

CARLOS EDUARDO MEURER

**ASPECTOS PARA UMA NOVA DELIMITAÇÃO DA ÁREA
CENTRAL DE JUIZ DE FORA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Especialista em Planejamento e Uso do Solo Urbano.

Orientador(a): Prof^a. Dr^a. Suzana Quinet de Andrade Bastos

Rio de Janeiro
2008

M598a Meurer, Carlos Eduardo.
Aspectos para uma nova delimitação da área central
de Juiz de Fora / Carlos Eduardo Meurer. – 2008.
47 f. : il. (algumas color.) ; 30 cm.

Orientador: Suzana Quinet de Andrade Bastos.
Trabalho de conclusão de curso (especialização)
– Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de
Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2008.
Bibliografia: f. 46-47.

1. Planejamento urbano – Juiz de Fora (MG).
2. Lugares centrais (Cidades e vilas). I. Bastos, Suzana
Quinet de Andrade. II. Universidade Federal do Rio de
Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e
Regional. III. Título.

CDD: 711.4098151

ASPECTOS PARA UMA NOVA DELIMITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE JUIZ DE FORA

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao corpo docente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Especialista em Planejamento e Uso do Solo Urbano.

Aprovado em:

Profª. Drª. Suzana Quinet de Andrade Bastos – Orientadora
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Prof. Dr.
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Prof. Dr.
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

À Maria Inez, Leticia e Gabriel que para mim representaram e representam fontes inesgotáveis de amor, carinho e motivação para que eu pudesse chegar a mais uma conquista.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é fruto do desejo de tentar contribuir, de alguma forma, com a solução dos problemas urbanos vivenciados pela cidade de Juiz de Fora. Naturalmente, diversos atores, embora de formas distintas, deram suas contribuições ao produto final aqui apresentado.

À coordenadora e aos professores do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional que, além das orientações acadêmicas, conseguiram passar um elevado grau de comprometimento com os objetivos traçados para o curso.

A todos os funcionários da Prefeitura de Juiz de Fora que, de uma forma ou de outra, se esforçaram para que o curso fosse realizado e realizado com qualidade demonstrada.

À equipe da Escola de Governo da Prefeitura de Juiz de Fora pela dedicação e presteza com que se comportaram durante a realização do curso.

À professora Suzana Quinet de Andrade Bastos pelas aulas durante o curso e pelas orientações que muito me ajudaram no desenvolvimento deste trabalho.

Ao grande urbanista Ricardo Bastos pelo aprendizado sobre Juiz de Fora que me passou nesses ricos anos de convivência profissional, pela amizade, pelo acolhimento e pelas orientações relativas a este trabalho.

À minha estagiária Nathália pela ajuda e dedicação no preparo e formatação deste trabalho.

E, finalmente, aos colegas de turma que certamente deram-me amizade, apoio, carinho e respeito.

RESUMO

A área central é um importante espaço das cidades que concentra atividades econômicas, serviços e fluxos diversos de pedestres, veículos, consumidores, além de ser uma área de grande acessibilidade e infra-estrutura urbana. Em função disso, possui um alto valor no solo urbano se comparada com as demais áreas de uma cidade. Ela é, portanto, disputada por diversos agentes econômicos, que a vislumbram para instalarem atividades econômicas lucrativas. O centro possui também importância simbólica: é onde se concentra normalmente grande parcela do patrimônio histórico, artístico e arquitetônico. A sua degradação possui efeitos negativos sobre a identidade e a cultura da sociedade. Este trabalho se propõe a apresentar uma proposta de redefinição da delimitação da Área Central de Juiz de Fora através de uma investigação histórica do seu processo de formação, de uma releitura sobre a Área Central constante nos Planos de Desenvolvimento de Juiz de Fora e de uma análise de um conjunto de proposições contidas em programas e projetos recentemente desenvolvidos, no âmbito da Prefeitura de Juiz de Fora, e que interferirão diretamente na atual conformação dessa área, ampliando seus espaços e conferido-lhe novos padrões de centralidade.

Palavras-Chave: Gestão Urbana, Planejamento Urbano, Área Central, Desenvolvimento e Centralidade.

ABSTRACT

The central area is an important space in cities since it concentrates economic activities, services and numerous flows of pedestrians, vehicles, and consumers, as well as being an area of great accessibility and urban infrastructure. Accordingly, it has a high value in urban territory compared to the other areas in a city. It is, therefore, disputed by many economic agents, who see it as a place to install profitable economic activities. The centre also has a symbolic importance: it is where a great deal of the historical, artistic and architectural patrimony is normally concentrated. Its degradation has negative effects on the identity and the culture of society. This study aims to present a proposal of redefinition of the boundaries of the Central Area of Juiz de Fora through a historical investigation of its process of formation, a re-reading regarding the Central Area mentioned in the Development Plans for Juiz de Fora and the analysis of a set of propositions contained in recently developed programmes and projects, within the scope of the City Council of Juiz de Fora, and which will interfere directly in the present configuration of this area, augmenting/increasing/extending its spaces and imparting to it new standards of centrality.

Key-Words: Urban management, Urban planning, Central area, Development and Centralidade

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do Caminho Novo	15
Figura 2 – Fazenda do Alcaide-mor do Fisco e Mays	16
Figura 3 – Fazenda de Luiz Fortes Bustamante e Sá	16
Figuras 4 e 5 – Estrada União e Indústria	17
Figura 6 – Mapa de Juiz de Fora desenhado por Halfeld por volta de 1853	18
Figura 7 – Plano elaborado pelo engenheiro Gustavo Dodt	19
Figura 8 – Estação de Mariano Procópio	20
Figura 9 – Estação Ferroviária da Central do Brasil	20
Figura 10 – Fórum e Palácio da Câmara (séc XIX)	21
Figura 11 – Rua São João (séc XIX)	21
Figura 12 – Cia. Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli	22
Figura 13 – Praça Antônio Carlos (início séc XX)	23
Figura 14 – Vista da Av. B. do Ro Branco – (1920)	23
Figura 15 – Obras da canaleta central exclusiva para ônibus	25
Figura 16 – Av. Barão do Rio Branco (atual)	25
Figura 17, 18 e 19 – Galerias Ali Halfeld, Azarias Vilela e Pio X	26
Figura 20 e 21 – Galerias Epaminondas Braga e do Marechal Center	26
Figuras 22 e 23 – Edifícios representantes do estilo eclético	28
Figura 24 – Edifício representativo do estilo art-nouveau	28
Figura 25 – Edifício da Galeria Pio X (art-déco)	28
Figura 26 – Edifício do Banco do Brasil	28
Figura 27 – Mapa da Distribuição de Imóveis Tombados na Área Central	29
Figura 28 – Representação da Área Central de Juiz de Fora	31
Figura 29 – Avenida Getúlio Vargas	32
Figura 30 – Avenida Francisco Bernardino	32
Figura 31 – Mapa de Revitalização da área central – Intervenções Propostas	36
Figura 32 – Mapa de Transp. da Praça dos Poderes e R. Benjamin Constant	39
Figura 33 – Mapa do Programa Eixo Paraibuna (Região Central)	40
Figuras 34 e 35 – Desenhos da Situação Proposta	41
Figura 36 – Projeto da Praça dos Poderes	42
Figura 37 – Mapa dos Setores Censitários	44
Figura 38 – Mapa dos Setores Censitários e Áreas Isótimas	45

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	A IMPORTÂNCIA DA ÁREA CENTRAL NUMA CIDADE DE MÉDIO PORTE	11
3	CENTRO E CENTRALIDADE	12
4	O PROCESSO HISTÓRICO DE FORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE JUIZ DE FORA	14
5	AS GALERIAS EM JUIZ DE FORA	25
6	O PATRIMÔNIO CULTURAL DE JUIZ DE FORA – CARACTERIZAÇÃO	27
7	O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU)	29
7.1	O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 1996 (PDDU de 1996)	29
7.2	O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 2000 (PDDU de 2000)	33
8	O PLANO ESTRATÉGICO DE JUIZ DE FORA	33
9	PROPOSIÇÕES SOBRE A ÁREA CENTRAL CONTIDAS NO PLANO DE DESENVOLVIMENTO	34
10	O PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO (PDTU DE 1997)	38
11	PROGRAMA EIXO PARAIBUNA	39
12	PROJETO PRAÇA DOS PODERES	41
13	DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	43
	REFERÊNCIAS.....	46

1 INTRODUÇÃO

Os processos que levam à degradação de áreas urbanas centrais são fenômenos comuns em cidades que adquirem grande e médio portes. Segundo Vaz (1996), as áreas centrais começam a ser substituídas por outras regiões da cidade na função de centro de atração de investimentos e de consumo de setores mais abastados. Em algumas cidades, a própria sede da Prefeitura abandona o centro, dirigindo-se a outra região, com o intuito de valorizá-la e induzir seu adensamento. Com a perda da importância relativa do centro, não só os investimentos privados diminuem, mas, em muitos casos, os investimentos públicos também são direcionados para outras áreas, especialmente quando os governos municipais atrelam suas ações aos interesses do capital imobiliário.

Ainda segundo Vaz (1996), esse processo, no entanto gera um desperdício que não interessa à sociedade. As áreas centrais contam com infra-estrutura já instalada que passa a ser subutilizada. Além disso, sua localização no espaço urbano é privilegiada: o acesso ao centro das cidades normalmente conta com melhor oferta de transporte coletivo e de sistema viário para transporte individual. As consequências da degradação das áreas centrais das cidades não se resumem aos aspectos econômicos. O centro possui também importância simbólica: é onde se concentra normalmente grande parcela do patrimônio histórico, artístico e arquitetônico. A sua degradação possui efeitos negativos sobre a identidade e a cultura da sociedade.

Os estudos dos processos que levam à degradação das áreas centrais e dos processos de revitalização das mesmas têm ocupado um importante lugar na compreensão da dinâmica urbana contemporânea dada a frequência e a abrangência que eles têm conhecido.

Florence (2001) indica que uma maneira de definir o papel de uma área central é fazer o caminho oposto e equacionar as razões que fazem da área em particular um centro urbano. Essa definição depende muito da própria definição de cidade que pode-se fazer, evidenciando sua infra-estrutura, funcionalidades, elementos urbanos e aspectos humanos da cidade – é a cidade como fruto da lógica capitalista de produção de espaço e das relações humanas, que se traduzem em relações urbanas.

Um centro urbano deve aglutinar grande parte das principais atividades urbanas, isto é, as atividades que compõem o conjunto urbano, para fins de facilitar o acesso mais democrático possível – necessidades de trabalho, cultura, lazer, moradia e informação – com a ressalva que exime a região de concentrar a totalidade dos elementos devido à relevância de aspectos socioeconômicos e culturais que se sobreponham à necessidade de acesso facilitado.

É fundamental que, antes de se conceber soluções que inibam ou revertam processos de degradação de áreas centrais, que se defina em primeiro lugar, em bases ideológicas, qual sua definição de centro e suas funções, para atender com propriedade as reais demandas não só desta área específica, mas da cidade inteira, uma vez que a área central, agindo como elemento estruturador urbano, se articula e interfere, seja na escala funcional até a escala social, nas demais regiões da cidade e da região fora dos limites do município quando exerce papel de pólo regional.

É importante frisar o quanto importante é o acesso mais democrático possível da população aos processos de definição do papel do centro da cidade e quanto isso vem sendo negado, mascarado por um processo decisório falsamente democrático, e por representantes que não tem como objetivo o bem público.

2 A IMPORTÂNCIA DA ÁREA CENTRAL NUMA CIDADE DE MÉDIO PORTE

A análise das dinâmicas que orientam a reestruturação contínua dos espaços intraurbanos, permite verificar a importância dos estudos de sua área central, pois eles desempenham papel fundamental na dinâmica de articulação entre os diferentes usos de solo urbanos.

A atenção que se deve dispensar ao estudo dessa área é tanto maior, quando se observa que as possibilidades técnicas e circulação de pessoas e mercadorias ampliam-se, diminuindo progressivamente o custo desses deslocamentos e tornando mais freqüentes os fluxos no interior das cidades e entre cidades.

