cia. União Indústria. No entanto o Imperador recusou o presente. O Comendador Manoel do Valle Amado, responsável por sua construção, insatisfeito com a recusa, fechou a casa ordenando que nunca fosse habitada. Desejo esse que só foi rompido quando o imóvel foi doado à Santa Casa em

inaugurado em 4 de fevereiro de 1907, com 470 alunos. Seu funcionamento era diurno. O segundo Grupo Escolar, no período noturno, foi inaugurado em 23 de março do mesmo ano com 396 alunos matriculados no dia de sua instalação. Ambos ficaram conhecidos como Grupos Centrais (LESSA, 1985).

Juiz de Fora foi uma das primeiras cidades a receber verbas educacionais do Estado. A justificativa era a sua dinâmica vida cultural e a influência que exercia sobre a região. Com essa política estatal, a escola, na cidade, tornou-se um espaço reconhecido pela população como instrumento de mudanças, criadora de hábitos, voltada para instrução, formação e profissionalização, mediadora entre sujeitos sociais e sociedade. A escola, não mais, é tida apenas como espaço de racionalização do conhecimento (OLIVEIRA, 1953).

A Academia Mineira de Letras foi fundada em 25 de dezembro de 1909 mas só foi instalada em 13 de maio de 1910, permanecendo na cidade até 1915.³³ Machado Sobrinho foi o principal responsável por sua fundação e instalação, tomando todas as atitudes necessárias para a concretização da Instituição. Sua intenção era que a Academia fosse destinada exclusivamente à esfera intelectual, sem fins lucrativos, visando a cultura artística e literária. Por isso enfrentou problemas financeiros, mas conseguiu superar com auxílio da Câmara Municipal. Devido ao prestígio que a cidade conquistou por ser a mais culta e civilizada de Minas, Artur Azevedo a intitulou “Atenas Mineira”. Outro motivo por ter sido comparada à cidade grega mais rica culturalmente, foi o número de escritores que nela nasceram e a projetaram no âmbito nacional, tais como: Paulo Japyassu Coelho, Geralda Ferreira Armond, Cléa Gervason Halfeld, João Ribeiro de Oliveira, Wilson de Lima Bastos, Carlos da Rocha, Belmiro Braga, Albino Esteves, Pedro Nava, Dormevelly Nóbrega, Murilo Mendes, entre outros.

Como visto, o desenvolvimento cultural da cidade foi um fator propulsor para Juiz de Fora. Os acontecimentos citados influenciaram o seu crescimento da cidade, trazendo investimentos do Governo e incentivando os cidadãos a investirem no

1904. Então, em 1907, o prédio foi ocupado pelo primeiro Grupo Escolar de Minas Gerais (LESSA, 1985)

³³ A Academia Mineira de Letras tem sua sede, atualmente, em Belo Horizonte.

espaço da cidade urbano para uma melhor qualidade de vida. Conseqüentemente, os espaços de uso coletivo foram mais valorizados para este fim, pois passaram a ser mais utilizados para apresentações de atividades culturais desenvolvidas na cidade pelos cidadãos.

3. JUIZ DE FORA HOJE: UMA VISÃO MINUCIOSA

O presente trabalho pretende analisar as praças como espaço público na cidade de Juiz de Fora. Para isso, torna-se necessário compreender a cidade atualmente, seus espaços de uso coletivo e como é a relação da legislação urbana com a cidade. Concebida para ser um centro de ligação com as cidades mineradoras, assumiu, hoje, uma localização estratégica entre as principais capitais do país: Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo (TAB. 2). Suas transformações políticas, culturais, sociais e econômicas criam desafios a serem vencidos pelos poderes municipais visando seu contínuo crescimento na trajetória de expansão territorial e valorização perante as demais cidades da região.

TABELA 2 – Distância, em quilômetros, entre Juiz de Fora e as principais capitais do país

CIDADE	Juiz de Fora	Belo Horizonte	Rio de Janeiro	São Paulo
DISTÂNCIA (km)	–	272	184	499

Fonte: Wikitravel (2008).

Segundo Lino (2008:240), a cidade deve ser pensada como “complexo aberto, poroso, interagente, que se relaciona tanto com seu entorno imediato quanto com áreas mais distantes, com áreas complementares e concorrentes”. Em Juiz de Fora, deve-se pensar nessas relações principalmente percebendo-a como pólo de diversas outras da região. A cidade abriga o grande número de estudantes, trabalhadores e de produtos vindos das localidades vizinhas. Assim como também é considerada central para atendimento médico-hospitalar, advento cultural e centro comercial.

Ainda segundo Lino (2008), a cidade é constituída por centralidades que a organizam. No caso deste estudo, a centralidade de Juiz de Fora que tem maior importância é a constituída pelo bairro Centro. Além de ter seu traçado original desde sua fundação, o bairro abriga multiplicidade funcional tornando-se independente do restante da cidade. O centro comercial, as atividades político-administrativas, algumas instituições educacionais e espaços públicos para manifestações e lazer são encontrados de forma regionalizada e organizada nesta

centralidade. Dentro dessa ideologia, pode-se observar várias centralidades inseridas nesta centralidade denominada bairro Centro.

A malha urbana do município se desenvolveu originalmente de forma linear, mas com seu desenvolvimento foi alargando-se, penetrando na topografia natural que restringia o crescimento. A característica principal do crescimento da malha urbana da cidade é o desenvolvimento em torno de vias de transporte. Inicialmente com a estrada de ferro e posteriormente com a Estrada União Indústria, as BR-040 e BR-257, a MG-353, a Av. Juscelino Kubitschek, a Av. Rio Branco e a Av. Independência. Este crescimento centrípeto em torno dessas vias pode ser observado na FIG. 8.

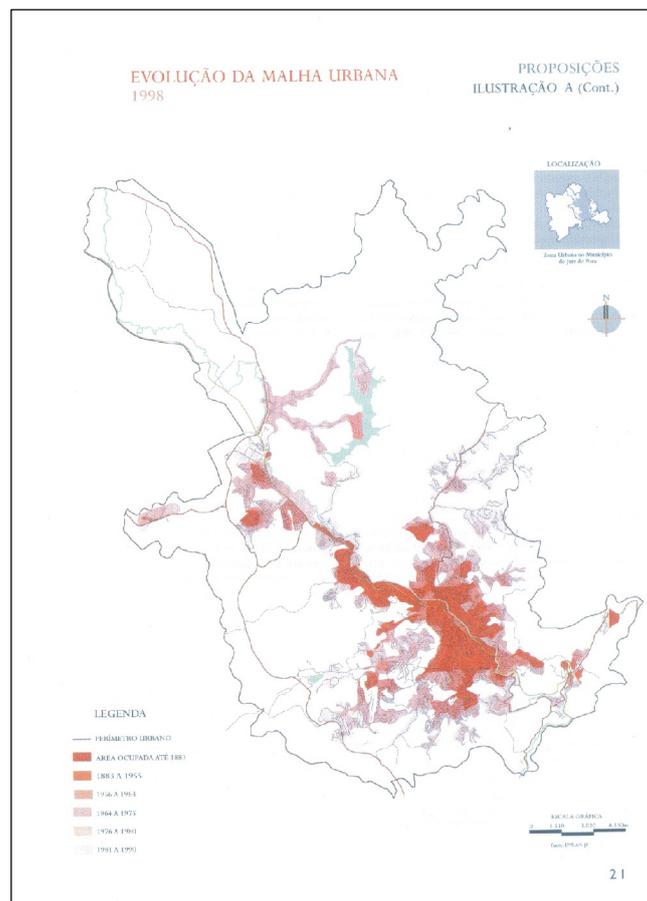


FIGURA 8 – Evolução da malha urbana – 1998
 Fonte: Prefeitura... (2004:21).

Uma das características mais marcantes do recente processo de urbanização brasileiro é a mudança das tradicionais tendências de concentração — tanto da população quanto dos agentes econômicos — nas, igualmente tradicionais, metrópoles do país. O que se tem observado, principalmente pelas informações

obtidas pelos últimos recenseamentos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é que as grandes capitais do país crescem hoje num ritmo bem mais lento, apresentando taxas anuais de crescimento demográfico muito abaixo do que historicamente vinha sendo observado (PREFEITURA..., 2004). Principalmente, mas não unicamente, no Sul e Sudeste do Brasil, são as cidades médias, pólos regionais, que vêm apresentando os maiores índices de crescimento e conseqüentemente, maior concentração econômica e demográfica. As pequenas cidades são áreas de influência mais direta e imediata das microrregiões às quais pertencem. Por esse motivo suprimem o crescimento das “cidades-pólo” regionais. O exemplo de Juiz de Fora e de sua microrregião mostra um retrato bastante fiel dessa nova realidade que envolve a concentração econômica e demográfica, as novas formas da modalidade urbano-industrial e a nova expressão do processo migratório. Estudos demográficos desse tipo, que têm como objetivo principal, suprimir, conhecer as características e tendências da dinâmica demográfica local, podem se constituir em importantes instrumentos para o planejamento e para execução de ações que buscam dar a essa mesma população uma melhor qualidade de vida (Prefeitura..., 2004). O processo de urbanização foi intenso (TAB. 3), assim como no restante do país:

TABELA 3 – Evolução no processo de urbanização de Juiz de Fora

ANO	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL
1872	38.336	–	–
1900	91.119	–	–
1920	118.166	51.392	66.774
1940	104.172	73.537	30.635
1960	182.481	128.364	57.502
1970	238.502	220.286	19.670
1980	307.816	299.728	8.088
1991	385.996	380.249	5.747
1996	424.479	419.226	5.253
2007	513.348	508.214	5.134

Fonte: Aguiar (2000:36); IBGE (2008). Atualizado por Aline Gouvêa Leite.

Nota-se que além do crescimento populacional o aumento da densidade demográfica na área urbana também foi crescente. Em 1920 a população urbana representava 43,49% da total. Em 1970 já tinha passado para 92,36% e, em 2007, 99% da população total era urbana.

Atualmente a cidade está retomando seu crescimento econômico, reerguendo sua vocação de liderança regional e relevância nacional. A maior evidência de retomada

do seu crescimento foi a inauguração do Independência Shopping, um amplo e diversificado centro de consumo e lazer, num raio mínimo de 180 km. Este empreendimento também colaborará para diminuir o fluxo de pessoas na área central da cidade, pois, pesquisas de mercado, comprovaram a atração das classes A, B e C para este novo local de consumo. Desse modo, solucionar os congestionamentos de veículos e pedestres no centro torna-se um fato possível e ao alcance dos responsáveis locais — arquitetos e urbanistas e poder público. As barreiras físicas existentes também contribuíram para a atual morfologia da cidade. As áreas florestais, lagos (represas), áreas militares e as áreas de grandes equipamentos sociais delimitam o crescimento urbano e inibem a malha urbana em determinadas regiões.

O espaço das cidades tem sofrido diferentes tentativas para sua compreensão e ordenamento. Os distintos enfoques sobre problemas determinados têm provocado discussões adversas indicando propostas estratégicas para solucionar as problemáticas das cidades atuais. O objetivo ao se ordenar o espaço público urbano é definir, classificar e criar regras para disciplinar os mobiliários urbanos presentes nos espaços de uso coletivo das cidades (ABRAHÃO, 2008).

O espaço público urbano, quando concebido por um projeto fundamentado, está normalmente vinculado a Instrumentos de Gestão Territorial, como por exemplo, o Plano Diretor Municipal. Nele, o plano de urbanização tem a responsabilidade de conceber o espaço de uso coletivo favorecendo o desenho urbano da cidade. Além disso, na sua elaboração, aspectos como a articulação entre volumes de edifícios e espaços livres. Sendo assim, a escolha do local para implantação de um espaço público urbano torna-se elemento necessário a análises para que não sejam desconsideradas as características territoriais e sociais da região que receberá o espaço. Os responsáveis pelos projetos destas áreas são de extrema importância para articular as necessidades do espaço como, por exemplo, a acessibilidade a todos os cidadãos. Os espaços públicos urbanos devem proporcionar a apropriação física, visual e simbólica, assim como garantir além da liberdade de acesso, a liberdade de ação, o direito de fruição e o direito de propriedade, de modo a não provocar a exclusão das pessoas (ABRAHÃO, 2008).

Em 2007 foi iniciada a revisão do Plano Diretor conforme foi determinado pelo Estatuto das Cidades (dado obtido com funcionário da prefeitura). Na revisão da legislação urbanística da cidade, a discussão mais polêmica é em torno da Lei de Uso e Ocupação do Solo e as alterações de seus coeficientes construtivos, que aumenta o adensamento na área central contrariando a descentralização. De acordo com o Plano Diretor de desenvolvimento urbano de Juiz de Fora editado em 2004,

O Perímetro Urbano do Distrito-Sede foi delimitado através da Lei 6910/86. Este perímetro é considerado grande em relação à área efetivamente urbanizada. Apesar disto, optou-se pela manutenção deste limite por considerar que, apesar do baixo índice de urbanização em grande parte de sua área, a sua ocupação poderá ser melhor controlada estando dentro do âmbito deste Plano. [...]. As UTS (Unidades Territoriais) que dividiam a área urbana do Distrito-Sede ficam abolidas, assim como as RUS (Regiões Urbanas), dando lugar às Regiões de Planejamento (RPs) e às Unidades de Planejamento (UPs), que passam a compor os diferentes níveis de ordenação territorial, abrangendo toda a área do perímetro urbano (PREFEITURA..., 2004:27).

O plano diretor é responsável por regular as ações urbanas, tanto da administração municipal, como dos agentes privados. É também, um conjunto de compromissos dos responsáveis pela gestão municipal, que permite à população cobrar o cumprimento das diretrizes e exigências nele contidas. De acordo com a Constituição Federal de 1988, os municípios devem promover ordenamento territorial adequado mediante planejamento e controle do uso e ocupação do solo urbano (GUIMARÃES, 2004).

Nas diretrizes do Plano Diretor pretende-se determinar a melhor política urbana de acordo com as necessidades gerais e públicas do município.

Os objetivos gerais da política urbana executada pelo poder público são: ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade; garantir o bem estar dos habitantes; promover o cumprimento da função social da propriedade urbana; provisão de equipamentos, bens e serviços públicos, de espaços e instituições (GUIMARÃES, 2004:191).

Na elaboração de um plano diretor, há a fase de pesquisa e análise com o objetivo de levantar os dados necessários à produção dos estudos relacionados às propostas do plano. Nesta coleta de informações os principais itens são:

Natureza e definição dos dados necessários; condicionantes geofísicos e recursos naturais; fatores culturais; estrutura econômica; setores produtivos; habitação e áreas residenciais; transportes e serviços públicos; configuração espacial e desenvolvimento; institucionalização e poderes públicos (GUIMARÃES, 2004:192).

Esse levantamento de dados minucioso é muito importante pois através dele é possível determinar dados quantitativos que indicam as necessidades da cidade e sua população. Identificar os recursos naturais facilita na sua preservação e recuperação de fauna e flora que tenham sido prejudicadas. Aspectos econômicos, culturais e análise dos setores produtivos, de habitação e infra-estrutura conformam o quadro social, político e econômico do município identificando os setores onde devem ser concentrados os planos de melhoramentos. O desenvolvimento do espaço e a influência dos poderes públicos norteiam os programas de planejamento para a cidade. Todos esses dados, reunidos, ordenam a realização de análises para melhores resultados. Atualmente, como o Plano Diretor encontra-se em fase de revisão, esse levantamento de dados está sendo refeito e por isso os dados utilizados neste trabalho foram os publicados na última edição do Plano Diretor, em 2004.

Outra fase importante para a elaboração do plano diretor é a realização de diagnósticos quando é caracterizada a situação atual da área de estudo e as tendências atuais de ocupação da região são identificadas. A legislação urbanística de um município é um conjunto de normas que visa à estruturação e organização do espaço físico e das condições ambientais que variam de complexidade conforme o porte da cidade.

As RPs³⁴ (FIG. 9) surgiram de uma necessidade de análise mais profunda sobre a evolução da estrutura urbana da cidade, que não considerasse somente características históricas como determinantes da ocupação do espaço juiz-forano, mas também os agentes atuais e futuros. Devido a diferenças de conformações topográficas e configurações quanto ao tipo e densidade de ocupação, características da infra-estrutura, dos lotes e arquitetônicas das construções, cada

³⁴ RP – Região de Planejamento.

Região de Planejamento foi subdividida em um número variável de Unidades de Planejamento (UP) (FIG. 10).

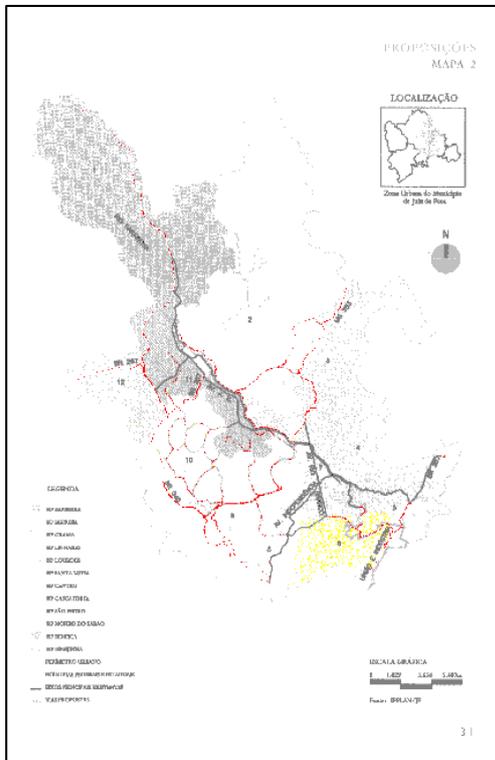


FIGURA 9 – Regiões de planejamento
Fonte: Prefeitura... (2004:31).

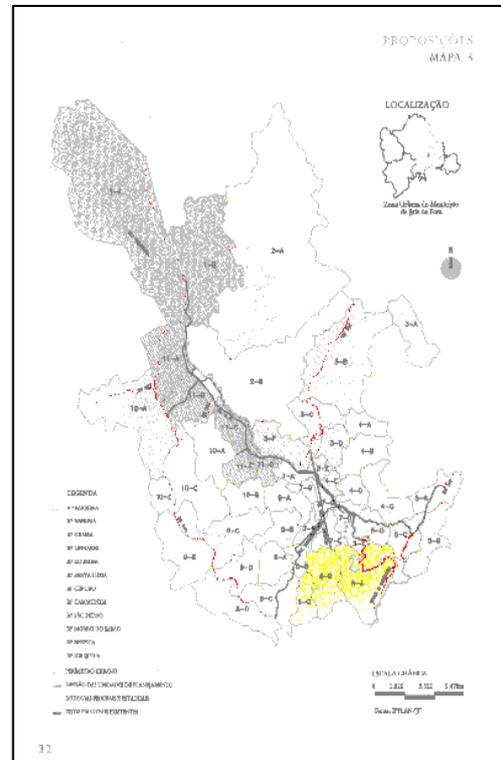


FIGURA 10 – Unidades de planejamento
Fonte: Prefeitura... (2004:32).

Juiz de Fora ocupa 1.429.875 km² de superfície sendo 725.975 km² pertencentes ao distrito sede (Juiz de Fora), 374,5 km² a Torreões³⁵, 225,3 km² a Rosário de Minas³⁶ e 103,8 km² a Sarandira³⁷. Localizada no sudeste de Minas Gerais, na Mesorregião Geográfica da Zona da Mata Mineira, está na latitude 21°41'20" sul e longitude 43°20'40". A cidade está localizada na Unidade Serrana da Zona da Mata, pertencente à Região Mantiqueira Setentrional. Também está contida na bacia do Médio Paraibuna, pertencente à bacia do Paraíba do Sul. Nesta posição faz divisa ao norte com os municípios de Ewbanck da Câmara e Santos Dumont; a nordeste com Piau e Coronel Pacheco; a leste, com Chácara e Bicas; a sudoeste com Santa Bárbara e Monte Verde; a oeste com Lima Duarte e Pedro Teixeira; a noroeste com Bias Fortes e Santos Dumont; e a sudoeste com Matias Barbosa. Encontra-se em posição privilegiada, sendo servida por rodovias federais e estaduais que permitem

³⁵ Engloba os núcleos urbanos: Torreões, Humaitá, Monte Verde, Toledos e Pirapitinga.

³⁶ Engloba os núcleos urbanos: Rosário de Minas, Penido e Valadares.

³⁷ Engloba os núcleos urbanos: Sarandira e Caeté.

fácil acesso aos principais portos e aeroportos internacionais do país: BR-040 e BR-267 (federais) e MG-353, L874 e A900 (estaduais). A ferrovia que a serve é via de escoamento da produção de minérios, cimento e componentes siderúrgicos originários da Zona Metalúrgica, e representa importante elo de ligação entre o interior de Minas Gerais e os portos de Sepetiba (Rio de Janeiro) e Santos (São Paulo). O aeroporto, denominado Francisco Álvares de Assis, localiza-se a 9 km do centro comercial em uma altitude de 911 m. A pista asfaltada tem 1.535 m de comprimento e 30 m de largura. Ocupa uma área total de 382.000 m². O número médio mensal de pousos é 463 e o de decolagens também é 463. O terminal rodoviário ocupa uma área de 11.200,43 m². Abriga 22 empresas, 16 linhas municipais e 14 linhas interestaduais³⁸ (PREFEITURA..., 2004).

A altitude no município varia entre a máxima 1104 m e a mínima 467 m. O Bairro Centro,³⁹ objeto deste estudo, encontra-se a uma altitude de 678 m. Esta variação acontece devido ao seu relevo diversificado com colinas côncavas e convexas e vales, característica do Vale do Paraíba do Sul e dos contrafortes da Serra da Mantiqueira, onde a cidade está inserida. Seu principal rio é o Paraibuna com seus afluentes Peixe e Cágado, todos integrantes da bacia do Paraíba do Sul.⁴⁰ As antigas rochas ainda existentes armazenam minerais básicos com ocorrências de quartzo, feldspato e mica. Também podem ser encontrados argila com teor de ferro, caulim, ametista, talco e águas minerais. No entanto, é a brita que constitui o insumo mineral de mais larga exploração (PREFEITURA..., 2004).

A cidade abriga áreas de especial interesse ambiental. Nelas, podem ser encontradas árvores imunes de corte, como o Pau-Brasil e a Palmeira Imperial. A cidade possui uma rica fauna com grande variedade de espécies. Quanto à sua cobertura vegetal, já perdeu muito com desmatamentos e má exploração restando

³⁸ O aeroporto, antes usado apenas como aeroclube, tem aumentado sua oferta de vôos para São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Varginha.

³⁹ Nas legislações da cidade, este bairro é tratado como Área Central.

⁴⁰ Com essas características, seu clima é classificado como Tropical de Altitude. Apresenta duas estações bem definidas: uma, que vai de outubro a abril, com temperaturas mais elevadas e maiores elevações pluviométricas, e outra de maio a setembro, mais fria e com menor presença de chuvas (Prefeitura. 2004). Deve-se observar, no entanto, que esta característica já foi mais evidente em décadas passadas. Com as mudanças climáticas mundiais, as características do clima classificado em questão podem ser percebidas, porém, com menor nitidez.

toneladas. O café, que foi a produção mais importante na fundação da cidade, encontrou-se em 2006 em 13º lugar na classificação das principais explorações agrícolas. Na pecuária o destaque encontra-se na suinocultura, que mesmo com número reduzido de produtores diante das demais explorações, tem sua produção na liderança. A bovinocultura de leite também tem grande produção no município. Atualmente, nos meios de comunicação, a cidade tem à sua disposição cinco emissoras de rádio FM (Catedral, Cidade, Itatiaia, Panorama e Solar), quatro emissoras de rádio AM (Capital, Globo, Juiz de Fora e Solar), três jornais (Diário Regional, Tribuna de Minas e Panorama) e sete emissoras de televisão (Bandeirantes, Educativa, Globo, TV Panorama, TV Plural, TV Visão e SBT Alterosa). O patrimônio histórico e cultural de Juiz de Fora está interligado à história de sua ocupação. O traçado urbano atual é baseado no desenho da cidade original, compreendendo a Avenida Rio Branco como eixo principal, a Avenida Getúlio Vargas, o Largo do Riachuelo, a Praça da Estação e a Praça Presidente Antônio Carlos.

A cidade apresenta, em relação à sua história e ocupação espacial, quatro períodos traduzidos através de manifestações arquitetônicas e urbanísticas diferenciadas entre si. O primeiro deles está vinculado à época da produção cafeeira, em meados do século XIX. Desse, a cidade herdou o traçado original, compreendendo a atual Avenida Rio Branco, a atual Avenida Getúlio Vargas, o Largo do Riachuelo, o antigo Largo da Matriz, a Praça da Estação e a Praça Presidente Antônio Carlos (PREFEITURA..., 2004). O segundo período, vinculado à fase da industrialização, está diretamente ligado aos empreendimentos da Companhia União e Indústria, como a construção da primeira estrada macadamizada da América Latina (Estrada União e Indústria) e a colonização alemã (atuais bairros São Pedro, Borboleta, Fábrica e Mariano Procópio). Na área central da cidade destacam-se como exemplos de arquitetura significativa desta época a Cia. Industrial Têxtil Ferreira Guimarães, a Cia. Industrial Têxtil Bernardo Mascarenhas, a Agência Castelinho da Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG) e a antiga Prefeitura (atual Departamento Municipal de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON). O terceiro período está vinculado ao desenvolvimento das atividades comerciais e de lazer a partir da década de 1930. O Cine-Theatro Central, o Cine Palace, Clube Juiz de Fora e Galeria Pio X são alguns dos imóveis que merecem destaque neste

período (PREFEITURA..., 2004). O quarto período, iniciado na época da ditadura militar, é marcado pela instalação de algumas indústrias de base (Paraibuna de Metais e Mendes Júnior) e pelo grande crescimento da indústria da construção civil da cidade, tendo como principal contribuição arquitetônico-urbanística a implantação da cidade universitária (PREFEITURA..., 2004).

A Universidade Federal de Juiz de Fora possui um diversificado *campus* e suas edificações são distribuídas em espaços arborizados e bem urbanizados. O trânsito recentemente sofreu intervenção do *traffic calm* melhorando ainda mais a utilização deste espaço público não somente pelos universitários, como também por usuários que utilizam o *campus* para lazer (caminhada, passeios, shows, entretenimento infantil, entre outros usos). Nas FIG. 12 e 13 é possível identificar os bens móveis tombados e de interesse cultural.

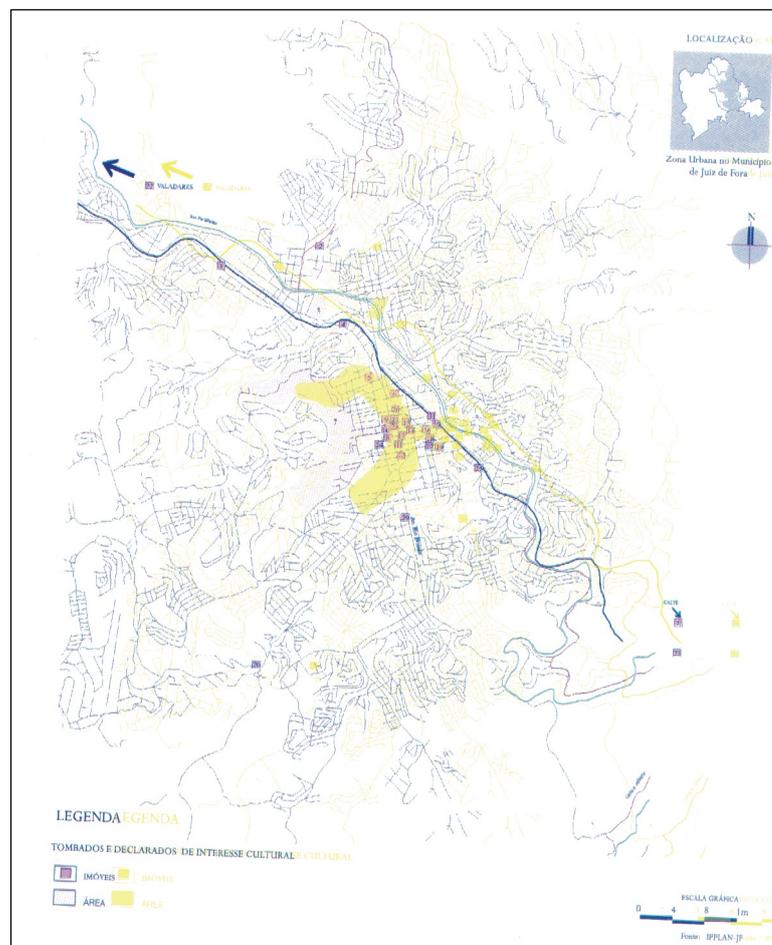


FIGURA 12 – Patrimônio Cultural – Mapa dos bens imóveis tombados e declarados de interesse cultural
 Fonte: Prefeitura... (2004:194).

QUADRO 7 IMÓVEIS TOMBADOS E DECLARADOS DE INTERESSE CULTURAL			
NÚMERO	NOME DO IMÓVEL	LOCALIZAÇÃO	Nº DO PROCESSO
01	Duas chaminés e parede que constitui a fachada revestida de tijolo do prédio ao lado da entrada principal do curtume Krambeck.	Rua Bernardo Mascarenhas, nº 1424.	5550/92
02	Prédio que foi residência do "Alcaide Mor do Fisco e do Mays".	Rua Alencar Tristão, nº 236.	2209/88
03	Parque e Museu Mariano Procópio	Praça Mariano Procópio, s/nº.	3650/82
04	Colégio Santa Catarina	Av. dos Andradas, nº 1036.	861/86
05	Edifício Jesus de Oliveira (antiga sede do Tiro de Guerra nº 17)	Rua Santo Antônio, nº 110.	608/91
06	Cia. Fiação e Tecelagem Santa Cruz	Rua São Sebastião, s/nº	4404/88
07	Vertentes Setentrional e Oriental do morro do Redentor – morro do imperador e do Monumento a Cristo Redentor		1814/90
08	Parque Halfeld	Av. Barão do Rio Branco/ Rua Marechal Deodoro/ Rua Santo Antônio/ Rua Halfeld.	5305/89
09	Edifício do Antigo Fórum, atual Câmara Municipal	Rua Halfeld, s/nº.	7312/82
10	Edifício das Repartições Municipais	Av. Barão do Rio Branco, nº 2234.	3648/82
11	Edifício dos Grupos Centrais	Av. Barão do Rio Branco, nº 2347.	3936/82
12	Edifício denominado Casa D'Itália	Av. Barão do Rio Branco, nº 2585.	6372/84
13	Cine Central – antigo Cine-Theatro Central	Praça João Pessoa, Galeria Azarias Vilela, Rua São João e Galeria Ali Halfeld.	3821/82
14	Cine Palace	Rua Halfeld, esquina com Rua Batista de Oliveira.	4209/88
15	Edifício sede do Banco de Crédito Real e de seu respectivo Museu Histórico	Rua Halfeld, nº 504.	859/86
16	Antigas instalações da Fábrica Bernardo Mascarenhas.	Av. Getúlio Vargas, nº 250, Praça Antônio Carlos nº 41 e Rua Paulo de Frontin nº 17.	3649/82
17	Escola Normal, atual Instituto Estadual de Educação de Juiz de Fora.	Av. Getúlio Vargas com Rua Espírito Santo.	505/86
18	Antigas instalações da Cia. Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri.	Rua Espírito Santo, nº 444.	7021/87
19	Remanescentes das antigas instalações da Cia. Mineira de Eletricidade.	Rua Espírito Santo, nº 476 e s/nº.	3937/82
20	Declaração de Interesse Cultural dos Bondes	Parque da Lajinha	2903/88
21	Igreja de São Francisco	Caetés	10053/86
22	Antiga Estação Ferroviária de Valadares	Valadares	7006/90
23	Primeira Usina Hidrelétrica da América do Sul	Cachocira dos Martencos	3937/82
24	Edifício Fórum da Cultura	Rua Santo Antônio, 1-112.	2510/90
25	Marco Comemorativo 100 anos	Praça da República	1906/96
26	DCE	Getúlio Vargas, 763	0866/86
27	Correios	Marechal Deodoro, 470	3510/90
28	Painéis de azulejos "As Quatro Estações" e em mosaico "Cavacos" do Ed. Clube Juiz de Fora.	Av. Barão do Rio Branco, 2189	1970/96
29	Antiga residência Iris Vilela		0867/86
30	Imóvel	Rua Halfeld, 229/235.	4459/97
31	Associação Comercial	Praça Dr. João Penido, 52/5.	5814/97

FIGURA 13 – Patrimônio Cultural – relação dos bens imóveis tombados e declarados de interesse cultural

Fonte: Prefeitura... (2004:195).

