

Universidade Federal de Juiz de Fora  
Pós-Graduação em Ambiente Construído  
Mestrado em Ambiente Construído

Fábio Luiz da Fonseca

**Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área  
central de Juiz de Fora**

Juiz de Fora

2012

Fábio Luiz da Fonseca

## **Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ambiente Construído, área de concentração: Projeto do Ambiente Construído; da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ambiente Construído.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Ferreira Colchete Filho

Juiz de Fora

2012

Fonseca, Fábio Luiz da.

Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora / Fábio Luiz da Fonseca. – 2012.

162 f. : il.

Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído)–Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2012.

1. Calçadas – Juiz de Fora. I. Título.

CDU 625.88(815.12JUIZ DE FORA)

Fábio Luiz da Fonseca

## **Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ambiente Construído, área de concentração: Projeto do Ambiente Construído; da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ambiente Construído.

Juiz de Fora, 27 de fevereiro de 2012

Prof. Dr. Antonio Ferreira Colchete Filho - UFJF (orientador)

Prof. Dr. José Gustavo Francis Abdalla – UFJF (titular)

Prof. Dra. Patrícia Menezes Maya Monteiro – UFRJ (titular)

Para minha família.

## **Agradecimentos**

Agradeço, sobretudo à Deus, pela presença constante de fé, vontade e amor em minha vida.

Ao meu orientador Antonio Ferreira Colchete Filho; pelas valorosas lições ao longo dessa jornada de pesquisa que se iniciou na graduação, continuou pelo mestrado, e estende-se em nossa amizade.

Ao meu pai, Cezar da Fonseca; à minha mãe, Maria das Graças Fonseca; à minha irmã, Adriana Maria da Fonseca Schneider; ao cunhado, Leonardo Dias Schneider; ao meu irmão, Marcus Vinícius da Fonseca; pelo apoio e amor incondicionais, meus mestres nessa escola maravilhosa que se chama família. Também ao Whisky (meu cão de estimação) pelo companheirismo e alegria, sempre capaz de aliviar qualquer estresse.

À minha família – avó, tios e primos – pelo exemplo e incentivo constantes e decisivos.

Aos queridos amigos, companheiros para as horas alegres e tristes; que souberam entender minha distância e ausência em muitos momentos do tempo em que estive envolvido na produção desta dissertação.

Em especial à amiga Juliana Amaral de São José; pela grande amizade e pelo incentivo, mesmo nos momentos em que pensei em desistir, que dividiu comigo as alegrias e dificuldades deste percurso.

Ao grande amigo Gustavo Resgala Silva; confidente fiel, incentivador, e exemplo de humanidade.

À amiga Livia Ribeiro Abreu Muchinelli; pela parceria, companheirismo e constante preocupação.

Ao amigo Filipe Santos Fernandes; exemplo de dedicação, talento acadêmico, e presença preciosa durante o desenvolvimento de boa parte deste trabalho.

Ao professor Márcio Marangon; tanto pelas lições em sala de aula, quanto pelo gentil apoio nesse curso de mestrado.

À Patrícia Menezes Maya Monteiro, ex-professora, amiga e parceira de trabalhos acadêmicos; pelo exemplo, lições, e por aceitar o convite para compor a banca de defesa desta dissertação.

Ao professor José Gustavo Francis Abdalla; pelos conselhos e dicas dados na banca de qualificação, e por aceitar o convite para compor a banca de defesa desta dissertação.

Ao professor e amigo Klaus Chaves Alberto; pelo incentivo, aprendizado acadêmico e profissional, e por aceitar o convite para compor a banca de defesa desta dissertação.

Ao Escritório Mascarenhas Arquitetos Associados (Rogério Mascarenhas Aguiar, Mário Sérgio Chaves de Miranda, Pryscilla Martins e Rosângela Gabriel); pela amizade, aprendizado diário, confiança e compreensão de minhas ausências.

Ao amigo e estagiário Luiz Cláudio Santana; pela disposição em me ajudar com os mapas desta dissertação.

À Universidade Federal de Juiz de Fora, ao curso, e professores do programa de Pós-graduação em Ambiente Construído; pela oportunidade de aprendizado.

Aos colegas e amigos de turma do mestrado; em especial à Fabiana Mendes Tavares, Christiane Merhy Gatto, Janezete Aparecida Purgatto Marques, Juliana Similli de Oliveira e Camila Righi de Almeida, que tornaram mais suave e agradável esta jornada.

À cidade de Juiz de Fora e suas ruas; pelo aprendizado sobre o urbano e a vivência dos espaços públicos, onde me reconheço como pessoa e cidadão.

E à todos que contribuíram direta e indiretamente para a realização deste trabalho.

“Não saberia dizer como as ruas me fazem falta.”

Charles Dickens



## Resumo

Partindo de uma investigação que alia traços teóricos, históricos e empíricos, o presente trabalho busca um estudo baseado na hipótese de que os calçadões são espaços públicos que apresentam uma importante contribuição para as qualidades urbanas no centro de Juiz de Fora. Para tanto partimos de um referencial teórico sobre espaço público, seus conceitos e transformações ao longo da história, como forma de entendimento da evolução dos espaços voltados para o uso do pedestre até o surgimento dos calçadões tal como os conhecemos atualmente. Os espaços públicos na área central de Juiz de Fora se apresentam dinâmicos e coesos, formando um sistema que ao mesmo tempo é suporte e contribui para as qualidades urbanas, como a diversidade, a vitalidade, a centralidade e a identidade que encontramos no centro da cidade. Nesta pesquisa, destacamos os calçadões como objetos de estudo, visto que desenvolvem um importante papel para o sistema e são uma importante referência para a cultura juizforana em geral. Para o entendimento deste sistema e da inserção dos calçadões, buscamos uma contextualização sobre a formação histórico-morfológica do centro da cidade e seus espaços públicos. Apresentamos um estudo sobre as origens dos calçadões, justificativas para sua implantação, sucessivas intervenções, projetos e técnicas utilizadas para sua construção; além da criação de outros que tendem a ampliar a rede de vias para pedestres da malha urbana do Centro de Juiz de Fora.

**Palavras-chave:** Calçadões. Espaços públicos centrais. Qualidades urbanas. Juiz de Fora.

## **Abstract**

Based on an investigation that combines theoretical, historical and empirical features, this work seeks a study based on the hypothesis that the pedestrian malls have an important contribution to the urban qualities in Juiz de Fora downtown area. It was based upon a theoretical framework about public space, its concepts and transformations throughout history as a way of understanding the evolution of areas geared towards the use of the pedestrian until the rise of the pedestrian malls as we know them nowadays. The public spaces in the central area of Juiz de Fora are present as dynamic and cohesive, forming a system that at the same time supports and contributes to the urban qualities, such as diversity, vitality, centrality, and identity. In this research, we highlight the pedestrian malls as objects of study, since they develop an important role in this system, and are an important reference for Juiz de Fora's culture in general. To understand this system and the inclusion of pedestrian malls, we seek a contextualization about the historical and morphological formation of the city center and its public spaces. We present a study on the origins of the pedestrian malls, the justifications for their implementation, subsequent interventions, projects and techniques. We also highlight their spatial characteristics, function and relationship to other public spaces, as well as the possibilities of extending the existing pedestrian malls and creation of new ones, that tend to establish a net of pedestrian streets included in the urban center of Juiz de Fora.

**Keywords:** Pedestrian malls. Central public spaces. Urban qualities. Juiz de Fora.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Quadro de recorte espacial e temporal Fonte: Quadro elaborado pelo autor.....	22
Figura 2 - Ruínas da Ágora, Atenas. Fonte: Foto do autor.....	38
Figura 3 - Mercado, Kusadasi. Fonte: Foto do autor.....	38
Figura 4 - Via Condotti, Roma. Fonte: Foto do autor. ....	40
Figura 5 - Ruas pedestrianizadas, Dubrovnik. Fonte: Foto do autor.....	40
Figura 6 - Bulevares, Paris. Fonte: Rubenstein, 1992. ....	42
Figura 7 - Galeria Vitério Emanueli, Messina. Fonte: Foto do autor.....	42
Figura 8 - Kalamazoo Mall, EUA. Fonte: Brambilla & e Longo, 1977.....	43
Figura 9 - Ruas pedestrianizadas, Paraty. Fonte: Juliana Amaral de São José, 2007.....	45
Figura 10 - Tráfego de veículos restringido, Tiradentes. Fonte: Juliana Amaral de São José, 2007. ....	45
Figura 11 - Rua XV de Novembro, Curitiba. Fonte: <a href="http://www.mrm.mendes.nom.br">http://www.mrm.mendes.nom.br</a> .....	46
Figura 12 - Vale do Anhangabaú - Calçadões no centro de São Paulo. Fonte: Foto do autor. ....	47
Figura 13 - Calçadão em Bangu (projeto Rio Cidade), Rio de Janeiro. Fonte: Casé, 1998.....	49
Figura 14 - Localização de Juiz de Fora. Fonte: Mapa elaborado pelo autor.....	50
Figura 15 - Evolução da malha urbana em Juiz de Fora. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	60
Figura 16 - Área central de Juiz de Fora. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	63
Figura 17 - The freedom trail (Caminho da Liberdade), Boston. Fonte: Lang, 2005. ....	87
Figura 18 - The heritage walk (Percurso do Patrimônio), Ahmedabad. Fonte: Lang, 2005. ....	87
Figura 19 - Evolução da rede de calçadões, Copenhague. Fonte: Gehl, 2006. ....	90
Figura 20 - Sistema espaços públicos na área central de Juiz de Fora. Fonte: elaborado pelo autor a partir de mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora e Google Earth.....	94
Figura 21 – a. Parque Halfeld. Fonte: goscrapers.com; b. Galeria Pio X. Fonte: Foto do autor.; c. Calçadão da rua Halfeld. Fonte: Foto do autor. ....	97
Figura 22 – Quadro: O sistema de espaços públicos da área central de Juiz de Fora em números. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.....	98
Figura 23 - Edifício SULACAP. Fonte: Jornal Diário Mercantil, 25junho1938. ....	99
Figura 24 - Cinema Palace. Fonte: Jornal Diário Mercantil, 31maio1942.....	99
Figura 25 - Edifício Baependy. Fonte: Jornal Diário Mercantil, 12agosto1945. ....	99
Figura 26 - Calçadão da rua Halfeld atualmente. ....	101
Figura 27 - Rua Halfeld: situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	101