Para a compreensão da estrutura interna das cidades, é necessário pensá-la como processo em contínua transformação. É fundamental não considerar apenas seus usos de solo, mas também e, sobretudo, os fluxos gerados pelo arranjo resultante do que está localizado no Território Urbano (na escala intra e interurbana), eles mesmos estruturadores do espaço urbano e da constituição de redes urbanas. (SPÓSITO, 2001, p. 18)

A ocorrência de área central nas cidades resulta, via de regra, de um processo histórico de localização das atividades de moradia, comerciais e de serviços no seu interior.

Esse processo é dinâmico e para ele concorrem determinantes de diferentes naturezas tais como: mudanças nos papéis urbanos de cada cidade numa divisão territorial do trabalho que se estabelece entre as cidades de uma rede urbana; ritmo de crescimento econômico e demográfico das cidades; forma de expansão dos tecidos urbanos relacionados com seus sítios urbanos; instalação de novas infra-estruturas para circulação e emergência de novas formas de transporte; ampliação dos gradientes intraurbanos de preços fundiários e imobiliários; investimentos privados e públicos, estes últimos, sobretudo, em meios de consumo coletivo; dinâmicas de diferenciação sócio-espacial dos usos de solo residencial, comercial, e de serviços; etc. (SPÓSITO, 2001, p. 18)

A combinação desses determinantes ocorre de forma diferenciada em cada cidade, gerando arranjos territoriais e funcionais que se distinguem entre si. Há, todavia, tendências que decorrem de novas lógicas nas formas de produção e apropriação do espaço urbano, que podem ser consideradas universais, se não no contexto de um novo modo de produção, ao menos no de uma formação sócio-espacial.

3 CENTRO E CENTRALIDADE

No processo de urbanização vivido no século XX, observa-se que um dos fenômenos mais marcantes por que passaram e passam as cidades é o da multiplicação e diversificação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços. Essas atividades são geradoras e decorrentes de fluxos que, ao se estabelecerem e se intensificarem, geram novas centralidades.

Essas áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços são a própria área central (centro principal), os eixos de desdobramento das atividades desse centro, os subcentros, os shoppings centers, etc.

O aumento do número dessas áreas produz duas dinâmicas econômico-territoriais correlatas entre si: a de descentralização territorial dos estabelecimentos comerciais e de serviços e a de recentralização dessas atividades. Essas dinâmicas ocorrem através de iniciativas de duas ordens, que se dão simultaneamente: a de surgimento de novas atividades e estabelecimentos comerciais e de serviços fora do

centro principal e a realocização, em novos centros, de atividades e estabelecimentos que antes estavam restritos ao centro principal.

Essa redefinição da lógica de reestruturação interna das cidades resulta, ainda, de uma tendência de concentração econômica de empresas do setor comercial e de serviços, o que leva a uma ampliação dos estabelecimentos de médio e grande porte, ligados muitas vezes a empresas de porte nacional e transnacional. (SPÓSITO, 2001, p. 19)

A expressão completa desse processo é a diversificação dos expressões da centralidade intraurbana e, ainda, da centralidade interurbana, visto que novas formas de comércio promovem novos fluxos entre cidades de diferentes portes, permitindo a emergência de uma centralidade múltipla e complexa, no lugar da centralidade principal e muitas vezes única, que marcava a estruturação interna das cidades até há algumas décadas.

Essa generalização da ocorrência de uma centralidade múltipla e complexa em áreas urbanas não metropolitanas ocorreu em função de: - entrada nessas cidades de capitais comerciais de grande porte, com novas lógicas locacionais; - aumento do interesse do capital das capitais imobiliárias na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços, de forma associada ou não a esses capitais comerciais; - acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; - ampliação da diferenciação sócio-espacial, refletindo-se muitas vezes, em exclusão social; - melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso de transporte individual. (SPÓSITO, 2001, p. 19)

O reconhecimento da multiplicação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços de diferentes importâncias e papéis funcionais pode se dar através da observação da localização das atividades comerciais e de serviços (centro). Entretanto, essa redefinição não pode ser analisada apenas no plano da localização das atividades comerciais e de serviços, mas deve ser estudada a partir das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e que a sustentam.

Os fluxos permitem a apreensão da centralidade, porque é através dos nódulos de articulação da circulação intra e interurbana que ela se revela. Essa circulação é, evidente, redefinida constantemente pelas mudanças ocorridas na localização territorial das atividades que geram a concentração .

O que é central é redefinido em escalas temporais de médio e longo prazos pela mudança na localização territorial das atividades. A centralidade é redefinida continuamente, inclusive em escalas temporais de curto prazo pelos fluxos que se desenham através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações, das idéias e dos valores.

Ao se constatar que não há mudanças nos centros urbanos que não resultem de e em modificações na instituição de suas centralidades no plano intra e interurbano é de fundamental importância a compreensão das dinâmicas por que passam as cidades médias, pois essa análise, longe de se restringir ao plano de suas reestruturações espaciais, permite revelar os elementos da mudança de seus papéis econômicos, frente à tendência de complexificação das relações entre cidades, decorrente da sobreposição das lógicas territorial, competitiva e em rede.

Outro aspecto importante a ser considerado ao se estudar o contínuo processo de reestruturação urbana é o papel que a circulação e os transportes têm. Há de se levar em conta que a ampliação do acesso ao transporte por veículo particular, que vem aumentando significativamente, potencializando um aumento nos padrões de mobilidade dos cidadãos, o que significa ampliação da possibilidade de configuração de múltiplos fluxos, tanto quantos trajetos individuais possam se delinear no interior de uma cidade. Um segundo ponto é a mudança nas formas de produção do espaço urbano, visto que a expansão dos tecidos urbanos é resultante de práticas especulativas que se amparam na formação de “vazios urbanos”, através da implantação de loteamentos e conjuntos distantes das áreas urbanas já consolidadas, gerando uma descontinuidade territorial e baixo grau de articulação funcional e integração social, que levam a cidade a um processo de fragmentação sócio-espacial, impondo a multiplicação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços. E como, último ponto, verifica-se a notória influência do urbanismo progressista nas cidades brasileiras, de sorte que a idéia de “zoning” está preservada no conjunto da legislação urbana revelada nas parcelas mais novas dos territórios urbanos e incorporada à representação social que constituímos da cidade ideal. Essa tendência à monofuncionalidade setorial das cidades é outro elemento fundamental para se compreender sua circulação interna e seus sistemas de transportes. O resultado desses três fatos que movimentam as cidades e a vida urbana – aumento da mobilidade, descontinuidade territorial e a especialização funcional combinada com a multicentralidade – é o aumento dos fluxos intra e interurbano.

4 O PROCESSO HISTÓRICO DE FORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE JUIZ DE FORA

Com a descoberta do ouro na Província de Minas Gerais pelos bandeirantes (século XVIII) iniciou-se o processo de implantação de uma série de caminhos que possibilitaram o surgimento e o desenvolvimento do Município de Juiz de Fora.

Objetivando encurtar o primeiro caminho para Minas Gerais, posteriormente chamado de Caminho Velho, o Rei de Portugal ordenou que fosse aberta uma nova picada que ligasse diretamente Barbacena ao Rio de Janeiro, conhecida como Caminho Novo, que reduziu o tempo de viagem de cerca de 100 dias para apenas 25 dias.

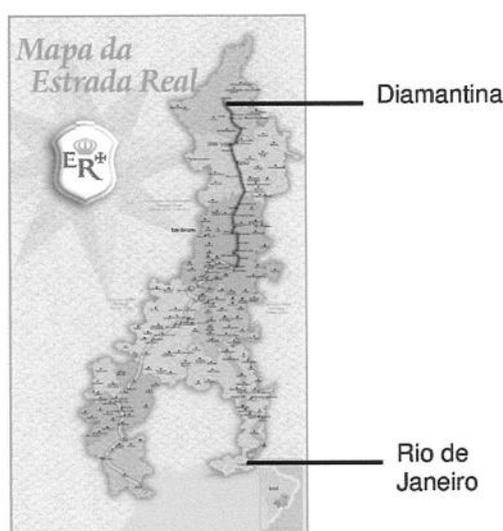


Figura 1 – Mapa Caminho Novo

Até 1702 só era possível viajar a pé pelo Caminho Novo e somente a partir de 1709 é que se tem um tráfego regular de tropeiros. Estava dado o primeiro passo para a ocupação do vale onde se encontra uma parcela significativa da cidade de Juiz de Fora.

A fim de fazerem fortuna e a partir da estrada pronta começaram a vir pessoas de várias regiões do país e países vizinhos. Neste momento o Rei de Portugal passa a permitir e estimular a ocupação das terras vizinhas ao Caminho, desde que com finalidades agrícola e povoadora. Grandes extensões de terras foram entregues a quem estivesse interessado em se mudar para o interior do país e tivesse como arcar com os custos para o seu cultivo regular, roças, pastagens, criação de animais etc.

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



Figura 2 - Fazenda do Alcaide-mor do Fisco e Mays (1702 / 06)



Figura 3 - Fazenda de Luiz Fortes Bustamante e Sá - Juiz de Fora (início do século XIX)

Com o término do ciclo do ouro e o avanço da economia cafeeira na região, houve a necessidade de substituição dos burros de carga pelos carros de transporte. A necessidade de atendimento à nova demanda por transporte fez com que em 1836 a Província de Minas Gerais contratasse o engenheiro alemão Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld para abrir uma nova estrada, a chamada Estrada do Paraibuna. Essa estrada foi basicamente traçada em cima do trajeto já existente do Caminho Novo, apenas ampliando as seções transversais. Quando a estrada chegou ao local onde hoje se encontra a área central de Juiz de Fora, Halfeld decidiu estendê-la ao lado direito do Rio Paraibuna, dirigindo o traçado para a Graminha, atual Alto dos Passos. Em função do traçado antigo, apenas as áreas da margem esquerda do rio Paraibuna eram povoadas nos arrebaldes das fazendas.

Aos poucos, após o término das obras, o novo caminho começou a ser povoado dando origem à primeira via pública da localidade, a princípio chamada de Rua Direita, atualmente conhecida como Avenida Barão do Rio Branco. Ressalta-se que pouco a pouco a margem esquerda do Paraibuna foi sendo relegada a um segundo plano.

A nova povoação, de cerca de 500 habitantes, passou de arraial à vila (Vila de Santo Antônio do Paraibuna) em 1850. Somente em 1853 o Município foi instalado, quando na primeira reunião da Câmara Municipal, em 7 de abril, os

vereadores eleitos tomaram posse. Nesse mesmo ano foram abertas as Ruas da Califórnia, da Câmara, Imperial, São Sebastião e Santo Antônio, além de ser efetuada a compra pela Câmara ao engenheiro Halfeld do terreno onde hoje se encontra o Parque Halfeld.

Como a estrada construída por Halfeld apresentava elevados custos de manutenção, fato que atrapalhava a exportação do café, em 1852, Mariano Procópio Ferreira Lage conseguiu uma concessão para construir uma rodovia ligando Juiz de Fora a Petrópolis. A Estrada Santo Antônio do Paraibuna – Petrópolis, construída pela Companhia União e Indústria, ficou pronta em 1861 com 144 quilômetros de extensão e com seu leito macadamizado (primeira da América), possibilitando a implantação de um sistema de transportes por diligências e carroças ocasionando um maior fluxo de mercadorias, maior segurança e continuidade na circulação dos produtos em todas as épocas do ano, barateando os custos com o transporte.



Figura 4 – Estrada União e Indústria

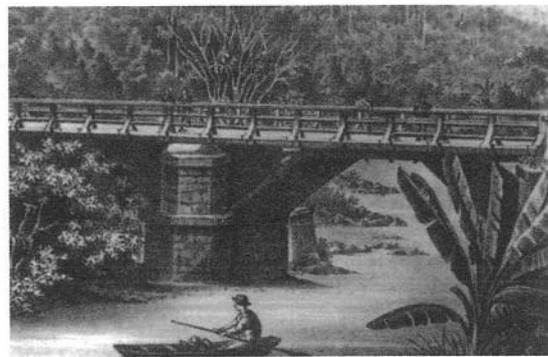


Figura 5 – Estrada União e Indústria

Seu traçado cruzava Juiz de Fora através de uma nova passagem pelo Município, mais próxima da margem direita do Rio Paraibuna, até a Estrada do Rio Novo, em terras do comendador Mariano Procópio, onde se localizava a Estação, hoje denominada Mariano Procópio. Por causa da sua construção, foram trazidos engenheiros europeus e centenas de alemães especialistas em pontes de ferro, mecânicos, carpinteiros, ferreiros e construtores. A influência deles, e dos que imigraram antes de findar o século, juntamente com a população escrava recém-libertada foi decisiva na formação cultural da cidade.