O sistema de abastecimento de água de Juiz de Fora conta com quatro mananciais de superfície (São Pedro, Poço D'Antas, Doutor João Penido e Norte), alguns poços profundos e vários poços particulares. A nova adutora foi financiada pelo Governo

Federal de Itamar Augusto Cautiero Franco (02/10/1992 a 01/01/1995) e aumentou a capacidade de atendimento em 20% (PREFEITURA..., 2004).

A Companhia de Saneamento Municipal (CESAMA) opera os mananciais e os poços profundos municipais e efetua análises de qualidade nos poços particulares, quando solicitada. Apesar dos bons mananciais e da boa cobertura da rede há alguns problemas que devem ser destacados:

A topografia e a ocupação pouco ordenada da cidade dificultam o abastecimento em áreas elevadas, principalmente nos períodos de estiagem; os bairros periféricos, localizados nos extremos dos troncos de alimentação, são onde são encontradas maiores dificuldades de abastecimento; a distribuição irregular das densidades habitacionais (em geral baixas), a existência de vazios urbanos e de loteamentos mal-localizados ou parcialmente implantados, torna o sistema oneroso; problemas operacionais são ocasionados devido ao adensamento da cidade; o planejamento, a expansão e a operacionalização do sistema são devido à defasagem tarifária e dificuldade na obtenção de recursos; 6% da cidade consomem água de poços caseiros (PREFEITURA..., 2004:197).

Devido à sua situação topográfica, seu crescimento acontece nos pontos altos de suas montanhas. Essa ocupação desordenada e não planejada dificulta o serviço de abastecimento de água feito pela CESAMA nos bairros mais altos, principalmente os ocupados por população menos favorecida e com menor infra-estrutura. Os espaços públicos localizados nessas áreas são ainda mais prejudicados, pois não têm manutenção freqüente e na maioria das vezes sua limpeza e regagem da vegetação não são executados. Para um melhor abastecimento de água, seria necessário um investimento da Prefeitura para aprimorar as infra-estruturas em seus diversos aspectos, em todas as áreas menos favorecidas.

As áreas mais favoráveis ao adensamento, do ponto de vista do sistema de abastecimento d'água são as regiões Norte e Noroeste, em função da recente ampliação da adução do Sistema Norte. Os locais mais problemáticos e desfavoráveis ao adensamento são: região de Retiro e Floresta (abastecida principalmente por água subterrânea); região de Santo Antônio do Paraibuna, onde a grande densidade habitacional dificultaria a operação; região Oeste (Cidade Alta) que apresenta falta de rede de distribuição e de água e onde se verifica a existência de loteamentos aprovados e não implantados; e a região Leste, cujas características peculiares de ocupação dificultam a ampliação e expansão da rede de distribuição (PREFEITURA..., 2004:197).

A região central da cidade, mesmo estando com densidade alta, não apresenta problemas quanto ao abastecimento de água. As edificações mais antigas adaptam suas instalações aos novos sistemas de abastecimento facilitando o fornecimento e a manutenção. Os espaços públicos pertencentes a essa área são muito observados pela população e por turistas, obrigando o poder público a fazer constante manutenção em fontes e outros locais necessários ao acesso da água.

O sistema de energia elétrica atende 99% da cidade, trabalhando com carga além da necessária. A eficiência no fornecimento de energia à cidade é devido aos esforços da CEMIG, pois a falta de planejamento na ocupação do espaço urbano também dificultou a instalação e expansão da infra-estrutura. A região central, com alto índice de ocupação, tem os custos para instalação de rede subterrânea elevados. O lençol freático alto existente é outro fator de dificuldade para esta questão. Quanto à iluminação pública, acordos constantes entre a CEMIG e a Prefeitura mantêm um relacionamento operacional eficiente proporcionando que o sistema não apresente problemas e atenda toda a cidade (PREFEITURA..., 2004).

O principal eixo viário da cidade é a Avenida Rio Branco, tanto para a circulação de pedestres como para veículos coletivos, particulares e de carga. Também é utilizada como ligação entre as rodovias BR-040, MG-353 e BR-267. Conseqüentemente é na região central, onde esses fluxos são mais intensos, que aparecem os maiores pontos críticos de tráfego (FIG. 14).

O projeto da atual Avenida Rio Branco foi feito visando a solução de problemas a médio e longo prazos durante a administração do prefeito Francisco Antônio de Mello Reis⁴². Devido à sua percepção, na época, de que no futuro a avenida se tornaria um corredor estrangulador do tráfego, os problemas de congestionamento atuais foram minimizados. Apesar das críticas populares, o prefeito permaneceu com o projeto de remodelação da Avenida Rio Branco baseado em pesquisas, estudos e debates científicos. A estrutura da avenida foi modificada procurando não criar impactos. Canteiros e arborização foram criados para amenizar a paisagem árida da época (TRIBUNA..., 1997).

⁴² Francisco Antônio de Mello Reis foi prefeito de Juiz de Fora entre 1977 e 1983. Atualmente, é diretor-superintendente da Fundação Mariano Procópio (MAPRO).

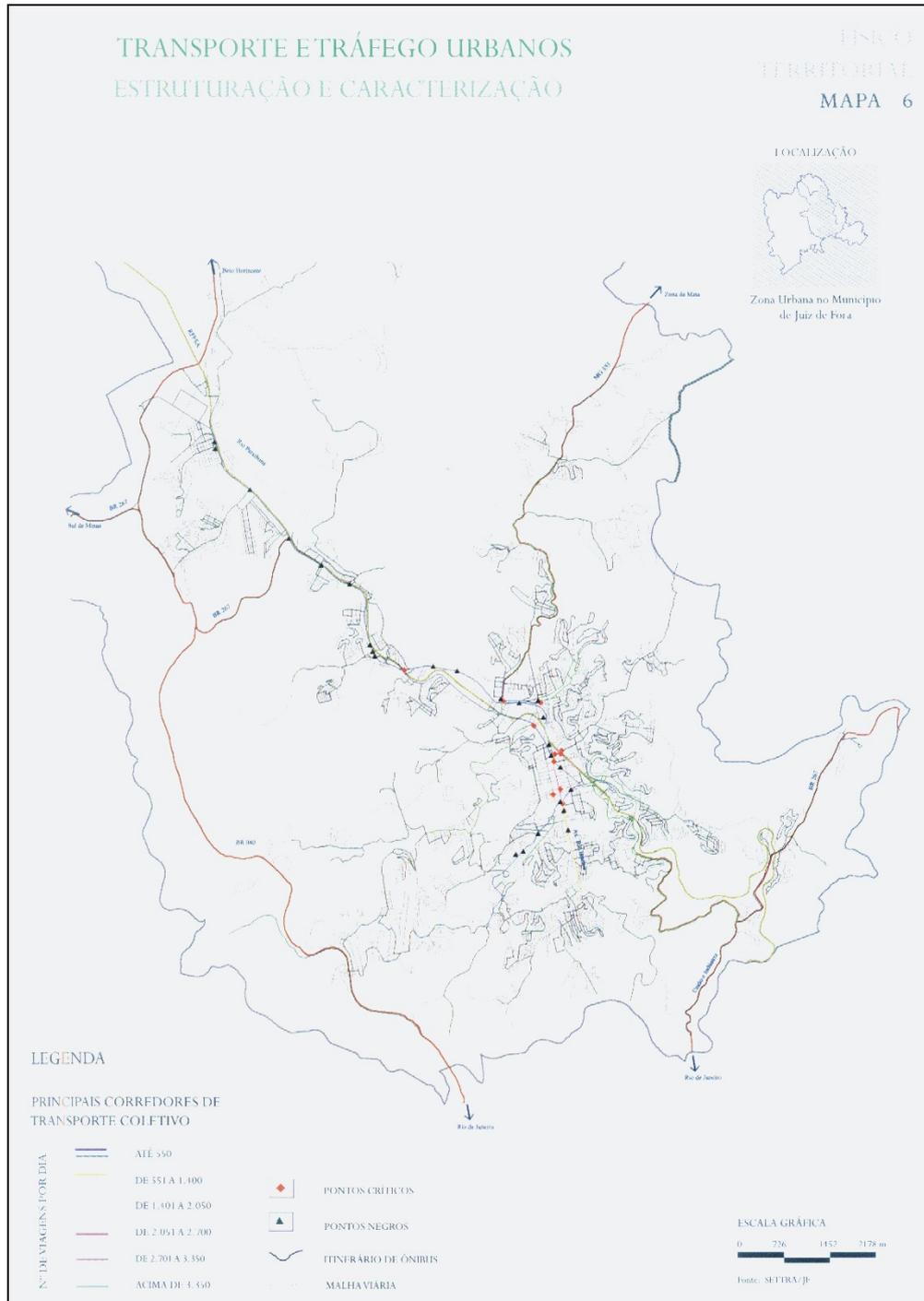


FIGURA 14 – Transporte e tráfego urbanos – estruturação e caracterização
Fonte: Prefeitura... (2004:209).

O espaço da cidade iniciou processos de intervenções valorizando áreas de especial interesse à coletividade com o Plano Diretor. As políticas urbanas vieram para aprimorar os serviços e bens coletivos que antes, com a assistência de planejadores urbanos, visavam apenas estratégias contra o novo movimento social urbano. A preocupação com a sociologia urbana tem seu início na cidade e os planejadores

urbanos passam a ter que pensar o urbano visando a coletividade, no espaço social da cidade (Prefeitura..., 2004).

Em 1977 foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento (IPPLAN/JF), visando a reestruturação do planejamento da cidade. Este órgão surgiu em decorrência das ocupações informais acontecidas na cidade. Enfatizava a estrutura intra-urbana e o sistema viário. Em 2002, teve suas atividades suspensas. O Poder Executivo municipal dotou a cidade de um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano⁴³ como forma de intervir na produção do espaço, pois recomenda remodelações, regulações e formas de gestão urbana de respaldo ao crescimento ordenado da cidade. Este Plano Diretor foi elaborado pelo IPPLAN/JF. O plano diretor, assim como as ações humanas, reflete os valores culturais e temporais de um determinado momento (GUIMARÃES, 2004).

Em 1938 foi aprovado o Decreto n°. 23 que deu início ao Código de Obras, que sofre intervenções até os dias atuais para solucionar os problemas gerados no centro: o “inchaço” urbano. Na época era planejado o gabarito mínimo das edificações, e não o máximo. Até 1980, vigorava em Juiz de Fora o Código de Obras editado em 1938 que se demonstrava apropriado à evolução da cidade. A cidade não dispunha de uma legislação urbana sistematizada que regesse seu crescimento. A Lei Federal n. 6.766/79 criada para exigir legislação específica para cidades com mais de 50 mil habitantes forçou a Prefeitura a sancionar a lei n. 5.740/80 que fixava normas específicas para desmembramentos, fusões e loteamentos no município de Juiz de Fora. A partir de então, as reformulações na lei vigente (Código de Obras de 1938) e a criação de outros instrumentos legais resultaram no documento oficial denominado Legislação Urbana Básica de Juiz de Fora (1986), composto por leis com os objetivos apontados no QUADRO 5:

⁴³ Desenvolvido ainda durante a existência do IPPLAN, em 2000 e reeditado em 2004.

QUADRO 5

Objetivos da Legislação Urbana Básica de Juiz de Fora (1986)

Promover o interesse coletivo sobre o particular;
 ordenar o crescimento da cidade;
 otimizar os recursos financeiros públicos em execução de obras e investimentos, compatibilizá-lo com infra-estrutura;
 possibilitar o fácil acesso da população aos equipamentos urbanos e comunitários;
 controlar o adensamento populacional adequando-o à capacidade de atendimento dos equipamentos públicos e à utilização do espaço urbano.

Fonte: Prefeitura... (2004:188).

Essa legislação interveio diretamente nos espaços de uso coletivo. Foi a partir dela que as preocupações com esta área específica começaram a ser regulamentadas visando não somente sua preservação e novas construções com qualidade, mas também o bem estar social da população. A legislação procurou evitar o adensamento populacional excessivo que superasse a capacidade de atendimento dos equipamentos urbanos e facilitar o acesso aos mesmos (PREFEITURA..., 1987:9). No entanto, apresenta lacunas quanto a processos de fusão de áreas e utilização de glebas que não tenham sofrido nenhum tipo de parcelamento. Também inexistente uma política urbana na escolha de áreas públicas e suas destinações que viabilize demandas e carências de equipamentos urbanos.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (n. 6.910, de 31/05/1986) definiu a área urbana e a área rural e, conseqüentemente, o Perímetro Urbano (área efetivamente ocupada), e Zona de Expansão. O zoneamento tem como função a definição de tipologias de uso e ocupação. Foram estabelecidos 4 tipos de zonas de uso e ocupação do solo: (1) Zona Comercial; (2) Zona Residencial; (3) Zona Industrial; (4) Zona de Uso Múltiplo.

Nesta lei também existem pontos a serem analisados como a necessidade de aprofundamento de estudos nos grupos de zoneamento. O zoneamento do bairro Centro é muito problemático com coeficiente de até 6,5 e taxa de ocupação de 100% até o terceiro pavimento. Este tipo de modelo tem gerado ocupações muito agressivas para a região, provocando um processo de inchaço e excessivo adensamento. Isto sobrecarrega as principais vias da cidade incluindo as maiores, como as avenidas Rio Branco, Getúlio Vargas e Independência (FIG. 15).

A Lei n. 11.197/06 aprovou a Lei do Código de Posturas que tem por objetivo a promoção do bem-estar social no ambiente municipal, por meio do ordenamento dos comportamentos, das condutas, amparando o cidadão, priorizando os fatores de comodidade, mobilidade, higiene, habitabilidade, aperfeiçoamento, cultura e lazer (PREFEITURA..., 2007:7). Nele devemos observar alguns quesitos importantes para este trabalho, principalmente na região central da cidade, foco deste estudo. De acordo com o Código de Posturas, todo o espaço urbano deve ser acessível a todos os cidadãos.



FIGURA 15 – Esquina da Avenida Barão do Rio Branco com Rua Halfeld. O fluxo de pedestres e veículos é muito intenso para um espaço de circulação proporcionalmente pequeno. É um dos pontos centrais da cidade mais prejudicado pelo adensamento
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

Na Rua Halfeld, no cruzamento com a Rua Batista de Oliveira (FIG. 16), não há nenhum tipo de sinalização visual. O desnível que existe também não é o ideal pois não tem nenhuma rampa adequada. No momento do registro da foto, foi presenciada no local a dificuldade de um deficiente visual para atravessar o trecho. É importante ressaltar que a Rua Batista de Oliveira, neste cruzamento, é bastante estreita, com no máximo dois metros de largura e só é permitida a circulação de veículos oficiais e táxis. O local tem um fluxo denso de pedestres provocando conflitos entre transeuntes, veículos e comércio formal e informal.



FIGURA 16 – Cruzamento da Rua Halfeld com Rua Batista de Oliveira
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

Para atender às normas da acessibilidade seria necessário melhorar a marcação da travessia de pedestres, a exemplo de que é feito em alguns pontos da avenida Barão do Rio Branco (FIG. 17). A melhor inclinação entre a rua e o calçadão da Rua Halfeld também deveria ser observada para dar maior agilidade aos deficientes físicos para fazerem sua travessia. Sendo assim, as exigências do Código de Posturas sobre acessibilidade que determina que deva, especialmente no espaço urbano, atender a todos os usuários, não são atendidas (PREFEITURA..., 2007:25).



FIGURA 17 – Travessia de pedestres na Avenida Barão do Rio Branco
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

No espaço de uso coletivo a existência do mobiliário urbano torna o espaço mais funcional e acessível a seus usuários. A importância do mobiliário urbano é qualificar o espaço público para que seja melhor aproveitado por seus usuários sem ser depreciado. Quanto à definição de mobiliário o Código de Posturas os estabelece e determina públicos, considerando-se como mobiliário urbano as características inseridas no QUADRO 6.

QUADRO 6

Definição de Mobiliário Urbano

Art. 13 – Quando instalado em vias ou logradouro:

I – Artefatos de qualquer espécie e materiais utilizados para suporte de anúncios, cartazes, letreiros, placas, tabuletas e similares;

II – Elementos de sinalização urbana: sinalização de trânsito, nomenclatura de logradouros públicos, informações cartográficas, numeração e denominação de edificações e similares;

III – Elementos de infra-estrutura urbana: postes, hidrantes, extintores, armários de controle eletro-mecânico e telefonia, sistemas de sonorização ou monitoração em vias e logradouros, instalações de infra-estrutura, dutos e eletrodutos e similares, antenas e torres de recepção e transmissão de dados, energia, áudio e imagem;

IV – Outros elementos, tais como: caixas de auto-atendimento, cabines, cestos de lixo, parquímetros, bancos de jardim, bebedouros públicos, sanitários, bancas de jornal, guaritas, quiosques, bancas e barracas, abrigos de passageiros, pontos de ônibus, cadeiras de engraxates, equipamentos públicos para entretenimentos, estátuas, monumentos, mesas, cadeiras, toldos, marquises, coretos, indicadores de temperatura e horário, defensas de proteção e similares.

Fonte: Prefeitura... (2007:44-45).

O mobiliário urbano utilizado para sinalização facilita a orientação de transeuntes citadinos e/ou visitantes, além de organizar a cidade. Os outros elementos que dão suporte à infra-estrutura urbana facilitam as atividades e serviços que dão suporte aos cidadãos, empresas e comerciantes para que o município tenha facilidade em seu desenvolvimento. Na FIG. 18 podemos identificar um hidrante como mobiliário urbano indevidamente instalado. Isto porque encontra-se em um local da rua com muito trânsito e é visto como obstáculo para a circulação de pedestres.

Os artigos subseqüentes normatizam quanto à instalação do mobiliário urbano que deverá ter aprovação do Poder Executivo e quanto às responsabilidades de sua manutenção. O Artigo 22 da lei define feiras livres como

atividades eventuais voltadas à comercialização de gêneros alimentícios ou artigos de uso doméstico de primeira necessidade, realizadas em vias ou logradouros públicos, em veículos ou barracas padronizadas, instalados mediante permissão outorgada a cada feirante, pelo Poder Executivo, conforme legislação própria (PREFEITURA..., 2007:61).

e o Artigo 26 define comércio ambulante como “toda e qualquer atividade mercantil lícita e permitida, com localização pré-determinada, exercida individualmente nas vias e logradouros públicos, não compreendidas nas subseções anteriores” (PREFEITURA..., 2007:69). A definição desses conceitos pelo Poder Público é importante, pois é a primeira disposição sobre utilização do espaço de uso coletivo para esses tipos de atividades, o que já pré-estabelece parâmetros para a organização do evento.



FIGURA 18 – Hidrante na Rua Halfeld
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

A delimitação dos imóveis é um meio para a organização do espaço urbano, facilitando, inclusive, a limpeza do mesmo. Esta postura⁴⁴ interfere no espaço público positivamente, pois os passeios se tornam lugares mais seguros para o trânsito de pedestres, a separação entre público e privado fica mais evidente organizando melhor a cidade e, caso os terrenos privados estejam abandonados ou em estado de depredação, não ficam evidentes na paisagem urbana (PREFEITURA..., 2007).

⁴⁴ O artigo 28 que legisla sobre o assunto determina que todos os imóveis, edificados ou não, sejam murados ou cercados (PREFEITURA..., 2007:75).

A preocupação com áreas verdes nos centros das cidades hoje é uma discussão que não mais causa polêmicas mas sim problemáticas de como resolver esta situação. Estudiosos de áreas diversas já comprovaram a necessidade de preservar e aumentar elementos naturais nas cidades. É com este intuito que o artigo 158⁴⁵ tem preocupação. Entre seus objetivos está tentar amenizar o clima no centro, preservar as árvores ainda existentes, propiciar área verde no espaço público, entre outros.

Para todo o espaço público, a legislação prevê requisitos referentes à acessibilidade e paisagismo com o objetivo de melhorar o espaço urbano tanto funcionalmente quanto visualmente para seus usuários. Os passeios prevêem largura específica para evitar transtornos no fluxo de pedestres e facilitar a circulação de pessoas deficientes. Os casos excepcionais são aceitos quando o interesse em preservar a história da cidade é maior e, portanto a edificação se torna com potencial urbanístico e de memória maior que o interesse do bem-estar do usuário naquele espaço específico, restrito e determinado (PREFEITURA..., 2007). O maior desafio para adequação do espaço urbano às necessidades recomendadas pelas leis de acessibilidade são as rampas. A diferenciação de material e as medidas recomendadas raramente são executadas. O rebaixamento sem rampas se torna mais viável, mas não é a solução mais recomendável (PREFEITURA..., 2007). Uma situação comum na infração ao Código de Posturas, que prejudica a paisagem urbana e sua utilização, é na apropriação do espaço externo às lojas comerciais. Este espaço, na maioria das vezes ocupado por mercadorias, tem sua apropriação indevida, pois é uma área de uso coletivo da cidade (FIG. 19). Além de não colaborar com a estética da paisagem da cidade, oferece riscos de acidentes aos cidadãos. Não existe proteção entre os transeuntes e as mercadorias.

⁴⁵ Artigo 158, que legisla sobre arborização: “Deverá ser prevista área de crescimento para arborização pública livre de pavimentação em calçadas, conforme técnicas previstas em legislação específica, localizada junto ao meio fio, na faixa destinada a mobiliário urbano, com dimensões e critérios de localização determinados pelo órgão competente, não comprometendo as características de mobilidade e acessibilidade” (PREFEITURA..., 2007:77).



FIGURA 19 – Situação comum em galerias da cidade: comerciantes utilizam o exterior de suas lojas para expor mercadorias

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

O artigo 37 do Código de Posturas⁴⁶ é o mais violado no aspecto de utilização do espaço urbano. Esta situação, mais comum nas galerias da área central, prejudica a circulação dos transeuntes, a iluminação natural e artificial além de aumentar a poluição visual. Mesmo sendo permitida, a expansão do espaço privado no espaço público prejudica este segundo. Isto porque é uma expansão desordenada e desigual provocando a falta de continuidade e conjunto na cidade. A diversidade, neste caso, é prejudicial à paisagem urbana. A preocupação com a mobilidade dos pedestres é uma constante na legislação do Código de Posturas. No entanto, as várias exceções que permitem regulamentar a invasão do espaço urbano, o prejudicam constantemente e não resguardam os direitos dos cidadãos de ir e vir da forma mais aconselhável.

A importância das placas de localização na cidade não é somente para os visitantes, como também para os moradores em casos de emergências ou de estarem em regiões desconhecidas. No entanto, poderiam conter maiores informações uma vez que o cadastro das mesmas deve ser atualizado (FIG. 20). Um outro problema se dá na colocação de obstáculos que dificultam sua visualização. Mesmo tendo legislação

⁴⁶ Artigo 37 do Código de Posturas: “É proibido pendurar, fixar ou expor mercadorias nas armações dos toldos, marquises, fachadas, inclusive dentro de galerias, bem como a colocação de vitrines ou mostruários que ultrapassem o alinhamento da edificação” (PREFEITURA..., 2007:82).

específica proibindo este ato, é freqüente a dificuldade na visualização das placas principalmente no centro da cidade.



FIGURA 20 – As placas de sinalização atuais da cidade poderiam conter maiores informações sobre a localidade para o enriquecimento da cultura local
 Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

Os veículos de divulgação⁴⁷ são objetos freqüentes na cidade e um dos principais responsáveis pela grande poluição visual que, principalmente o Centro, tem dificuldade em combater. A definição de “veículo de divulgação” também foi estabelecida pelo Código de Posturas. A não consideração deste tipo de exposição publicitária como veículo de divulgação prejudica o espaço público em dois aspectos. O primeiro, como já tem sido debatido neste trabalho, a poluição visual. O segundo, o mobiliário urbano fica inibido de inovação, pois já é projetado para abrigar imagens publicitárias (FIG. 21). Os veículos de divulgação têm padrões previstos pelo Código de Posturas de acordo com a área da cidade em que serão expostos e o tipo de mobiliário urbano que utilizará. No entanto, estas pré-determinações não conseguem evitar a poluição visual, que aumenta, principalmente, na área central da cidade.

⁴⁷ A definição de “veículo de divulgação” foi estabelecida pelo Art. 46 do Código de Posturas: “Veículo de divulgação, para efeito desta Lei, é todo e qualquer meio utilizado para transmitir mensagens de comunicação ao público, podendo ser constituído de signos laterais ou numéricos, de imagens ou desenhos, apresentados em conjunto ou isoladamente, estático ou em movimento, de acordo com a legislação municipal disponível” (PREFEITURA..., 2007:89).



FIGURA 21 – Veículo de divulgação não obedendo às especificações, instalado em uma edificação residencial na Avenida Barão do Rio Branco. Esse tipo de veículo é chamado “empena”

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

A poluição visual do espaço público tem sido justificada por novas situações financeiras. Alugar uma parede de um edifício residencial para um veículo de divulgação é um fato que vem se tornando comum na cidade. Esta atitude tanto é prejudicial ao espaço urbano como também ao espaço privado — a edificação —, pois torna comercial um espaço que anteriormente era mais bem preservado por seus proprietários. Sendo assim, o imóvel se desvaloriza visualmente e em alguns casos, já acontece a desvalorização financeira.

Mesmo a legislação sendo exigente quanto às determinações dos veículos de divulgação, isto não inibe os prejuízos que traz à paisagem urbana da cidade. O espaço público deveria ser priorizado antes dos ganhos financeiros deste tipo de situação. As conseqüências para a falta de inibição deste tipo de atitude podem ser comparadas à especulação imobiliária. O caos urbano encontrado em regiões centrais devido à especulação que provocou aquecimento, falta de ventilação, entre outros transtornos, está sendo aumentado com a poluição visual provocada pelo excesso de veículos de divulgação.

As más condições de higiene e saúde podem provocar o comprometimento da estrutura, funcionalidade e estética do imóvel, prejudicando a paisagem urbana além de também poder causar danos à saúde pública. O edifício localizado na Rua Floriano Peixoto esquina com Avenida Rio Branco, cujo projeto e obras foram retomados este ano, é um dos maiores exemplos em Juiz de Fora de uma edificação inacabada, fechada e abandonada. Durante mais de vinte anos este imóvel foi objeto de preocupação popular e do Poder Público (FIG. 22).

Quanto ao Lazer e Divertimento Público, o assunto é tratado no Capítulo V e pelo Artigo 72 do Código de Posturas⁴⁸ legislando normas que dão diretrizes para o espaço de uso coletivo na tentativa de organizá-lo e mantê-lo dentro do padrão de todas as leis que o envolvem.

As intervenções feitas no espaço urbano das cidades hoje visam sua requalificação respeitando os valores locais como: o contexto, a morfologia e a tipologia arquitetônica. Uma das principais características dessas novas intervenções é a valorização do espaço público, principalmente nas áreas centrais. Neles, objetiva-se resgatar a vida pública possibilitando a continuidade histórica que dá sentido à sociedade e à cidade. No entanto, em acordo com Arantes (1998:138-139), o lugar público tem sofrido forte influência do poder capitalista, colocando o capital como sujeito produtor dos novos espaços urbanos.

Tudo se passa como se a ideologia do espaço público [...], fosse enunciada diretamente pela fisionomia das cidades, definida agora por uma estratégia empresarial de novo tipo, que vai determinando com lógica própria os parâmetros de sua intervenção realocando populações e equipamentos segundo as grandes flutuações do mercado.

⁴⁸ Artigo 72, que legisla sobre Lazer e Divertimento Público: “As atividades de entretenimento, promoção, beneficência ou esporte, em vias e logradouros públicos ou recintos de acesso ao público, deverão atender às normas técnicas de segurança, proteção ambiental, ordem pública, acessibilidade e mobilidade, conforto e higiene e exigências estabelecidas em regulamento” (PREFEITURA..., 2007:134).



FIGURA 22 – Edifício com obra inacabada há mais de vinte anos, localizado na Avenida Barão do Rio Branco esquina com Floriano Peixoto

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

A contradição de interesses entre o mercado financeiro e o bem estar dos cidadãos gera conflitos na formulação das legislações urbanísticas e na execução das mesmas, prejudicando o espaço público.

3.1 O desenvolvimento de Juiz de Fora no contexto nacional e suas articulações e aproximações

O processo de urbanização das cidades surge das tentativas de resolver os problemas do ambiente construído. Para tanto, foram criadas condições para pensamentos de cidades utópicas com melhor planejamento — elaboração de traçado com padronização, construções em série, auto-suficiência, ambientalizações ideais. Isso, na prática, resultou em traçados urbanos rígidos, setorização das atividades, padronização das soluções construtivas, abandono do ornamento. As

condições mínimas de habitação melhoraram, mas ficaram distantes dos ideários utópicos (ARANTES, 1998). No Brasil, esse processo foi intenso na segunda metade do século XX. De 1940 a 2000, o número de pessoas residentes nas cidades aumentou aproximadamente em 120 milhões. Na última década do século XX, o aumento foi de mais de 20 milhões (MARICATO, 2001).

Juiz de Fora, instalada em 1850, também participou desse processo de urbanização. Na última década do século XX o número de residentes urbanos aumentou em 71.472. Em 2000, a população da cidade representava 0,27% da população do país. A cidade ainda engloba aglomerados urbanos que fazem que o número total da população seja de 513.348, mas apenas 5.134 desta é rural (IBGE:2008).

As reformas urbanas que aconteceram em várias cidades brasileiras entre o final do século XIX e o início do século XX fizeram um urbanismo com saneamento básico para eliminação das epidemias e promoção do embelezamento paisagístico. Assim, criou-se uma população excluída em um processo de expulsão, segregada territorialmente em morros e áreas desfavoráveis da cidade. Esta análise de Maricato (2001) se aproxima da realidade de Juiz de Fora quando acontece a ocupação irregular do Alto Santo Antônio com o reflexo do empobrecimento e exclusão social das pessoas que lá se assentaram.