Figura 28 - Inauguração do calçadão da rua Halfeld. Fonte: mariadoresguardo.blogspot. com. ....	102
Figura 29 - Projeto de reurbanização rua Halfeld. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 1987. ....	103
Figura 30 - Rua Halfeld: antes da retirada dos letreiros. Fonte: skyscrapercity.com.....	104
Figura 31 - Rua Halfeld: depois da retirada dos letreiros. Fonte: Foto do autor. ....	104
Figura 32 - Rua São João: fotografia antiga. Fonte: mariadoresguardo. blogspot.com. ....	107
Figura 33 - Calçadão da rua São João atualmente. Fonte: Foto do autor. ....	108
Figura 34 - Rua São João: situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	108
Figura 35 - Projeto de reurbanização rua São João. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 1992. ....	110
Figura 36 - Rua São João - antes da retirada dos letreiros. Fonte: Acessa.com. ....	111
Figura 37 - Rua São João - depois da retirada dos letreiros. Fonte: Acessa.com. ....	111
Figura 38 - Calçadão da rua Mister Moore atualmente. Fonte: Foto do autor. ....	114
Figura 39 - Rua Mister Moore - situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	114
Figura 40 - Passarela projetada para ligar Mister Shopping e Central Shopping. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora - IPPLAN, 1997. ....	115
Figura 41 - Projeto de reurbanização rua Mister Moore. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 1997. ....	116
Figura 42 - Praça dos correios. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 2000. ....	117
Figura 43 - Rua Batista de Oliveira, antiga Rua do Comércio. Fonte: mariadoresguardo. blogspot.com ....	121
Figura 44 - Rua Batista de Oliveira: situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	122
Figura 45 - Calçadão da rua Batista de Oliveira atualmente. Fonte: Foto do autor. ....	122
Figura 46 - Projeto de reurbanização rua Batista de Oliveira. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora - Secretaria de obras, 2001. ....	123
Figura 47 - Fotografia antiga – rua Marechal Deodoro. Fonte: mariadoresguardo. blogspot.com ....	126
Figura 48 - Rua Marechal Deodoro: situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	129
Figura 49 - Calçadão da rua Marechal Deodoro atualmente. Fonte: Foto do autor. ....	129
Figura 50 – Quadro: Calçadões no centro de Juiz de Fora – resumo comparativo. ....	132
Figura 51 - Mapa de configuração espacial - Calçadão da rua Halfeld. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	148
Figura 52 - Mapa de usos - calçadão da rua Halfeld. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	149

Figura 53 - Mapa de fluxos - calçada da rua Halfeld. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	150
Figura 54 - Mapa de configuração espacial - Calçada da rua São João. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	151
Figura 55 - Mapa de usos - Calçada da rua São João. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	152
Figura 56 - Mapa de fluxos - Calçada da rua São João. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	153
Figura 57 - Mapa de configuração espacial - Calçada da rua Mister Moore. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	154
Figura 58 - Mapa de usos - Calçada da rua Mister Moore. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	155
Figura 59 - Mapa de fluxos - Calçada da rua Mister Moore. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	156
Figura 60 - Mapa de configuração espacial - Calçada da rua Batista de Oliveira. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	157
Figura 61 - Mapa de usos - Calçada da rua Batista de Oliveira. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	158
Figura 62 - Mapa de fluxos - Calçada da rua Batista de Oliveira. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	159
Figura 63 - Mapa de configuração espacial - Calçada da rua Marechal Deodoro. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	160
Figura 63 - Mapa de usos - Calçada da rua Marechal Deodoro. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	161
Figura 65 - Mapa de fluxos - Calçada da rua Marechal Deodoro. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora. ....	162

## SUMÁRIO

<b>1 Introdução.....</b>	<b>14</b>
1.1 Apresentação da pesquisa .....	15
1.2 Objetivos da pesquisa .....	19
1.3 Percurso e métodos da pesquisa .....	20
<b>2 Espaço público – conceitos e transformações .....</b>	<b>25</b>
2.1 Conceitos iniciais.....	25
2.2 Transformações no conceito de esfera pública e sua reflexão sobre as noções de espaço público.....	27
2.3 O espaço público contemporâneo.....	32
2.4 Espaço público, da antiguidade à contemporaneidade: breve história sobre os espaços públicos e o desenvolvimento dos calçadões. ....	37
<b>3 Juiz de Fora e sua área central .....</b>	<b>50</b>
3.1 Juiz de Fora.....	50
3.2 A morfologia urbana como evidência da formação histórica do centro de Juiz de Fora: a importância dos caminhos estruturadores do lugar .....	51
3.2.1 Século XVIII: O Caminho Novo e as origens do arraial de Santo Antônio do Paraibuna. ....	52
3.2.2 Século XIX: Estradas do Paraibuna, União Indústria, e a fundação da cidade de Juiz de Fora .....	52
3.2.3 Século XX: As galerias, a Avenida Independência e os calçadões.....	55
3.2.4 Século XXI – O reforço das tipologias já estabelecidas e os planos de revitalização.....	57
3.3 A área central de Juiz de Fora e suas qualidades urbanas.....	60
3.3.1 Diversidade.....	63
3.3.2 Vitalidade .....	68

3.3.3 Centralidade.....	71
3.3.4 Identidade – a imagem da cidade.....	77
<b>4 Calçadas e o sistema de espaços públicos da área central de Juiz de Fora...</b>	<b>80</b>
4.1 Calçadas – forma e sentido.....	80
4.2 Implantação e desenvolvimento de calçadas.....	82
4.3 Fatores e aspectos considerados na implantação de calçadas.....	90
4.4 O sistema de espaços públicos no centro de Juiz de Fora e seus calçados.....	93
4.4.1 O sistema de espaços públicos na área central de Juiz de Fora.....	93
4.4.2 O calçamento da rua Halfeld.....	98
4.4.3 O calçamento da rua São João.....	107
4.4.4 O calçamento da rua Mister Moore.....	113
4.4.5 O calçamento da rua Batista de Oliveira.....	120
4.4.6 O calçamento da rua Marechal Deodoro.....	126
<b>5 Considerações finais.....</b>	<b>133</b>
<b>Referências.....</b>	<b>141</b>
<b>ANEXO - Mapas dos calçados em Juiz de Fora.....</b>	<b>148</b>

## 1 Introdução

A intenção com este trabalho não é estabelecer uma propaganda de cidade voltada para o pedestre, ou o antagonismo entre pedestres e veículos, no qual aqueles deveriam ser priorizados em detrimento destes. Mas, diante de exemplos de ruas pedestrianizadas – calçadas – que se mostram tão proeminentes no meio urbano, tornando-se até mesmo símbolo da vida nos espaços públicos da cidade, como é o caso em Juiz de Fora, buscamos entender a constituição conceitual e física destas ruas como espaços públicos na contemporaneidade e sua importância para qualidades urbanas em áreas centrais. Para isto, consideramos importante empreender uma investigação sobre a constituição do espaço público, tanto em seus aspectos conceituais (contendo uma esfera pública, na qual se realiza parte da vida pública da cidade); como em seus aspectos espaciais, sua evolução ao longo da história, as formas espaciais voltadas para o pedestre que precederam os calçados, e as circunstâncias do desenvolvimento do urbanismo que produziram estes espaços tais como são encontrados atualmente.

Assim, o interesse para o desenvolvimento desta pesquisa justifica-se tanto por motivações pessoais, como acadêmicas e profissionais. Como indivíduo urbano, nascido e criado em Juiz de Fora, minhas referências sobre espaços públicos e as atividades que neles se dão, impregnando de vida áreas urbanas, sempre estiveram ligadas ao Centro desta cidade, onde me reconheço como cidadão. Como arquiteto formado pela Universidade Federal de Juiz de Fora, durante os anos de graduação tive a oportunidade de estudar os espaços públicos da cidade, fazendo uma aproximação com visão crítica e de cunho acadêmico, desenvolvendo minha relação e interesse com o tema. Posteriormente, como arquiteto atuante no mercado profissional juiz-forano, nos últimos anos trabalhei em algumas intervenções de reurbanização de espaços públicos, tanto na área central como em partes periféricas da cidade. Somando essas atividades, ao buscar o objeto de estudo para a dissertação de mestrado, meu interesse naturalmente voltou-se para os espaços públicos contemporâneos.

Em Juiz de Fora, os espaços públicos do centro já foram objeto de interesse de diversas pesquisas. Porém, na busca inicial foi percebido que os calçados ainda não haviam sido estudados especificamente, com exceção de trabalhos que os incluem em suas relações com outros, como as galerias e as praças. Portanto, somou-se assim o interesse pela área, a lacuna identificada, e a vivência diária destes espaços, onde são identificadas qualidades



urbanas que fazem destes calçadões objetos ricos em perspectivas para pesquisa e que me motivaram para o desenvolvimento desta dissertação.

Partindo do interesse pelos calçadões, a motivação para o desenvolvimento deste trabalho apresentou-se como possibilidade de contribuição para o entendimento desta tipologia de espaço público que apresenta grande relevância para o centro de Juiz de Fora. Intenciona-se com isto uma pesquisa que resgate a história destas ruas, sua transformação em calçadões, projetos de reurbanização e intervenções mais recentes, formando um quadro geral sobre este conjunto de vias inserido no sistema de espaços públicos no centro da cidade, com fortes possibilidades de expansão.

## 1.1 Apresentação da pesquisa

Da *pólis* à cidade contemporânea, o espaço público passou por transformações em seus diversos aspectos e assumiu novos conceitos e significados. Pelas diversas funções que suporta e pela representatividade do ideal de vida pública em sociedade, o espaço público é essencial ao meio urbano como lugar de convívio e fruição, e exerce uma função impossível para os locais privados e de convívio coletivo tão disseminados atualmente (MAYA MONTEIRO, 2008). Considerado como espaço de intercâmbio, dentro do ideal político-democrático atual, o espaço público é local de sociabilidade para a convivência dos diferentes, comportando a flexibilidade para o uso simultâneo, em harmonia ou não, desde que dentro dos limites estabelecidos pelas regras da civilidade.

Na cidade contemporânea, o caráter político do espaço público, foi substituído em larga medida pelo caráter social, regido pela lógica de comportamento e consumo das sociedades de massa. Os usos e comportamentos no espaço público se transformaram, afetados por novas e intensas formas de comunicação e interação na realização da esfera pública, além de outros espaços que concorrem para o uso público. Assim, o espaço público e suas concepções foram afetados, seguindo as mudanças ocorridas na esfera pública e formas de vivência e sociabilidade urbana atuais.

A problemática da pedestrianização de ruas em áreas centrais insere-se neste contexto das mudanças relativas à esfera pública e o espaço público na cidade contemporânea. A pedestrianização de ruas ganhou força durante o período pós-segunda guerra mundial, sob a intenção de solução de questões relativas à qualidade urbana e situação de decadência que os centros de diversas cidades vinham experimentando naquele tempo. Passou por variadas

experiências durante as últimas décadas do século XX, e chegou aos dias de hoje como uma tipologia de espaço público consolidada, especialmente nos centros de cidades que apresentam grande vitalidade.

De acordo com Rubenstein (1992), na Europa, a pedestrianização de ruas ocorreu com maior intensidade durante a década de 1940, quando muitas cidades tiveram a oportunidade de se reconstruir e implantar novos sistemas de tráfego após a segunda guerra mundial. O crescimento do transporte através de veículos individuais deixou as ruas congestionadas, e o fechamento de ruas se fez necessário, principalmente nos centros históricos onde a pedestrianização tornou-se também uma forma de preservar os conjuntos urbanos da deterioração pelo tráfego pesado de veículos, além de fomentar o turismo.