Em 1853 a Câmara designou uma comissão para a elaboração de um plano de arruamento da Vila. Tal plano, que desapareceu, foi descrito por Lessa (1985) como sendo vinte e duas miniplantas nas quais estavam desenhadas três praças, dezesseis Ruas transversais à Estrada do Paraibuna e duas Ruas paralelas a ela; a Vila média, então, três quilômetros de norte a sul. (JUNQUEIRA, 2006, p. 60)

Da câmara para o sul, em um percurso de 6.936 palmos (1.525,92 metros), passava-se, pelo Largo da Matriz – marcado com 500 palmos - , Rua do Espírito Santo, Rua do Cano (é a atual Sampaio), onde existia um dos três grandes chafarizes da época, em frente à residência do professor; Rua do Rosário, Rua de São Mateus (que curvava-se para encontrar a Avenida), Largo da Capela do Senhor dos Passos, Beco Senhor dos Passos, Rua da Independência (bem pra cima, notaram?) e chegava-se ao pontilhão do Macedo.

O trecho que ia da Câmara para o extremo norte media 6.510 palmos (1.432,20 metros). A atual Rua Halfeld, da estrada para cima, denominava-se Rua da Câmara e da estrada para baixo Rua da Califórnia. O Largo da Câmara apresentava-se com 500 palmos. Cortando a estrada foram demarcadas 9 ruas, todas na direção leste-oeste, sendo que a primeira e mais larga (15,40 metros) denominava-se Rua Imperial (hoje Marechal Deodoro). As demais tinham 13,20 metros de largura. Vejamos o trajeto, rumo norte: 530 palmos além da Rua Imperial vinha a Rua Santa Cruz (hoje Floriano Peixoto); a mais 530 palmos vinha a Rua de São Sebastião; mais 630 palmos e chega-se a Rua da Saudade (hoje Benjamin Constant); mais 630 palmos e Rua da Vala; mais 630 palmos e Rua da Gratidão; mais 800 palmos e Rua da Boa Morte; mais 530 palmos e Rua da Glória; mais 700 palmos e Rua do Comércio; mais 500 palmos e era atingido o limite norte da Vila, intitulado 'Alto do Portela'. A Rua da Vala servia de esgoto aos dejetos que vinham morro abaixo. (LESSA, 1985, p. 60)

As Ruas paralelas à Estrada, constantes do Projeto de 1853 eram as Ruas Santo Antônio e Florida. Dessa última não se sabe exatamente sua localização, mas Lessa (1985) acredita que pode ser um trecho da atual Rua Batista de Oliveira, entre as Ruas Espírito Santo e Santa Rita, que também foi conhecida como Formosa.

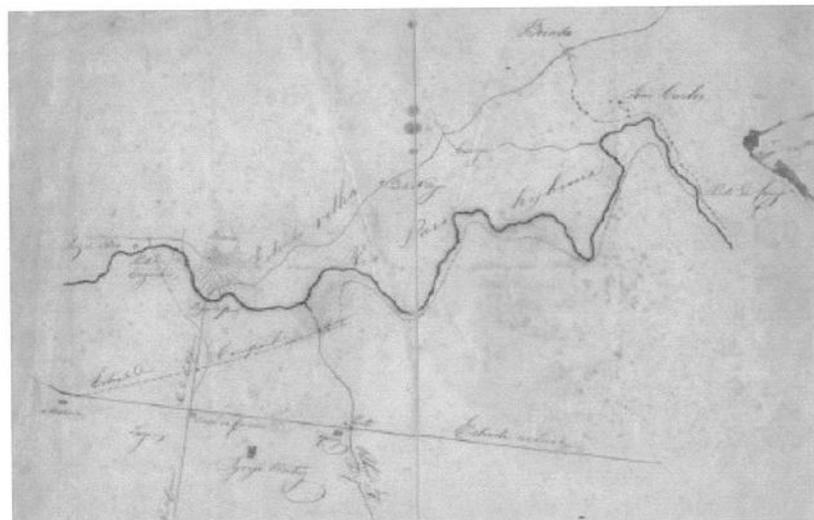


Figura 6 – Mapa de Juiz de Fora desenhado por Halfeld por volta de 1853

Ao se elevar à condição de cidade em 2 de maio de 1856, segundo a lei nº 759, com o nome de cidade do Paraibuna, a câmara ordenou o calçamento de algumas vias e a vigilância na construção de edificações que não poderiam ultrapassar o alinhamento das Ruas.

Com a intenção de não incomodar a população com o trânsito das carruagens e por estar planejando para o futuro a implantação de uma estrada de ferro, Mariano Procópio desviou a Rodovia União e Indústria do traçado da Estrada do Paraibuna, a partir do Milheiro (atual largo do Riachuelo) ela toma o rumo leste em uma reta tirada a 45° de um quilômetro de comprimento, dando origem à atual Avenida Getúlio Vargas, ignorando total e completamente a povoação que a princípio era denominada Rio Novo, mas que ficou conhecida como Juiz de Fora.

A contratação do engenheiro alemão Gustavo Dodt, em 1860 foi a primeira tentativa de ordenar o crescimento urbano. Dodt tratou de fazer o alinhamento e nivelamento das Ruas, a demarcação de algumas praças e logradouros públicos e propôs uma expansão da cidade. Observa-se na planta que a Estrada do Paraibuna é identificada como Rua Direita e se encontra com a Rodovia União e Indústria por uma via com traçado perpendicular à rodovia União Indústria. Vale ressaltar a existência de uma série de Ruas perpendiculares à Rua Direita: São Sebastião, da Liberdade (Floriano Peixoto), da Imperatriz (Marechal Deodoro) , da Califórnia (Halfeld), Santa Rita e Espírito Santo. Paralelas à Rua Direita existiam a Rua Santo Antônio e Rua do Comércio (Batista de Oliveira) que ligava a Rua Sampaio à Rua São Sebastião.

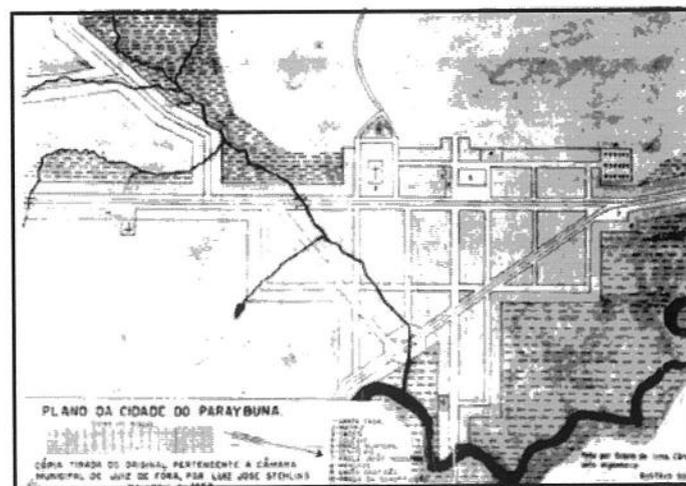


Figura 7 – Plano do engenheiro Gustavo Dodt para J. de Fora (1860)

A Lei Provincial de 19 de dezembro de 1865 determina que a cidade do Paraibuna passasse a se denominar cidade do Juiz de Fora. Nessa época se iniciou o processo de abertura da Rua Espírito Santo, com desapropriações e doações dos donos dos terrenos da área.

Com a decadência da Companhia União e Indústria devido à concorrência da estrada de ferro que, já em 1864, absorvia grande parte do transporte de carga que gerava os principais recursos da empresa, em 1869 a estrada de rodagem foi incorporada pelo governo imperial e Mariano Procópio passou a ser Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II que, inaugurada em 1858, chegou a Juiz de Fora em 1875.

A única estação ferroviária existente na verdade era a construída por Mariano Procópio onde funcionava a rodoviária para a Estrada União e Indústria. Distante da cidade, pois se localizava no povoamento de Juiz de Fora, a Estação Mariano Procópio não atendia satisfatoriamente às necessidades da população que alegava ter que pagar passagem para voltar por onde o trem já havia passado. Assim, a Câmara Municipal se mobiliza e consegue arrecadar dinheiro suficiente para comprar um terreno entre as Ruas Imperatriz e Califórnia, na área central da cidade para a edificação da Estação Central.

Segundo Lessa (1885), os passageiros desciam na estação, mas as cargas eram desembarcadas no Largo do Riachuelo. Por não existir arruamentos nessa área, as mercadorias tinham que percorrer algum caminho existente que, deve ter dado origem à Rua Benjamin Constant ou à Rua Silva Jardim. Somente em 1902 é que a Estação Central ficou com a aparência atual.



Figura 8 – Estação de Mariano Procópio



Figura 9 – Estação Ferroviária da Central do Brasil (sem data) Autor: Max Vasconcelos

Mesmo com a estrada de ferro considerando a Estação Mariano Procópio como principal, a Estação Central promoveu em seu entorno um desenvolvimento significativo do ramo de hotelaria o que ocasionou significativos investimentos na área, tornando-a ponto nobre da cidade, com o aparecimento de sofisticadas confeitarias e tabacarias.

Na segunda metade do século XIX importantes obras e serviços foram implantados no centro da cidade e que contribuíram significativamente para sua conformação atual, a saber:

- inauguração do Fórum e do Palácio da Câmara em 20 de março de 1878;
- abertura da Rua Santa Rita até a União e Indústria e seu calçamento;
- prolongamento da Rua Espírito Santo;
- abertura da Rua Uruguaiana, hoje Sampaio Correa (antiga Rua do Cano);
- aterro das Ruas do Imperador, Santa Rita e Halfeld;
- Iluminação da cidade por meio de 84 lâmpões a querosene;
- calçamento da Rua Direita, baseado na planta de Dodt desde a União e Indústria (largo do Riachuelo) até o Alto dos Passos;
- abertura da Rua São João;



Figura 10 – Fórum e Palácio da Câmara

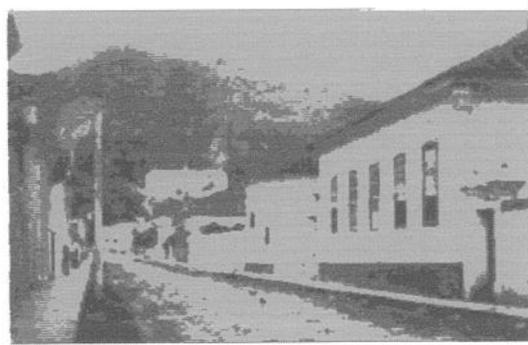


Figura 11 – Rua São João

- implantação do sistema de rede telefônica pela Empresa Telefônica de Juiz de Fora;

- implantação de um teatro localizado na Rua Espírito Santo chamado Perseverança;

- Construção de um quartel de polícia e cadeia na Atual Avenida da Independência onde se encontra a Escola Normal;

- Inauguração em 1881 das linhas de bondes à tração animal que atenderam à área central e também faziam a ligação entre os extremos da cidade, ou seja, ligavam o atual bairro Alto dos Passos até depois da Estação de Mariano Procópio;

- contratação em 1883 de um estudo das redes de água e esgoto, o que possibilitou a realização de melhorias necessárias cuja inauguração se deu em 1887;

- transferência do matadouro da Rua Halfeld para o Poço Rico;

- implantação do primeiro sistema de captação de águas pluviais;

- inauguração da luz elétrica em 1889 quando também foi inaugurada a Usina Hidrelétrica de Marmelos (a primeira da América Latina) o que propiciou a troca da iluminação pública à gás pela elétrica;

- instalação de 15 novas fábricas num período de 20 anos a partir da inauguração da energia elétrica.

O recenseamento federal de 1890 afirma que o Município tinha 55.185 habitantes, sendo 17.622 residentes no Distrito da cidade, incluindo zona urbana e zona rural. Desse total, um terço residia na área central da cidade.