A industrialização que aconteceu entre 1930 e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) fortaleceu o mercado interno e teve como características o desenvolvimento das forças produtivas, sua diversificação, assalariamento crescente e modernização da sociedade. Já em 1950, passa a produzir bens duráveis e bens de produção. No entanto, se distancia das necessidades internas quando seu grau de dependência externa aumenta e este interfere na produção do ambiente construído (MARICATO, 2001).

Em 1964, com a criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) integrado ao Sistema Financeiro da Habitação (SFH) nasceu uma nova política para as cidades com a preocupação de mudar seu padrão de produção. É importante destacar que foi justamente após a criação do BNH que a população teve ainda mais dificuldade em ter acesso à moradia. A verticalização das moradias promovida pelos novos

edifícios de apartamentos mudou tanto a imagem das cidades quanto o mercado fundiário. Ainda assim, a proposta dos arquitetos elaborada no congresso do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), de 1963, para uma reforma urbana que democratizasse o acesso à terra para todas as classes não foi impulsionado. Nesse mesmo sentido, a iniciativa pública com os conjuntos habitacionais também não criou polêmica quanto à questão fundiária urbana. Excluíram a população em terra não apropriada ao desenvolvimento urbano sacrificando seus moradores e os contribuintes que arcaram com a infra-estrutura exigida. Além disso, os investimentos nos vazios urbanos para serem valorizados não receberam atenção requerida. “O crescimento urbano sempre se deu com exclusão social [...] grande parte da população, inclusive parte daquela regularmente empregada, construiu sua própria casa em áreas irregulares ou simplesmente invadidas” (MARICATO, 2001:22-23).

Enquanto o Produto Interno Bruto (PIB) superava o crescimento demográfico, o crescimento econômico se manteve acelerado. No entanto, na recessão dos anos de 1980 e 1990, esses índices inverteram suas posições, ocasionando um forte impacto social e ambiental. As metrópoles continuaram crescendo, mas num ritmo menor. As cidades de porte médio cresceram com taxas percentuais maiores que as metrópoles. As periferias das metrópoles também cresceram mais que seus núcleos centrais, aumentando as regiões pobres. As invasões de terra que aconteceram na história da ocupação do solo brasileiro para moradias ilegais, tenham sido espontâneas ou organizadas, foram uma alternativa habitacional para os brasileiros. Mesmo não sendo legal, é funcional para a economia: surgiram e ainda surgem em regiões não valorizadas pelo mercado imobiliário privado valorizando a área sem interesse anteriormente (as terras desapropriadas têm valores superdimensionados, estabelecidos pelo exagero das indenizações nas sentenças judiciais). No entanto, o problema que daí surge é que os moradores dos bairros e regiões disputam entre si os mesmos serviços públicos e equipamentos para uma melhor qualidade de vida. Quando o número de usuários é maior que o previsto, inicia-se o problema da falta dos serviços básicos. A produção de moradias não depende unicamente de se erguer a edificação. A infra-estrutura necessita de um pedaço da cidade (terra urbana) para oferecer condições viáveis à população ali residente. A terra urbanizada é muito importante na política urbana e habitacional (MARICATO, 2001).

Há alguns importantes indicadores que influenciaram no novo padrão de urbanização. A taxa de natalidade teve a maior queda da história entre 1940 e 2000 passando de 44,4 para 22,2, ou seja, uma queda de 50%. Já os indicadores de mortalidade infantil e de esperança de vida ao nascer evoluíram positivamente, o que justifica o aumento populacional. A queda nesses indicadores está relacionada à extensão da rede pública de água, às campanhas de vacinação, atendimento às gestantes e melhoria do nível de escolaridade da mãe. É claro que esses índices não têm valores de evolução idênticos em todas as regiões do país. Nas regiões mais pobres como o Norte e Nordeste essa evolução ainda é negativa em relação a outras regiões (MARICATO, 2001).

Em Juiz de Fora, assim como no país inteiro, o maior responsável pelo aumento populacional foi a alta no índice da longevidade populacional na cidade. A sobrevivência até os 40 anos aumentou em 4,5% e até os 60 anos em 9%. Além disso, com a razão de dependência caindo em aproximadamente 10% fica comprovado que a média de idade da população aumentou. A queda na taxa de mortalidade infantil até cinco anos em 46,44% e a alta na esperança de vida ao nascer em 5,9% também justificam o aumento populacional (IBGE, 2008).

Como se observou até agora, toda a evolução teve aspectos positivos e negativos. Se por um lado a taxa de mortalidade infantil diminuiu, por outro a pobreza aumentou. A industrialização desenvolvida a custo dos baixos salários propiciou o trabalho informal e outros fatores que resultaram na cidade ilegal. Nesta, os direitos variam de acordo com o “interesse” das circunstâncias. A cidadania é restrita a quem consegue ter acesso a ela. O financiamento de imóveis populares tem tantas exigências que, ou estes se encontram na ilegalidade, ou não ficam acessíveis à parcela da população à qual se destinam. Assim, se encontram sempre em áreas que não interessam ao mercado imobiliário e, por conseguinte, a fiscalização é precária. É em função desse crescimento desordenado e dessa falta de fiscalização que hoje temos, nas cidades, problemas sérios e prematuros, como enchentes, desmoronamentos, poluição hídrica e epidemias.

Um exemplo muito claro dessa situação é o bairro São Mateus, em Juiz de Fora, caracterizado por moradores de classe média, com infra-estrutura básica completa

e, até mesmo, por possuir vida econômica, social e cultural independente do Centro da cidade. O bairro foi um dos primeiros na história a ser construído e que muito é prejudicado com crescimentos não fiscalizados. Empreendimentos realizados em bairros próximos como Cascatinha, Teixeiras e Dom Bosco já provocaram enchentes sérias no bairro, inundando ruas e casas com água contaminada e barro, provocaram grandes perdas materiais aos moradores, acidentes com carros e até com a população que, no desespero, tentava salvar seus pertences ou ajudar uns aos outros. Isso, sem falar no prejuízo ambiental: várias árvores derrubadas, dias com maquinário retirando barro e dejetos que prejudicaram a saúde pública. Lembro que vale ressaltar que não se está destacando uma área afastada, de moradores com baixa renda e com má infra-estrutura, mas sim um bairro praticamente central da cidade. O bairro Centro também já sofreu prejuízos urbanísticos semelhantes. No entanto, intervenções feitas durante o crescimento da cidade ajudaram nas soluções dos problemas. A canalização do córrego Independência e a estruturação da Avenida Rio Branco são alguns exemplos.

Portanto, é fácil concluir que o urbanista que pretende apresentar boas propostas para a solução dos problemas urbanos deve obter um bom diagnóstico das causas dos mesmos. No entanto, como o planejamento é responsabilidade do Estado, voltamos à dificuldade em trabalhar com igualdade e democracia. Além disso, os governos que se elegeram após a ditadura militar, ainda hoje, não utilizam os profissionais capacitados para debater e informar sobre o tema tanto nos governos quanto na sociedade (MARICATO, 2001).

A idéia de que as intervenções nas cidades não devem priorizar a racionalidade, a funcionalidade, a eficiência e a salubridade é recente. Estes aspectos devem ter atenção, mas em nada serão úteis se a sociedade não compartilhar das melhorias na área intervida. Hoje, é evidente a importância da participação de profissionais de diversos setores — arquitetos e urbanistas, assistentes sociais, gestores urbanos — para que o resultado da intervenção alcance a proposta almejada. Se o espaço de uso coletivo, após sofrer intervenções, ainda não conseguir atender à demanda de seus usuários, a causa pode estar na análise do problema (feita antes do projeto). Sendo assim, observar questões que propiciem o convívio social pode ser uma alternativa para solucionar os problemas de degradação do espaço urbano.

Não foi por falta de iniciativas e leis que as cidades se encontram no estado atual. Desde 1988 muitas mudanças vêm sendo feitas nas leis com o propósito de solucionar o caos urbano, mas a forma como são interpretadas e aplicadas mostra que o problema está no funcionamento e não na concepção das mesmas. Cabe destacar a maior conquista social da década de 1980, referente à inclusão dos artigos 182 e 183 na Constituição Federal de 1988. Foi o passo inicial para o Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU)⁴⁹ seguir sua trajetória priorizando conquistas legais e destacando dois projetos de lei: o *Estatuto da Cidade* e o Fundo Nacional de Moradia Popular. O *Estatuto da Cidade* dá as diretrizes e regulamenta a política urbana que deverá ser aplicada pela União, Estados e Municípios através de instrumentos jurídicos e urbanísticos com poder de intervir no espaço urbano. Seu destaque está na participação popular para um melhor equilíbrio sócio-ambiental fazendo com que as práticas de planejamento e gestão urbana se tornem cotidiano do cidadão. Esse projeto de lei começou a solucionar problemas de habitação e latifúndio, entre outros. Enfim, procurou alternativas para as falhas das leis anteriores (MARICATO, 2001).

Quanto ao Plano Diretor, o *Estatuto da Cidade* reforça sua importância dando subsídios para sua formulação. O Plano Diretor passa a ser parte integrante do processo de planejamento da cidade junto com o plano plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual participativo. Assim, iniciam-se as mudanças no direito da propriedade urbana e conseqüentemente no rumo do crescimento das cidades. O Plano Diretor pode ficar muito aquém do que permitem os instrumentos no *Estatuto da Cidade* porque a lei dá instrumentos para o avanço da luta contra a apropriação desigual do espaço urbano, mas não fornece a solução final (MARICATO, 2001).

O Plano Diretor, no entanto, se tornou instrumento básico e obrigatório de planejamento e gestão do município. Ele deve considerar as características de cada lugar para resolver problemas nas áreas urbanas e rurais ordenando o desenvolvimento das funções sociais da sociedade e garantindo o bem estar de

⁴⁹ O FNRU, criado em 1987 durante os debates da Assembléia Nacional Constituinte, é formado pelas entidades Federação Nacional dos Arquitetos (FNA), Instituto Polis-FASE, União Nacional dos Movimentos de Moradia, Movimento Nacional de Luta pela Moradia, entre outras.

seus habitantes. As principais funções do Plano Diretor, elaborado segundo as diretrizes do *Estatuto da Cidade*, são garantir que a terra urbana sirva para o benefício da coletividade e a boa aplicação dos recursos públicos, além do desenvolvimento local sustentável; propiciar qualidade de vida e justiça social, e preservar e reabilitar o patrimônio cultural e ambiental (PREFEITURA..., 2004). É importante destacar que o Plano Diretor de Juiz de Fora foi elaborado anteriormente ao Estatuto das Cidades e mesmo que suas recomendações sejam válidas, não podem ser consideradas como gerais por não incorporar vários instrumentos estabelecidos pelo Estatuto. Também deve-se esclarecer que o Estatuto das Cidades é uma política urbana que pretende atender às necessidades gerais de todas as cidades do país. Já o Plano Diretor é uma prerrogativa do município que deve ser norteado de acordo com as especificidades da cidade onde está sendo desenvolvido.

O Plano Diretor de Juiz de Fora também foi estabelecido com base nessas diretrizes. Coordenadas pelo IPPLAN, várias equipes — durante a última década — levantaram dados, fizeram análises, discussões e elaboração de propostas para dar à cidade instrumentos adequados para se desenvolver dentro dos padrões necessários à qualidade de vida. É notória a necessidade de melhorias nas implementações, mas como acontece nas demais cidades, o crescimento é maior do que o planejamento prevê. O resultado, como sempre, é que as intervenções nunca são suficientes, devido à demanda existente.

O *Estatuto da Cidade* não dá muita importância à Lei de Zoneamento, mas é ela que ordena o uso e a ocupação do solo na organização e ampliação do direito da cidade valorizando o meio ambiente, o saneamento, a drenagem, a morfologia, os aspectos culturais e históricos. Ou seja, organizar e inovar a realidade existente, solucionando problemas e valorizando as potencialidades. O zoneamento ajuda a definir o uso das áreas sem depender diretamente da aprovação do Plano Diretor (MARICATO, 2001).

Há duas formas de intervir no espaço urbano. Uma, é através da renovação, quando edifícios novos ocupam o lugar de edificações antigas através de muitas demolições. A outra é a reabilitação, quando se preserva o ambiente construído ao máximo,

adaptando-o às novas necessidades da área. É importante observar que em ambos os casos há a exigência de políticas públicas de nível nacional, pois a margem de ação do município é boa, mas não suficiente para agir sozinho (MARICATO, 2001).

Os espaços mais difíceis de se intervir são os centros urbanos. Estes são os locais mais democráticos por serem os mais bem servidos de acesso público. Sendo assim, são considerados populares e por isso o mercado imobiliário e a elite brasileira se afastam do mesmo. O esvaziamento dessas áreas cria dificuldades ao pequeno comércio e aos serviços tradicionais que não têm como concorrer com o mercado terciário moderno. Para revitalizar essas áreas é necessário garantir o pequeno negócio para a manutenção de empregos. É também importante manter as características históricas do patrimônio construído devido ao seu valor histórico, arqueológico e artístico (MARICATO, 2001).

Promover o uso residencial nesses centros é lutar contra a ociosidade e o abandono, pois gera mercado. Por isso a habitação social foi muito incentivada em várias propostas urbanísticas para ocupação desses centros urbanos desérticos. Juiz de Fora se encontra nesse contexto. A Área Central está abandonada, permitindo a poluição audiovisual durante o dia e o “deserto” à noite. No entanto, a cidade — que é conhecida por seu Centro repleto de galerias que ligam as suas ruas formando um “shopping a céu aberto” — ainda apresenta nesta área edifícios residenciais. São essas moradias que ainda incentivam os serviços nos finais de semana e provocam, ainda que pouco, o movimento noturno. Mesmo assim, como em outras cidades, a região central, fora do horário comercial, é considerada perigosa devido à violência e ao vandalismo que nela acontecem.

Para promover a reabilitação em áreas centrais é necessário não somente as normas do Plano Diretor, mas também agentes dispostos e aptos ao trabalho, e principalmente, linhas de financiamento para compra de imóveis usados e readequação dos mesmos. Os projetos culturais também são fundamentais para que as pessoas frequentem os centros nas horas de lazer. Com o crescente adensamento, encontrar espaços livres — públicos e privados — tornou-se cada vez mais difícil. Isso elevou o preço desses terrenos ao mesmo tempo em que valorizou o espaço livre público, urbano e planejado — praças — como uma das poucas

opções de área para o lazer. Na maioria das cidades do país é necessário que o Poder Público intervenha com mais afinco para revitalizar espaços urbanos. As praças se tornam locais abandonados quando não cuidados. É necessário incentivar o uso e a permanência nas mesmas para que possam cumprir seu papel social na cidade.

Medidas como a criação de uma legislação mais específica para praças, e não tão geral e sem pré-requisitos a serem atendidos, podem ajudar no controle da arborização, nos usos que ali serão desenvolvidos e nos parâmetros que o projeto deve atender. Incentivos de adequação e revitalização previnem a preservação futura. Mas, principalmente, reeducar a população a conviver e utilizar a praça para o fim para que foi criada tem que ser o maior objetivo, pois

este espaço público, síntese da cultura urbana de uma comunidade, traduzida em símbolos materializados em sólidos, se constitui num legado pleno de ensinamentos e exerce a função insubstituível de aglutinador do encontro e da convivência. Ela funciona como uma assembléia, onde se desenvolve sua consciência da comunidade (CASÉ, 2000:56).

3.2 Análise do bairro Centro em Juiz de Fora

A área central de Juiz de Fora, o bairro Centro (FIG. 23), é o recorte da cidade feito neste trabalho aqui desenvolvido. Por esse motivo, é importante compreender sua contextualização na cidade e suas peculiaridades. A área é localizada na RP Centro UP7C. Situada no Vale do Rio Paraibuna, a área (RP–Centro) se estende além do chamado “Centro Histórico”, “englobando núcleos residenciais e sub-núcleos comerciais e de serviços localizados nos seus entornos” (PREFEITURA..., 2004:55).

Congrega 5 Unidades de Planejamento, englobando 24 bairros, que possuem, em conjunto, 106.736 habitantes (IBGE, 1991), com densidade demográfica líquida de 93,33 hab./ha. Simboliza o “coração” da cidade, apresenta grandes concentrações de população e de atividades, e é marcado pela heterogeneidade tanto em termos demográficos quanto sob a ótica do nível de renda e de funções [...].

No que se refere à distribuição da população, destacam-se fortes concentrações no Centro — 24.362 habitantes (135,0 hab./ha). [...].

Observa-se na RP Centro:

- uma mancha urbana que se alastra sobre o território, em todos os sentidos, perdendo densidade na medida em que se afasta da Área Central. Esta apresenta uma alta densidade no triângulo central que se expande no sentido da Av. Independência e adjacências;

- a linha férrea e o Rio Paraibuna delimitam esta RP em três segmentos distintos de ocupação.

[...].

A malha viária possui como eixos principais as Av. Rio Branco, Av. Brasil e Av. Independência. A primeira faz a ligação norte-sul, recebendo demanda de tráfego de todos as outras RPs (PREFEITURA..., 2004:55).

É uma área com multiplicidade de funções urbanas, volumetrias variadas, áreas de interesse histórico, com predominância de bancos, edifícios de diversos padrões, edifícios-garagem e edifícios-galeria. As áreas comerciais tendem a ser ampliadas principalmente no sentido norte, onde se interligam com o Bairro Manoel Honório. Já no sentido sul, a ocupação predominante é residencial. Em 1986, a relação entre o número de lotes vagos e o número de edificações era de 1 para 2, o que demonstrava o grande potencial de adensamento na cidade. No entanto, devido à pressão da especulação imobiliária, os poderes público e privado iniciaram a ocupação dos vazios urbanos. No bairro Centro, onde estes vazios são mais raros devido ao grande adensamento concentrado na região, o valor da terra se tornou o mais caro (FIG. 24).

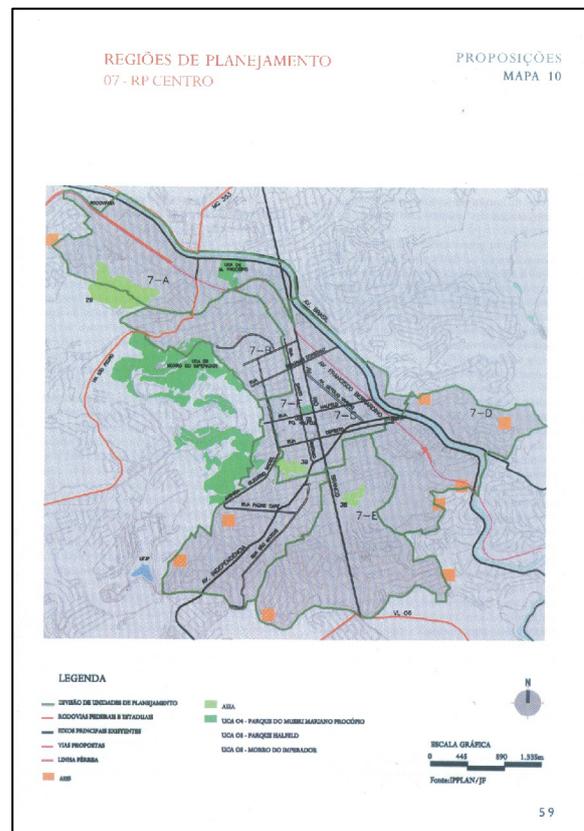


FIGURA 23 – Regiões de planejamento – 07 –RP Centro
Fonte: Prefeitura... (2004:59).

VALOR DA TERRA									
REGIÃO URBANA		VALOR DA TERRA (R\$/m ²)			REGIÃO URBANA		VALOR DA TERRA (R\$/m ²)		
NOME	Nº	MÁX.	MÉD.	MÍN.	NOME	Nº	MÁX.	MÉD.	MÍN.
Represa	02	0,60	0,60	0,60	Cruzeiro do Sul	43	25,00	19,00	15,00
Benfica	03	40,00	15,70	5,70	Graminha	44	11,00	17,70	1,70
Santa Cruz	04	28,00	14,10	1,40	Mundo Novo	45	110,00	60,00	27,00
Nova Era	05	40,00	19,85	14,00	Alto dos Passos	46	275,00	130,00	50,00
Barbosa Lage	06	50,00	24,80	5,00	Boa Vista	47	500,00	180,00	60,00
Remonta	07	20,00	6,50	2,80	Bom Pastor	48	760,00	146,80	15,00
Jóquei Clube	08	60,00	16,50	5,50	Vila Ideal	49	28,00	19,35	9,00
Jardim Natal	09	65,00	10,00	8,00	Vila Olavo Costa	50	41,00	25,00	10,00
Industrial	10	25,00	22,50	20,00	Vila Furt. de Menezes	51	17,00	17,00	17,00
Tco. Bernardino	11	65,00	22,00	3,00	Vila Ozanan	52	21,00	21,00	21,00
Carlos Chagas	12	14,00	14,00	14,00	Poço Rico	53	155,00	64,45	12,00
Cerâmica	13	74,00	20,00	8,00	Granbery	54	280,00	131,25	39,00
São Dímias	14	60,00	42,50	25,00	Centro	55	1.600,00	573,00	140,00
Esplanada	15	38,00	26,50	22,00	Floresta	56	6,00	6,00	6,00
Monte Castelo	16	25,00	22,00	13,00	Retiro	57	14,00	10,00	7,00
Fábrica	17	80,00	47,50	6,00	Santo Antônio	58	28,00	15,25	12,00
Mariano Procópio	18	215,00	111,25	15,00	N.ª. Sr.ª. de Lourdes	59	40,00	22,70	10,00
Morro da Glória	19	390,00	215,00	130,00	Costa Carvalho	60	85,00	38,30	13,00
Santa Catarina	20	94,00	35,00	23,00	Botanógua	61	132,00	81,00	39,00
Vale do Ipê	21	75,00	56,70	22,00	São Bernardo	62	20,00	19,00	17,00
Boeboleia	22	40,00	13,60	2,50	Cesário Alvim	63	32,00	23,50	15,00
Morro do Imperador	23	38,00	29,25	11,00	Vitorino Braga	64	91,00	42,60	23,00
Jardim Glória	24	120,00	80,00	13,00	São Benedito	65	32,00	19,00	14,00
Santa Helena	25	320,00	210,85	80,00	Grajaú	66	35,00	21,00	11,00
Paineiras	26	250,00	127,00	75,00	Linhares	67	20,00	15,35	5,00
N.ª. Sr.ª. de Tatiana	27	30,00	10,00	8,00	Santa Rita de Cássia	68	12,00	11,00	10,00
São Pedro	28	30,00	16,50	0,90	N.ª. Sr.ª. Aparecida	69	20,00	15,25	8,00
Cruz. Sto. Antônio	29	20,00	14,00	8,00	Manoel Honório	70	185,00	83,10	21,00
Nova Califórnia	30	9,00	8,50	8,00	Bonfim	71	42,00	34,00	26,00
Novo Horizonte	31	18,00	12,55	9,00	Bairu	72	75,00	61,50	51,00
Aeroporto	32	20,00	15,35	1,20	Progresso	73	40,00	17,80	10,00
Salvaterra	33	20,00	20,00	20,00	Centenário	74	215,00	131,50	48,00
Sagr. Cor. de Jesus	34	12,00	12,00	12,00	Santa Terezinha	75	94,00	41,70	5,00
São Geraldo	35	12,00	10,00	8,00	Eldorado	76	25,00	18,00	15,00
Santa Efigênia	36	15,00	12,50	10,00	Bom Clima	77	45,00	36,00	27,00
Ipiranga	37	35,00	17,90	7,00	Bandeirantes	78	55,00	24,60	1,70
Telxearas	38	52,00	27,25	18,00	Granjas Bethânia	79	20,00	7,50	4,00
Dom Bosco	39	85,00	28,00	25,00	Grama	80	20,00	8,20	0,35
São Mateus	40	500,00	162,20	28,00	Cascatinha	81	215,00	103,00	90,00
Santa Cecília	41	80,00	40,00	20,00					

FIGURA 23 – Valor da terra das regiões urbanas de Juiz de Fora

Fonte: Prefeitura... (2004:180).

Na história da formação do Centro Histórico de Juiz de Fora, objeto deste estudo, há que se destacar o fator geográfico.

A sua planície resultante da sedimentação que foi propiciada pelas enchentes cíclicas do rio Paraibuna, modelou um baixo terraço de forma aproximadamente triangular, que acabou por influenciar as duas vias regionais que, tornaram-se duas principais avenidas da cidade: a Rio Branco e a Getúlio Vargas (PASSAGLIA, [19-]:37).

Em 1836, Halfeld fez uma retificação com a intenção de edificar uma cidade entre a antiga lagoa da Gratidão até um pouco além do primitivo largo da capela N.S. dos Passos.

Com a mudança do povoado para a outra margem do rio foi necessário construir a rua Espírito Santo para interligar o Botánagua (hoje região da Avenida Sete e bairro Costa Carvalho) ao largo da Matriz. O largo e casa do conselho (Parque Halfeld) foi originado quando da elevação do povoado à vila. É o local onde Halfeld localizou sua moradia e pátio dos seus ranchos. O largo da União e Indústria, atual largo do Riachuelo, deve sua origem à estrada União e Indústria construída por Mariano Procópio na década de 1850. O traçado desta estrada foi feito no perímetro onde ocorriam as inundações periódicas do rio Paraibuna. “Depois de atravessar Juiz de Fora, seguiu a orientação de seu vale, conseguindo assim manter uma declividade” (PASSAGLIA, [19--]:38). Além das ruas já mencionadas existiam, nesta época, a de Santa Rita e a de São Sebastião.

Com a elevação da Vila à categoria de cidade, novas ruas foram abertas: rua do Cano (rua Sampaio), da Califórnia (rua Halfeld), Imperial ou Imperatriz (rua Marechal Deodoro), Santo Antônio e Formosa, posteriormente rua do Comércio (rua Batista de Oliveira). Após a elaboração da planta de cidade feita por Gustavo Dodt a orientação para a expansão da cidade foi que as ruas perpendiculares à rua Direita (Av. Rio Branco) fossem abertas até a Serra adjacente à cidade (Morro do Imperador). Assim, as ruas Halfeld e Marechal foram consolidadas como eixos comerciais com a inauguração da Estação de Juiz de Fora. Com a construção da Alfândega Ferroviária do Estado, iniciada por volta de 1893, foi formado o último largo no núcleo histórico, que resultou na Praça Presidente Antônio Carlos.

Desta forma, o triângulo central formado pelas avenidas Rio Branco, Getúlio Vargas e pela rua Espírito Santo, tem nos seus vértices três das principais praças públicas que, fundindo-se com os eixos constituídos pelas ruas Halfeld e Marechal Deodoro une as outras duas praças restantes, o parque Halfeld e a Praça João Penido (PASSAGLIA, [19--]:39).

Cada uma faz parte de determinado momento da história da cidade guardando ainda, alguns dos seus remanescentes construtivos.

A Avenida Brasil funciona como via expressa para o tráfego rápido e de carga, mas em função de atividades lindeiras se torna lenta, principalmente pela carência de vias coletoras. A Avenida Independência pode ser dividida em dois trechos quanto à ocupação e uso do solo:

[...] o primeiro é uma continuidade da Área Central, que corresponde à faixa entre a praça Antônio Carlos e a Av. Rio Branco, caracterizada pelo uso misto, sendo o uso comercial bastante freqüente nos pavimentos térreos, e pela existência de edifícios-galeria; no segundo trecho, a partir da Av. Rio Branco, no sentido de Teixeira, há uma predominância de uso residencial [...]. A localização de colégios prejudica o fluxo de tráfego em horários específicos.

[...].

Como eixos secundários identificam-se as Av. dos Andradas, Av. Getúlio Vargas, Av. Rui Barbosa, Av. Sete de Setembro, Av. Francisco Bernardino e Rua Bernardo Mascarenhas, para onde converge intenso tráfego de deslocamentos internos à cidade e, eventualmente, regionais. Estas vias funcionam como acessos às respectivas regiões e/ou interligações entre os eixos principais e/ou como ligações entre bairros e, geralmente, funcionam como corredor de uso comercial em escala local, de bairro ou até mesmo setorial. Outros eixos de grande importância para o tráfego interno são as Ruas Olegário Maciel, Santo Antônio, São Mateus, Padre Café, Moraes e Castro, Benjamin Constant, João Pinheiro e Batista de Oliveira. Todas elas deverão ter um tratamento diferenciado, na ocasião da definição do zoneamento, devido às importantes ligações viárias que promovem, e à diversidade de funções nelas existentes (PREFEITURA..., 2004:56).

O Morro do Imperador a oeste e o Rio Paraibuna são marcos estruturadores naturais que delimitam esta RP e, ao mesmo tempo, são referenciais simbólicos, históricos e planejadores.

A Área Central compreende o triângulo formado pelas Av. Rio Branco, Av. Independência e Av. Francisco Bernardino, incorporando as Praças Antônio Carlos e Dr. João Penido (Praça da Estação), o Parque Halfeld e os seus entornos. Nela está concentrada a maior diversidade de atividades urbanas, sejam elas comerciais, culturais, prestadoras de serviços, residenciais ou institucionais. É, enfim, o espaço estruturador de toda a RP e, mais do que isto, de toda a cidade, visto que o desenvolvimento urbano ocorre pela sua articulação com as demais áreas.

Caracteriza-se, basicamente, por duas regiões: a primeira, formada pelas Av. Rio Branco, Av. Independência e Av. Getúlio Vargas (triângulo menor), e a segunda, pelo segmento entre as Av. Getúlio Vargas e Av. Francisco Bernardino (PREFEITURA..., 2004:56-57).

A Rua Halfeld é, no triângulo menor, um ponto nobre⁵⁰ e estruturador, junto com as ruas paralelas: Mister Moore, Marechal Deodoro, Barão de São João Nepomuceno⁵¹, Santa Rita e Braz Bernardino. Estas ruas estão interligadas por diversas galerias, característica peculiar do centro da cidade que propicia uma socialização diferenciada, com espaços dinâmicos e estéticos intercalados e variados. Edifícios com caráter relevante também são encontrados na região: Cine-Theatro Central, Banco do Brasil, edifícios Sulacap, Baependi e Clube Juiz de Fora são alguns exemplos. O Parque Halfeld e os edifícios que o circundam (Câmara Municipal, antiga Prefeitura e Fórum) são considerados marcos paisagísticos e históricos, respectivamente.

A rua Halfeld é considerada a “artéria da cidade” por sua localização e por seu importante papel social e econômico na cidade; recebeu, em 1870, suas primeiras construções erguidas pelo sistema de pau-a-pique. No entanto, devido à valorização de seus terrenos no decorrer das décadas, as antigas construções foram demolidas e substituídas por prédios de concreto armado. O primeiro arranha-céu construído no local foi o edifício Baependi que substituiu o hotel Rio de Janeiro e o primeiro edifício residencial foi o Sulacap (1940).