Nos Estados Unidos, os primeiros calçadões das Américas foram construídos durante a década de 1960. As cidades norte-americanas sofriam com a decadência de áreas centrais. Os carros e auto-estradas, juntamente com a construção dos subúrbios ofereciam uma opção de afastamento da classe média em relação a problemas como poluição, crimes, intolerância racial, entre outros. Com o êxodo das classes médias, os centros das cidades deixaram de receber investimentos e perderam a vitalidade econômica (KOSTOF, 1992). Em conjunto com isto surgiram também os *shopping centers* nos subúrbios, que ofereciam melhores condições ambientais para o consumo. Dada esta situação, a criação de áreas de pedestres tornou-se uma das iniciativas mais comuns dentre as ações de revitalização dos centros das cidades na busca pelo retorno de pessoas e investimentos.

No Brasil, os calçadões começaram a serem implementados durante a década de 1970. Seguindo a influência norte-americana, muitas ruas foram fechadas ao trânsito de veículos, buscando dar mais espaço e conforto aos pedestres, solucionando problemas de trânsito e atuando como uma ação no sentido de revitalização de centros decadentes (ROBBA & MACEDO, 2003). Além disso, funcionaram também como forma de preservação em centros históricos de cidades coloniais, a exemplo das cidades européias.

Assim, é perceptível que este movimento se dá dentro de um contexto de necessidade de solução para problemas urbanos relativos ao tráfego excessivo de automóveis, conflito com a circulação de pedestres, questões ambientais, questões sociais e econômicas. Juntamente com estas questões, e buscando propostas para solucionar os problemas suscitados, é perceptível um movimento de crítica ao modelo urbanístico desenvolvido na primeira metade do século XX, que foi influenciado em grande medida pelo pensamento moderno e pela

expansão das cidades, facilitada pela popularização do automóvel. Este movimento buscava um retorno das ruas às suas características tradicionais, como em cidades pequenas, com foco no pedestre e atividades que permitiam as relações de socialização no espaço público. Dentro deste contexto surgiram e se disseminaram as propostas para a construção de calçadas.

Neste trabalho, adotamos como objetos de estudo os calçados de pedestres e sua inserção na área central de Juiz de Fora. Estes calçados atuam como elementos que fazem parte de um sistema de espaços públicos (praças, galerias e calçados) no centro da cidade. Por sua vez, este sistema contribui para as qualidades urbanas (diversidade, vitalidade e centralidade) encontradas no centro de Juiz de Fora, assim como também é afetado e viabilizado por elas. Por caracterizarem de forma singular o centro da cidade, os espaços públicos contribuem para a formação de uma identidade urbana juizforana, além de atuarem como suportes físicos para a realização de uma esfera pública.

Para além da especificidade de cada uma das ruas transformadas em calçados em Juiz de Fora, buscamos destacar a relevância destas vias como um conjunto, território livre para os pedestres, atendendo a uma demanda e possibilitando uma ambiência urbana determinante para a qualidade do centro de Juiz de Fora. Sobre a importância dos calçados como elementos do urbanismo, destacamos também sua função como eixos estruturadores e conectores múltiplos para as galerias, praças e outras vias que formam um tecido coeso e vital para a área central da cidade.

Esta dissertação é estruturada em quatro partes. Na primeira parte, *Introdução*, nos ocupamos da apresentação da pesquisa, com os métodos empregados na abordagem do tema, o recorte espaço-temporal adotado, e os objetivos do trabalho.

Na segunda parte, *Espaço público – conceitos e transformações*, estabelecemos inicialmente as conceituações que adotamos sobre espaço público como uma forma de aproximação ao tema. Em seguida, partimos para a construção de um entendimento geral sobre as transformações sofridas pelo conceito de esfera pública, desde suas origens ocidentais até a contemporaneidade, e suas reflexões sobre o espaço público. E fazemos também uma recapitulação geral sobre a história da evolução dos espaços públicos voltados para o uso dos pedestres, de maneira a criar um substrato de conhecimento histórico sobre estes espaços. Nosso foco neste breve histórico é a aproximação ao nosso objeto de estudo, os calçados.

A terceira parte, *Juiz de Fora e sua área central*, destina-se a apresentação da cidade onde se insere o objeto da pesquisa, o contexto geral e sua situação atual. Dedicamos-nos ao estudo da formação de sua área central e seus elementos (vias) estruturadores. Sem pretender traçar um estudo completo da história da cidade, fazemos uso da cronologia e dos fatos relevantes diretamente ligados ao interesse do presente estudo, como forma de entender o processo gerador da malha urbana atual. Reconhecendo que o interesse sobre o centro de Juiz de Fora é despertado pelas qualidades urbanas que nele são encontradas, enumeramo-as como diversidade, vitalidade e centralidade, estudando e caracterizando cada uma em separado. E por fim, consideramos que juntas, estas qualidades atuam no espaço e resultam em uma identidade para cidade.

Na quarta parte, *Os calçadões no sistema de espaços públicos da área central de Juiz de Fora*, apresentamos inicialmente as conceituações que adotamos para calçadões, entendidos como uma tipologia de espaço público. Dedicamo-nos a um estudo sobre as variações de tipos de calçadões, assim como o desenvolvimento e implantação destas ruas pedestrianizadas, além dos aspectos considerados em sua implantação. Partimos da compreensão de que os calçadões em Juiz de Fora fazem parte de um sistema de espaços públicos importante para as qualidades urbanas da área central. Assim, faz-se necessário estabelecer uma classificação dos espaços que compõe o sistema: as praças, as galerias e os calçadões. Desenvolvemos brevemente a caracterização de cada um destes espaços e um aprofundamento sobre cada um dos cinco calçadões que fazem parte deste sistema.

E, para a conclusão do trabalho, pretende-se a realização de *Considerações Finais* calcadas num esforço de síntese, somando as referências teóricas e históricas às pesquisas empíricas, na interpretação e compreensão do objeto urbano aqui descrito como um conjunto de calçadões inserido no sistema de espaços públicos no centro de Juiz de Fora. Somados, os espaços físicos deste sistema atuam como formadores de uma ambiência construída que é suporte para a sociedade que dela usufrui, utilizando-a como um suporte para a realização de sua esfera pública. E assim, esta ambiência é caracterizada pela riqueza de perspectivas para a pesquisa, justificando o esforço e interesse em extrair dela conhecimentos sobre nossos espaços de sociabilidade e vivência pública atuais.

## 1.2 Objetivos da pesquisa

O objetivo principal da pesquisa é a compreensão acerca dos calçadões de pedestres no centro de Juiz de Fora, como espaços públicos que são suporte para as intensas atividades de pedestres, contribuindo para as qualidades urbanas observadas nesta área.

Buscamos a realização de uma contextualização geral sobre a história dos espaços públicos, com o foco naqueles direcionados ao uso do pedestre, de forma a criar uma “lente” para a compreensão histórica a ser utilizada nas pesquisas e abordagens sobre os calçadões.

Objetivamos também realizar uma pesquisa sobre os calçadões, sua história, desenvolvimento, e as razões para sua implantação em áreas centrais das cidades. Além disso, buscamos referências sobre as experiências desenvolvidas; os sucessos e fracassos, como uma amostragem dos princípios que fazem destes espaços lugares de vitalidade urbana, como no caso de Juiz de Fora.

Tomando a área central da cidade de Juiz de Fora e reconhecendo as qualidades urbanas que fazem dela objeto de interesse para pesquisa, intentamos salientar também a importância de seus espaços públicos, que entendemos como formadores de um sistema estruturado por diferentes tipos. Dentre estes tipos de espaços, destacamos os calçadões, além das praças e galerias.

A partir disto, pretendemos realizar um estudo sobre a forma de inserção dos calçadões neste sistema de espaços públicos, que apresenta dinamismo constante, assim como as relações que se dão entre os calçadões e demais elementos deste sistema, como as praças e galerias, formando redes com caminhos variados para a circulação de pedestres.

Seguindo a compreensão desta rede, objetivamos demonstrar a possibilidade da consolidação de um circuito de vias para pedestres. Partimos desta possibilidade ao observar o sucesso urbano dos calçadões e demanda por mais espaço para os pedestres que poderia se dar com a construção de novos calçadões e expansão dos existentes, como previsto em alguns planos urbanos para a área.

Por fim, pretendemos investigar a história dos calçadões em Juiz de Fora, seu surgimento, motivações para sua implantação, seus projetos, e repercussão como espaços públicos, recuperando informações que consistem num substrato para a melhor caracterização, e compreensão de sua importância dentro do contexto atual.

### 1.3 Percurso e métodos da pesquisa

No processo de desenvolvimento desta pesquisa, partimos inicialmente na busca que apontou a área central de Juiz de Fora e seus espaços públicos como objetos a serem abordados. Na procura por uma sistematização e entendimento, compreende-se que os espaços públicos no centro da cidade são formadores de um sistema composto por três diferentes tipos, que classificamos como praças, galerias e calçadões. Esta classificação criada e adotada por nós, tem como referência autores como Kostof (1992), Lamas (1993) e Hillier (1984), que de maneira semelhante desenvolveram categorizações e caracterizações para os espaços públicos.

Entendendo o citado conjunto dos espaços públicos como variado em perspectivas de pesquisa, e extenso para abordar em uma dissertação de mestrado, correndo o risco de generalização excessiva, partimos para a delimitação de um elemento específico dentro do recorte espacial. Ao analisar seus diferentes componentes, definimos os calçadões como objetos de investigação, visto que apresentam uma forte significância para a imagem urbana da cidade, tomando a rua Halfeld como seu representante mais proeminente. Além disto, desconhecemos estudos publicados acerca destes calçadões em Juiz de Fora, ao passo que as praças e galerias já foram abordadas e estudadas em outras pesquisas, como em Abdalla (1996), Carvalho (2006), Rangel Junior (2006), Oliveira (2007), Paula (2008), Colchete Filho et al. (2008). Estes autores e suas pesquisas, entre outros, são tomados referenciais locais para nossas investigações.

Ao abordarmos os calçadões, importa dizer que sua fase de intensa disseminação por diversas cidades do mundo, situa-se num contexto de época considerado como pós-modernidade. As décadas de 1960 e 1970 foram marcadas pelo aparecimento de variadas teorias e abordagens do urbano. Segundo Vargas (2003) foi uma época marcada pelo descrédito dos arquitetos frente ao fracasso de muitas das propostas urbanísticas modernas, e de intensa atividade interdisciplinar com ciências que continham algum ponto de contato com as questões urbanas, como a geografia, economia, sociologia, entre outras. Nestas circunstâncias, foram desenvolvidos trabalhos que visavam o estudo das relações entre o espaço e a sociedade, alguns deles tomados como importantes referências teóricas para o nosso trabalho. Ainda de acordo com o autor, os trabalhos de Kevin Lynch e a análise visual através da percepção; Jane Jacobs, com sua crítica à irracionalidade progressista; a sociologia de David Harvey, Aldo Rossi; Collin Rowe; o "Relatório Buchanan"; Hillier e Leaman, com

sua Sintaxe Espacial; e outros tantos foram desenvolvidos nesta conjuntura e apresentam grande relevância ainda hoje para estudos sobre o urbanismo. E, consideramos relevante destacar que neste contexto é que surgiram e se disseminaram os calçadões, dentro de um movimento pós-moderno de retorno às ruas tradicionais com uma escala mais humanizada.