Duas grandes firmas merecem destaque por sua contribuição para o desenvolvimento da cidade. A Companhia Construtora Mineira que, dentre outras obras, aterrou e abriu a avenida hoje conhecida como Francisco Bernadino e foi a responsável pela urbanização da Rua Benjamin Constant, que ficava no lugar onde antes estava um morro e de parte da Avenida Barão do Rio Branco. A maior construtora local, a Construtora Arcuri e Spinelli (fundada em 1865) foi responsável pela construção do Theatro Central (1929), do prédio da Prefeitura, da Escola Normal e do Parque Halfeld.



Figura 12 – Cia. Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli

No começo do século XX, Juiz de Fora era considerada a cidade mais moderna e industrial de Minas Gerais. Além disso, era conhecida a capital cultural do estado de Minas Gerais, sua cidade mais culta e civilizada.

Os bondes elétricos foram instalados em 1906 e se utilizavam das mesmas trilhas do antigo movido à tração animal.

A partir de 1916 as Ruas da cidade começam a receber o calçamento a paralelepípedo e a Rua Halfeld foi a primeira a receber este tipo de pavimento, depois fora vez da Avenida Barão do Rio Branco com canteiros nas laterais, como os bulevares parisienses.



Figura 13 - Praça Antônio Carlos (início séc XX)

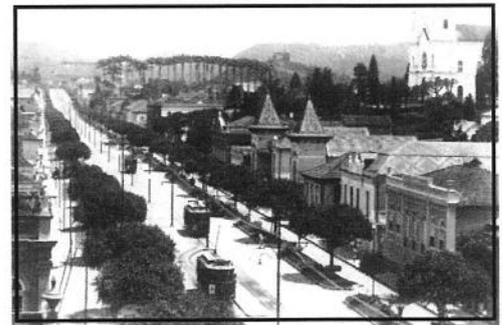


Figura 14 - Vista da Av. B. do Ro Branco – (1920)

[nesta época] Novas vias públicas foram abertas dotadas de redes de água e esgoto, e novas medidas eram tomadas com o intuito de melhorar o aspecto urbanístico da cidade. A partir da década de 70 do século XIX, ficou proibido pela Câmara Municipal, a instalação de fábricas poluidoras no centro da cidade. Outra lei impedia a construção de prédios térreos na zona chamada central e premiava com isenção de impostos os que construíssem casas de mais de dois pavimentos. Desde 1917, a Câmara Municipal vinha votando leis que incentivavam a construção no município, as quais geralmente ofereciam isenção de impostos por determinado período aos donos de novas edificações. Isso, de fato, incentivou a construção de novos prédios, tanto no centro quanto nos bairros. (JUNQUEIRA, 2006, p. 65)

Com a revolução de 30 a administração municipal passou a ser exercida por um prefeito. D. Pedro Marques foi o primeiro prefeito e no início de sua primeira magistratura, baixou vários decretos, entre eles o que proíbe consertos e reconstruções em casas térreas em algumas vias da cidade, principalmente na área central.

Durante a decadência de 30 várias obras foram realizadas na cidade. O edifício dos correios e Telégrafos na Rua Marechal Deodoro, o ajardinamento do

Largo da Alfândega, a construção da Praça João Pessoa em frente ao Theatro Central, a construção de uma nova Biblioteca Municipal no Parque Halfeld e o alargamento e abertura da Rua Santa Rita. No plano jurídico destacou-se a elaboração dos Códigos Tributários e de Obras.

Como resultado da calamidade gerada em 1940 pela maior enchente que a cidade já tinha presenciado, a União se prontificou a custear as obras de retificação do leito do rio Paraibuna. Os trabalhos foram iniciados em 1942 e contou com a retificação do curso d'água e na mudança de seu leito em vários pontos.

Os bondes elétricos, controlados pela Companhia Mineira de Eletricidade ainda eram o principal meio de transporte coletivo da cidade, na época da Segunda Guerra Mundial. No entanto, os moradores dos bairros eram obrigados a fazer longas caminhadas para chegar até os trilhos. Foi Dilermando Cruz que, antes de ser prefeito, instalou, pela primeira vez, a título de experiência, a primeira linha de ônibus urbano, ligando Benfica à Vila Ideal. Ninguém acreditava no sucesso da iniciativa, porque iria passar por áreas despovoadas. Contrariando as expectativas, a viação Diana, como era chamada, se viu obrigada a ampliar sua frota, criando novas linhas. Já em 1947, o então prefeito José Procópio Teixeira foi obrigado a criar uma lei regulamentando o serviço de transporte coletivo da cidade.

A Avenida Independência, por ter sido executada a partir da canalização de um córrego que a acompanha em quase toda a sua extensão (final da década de 60 e início da década de 70), apresenta-se de forma não retilínea e interliga as Avenidas Rio Branco e Getúlio Vargas, foi muito importante para o estabelecimento dos limites da área central da cidade a partir da década de 1960. Observam-se semelhanças, em sua concepção, com a do primeiro plano de melhoramento urbano para a cidade, sendo proposto quase cem anos antes de sua elaboração no Plano de Gustavo Dodt. Já em 1994, foi construído um viaduto no prolongamento da Avenida Independência sobre a estrada de ferro.

Entre os anos de 1980 e 1982 ocorreu a última grande modificação que impactou significativamente a área central de Juiz de Fora. A Avenida Barão do Rio Branco foi cenário de uma intervenção radical a partir da qual se implantou uma canaleta central exclusiva para ônibus e pistas laterais para veículos particulares, em quase toda sua extensão o que proporcionou uma nova dinâmica à circulação e à mobilidade no centro. Os pedestres foram beneficiados com a transferência dos usuários do transporte coletivo para as plataformas posicionadas lateralmente e ao

longo da faixa segregada e os conflitos do compartilhamento entre os ônibus e os veículos particulares foram eliminados. Desta grande intervenção decorreu uma transformação da paisagem urbana, uma vez que conceitos de modernidade foram incorporados à velha avenida.



Figura 15 – Obras da canaleta central exclusiva para ônibus



Figura 16 – Av. Barão do Rio Branco (atualmente)

5 AS GALERIAS EM JUIZ DE FORA

Outro aspecto que define uma tipologia específica e relevante para Juiz de Fora é o conjunto de galerias. Provenientes do avanço do capital industrial, pois entre 1888 e as primeiras décadas do século XX, Juiz de Fora alcança o posto de primeira economia do estado, as três primeiras galerias, duas abertas nas laterais do Cine-Theatro Central e a pioneira Galeria Pio X (que foi a primeira a ser construída – obra da Construtora Pantaleone Arcuri de 1923) não tiveram grande sucesso assim que foram inauguradas, o que fica evidenciado no fato de que, por cerca de vinte anos, as três não foram completamente ocupadas.

A proliferação de galerias ocorre com o início da forte estagnação econômica da indústria tradicional da cidade na década de 1950, período que coincide com o aumento de pequenas indústrias familiares de malharias, principal setor a ocupá-las com suas lojas de revenda – aspecto que permanece até a atualidade.



Figuras 17, 18 e 19 – Galeria Ali Halfeld; Galeria Azarias Vilela e Galeria Pio X.

Existem quatro aspectos para a agregação de valor às galerias e conseqüentemente motivos para sua proliferação na cidade:

- o crescimento da linha de fachada interna modifica o valor da testada do lote;
- valorização do terreno por metro quadrado, (metro quadrado interior menos valorizado que o da fachada); com a construção da passagem interior esse valor aumenta consideravelmente;
- área com menor valorização podem ter a possibilidade de se associarem a áreas de maior valor, como acontece com a conexão de galerias novas a outras já estabelecidas;
- a subdivisão em lotes menores dentro das galerias facilita a negociação entre o incorporador e o consumidor, já que os lotes na área central são muito valorizados. (ABDALLA, 1996, p.32)

Historicamente, a evolução deste modelo transformou o interior do quarteirão de espaço privado em espaço público onde, mais tarde, se tornaria também acessível à Rua, acolhendo serviços em geral e transformando o interior da quadra em uma Rua pública de propriedade privada. O quarteirão se tornaria um elemento de grande complexidade interna, funcional e espacial. (CARVALHO, 1999, p.12)

O princípio da galeria apresenta maior relevância quando o volume do trânsito nas Ruas do centro das cidades torna-se pesado, surgindo a necessidade de áreas exclusivas de pedestres.



Figura 20 – Galeria Epaminondas Braga



Figura 21 – Galeria do Marechal Center

As galerias ao conferirem ao espaço urbano uma forte permeabilidade promovendo a transição entre espaços públicos e privados, atribuem à área central um caráter diferenciado e reforçam o peculiar processo de centralidade urbana que ali acontece.

Segundo Carvalho (1999) “além de contribuírem fundamentalmente para a centralidade urbana, esta trama urbana de galerias representa mais que uma simples alteração espacial. Elas são, nas verdade, um componente fundamental na identidade morfológica da cidade”.

O conjunto de galerias de Juiz de Fora conta com 52 edificações, em sua maioria prédios de uso misto com o térreo geralmente ocupado pelo comércio, e alguns andares superiores também, mas na maioria dos casos os demais pavimentos são utilizados como edifício residencial ou comercial. Sendo assim, ao espalhar-se por toda a área central, esta tipologia arquitetônica atua no processo da centralidade. Ao considerá-las como elementos da arquitetura, evidenciamos que elas também são componentes decisivos para a definição de urbanidade local.

6 O PATRIMÔNIO CULTURAL DE JUIZ DE FORA - CARACTERIZAÇÃO

Alçada ao posto de principal pólo econômico do estado em fins do século XIX e início do século XX, tendo na indústria e no comércio as principais forças econômicas, Juiz de Fora incorpora à paisagem urbana do próprio centro as edificações industriais que lhe davam um ar peculiar. Ainda no final do século XIX, as instalações de médias e grandes indústrias, junto com a eletricidade, trouxeram um grande desenvolvimento urbano para o centro da cidade. Novas e imponentes construções apareceram, dando a Juiz de Fora a atmosfera luxuosa, própria da Belle Époque, a partir da qual começaria a ser conhecida como a “Princesa de Minas”, “Rio de Janeiro em ponto pequeno” e, mesmo, “Europa dos pobres”. É nessa sociedade que o ecletismo faz morada. O conjunto eclético (ver figuras 24 e 25), emblema desse período de transição pelo qual passavam não apenas a economia juizforana, mas a de todo o Brasil, é bastante significativa.

As construções que faziam parte dos arredores da Praça da Estação, compreendendo as Ruas transversais a Avenida Barão do Rio Branco, formavam um conjunto comercial e industrial que marcava uma nova época, em contraponto com a própria Avenida, que se caracterizava pelo predomínio de palacetes e chalés

construídos dentro de padrões arquitetônicos neoclássico, eclético e art-nouveau (ver figura 26).

A continuidade desse desenvolvimento urbano se explicita com o aparecimento, a partir da terceira década do século XX, de estruturas de gosto art-déco (ver figura 27), utilizadas com frequência nos edifícios comerciais e nas salas de diversão, como os cinemas.

A esta estética moderna se radicaliza com a construção, a partir de meados daquele século, com a presença dos prédios modernistas do Banco do Brasil, projeto de Oscar Niemeyer (ver figura 28), e do edifício Clube Juiz de Fora, projeto de Francisco Bolonha com painéis de Cândido Portinari.



Figuras 22 e 23 – Edifícios representantes do estilo eclético.

Figura 24 - Ed. representativo do estilo art-nouveau



Figura 25 - Edifício da Galeria Pio X (art-déco)



Figura 26 - Edifício do Banco do Brasil

A grande maioria dos cento e sessenta e quatro imóveis salvaguardados pelo Município localiza-se no que poderíamos classificar como centro histórico de Juiz de Fora, do Parque Halfeld à Praça da Estação, passando pelas Ruas Halfeld e Marechal Deodoro, estendendo-se pela Rua Batista de Oliveira e Avenida Getúlio Vargas até a praça Antônio Carlos.