É possível encontrar na rua Halfeld vários estilos arquitetônicos, mas como edifícios ainda conservados destacam-se no estilo neoclássico: Academia de Comércio (1894) e o Banco de Crédito Real (1927 — construído pela firma Pantaleone Arcuri). No estilo eclético destacam-se o edifício do Clube Juiz de Fora e o prédio da antiga prefeitura que atualmente abriga o PROCON (PASSAGLIA, [19--]). O motivo de afeto à Rua Halfeld se deve ao grande movimento de pessoas que nela sempre circularam provocando o encontro e a convivência dos juizforanos. Os desencontros também acontecem nesse local, pois as manifestações populares também ganham vulto na área. Os famosos *footings*⁵², onde a população se vestia com *glamour*, valorizavam o lugar para o convívio social.

⁵⁰ A rua Halfeld é considerada ponto nobre por seu valor histórico e atualmente ser a rua com maior trânsito de pedestres. Além de estar no ponto mais central da cidade, ainda abriga comércio com grande diversificação.

⁵¹ Conhecida apenas como São João.

⁵² Esta expressão é utilizada para alunhar os passeios dos habitantes da cidade na Rua Halfeld. O trajeto era sempre o mesmo, subia-se e descia-se a Rua Halfeld, tentando encontrar pessoas amigas. Este evento acontecia até a década de 1950, mas com o crescimento da cidade, outros locais

O segundo segmento compreende uma área com produtos mais populares na atividade comercial e também relacionados ao setor da construção. Esse tipo de atividade que exige menor padrão estético das lojas tem contribuído para uma certa degradação dos prédios, que em geral são antigos e necessitam de recuperação. Com isso, o setor residencial da região sofre reflexos, atraindo moradores de classes sociais de média a média baixa renda. A Avenida Getúlio Vargas é o eixo estruturador e tem como função principal ser um corredor de transporte, assim como o fluxo de pedestres também é intenso. Abriga um grande acervo de edifícios históricos, especialmente a Praça Presidente Antônio Carlos. A Praça da Estação é destacada na Avenida Francisco Bernardino como “o mais importante conjunto arquitetônico de Juiz de Fora” (PREFEITURA..., 2004:57).

A Área Central é comparada ao espaço de um *shopping center*. As diferenças aparecem na falta de uma administração geral e gerência centralizada propiciando desorganização quanto ao tipo, dimensão e qualidade das lojas. Desse modo, a região se encontra com áreas em processo de degradação, indicando que comporta uma infra-estrutura completa mas que chega a ser sub-utilizada, principalmente fora dos horários comerciais.

A saturação desta área, sobretudo quanto ao tráfego veicular, a excessiva verticalização concentrada e o conflito entre o patrimônio histórico e a renovação urbana, são pontos fundamentais a serem equacionados, com vistas, acima de tudo, à manutenção da vitalidade e da atratividade do Centro, inclusive enquanto pólo regional (PREFEITURA..., 2004:58).

A vitalidade encontrada na área central se deve à congregação e atração da população às múltiplas atividades e serviços que oferece e que estão sob ameaça da implantação de novos grandes equipamentos urbanos na cidade. Outro problema atual é a falta de necessidade da presença de consumidores/clientes nos estabelecimentos físicos, uma vez que os produtos/serviços podem ser acessados por meio virtual (internet ou telefone). No entanto, ainda há um grande fluxo de

tornaram-se também pontos de encontro. No entanto, até hoje, há um dito popular que diz: “Em Juiz de Fora, as coisas acontecem na Rua Halfeld”. Os passeios ainda são freqüentes na Rua Halfeld, mesmo não sendo mais denominados *footings*.

veículos e pedestres o que provoca a saturação no trânsito e também estimula novas alternativas nos fluxos para transporte.

Devido à sua importância econômica, cultural, social e urbanística, a Área Central é objeto de um programa especial de revitalização: Projeto Cidade Humana–Centro (FIG. 25 e 26). Trata-se de uma série de projetos que visam a reestruturação e revitalização do Centro, valorizando seus espaços públicos, tais como ruas, praças e calçadas, “privilegiando ao máximo o pedestre e propondo uma melhoria na qualidade da relação homem/cidade, através da humanização do espaço construído” (PREFEITURA..., 2004:102).

No Projeto Cidade Humana – Centro, a área foi dividida em 3 setores para atender às necessidades dos diferentes tipos de intervenção. O setor 1 (triângulo menor) tem como problema principal a grande verticalização nas construções.

Para inverter este quadro, propõe-se um trabalho de desenho urbano com o tratamento dos espaços públicos no sentido da valorização das pessoas e sua convivência e atendendo a quesitos como: adequação, padronização e reorganização do mobiliário urbano; redimensionamento das áreas de circulação e desenho dos pisos; normatização da publicidade e letreiros; adequação de espaço para manifestações artísticas e culturais; valorização do patrimônio histórico arquitetônico e urbanístico. (PREFEITURA..., 2004:102).

O setor 2 apresenta sinais de estagnação e por isso busca-se a revitalização da área. Propõe-se restauração e reciclagem das edificações existentes e criação de praças e espaços de convivência e lazer. O setor 3 articula o projeto em questão com outro também promovido para a mesma finalidade, o Projeto Eixo do Paraibuna⁵³. É uma área considerada estratégica para fins de renovação urbana, mas seu problema é o grande adensamento existente. Na proposta recomenda-se a utilização de baixas taxas de ocupação aliada ao estímulo à edificação verticalizada. O Projeto Cidade Humana-Centro atingiu seus objetivos à curto prazo mas atualmente já encontra novos pontos para análise que estão sendo vistos junto com a revisão do Plano Diretor.

⁵³ Corresponde ao trecho 2 do projeto “Eixo do Paraibuna”.

O bairro Centro congrega importantes Áreas de Especial Interesse Urbanístico (AEIU). De acordo com o Plano Diretor (2004:97), a região abriga as seguintes AEIUs: Colégio dos Jesuítas, Colégio Academia de Comércio, Várzea da Leopoldina, SENAI, Sport Clube, Clube Tupi e Clube Olímpico. As AEIUs são “áreas que apresentam indicação no sentido de preservar algum ambiente ou paisagem urbana de interesse, ou áreas que apresentem vantagem na implantação de algum regime urbanístico especial” (PREFEITURA..., 2004:99).

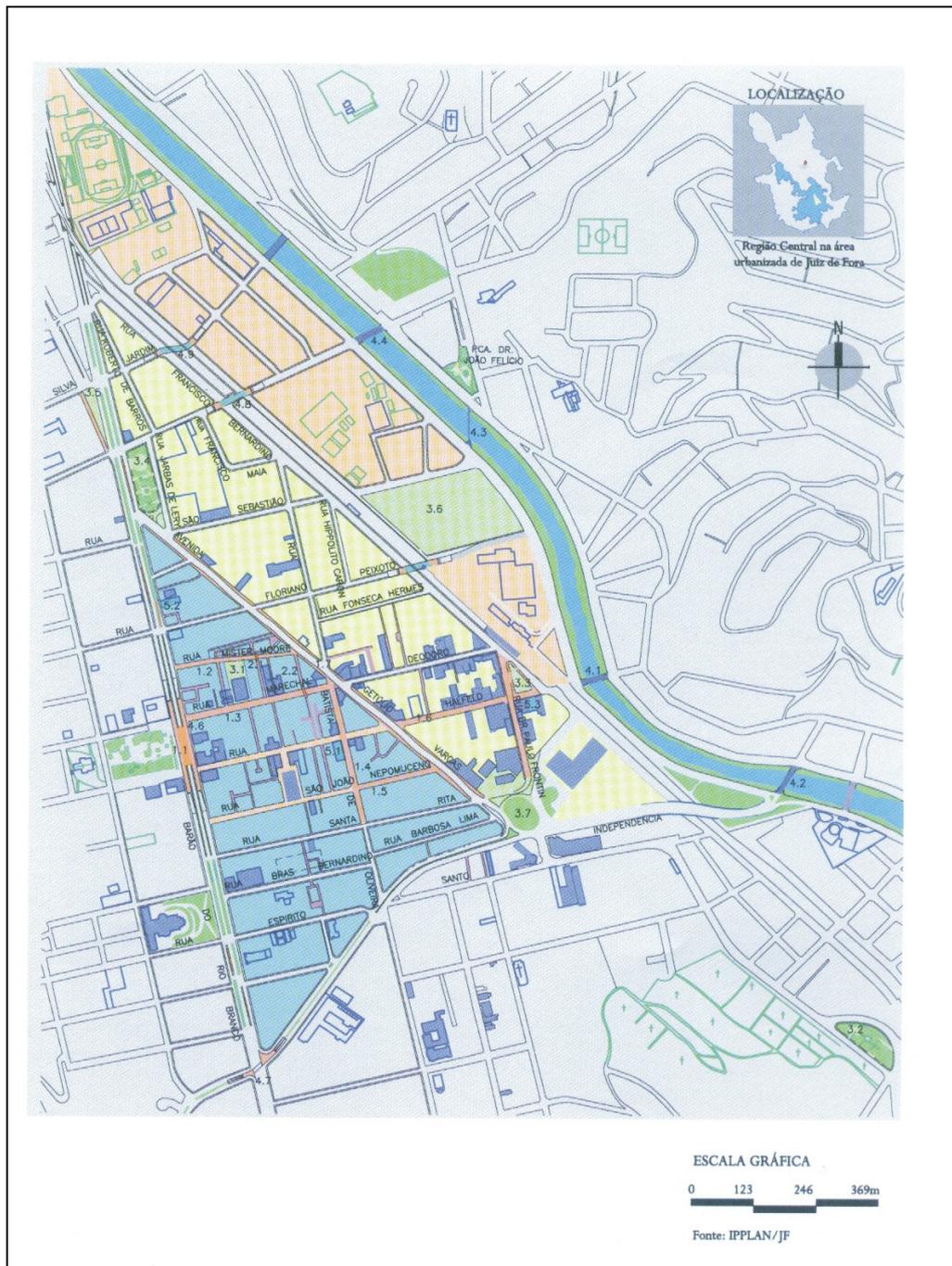


FIGURA 24 – Revitalização da Área Central – intervenções propostas
Fonte: Prefeitura... (2004:102).



FIGURA 25 – Revitalização da Área Central – legenda das proposições

Fonte: Prefeitura... (2004:103).

Nota-se, pelas análises apresentadas, o potencial comercial e cultural existente na área central. Também foram identificadas propostas para suas valorização que, em

sua maioria, não foram suficientes nem eficientes. O objetivo deste capítulo foi atentar para a importância dessa área na cidade para justificar a proposta do capítulo 4: revitalizar as praças desta região como espaço de uso coletivo para que o centro da cidade seja valorizado e melhor apreciado por seus habitantes e visitantes.

4. PRAÇAS: UMA ANÁLISE COM ESTUDOS DE CASO EM JUIZ DE FORA

O tema principal deste trabalho é a praça como espaço público de uso coletivo e Juiz de Fora foi a cidade escolhida como objeto de estudo. Para tanto, será preciso revisitar os capítulos anteriores, contextualizando o tema “praças” para então se poder fazer as análises pontuais propostas: praças na área central de Juiz de Fora.

4.1 A praça: espaço de uso coletivo na história

Desde a era pré-histórica o homem utiliza o espaço em que vive para sobreviver e desenvolver meios de melhorar seu modo de vida. Foi assim que desenvolveu na agricultura e na habitação. Foi nessa busca pelo aprimoramento que a sociedade evoluiu. Atualmente temos a tecnologia e muitos recursos eficazes que podem auxiliar a humanidade nesta procura da qualidade de vida. Historicamente foi necessário que os seres humanos se reunissem para conseguir a evolução, pois sozinhos, isoladamente, não são capazes de alcançá-la. Isso também acontece nos dias atuais, de diferentes formas: em salas de reuniões, em eleições em sociedades democráticas, etc. Há, porém, uma forma que foi iniciada na pré-história e que acontece ainda hoje, mesmo que de forma diferenciada e ameaçada de extinção: são as reuniões em espaços de uso coletivo. Para expressão da atividade pública, é necessário um espaço de uso coletivo para que seja possível a reunião de iguais e desiguais, visando um objetivo comum. Um exemplo deste tipo de espaço de uso coletivo é a praça.

Atualmente a preocupação com esses espaços é grande. Há estudos que provam sua importância no desenvolvimento da sociedade. “Não pode haver humanidade onde não há mais espaço físico” (ARANTES, 1995:115). Os bancos de concreto implantados contornando as áreas de vegetação são um grato obstáculo aos transeuntes para a depredação da área verde. Além disso, sua fácil manutenção e resistência propiciam uma melhor preservação do parque. Por ser um elemento de altura baixa e estar distribuído por toda a área, contribui para criar uma unidade projetual. Os bancos de madeira têm um aspecto formal mais condizente com o local

e inclusive são mais confortáveis por terem encosto. No entanto, sua manutenção é mais difícil, facilitando sua degradação⁵⁴. Segundo Telles (1994:54), é na

constituição de espaços públicos nos quais as diferenças podem se expressar e se representar em uma negociação possível; espaços nos quais valores circulam, argumentos se articulam e opiniões se formam; e nos quais, sobretudo, a dimensão ética da vida social pode se constituir em uma moralidade pública através de convivência democrática com as diferenças e os conflitos que elas carregam.

A autora fala de espaço com um sentido abstrato, de esfera pública. Mas desde a Antigüidade a esfera pública da democracia precisou de um espaço físico, um lugar, para se realizar. Este espaço, em certa medida comparado a “Ágora” dos gregos, mesmo com espaços virtuais, é a praça.

Antes de compreender o espaço público, é necessário entender o significado de espaço e de lugar, bem como a diferença que existe entre eles, em que se delimita a área a ser trabalhada. O espaço é concebido a partir do momento em que se delimita uma área a ser trabalhada. Nessa área é feito um projeto que pode ser para uma casa, uma rua, uma praça, enfim, esse espaço pode receber diversas formas para sua conformação. Quando realizado, ainda é apenas um espaço com área determinada e características específicas. Para se tornar um lugar é necessário que tenha uma identidade com o local em que está inserido, uma função para a sociedade que o utiliza. Ao contrário, tornar-se-á um espaço sem expressão, sem valor. Para se conceber um lugar não é necessário a pré-determinação de área ou formas. O mais importante é fazer com que a sociedade utilize este espaço de forma produtiva, para a cultura, o entretenimento, o descanso, a moradia, o trabalho ou qualquer outra função.

O espaço de uso coletivo, quando bem concebido, se torna um lugar. O importante problema atualmente desse lugar é sua pertinência. É construído pelo Poder Público para uso da sociedade. Sua manutenção deveria ser considerada de responsabilidade dos usuários e do poder público. Mas não é isso que acontece. O Poder Público constrói, mas não faz a manutenção técnica construtiva necessária à preservação do espaço.

⁵⁴ Apesar das questões apontadas, não é comum encontrar este equipamento com danos.

A manutenção do espaço público é um custo e tem que encontrar fórmulas para o financiamento do mesmo. Existem muitas cidades que encontraram fórmulas de responsabilização da manutenção de certo espaço público com empresas privadas e comunidades de vizinhança, entre outros (BORJA, 2006:5-6).

Por outro lado, a sociedade não o olha como um bem comum a todos e sim como uma “propriedade de ninguém”. Fica subjugado ao descaso e sujeito ao vandalismo. Nessa situação, o lugar se torna propício à violência, tráfico de drogas, prostituição de menores, malandragem, promiscuidade, aos males sociais atuais, além da sujeira.

O espaço de uso coletivo perde sua função social original histórica. Sem conservação, manutenção e vigilância, propicia o tipo de ocupação e utilização que causam transtornos à sociedade que não pode mais utilizá-lo nem frequentá-lo. Torna-se degradado e sem valor econômico e afetivo para seus usuários. Nas cidades reurbanizadas do século XIX, as praças estariam sendo substituídas por espaços pura e simplesmente exteriores, vazios residuais impróprios para o uso coletivo. “Já as praças antigas — isto é, da Antigüidade à Idade Barroca —, com sua multiplicidade de formas complexas, foram concebidas para promover a reunião da coletividade local: era na praça que ocorriam os acontecimentos mais importantes da vida em comum, ela era o lugar urbano por excelência” (ARANTES, 1995:102-103). O ser humano precisa retomar seu direito de habitação, não somente o da sua casa, como abrigo, mas habitar o seu próprio ser. Com as mudanças nas tecnologias e ritmos de vida, o ser humano tem esquecido o principal: a boa qualidade de vida. Para tal análise muitos quesitos são fundamentais e necessários, mas não constituem o objetivo deste estudo. A proposta é mostrar que para atingir uma boa qualidade de vida, o ser humano precisa ter o básico: ser habitante e ter um *habitat*.

A categoria do “habitar” se traduz no próprio ser, é ter consciência das conseqüências das atitudes individuais para a convivência em sociedade, é saber ocupar seu espaço junto a outros sem abrir mão de seus desejos e ao mesmo tempo não prejudicar o meio comunitário. Habitar o próprio ser é saber conviver com as próprias capacidades e deficiências. É necessário também saber habitar no espaço convivendo com o meio ambiente e suas intempéries. É importante saber dividir o *habitat* — onde se habita — pois é aí que acontecem as trocas de experiências que

levarão à evolução da sociedade. Esse *habitat* onde todos podem se expor, ir e vir sem precisar ter autorização ficou conhecido como espaço público.⁵⁵ Daí, a importância de sermos habitante do nosso próprio ser, do nosso lugar social e espacial para então sabermos fazer uma boa ocupação do *habitat* público, do espaço público, do lugar público (BRANDÃO, 2005).

Faz-se necessário analisar o processo de modernização das cidades para se compreender os males subseqüentes que ocasionaram a degradação da cidade atual. O crescimento brasileiro devido à produção industrial e ao aumento da atividade comercial iniciou-se na segunda metade do século XX e com ele vieram as transformações socioeconômicas que atraíram um grande contingente populacional para os centros urbanos. As ruas necessitaram ser alargadas para comportar o tráfego crescente devido ao surgimento do automóvel e dos novos meios de transporte coletivo. Enfim, a cidade foi obrigada a se adaptar aos novos padrões de urbanização. A partir dos anos 1950 os arquitetos começaram a adotar a expressão dada por Camilo Sitte às praças: “Coração da cidade”. O intuito dessa ideologia foi criar lugares que revitalizassem as cidades destruídas pela guerra ou pelo urbanismo predatório moderno (ARANTES, 1995).

Nesse contexto da cidade, há um espaço público, caracterizado de diversas formas, mas reconhecido desde o início da organização da sociedade: a praça, que é um elemento público e urbano. Concebida como espaço de convivência, lazer e expressão pública, acompanhou através dos tempos a evolução das cidades tornando-se parte histórica de cada local onde foi construída⁵⁶. As belas praças do passado satisfariam apenas uma exigência estética; “Camilo Sitte estava convencido de que aquela disposição esteticamente exigente era antes de tudo decorrência do intuito de circunscrever um espaço próprio à vida pública” (ARANTES, 1995:102). Seu conceito mudou muito: já foi vista como um espaço seco — Pátio do Colégio, São Paulo e Terreiro de São Francisco, Salvador — mas hoje está fortemente

⁵⁵ O espaço público denomina o espaço de uso coletivo por tratá-lo como lugar de expressão pública: local aberto e acessível a todas as pessoas. “O espaço público, portanto, deve ser visto como um conjunto indissociável das formas assumidas pelas práticas sociais” (ALEX, 2008:20).

⁵⁶ Historicamente, a origem das praças, está nos países europeus. Nesse trabalho, foi analisada com relação à história brasileira, mas até o seu nome vem da tradução de *plazas* (origem espanhola) ou *piazas* (origem italiana) (ALEX, 2008).

associada a espaços verdes. Nas cidades brasileiras, qualquer área verde pública — desde um canteiro central de avenidas até um espaço entre edifícios — tem o nome de praça. Esta denominação cria problemas quanto à terminologia usada sobre o espaço urbano. Rotatórias e encostas ajardinadas são exemplos do mau uso da terminologia quando são alcunhados de “praça” somente por terem área verde. O jardim urbano é importante para a qualidade ambiental da cidade por oferecer melhor circulação de ar, insolação e drenagem. Mas para uma área poder ser chamada de praça deve ser de fácil acesso a pedestres e oferecer um programa social com atividades de lazer e recreação orientadas. Ou, pelo menos, com equipamentos disponíveis aos usuários para esse fim. Conceituando, “praças são espaços livres públicos urbanos destinados ao lazer e ao convívio da população, acessíveis aos cidadãos e livres de veículos” (ROBBA; MACEDO, 2003:17).

Como um elemento espacial da cidade, a praça também está ligada às questões sociais, formais e estéticas. É sempre necessário analisar uma praça no contexto em que está inserida — tanto físico quanto histórico. “A praça não é apenas um lugar físico aberto, mas também um centro social integrado ao tecido urbano. Sua importância refere-se a seu valor histórico, bem como a sua participação contínua na vida da cidade” (ALEX, 2008:23). As praças, durante a renascença foram ricamente adornadas dando origem às praças de igrejas.

A praça seca perdeu seu lugar para a praça ajardinada em nosso país no século XIX, quando o Brasil necessitava demonstrar modernização, embelezamento e salubridade em suas cidades. A nação sofria influência cultural europeia — principalmente a francesa da Paris de Haussmann — e utilizando-se disso como forma de afirmar-se e ganhar credibilidade como exportadora para o continente europeu. Assim, a praça ajardinada transformou a paisagem de importantes cidades brasileiras. A praça, antes utilizada para uso militar e político, passa a ser destinada à maior contemplação da natureza e ao descanso. É nesse momento que o projeto paisagístico ganha importância e as praças passam a ser projetadas. No entanto, somente as praças consideradas importantes, devido à localização, receberam projetos. As mais afastadas, as dos bairros com menor poder político e econômico, ficaram sem um plano formal. Nesse período, a nova conformação da praça ficou conhecida como eclética. Com grande preocupação com o ajardinamento, começou

a ser projetada por paisagistas. Por falta de escolas profissionalizantes no país, europeus como Auguste F. M. Glazou (1883-1906) e Américo René Giannetti eram convidados a projetar e executar esses espaços. O programa de atividades de uma praça incluía passeio, convivência social e contemplação da natureza.

A partir da década de 1960, os projetos de praças no Brasil tiveram forte influência estética e funcional do paisagismo moderno norte-americano e mais recentemente a preocupação com questões ecológicas tem sido adotada com intensidade. No entanto, estas inovações não têm contribuído para este espaço de uso coletivo pois nem sempre o tornaram mais convidativo à presença da população. Em alguns casos, é possível observar que os projetos não consideraram o entorno, fechando-se somente para seu interior.

No período de modernização ao longo do século XIX a praça adquire uma nova concepção. A praça moderna não admite somente o caráter contemplativo e de passeio. O lazer ativo passa a ser um ícone no planejamento das praças. Isso fez com que os “trajes finos” fossem substituídos e o espaço livre democratizado, tornando o ambiente mais informal. Os caminhos para passeio deram lugar a espaços de permanência com recantos, estares, esplanadas e patamares articulados entre si. “A composição dos pisos, canteiros e vegetação criava espaços interligados, capazes de conduzir o usuário que apenas passava e, ao mesmo tempo, de atraí-lo e abrigá-lo junto a pequenos estares contemplativos e recreativos” (ROBBA; MACEDO, 2003:98).

Desde então, equipamentos para a prática de esportes e brinquedos para recreação tornaram-se essenciais para os usuários desses espaços. Outra novidade foi o lazer cultural, que aparece com a implantação de pavilhões para exposições, museus e anfiteatros. Nas praças, este lazer ficou mais intenso com apresentações públicas de arte e cultura (teatro, exposições, atividades lúdicas). Além disso, o verde deixou de ser objeto somente de embelezamento e contemplação. Sua importância foi reconhecida como fator na qualidade de vida da cidade. Assim, além de ser valorizado nas praças passou a ser observado e cultivado em toda a cidade. Sua utilização também não foi mais apenas como adorno único que circundava elementos. Começou a ser utilizado proporcionando diferentes formas, cores,

tamanhos e texturas. Seu estudo tornou-se mais necessário para que fosse aplicado de forma correta em local apropriado. O paisagismo passou a ser importante e muito valioso. O paisagista cujos projetos mais influenciaram no Brasil foi Roberto Burle Marx (1909-1994), que destacou-se por romper com os traços do ecletismo e ser expoente de novo estilo, o modernismo.

O movimento modernista não somente modificou a concepção da praça em termos urbanísticos, como também fez com que a população reconhecesse o valor desses espaços livres de uso coletivo. A substituição dos simples espaços para o caminhar dos transeuntes por espaços que incentivassem sua permanência foi reconhecida e aplaudida. Isso também ajudou na valorização e preservação dos patrimônios ambientais dando origem, inclusive, aos parques ecológicos. A praça moderna não tem uma unidade formal no projeto como no ecletismo, mas tem características específicas: setorização das atividades; utilização de formas orgânicas, geométricas e mistas em todos os seus elementos; liberdade na composição; grandes áreas de pisos processados; criação de estares e recantos como elementos centrais; circulação estruturada; valorização de ícones da cultura nacional e regional; vegetação como elemento tridimensional (ROBBA; MACEDO, 2003).

O espaço público de uso coletivo urbano é cada vez mais raro e mais valorizado na cidade atual. As praças, em especial, são os espaços mais procurados e mais importantes para a qualidade de vida cidadina e humana dentre esses espaços públicos. Segundo Casé (2000:63), “a praça não se reduz a um espaço para troca de informações. A principal razão de sua existência é invocar o espírito gregário arraigado no inconsciente do homem urbano”. Seus valores ambientais são inúmeros: melhoria na ventilação, aeração e insolação, controle da temperatura com sombreamento proporcionado pela vegetação arbórea, maior drenagem das águas pluviais com superfícies permeáveis e proteção do solo contra a erosão com a vegetação que auxilia na contenção de encostas. Funcionalmente, esses espaços são importantes porque têm sido a maior atração de lazer urbano dentro de um contexto em que os espaços vazios, voltados para essa atividade dentro das cidades, têm sido umas das poucas “áreas de respiro” em que os cidadãos se refugiam do seu cotidiano conturbado. Já do ponto de vista simbólico são referências na paisagem da cidade, tendo identidade própria no bairro ou na rua e

também servindo como pontos de localização e orientação para os transeuntes na cidade. No final do segundo milênio, o aumento do tráfego de veículos e de pessoas levou a problemas urbanos que afetaram a conjuntura da cidade e, conseqüentemente, os conceitos relativos ao espaço de uso coletivo.

Dentro dessa discussão sobre espaço de uso coletivo e as condições das cidades atuais chega-se então à praça contemporânea. Esta, mesmo que historicamente ainda seja recente nas cidades brasileiras, tem em seu conceito uma finalização para o assunto aqui discutido. É um espaço de uso coletivo, urbano, com projetos que almejam expressar inúmeras formas e tendências, utilizando a liberdade de expressão de arquitetos, artistas e paisagistas e que utiliza as mais diversas tecnologias, materiais formas e cores. O maior objetivo dos projetos atuais é que a praça tenha usos diversificados, sem espaços delimitados e com usos específicos, permitindo aos usuários utilizarem-na da forma que melhor lhes convier, seja com lazer ativo ou passivo. Enfim, a praça deve ser diferenciada, com cenário específico e procurar atender o maior público possível, assim como a cidade atual, planejada, tenta fazê-lo. Os desenhos dos projetos das praças contemporâneas são “arrojados, geométricos, cênicos, coloridos, gráficos, orgânicos, evocativos [...] além de serem implantados elementos e equipamentos dos mais diversos tipos e formas como pórticos coloridos, colunas, ruínas, esculturas” (ROBBA; MACEDO, 2003:42). Essa nova linguagem de projeto se contrapõem à era moderna mas ainda assim, o projeto contemporâneo ainda muito recente assemelha-se muito ao projeto moderno. Guarda as inovações que fez da época do ecletismo e ainda não teve tempo para se firmar como um novo estilo com elementos de rompimento com o modernismo. Mesmo assim, já apresenta características que o individualiza e lhe permite essa diferenciação com novo nome.

Na sua forma, os projetos procuram revitalizar e restaurar imagens, bem como os velhos e novos usos; fazem reconfigurações estruturais. Buscam o formalismo gráfico contrapondo-se às praças ajardinadas e tentam criar cenários. As propostas de uso também sofrem alterações: o utilitarismo (comércio e serviços) é retomado; a circulação de pedestres é priorizada e com isso, a praça seca é revalorizada; espaços multifuncionais são criados para que a população possa utilizá-los de diferentes formas. As praças contemporâneas possuem uma particularidade característica: podem ser projetadas com um fim específico. Isso quer dizer que são projetadas com programas específicos: praças esportivas, praças camelódromos (ROBBA; MACEDO, 2003:151).

Desde então, profissionais de outros países iniciaram trabalhos em algumas cidades do Brasil (Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte) interferindo no espaço público. Isso proporcionou a grande influência que sofremos ao mesmo tempo em que facilitou o acesso a novos conhecimentos (ROBBA; MACEDO, 2003). Poder ver diversas realidades projetuais incrementou o trabalho do profissional brasileiro. Nossas praças ainda hoje refletem esse intercâmbio de idéias.

4.2 Praça, cidade e “caos urbano” no Brasil

A cidade é o maior exemplo de conformação de lugares. Nela, os lugares privados e públicos formam um conjunto espacial com especificidades físicas, sociais, econômicas e políticas que determinam seus indicadores evolutivos positivos ou negativos. Nesse conjunto de lugares encontram-se os espaços públicos subdivididos em elementos incontáveis: ruas, parques, praças, calçadas, avenidas. Esse conjunto, também conhecido como espaço urbano merece atenção devido às várias críticas que vem sofrendo em relação aos males que causa à sociedade. Essa situação de conflito entre o espaço físico e os problemas nos seus usos pelos seres humanos tem sido chamada de “caos urbano”.

O “caos urbano”⁵⁷ envolve os problemas de tráfego, a superpopulação em determinadas áreas da cidade (geralmente as áreas centrais são as piores) a poluição audiovisual, os problemas sociais de moradia, a violência urbana. Enfim, envolve questões relacionadas à qualidade de vida do ser humano, à qualidade de vida da cidade e às relações que as duas proporcionam à sociedade. Resolver os problemas sociais implica resolver o “caos urbano” e vice-versa.

A praça recebe interferências diretas com os problemas causados pelo “caos urbano”. Hoje os problemas acima citados inibem as razões pelas quais a praça foi concebida. A superpopulação disputa um espaço para passagem e não um lugar para lazer, a poluição visual não permite vislumbrar a vegetação e as formas que ali se encontram. A falta de uso apropriado nessas áreas deu margem para que a

⁵⁷ O caos urbano pode ser entendido com um conjunto de fatores que dificultam a vida nas grandes cidades, como por exemplo: a violência, o trânsito intenso, as desigualdades sociais, o crescimento desordenado da cidade e a superpopulação.

violência ali se estabelecesse. O processo de urbanização das cidades surge das tentativas de resolver os problemas de ambientes destruídos. Há, no entanto, que se entender a modernização das cidades para compreender os males que trouxe iniciando o “caos urbano”.