Em sentido de aproximação e estabelecimento de referencial teórico e histórico, começamos com um estudo geral e conceituação sobre espaço público, o desenvolvimento da esfera pública e suas modificações, desde a antiguidade até a contemporaneidade. Para isto, nos baseamos em autores como Arendt (2004), Habermas (2003), Sennet (2001), Borja (2000), Serpa (2007), Castello (2007), entre outros. Buscamos assim, a construção de um quadro geral que deve se completar com a investigação específica sobre a história do espaço público voltado para os pedestres. O foco deste percurso histórico é a contextualização para o surgimento, a implantação, o desenvolvimento dos calçadões, e suas experiências. Para tanto, nos auxiliam autores como Brambilla & Longo (1977), Rubenstein (1992), Kostof (1992), Robba & Macedo (2003), entre outros.

Seguindo o percurso estabelecido para a pesquisa, desenvolvemos a investigação sobre a evolução histórica da morfologia do centro de Juiz de Fora, e seus elementos mais relevantes (vias públicas), como forma de entender as forças que o engendraram e o processo gerador da situação atual. Na pesquisa sobre este desenvolvimento histórico, nos auxiliaram referências consideradas básicas sobre a cidade como Esteves (1915), Oliveira (1966) e Lessa (1985), além de outras pesquisas mais recentes que enriquecem as abordagens sobre a cidade, como Carvalho (2010).

Em um exercício para definição da amplitude e foco da pesquisa, trabalhamos com a variação de escalas espaciais e temporais, no intuito de traçar uma delimitação e escalonamento da abrangência espacial e histórica para os objetos em questão (figura 1). Visamos partir de um entendimento amplo e contextualizado, para chegar ao específico e pontual, buscando estabelecer uma abordagem que se mostre o mais completa possível. Nesta intenção, estabelecemos área central de Juiz de Fora e seus espaços públicos como recorte espacial. O recorte temporal para este conjunto é amplo, e condizente com a história dos espaços públicos da cidade, que se inicia na década de 1850 com a fundação da cidade e a inauguração do parque Halfeld, se estendendo até os dias atuais. Inserido neste intervalo, é importante destacar como marcos a década de 1920, com a abertura da galeria Pio X, que deu início ao desenvolvimento de muitas outras galerias; e a década de 1970, quando se instalou o calçadão da rua Halfeld, e de maneira subsequente os outros calçadões. Portanto, o recorte

específico desta pesquisa recai sobre os cinco calçadões no centro de Juiz de Fora, implantados no período entre 1975 e 2010.

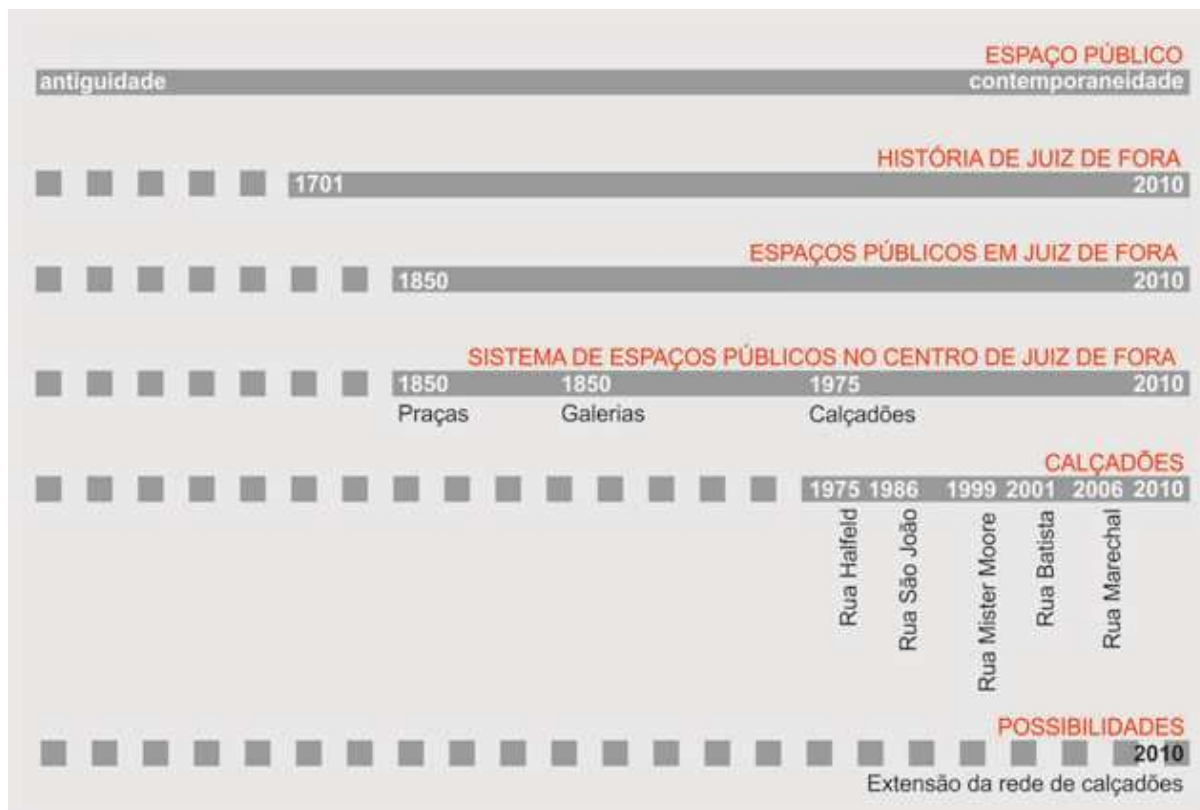


Figura 1 - Quadro de recorte espacial e temporal Fonte: Quadro elaborado pelo autor.

Dentro desta proposição, é destacável e se apresenta como incentivo à pesquisa, a noção de que a área escolhida ainda apresenta modificações em curso. Apesar de já estabilizada, não está estagnada, tem forte potencial e dinamismo, que são comprovados por sua renovação constante. Partindo deste pressuposto, trabalhamos com a perspectiva de abordagem do centro de Juiz de Fora e seu sistema de espaços públicos sob a ótica das qualidades urbanas que nele identificamos. Estas qualidades são a diversidade, a vitalidade, e a centralidade, que a nosso ver atuam de maneira encadeada no sentido de suportarem e estimularem uma às outras, resultando em uma identidade para a área do centro, que atua como referencial para a cidade como um todo. No estudo destas qualidades tomamos como base de referência direta à Juiz de Fora autores como Abdalla (1996), Junqueira (2006), Carvalho (2006), Rangel Júnior (2006), e Paula (2008). E como referências gerais utilizamos Lynch (1997 e 2007), Jacobs (2000), Borja (2000), Villaça (2001), Filgueiras (2006), Maya Monteiro (2008), Vargas & Castilho (2009), Barreto (2010), entre outros.



Como fontes de informações, além da pesquisa bibliográfica em fontes secundárias sobre os espaços públicos, história e teorias relacionadas, têm grande relevância as pesquisas em fontes primárias encontradas nas bibliotecas, órgãos da administração pública e arquivo histórico da cidade. Constituídas essencialmente por plantas, desenhos, projetos e notícias de jornal, estas mostram-se especificamente importantes quando tratamos dos calçadões de Juiz de Fora, visto que não são conhecidos estudos publicados específicos sobre eles, de forma a abordar a história de seus projetos e intervenções.

A forma de abordagem dos calçadões de Juiz de Fora toma como fio condutor sua história de implantação, intervenções, planos e projetos de reurbanização, evidenciando as intervenções e os discursos implícitos nas propostas. Nos projetos para a reurbanização destas ruas, buscamos destacar também as técnicas utilizadas nas intervenções para dotar as ruas de infra-estrutura e melhoramentos urbanos. Juntamente com a construção do panorama histórico sobre os projetos para os calçadões, damos também especial relevância para a investigação sobre as técnicas especificadas e utilizadas no provimento de infra-estrutura e melhorias urbanas contidas nestes projetos, num esforço pelo cruzamento entre as linhas de pesquisa para projetos e técnicas do ambiente construído. Tal ação se dá pela característica multidisciplinar do curso de mestrado no qual este trabalho se insere. Ensaíamos também uma análise sobre a forma e conteúdo de suas condições atuais e inserção no centro da cidade.

Estas análises são desenvolvidas a partir de parâmetros qualitativos, considerando as qualidades urbanas que encontramos no centro da cidade, e a contribuição dos calçadões para elas. Como nos aponta Paula (2008) em sua pesquisa sobre as galerias e os calçadões, o sistema de espaços públicos que encontramos nesta área, forma redes para os fluxos de pedestres e informações que dão suporte a variadas atividades e usos urbanos sinalizados por Abdalla (1996) que atuam qualificando positivamente o Centro da cidade. Por fim, identificamos ainda a possibilidade da consolidação de uma rede de vias para pedestres, entendida como já insinuada e materializada pelos usos e apropriações que são percebidos não somente nos calçadões já estabelecidos, mas também em outras ruas que se conectam à eles. Em consonância com esta percepção, são conhecidos planos e ações do poder público (JUIZ DE FORA, 2004) que tencionam reforçar esta rede, com a extensão de calçadões existentes e criação de novos.

Em resumo, a pesquisa pretende apresentar a inserção dos calçadões no sistema de espaços públicos no centro de Juiz de Fora, busca estabelecer relação entre aqueles espaços e seus conteúdos, e a contribuição que fazem para a qualidade urbana desta área. Isto se dá

através de enfoques teóricos e históricos, buscando uma contextualização com as questões relativas à constituição e realização de uma esfera pública no espaço público da cidade contemporânea.

## 2 Espaço público – conceitos e transformações

### 2.1 Conceitos iniciais

O espaço público, em sua conceituação mais elementar, é aqui entendido como espaço não privado, de acesso público, o espaço de todos na cidade. De acordo com Borja & Muxí (2000, p.8), o espaço público cumpre um preceito integrador complexo – espaço de intercâmbio entre os diferentes – permitindo o passeio e o encontro, ordenando a cidade e lhe dando sentido, é o âmbito físico da expressão coletiva e da diversidade social e cultural. Ou, de maneira similar, como define Souza (2008, p. 14), o conceito de espaço público pode ser resumido da seguinte maneira, “*espaço que se constrói pela diferença entre os membros de uma sociedade, projetando a partir de então relações que envolvem a igualdade de direitos, através de leis e normas de conduta*”.