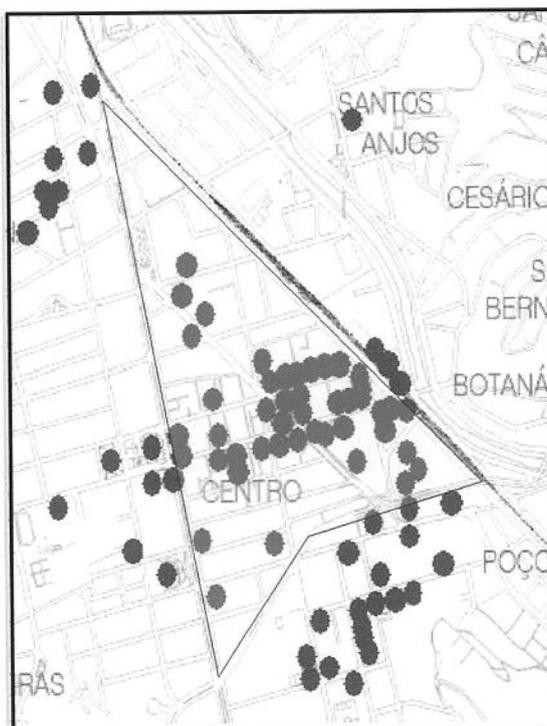


Figura 27 – Mapa da Distribuição de Imóveis Tombados na Área Central

7 O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU)

7.1 O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 1996 (PDDU de 1996)

O Plano Diretor de Juiz de Fora, elaborado em 1996 pelo **IPPLAN** – Instituto de Pesquisa e Planejamento da Prefeitura de Juiz de Fora (enviado à Câmara Municipal para aprovação) foi retirado, sem ter sido analisado.

O PDDU de 1996 utilizou como unidade de planejamento as Regiões Urbanas (RUs). As RUs, num total de 81, foram definidas espacialmente com o objetivo de que cada uma representasse características o mais homogêneas possível. Neste

sentido foram consideradas, tanto as características físico-geográficas e estruturais, quanto as variáveis sócio-econômicas.

A partir do estabelecimento das RUs foi possível que os diversos setores da Prefeitura de Juiz de Fora estabelecessem uma divisão territorial única para seus trabalhos.

Da mesma forma o IBGE passou, a partir do censo de 1991, a definir seus setores censitários em função das RUs. Cada Região Urbana é composta por um conjunto de setores censitários. A contagem populacional de 1996 e o Censo de 2000 também utilizaram as RUs na aplicação de suas pesquisas, o que torna possível estudar, comparar e analisar os dados de 1991, 1996 e 2000, criando uma série histórica de informações do município.

No Capítulo 6 - Estruturação Espacial e Urbana, do volume diagnóstico, ao caracterizar os setores urbanos (num total de oito), mais especificamente o Setor Urbano Centro no seu item C defende que a Área Central compreende o triângulo maior formado pela Avenidas Rio Branco, Independência e Francisco Bernardino, incorporando as Praças Antônio Carlos e Dr. João Penido (Praça da Estação), o Parque Halfeld e os seus entornos. Apresenta a mesma inserida na Região Urbana 55 (RU 55 - Centro), que com mais de 25 RU's configuram o Setor Urbano Centro.

Na Área Central está concentrada a maior diversidade de atividades urbanas, sejam comerciais, culturais, portadoras de serviços, residenciais ou institucionais. É, enfim, o espaço estruturador de todo o setor e, mais do que isto, de toda a cidade, visto que o desenvolvimento urbano ocorre pela sua articulação com as demais áreas.

O PDDU de 1996 caracterizou a Área Central por duas regiões: a primeira formada pelas Avenidas Rio Branco, Independência e Getúlio Vargas (triângulo menor) e, a segunda, pelo segmento entre as Avenidas Getúlio Vargas e Francisco Bernardino.



Figura 28 – Representação da Área Central de Juiz de Fora

O mesmo documento destaca que o triângulo menor tem a Rua Halfeld como o ponto nobre que se constitui no eixo emblemático estruturador, juntamente com o feixe de Ruas paralelas – Mister Moore, Marechal Deodoro, São João, Santa Rita e Brás Bernardino. O tecido formado por esta rede de Ruas e suas galerias está profusamente interpenetrado, numa característica bastante peculiar da feição urbana do centro, e propiciam um tipo de convivência social específico, com espaços dinâmicos e estáticos intercalados e variados, típico de “calçadões”. Por seu dinamismo, esta área é palco de transformações constantes, e mantém, contudo, sua principal característica de atratividade. Este complexo é catalisador não só do município, como de toda a região, por ser o maior concentrador de funções urbanas de toda a Zona da Mata.

A segunda região, ainda de acordo com o PDDU de 1996, apresenta características distintas da anterior. Há uma brusca mudança na atividade comercial, marcada pelo predomínio da circulação de produtos mais populares e também os relacionados à construção, como ferragens, materiais elétricos, madeiras e materiais de acabamentos.

Há também, maior ocorrência de prestadores de serviços ligados a oficinas mecânicas, despachantes e manutenção de eletrodomésticos, principalmente. O tipo de atividade desenvolvido e o menor padrão estético das lojas vêm propiciando certa degradação dos prédios, que em geral são antigos e necessitam recuperação. Esse comportamento reflete-se no uso residencial, com a atração de moradores da classe social de média e média-baixa renda. A atividade industrial, com a existência de um número significativo de pequenas empresas do setor do vestuário, exerce, ali, simultaneamente, a atividade de varejo. O setor hoteleiro encontra-se presente, em diferentes categorias. A Avenida Getúlio Vargas é seu eixo principal, desempenhando atualmente função de corredor de transporte, abrigando um enorme acervo de prédios históricos e, em especial, os situados em suas extremidades, como os da Praça Antônio Carlos e o Santa Cruz Shopping. O fluxo de pedestres é muito intenso, já demonstrando a necessidade de mais espaço para a circulação da população. A Avenida Francisco Bernardino, também com função de corredor de transporte importante e intenso, abriga galpões industriais e comerciais antigos, prédios de poucos pavimentos, que lhe dão uma paisagem urbana pouco atrativa. Destaca-se a Praça da Estação, sem dúvida o mais importante conjunto arquitetônico de Juiz de Fora, cujos monumentos integram o patrimônio histórico em preservação. As “partes baixas” das Ruas Halfeld e Marechal Deodoro acompanha essa transição de usos, com lojas comerciais no térreo e uso residencial nos demais pavimentos, geralmente em prédios históricos mal conservados. Em resumo, esta região mostra vestígios de ocupação nobre, e de antigas instalações industriais que foram recuperadas, como o Espaço Mascarenhas, o Centro de Educação de Menor, o Mercado Municipal e o Santa Cruz Shopping.



Figura 29 – Avenida Getúlio Vargas



Figura 30 – Avenida Francisco Bernardino

7.2 O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 2000 (PDDU de 2000)

A Lei nº9811 de 27 de junho de 2000 que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora apresenta a base territorial para o planejamento da cidade subdividida em 12 Regiões de Planejamento (RP's) e, subdividida em Unidades de Planejamento e os bairros que a compõem.

Localizada na RP Centro (congregando 6 Unidades de Planejamento e englobando 24 bairros), a Área Central é caracterizada no PDDU de 2000 basicamente com as mesmas considerações do PDDU de 1996, inclusive descrevendo da mesma maneira as duas regiões que a compõe, e ainda insere uma outra região que poderia ser acrescida às demais compreendendo a faixa entre a RFFSA e o rio Paraibuna indo desde a altura da Praça da Estação até o Sport Club. O PDDU de 2000 assim considera a região “a presença da linha férrea determinou até então uma forte descontinuidade desta região com o Triângulo Central, porém a disponibilidade de grandes áreas, em contrapartida com a saturação do centro, e sua posição estratégica junto a Avenida Brasil, colocam-na em situação privilegiada e com grande potencial para a expansão do Centro. A recente vinda da Sede da Administração Municipal para esta área pode alavancar este processo”.

Na verdade, a última região descrita é apresentada na volume II - Proposições do PDDU de 1996 como uma extensão física natural do centro e contida nos trechos 1 – Poço Rico / Rua Halfeld e 2 – Rua Halfeld / Praça Agassis do projeto “Eixo Paraibuna” apresentado no item 3.2 do Volume citado.

8 O PLANO ESTRATÉGICO DE JUIZ DE FORA

O Objetivo central do Plano JF procura explicitar um modelo desejado, possível e consensual de desenvolvimento para Juiz de Fora. Cidade Educadora, Cidade Solidária, Cidade com Espaço Urbano Atrativo, Cidade Competitiva e Cidade Eficiente foram as 5 Linhas Estratégicas utilizadas como percurso para o alcance deste modelo de cidade. A partir daí, estas ações foram reorganizadas em três Estratégias: Juiz de Fora, Cidade de Oportunidades; Juiz de Fora, Cidade Pólo da Zona da Mata e Juiz de Fora, Cidade de Qualidade.

A estratégia, Juiz de Fora, Cidade Pólo da Zona da Mata (busca consolidar Juiz de Fora como cidade pólo da Zona da Mata, melhorando as vias de acesso à

cidade, a competitividade do seu comércio e a qualidade dos serviços que oferece, especialmente nas áreas de saúde e educação) tem como um de seus objetivos dotar a cidade de Infra-estrutura de desenvolvimento regional, no sentido de consolidar sua condição de Cidade Pólo, melhorando seus acessos, requalificando a atividade comercial desenvolvida na área central e desenvolvendo ações conjuntas com os municípios da região.

Uma das ações para se atingir o objetivo acima é, segundo o Plano Estratégico, “requalificar e revitalizar o centro da cidade e para tanto apenas dois projetos foram indicados: - Reurbanização das praças e Ruas da área central e; - Revitalização dos imóveis de interesse histórico-cultural e promoção da atratividade da área central”.

9 PROPOSIÇÕES SOBRE A ÁREA CENTRAL CONTIDAS NO PLANO DE DESENVOLVIMENTO

As proposições aqui consideradas e presentes nos diversos planos anteriormente abordadas são aquelas que orientam a definição e delimitação da Área de Estudo desta pesquisa.

O PDDU de 1996 na sua Concepção Geral do Reordenamento Urbano busca por, um lado, confirmar valores historicamente consolidados e, por outro, reordenar estruturas inadequadas que foram se instalando à medida que a cidade crescia produzindo efeitos negativos na distribuição social do espaço e relações conflitantes entre o ambiente natural e o ambiente construído. Busca também, reverter a tendência de fragmentação da mancha urbana e de forte desequilíbrio das densidades de ocupação.

Com relação ao nosso foco, as proposições orientam para:

- indução / fortalecimento da ocupação da faixa ao longo do Rio Paraibuna, inclusive enquanto espaço adicional de funções urbanas desempenhadas pela Área Central:

- descompressão da Área Central sem, contudo, retirar seu importante papel dinamizador da cidade e região;

Como diretrizes norteadoras do ordenamento e futuro crescimento urbano de Juiz de Fora, temos:

- controlar o crescimento da Área Central, sobretudo no que se refere aos empreendimentos de serviços e negócios, geradores de tráfego e inibidores dos uso residencial, e incentivar o convívio harmônico das atividades de moradia, cultura e lazer, com o desenvolvimento de um programa específico para a área;

- valorizar o centro cultural e histórico da Área Central, recuperando e revitalizando edificações e espaços e, conseqüentemente, a sua paisagem urbana;

- incentivar a ocupação ordenada na faixa que se estende ao longo do rio Paraíba, desde o bairro Poço Rico até Benfica. No trecho desta faixa situada próximo ao Setor Centro, a revitalização espontânea teve início com a nova geração de ocupação caracterizada por atividades e edificações de maior porte, como a sede da Superintendência Regional de Juiz de Fora – SR3 – RFFSA, concessionárias de automóveis e supermercados, ou seja, a expansão natural da Área Central já está promovendo este eixo como um forte estruturador urbano;

A fim de transformar decisões políticas nas estratégias e respectivas táticas enunciadas em ações, o PDDU de 2000, utiliza ou pode utilizar, um certo número de instrumentos, e dentre eles chama a atenção os Instrumentos de Planejamento pois neles encontram-se os Projetos Gerais de Urbanificação que são projetos de alcance mais que simplesmente locais, cujos efeitos se irradiam por toda a cidade ou uma área substancial da mesma.