No Brasil o processo de urbanização foi intenso na segunda metade do século XX. De 1940 a 2000, o número de pessoas residentes nas cidades aumentou aproximadamente em 120 milhões. Na última década do século XX, o aumento foi de mais de 20 milhões (ANUÁRIO..., 2004). As reformas urbanas que aconteceram em várias cidades brasileiras entre o final do século XIX e o início do século XX fizeram um urbanismo com saneamento básico para eliminação das epidemias e promoção do embelezamento paisagístico. Assim, criou-se uma população excluída em um processo de expulsão, segregada territorialmente em morros e áreas desfavoráveis da cidade (MARICATO, 2001).

A verticalização das moradias, promovida pelos novos edifícios de apartamentos, mudou tanto a imagem das cidades quanto o mercado fundiário. Ainda assim, a proposta dos arquitetos elaborada no congresso do IAB de 1963 para uma reforma urbana que democratizasse o acesso à terra para todas as classes não foi impulsionado. Nesse mesmo sentido, a iniciativa pública com os conjuntos habitacionais também não criou polêmica quanto à questão fundiária urbana. Excluíram a população em terra não apropriada ao desenvolvimento urbano, sacrificando seus moradores e os contribuintes que arcaram com a infra-estrutura exigida. Além disso, os investimentos nos vazios urbanos para serem valorizados não receberam a atenção requerida.

Essa desordem na localização da população prova mais uma vez o descaso com a localização da praça. Afinal, se não há organização com a moradia, também não há com o entorno dela. A praça fica ou “presa” entre os prédios que surgem ao seu redor, prejudicando sua ventilação e insolação, ou, quando ainda não existe e é criada em um novo local, fica sujeita a ser um simples espaço livre, sem tratamento ou planejamento, somente uma área não edificada. O abandono das praças no espaço urbano não ficou restrito às grandes cidades. As cidades de porte médio também foram afetadas pela degradação urbana (ALEX, 2008).

A preocupação com necessidades básicas se torna tão grande que mesmo reconhecendo o valor da terra urbanizada, a organização dessa fica esquecida. Sendo assim, o mercado imobiliário controla seus valores e as políticas públicas urbanas não são capazes de interferir em seu planejamento. Muitas vezes, nestes casos, até mesmo os espaços vazios, alcunhados de praças, são esquecidos. O espaço que deveria ser destinado a ela é normalmente negociado para que o poder privado possa edificar e, assim, obter maiores lucros. No que diz respeito à piora nas condições da vida urbana pode-se dizer que as metrópoles e as cidades brasileiras nunca conviveram com taxas tão altas de violência, que apesar de sempre ter sido uma característica das zonas rurais ficou diretamente relacionada às grandes metrópoles (MARICATO, 2001).

Desvincular violência e pobreza é correto, pois uma não gera obrigatoriamente a outra. No entanto, compactuar com teorias que tentam desvincular desigualdade e desemprego é incorreto, pois a falta de recursos gerada pelo desemprego leva à desigualdade social, assim como o excesso de recursos numa boa remuneração no emprego também leva ao outro lado da desigualdade social. Isso pode ser comprovado também no fato de que quanto mais baixo o nível social, maior o número de deslocamentos feitos pela população, a pé. Os bairros de pior mobilidade são, geralmente, ocupados por moradores de baixa renda e situados em periferias distantes. De acordo com Maricato (2001:39):

O processo de urbanização se apresenta como uma máquina de produzir favelas e agredir o meio ambiente. O número de imóveis ilegais na maior parte das grandes cidades é tão grande que, inspirados na interpretação de Arantes e Schwartz sobre Brecht, podemos repetir que “a regra se tornou exceção e a exceção regra”. A cidade legal (cuja produção é hegemônica e capitalista) caminha para ser, cada vez mais, espaço da minoria.

O direito à invasão é até admitido, mas não o direito à cidade. A ausência do controle urbanístico (fiscalização das construções e do uso/ocupação do solo) ou flexibilização radical da regulação nas periferias convive com a relativa “flexibilidade”, dada pela pequena corrupção, na cidade legal. Legislação urbana detalhista e abundante, aplicação discriminatória da lei, gigantesca ilegalidade e predação ambiental constituem um círculo que se fecha em si mesmo.

A praça, como já dito, é um lugar que oferece ao cidadão diversos tipos de lazer gratuitos: é um local de convivência e propicia contato com a natureza. Sendo bem

conservada e bem utilizada, pode deixar de ser um lugar de violência urbana. E mais importante, pode incentivar a civilidade com atividades que, inclusive, combatam estes problemas como também os relacionados à degradação do espaço urbano.

As intervenções nas cidades devem levar em conta a racionalidade, a funcionalidade, a eficiência, a salubridade. E mais, as expectativas da população. Estes aspectos devem ter atenção, mas em nada serão úteis se a sociedade não compartilhar das melhorias na área intervida. Hoje, é evidente a importância na participação de profissionais de diversos setores — arquitetos e urbanistas, assistentes sociais, gestores urbanos — para que o resultado da intervenção alcance a proposta almejada.

A arquitetura da cidade, da praça em particular, passou a ser considerada como referência na interpretação da sociedade contemporânea. Isso porque além de influenciar diretamente no comportamento da sociedade que abriga, também é símbolo da história da mesma e, como tal, passou a ser mais valorizada ganhando o título de “patrimônio histórico e cultural”. A valorização da cidade e da cultura é uma preocupação recente que vem crescendo no Brasil embora ainda seja bastante negligenciada (ALEX, 2008).

A imagem da cidade também é importante. Muitas vezes é olhada como “cidade mercadoria”, com poder de vender-se para conseguir obter valorização imobiliária. Mas os problemas sociais não foram solucionados e sim agravados, provando-se mais uma vez a ligação entre relações sociais e desenvolvimento econômico e político com a evolução da cidade. É claro que não se pode perder de vista a necessidade de uma boa estética nas cidades para alcançar melhores condições de vida na sociedade, principalmente com os meios técnicos disponíveis no mercado. No século XX, as cidades foram marcadas pelo surgimento de novos lugares que voltassem a atenção do público para o entretenimento e que a própria paisagem ou os eventos nos espaços públicos se bastassem como espetáculo. As praças, por exemplo, ganharam novas conotações simbólicas e valores que tentaram superar os problemas de sua degradação visíveis à população, enaltecendo atividades do lazer em espaço público e qualidades do espaço aberto. De acordo com Dias (2005:16),

o desafio é então buscar um modelo interno e próprio, modelo(s) desses lugares numa cidade onde a paciência e a perseverança não são mais uma característica intrínseca de uma sociedade que se contenta, em muitos casos, com espaços de passagem que sejam fluidos o suficiente para se tornarem obstáculos a sua pressa. Em nossas cidades caóticas, principalmente aqui no Brasil, o espaço público se torna vital como um respiro, um lugar de decompressão e precisa ser (re)valorizado como tal, como forma de se contrapor a esta arquitetura introvertida que clama (como muita propriedade) por seu lugar privilegiado na cidade.

Mas a praça pode ser ameaçada quando a “cidade mercadoria” leva às últimas conseqüências a idéia de que tudo pode ser vendido/comprado. Quando a cultura encontra seu valor econômico e o capitalismo vê a lucratividade na união desta com o edifício que a abriga, um novo elemento torna-se disputado entre as cidades para voltarem a atenção em si mesmas. Foi assim que começaram as grandes intervenções e construções de centros culturais, teatros, museus que atrairiam as pessoas não somente pelo que abrigavam em seu interior, mas pela arquitetura em si. Ver a edificação já seria motivo suficiente para visitar determinada cidade. Um dos mais destacados exemplos desse fenômeno é o Museu de Bilbao, projeto de Frank Gehry, na Espanha, que valorizou a cidade no âmbito mundial. Assim, ficam conhecidos os famosos “cartões-postais” das cidades (DIAS, 2005). Pode-se incluir aqui as praças que abrigam estes monumentos. Nenhuma dessas arquiteturas é inserida sem um entorno contextualizado. Esse entorno é, geralmente, uma praça que atrai o usuário e o incentiva a usufruir aquele lugar.

Esses problemas se tornaram maiores em países que tiveram que se preocupar mais com o atendimento de necessidades básicas do que com a criação de lugares públicos. A criação dos espaços fechados, climatizados, monitorados e direcionados ao entretenimento substituiu a “liberdade” das praças e parques das cidades. Outro fator que levou à construção desses espaços foi a busca por mais rentabilidade econômica. Daí o crescimento dos *shoppings centers* e a queda na qualidade do urbanismo das cidades, principalmente das praças, que passam a ser alcunhadas “pracinhas”. É principalmente nesses países que as praças são vistas como perigosas, conseqüência de sua degradação.

4.3 A legislação urbana e a praça

Desde 1988 muitas mudanças vêm sendo feitas nas leis com o propósito de solucionar os problemas provocados pela degradação do espaço urbano. Porém, a forma como são interpretadas e aplicadas mostra que o problema não está na concepção das mesmas. Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, mencionados no Capítulo 3, representaram um dos maiores avanços na legislação urbana da década de 1980.

É a primeira vez em nossa história que uma regulamentação federal centrada na idéia de função social da cidade e da propriedade é promulgada, oferecendo para as cidades um conjunto de novos instrumentos urbanísticos para induzir, mais que normatizar [...]. O estatuto contém também uma nova concepção de gestão, ampliando os espaços de participação direta dos cidadãos nos processos decisórios que envolvem intervenções sobre o urbano (ROLNIK, 2001:39).

Os Planos Diretores desenvolvidos com base no Estatuto da Cidade e de acordo com as necessidades particulares dos seus municípios devem especificar o percentual de áreas livres destinadas às praças, em cada região. Isto quer dizer que começa a existir uma preocupação com o tamanho da praça a ser construída, mesmo que nem sempre seja obedecido. Este fato já mostra uma iniciativa relevante para o cuidado com a praça. No entanto, ainda é necessária a consciência de quem faz o projeto para que se preocupe com a qualidade dos quesitos: proporção da área verde, critérios para a escolha de uma vegetação apropriada a ser utilizada, brinquedos adequados ao lazer infantil, áreas de estar para diferentes faixas etárias e demais áreas particulares de acordo com cada programa. É importante elaborar um plano específico para a praça que será projetada, analisando a sua localização, seus usuários e a forma como pretende ser utilizada.

O Plano Diretor de Juiz de Fora recomenda o cuidado com as praças. É necessário que em sua revisão estes conceitos sejam retomados e adaptados à uma nova realidade do centro da cidade. Na atualidade, a função dessas praças é promover a circulação pela área (elas se interligam visualmente e espacialmente) e principalmente, atrair habitantes e visitantes para atividades culturais. Estas praças

devem retomar suas características de lazer, tanto passivo como ativo, para valorizar a área central da cidade.

4.4 Praças em Juiz de Fora

As praças escolhidas para realização do trabalho estão localizadas na área central da cidade, delimitada pelas avenidas: Rio Branco, Independência e Francisco Bernardino, onde se concentra a maior diversidade de atividades urbanas (comerciais, culturais, prestadoras de serviços, residenciais e institucionais). Esta área é estruturadora para a cidade uma vez que o desenvolvimento urbano ocorre pela articulação dessa área com as demais. A área é marcada historicamente por ter sido onde ocorreram as primeiras ocupações da cidade de Juiz de Fora. Nela estão as duas primeiras avenidas construídas — Rio Branco e Getúlio Vargas — e que até hoje são muito valorizadas. Encontra-se em torno da rua principal dessa área, a Rua Halfeld, que atravessa a área cortando as suas avenidas principais e que devido a seus reconhecidos valores históricos e afetivos por parte da população, é a “artéria” mais famosa da cidade.

As praças analisadas foram: Presidente Antônio Carlos, Doutor João Penido, Parque Halfeld e Doutor Hermenegildo Vilaça (por sua proximidade com o Parque Halfeld e questões físicas e sociais interessantes para discussão). A Praça da Matriz, onde se encontra localizada a Catedral Metropolitana, não foi selecionada apesar de ser um marco na cidade, por não apresentar questões físicas e sociais relevantes para análise nesta proposta de estudo. Já a Praça do Riachuelo não está no eixo central da cidade a ser focado.

Os critérios utilizados para a escolha das praças têm sua importância verificada histórica e socialmente. As localizações são substanciais no processo histórico urbano, tendo qualificações urbanísticas diferenciadas. Vincular estes dados com as formas de apropriação do espaço em questão será um elo criado para a composição da análise da qualificação das intervenções que as praças sofreram e identificação de seus papéis na rede urbana da cidade de Juiz de Fora.

4.4.1 Parque Halfeld

O Parque Halfeld (FIG. 27) foi inicialmente nomeado Largo Municipal por ter sido o primeiro logradouro público adquirido pelo município. Também foi considerado o primeiro espaço público criado para as atividades cidadinas públicas (lazer, expressão política, manifestação cultural. Não tinha calçamento, era coberto por capim que somente recebia capina quando apareciam na cidade “companhias de circo de cavalinhos, touradas ou cavalhadas” (OLIVEIRA, 1953:109). Mesmo assim, custeada por estas companhias.



FIGURA 26 – Localização do Parque Halfeld

Fonte: Acervo da Biblioteca pessoal de Dormevelly Nóbrega.

Em 4 de março de 1880, a Câmara encarregou o arquiteto Miguel Antonio Lallemond de fazer a planta para o ajardinamento da praça municipal. O contrato incluiu o gradil com o Srs. Júlio Monfá e André Alfeld. As obras foram concluídas antes do fim do ano. No entanto, o projeto não satisfaz às verificações da Câmara, conforme documento datado de 16 de novembro e assinado pelos vereadores Romualdo C. M. de Miranda Ribeiro, João Ribeiro Mendes, Pedro José Henriques, Manoel Vidal Barbosa Lage e José Caetano de Moraes e Castro:

1º – O portão da entrada, em frente ao Palácio Municipal, não está conforme a planta: faltam nele as duas estátuas que na planta encimam as duas pilastras. 2º – Os passeios em todo o jardim e notavelmente em torno do quiosque, não estão encascalhados e nem cobertos de areia e cascalho [...]. 3º – A tiririca nasce em abundância no jardim, principalmente na secção do lado da Rua Halfeld e Direita. [...]. 4º – O arvoredo é o pior que se pode ter [...]. 5º – As plantas que existem parecem ainda não pegadas. [...]. 6º – A fonte não está como o desenho da planta: a cabeça do Leão está substituída por uma carranca mal assada, sem valor nenhum ou gosto artístico [...]. As fantasias que se notam nas plantas não são as que existem na fonte. [...]. 7º – O quiosque está coberto com lâminas de zinco que estão separando-se umas das outras, e na cúpula, há uma abertura notável. No contrato, de certo, não se estipulou construir-se um quiosque com tais aperfeiçoamentos. 8º – Outros senões existirão para um profissional que for examinar as obras. Os indicados são mais do que suficientes para que os vereadores abaixo assinados sejam de parecer que a Câmara indefira o requerimento dos empreiteiros e não aceite a obra enquanto estas faltas não desaparecerem, cumprindo os empreiteiros o contrato, planta e orçamento (OLIVEIRA, 1953:109-110).

Os empreiteiros atenderam a todas as ponderações da Câmara. No entanto, esta intervenção ocasionou o desapontamento de grande parte da população, pois o lugar para lazer foi descaracterizado impedindo o divertimento público da época: cavalinhos.

Em 1901 a intervenção urbanística da Cia. Pantaleone Arcuri e Spinello o transformou em um jardim romântico. Sua reforma foi financiada por Francisco Mariano Halfeld e por isso passou a ser chamada Praça Coronel Halfeld. O estilo encomendado pelo Coronel Halfeld foi o inglês. No entanto, as linhas curvas das alamedas preconizadas pelo estilo foram substituídas por caminhos retos e linhas simétricas. A vegetação teve sua distribuição rígida em maciços arbóreos e arbustivos, não simulando um ambiente natural como proposto pelo estilo inglês (FIG. 28 e 29). No projeto da Construtora,

foi executado o levantamento dos canteiros, abertura de ruas, fechamento de outras (do projeto executado em 1880), um pavilhão central, uma casa para a guarda do jardim, repuxos, lagos, pontes, casas rústicas, reforma do gradil e demais embelezamentos do referido logradouro (RANGEL JÚNIOR, 2006:36).



FIGURA 27 – Parque Halfeld em 1910 com os gradis que o cercavam
 Fonte: Acervo da Biblioteca pessoal de Dornevelly Nóbrega.



FIGURA 28 – Parque Halfeld em 1911 após intervenção urbanística da Cia. Panteleone Arcuri – Primeira biblioteca construída no Parque.
 Fonte: Acervo da Biblioteca pessoal de Dornevelly Nóbrega.

A partir de então, várias modificações foram realizadas por diversas administrações. Em 1923 foi retirado o gradil que cercava o parque. Em 1934, foram demolidos o pavilhão onde funcionou a Biblioteca Municipal, um espelho d'água e o coreto. No lugar do pavilhão foi construído um prédio de dois andares que abrigava a Biblioteca Municipal (2º pavimento) e um estúdio de rádio (1º pavimento). Com Augusto Francisco Maria Glaziou ganhou traços semelhantes aos do Passeio Público no Rio de Janeiro. Nesta época, passou a ser conhecido como Parque Halfeld devido à mudança em sua concepção paisagística (FIG. 30 e 31).

Em 1942, as palmeiras imperiais foram retiradas. Em 1945 foi feito o primeiro cadastramento municipal. Nele, o Parque Halfeld possuía piso em pedrisco e bancos ornamentados. “Não existia nenhum tipo de equipamento de lazer, como brinquedos infantis ou mesas para jogos” (RANGEL JÚNIOR, 2006:42). O traçado apresentava nos canteiros laterais mais acessos que a versão original, e era nesses canteiros que estavam plantadas as palmeiras imperiais (FIG. 32).

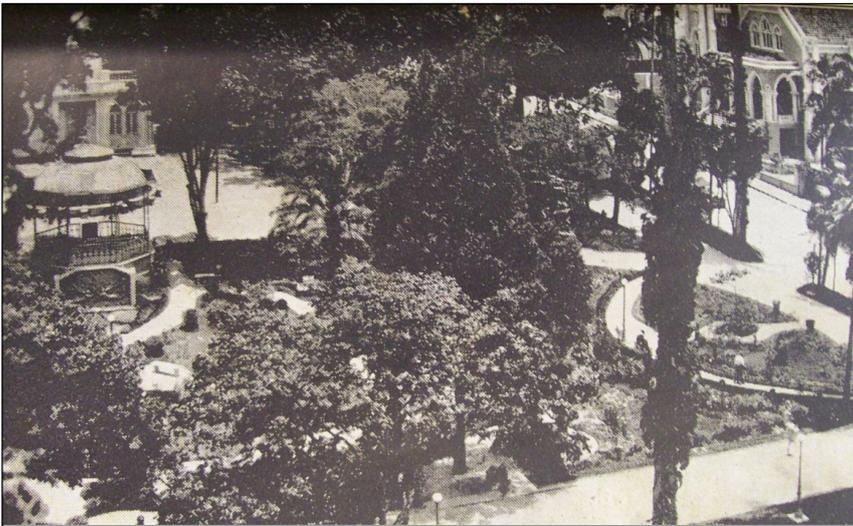


FIGURA 29 – Parque Halfeld na década de 1930
Fonte: Arquivo Biblioteca Municipal de Juiz de Fora.



FIGURA 30 – Vista do Parque Halfeld na década de 1930
Fonte: Arquivo Biblioteca Municipal de Juiz de Fora.

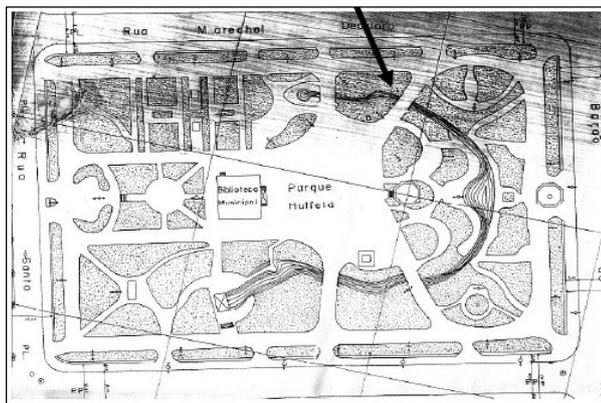


FIGURA 31 – Cadastramento do Parque Halfeld em 1945
 Fonte: Rangel Júnior (2006:42).

Nas décadas de 50 e 60 ainda sofreu reformas (FIG. 33). Posteriormente foi feita uma em 1982 na administração do prefeito Mello Reis. Novas espécies de árvores foram plantadas⁵⁸, bancos em ferro fundido e madeira foram instalados e sanitários subterrâneos foram construídos. Rosa G. Klias foi a arquiteta paisagista responsável por este projeto. A concepção principal foi preservar todas as construções do projeto de 1901. Foi tombado em 29 de dezembro de 1989 pelo patrimônio municipal para tentar parar com as intervenções que estavam descaracterizando seu projeto original e tentar retomar partidos desse projeto. É considerado área de preservação pelo Decreto Municipal 4224/89. Possui uma área de 1,2 ha de interesse urbanístico e paisagístico, cumprindo a função de principal praça da cidade. Atualmente somente a choupana⁵⁹ (FIG. 34) e o lago fazem referência à sua inauguração.



FIGURA 32 – Parque Halfeld em 1957, conforme consta no cadastramento municipal em 1945 com traçado que proporcionava maior acesso ao parque
 Fonte: Acervo da Biblioteca pessoal de Dormiveley Nóbrega.

⁵⁸ As palmeiras imperiais foram colocadas de forma diferenciada, conformando um bosque em frente ao edifício das Repartições Municipais.

⁵⁹ Construída em concreto armado, imitando materiais rústicos como madeira, bambu e sapê.



FIGURA 33 – Choupana conservada durante as diversas reformas

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

Em 1999, foi inaugurada mais uma reforma feita no Parque Halfeld durante a administração do prefeito Tarcísio Delgado⁶⁰. No centro do Parque foi instalado um anfiteatro em um nível inferior com piso de areia (FIG. 35).⁶¹ Também foram instalados abrigos de proteção de madeira para vendedores de produtos artesanais. Esta revitalização foi considerada polêmica. Se por um lado melhorou a iluminação do local, valorizando as árvores centenárias e os monumentos nele expostos, por outro lado, não houve a atenção cuidadosa com a circulação de deficientes, que foi prejudicada (FIG. 36). Os usuários do parque questionaram as modificações considerando que além de não serem expressivas, não resolveram os problemas de violência e promiscuidade na área. Outra reclamação constante foi a retirada dos telefones públicos (recolocados alguns meses após a inauguração) e modificações

⁶⁰ Tarcísio Delgado foi eleito prefeito de Juiz de Fora por três vezes tendo seu mandato nos períodos de 1983-1988 e 1997-2004. (Fonte: <<http://www.tarcisiodelgado.com.br/tarcisio.php>>).

⁶¹ Na última reforma foi aterrado, oferecendo um grande pátio ao Parque.

na localização de equipamentos urbanos, como por exemplo, a banca de jornal. A mendicância e a permanência de moradores de rua na região ainda persistiam.



FIGURA 34 – Parque Halfeld em 1999 – Anfiteatro com piso de areia
Fonte: Acervo da Biblioteca pessoal de Dormevelly Nóbrega.



FIGURA 35 – Acesso ao parque dificultado por escadas
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

A Biblioteca Municipal em Juiz de Fora iniciou sua história em 1888, quando o vereador Fonseca Hermes propôs pela primeira vez a sua criação, mas somente em 1896 foi regulamentada. No ano seguinte foi inaugurada no espaço da Câmara. Em 1902, passou a funcionar em um pavilhão no estilo eclético erguido no Parque Halfeld com projeto de Pedro Bianco-Ville (FIG. 37). Com um projeto de Rafael Arcuri, no estilo *Art Déco* foi ampliada e reinaugurada em 1934 no mesmo local, ocupando somente o segundo andar. Com o Prefeito Adhemar de Andrade, em 1966, foi demolida e transferida para o prédio no local da antiga rodoviária.⁶² Em 1982, com o Prefeito Francisco Antônio de Mello Reis, passou a ser chamada Biblioteca Municipal Murilo Mendes, tornando-se pólo da microrregião de Juiz de Fora em 1986. Em 1995, tornou-se um departamento da Biblioteca Municipal. Somente em 1996 teve sua sede definitiva inaugurada no Centro Cultural Bernardo Mascarenhas.



FIGURA 36 – Pavilhão projetado por Pedro Bianco-Ville no Parque Halfeld – 1º prédio da Biblioteca Municipal

Fonte: Acervo da Biblioteca pessoal de Dornevelly Nóbrega.

⁶² Nesta época, o edifício não atendia mais às necessidades da biblioteca nem à rádio. Como ainda não existia a cultura por preservar prédios antigos, a cidade não sofreu nenhum tipo de crítica.

O Parque Halfeld fica situado entre importantes vias da cidade (av. Rio Branco, rua Halfeld, rua Santo Antônio e rua Marechal Deodoro). No seu entorno há importantes edifícios tombados pelo Patrimônio Histórico:

- Paço Municipal (Repartições Municipais): Foi projetado pelo arquiteto Rafael Arcuri e inaugurado em 1918. Em 1934 recebeu um acréscimo seguindo a mesma composição existente, resultando na estrutura atual. O edifício de dois pavimentos segue padrões ecléticos. Sua planta chanfrada valoriza o encontro de dois logradouros: a Rua Halfeld e a Avenida Rio Branco. No prédio, que abrigava a antiga prefeitura, atualmente funcionam a Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA) e o JF-Informação, destinado ao atendimento do público e o elo entre a prefeitura e a comunidade. O prédio das repartições municipais foi pintado em 2007 com cor escolhida por voto popular no *site* da Prefeitura (FERNANDES..., 2007).
- Igreja de São Sebastião: a edificação foi iniciada a partir da doação do terreno por Halfeld em 1872. Sua tipologia arquitetônica remete às características estilísticas neo-românicas do final do século XIX. A fachada principal é composta por dois elementos: a Torre Central, que protege a entrada principal e os painéis da fachada. O decreto n. 7.306 de 19 de março de 2002 promulgou seu tombamento.
- Fórum Benjamin Coluccci: atual prédio da Câmara. O Fórum Benjamin Colucci passou a funcionar do outro lado do Parque, na esquina da Avenida Rio Branco com Rua Marechal Deodoro (FIG. 38, 39 e 40).



FIGURA 37 – Câmara Municipal – 2000
Fonte: Acervo Camilo Mayrink de Araújo.



FIGURA 38 – Câmara Municipal – 1907
Fonte: Acervo de Camilo Mayrink de Araújo.



FIGURA 39 – Prédio da Câmara visto do Parque Halfeld no início do século XX

Fonte: Acervo da Biblioteca de Dormevelly Nóbrega

- Igreja Metodista Central: inaugurada em 16 de outubro de 1927 como afirmação social desta religião na cidade.

O parque é recuado das vias de tráfego de veículo propiciando espaço para calçadas largas com fácil circulação aos pedestres. Em suas esquinas foram implantadas rampas de acesso, junto à demarcação de travessia de pedestres nas ruas. Na Avenida Rio Branco, seu recuo é ainda maior devido ao grande fluxo de pedestres e veículos. Alguns pontos de táxi foram colocados tendo conexão com o ponto localizado na Rua Marechal. Assim, um número maior de veículos fica nesta via secundária e quando necessário ir à avenida, trafegam em local demarcado no parque. A Rua Halfeld foi pedestrenizada propiciando maior segurança aos transeuntes. Somente é permitido acesso de veículos à garagem do prédio da Câmara e aos edifícios residenciais. Nesta área o calçamento é diferenciado da pedra portuguesa do restante do parque e ainda reserva algumas vagas para acesso ao local.

No parque se realizam manifestações públicas, exposições e feiras de artesanato e produtos naturais. Há mendicância e problemas de violência (assaltos)

principalmente à noite, apesar de também acontecerem durante o dia. A prostituição “velada” também é um problema atual e de difícil resolução. Há, atualmente, uma proposta para dinamizar as atividades no Parque Halfeld. Inspirados projeto em curso do Circuito Cultural da Praça da Liberdade em Belo Horizonte, arquitetos e urbanistas de Juiz de Fora discutem a viabilização de um projeto semelhante para o parque. A intenção seria que os prédios históricos no seu entorno abrigassem atividades culturais promovendo a atração, principalmente de estudantes, para o local onde poderiam enriquecer seu conhecimento de forma teórica (exposição de conteúdo) ou prática (laboratórios). Essa proposta, no entanto, ainda encontra-se em análise, pois há a preocupação sobre quem seria responsável pelo gerenciamento destes espaços (TRIBUNA..., 2008). Atualmente pode-se encontrar no Parque Halfeld: duas sorveterias, um pipoqueiro e uma grande banca de revista, equipada com ar condicionado e informatizada. Esses equipamentos urbanos são atrativos para a população e complementam as atividades de lazer oferecidas pela área.

A população que frequenta o parque é diversificada. Os idosos estão presentes na maior parte do dia, envolvidos em jogos de baralho, damas e xadrez. Foi criado o Clube de Xadrez do Parque Halfeld em dezembro de 1985 que movimenta, diariamente, de 20 a 30 pessoas no local. Mesmo sendo uma atividade que envolve principalmente os idosos e os aposentados, atrai também os públicos feminino, infantil e jovem, que gerou um vice-campeão brasileiro em 1998, Leandro Campello (TRIBUNA..., 1998).

Na parte da manhã é comum observar o público infantil utilizando a área de brinquedos e do pátio central (FIG. 41). No entanto, neste local onde se encontram os brinquedos, há preocupações com relação à saúde pois o acesso de animais no local, principalmente à noite, também é comum. Este fato inibe as crianças em suas brincadeiras no chão, devido ao medo de contaminações. A população infantil observada no local pertence, em sua maioria, a famílias de bom poder aquisitivo, residentes nas redondezas e são sempre acompanhadas por parentes e babás. O parque infantil tem sua manutenção dificultada por ser de madeira mas encontra-se em bom estado de conservação. Uma sugestão para este local seria a colocação de gradis que impeçam a entrada de animais, principalmente no período da noite. A mureta de concreto que o delimita não consegue executar esta função, sendo

utilizada apenas como banco. O “parquinho” tem grande incidência do sol e com pequenas áreas sombreadas por árvores que o contornam. Esta composição climática favorece a frequência de crianças no local.



FIGURA 40 – Parque infantil

Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2008).

O primeiro Posto de Observação e Vigilância (POV) (FIG. 42, 43 e 44) foi inaugurado no dia 5 de agosto de 2005 no Parque Halfeld com a proposta de oferecer mais segurança à área. Em 2008, algumas mudanças estão sendo feitas para melhorar a segurança no Parque Halfeld. A estética deste equipamento urbano (POV) não dialoga com o entorno onde está inserido. Pode ser considerado um poluidor visual do espaço. Além do POV, o prefeito da cidade contratou seguranças para circular no local. Outra providência foi a troca das lâmpadas dos postes de iluminação que trará melhoria à visibilidade do local. As luminárias que estão sendo utilizadas são as de vapor de sódio de 250 watts. Foram retirados os lixos dos jardins, as árvores e arbustos foram podados e as plantas passaram por processo de adubação (PREFEITURA..., 2008).



FIGURA 41 – Parque Halfeld - POV
 Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).