Gomes (2002, p.162), o define como o espaço “*onde as afinidades sociais, os jogos de prestígio, as diferenças, quaisquer que sejam, devem se submeter às regras da civilidade*”. Nesse sentido, o espaço público é calcado no pacto social da cidadania, resultado de uma construção social e política, “*um espaço que é objeto de um pacto formal, que instaura limites, indica usos, estabelece parâmetros e sinaliza interdições. Esse tipo de espaço é a matriz do espaço público e o principal locus de reprodução da vida coletiva*” (Ibid., p.174). Como espaço da vida coletiva, comum, de todos, é também o espaço da esfera pública. E, por conseguinte, é a possibilidade da acomodação de uma esfera pública no espaço que define em grande medida seu caráter público.

Para além de definições mais abstratas, em arquitetura e urbanismo, interessa-nos diretamente o espaço público enquanto espaço físico. Apesar de considerarmos muito importante as definições de espaço público em expressão de sentido amplo, de uma esfera pública, assunto que trataremos mais à frente. Portanto, o sentido que adotamos para espaço público é algo concreto, como ambiente construído e apropriado pelo homem, que também é fruto de uma construção social, política e cultural. Neste sentido, auxilia-nos a proposição do geógrafo Gomes (2002, p.171), que nos diz que “*o sentido puramente figurado ou metafórico de uma esfera de ações públicas não pode, pois, representar inteiramente a ideia de um espaço geográfico, que é também concreto, material e subjetivo*”.

No âmbito urbano, o espaço público é considerado como o conjunto de lugares de domínio do coletivo, do público. Assume diversas tipologias de acordo com suas funções, tais como vias (circulação), praças (permanência e lazer), parques e reservas (passeio, visitação e áreas de preservação ambiental), equipamentos de uso coletivo (instituições governamentais, esporte, cultura e lazer) (VAZ, s.d.). Além dos espaços de propriedade pública citados acima, podemos incluir também aqueles que mesmo de propriedade privada, possuem livre acesso, tais como shoppings, galerias, centros comerciais, cafés, bares, entre outros que participam com larga atuação na construção e realização da vida pública.

Portanto, em arquitetura e urbanismo, ao tratarmos de questões relacionadas aos aspectos físicos dos espaços públicos, se fazem necessárias algumas definições sobre o que consideramos como espaços públicos. Para além de classificações que se restringem à jurisdição da propriedade pública, adotamos aqui a conceituação de que espaço público é também aquele que, mesmo de propriedade privada, oferece livre acesso e assume alguma função pública. Há quem considere tais espaços semi-públicos, como denomina Abdalla (1996, p.31), pois sendo de propriedade privada, apresentam horários de frequência pré-estabelecidos ou impossibilidade de livres manifestações políticas, por exemplo.

Mas, assim como Maya Monteiro (2008, p.55) o faz, acreditamos que a redução ao considerar como públicos espaços estritamente de propriedade, domínio, acesso e visibilidade públicos, é aceitar uma restrição à realização do fenômeno público, reduzindo as possibilidades da vida pública. A autora define três aspectos ao considerar um espaço como público: o acesso público, a atribuição de função pública, ou propriedade pública. Mesmo que os três aspectos não sejam atendidos simultaneamente, a presença de algum deles é capaz de dar ao espaço uma caracterização pública. Desta forma, englobando os espaços que de propriedade privada assumem uso e acesso públicos, poderíamos até mesmo falar em uma expansão da esfera pública contemporânea através da sociabilidade que se desenvolve também nestes locais.

Complementando a definição de espaços públicos, consideramos não somente os espaços livres públicos, mas também os edificadas, como sedes governamentais e institucionais. Isto inclui, portanto, espaços fechados e construídos também.

Em suma, consideramos que o espaço público, é o espaço de todos, agregador, que serve para a conexão e circulação pela cidade entre os espaços privados (funcional), convívio e lazer (social), manifestações democráticas e cidadãs (política), entre outras atividades

inerentes à cultura urbana. O espaço do povo, do poder público, do público, ou do comum. Como nos dizem Borja & Muxí (2000, p.8) “*o espaço público é ao mesmo tempo o espaço principal do urbanismo, da cultura urbana e da cidadania. É um espaço físico, simbólico e político*”. O espaço que assume uma posição central na cidade, sem o qual não haveria vida urbana e a cidade como a conhecemos.

## **2.2 Transformações no conceito de esfera pública e sua reflexão sobre as noções de espaço público**

A presença, ou mesmo somente a possibilidade da existência de uma esfera pública no espaço é que o caracteriza efetivamente como um espaço público. Neste sentido, acreditamos que cabem aspectos políticos, sociais e culturais como modificadores que agem diretamente nas concepções de esfera pública, que se manifestam nas dimensões conceitual e física do espaço público, ajudando-nos em sua compreensão. Neste sentido, adotamos a definição de Habermas (2003) sobre esfera pública como “*reino de nossa vida social, em que algo aproximado à opinião pública pode ser formado*”. Em complemento, Arendt (2004, p.67) afirma que, “*ser visto e ouvido por todos é importante pelo fato de que todos veem e ouvem de ângulos diferentes. È o significado da vida pública*”, algo que tem nos espaços públicos, seu principal lugar de realização desde a antiguidade. Por isto, se torna tão importante para nós entender as transformações que ocorreram nos conceitos de esfera pública, seus reflexos sobre as noções de espaço público e a consequente transposição para as questões físicas do espaço concernentes à área de conhecimento da arquitetura e do urbanismo.

O espaço público passou por transformações em suas diversas dimensões e assumiu novos significados. Se anteriormente, em suas origens, o espaço público era considerado o espaço da possibilidade de ação política, e da liberdade; atualmente assume o papel de espaço para o convívio social, onde há diretrizes para o comportamento, espaço coletivo da vida urbana.

Muitos são os autores que tomam esta mudança sob uma ótica do encolhimento da esfera pública, pela redução da participação da dimensão política, aumento e prevalência da dimensão social tais como Arendt (2004) e Habermas (2003), que identificam aí uma alteração profunda na estruturação da esfera pública e sua relação com a esfera privada. Autores como Sennet (2001) e Gomes (2002), enxergam nessa transformação um declínio da vida pública, do homem como ser político e atuante, e o recuo da cidadania.

Como reflexo destas mudanças, as formas de planejar, gerir e vivenciar o espaço público nas cidades também mudou, assim como podemos dizer que o próprio espaço vem se transformando. A partir disto, vários autores como Serpa (2007), Castello (2007), Levy & Lussault (2003), Vainer (2007), apresentam análises de diversos aspectos a respeito das cidades que nos conduzem pela compreensão das questões relativas ao espaço público na contemporaneidade. Em nossa percepção, muitas das análises estabelecem uma visão pessimista sobre esta transformação. Porém, assim como também apontam Carr et. Al. (1995) e Maya Monteiro (2008), entre outros, tais mudanças são recorrentes das novas formas de viver inerentes às sociedades de massa, que se tomadas como novas formas de vida pública, podem até mesmo representar uma expansão e intensificação da esfera pública, ainda que sob seus aspectos sociais principalmente. Sob este entendimento, não nos furtamos ao reconhecimento de aspectos negativos, mas buscamos a percepção de que é possível a realização de um espaço público imbuído de uma esfera pública, ainda que estes se mostrem re-significados nas cidades e modos de vida urbana contemporâneos. Como consequência, novas formas de viver requerem novos espaços, representando uma relação de influência recíproca, e cada autor relata tais mudanças sob a ótica de seus próprios valores e experiências.

Para recuperar esta noção de espaço público, sua relação com a da esfera pública e a transformação, julgamos necessário empreender uma breve volta à *ágora*, na cidade-estado grega, seu berço para a cultura ocidental. As noções das relações entre os homens, como animais sociais e políticos; a constituição de uma vida pública, que resulta em uma esfera pública; e consequentemente a constituição do que chamamos espaço público – como suporte físico para o exercício da vida pública – podem ser mais bem entendidas a partir da compreensão de suas origens.

De acordo com Arendt (2004, p.34), a constituição da esfera pública, é anterior ao estabelecimento da cidade-estado e colaborou para sua afirmação, apesar desta ter possibilitado aos homens uma vida na esfera pública. Assim, a *pólis* possibilitou uma expansão da vida do homem, dando suporte para o exercício da vida pública. Esta vida era exercida através da política, que se fazia em ação (*praxis*) e discurso (*lexis*), onde tudo devia ser decidido através de palavras e persuasão, atividades nobres em contraponto à força e violência, que só eram admissíveis no âmbito privado e doméstico. Assim, a vida se dividia e se definia na contraposição de público e privado.

O exercício e participação na vida pública, ou comum (*koinon*), era privilégio dos cidadãos (*demos*), detentores do direito de gestão das questões referentes à vida comum na *pólis*. Era na vida pública que os cidadãos podiam se destacar através de suas virtudes, alcançando o reconhecimento público, a imortalidade da fama (HABERMAS, 2003, p. 16). A *ekklésia*, assembleia onde se davam as decisões relativas ao destino da *pólis* era realizada na *ágora*, âmbito físico do espaço público. A assembleia se dava dentro dos moldes da democracia direta, em que cada cidadão tinha o direito à voz ativa, participando para ver e ser ouvido por todos, e podia se associar aos outros cidadãos de comum interesse. Em contraposição à esfera pública, havia a esfera privada. Representada pelo espaço físico da casa (*oikia*), reservada aos não-cidadãos, mulheres, escravos e estrangeiros. Estes deveriam viver restritos ao labor físico e atividades relacionadas à sobrevivência e necessidades, privados de voz na esfera pública. O sustento da vida biológica, em que os seres humanos reúnem em torno da necessidade de sanar suas carências mais básicas, restringia-se ao mundo doméstico. Neste sentido, os que viviam para a esfera privada eram escravos da necessidade (ARENDDT, 2004, p.38).

Tal organização social dava ao cidadão a condição política de participação democrática na vida pública, e em contraposição à sua condição de déspota da vida privada. O chefe da família, na condição de animal social dentro de seu lar, não conhecia leis ou justiça fora da esfera pública. Assim, a *pólis* era o local da esfera pública e do exercício da igualdade, enquanto o lar era o lugar da vida privada, marcado pela mais profunda desigualdade exercida sobre a família. Esta condição de domínio sobre a vida privada sanava as necessidades básicas, e dava ao cidadão a liberdade de participação na esfera da vida pública. Neste caso, a liberdade “*não significava domínio, como também não significava submissão*”, mas a ausência de obrigações domésticas e a liberação para participar da vida pública entre iguais – como animal político (ARENDDT, 2004, p.41).

Tais definições colocam os conceitos da democracia contemporânea em profunda discordância com a democracia na Grécia antiga, onde se originou. Conscientes de que num sistema político democrático direto, não era possível a participação de todos, ou de muitos, os gregos já reconheciam a necessidade de limitação do tamanho da *pólis* e das diferenciações sociais para sua prevalência. Atualmente, nas sociedades de massa em que vivemos, graças à extensão dos direitos políticos a todos, tornando-os cidadãos, o sistema político democrático se dá pela democracia representativa. Estas diferenças possibilitam comparações para o entendimento da transformação que ocorreu na esfera pública.