O Programa Especial Revitalização da Área Central é apresentado em função de sua importância econômica, cultural, social e urbanística.

As proposições são uma série de projetos que visam à reestruturação e revitalização do centro da cidade dentro da idéia de valorização dos 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.

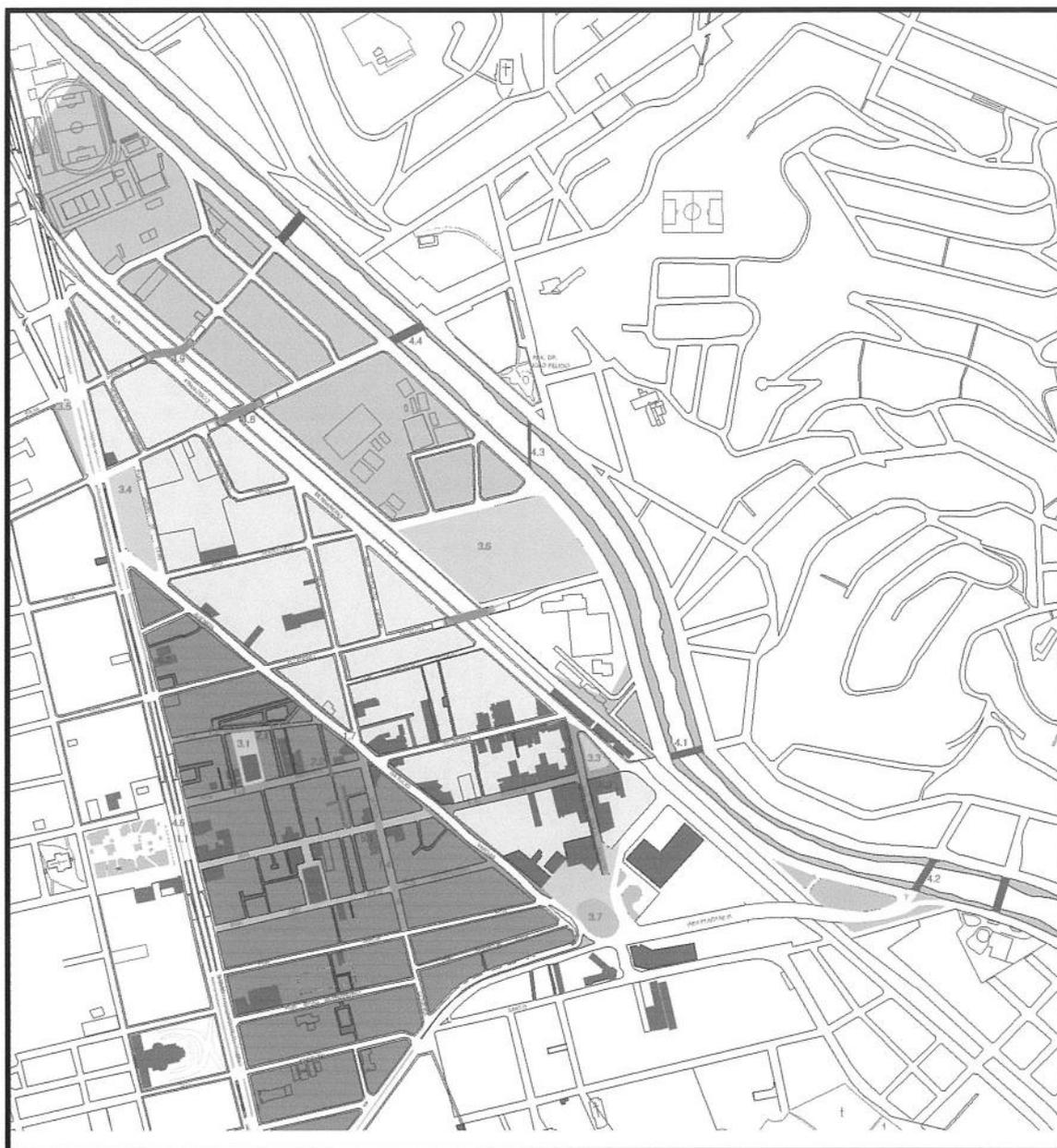


Figura 31 – Mapa de Revitalização da área central – Intervenções Propostas

LEGENDA

SETORIZAÇÃO DE QUADRAS

- SETOR 1 - ÁREA A SER REORGANIZADA
- SETOR 2 - ÁREA A SER REVITALIZADA
- SETOR 3 - ÁREA A SER REURBANIZADA

PROJETOS

① PISOS

CALÇADÕES E PASSEIOS

- EXISTENTES
- PROJETADOS

- 1.1-CALÇADÃO E SHOPPING SOBRE TÚNEL NA AV. RIO BRANCO
- 1.2-REURBANIZAÇÃO DA RUA MISTER MOORE
- 1.3-REURBANIZAÇÃO DA RUA MARECHAL DEODORO
- 1.4-REURBANIZAÇÃO DA RUA BATISTA DE OLIVEIRA
- 1.5-REURBANIZAÇÃO DA RUA SÃO JOÃO (PARTE BAIXA)
- 1.6-REURBANIZAÇÃO DA RUA HALFELD (PARTE BAIXA)
- 1.7-REURBANIZAÇÃO DA AV. GETÚLIO VARGAS

GALERIAS

- EXISTENTES
- PROJETADAS
- A REFORMAR

② PASSARELAS E PASSAGENS COBERTAS

- PROJETADAS

- 2.1-PASSARELA COBERTA DE LIGAÇÃO ENTRE O M. SHOPPING E O MARECHAL CENTER
- 2.2-PASSAGEM COBERTA ENTRE AS GALERIAS BRUNO BARBOSA E HALLACK

③ ÁREAS VERDES

- EXISTENTES
- PROJETADAS/REMODELADAS

- 3.1-PRAÇA DOS CORREIOS
- 3.2-REMODELAÇÃO DA PRAÇA DA REPÚBLICA
- 3.3-REMODELAÇÃO DA PRAÇA DA ESTAÇÃO
- 3.4-REMODELAÇÃO DA PRAÇA DO RIACHUELO
- 3.5-REMODELAÇÃO DO LARGO DO RIACHUELO
- 3.6-PRAÇA CÍVICA NO TERREIRÃO DO SAMBA
- 3.7-PRAÇA ANTONIO CARLOS

④ SISTEMA VIÁRIO

- PONTES EXISTENTES
- PONTES A SEREM RESTAURADAS
- PONTES NOVAS
- RUAS NOVAS
- TRINCHEIRAS (PASSAGEM DE VEÍCULOS SOB RUAS E/OU LINHA FÉRREA
- 4.1-RESTAURAÇÃO DA PONTE ARTHUR BERNADES (R. HALFELD)
- 4.2-RESTAURAÇÃO DA PONTE ANTONIO CARLOS (RUA CARLOS OTTO)
- 4.3-RESTAURAÇÃO DA PONTE LEOPOLDINA
- 4.4-RESTAURAÇÃO DA PONTE BENJAMIN CONSTANT
- 4.5-RESTAURAÇÃO DA PONTE PEDRO MARQUES (AVENIDA RIO BRANCO)
- 4.6-PASSAGEM SOB A AV. RIO BRANCO (ENTRE AS RUAS SÃO JOÃO E MISTER MOORE)
- 4.7-PASSAGEM SOB A AV. RIO BRANCO (NA AV. INDEPENDÊNCIA)
- 4.8-TRINCHEIRA SOB A LINHA FÉRREA (R. BENJAMIN CONSTANT)
- 4.9-TRINCHEIRA SOB A LINHA FÉRREA (RUA SILVA JARDIM)

⑤ EDIFICAÇÕES DE INTERESSE

- PATRIMÔNIO HISTÓRICO
- EDIFICAÇÃO NOTÁVEL
- RECICLAGEM DE USO
- 5.1-REFORMA E ADAPTAÇÃO DO CINE PALACE
- 5.2-REFORMA E ADAPTAÇÃO DO CINE EXCELSIOR
- 5.3-REFORMA E ADAPTAÇÃO DO CINE SÃO LUIS

10 O PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO (PDTU DE 1997)

O PDTU, concluído em 1997, indicou a necessidade de solucionar as sobrecargas na Área Central, melhorando o nível de serviço a partir da ampliação da capacidade viária e da segurança no trânsito. Indicou, paralelamente, a necessidade da implantação de um sistema troncalizado (operado com ônibus articulados) com elevados níveis de integração e utilizando bilhetagem eletrônica temporal.

Dentre as várias proposições relativas ao sistema viário, destaca-se a Duplicação da Avenida Brasil da Vila Ideal até o Distrito Industrial I, com duas ou três faixas de tráfego em cada margem (um sentido de tráfego em cada margem do Rio Paraibuna, com tratamento especial de preservação ambiental da Mata do Krambeck), incluindo a implantação de pontos de retorno, viadutos e trincheiras ao longo de vários pontos de cruzamento da Avenida Brasil ou da linha férrea.

Relativamente a Área Central, o Binário da Rua Benjamin Constant é o componente, em se tratando de estruturação viária, que mais a afeta diretamente. O acesso da Zona Leste ao centro da cidade é dificultado, em muito, pela presença do rio Paraibuna e da Via Férrea, fato que tem preocupado sobretudo as autoridades públicas municipais. Recentemente, com a entrada em operação de grande parte do Binário da Avenida Brasil, reputado como o mais importante corredor de transporte futuro da cidade, surge a necessidade de se resolver as questões de transposição para melhorar os níveis de acessibilidade da cidade como um todo.

Essas melhorias em direção à Zona Leste passam pela implantação do chamado “Binário da Benjamin”, sistema este que será implantado com o estabelecimento de mão única na Rua Benjamin Constant e a abertura de uma trincheira na mesma Rua e que receberá o fluxo de tráfego sentido bairro / centro. O fluxo de tráfego no sentido inverso será operado a partir da Avenida Francisco Bernardino, trincheira da Praça dos Poderes, Rua Leopoldo Schimitz, Rua Padre Júlio Maria e ponte a ser construída nas imediações da outra extremidade da Praça dos Poderes. Ressalta-se que, a implantação do “Binário da Benjamin” só se efetivará como sistema de eficiência, a partir da inserção da trincheira da própria Rua Benjamin Constant, da trincheira da Praça dos Poderes e da Ponte da Praça dos Poderes (em construção).

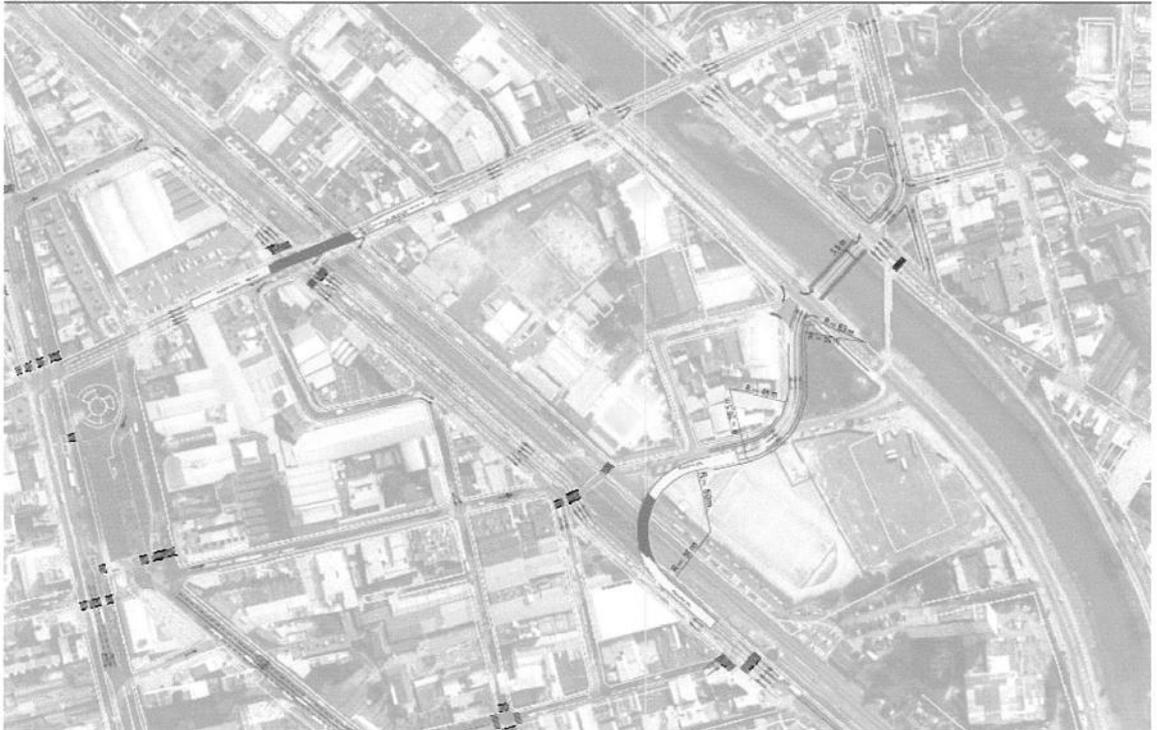


Figura 32 – Mapa de Transposição da Praça dos Poderes e Rua Benjamin Constant (Trincheiras)