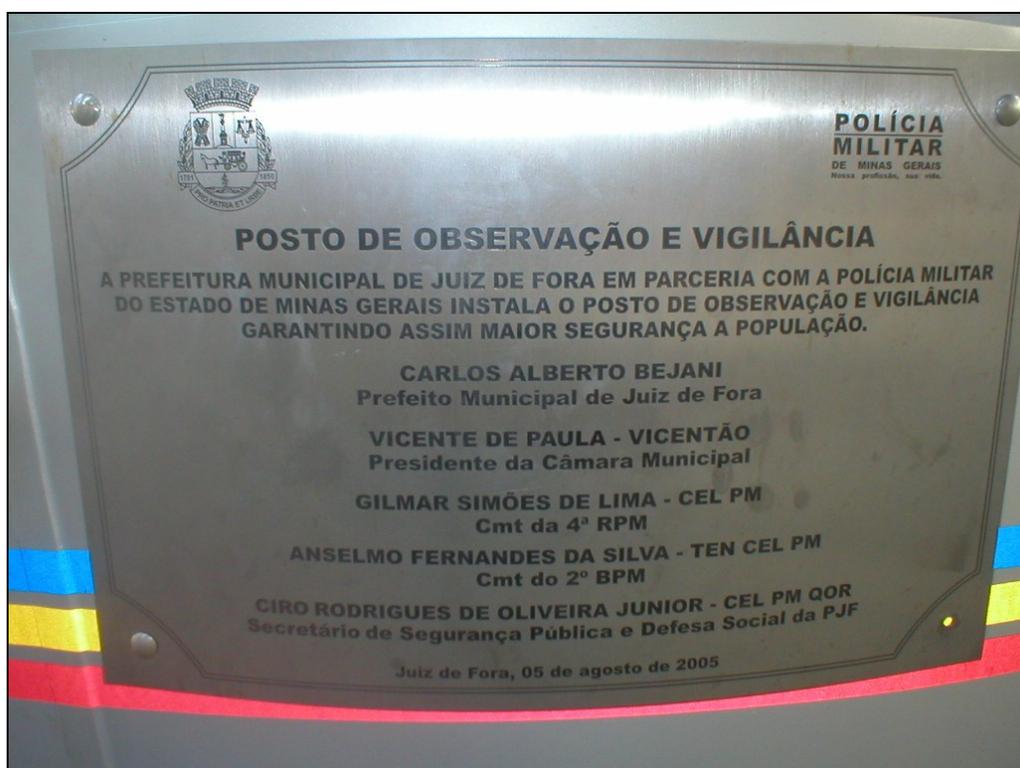


FIGURA 42 – Parque Halfeld – POV: placa de identificação do equipamento urbano
 Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2006).



FIGURA 43 – Parque Halfeld – POV: vista na entrada do parque na Av. Rio Branco, esquina com Rua Halfeld

Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2006).

Outro equipamento urbano que não contribui para a harmonia deste espaço é o *stand* utilizado para divulgação de eventos na cidade (FIG. 45). No entanto, torna-se necessário pelo fato de o Parque Halfeld ser o local mais central da cidade e facilitar o acesso da população às informações. Uma solução poderia ser trabalhar melhor a forma e os materiais deste equipamento. Sua localização é adequada pois ficando na Rua Halfeld, margeando o parque, diminui os impactos visuais.

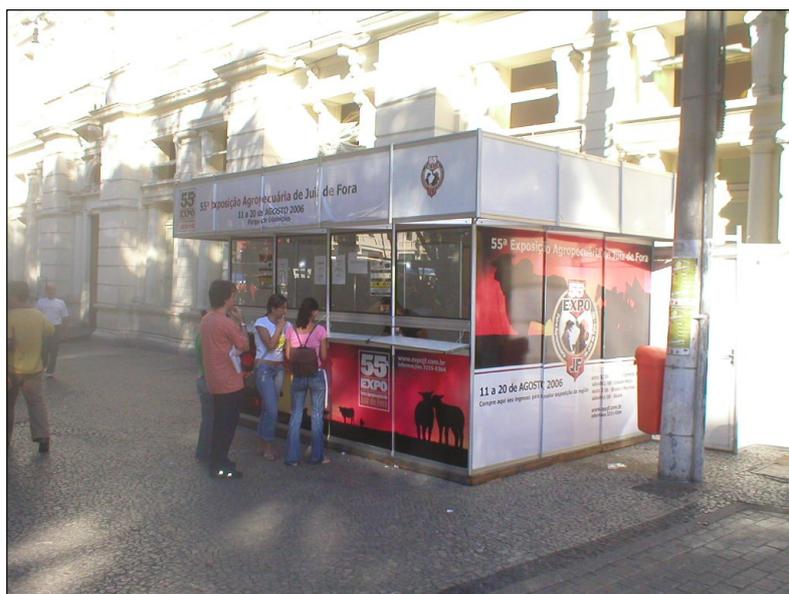


FIGURA 44 – Parque Halfeld – *stand* de divulgação de eventos

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006)

O monumento em homenagem a Francisco Mariano Halfeld⁶³ teve sua restauração iniciada em 2008 com a intenção de retirar a sujeira e as diversas camadas de tinta e recompor trincas e fissuras. O monumento (FIG. 46), criado por Giuseppe Caporalli, foi erguido como agradecimento a Halfeld por ter custeado a primeira reforma do local, em 1902.



FIGURA 45 – Parque Halfeld visto a partir da Praça Dr. Hermenegildo Vilaça – monumento a Halfeld em agradecimento à reforma de 1901

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).

As estruturas de madeira (FIG. 47) foram implantadas para os vendedores de produtos artesanais. Sua estrutura formal e o material utilizado não interferem negativamente na composição do espaço. Pelo contrário, organizam as áreas para os vendedores propiciando melhor utilização e organização dos usuários no parque. A madeira utilizada compõe a paisagem ao criar um conjunto com as áreas de vegetação. Apesar dessas estruturas ainda há ambulantes ocupando indevidamente este espaço público, prejudicando o trânsito dos pedestres e contribuindo para a desorganização do espaço (FIG. 48 e 49). Esta barreira física separa a Rua Halfeld

⁶³ Tombado em janeiro de 2008 pelo Decreto n. 9.435.

e o parque, que devido ao projeto existente estão integrados como um espaço único prejudicando a continuidade visual e espacial da área.

Nesta questão devem ser analisados dois tópicos. O primeiro se refere à não ocupação das áreas pré-destinadas aos ambulantes. Mesmo essas estruturas tendo sido projetadas visando a qualidade do espaço urbano, é necessário que atendessem às necessidades dos artesãos. Para utilização desses espaços, é necessário o devido registro na prefeitura, o que pré-determina em qual estrutura cada artesão se estabelecerá. O segundo tópico trata da localização dessas estruturas. Observou-se que as que se encontram frequentemente desocupadas estão localizadas no interior do parque. Isto explica a razão dos ambulantes se estabelecerem nas laterais do parque. É nessas áreas onde há maior circulação de transeuntes e conseqüentemente melhor possibilidade para suas exposições e vendas.



FIGURA 46 – Estruturas de madeira para vendedores de artesanato

Fonte: Aline Gouvêa Leite (2006).



FIGURA 47 – Ambulantes com exposição de mercadorias
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006)

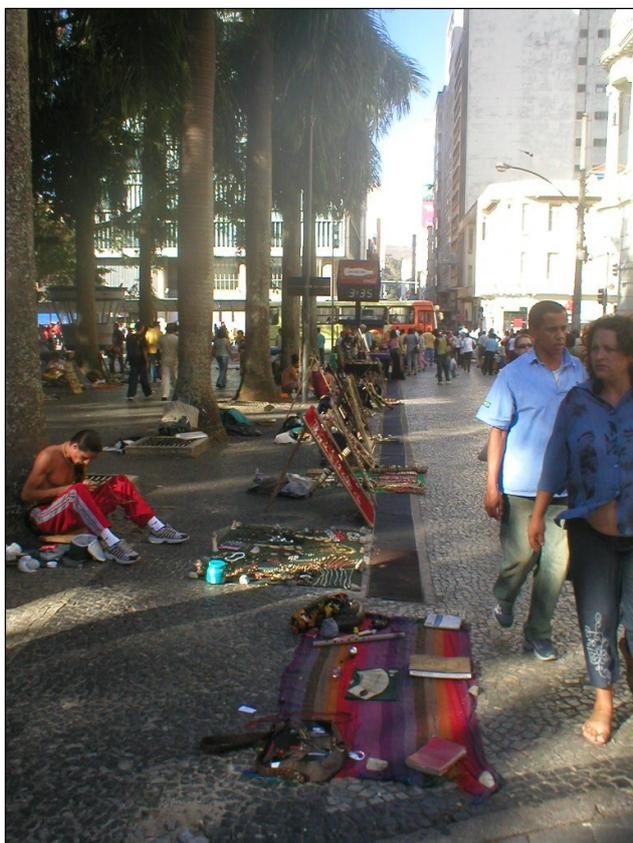


FIGURA 48 – Ambulantes dificultando o acesso ao parque
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006)

O parque, mesmo com a intensa arborização herdada do projeto em estilo inglês, propicia espaços abertos, permitindo a chegada da iluminação solar em sua área central. Isto favorece a iluminação natural, não criando espaços somente sombreados e a qualidade do ambiente. É comum ver usuários sentados nessas áreas para aproveitar o sol, principalmente no inverno, procurando se aquecerem (FIG. 50). O conforto térmico provocado por essa composição minimiza as elevadas temperaturas durante o verão e viabiliza melhores condições de infiltração da água no solo. A arborização intensa e as altas edificações protegem o local das correntes de vento comuns no centro da cidade. É possível ter essa percepção estando na Rua Halfeld. O contraste da circulação do ar nela com a do parque demonstra como as barreiras físicas proporcionam um bem estar maior no Parque Halfeld.



FIGURA 49 – Usuário usufruindo do sol no parque

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006)

Localizado nesta área central da cidade, não há como ignorar os ruídos do trânsito que perturbam os usuários, principalmente os causados na Avenida Rio Branco. No entanto, apesar de não impedir, as árvores amenizam esses ruídos no centro do parque, que é a área mais utilizada pelos usuários para descanso.

Os bancos de concreto implantados contornando as áreas de vegetação são um grato obstáculo aos transeuntes evitando a depredação da área verde (FIG. 51).

Além disso, sua fácil manutenção e resistência, propiciam uma melhor preservação do parque. Por ser um elemento com baixa altura e estar distribuído por toda a área, contribui para criar uma unidade projetual. Os bancos de madeira têm um aspecto formal mais condizente com o local e inclusive são mais confortáveis por terem encosto. No entanto, sua manutenção é mais difícil, facilitando sua degradação⁶⁴.



FIGURA 50 – Bancos de concreto protegendo a arborização

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006)

As intervenções feitas pela prefeitura em 2007 e 2008 para assegurar a melhor utilização da área do Parque Halfeld tem mostrado resultados. No horário noturno do mês de maio de 2008, a área foi observada, assim como as outras áreas pertencentes a este trabalho. No entanto, enquanto outros locais ainda apresentavam problemas de degradação urbana, insegurança e questões sociais indesejáveis, o Parque Halfeld permaneceu iluminado, com seguranças circulando a área e a degradação urbana e social basicamente imperceptível. No entanto, a área ainda não conseguiu atingir todas as metas para seu uso como espaço de uso coletivo. Os cidadãos ainda têm receios de freqüentar o local e mais atividades poderiam ser promovidas, principalmente no período noturno, para incentivar a melhor apropriação da praça.

⁶⁴ Apesar das questões apontadas, não é comum encontrar este equipamento com danos.

4.4.2 Praça Dr. Hermenegildo Vilaça

O Dr. Hermenegildo Vilaça foi um cirurgião muito respeitado, a quem os cidadãos da época recorriam, por sua capacidade e inteligência, para restituírem suas saúdes. Exercia sua profissão no Hospital Santa Casa de Juiz de Fora, antigo Hospital da Misericórdia, e seu filho João Vilaça Filho foi seu sucessor e seguidor, dando continuidade ao crescimento do hospital (FIG. 52).



FIGURA 51 – Praça Dr. Hermenegildo Vilaça
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006)

Assim como o Parque Halfeld, teve o seu cadastramento realizado em 1945 (FIG. 53).



FIGURA 52 – Plantas Parque Halfeld e Praça Hermenegildo Vilaça – 1945

Fonte: Arquivo Público de Juiz de Fora

As edificações que circundam a praça que leva seu nome são, em sua maioria, altos edifícios residenciais, principalmente nas vias laterais (FIG. 54).

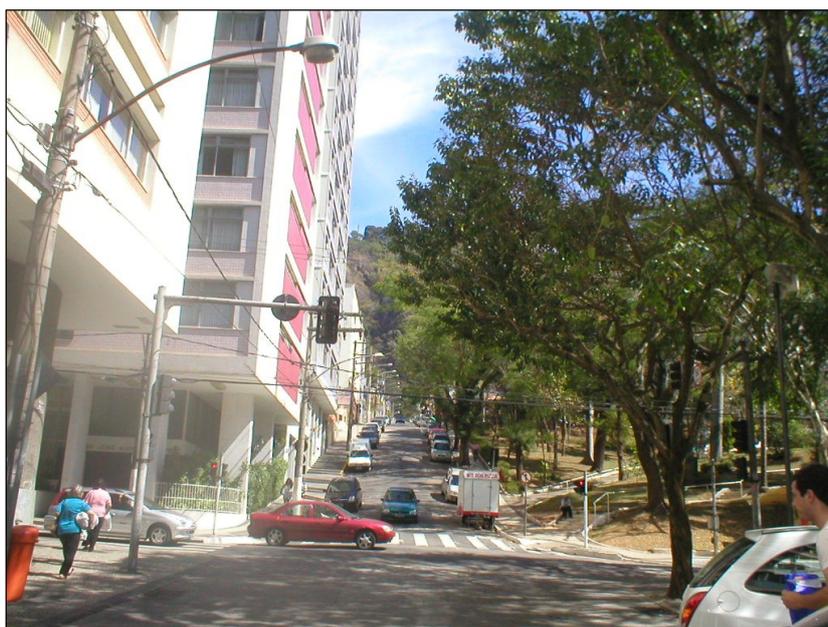


FIGURA 53 – Praça Dr. Hermenegildo Vilaça visto a partir da Rua Halfeld, com edificações residenciais

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).

Essa massa arquitetônica provoca uma grande área de sombra no local. A frente da praça é voltada para o Parque Halfeld (FIG. 55 e 56). Este é o único lado da praça mais acessível aos pedestres. A parte de trás é escura, principalmente à noite, e não tem área para circulação ou estar de seus usuários (FIG. 57).

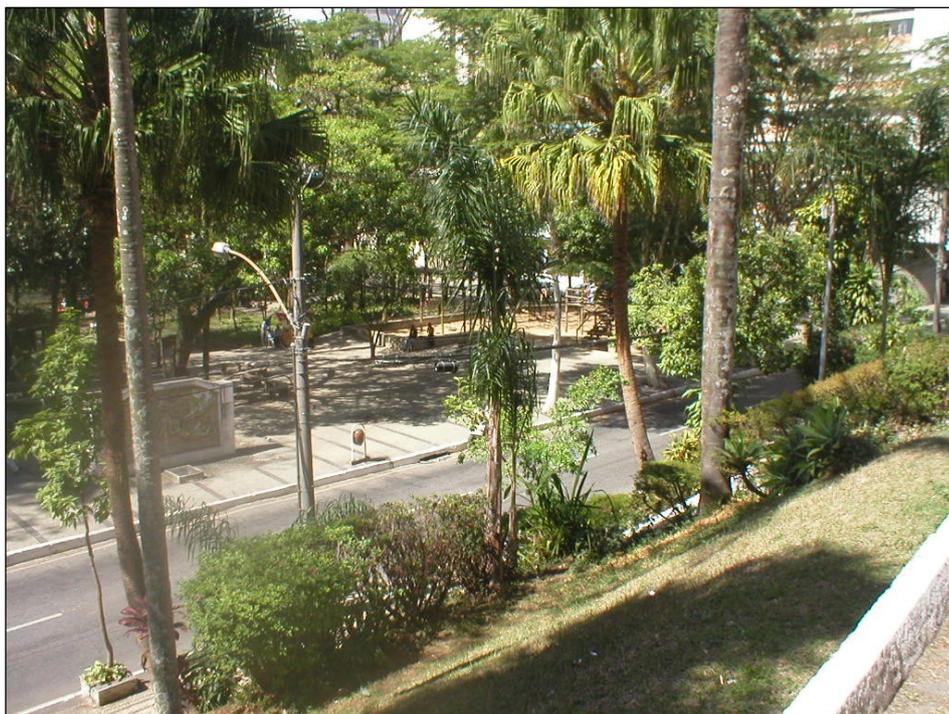


FIGURA 54 – Parque Halfeld visto a partir da Praça Dr. Hermenegildo Vilaça
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).

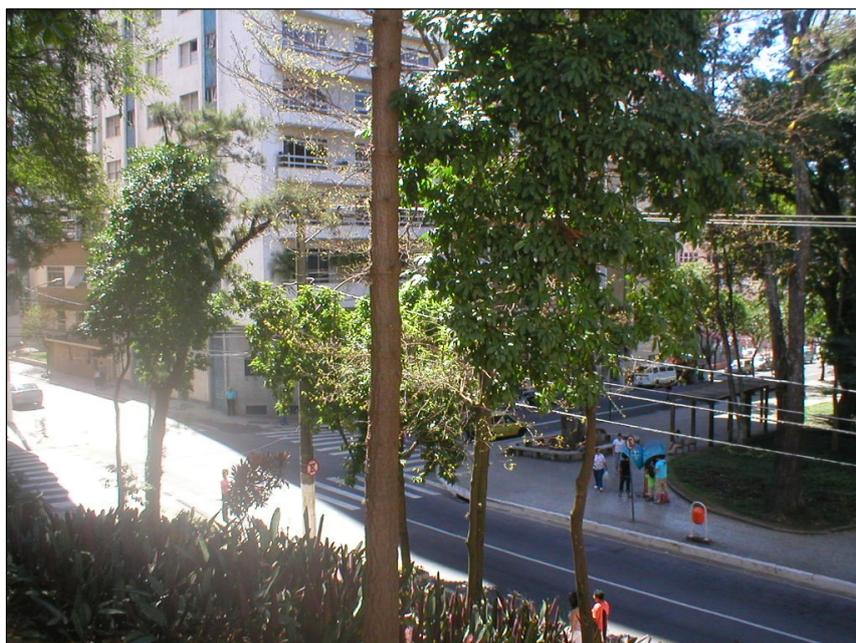


FIGURA 55 – Vista do Parque Halfeld a partir da Praça Dr. Hermenegildo Vilaça
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).

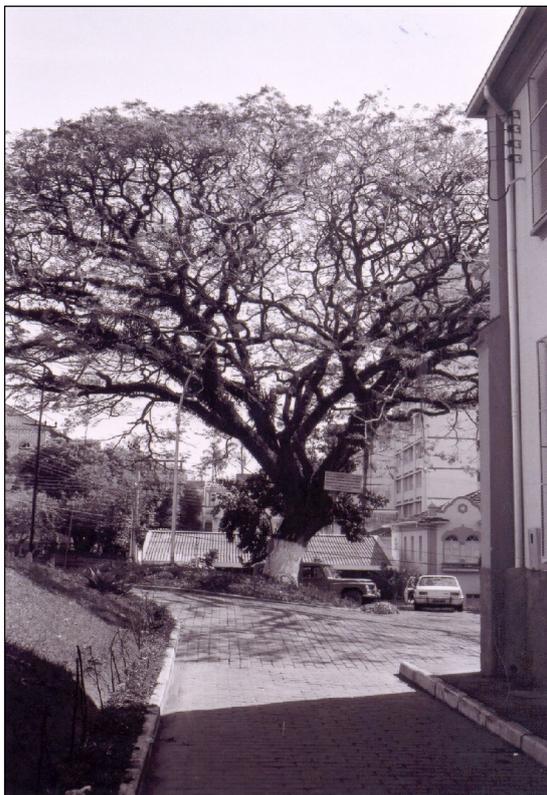


FIGURA 56 – Praça Dr. Hermenegildo Vilaça, atrás da Igreja
 Fonte: Acervo de João Araújo.

A Igreja São Sebastião (FIG. 58 e 59), construída em 1878 e ampliada por Karl Freckman⁶⁵ (TRIBUNA..., 2008) ocupa grande área desta praça, determinando, inclusive, as orientações frente/fundos e direita/esquerda conforme sua implantação.

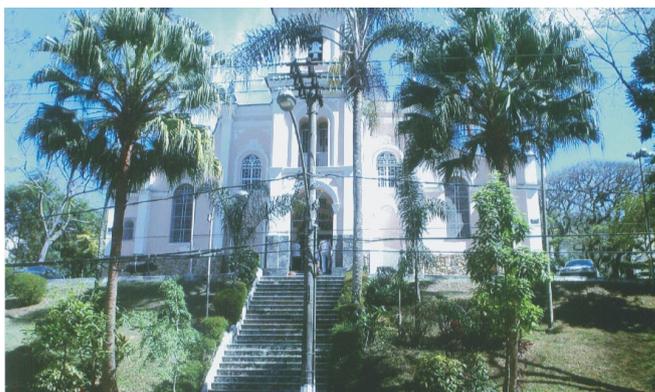


FIGURA 57 – Vista da Igreja São Sebastião a partir do Parque Halfeld
 Fonte: Acervo de João Araújo.

⁶⁵ Arquiteto alemão que passava-se por holandês, por receio de perseguição, pois teve que fugir da Alemanha por criticar o governo de Hitler.



FIGURA 58 – Igreja São Sebastião no início do século XX

Fonte: Acervo da Biblioteca pessoal de Dormevelly Nóbrega.

Apesar de estar em uma localização alta em relação à cidade, sua visibilidade é prejudicada devido à intensa arborização existente (FIG. 60 e 61).



FIGURA 59 – Vista da Igreja São Sebastião no início do século XX

Fonte: Acervo de Camilo Mayrink de Araújo



FIGURA 61 – Praça Dr. Hermenegildo Vilaça – Igreja tem visibilidade dificultada por árvores

Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2006).

No entanto, esta linguagem arbórea forma um conjunto com o Parque Halfeld, criando, na escala humana, uma continuidade visual do espaço (FIG. 62). A edificação da igreja é bem conservada e isto gera contrastes com sua praça, pois encontra-se em estado de degradação.



FIGURA 60 – Rua Santo Antônio, entre Parque Halfeld e Praça Dr. Hermenegildo Vilaça: árvores fazem composição que cria um espaço contínuo (visualmente) entre as praças

Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2006).

A quase inexistência manutenção da praça que circunda a igreja pode ser observada principalmente em suas vias de acesso. Esses caminhos, que ligam as ruas e calçadas à igreja, mesmo que tenham sido conformados de forma prazerosa à circulação dos pedestres, apresentam sérios problemas quanto à depreciação e questões sociais (FIG. 63).



FIGURA 61 – Caminho de acesso à igreja em mau estado de conservação

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

Esta situação torna-se ainda mais grave no período noturno com moradores de rua dormindo no local. Ainda é possível encontrar muita sujeira, verdadeiros depósitos de lixo (FIG. 64 e 65).



FIGURA 62 – Lixo no caminho de acesso à igreja

Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2008).

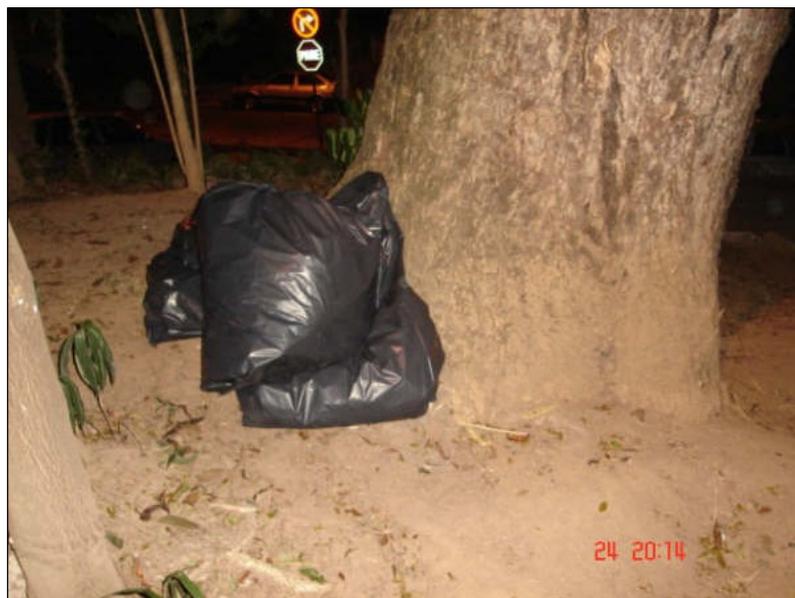


FIGURA 63 – Lixo em árvore na praça
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

A iluminação não é suficiente, facilitando a ação de vândalos e assaltantes. A falta de proteção para as áreas verdes facilita sua depredação. É comum encontrar pessoas sobre a grama. Os meio-fios, que deveriam inibir a passagem de pedestres nestas áreas, estão em muitos locais quebrados (FIG. 66).

FIGURA 64 – Meio-fio danificado e usuário lendo em espaço gramado
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

O estacionamento que ocupa a praça da igreja é um espaço que também apresenta degradação urbana (FIG. 67).

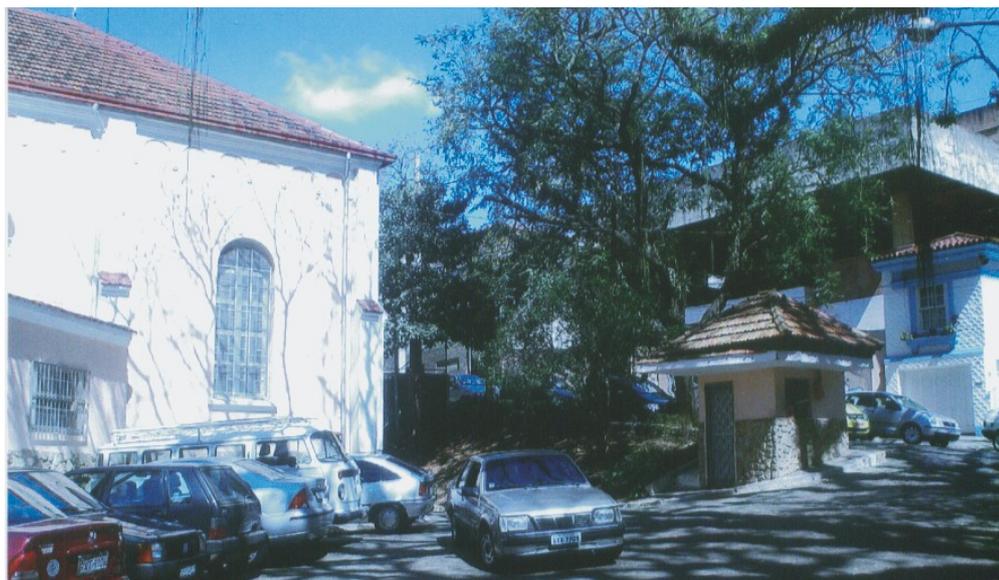


FIGURA 65 – Entrada do estacionamento
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

Durante o dia, enquanto vigiada pelos responsáveis pela área, a situação é amenizada, mas como o estacionamento circunda a igreja, não é possível que o espaço seja totalmente observado o tempo todo. Assim, sendo uma área aberta e pública, os veículos ficam sujeitos aos descuidos dos transeuntes. O prejuízo também ocorre de forma inversa, pois os cidadãos que circulam nesta área para chegar à igreja, têm os veículos como barreiras físicas quando estacionados (FIG. 68).



FIGURA 66 – Vista parcial do estacionamento existente na Praça Dr. Hermenegildo Vilaça
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

Além disso, a circulação dos carros nesta área prejudica a utilização do espaço como praça devido aos inconvenientes que causa aos pedestres (FIG.69)



FIGURA 67 – Conflito no espaço com veículos e pedestres

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

A incidência do sol acontece mais no entorno imediato da igreja. Assim como no Parque Halfeld, o contraste da incidência solar com áreas de sombra proporciona um clima agradável ao local e diferenciado pois micro climas são criados de acordo com a proporção de luz *versus* sombra. Por estar em um ponto mais alto na cidade e as ruas que cercam essa praça não terem um tráfego de veículos tão intenso como na Avenida Rio Branco, os problemas com ruídos são menores. Ainda assim são suficientes à percepção dos usuários da praça, que em sua maioria estão em trânsito, a caminho da igreja, um lugar onde o silêncio é maior e a percepção de ruídos é mais notória.

A composição vegetal cria um espaço de recepção para a igreja, mas notam-se dois elementos especiais nesse conjunto da praça. O primeiro, arquitetônico, formado pela igreja, sua praça e vias principais de acesso. Com elementos rígidos o calor e a iluminação são refletidos aquecendo a área. O segundo, composto pela arborização e vegetação, ameniza a temperatura na área, pois cria sombras e um ambiente

predominante na cor verde. Essa composição proporciona a integração dos espaços nos aspectos ambiental, visual e funcional.

4.4.3 Praça Dr. João Penido (Praça da Estação)

Inicialmente conhecida como Largo da Estação, surgiu quando os trilhos da estrada de ferro foram instalados (FIG. 70 e 71).



FIGURA 68 – Praça Dr. João Penido

Fonte: Google Earth (2008), modificada por Aline Gouvêa Leite.

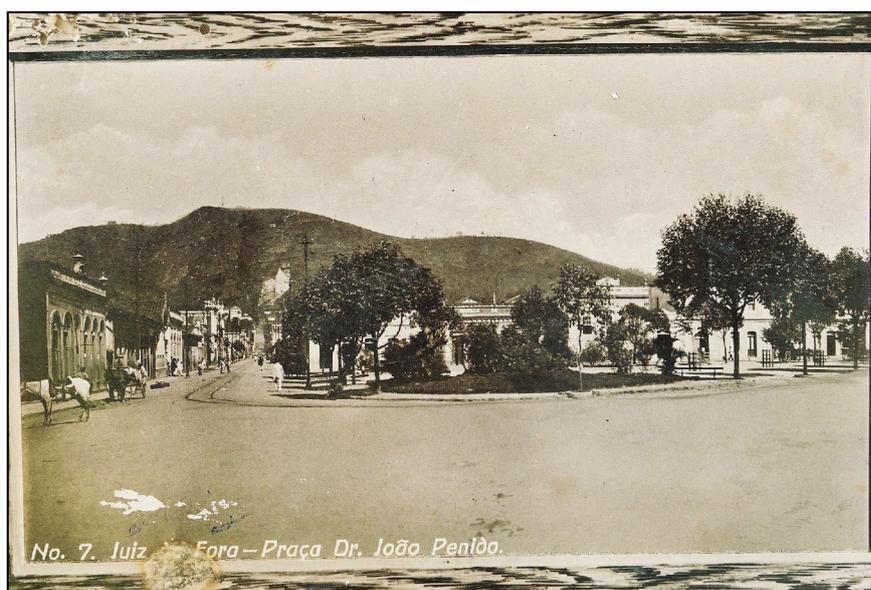


FIGURA 69: Vista da Praça Dr. João Penido em uma das suas primeiras conformações, data não identificada (aproximadamente 1900).