Portanto, devido às transformações, a antiga esfera pública que existia baseada na contraposição família/política na cidade-estado, deixa de existir e dá lugar à ascendente esfera social, onde há uma diluição dos limites entre o privado e público tal como eram definidos na *pólis*. Este fenômeno foi iniciado durante a Idade Média, porém sua ascensão coincide com a Idade Moderna e a formação dos estados nacionais, em que aspectos relativos à necessidade e sobrevivência deixam de ser privados e a administração nacional se assemelha a uma economia doméstica gigantesca (ARENDETT, p. 37). Esta comparação se completa na definição de sociedade como um conjunto de famílias economicamente organizadas, cuja organização política se chama de nação (Ibid., p.38). Na sociedade contemporânea, a esfera pública social pode encontrar seu par inverso no individualismo e na privatividade.

Sobre estas transformações, Jürgen Habermas (2003) nos aponta para uma mudança estrutural. Esta alteração, fora da sociedade helênica, já pode ser percebida através de traços da organização dos Romanos, que nos transmitiram a definição de esfera pública como *res pública* (coisa pública). Na organização social do Império Romano, apesar de haver esta contraposição entre vida pública e privada, haviam concessões, como por exemplo, a permissão que escravos tinham, mesmo restritos à esfera privada, para que fossem intelectualmente ilustrados e detentores de conhecimentos, indicando o movimento em direção à mudança.

Durante a Idade Média, após a queda do Império Romano, não há uma nítida antítese entre esfera pública e privada. Isto se justifica pelo fato de que a autoridade pública do senhor feudal emana diretamente de seu poder fundiário, ou seja, sua propriedade privada. Portanto, o centro do poder se dá sob o senhor feudal como autoridade pública e privada, de quem se origina as relações de domínio, assim como a organização social do trabalho. Não há uma regra clara a respeito do destaque de uma pessoa privada na esfera pública, uma distinção entre setor público e privado. Existe, porém, certa definição sobre os domínios comuns e particulares, percebidos no caráter comum da coisa pública, tal como os espaços da praça de mercado, do poço, para uso comunitário (HABERMAS, 2003, p.18).

Neste período histórico, tem destaque a representatividade pública, esta se dava especialmente através da figura pública de reis nobres e autoridades religiosas. Como poderes superiores, continham uma forte ligação entre si, eram também símbolos de status e dignos de serem representados na esfera pública. O público em geral, as pessoas que não detinham este poder, participavam desta esfera como expectadores alheios e sem voz, como nas aparições públicas da realeza e nobres e missas pronunciadas em latim. Porém, estes poderes vão se



decompondo ao longo do tempo em um processo de polarização, como por exemplo, a separação entre o orçamento público e os bens privados de senhor fundiário, a secularização do poder e liberdade de crença (HABERMAS., p.19).

A mudança enunciada por Habermas (2003, p. 28) tem origem na ascensão burguesa, formação do estado moderno e criação dos estados nacionais. O mercantilismo, a partir do século XIII, dá origem a um pré-capitalismo com a troca de mercadorias e informações, em que as cidades tornam-se o centro do intercâmbio fomentado pelo comércio. Nestas condições, o poder burguês domina as forças de produção e os antigos senhores e nobres participam como consumidores. Se o nobre é definido pelo que reproduz através de sua representatividade pública; o burguês é definido pelo que produz com seu trabalho, não devendo querer aparentar nada (Ibid., p.26). Portanto, nesta fase de formação do estado moderno e das economias nacionais é que a sociedade civil burguesa se afirma, produzindo a mudança na esfera pública. E como já apresentamos, traz ao interesse público o que antes era considerado privado e de interesse doméstico.

Com o desenvolvimento do capitalismo, a troca de mercadorias e informações, estabeleceu-se um sistema de comunicação constante, favorecendo o surgimento das bolsas, correio e imprensa, que se firmam com a formação dos territórios nacionais. A partir de então, a publicidade e opinião pública ganha forças ameaçando o a representatividade pública, como se dava na Idade Média através dos senhores feudais e nobres, se propagando até o séc. XIX, em certa medida. Com a redução da representatividade pública, esta cede espaço à expressão da esfera pública no sentido moderno, representada pelo poder público e suas autoridades estamentais, objetivando uma administração permanente no estado moderno (HABERMAS, 2003, p.30). E neste sentido, o público torna-se sinônimo de estatal, enquanto as pessoas privadas constituirão um público, dotado de opinião pública, especialmente os burgueses “cultos” com acesso à informação veiculada pela imprensa (Ibid., p.37).

O público burguês culto se forma a partir do século XVIII, opondo-se ao espaço de poder da corte e da Igreja, construindo-se nos ambientes acadêmicos, na sociedade erudita e nos salões e cafés. Este período marca o início da formação de uma cultura urbana, tal como a conhecemos. A opinião pública se caracterizou pelo “uso livre e público da razão”, favorecendo o uso livre da palavra e igualdade de vozes na esfera pública, em uma “*capacidade social de se auto-regular*”. Na esteira dos acontecimentos do séc. XVIII, a Revolução Francesa introduz os ideias democráticos de “igualdade, fraternidade e liberdade”. Delineia-se assim a ideia moderna de cidadania e vida pública com seus direitos e deveres.

Isto leva a uma formulação nova de espaço público, refletindo-se na materialização da cidade e da cultura urbana que se formava (ONO, 2004, p.49).

Durante o século XIX, com a Revolução Industrial, a cidade se desenvolve em um amplo processo de urbanização. E, por conseguinte a cultura urbana se firma favorecendo o surgimento do urbanismo e suas teorias como ciência. Desenvolvem-se também meios de produção, comunicação e as sociedades de massa.

Arendt (2004, p.62), define “*público*” como “*o próprio mundo, na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele*”, comparando-o a uma mesa, ao redor da qual se sentam todos. E sobre a sociedade de massa e sua relação com o declínio a esfera pública, estabelece que a dificuldade encontra-se não no número de pessoas que abrange, mas no fato de ter perdido a força de coesão para mantê-las juntas. A isto se deve a retração do caráter político da esfera pública e crescimento do social, em consequência do aumento do número de pessoas incluídas. A autora enfatiza o *behaviorismo*, em que multidões têm uma inclinação para o despotismo, seja o pessoal ou o da maioria, onde a ação individual é substituída pelo comportamento social, definido por regras (Ibid., p.53).

A efemeridade, transitoriedade, encurtamento do tempo ao período de gerações e sua consciência na sociedade atual é tomada como a razão para o “desaparecimento” da esfera pública. Pois, ainda segundo a autora, há uma “*quase completa perda de uma autêntica preocupação com a imortalidade*” (Ibid., p 64). A duração e permanência, de acordo com Habermas (2003, p.31) são transferidas ao estado, ao poder estatal, diferentemente da aspiração à imortalidade percebida nos cidadãos das sociedades helênicas nas origens que tomamos para a definição de esfera pública e sua alteração.

### **2.3 O espaço público contemporâneo**

Na cidade contemporânea, como já enunciamos anteriormente, o caráter político do espaço público foi, em grande medida, substituído pelo caráter social, regido pela lógica do comportamento e seus valores. Porém, Serpa (2007) analisa o papel do espaço público na contemporaneidade, admitindo-o com o espaço da possibilidade da ação política, ainda que transformada aos moldes da sociedade de massa. O autor estabelece uma reflexão sobre diferentes aspectos concernentes ao espaço público, como acessibilidade, valorização imobiliária, visibilidade, turismo e espetacularização, cultura e participação popular, entre outros. Insere no contexto destes aspectos a crítica sobre a incorporação do espaço público como mercadoria de

consumo dentro da lógica de produção e reprodução capitalista, destacando, sobretudo a inversão e dos valores de uso dos espaços públicos pelos valores de troca. Neste sentido, o autor apresenta uma restrição e recuo ao acesso e uso democrático dos espaços públicos, que dentro da lógica de consumo capitalista, seriam planejados e produzidos para o privilegio daqueles cidadãos que possuem condições para consumi-los.

Gomes (2002, p.172), destaca a relação entre a condição de cidadania e o espaço público, sua configuração física, usos e vivência, como uma relação direta e indissociável entre o ambiente e as práticas que nele se dão. Na percepção de seu trabalho, este autor não estabelece exatamente uma decadência relacionada ao espaço público como lugar da esfera pública, mas uma transformação na forma de construção da vida pública que resulta em novos arranjos espaciais. Nesta transformação é identificado um “*processo de redefinição nos quadros de vida social*”, que modifica gradativamente o estatuto das práticas sociais no espaço. A isto, o autor denomina recuo da cidadania, que afeta e se reflete no espaço público.

Para ilustrar sua percepção, Gomes (2002, p.176-186) identifica quatro aspectos principais deste processo que podem ser percebidos na cidade contemporânea, demonstrados a seguir. Primeiro: a apropriação privada crescente dos espaços comuns, que se dá através de apropriações feitas pelo setor informal da economia, como camelôs, guardadores de carros, transportadores e pequenos serviços. Além de avanços formais sobre espaços públicos, como fechamento de ruas e avanços de propriedades privadas sobre calçadas. Segundo: a progressão das identidades territoriais, através da divisão do território em partes dominadas por “tribos”, acirrando a intolerância ao diferente, caso de gangues e domínio de poderes paralelos, como o narcotráfico em favelas. Isto transforma a cidade moderna num “*mosaico de unidades independentes e justapostas*”. Terceiro: o emuralhamento da vida social, através de atitudes sociais facilitadas por objetos, como aparelhos eletrônicos portáteis para ouvir música e os carros; e também serviços, como tele-entregas e compras via internet, que reduzem o contato social e a vivência do espaço da cidade. Estas atitudes tornam espaço público em simples espaço de circulação. Quarto: o crescimento das ilhas utópicas, através de novas configurações espaciais e urbanas, como condomínios fechados e *shopping centers*. Estes espaços apelativos oferecem a promessa de qualidade de vida e segurança, com limites bem demarcados em relação ao mundo exterior e um rígido controle baseado em regras de conduta nos espaços comuns, “*um simulacro da condição de cidadania*”. Estes seriam indícios do recuo da cidadania, e se não uma decadência, no mínimo uma fragmentação da esfera pública.

Sobre o consumo dos espaços pelo seu valor de troca, Castello (2007, p.32) analisa a produção de lugares na contemporaneidade sob a estratégia de “*placemaking*” e “*placemarketing*”. Especialmente os espaços públicos são planejados, produzidos e propagandeados sob a égide da qualidade de vida dentro da noção de urbanidade contemporânea. Sob estes aspectos, os espaços públicos são também tratados como objetos de consumo para a valorização imobiliária, buscando reproduzir neles características comumente encontradas em lugares já consolidados, e consideradas como qualidades responsáveis pelo sucesso urbano dos espaços.