11 PROGRAMA EIXO PARAIBUNA

O Programa Eixo Paraibuna (Programa de Revitalização Urbana e Recuperação Ambiental do Eixo Paraibuna) pretende solucionar duas importantes questões que se complementam:

1 – Saturação das áreas Centrais de Juiz de Fora, que torna impositiva a criação de um novo vetor de expansão urbana, ou seja, a reorganização do sentido do crescimento do município visando abrigar atividades econômicas - particularmente as compatíveis com as características predominantes de pólo regional de serviços e comércio - e de abrir novos espaços para o crescimento habitacional;

2 – Degradação ambiental do rio Paraibuna, traduzida principalmente no elevado nível de poluição de suas águas e de seus afluentes e no assoreamento constante de seu leito. Vinculada a essa questão, está também a de se oferecer à população do município novas alternativas para o desenvolvimento de atividades de caráter lúdico (recreação e lazer) em condições ambientais e de segurança adequadas.

Conforme já detalhado neste documento, a cidade de Juiz de Fora constitui relevante pólo regional de comércio e prestação de serviços. Em consequência, a dinâmica urbana tem experimentado suas transformações. De fato, de um lado se observa a saturação do setor central e o congestionamento da circulação viária. O sistema de circulação viária está gravemente comprometido e demanda o estabelecimento de novos eixos viários de estruturação de transporte e circulação urbana. A Área Central da cidade não tem mais condições de absorver a crescente demanda de áreas para escritórios, centros comerciais e habitações. Por outro lado, registra-se a decadência urbana ao longo do rio Paraibuna associada com a degradação ambiental.

Neste sentido, afigura-se imperativo reorientar o sentido do crescimento da cidade, em harmonia com o meio ambiente, aproveitando as potencialidades das áreas remanescentes na região do Eixo Paraibuna.

O Programa Eixo Paraibuna apresenta como objetivo geral, a melhoria da qualidade de vida da população de Juiz de Fora, mediante a reorientação do vetor de expansão do município, a recuperação ambiental do Eixo Paraibuna e a requalificação dos espaços urbanos. Como objetivos específicos do programa destacamos, dentre outros: - proporcionar à população alternativas para desenvolvimento de atividades de lazer e recreação; - incorporar novas áreas de expansão urbana; - contribuir para expansão de atividades de comércio e serviços em direção ao Eixo Paraibuna.

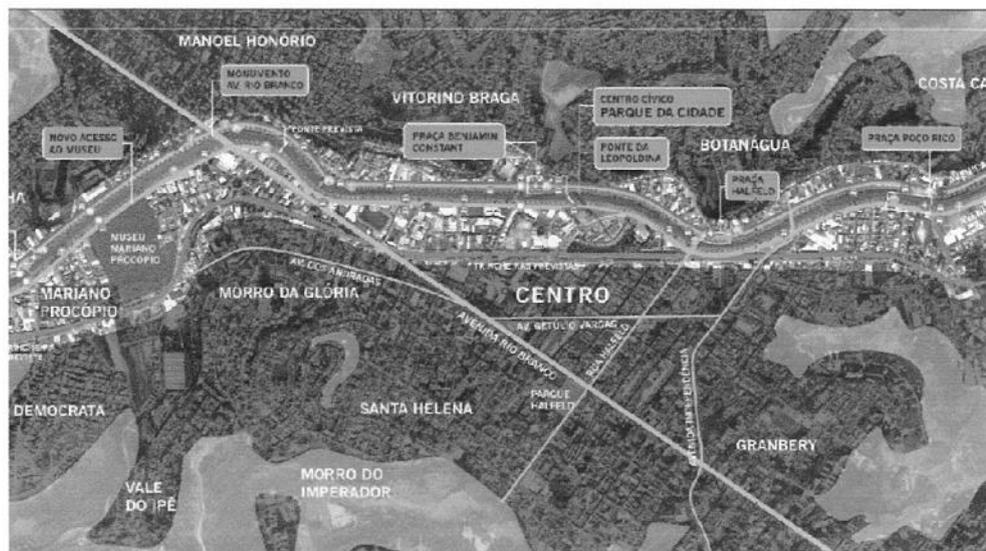


Figura 33 – Mapa do Programa Eixo Paraibuna (Região Central)

Dentro das ações previstas no programa, a revitalização do Eixo Paraibuna passa por vários investimentos e programas de gestão urbana que, de forma integrada, concorrerão para redirecionar o crescimento urbano da cidade – seja pela melhoria da qualidade ambiental do sítio de intervenção, seja pela oferta de mais adequada estrutura de circulação viária, ou mesmo pelas inúmeras oportunidades de negócios imobiliários que deverão ser criados em decorrência do projeto. A componente 3 – Urbanismo do programa pretende implantar um projeto de recuperação paisagística da orla do rio, no trecho que passa pela cidade incluindo a construção de passeios e ciclovias, atividades de recuperação de áreas degradadas com reflorestamento e ajardinamento, implantação de mobiliário urbano (quiosques, centros de convivência, remansos etc), destacando-se as intervenções nas proximidades da Área Central.

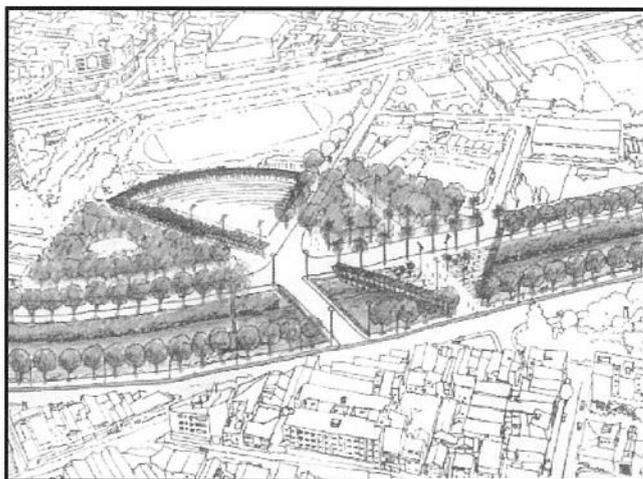


Figura 34 – Situação Proposta (Perspectiva preliminar)

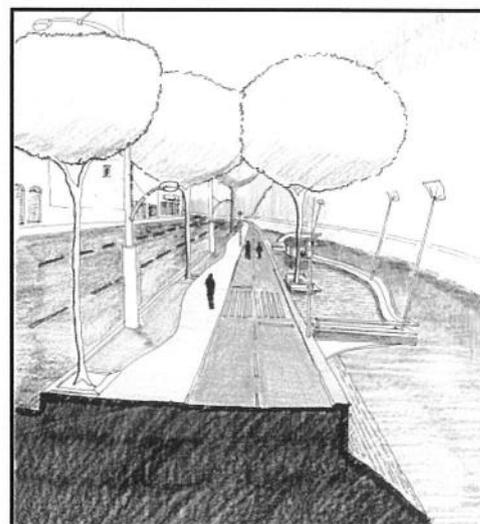


Figura 35 – Situação Proposta (Deck)

12 PROJETO PRAÇA DOS PODERES

Desenvolvido pela Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica (SPGE) a partir de 2005, o Projeto Praça dos Poderes trata da construção, em área adjacente à atual sede da Prefeitura na Avenida Brasil, no local conhecido como Terreirão do Samba – de uma praça voltada à atividades cívicas / culturais, que organize a implantação de um conjunto de edificações destinadas a abrigar os

Poderes Executivo e Legislativo do município, assim como abrigar diversas instâncias do Poder Judiciário.

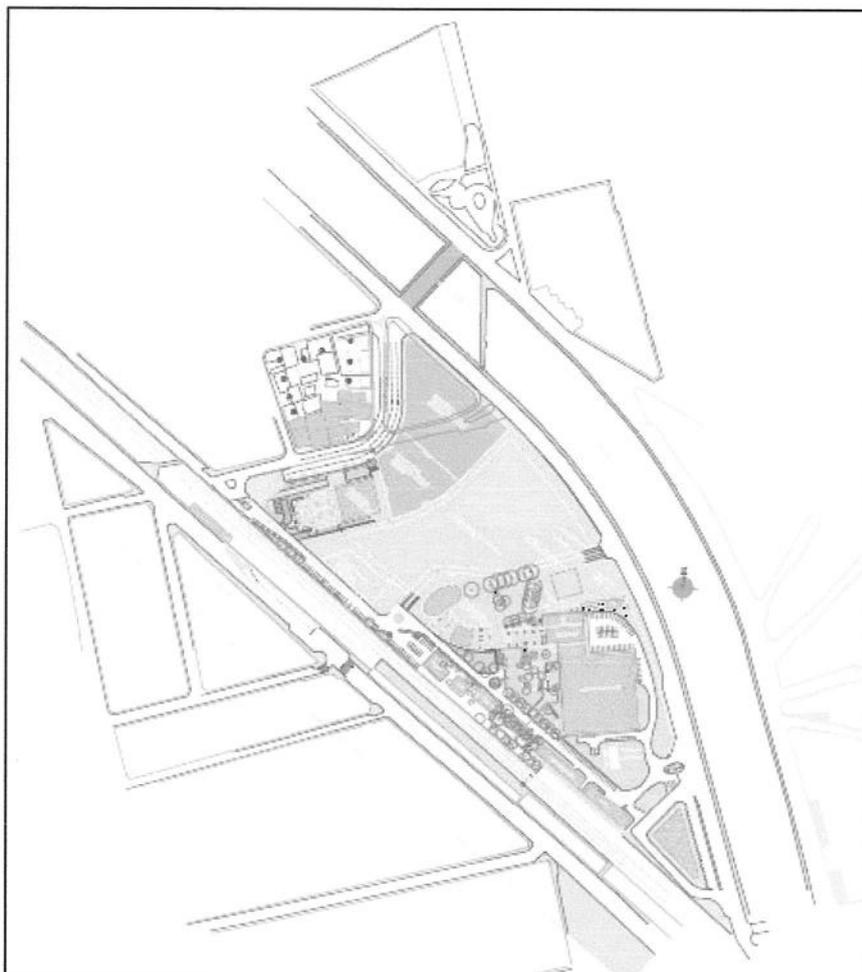


Figura 36 – Projeto da Praça dos Poderes

A reunião dos três poderes em um espaço de natureza pública reveste-se de uma carga simbólica e histórica de grande importância para a cidade. O caráter simbólico está na visibilidade do poder, em um conjunto facilmente identificável pela população. Sua implantação, a arquitetura dos edifícios, o tratamento dos espaços públicos e o diálogo estabelecido com a cidade devem refletir a importância das instituições ali presentes. O caráter histórico está presente na releitura da disposição tradicional dos poderes em torno de um mesmo espaço público (referência ao Parque Halfeld), redimensionado para atender às exigências e necessidades de uma cidade que alcança mais de meio milhão de habitantes.