Fonte: Acervo João Araújo.

Os prédios foram restaurados e houve preocupação na paginação de piso para direcionar os pedestres. Sua forma triangular é resultante de um reticulado em relação à Av. Rio Branco, mas que conflita com o sítio geográfico da cidade que exige que a Avenida Francisco Bernardino se oriente na mesma direção do Rio Paraibuna (FIG. 72).

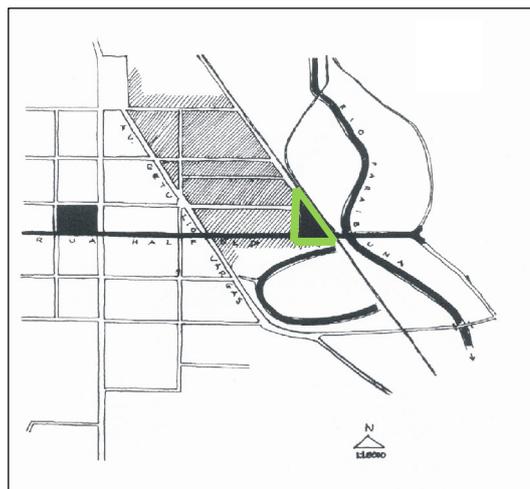


FIGURA 70: Planta da cidade de Juiz de Fora e arredores levantada, organizada e desenhada pelo Arquiteto Miguel Antonio Lallemond em 1884 mostrando a conformação do espaço da praça Dr. João Penido
 Fonte: Passaglia (s.d: 64).

O entorno da Praça Doutor João Penido se destaca pelas edificações históricas ainda existentes. A praça foi tombada pelo Decreto n. 6.484 de 17 de setembro de 1999 (FIG. 73, 74).



FIGURA 71 – Rua Halfeld, margeando a Praça Dr. João Penido na década de 1990
 Fonte: Acervo de Camilo Mayrink de Araújo.

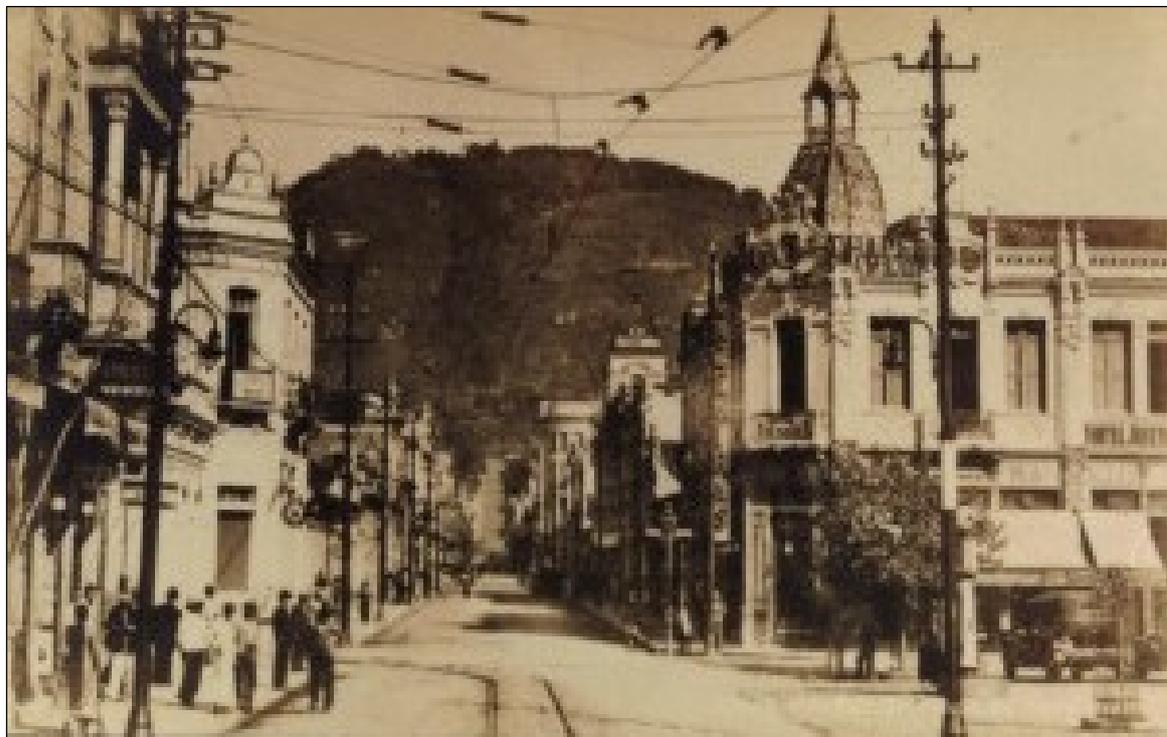


FIGURA 72 – Rua Halfeld, margeando a Praça Dr. João Penido no início do século XX
Fonte: Acervo de Camilo Mayrink de Araújo.

A história do prédio da Associação Comercial de Juiz de Fora (FIG. 75) teve início em 1896 quando um grupo de comerciantes, industriais e lavradores se reuniu pela primeira vez com o objetivo de fundar uma entidade que zelasse pelos interesses comerciais locais. Um ano depois foi inaugurada a Associação Comercial que inicialmente funcionava em um imóvel alugado e em 1919 teve seu livro de visitas inaugurado por Rui Barbosa (1849-1923) na atual edificação. A sede foi projetada pelo arquiteto Rafael Arcuri, construída pela Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri em 1915. Pertence a uma fase mais rebuscada do ecletismo, com grande influência do classicismo. Foi tombado em 1998 pelo decreto n. 6.333 de 19 de novembro de 1998 (PREFEITURA..., 2004:15).



FIGURA 75 – Prédio da Associação Comercial na Praça Doutor João Penido
Fonte: Olender (2008).

- O Príncipe Hotel foi construído em 1915 pela Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri com projeto do arquiteto Rafael Arcuri. A edificação eclética foi implantada em lote da esquina no alinhamento da via pública. A fachada é dividida em painéis delimitados por pilares. Inicialmente, era conhecido como Hotel Central. Atualmente a sobreloja ainda funciona como hotel, mas a parte inferior da edificação foi ocupada por uma série de lojas. Foi tombado pelo decreto n. 6.588 de 09 de novembro de 1999.
- O Prédio da Estação Ferroviária de Juiz de Fora (FIG. 76) foi construído em 1902, substituindo o inaugurado em 1877 que sofreu intervenção em 1883. É composto de volumes avançados e recuados em relação à via pública. Com a privatização da ferrovia, a Estação foi desativada, passando, posteriormente, a ser ocupada pela Sociedade de Belas Artes Antônio Parreiras. O tombamento foi feito pelo decreto n. 6.465 de 16 de setembro de 1999. O prédio da Estação Ferroviária abriga, atualmente, o Museu Ferroviário.



FIGURA 76 – Estação Ferroviária na Praça Doutor João Penido
Fonte: Olender (2008).

O cinema São Luís ainda é utilizado para o mesmo fim, porém, reconhecido por exibir filmes inapropriados a menores de dezoito anos. Construído na primeira metade do século XX, segue parâmetros do estilo *Art Déco*. As formas retilíneas e curvilíneas são marcantes na arquitetura. Os elementos horizontais e os fechamentos de vãos compõem a edificação. O decreto n. 6.445 de 21 de maio de 1999 determinou seu tombamento. Estas edificações históricas que compõem o conjunto arquitetônico da área têm gabaritos semelhantes e os elementos (estilos) que compõem suas fachadas também. Isto contribui para uma composição deste espaço público de uso coletivo pois a área fica delimitada por estas edificações tanto fisicamente quanto visualmente.

Na administração do prefeito Menelick de Carvalho, a intervenção na Praça Doutor João Penido retirou um bebedouro, um mictório, uma guarita de telefone e o gradil que cercava um busto ali existente, substituindo-o por um gramado com pequenos canteiros e bancos de pedra plástica. A feira-livre que existia no local foi removida. Estas modificações tiveram aprovação dos cidadãos que puderam usufruir mais deste espaço de uso coletivo (CARVALHO, 1934:39). Em seu cadastramento (1945) é possível observar os logradouros com tráfego intenso que a cercam (FIG. 77).

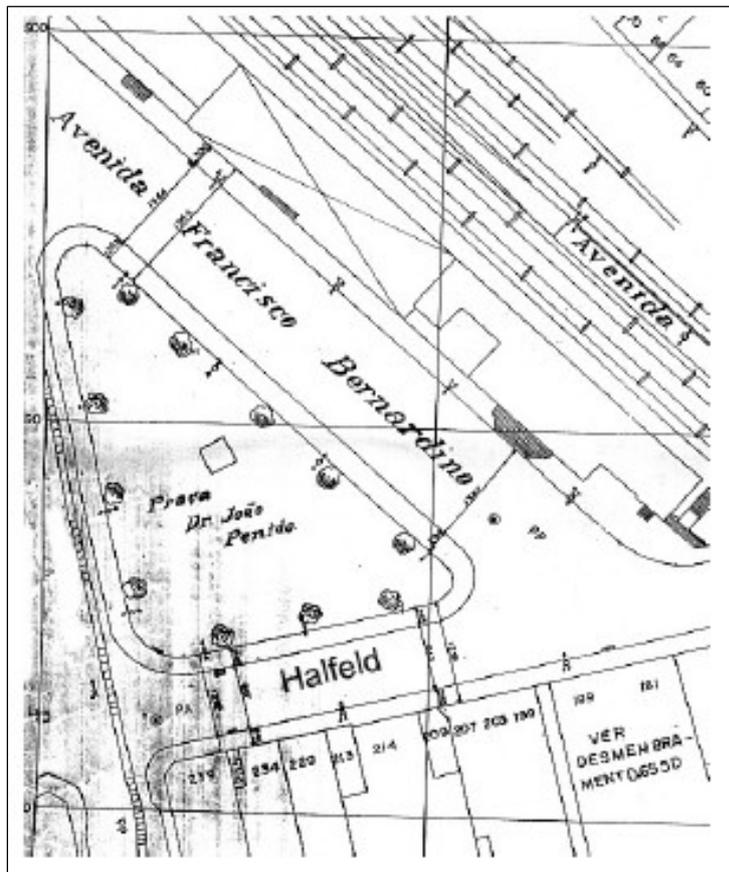


FIGURA 77 – Cadastramento da Praça Doutor João Penido em 1945

Fonte: Rangel Júnior (2006:62).

A Praça da Estação teve o trânsito no seu entorno alterado em 2003 para o projeto de reurbanização do espaço (FIG. 79 e 80). A Rua Ângelo Falci, entre a Espírito Santo e a travessa Doutor Prisco, foi transformada em mão única neste sentido. A Rua Halfeld foi fechada para o tráfego de veículos e transformada em calçadão no trecho entre a Avenida Francisco Bernardino e a Rua Paulo de Frontin. Esta segunda também foi transformada em calçadão no trecho que margeia a praça (FIG. 81).



FIGURA 738 – Projeto da Praça Dr. João Penido, elaborado em 2003
 Fonte: Rangel Júnior (2006:64).

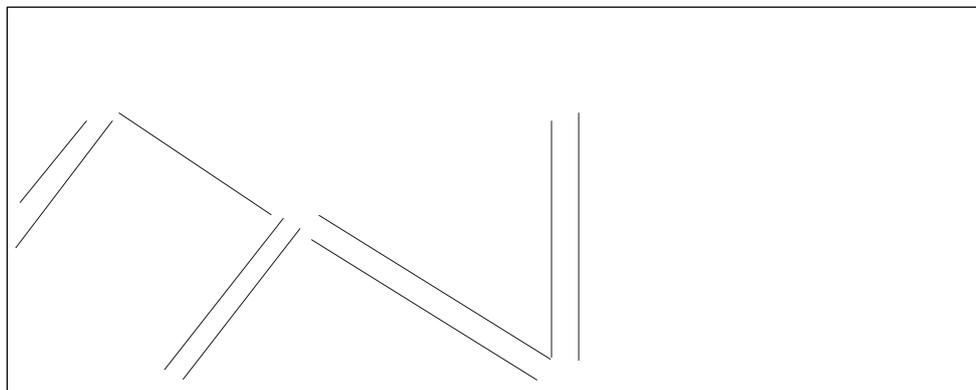


FIGURA 79 – Projeto de revitalização da Praça Dr. João Penido
 Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2003).

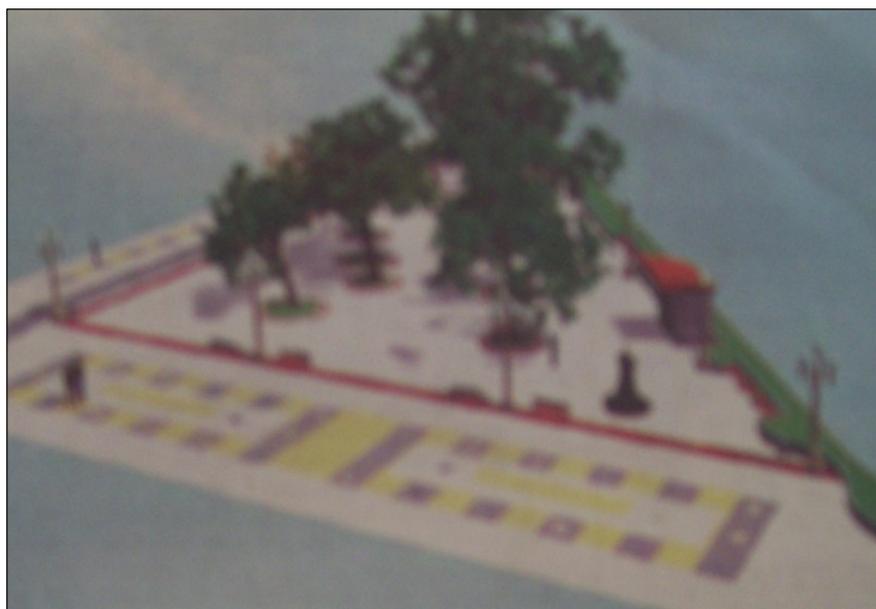


FIGURA 80 – Projeto de revitalização da Praça Dr. João Penido
 Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2008)

Este projeto faz parte do Projeto de Revitalização do Centro (FIG. 81). Para garantir segurança aos pedestres, os taxistas têm área delimitada para embarque e desembarque dos clientes dos hotéis próximos. Floreiras com canteiros altos foram coladas direcionando a travessia somente em locais permitidos. A intervenção ainda previu doze luminárias republicanas e iluminação cênica da fachada do prédio da Estação. O piso de pedras portuguesas foi feito.



FIGURA 81 – Vista da rua pedestrenizada
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

A Praça Doutor João Penido, com as ruas que a margeavam pedestrenizadas (FIG. 82) e canteiros altos, separou o fluxo de pedestres e veículos, trazendo mais segurança ao local. Frederico Halfeld foi o arquiteto responsável por este projeto de revitalização da Praça Doutor João Penido que visou o objetivo de diminuir crimes na região e incentivar as atividades noturnas e projetos culturais (CEREZO, 2003).

A praça é um dos locais da cidade preferidos para campanha política e onde mais acontecem mobilizações populares. O ponto de ônibus localizado em suas proximidades atende às linhas que seguem para os bairros mais carentes da cidade. Durante o dia é muito freqüentada por transeuntes, mas à noite, segmentos marginalizados pela sociedade são o público ocupante do local (travestis e garotas de programa) (FIG. 82). Os postes de iluminação não clareiam o espaço suficientemente à noite facilitando a degradação do ambiente urbano (FIG. 83). O mobiliário, como os bancos, encontram-se em estado de preservação precário (FIG. 84). Além disso, é comum observar usuários de drogas no local no período noturno. Outro fator que dificulta a utilidade da área é a falta de equipamentos que incentivem

a freqüência dos cidadãos. No fim de semana é possível encontrar alguns brinquedos para crianças mas a falta de estrutura provoca a baixa freqüência nos mesmos. O monumento ao Dr. João Penido tem sua estrutura danificada e pichada (FIG. 85).



FIGURA 82 – População fazendo uso indevido do local (uso de entorpecentes e prostituição)

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).



FIGURA 743 – A pouca iluminação facilita a depredação da área

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).



FIGURA 754 – Banco em mau estado de conservação

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).



FIGURA 765 – Monumento ao Dr. João Penido em estado de degradação

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008)

A pouca arborização na praça inibe a permanência de seus usuários (FIG. 86 e 87). Por estar cercada por edificações e ter nela implantados materiais com alta refletância, o micro clima do local é quente. Além disso os ventos não são constantes.



FIGURA 86 – Bancos de madeira na praça com arborização insuficiente para projetar sombra (Estação ao fundo)

Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2008).

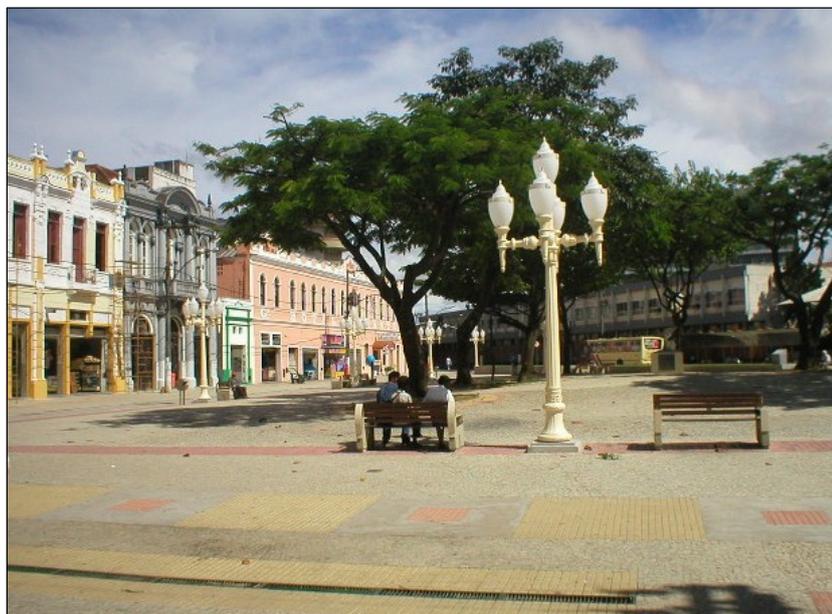


FIGURA 777 – Praça Dr. João Penido – pouca arborização

Fonte: Acervo Aline Gouvêa Leite (2006).

Devido à proximidade com o ponto de ônibus e a Avenida Francisco Bernardino, o índice de ruídos é alto. Outro fator que contribui para essa poluição sonora é a

utilização da praça ser praticamente feita para passagem de seus transeuntes. O comércio local traz movimento de permanência na praça. Foi observado no local que a utilização do mobiliário urbano existente é feita praticamente por mendigos e bêbados. Este fato provoca insegurança nas pessoas que transitam no local, inibindo ainda mais sua permanência. Não há uma unidade de cores nas edificações do entorno e, talvez, por esse motivo, os elementos da praça sejam mais neutros. Mas fazendo uma análise por outra perspectiva, a falta de elementos que atraiam o olhar do espectador pode ser um motivo para desvalorização do local e sua conseqüente degradação.

4.4.4 Praça Presidente Antônio Carlos

A Praça Presidente Antônio Carlos foi o último largo a se formar na história de Juiz de Fora (FIG. 88) e também um dos que mais teve intervenções até hoje.



FIGURA 88 – Praça Presidente Antônio Carlos

Fonte: Google Earth (2008), modificada por Aline Gouvêa Leite.

Sua ocupação foi feita a partir da década de 1890, em uma área onde se aterrou um dos meandros do Rio Paraibuna, onde o Córrego Independência desembocava, para a construção do Edifício da Alfândega (FIG. 89). A primeira intervenção da época foram as obras de drenagem em frente à cadeia, onde se formou o Largo da Alfândega.

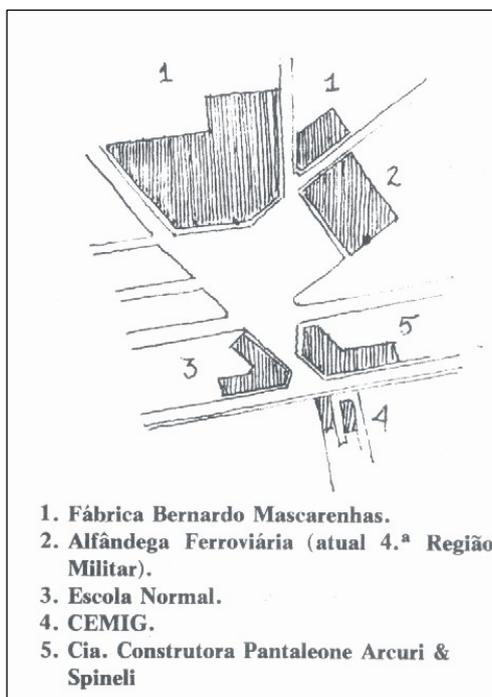


Figura 89 – Formação (vazio) inicial da Praça Pres. Antônio Carlos conformada pelos prédios públicos

Fonte: Passaglia ([19--]:47).

Foi construída em função da Alfândega Ferroviária do Estado (1893), por isso era chamada Praça da Alfândega. É cercada por edifícios de valor histórico (instalações de 4^a Região Militar, prédio que sediou a Cia. Pantaleone Arcuri, a Escola Normal e a antiga Fábrica Bernardo Mascarenhas). A reforma feita na praça durante a administração de Menelick de Carvalho (FIG. 90 e 91) canalizou e capeou o córrego Independência, promovendo a valorização da área e solucionando problemas de saúde pública reclamados por moradores do local. Além disso, o calçamento da praça foi feito com paralelepípedos e foram colocados diversos bancos de pedra plástica e com ajardinamento de uma grande área. Sendo assim, este espaço de uso coletivo tornou-se mais acessível aos cidadãos, além de ter passado a atender às demandas da época (CARVALHO, 1934).

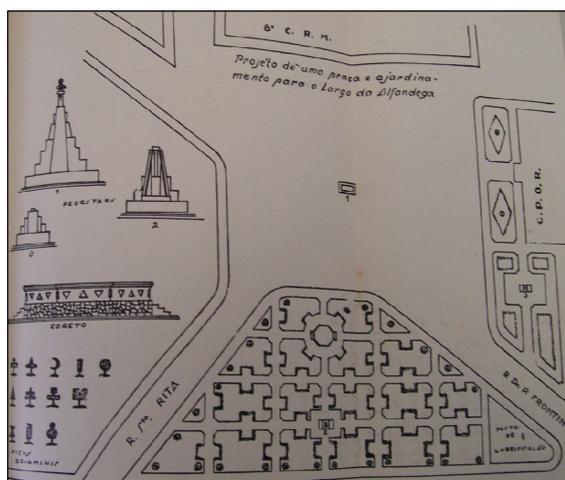


FIGURA 90 – Projeto do Largo da Alfândega
Fonte: Carvalho, (1934).



FIGURA 781 – Remodelação da Praça Pres. Antônio Carlos na década de 1930
Fonte: Arquivo Biblioteca Municipal de Juiz de Fora.

A reforma feita na década de 1960 dificultou o acesso de pedestres, devido ao grande tráfego de veículos que a circundava (FIG. 92, 93 e 94).



FIGURA 92 – Praça Presidente Antônio Carlos na década de 1960. Nesta conformação a praça servia como rotatória
Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2001).

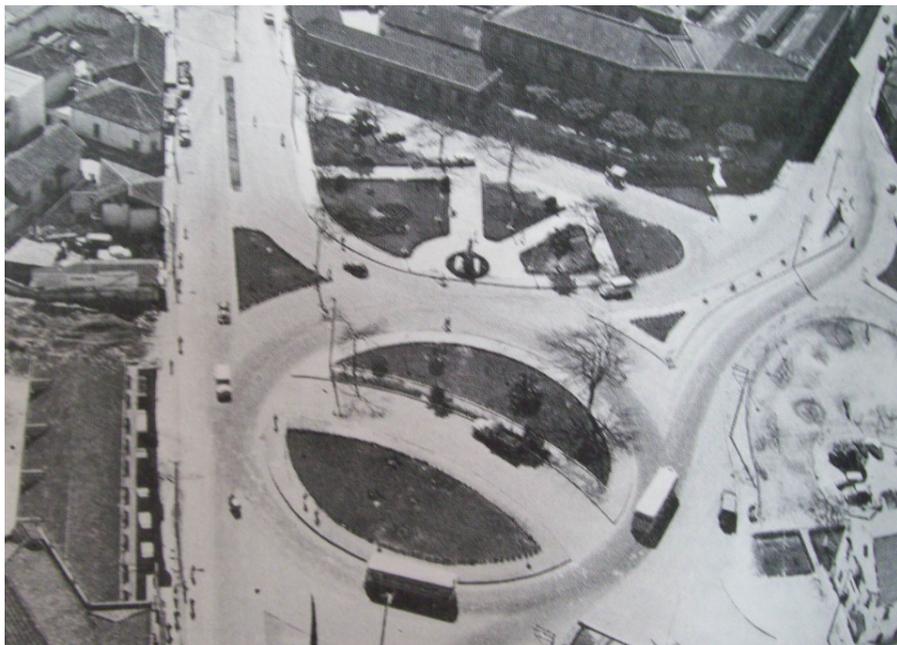


FIGURA 93 – Praça Presidente Antônio Carlos – 1969, quando era utilizada como rotatória

Fonte: Acervo João Araújo.



FIGURA 94 – Praça Presidente Antônio Carlos na década de 1960

Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2001).

A última reforma feita na Praça Presidente Antônio Carlos, em 2002 (FIG. 95 e 96), previu a eliminação da rotatória e também do acesso à Rua Paulo de Frontin. A intenção foi revitalizar o local como área de lazer. Foram instalados semáforos, para facilitar a travessia dos pedestres. A intenção do projeto foi integrar o Centro Cultural Bernardo Mascarenhas à praça. A área recebeu piso com placas de alta resistência, um pequeno *playground*, pista de *skate*, palco, banheiro público, posto policial e uma área para instalação de restaurante. Todas as árvores foram mantidas (PREFEITURA..., 2003). A inauguração da reforma da Praça Presidente Antônio Carlos foi em 17 de julho de 2002.

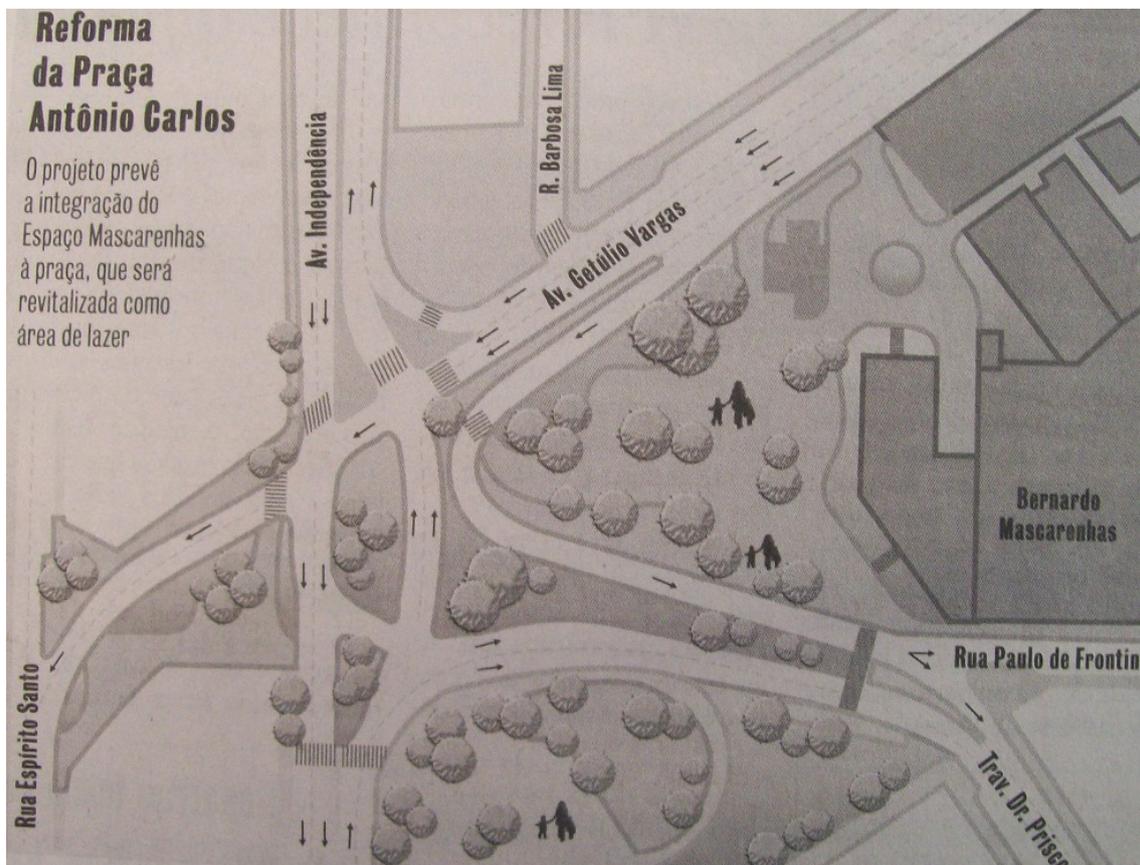


FIGURA 95 – Projeto para Revitalização da Praça Presidente Antônio Carlos
 Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2001).



FIGURA 96 – Projeto para Revitalização da Praça Presidente Antônio Carlos
 Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2001).

Na atual conformação da praça a sua subdivisão se dá na área interligada ao Centro Cultural Bernardo Mascarenhas e a praça com parque infantil perto da 4ª Região Militar (conhecida como Praça do Canhão). A primeira⁶⁶ tem pouca arborização (FIG. 97), sendo mais deserta durante o dia se não tiver evento programado por alguma entidade particular ou pública (no entanto, esse eventos acontecem freqüentemente, dando boa utilização deste espaço).



FIGURA 97 - Entrada da Praça Presidente Antônio Carlos pela rua Paulo de Frontin
 Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2001).

⁶⁶ A análise deste trabalho tem foco maior sobre esta parte da praça por ser a área que apresenta fatores mais pertinentes ao estudo aqui apresentado.

A segunda é utilizada principalmente pelo público infantil devido ao parque existente e tem boa arborização, proporcionando sombra a seus usuários. É mais utilizada no período da manhã (FIG. 98 e 99). Na primeira, à noite, com o Bar da Fábrica (no interior do edifício do Centro Cultural Bernardo Mascarenhas – CCBM) e o Bar do Beco, a praça se torna bastante movimentada⁶⁷. Sua amplitude e boa visibilidade geram os baixíssimos índices de violência. No entanto, não ficou isenta da depredação e conseqüente degradação. Por estar entre ruas muito movimentadas há alto índice de ruídos causado pelo tráfego de veículos. Além disso, apesar de estar bem protegida das vias, o acesso é dificultado pelo alto número de veículos que ali circulam.



FIGURA 99 – Trecho menor da praça, do lado oposto à fábrica.
Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2001).



FIGURA 100 – Parque infantil na área menor da praça
Fonte: Arquivo Tribuna de Minas (2001).

⁶⁷ Esse movimento noturno é mais freqüente nos finais de semana.