As estratégias de “*placemaking*” e “*placemarketing*” podem ser identificadas como amplamente usadas no planejamento estratégico de cidades e suas operações urbanas que incidem fortemente sobre a produção de novos espaços públicos, ou requalificação de antigos e seu posterior uso, como demonstrado por Borja & Muxí (2000). Nestas operações urbanas, os espaços públicos seriam utilizados como requalificadores de áreas inteiras da cidade, como infraestrutura de integração e redistribuição social na cidade. As operações urbanas são vistas como novos instrumentos de planejamento urbano, com parcerias público-privadas no atendimento de interesses variados, e maneira de viabilização econômica das obras e intervenções que produzem estes novos espaços públicos que se associam aos empreendimentos privados.

Estas formas de planejar e intervir na cidade, e por consequência em seus espaços públicos, são vistas como formas de produção de um espaço urbano de qualidade com foco no sucesso da reprodução do capital. Vainer (in ARANTES et. Al., 2007) nos aponta para uma forma de planejamento focada na gestão das cidades como empresas que competem por investimentos em um mundo globalizado, investindo em espaços públicos visitáveis, voltados para o espetáculo do turismo, além de outros equipamentos que tornem a cidade atraente para investimentos. O autor nos aponta no planejamento estratégico e de gestão das cidades, uma despolitização, calcada no comportamento de cidadãos que devam se unir em torno do objetivo único do sucesso da cidade como uma empresa. E neste sentido, há uma consonância com a noção do declínio da dimensão política, frente ao crescimento da dimensão social da esfera pública.

Vainer estabelece ainda uma comparação entre a noção de *pólis*, como origem da manifestação política na esfera pública; e a *city*, a cidade global contemporânea. Para ele, a Pólis representa a possibilidade da cidade como espaço de encontro e mesmo confronto dos cidadãos, munida de conteúdo político e democrático. E a City, representa a cidade ora como mercadoria, ora como empresa, cujo espaço está sujeito aos negócios e interesses do capital. Esta última, imbuída de “*permanente flexibilidade e fluidez conceitual opera como um poderoso*

*instrumento ideológico*”. E nesta forma de planejamento, seguindo a linha de pensamento do autor, se reconhecem estratégias de massificação em prol do destaque e sobrevivência num mundo capitalista e globalizado, que restringe a possibilidade de acesso e uso dos espaços públicos por aqueles que não se mostram aptos ao padrão de consumo estabelecido.

Nesse sentido, as cidades contemporâneas passam pelo fenômeno da espetacularização: a “cidade festiva”, voltada para o consumo, globalizada e competitiva, com concorridos espaços resultantes de processos de renovação e requalificação urbana. Surgiram outros espaços considerados de uso público, porém de propriedade privada, como *shoppings* e centros de eventos, que concorrem como locais de sociabilidade amparados em condições ambientais de conforto e segurança que superam a qualidade dos espaços públicos tradicionais, como as praças e parques, que em muitos casos são negligenciados pelo poder público. O comportamento social no espaço público foi transformado e afetado por novas formas de comunicação, interação e outros espaços que concorrem para o uso público.

Sobre estas noções de espaço público na contemporaneidade, adotamos aqui postura semelhante à de Maya Monteiro (2008, p.60) que considera que, durante o fim século XX, o espaço público perdeu a primazia na difusão da esfera pública, notadamente para os meios de comunicação virtuais que se expandiram e intensificaram o contato entre as pessoas. O espaço público passou pela diversificação de suas funções na cidade e sofreu variados ataques e intervenções de naturezas diversas. Porém, enxergar somente o declínio da esfera pública e o encolhimento de seu espaço físico na cidade, é para a autora, assim como para nós, inadequado e insatisfatório após décadas de crítica urbana. Como nos diz Carr et. Al. (1995, p.343), “*novas formas de vida pública, requerem novos espaços*”. Para tanto, buscamos entender a mudança a respeito das noções de espaço público e de esfera pública, recapitulando seus diversos momentos ao longo da história, assim como a transposição de seus conceitos e bases filosóficas para suas manifestações no espaço, que também tendem a mudar para abrigar as novas formas de realização da esfera pública.

Neste trabalho, ao investigarmos os calçadões como uma tipologia específica de espaço público, os tomamos como exemplo característicos da contemporaneidade, suportes destas novas formas de vida urbana no âmbito público. Assim os consideramos tanto por sua inserção temporal: surgidos na segunda metade do séc. XX, quando as sociedades capitalistas já estavam consolidadas; como também por conterem características, e serem produtos das sociedades contemporâneas.

Portanto, seguindo este pensamento, identificamos nos calçadões quatro importantes aspectos que delineiam os espaços públicos contemporâneos, e as demonstramos a seguir. O primeiro, definimos como a função do “ver e ser visto” sob as regras do comportamento social. Como resultado da alteração do teor da esfera pública e seus reflexos sobre a vivência do espaço público. Borja (2006) nos diz que “*a burguesia ascendente necessita um lugar onde se mostrar, onde se apresentar, onde se encontrar com ela mesma. Então, se fazem os passeios, as alamedas, as avenidas; inclusive em algumas cidades se normatiza como se deve ir vestido para passear*”. Em Juiz de Fora, um exemplo marcante desta atividade eram os *footings* realizados no calçadão da rua Halfeld, que até hoje se apresentam sob as versões atualizadas e modificadas do “sobe e desce” das pessoas por essa rua.

O segundo aspecto tomamos de Gomes (2002, p.177), referente às apropriações privadas feitas no espaço público. Este autor fala destas apropriações como uma das feições contemporâneas do espaço público, como “*o enorme crescimento do chamado setor informal da economia: camelôs, guardadores de carros, transportadores, prestadores de pequenos serviços, etc.(...) em locais públicos de maior circulação ou grande valorização comercial*”. Sob este aspecto, é clara a presença destas apropriações nos calçadões de Juiz de Fora, por exemplo, os anunciantes de compra de ouro, as mesas de bares, e os camelôs que tomam o espaço, chegando a fazer dele uma verdadeira feira em determinados horários e dias da semana.

Ainda fazendo referencia à Gomes (2002, p.183), para o terceiro aspecto temos o forte uso de passagem atribuído ao espaço público nas cidades atualmente. Tal característica está contida nas definições que o autor faz sobre o “*emuralhamento da vida social*”, em que os espaços públicos se prestam em grande medida a uma restrição a sua função primária, que é a circulação. Nesse sentido, os calçadões são exemplos onde grandes quantidades de pessoas fazem uso principal para a simples passagem, numa vivência rápida e menos intensa, em comparação com as atividades de permanência, mais comuns à outros tipos de espaços públicos, como praças e parques.

E por fim, o quarto aspecto que apresentamos diz respeito à despolitização do espaço público e sua finalidade voltada ao consumo. Neste aspecto, os calçadões atuam como corredores de comércio, onde predominam lojas e prestadores de serviços, sendo a revitalização econômica por meio das vendas varejo um dos grandes motes para a instalação de calçadões em diversos casos. E como tal, resultado das lógicas voltadas para o consumo, perde muito de seu teor da ação política. Portanto, podemos observar tantos nos calçadões em

geral, como no caso específico de Juiz de Fora, a presença de características atribuídas ao espaço público contemporâneo.

## **2.4 Espaço público, da antiguidade à contemporaneidade: breve história sobre os espaços públicos e o desenvolvimento dos calçadões.**

Após uma curta explanação sobre os conceitos de espaço público, esfera pública, e as mudanças ocorridas através do tempo, buscamos estabelecer também um breve relato sobre o desenvolvimento do espaço público como meio físico da vida pública nas cidades. Entendendo que a conceituação sobre o espaço público contém dimensões sociais, filosóficas, políticas, entre outras. Estas dimensões se apresentam relacionadas ao espaço físico, que fornece suporte para a realização da vida pública nas cidades. Dado nosso interesse pelos calçadões como vias voltadas para o uso dos pedestres, buscamos levantar fatos históricos que indicam os espaços públicos e intervenções urbanas com especial atenção ao uso dos pedestres. Tais ações são representativas do ponto de vista da evolução da história urbana e da formação de um pensamento sobre intervenções arquitetônicas e urbanísticas, principalmente aquelas no espaço público voltadas para a escala humana.

Podemos relacionar o calçadão com as origens dos espaços públicos para a sociedade ocidental, na Grécia antiga, por volta dos séculos VII à IV a.C., dando início ao desenvolvimento de espaços urbanos que inicialmente destinava-se principalmente ao uso pedonal. Como nos demonstra Rubenstein (1992, p. 1), tradução nossa:

O desenvolvimento de espaços urbanos, que começou com o Mercado Grego chamado ágora, adveio de uma cultura orientada para o pedestre, muito antes da invenção do automóvel. Estes antigos espaços continham instalações relacionadas ao comércio, governo e espaços para assembleias. (...) Estes espaços eram responsáveis pela geração de uma imagem para a cidade em que estavam localizados.

Os espaços públicos na *pólis* apresentavam um caráter significativo, ligado à religião (templos) e ao poder político “democrático”, em contraposição às modestas áreas residenciais (LAMAS, 1993, p.139), organização que refletia a importância da vida e esfera pública naquelas sociedades. Usualmente estabelecida em uma posição central, a *ágora* (figura 2) formava uma praça na convergência das principais ruas da cidade. Seu uso se prestava a uma variedade de atividades públicas, mas especialmente como local de reunião dos cidadãos e seu exercício político.

Considerando que os calçadões, em sua maioria, atualmente formam locais de encontro e ruas de comércio interconectadas nos centros das cidades, podemos relacioná-los também à influência oriental do *bazaar* (figura 3), que começa a se estabelecer no século VII a.C. Este mercado árabe era destinado não somente ao comércio, mas às diversas atividades sociais, aos encontros, espaços públicos por excelência. *Não apenas mercadorias são negociadas no bazaar, a opiniões também, daí sua grande influência na política* (VARGAS, 2001, p.107).



Figura 2 - Ruínas da Ágora, Atenas. Fonte: Foto do autor.



Figura 3 - Mercado, Kusadasi. Fonte: Foto do autor.

Voltando às origens ocidentais, o próximo tipo espaço representativo desta linha evolutiva foi o fórum, que se estabeleceu com o Império Romano em 27 a.C. O fórum, assim como o *bazaar* e a *ágora*, concentrava a função de mercado varejista, com lojas voltadas para uma rua interna, semelhante aos corredores de comércio atuais. Além das atividades comerciais, desenvolviam-se nos fóruns outras que concentravam a vida pública e social, o local de reunião, fazendo deste o coração das várias cidades conquistadas e fundadas durante o império. Em organização política e social parecida com os gregos na *ágora*, o fórum porém, se difere daquela por apresentar tendência à monumentalidade do espaço público para acomodar multidões (LAMAS, 1993, p.146).

Após a queda do Império Romano ocidental, a Idade Média é convencionalmente tomada como um período de declínio da vida urbana. Porém, por volta do século XI, a



estabilidade política e o ressurgimento do comércio voltam a dinamizar as estruturas urbanas. O espaço das ruas e praças, aberto e descoberto, rodeados por edifícios, assim como a ágora e o fórum, resguardadas as devidas diferenças, abrigava diversas funções urbanas para o uso coletivo. Funções estas, típicas dos espaços públicos, tais como para eventos cívicos, cerimônias religiosas e atividades comerciais.