Os objetivos do projeto são assim descritos:

- organizar a implantação de um conjunto de edificações que abriguem os poderes executivo, legislativo e judiciário da cidade, além da implantação de uma praça seca, como elemento ordenador;
- possibilitar à população o desenvolvimento de atividades cívico-culturais por intermédio da implantação de uma grande praça de convivência, cujo nível deverá ser comum ao pavimento térreo de todas as edificações;
- promover a integração do complexo urbanístico com a Área Central através da transposição da linha férrea, privilegiando o deslocamento dos pedestres e reordenando o fluxo do trânsito de veículos;
- integrar todos os programas e projetos em desenvolvimento na prefeitura cujo conteúdo tenha implicação direta com a praça ou seu entorno imediato; e
- propor o desenvolvimento de atividades econômicas de apoio ao complexo, com a implantação de estacionamento controlado sob a praça e de um centro de serviços e comércio.

As entidades a serem instalados no entorno da praça e a área de construção necessária ao funcionamento das mesmas:

- Ampliação da rede administrativa da Prefeitura _____ 6.000 m²;
- Instalação da Câmara Municipal _____ 4.000 m²;
- Sede da Seção Judiciária da Justiça Federal _____ 9.000 m²;
- Sede do Tribunal de Justiça de Minas Gerais _____ 30.000 m²;
- Sede das Promotorias de Justiça da Comarca de Juiz de Fora ___ 3.000 m²;

Por fim, uma correta avaliação das potencialidades e alternativas de ocupação da área (particularmente no tocante à sua integração com a região central, através da transposição da linha férrea), deverá orientar a proposição de um centro de serviços e comércio, de apoio a todo o complexo.

13 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Levando em consideração o processo histórico de formação da cidade, os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano e Estratégico e o Plano Diretor de Transportes Urbanos desenvolvidos em Juiz de Fora, e as propostas urbanísticas e de transportes mais recentemente concebidas (algumas em execução), a pesquisa sugere como Área Central a porção da Região de Planejamento Centro ainda mais

ampliada quando comparada com os estudos anteriormente desenvolvidos. Conforme mapa a seguir.

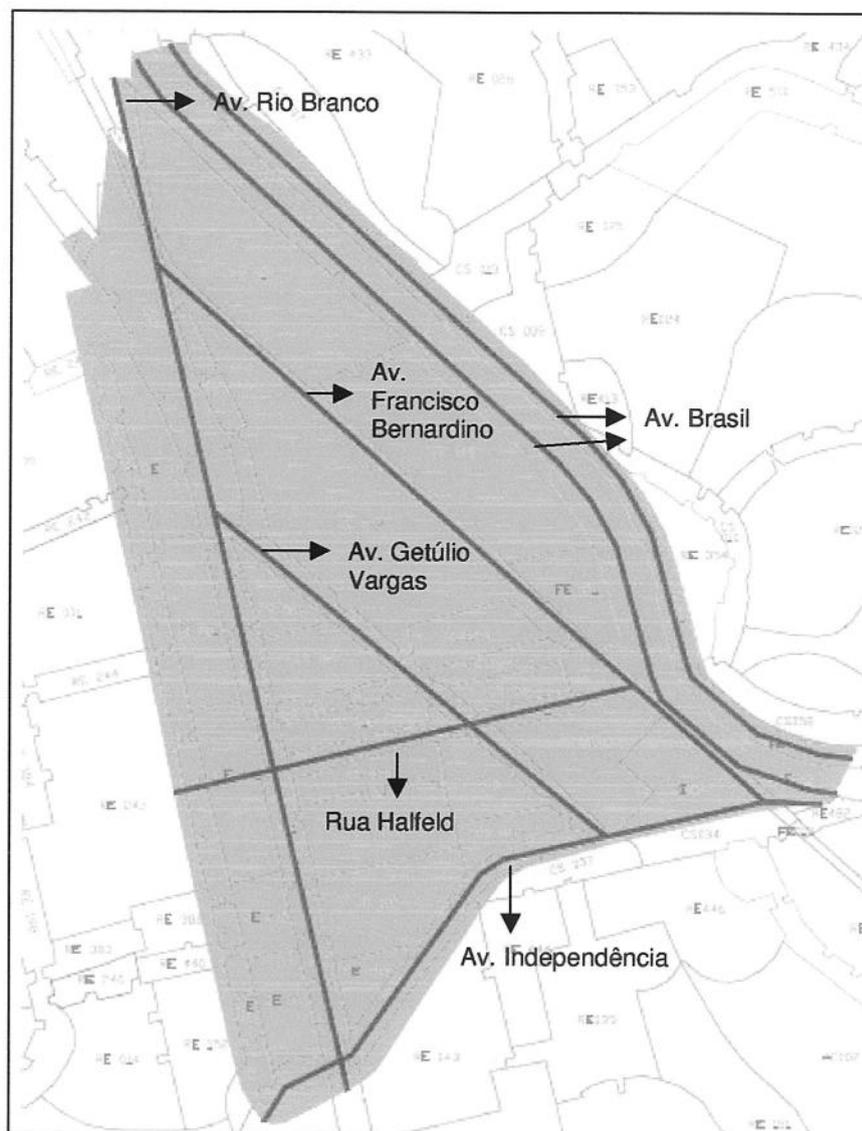


Figura 37 – Mapa dos Setores Censitários com a delimitação da Área Central proposta

A inclusão da margem esquerda da Avenida Brasil, incluindo os lotes com testada para ela e da Rua Santo Antônio, incluindo os lotes à esquerda (sentido Avenida Independência / Rua Paula Lima) mostram-se importantes pois estas porções mostram sinais claros de incorporação de características que são próprias da Área Central ou apresentam forte potencial para o desenvolvimento de tais

características da Área Central a partir da implementação de novos usos e ocupações e da melhoria das condições de acessibilidade.

Para facilitar a obtenção de informações sobre a Área Central, o contorno da mesma, baseado no Mapa dos Setores Censitários, sofre pequenas alterações em relação ao contorno proposto para a Área Central no Mapa das Áreas Isótimas, conforme mostra o mapa a seguir. Essa pequena diferenciação nos contornos se justifica na medida em que novos estudos sobre a Área Central forem sendo desenvolvidos e, dependendo da variável a ser utilizada (demografia, economia, uso e ocupação do solo, etc) um ou outro contorno se mostrará mais adequado em função da base de dados a ele vinculado.

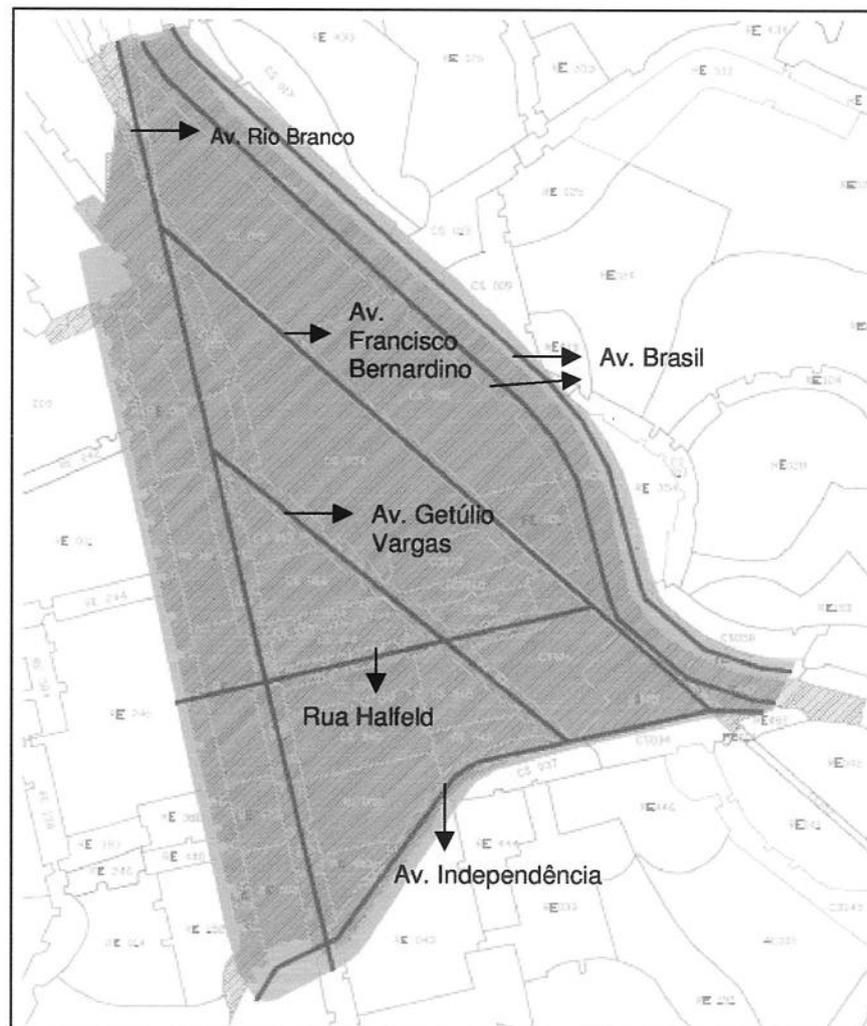


Figura 38 – Mapa dos Setores Censitários com a delimitação da Área Central proposta e correspondentes Áreas Isótimas também propostas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABDALLA, José Gustavo Francis. **Multivalência da Arquitetura das Galerias de Juiz de Fora**: Fascínio e Identidade entre Público e Privado. (Relatório Final de Pesquisa - Fundação de Amparo À Pesquisa do Estado de Minas Gerais - FAPEMIG), Juiz de Fora, 1996.
- ABREU, Maurício de A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Editor, 1988.
- BASTOS, Wilson de Lima. **Caminho Novo**; Espinha dorsal de Minas Gerais. Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2004. 187 p.
- BORJA, J. e FORN, M. Políticas da Europa e dos Estados para as grandes cidades. **Espaço e Debates**, Ano XVI, nº 39, p.32-47, 1996.
- CARVALHO, Ailton Mota de, BARBI, Frederico N. As Cidades Médias de Minas Gerais, dinâmica e distribuição regional. In: **Série Estudos e Debates**, Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, n°40, dez/1999.
- COMPANS, R. O Paradigma das Global Cities. **Espaço e Debates**. Campinas, ANPUR, n.1, p.91-104, maio 1999.
- COURY, Elaine Repecute. **Causas e conseqüências do declínio da atividade industrial em Juiz de Fora**. Juiz de Fora, 1992. Monografia de Bacharelado em Economia, UFJF.
- FAZOLATTO, Douglas. Juiz de Fora. Primeiros Tempos. In: NEVES, José Alberto Pinho, DELGADO, Ignácio J. G., OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de (Org.). **Juiz de Fora: história, texto e imagem**. Juiz de Fora : Funalfa Edições, 2004.
- FLORENCE, Luiz Ricardo Araújo. **Planos para a área central**: Análise crítica dos planos de intervenção e Operações Urbanas direcionados à área central da cidade de São Paulo – questões de democratização do planejamento urbano, 2001. Disponível em www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/AUP272/6t-alun/index.html - 27k -
- GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora, 1850 / 1930**. 1 ed. Juiz de Fora : UFJF, 1988.
- HARVEY, D. Do Gerenciamento ao Empresariamento: A Transformação da Administração Urbana no Capitalismo Tardio. **Espaço e Debates**, Ano XVI, nº39, p. 48-64. 1996.
- LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros** (do Caminho Novo à Proclamação). Juiz de Fora: UFJF/FUNALFA, 1985.
- MIÑO, Oscar A. Sobarzo. Os condomínios horizontais em Presidente Prudente. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Textos e contextos para a leitura**

geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente : Edição UNESP/Presidente Prudente, 2001.

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

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

PEDROSA, M. X. V. Zona silenciosa da economia mineira: a Zona da Mata. **Revista do Instituto Histórico de Minas Gerais.** Belo Horizonte, IHGMG, v.9, 1962. p.180-191.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA, **Plano Diretor de desenvolvimento urbano de Juiz de Fora.** Juiz de Fora: 1996.

_____. **Plano Diretor de desenvolvimento urbano de Juiz de Fora.** Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2000.

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

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

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

VAZ, J. C. Diversos capítulos e seções. In: PAULICS, Veronika. (Org.). **125 Dicas: Idéias para a ação municipal.** 1 ed. São Paulo: Instituto Pólis, 2000, v. 1, p. 15-270.

_____. (Org.). **50 Dicas - Idéias para a Ação Municipal.** 1996. Publicado originalmente como *DICAS* nº 31 em 1995 "Vida nova para o centro".

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