O trânsito de pedestres durante a semana é alto, no entanto a permanência no local não é freqüente. O público para lazer é bastante diversificado, variando de acordo com o evento ali promovido (há eventos constantes). Vale ressaltar, mais uma vez, que a permanência de pessoas no local acontece sempre de acordo com os eventos ali promovidos. No entanto, não há épocas extensas sem eventos. Pelo contrário, a promoção de atividades neste espaço público de uso coletivo é freqüente, principalmente com o Bar da Fábrica que funciona todos os finais de semana. A praça é bem protegida das vias de tráfego do seu entorno, tendo como barreiras físicas principais, canteiros altos. A arborização acontece principalmente nestes canteiros que circundam a praça. Isso provoca uma alta incidência solar na área central podendo ser um dos fatores da falta de permanência de pessoas devido ao aquecimento gerado no local. Ao mesmo tempo, as árvores protegem a área de ventos, o que dificulta que o clima seja amenizado.

Uma característica peculiar da praça maior são os locais de acesso demarcados, como as suas entradas. Isso facilita a definição da área e induz a circulação, organizando-a e concentrando-a na área central (FIG. 101, 102 e 103).

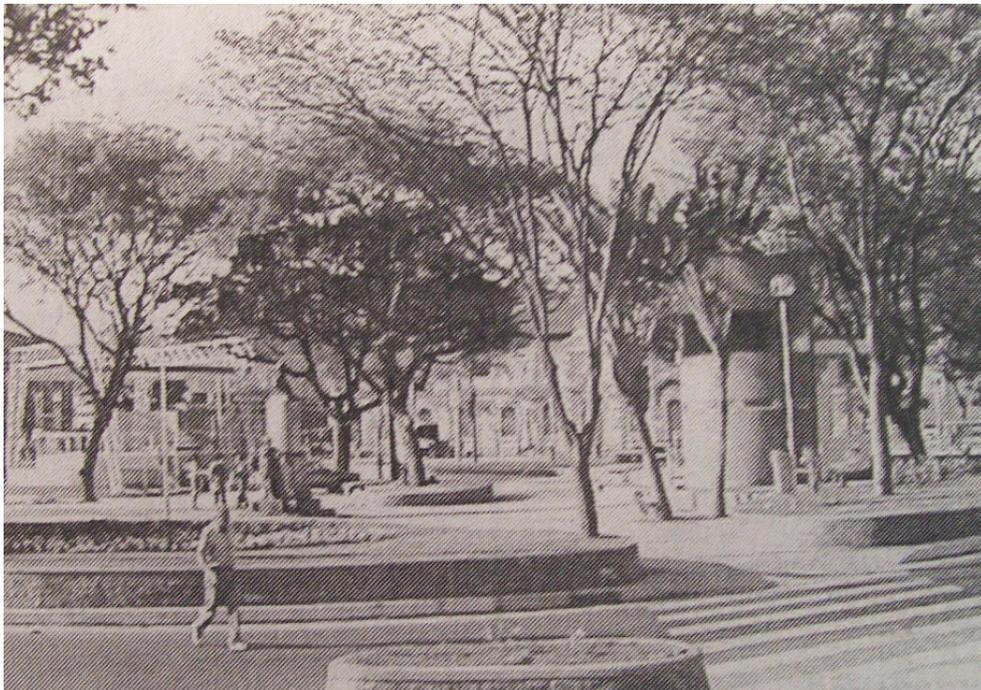


FIGURA 101 – Entrada da Praça Presidente Antônio Carlos pela Avenida Independência
Fonte: Diário Regional (2002:5).

FIGURA 102 – Entrada da Praça Antônio Carlos pela Av. Getúlio Vargas
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).



FIGURA 103 – Praça Presidente Antônio Carlos
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).

A edificação do Centro Cultural Bernardo Mascarenhas (CCBM), antiga fábrica Bernardo Mascarenhas, tem sua visibilidade privilegiada a partir do centro da praça (FIG. 104 e 105). Esta edificação é um importante marco na história de Juiz de Fora como relatado no Capítulo 2. No entanto, apesar de ser a mais percebida quando o observador encontra-se na praça, não é a única com valor histórico.



FIGURA 794 – Prédio do CCBM visto a partir da Praça Antônio Carlos
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008)



FIGURA 105 – Prédio Centro Cultural Bernardo Mascarenhas (década de 1960)
Fonte: Acervo de João Araújo.

O entorno dessa praça destaca-se das demais aqui estudadas devido ao grande número de edificações históricas existentes, como por exemplo:

- Escola Normal (FIG. 106): construção iniciada em 1928; substituiu o prédio da cadeia (demolido para dar lugar à nova sede da Escola Normal). O projeto foi feito pelo engenheiro Lourenço Baeta Neves e a construção ficou a cargo da Cia. Pantaleone Arcuri.



FIGURA 106 – Prédio da Escola Normal na Praça Presidente Antônio Carlos

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).

- CEMIG (FIG. 107): conhecida como “castelinho da CEMIG” a edificação foi construída na década de 1890, em estilo inglês, com influência do romantismo, apresentando detalhes e materiais que reproduzem o ambiente medieval. Além da importância estética e arquitetônica o prédio se destaca por ser remanescente de um dos projetos pioneiros de grande repercussão na história da cidade: a criação da Companhia Mineira de Eletricidade, fundada em 7 de janeiro de 1888 (TRIBUNA..., 1997).



FIGURA 107 – Antiga Sede da Companhia Mineira de Eletricidade
Fonte: Olender (2008).

Em 2005 foi constatado o processo de degradação da Praça Antônio Carlos que já comprometia as reformas de restauração no entorno (FIG. 108 e 109). Mesmo com a pista de *skate* tendo sido liberada para grafiteiros, o problema das pichações não foi resolvido (FIG. 110). As fachadas do CCBM e do Instituto Estadual de Educação (FIG. 111) foram as mais prejudicadas. O palco, utilizado para eventos, também não foi preservado por este vandalismo (FIG. 112). O bar Bloco do Beco foi implantado para dinamizar atividades no local, mas a falta de permanência de usuários e a presença do vandalismo obrigaram-no a ser aberto somente nos momentos com eventos ou com atividade no Bar da Fábrica.



FIGURA 108 – Depredação da praça no horário noturno, com muita sujeira no local
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).



FIGURA 109 – A praça, pouco iluminada, tem sua área transformada em “depósito de lixo”
Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).



FIGURA 110 – Pista de skate, pichada

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

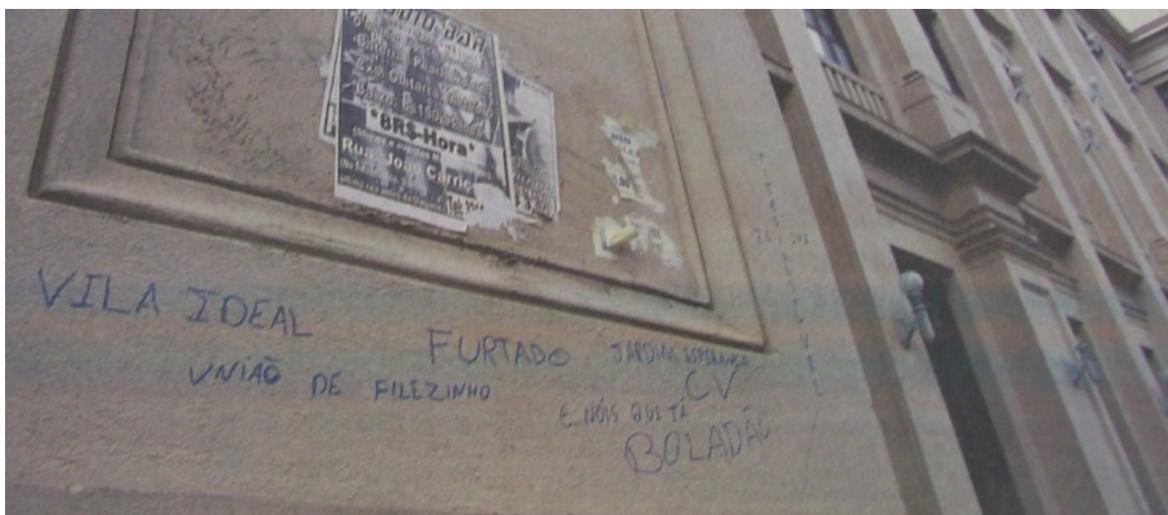


FIGURA 111 – Prédio da Escola Normal em degradação na Praça Presidente Antônio Carlos
 Fonte: Arquivo Tribuna de Minas - 24 e 25 de abril de 2005



FIGURA 112 – Palco para eventos, pichado

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2008).

O busto de Bernardo Mascarenhas quando foi implantado na praça era visto devido à conformação pois veículos rodeavam a área. Atualmente, mantido na mesma posição, encontra-se de costas para o CCBM e com a nova conformação do espaço não é percebido pelos veículos que trafegam no local. Além disso, a falta de valorização do monumento não desperta o interesse dos usuários do espaço que muitas vezes nem sabem quão importante Bernardo Mascarenhas foi para o crescimento da cidade.



FIGURA 113 – Busto de Bernardo Mascarenhas

Fonte: Acervo de Aline Gouvêa Leite (2006).



FIGURA 114 – Monumento a Bernardo Mascarenhas, depredado
Fonte: Acervo de Aline Govêa Leite (2008).

5. CONCLUSÃO

Ao final do estudo constata-se que as praças como espaços públicos de uso coletivo são fundamentais para a experiência social e o desenvolvimento urbano. Como visto nos estudos de caso em Juiz de Fora, as praças assumem formas e tamanhos diferenciados, mas estão vinculadas às atividades cidadinas proporcionando a liberdade de expressão e a convivência dos “diferentes”, variando de intensidade de acordo com a frequência maior ou menor.

O espaço público, na visão política, deve atender às necessidades de seus usuários, promovendo a sociabilidade e as práticas políticas pertinentes à sociedade de modo ao espaço tornar-se representante de “assembléias do povo” (FRÚGOLI JÚNIOR, 1995:12). Na visão urbanística propriamente dita, estes espaços devem ser concebidos de forma a atender às necessidades políticas mas não somente visando uma única atividade. Torna-se importante projetar estas áreas procurando conforto termo-acústico e propiciando e incentivando novas atividades aos usuários, de forma a cooperar com as necessidades de lazer e ao mesmo tempo tentar inibir a degradação do espaço urbano.

A cidade de Juiz de Fora contou, desde a sua fundação, como pudemos ver em sua história, com a atuação de gestores preocupados com a concepção dos espaços públicos de uso coletivo. Desde a segurança no Caminho Novo, passando pelo planejamento do seu arruamento até o projeto de suas praças. Na sua formação, esses espaços foram concebidos visando a atividade pública de seus habitantes.

Atualmente, as praças abordadas neste trabalho atendem de forma diferenciada as necessidades da cidade e de sua população. O Parque Halfeld, apesar de alcunhado parque, atende às demandas de uma praça. Seu paisagismo proporciona ao ambiente urbano um local de contato intenso com elementos naturais. As opções de lazer são diversificadas congregando públicos diferenciados. Ao final deste trabalho, este espaço foi o que mais se tornou gratificante em sua análise. Mesmo com tantas intervenções durante a história, hoje é a praça mais central e mais utilizada no dia-a-dia da população. A conformação e manutenção atual

proporcionam que o espaço atenda a todas as necessidades políticas e urbanísticas de uma praça.

A Praça Dr. Hermenegildo Vilaça somente atende a alguns conceitos urbanísticos. Sendo utilizada como estacionamento, não promove atividades no âmbito político que incentive seu uso pela população. Este pode ser o principal motivo para a degradação de seus acessos e vegetação. Não tendo um espaço conformado propício à devida utilização, induzindo o usuário ao modo como deve habitar o lugar, a praça fica sujeita a apropriações incorretas, gerando a degradação desse espaço urbano.

A Praça Dr. João Penido não oferece equipamentos urbanos suficientes à permanência de seus usuários. Devido à sua localização tornou-se um espaço de passagem, pouco observado pelos transeuntes. A pouca iluminação e a falta de utilização do espaço no período noturno podem ser motivos para sua degradação.

A Praça Presidente Antônio Carlos encontra-se em alto estado de degradação. No entanto, só posso admiti-la devido à falta de preocupação dos cidadãos com seu patrimônio urbano. Mesmo que existam aspectos que possam ser melhorados no local, a multiplicidade de usos que oferece, como praça aberta, livre e com boa implantação, poderia ser melhor aproveitada. A frequência constante de eventos nesta área comprova sua adaptabilidade às diversas necessidades da população. Uma possibilidade para sua degradação pode ser a falta de segurança, como a existente no Parque Halfeld. Mas este fato reforça a idéia de que a depredação deste local tem como principais responsáveis, os seus usuários.

Como visto, as praças precisam atender às necessidades políticas e urbanísticas de um espaço público de uso coletivo para efetivarem-se como tal. Em Juiz de Fora, a praça que mais atende a esses conceitos é o Parque Halfeld e a que menos atende é a Praça Dr. Hermenegildo Vilaça. No entanto, os aspectos analisados em cada um dos estudos de caso contribuem para entender as necessidades da praça como espaço público de uso coletivo. Além disso, a identificação dos aspectos negativos propicia análises para que os problemas possam ser solucionados.

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.

ALBERTO, Klaus Chaves; TASCA, Luciene. *Revisão da legislação urbana em Juiz de Fora: oportunidade de mudanças*. <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc102/mc102.asp>>. Acesso em 23 out. 2005.

ALEX, Sun. *Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público*. São Paulo: Ed. Senac, 2008.

AMARAL, Aelson Faria. *Juiz de Fora: ontem e hoje*. Juiz de Fora: FUNALFA, 2006.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE JUIZ DE FORA 2004. Universidade Federal de Juiz de Fora. Centro de Pesquisas Sociais, 2004. 1 CD-ROM.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE JUIZ DE FORA 2007. Universidade Federal de Juiz de Fora. Centro de Pesquisas Sociais, 2007. 1 CD-ROM.

AGUIAR, Valéria Trevizani Burla de. *Atlas Geográfico escolar de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2000.

ARANTES, Otília. A ideologia do “lugar público” na arquitetura contemporânea. In: ARANTES, Otília. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 1995.

ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 1998.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARBEX, Daniela. Por trás do baú de lembranças. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 31 maio 2007, Caderno Dois, p. 1-3.

ARENDT, Hannah. *A condição humana*. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

BASTOS, Wilson de Lima. *Caminho Novo: a espinha dorsal de Minas*. Juiz de Fora: FUNALFA Ed., 2004.

BASTOS, Wilson de Lima. *Do Caminho Novo dos Campos Gerais à atual BR-135*. Juiz de Fora: Imprensa Universitária da UFJF, 1975.

BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia*. Juiz de Fora: Ed. Paraibuna, 1991.

BENÉVOLO, Leonardo. *A cidade e o arquiteto: método e história na arquitetura*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1991.

BENÉVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1997.

BIGNOTTO, Newton. *Origens do republicanismo moderno*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.

BORJA, Jordi. *O que é espaço público*. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq072/arq072_03.asp>. Acesso em: 09 abr. 2008.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. *A formação do homem moderno vista através da arquitetura*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

BRANDÃO, Carlos A. L. A república da arquitetura. *Revista USP*, São Paulo, n. 59, p. 8-21, set.-nov. 2003.

BRANDÃO, Carlos A. L. Apresentação da pesquisa: Arquitetura, Humanismo e República. *TOPOS*, Belo Horizonte, n. 4, p. 11-21, jan.-jun. 2005.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. *Habitabilidade e bem estar*. Disponível em: <<http://www.arq.ufmg.br/ia/IA8online/artigoCB.htm>>. Acesso em: 19 maio 2008.

BRANDÃO, Carlos A. L. Monumentalidade e cotidiano: a função pública da arquitetura. *MDC – Mínimo Denominador Comum*, Belo Horizonte, n. 3, mar. 2006, p. 4-9,

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. *Quid Tum?: o combate da arte em Leon Battista Alberti*. Belo Horizonte: UFMG, 2000.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. Reformas urbanas contemporâneas: qual espaço público? Qual liberdade? In: FELDMAN, Sarah; Fernandes, Ana. *O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios*. Salvador: Ed. UFBA, 2007, p. 177-190.

CAOS urbano. Disponível em: <<http://br.answers.yahoo.com/question/index?qid=20070826174306AArsGzz>>. Acesso em: 21 abr. 2008.

CARNEIRO, Márcia. CCBM. 20 anos fabricando cultura. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 30 maio 2007, Caderno Dois, p. 4-4.

CARTÃO postal de JF. Parque Halfeld se transforma em zona de perigo. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 14 out. 2004, Caderno Geral, p. 3-3.

CARVALHO, Benjamim de. *A história da arquitetura*. Rio de Janeiro: Tecnoprint, [19--].

CARVALHO, Menelick de. *Juiz de Fora e sua Administração em 1933*. Juiz de Fora: Estabelecimento Gráfico Companhia Dias Cardoso, 1934.

CASÉ, Paulo. *A cidade desvendada: reflexões e polêmicas sobre o espaço urbano: seus mistérios e fascínios*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2000.

CEREZO, Antônio Olavo. Praça da Estação. Lojistas aprovam reforma e esperam melhorar as vendas. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 22 jan. 2004, p. 1-2.

CEREZO, Antônio Olavo. Praça da Estação. Revitalização de praça prevê dois calçadões. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 4 set. 2003.

CID, Wilson. Apresentação. In: NEVES, José Alberto Pinho; DELGADO, Ignácio José Godinho; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Juiz de Fora: história, texto e imagem*. Juiz de Fora: FUNALFA Ed., 2004.

CLAVAL, Paul. *Espaço e poder*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CORNELL, Elias. *A arquitetura da relação cidade campo*. Brasília: Ed. Alva, 1998.

CUNHA, Máspolis da Costa. *Análise da Estrutura Urbana da Cidade de Juiz de Fora – MG*. Monografia de pós-graduação Lato Sensu da PUC-MG – Curso de Geografia Humana: 1994.

DADOS estatísticos. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 10 abr. 2008.

DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: PINI, 1990.

DIAS, Fabiano. *O desafio do espaço público nas cidades do século XX*. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp312.asp>>. Acesso em 10 nov. 2005.

DISTÂNCIAS de Juiz de Fora a outras cidades do Brasil. Disponível em: <http://www.wikitralorg/PT/Juiz_de_Fora>. Acesso em: 14 maio 2008.

ELSEN, Albert *et all*. *La arquitectura como simbolo de poder*. 2. ed. Barcelona:, v. 8, 1978. (Cuadernos ínfimos 64).

ESTEVES, Albino. *Álbum do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1915.

FAZOLATTO, Douglas. *Juiz de Fora: Imagens do Passado*. Juiz de Fora: FUNALFA, 2001.

FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. *História da cidade e do urbanismo no Brasil: reflexões sobre a produção recente*. Disponível em: <<http://www.cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S009-672520040002...>>. Acesso em: 07 abr. 2008.

FERNANDES, Fernanda. Catedral Metropolitana espremida entre prédios. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 6 nov. 2007, Caderno Dois, p. 6-6.

FERNANDES, Fernanda. Paço Municipal. Tesouro escondido. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 14 nov. 2007, Caderno Dois, p. 3-3.

FOULCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

FRÚGOLI JR., Heitor. *São Paulo: Espaços públicos e interação social*. São Paulo: Marco Zero, 1995.

GEOGRAFIA XXI. *Obrigatório e não (necessariamente) meritório*. Disponível em: <http://geography.busythumbs.com/entry_id/149118/action/viewentry/>. Acesso em: 01 jun. 2008.

GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 1988.

GLANCEY, Jonathan. *A história da arquitetura*. Tradução de Luís Carlos Borges e Marcos Marcionilo. São Paulo: Loyola, 2001.

GONÇALVES, Eduardo. *Possibilidades e limites para o desenvolvimento da indústria de alta tecnologia em Juiz de Fora*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1998.

GOVERNO de Juiz de Fora. *Dicionário escolar*. Juiz de Fora: Acervo Cultural, 2000.

GOVERNO DE JUIZ DE FORA. *Juiz de Fora: passado e presente*. Dicionário escolar. Juiz de Fora: Grafia Ideal [19--].

GRANDE festa marca inauguração das obras da Praça Antônio Carlos. *Alô, JF!*, Juiz de Fora, 12 a 18 jul. 2002, p.4-4.

GUIMARÃES, Pedro Paulino. *Configuração urbana, evolução, avaliação, planejamento e urbanização*. São Paulo: ProLivros, 2004.

HALFELD, Geraldo. *Henrique Guilherme Fernando Halfeld: Fundador da Cidade de Juiz de Fora*. Academia Municipalista de Letras de Minas Gerais – AMULMIG, 1970.

INSTITUTO Histórico e Geográfico de Juiz de Fora. *Curso de história econômica de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: IHGJF, 1987.

KLING, Diogo. Parque Halfeld monitorado. Homens à paisana durante 24 horas. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 1º abr. 2008, p. 4-4.

LANZA, Patrícia. *Urbanismo: o desafio de organizar os grandes centros urbanos com o urbanismo*. Disponível em: <<http://www.patricialanza.arq.br/urbanismo-00.htm>>. Acesso em: 07 maio 2008.

LEITÃO, Lúcia (Org.). *As praças que a gente tem. As praças que a gente quer*. Manual de procedimentos para intervenção em praças. Recife: Prefeitura, Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, 2002.

LEITE, Rogério Proença. *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. 2. ed. Campinas: Ed. UNICAMP; Aracaju: Ed. UFS, 2007.

LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

LESSA, Jair. *Juiz de Fora e seus pioneiros: do Caminho Novo à proclamação*. Juiz de Fora: UFJF, 1985.

LIMA, Ana Paula. Praça da Estação Revitalizada. *Panorama*, Juiz de Fora, 27 dez. 2003, p. 4-4.

LINO, Sulamita F; PAULO, João Antônio de; MONTE-MÓR, Roberto Luís. *A vocação da cidade: propostas de desenvolvimento*. Disponível em <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/pbh/arquivos/mod2parte2.pdf>>. Acesso em 10 abr. 2008.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. 1ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARIANO Procópio Ferreira Lage. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Mariano_Proc%C3%B3pio_Ferreira_Lage>. Acesso em: 16 abr. 2008.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001.

MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. In: ARANTES, Antonio A. (Org.). *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, 2000, p. 176-185.

MEDINA, Rodrigo. 'Mais direito'. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 17 jun. 2007, Caderno Opinião, p. 2-2.

MENEZES, Maria Lúcia Pires. *Juiz de Fora e a moradia popular: o Alto Santo Antônio*. Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/Sn/Sn-146\(133\).htm](http://www.ub.es/geocrit/Sn/Sn-146(133).htm)>. Acesso em 23 out. 2005.

MIRANDA, Sônia Regina. *Cidade, capital e poder: políticas públicas e questão urbana na Velha Manchester Mineira*. 1990. 258 fl. 1990. Dissertação (Mestrado em História). Niterói, Universidade Federal Fluminense. 1990.

MIRANDA, Sônia Regina. *Imigração e Industrialização: os alemães e os italianos em Juiz de Fora (1854 – 1920)*. 1991. 150 fl. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói.

MONUMENTO a Francisco Halfeld. Restauração revela cores originais. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 3 maio 2008. Caderno Dois, p. 4-4.

MOREIRA, Fabiano. No Parque Halfeld. Noite revela lado marginal do Centro. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 28 jun. 1998, p. 1-3.

NEVES, José A. Pinho; OLIVEIRA, Mônica R. de; DELGADO, Ignácio J G. Delgado. *Juiz de Fora: história, texto e imagem*. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004.

NEVES, José Alberto Cunha (Coord.). *Memória da urbe: bens tombados*. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004.

NEVES, José Alberto Pinho; DELGADO, Ignácio José Godinho; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Juiz de Fora: história, texto e imagem*. Juiz de Fora: FUNALFA Ed., 2004.

OLENDER, Marcos. *Contextualização Histórica do Patrimônio Cultural*. Disponível em: <http://www.pagus-al.net/pdf/Apresenta%C3%A7oes_Juiz_de_%20Fora_03-05.pdf>. Acesso em: 23 maio 2008.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Imigração e industrialização: os alemães e os italianos em Juiz de Fora*. 139 f. Dissertação (Mestrado em História) – Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1991.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Juiz de Fora: vivendo a história*. Juiz de Fora: Núcleo de História Regional da UFJF/Ed. da UFJF, 1994.

OLIVEIRA, Paulino de. *História de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: Cia. Dias Cardoso, 1953.

PANERAI, Philippe. *Análise urbana*. Tradução de Francisco Leitão. Brasília: Ed. UnB, 2006.

PARQUE Halfeld da cultura? Um complexo para as artes. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 18 maio 2008, Caderno Dois, p. 3-3.

PARQUE Halfeld. Obra de revitalização provoca polêmica. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 4 jan. 2000.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. *A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora: medias iniciais*. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora, [19--].

PATRIMÔNIO ameaçado. Complexo Mascarenhas é alvo de pichações. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 7 maio 2008, Caderno Dois, p. 6-6.

PATRIMÔNIO histórico – Parque Halfeld. Tabuleiro é palco para maratona de partidas. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 28 jun. 1998, Caderno Dois, p. 3-3.

PEDROSO, Marialice Faria. *Sobre a estética das cidades. Camillo Sitte e a Der Stadtebau*. Disponível em: <<http://arqtextos.com.br/arq000/esp284.asp>>. Acesso em: 29 maio 2008.

PEREIRA, Mabel Salgado (Dir.); SILVA, Raquel Barroso; SANTIAGO, Wessila Luzia. *100 anos – 1º Cristo Redentor do Brasil: a tradição e reinvenção católica*. Juiz de Fora: Editar, 2006.

PIMENTEL, Djenane. Parque Halfeld cem anos de vida e lazer dos moradores de Juiz de Fora e região. *Diário Regional*, Juiz de Fora, 3 nov. 2002, Caderno Geral, p. 14-14.

PINTO, Aníbal. No Parque Halfeld a homenagem aos nossos imortais através de bustos. *Diário Regional*, Juiz de Fora, 3 nov. 2002, Caderno Geral, p. 14-14.

PIRES, Anderson. *Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora*. 1993. 264 fl. Dissertação (Mestrado História). Niterói, Universidade Federal Fluminense. 1993.

PRAÇA Antônio Carlos. Parte de obra será concluída este mês. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 7 fev. 2002, p. 5-5.

PRAÇAS de Juiz de Fora. Disponível em: <<http://www.googleearth.com.br>>. Acesso em 10 out. 2006.

PREFEITURA de Juiz de Fora. *A rua Halfeld: a arquitetura urbana do fim do século XIX até 1930 em Juiz de Fora*. Juiz de Fora: IPPLAN/CPTC, 1987.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Código de Posturas: regulamentação e comentários*. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de fora, 2007.

PREFEITURA de Juiz de Fora. *Empav revitaliza o Parque Halfeld*. Disponível em: http://www.pjf.mg.gov.br/noticias/imprimir_noticia.php?idnoticia.... Acesso em: 23 maio 2008.

PREFEITURA de Juiz de Fora. *Guia dos bens tombados de Juiz de Fora*. Divisão de Patrimônio Cultural. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 2002.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Juiz de Fora sempre*. Plano diretor de desenvolvimento urbano. Juiz de Fora: FUNALFA Ed., 2004.

PREFEITURA de Juiz de Fora. *Juiz de Fora sempre. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano*. Juiz de Fora: IPPLAN/JF, 2004.

PREFEITURA de Juiz de Fora. *Lei do parcelamento do solo. Código de edificações. Lei do uso e ocupação do solo*. Juiz de Fora: IPPLAN, 1987.

PREFEITURA de Juiz de Fora. *Perfil de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: IPPLAN/JF, 1987.

RANGEL JÚNIOR, Vitor H. Vidal. *Parque Halfed e Praça da Estação, Juiz de Fora - MG: uma leitura histórica, paisagística e urbanística*. Viçosa: UFV, 2006.

RECUPERAÇÃO questionada. Parque Halfeld ainda é alvo de polêmica mesmo depois de reforma. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 21 jan. 2000.

REVITALIZAÇÃO da Praça João Penido garante mais beleza ao Centro. *Alô, JF!*, Juiz de Fora, 7 a 13 nov. 2003, p.4-4.

REZENDE, Denis Alcides; ULTRAMARI, Clovis. *Plano Diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual*. Disponível em: <http://www.scielo.php?script=sci_arttex&pid=S0034-761>. Acesso em: 05 maio 2008.

ROBBA, Fábio; MACEDO, Sílvio Soares. *Praças brasileiras*. São Paulo: EDUSP, 2003.

ROCHA, Izaura. Parque Halfeld. Recanto centenário. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 27 out. 2002, Caderno Dois.

ROLNIK, Raquel. Debate - Estatuto da Cidade: Especialistas apontam os benefícios e os obstáculos da nova legislação urbana. *Projeto Design*, São Paulo, n. 258, ago. 2001, p. 39-40.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. *Arquitetura bioclimática do espaço público*. Brasília: Ed. UnB, 2001.

SANTOS FILHO, Raphael David. *Espaço urbano contemporâneo: as recentes transformações no espaço público e suas conseqüentes implicações para uma crítica aos conceitos tradicionais do urbano*. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp269.asp>>. Acesso em: 19 maio 2008.

SANTOS, Sabrina. Vigilância 24 horas. Seguranças vão combater vandalismo no Parque Halfeld. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 29 mar. 2008, Caderno Geral, p. 3-3.

SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Schwarcz, 1988.

SENNET, Richard. *Vida urbana e identidade personal*. 1 ed. Barcelona: Edicions 62, 1975.

SERDOURA, Francisco M.; SILVA, F. Nunes da. *Espaço público, lugar de vida urbana*. Disponível em: <<http://dme.uma.pt/people/faculty/herlander.lima/Sustentabilidade%20Impactes%20Ambientais.htm>>. Acesso em: 10 fev. 2008.

SOARES, Leonardo Mendes. *Alguns aspectos do desenvolvimento sócio-econômico do município de Juiz de Fora na década de 70*. 45 f. Monografia (Ciências Econômicas). Juiz de Fora, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Juiz de Fora, 1990.

SOUZA, Tásia. JF tem 44 áreas com alto índice de adensamento. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 1º jul. 2007, Caderno Política, p. 3-3.

TARCÍSIO inaugura hoje a nova Praça Antônio Carlos. *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora, 17 jul. 2002, Caderno Cidade, p. 5-5.

TELLES, Vera da Silva. Sociedade civil e a construção de espaços públicos. In: DAGNINO, Evelina (Org.). *Anos 90: política e sociedade no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1994.

TRIBUNA de Minas. *Juiz de Fora em 2 tempos*. Juiz de Fora: Esdeva, 1997.

VAZ, Nelson Popini. *Espaços públicos urbanos*. Disponível em: <<http://www.soniaa.arq.prof.ufsc.br/arq5605/Espacospublicos.htm>>. Acesso em: 25 mar. 2008.

WILHELM Ferdinand Halfeld. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Heinrich_Wilhelm_Ferdinand_Halfeld>. Acesso em: 16 abr. 2008.

ZUKIN, Sharon. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. Cidadania. *Revista Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Rio de Janeiro, n.24, 1996, p. 205-219.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)