Como principais espaços públicos medievais, as praças são divididas em duas categorias: praça do mercado e praça da igreja (LAMAS, 1993, p. 154). O mercado inicialmente se estabelecia fora das muralhas das cidades, aos poucos conquistou espaços centrais dentro delas. Com o desenvolvimento do mercantilismo, a partir do séc. XIII, com a troca de mercadorias e informações, as atividades econômicas nas praças de mercado se tornaram estes lugares os principais centros das cidades, influenciando uma mudança no teor do espaço público, a própria esfera pública.

Atualmente, de acordo com Vargas (2001, p.146):

Em cidades onde a estrutura medieval permanece com suas ruas estreitas, muitas das antigas funções da praça podem ser encontradas, com eventos e festivais ocorrendo durante todo o ano, além de mercados e feiras para o atendimento das necessidades cotidianas. Outras famosas como Roma, Veneza, Florença e Barcelona atraem turistas de todo o mundo. Esse caráter internacional, por sua vez as torna o reduto dos jovens, rodeados por bares e cafés e lojas famosas. Esses espaços funcionam como uma arena para artistas de rua.

Portanto, é perceptível nestas cidades de origem medieval, ou mesmo anterior, uma tendência de destinação de suas ruas estreitas (figuras 4 e 5) para o usos exclusivo de pedestres. O fechamento destas vias ao tráfego de veículos às tornam calçadas também. E, se alguns dos motivos pelos quais se tornaram vias exclusivas para pedestres, tais como proteção ao patrimônio e incentivo ao turismo, são diferentes dos que incentivaram a implantação dos calçadas da idade contemporânea, existem também algumas semelhanças. Estas podem ser encontradas em sua conformação física linear, seus usos voltados majoritariamente para o comércio, ou mesmo sua incapacidade do espaço para atender, ao mesmo tempo, aos fluxos de pedestres e veículos.



Figura 4 - Via Condotti, Roma. Fonte: Foto do autor.



Figura 5 - Ruas pedestrianizadas, Dubrovnik. Fonte: Foto do autor.

Com o fim da Idade Média, nos períodos renascentista e barroco, por volta do séc. XV, as praças e ruas perdem boa parte da espontaneidade com que foram originadas e usadas até então, assumindo uma feição mais planejada e funcional. A axialidade e perspectiva são valorizadas e utilizadas como recurso para destaque de elementos do urbanismo e arquitetura. As praças deixaram sua conformação de vazio urbano entre edifícios e tiveram sua imagem simbólica reiterada através de seus projetos, assumindo em certas situações uma condição teatral, para a valorização estética e espacial de monumentos e prédios públicos (LAMAS, 1993, p.176). Esta mudança no tratamento do espaço público pode ser compreendida como um reflexo do estabelecimento do estado como poder público na idade moderna, inaugurada pelo Renascimento. E, por conseguinte, este poder público estatal torna-se regulador da esfera pública nos espaços das cidades. Os preceitos de planejamento urbano estabelecidos pelo Renascimento, irão influenciar todas as realizações a partir do fim do séc. XVII, perdurando até o séc. XIX na cidade burguesa, e passando por um revivalismo arquitetônico durante o fim do séc. XX, e início do séc. XXI na cidade contemporânea.

Durante o séc. XVII, com o estabelecimento da cultura urbana e início da formação de uma noção moderna sobre espaço público, é que se dão os primeiros projetos e arranjos urbanos de calçadas e espaço voltados para a circulação de pedestres separados dos veículos. De acordo com Bordreuil (2002, apud. ONO, 2004, p.49), estes arranjos tinham como princípio a proteção do pedestre e a melhor circulação veículos, criando fluidez pra o trânsito nos espaços públicos. A cidade se expandiu, crescendo em direção ao campo e criando um

processo de suburbanização. Nesta condição, as antigas muralhas medievais deixam de ter uma função importante (proteção), sua demolição e aproveitamento das áreas desocupadas dará origem à construção de anéis viários. E de acordo com Lamas (1993, p.204) o *boulevard*, precedente dos calçadões contemporâneos, terá origem nestas ações, como no caso da construção do anel viário de Viena.

Assim, com a passagem para a Idade Moderna, marcada pelo Renascimento e os outros movimentos que se seguiram, percebemos uma atenção voltada não somente para os projetos de edifícios, mas também intervenções urbanas que serão marcadas, sobretudo pelo pensamento sanitaria, durante os séculos XVIII e XIX. Com a evolução tecnológica, e o desenvolvimento das máquinas a vapor, do automóvel, e a Revolução Industrial, as cidades tiveram sua feição e necessidades bastante alteradas. Estas mudanças foram marcantes, e especialmente no séc. XIX assistimos a diversas reformas urbanas para o planejamento das cidades, saneamento e adequação para comportar os novos modos de vida da sociedade (ONO, 2004, p.56).

Dentre estas reformas e intervenções realizadas no século XIX, Rubenstein (1992, p.14) nos apresenta algumas que podem ser consideradas emblemáticas para o desenvolvimento da gênese dos calçadões contemporâneos. A primeira destas intervenções apresentadas são as realizadas na *Regent Street*, em Londres, que tiveram início em 1811. Os planos de John Nash para esta rua, assim como para o *Regent Park* e *Park Crescent*, demonstravam preocupação com o planejamento de empreendimentos, de forma a resolver problemas da ordem funcional da cidade. Um dos aspectos mais interessantes destes planos é a mistura de usos institucionais, residenciais, comerciais, entre outros, tão caros à vitalidade de áreas urbanas.

Em 1853, foram iniciadas reformas urbanas empreendidas pelo Barão Georges Haussmann, em Paris, um marco paradigmático na história do desenvolvimento do urbanismo. As obras tinham como objetivos a criação de uma circulação fácil pela cidade, a eliminação da insalubridade e da degradação de bairros, e a revalorização e reenquadramento dos monumentos no espaço público (LAMAS, 1993, p.212). Com a abertura de largas avenidas, demoliram-se áreas que poderiam ser caracterizadas como favelas e deu-se espaço ao desenvolvimento imobiliário. As avenidas partiam em esquema radial das praças, com bulevares arborizados ao longo de seu percurso (figura 6), deixando espaços generosos para circulação dos pedestres além dos veículos.

Em conjunto com as obras de abertura de avenidas em Paris, recortando quarteirões, o interior destes seria modificado com a criação das galerias comerciais. Esta nova tipologia de espaço público veio a prover passagem para os pedestres e criar permeabilidade nos quarteirões, fornecendo uma extensão do espaço público das ruas e calçadas. A Galeria Vittorio Emanuele II, construída em 1867 em Milão, é representante emblemática desta tipologia arquitetônica. Esta galeria fornece passagem entre dois pólos geradores de tráfego de pedestres, a Catedral *Duomo* e a ópera *La Scalla*. A possibilidade de uso somente para pedestres favorece o conforto e segurança, principalmente se consideradas cidades de origem medieval, com vias estreitas e quase sem calçadas, nas quais com a introdução de veículos surge o conflito de tráfegos (RUBENSTEIN, 1992, p.14). Para além destas questões a galeria representa não somente um espaço para a passagem, mas também para usos de permanência, associados aos diversos usos que se estabelecem no interior do quarteirão, estimulando a vitalidade e fluxos que podem assumir caminhos variados em uma malha urbana permeável (figura 7).



Figura 6 - Bulevares, Paris. Fonte: Rubenstein, 1992.

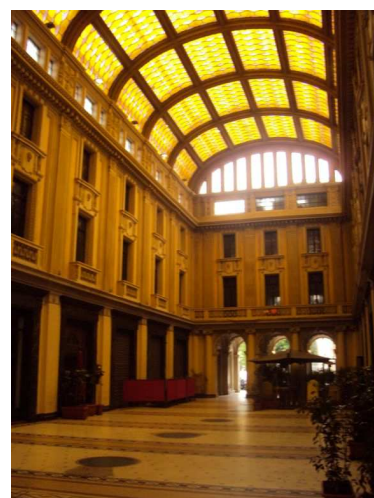


Figura 7 - Galeria Vitório Emanueli, Messina. Fonte: Foto do autor.

Na América, a Exposição Universal de Chicago (1893) demonstrou a revolução e avanço nas técnicas construtivas para a arquitetura, com aplicação do ferro para grandes vãos interiores. E para o urbanismo, deu início ao movimento “*City Beautiful*”, que se espalhou pelos Estados Unidos. Suas principais obras e intervenções calcavam-se em espaços públicos urbanos voltados principalmente para os pedestres. Nestes projetos ganhavam especial atenção o mobiliário urbano para a escala humana e amenidades tais como fontes, floreiras e

jardins. Porém, tal movimento não se mostrou capaz de resolver e atender todas as necessidades das áreas centrais e de comércio na virada do século. Os preços da terra se tornaram cada vez mais altos, conduzindo a uma forma de ocupação cada vez mais densa e com edifícios cada vez mais altos. Mas podemos considerar que foi através deste movimento que as vias de pedestre – calçadas – chegam ao continente americano.

Em 1959 foi inaugurado o primeiro calçadão nos Estados Unidos, o *Kalamazoo Mall*, no estado de Michigan (figura 8). Esta via de pedestres resultou do fechamento da via em uma extensão inicial de apenas duas quadras. Em seguida, ao longo dos anos, o sucesso da intervenção incentivou o fechamento de mais quadras ao longo da via, estendendo este calçadão. E seguida foram implantados outros como o *Lincoln Road Mall* (*Miami Beach*), e *Pomona* (Califórnia), ambos em 1962. De acordo com Kostof (1992, p.240), nestes exemplos, e em muitas outras cidades americanas, o ambiente das ruas passava por uma transformação com a inserção de vegetação, troca de piso e mobiliário urbano, criando uma aura artificial para o espaço que em parte se assemelhava a um *shopping center*, e em parte a uma “Disneylândia”. A intenção destes projetos era o restabelecimento da “cultura da rua”, baseado principalmente no comércio, onde os moradores e frequentadores dos espaços pudessem realizar suas tarefas rotineiras com deslocamentos à pé, sem o uso de automóveis. Isto favoreceria uma vida social mais animada nos espaços públicos, como forma de gerar demandas e criar relações sociais de vizinhança, como em cidades pequenas.



Figura 8 - Kalamazoo Mall, EUA. Fonte: Brambilla & e Longo, 1977.

Na Europa, o primeiro calçadão foi construído na cidade alemã de *Essen*, em 1926. Mas, foi durante o pós-segunda guerra mundial, ainda na Alemanha ocidental que os calçadões se popularizaram. Isto se deu como maneira de criar áreas comerciais para o livre trânsito de pedestres em centros urbanos densos que apresentavam fortes taxas de crescimento, com grande número de carros circulando e uma alta população residente. As cidades de Colônia, *Kassal* e *Kiel* foram pioneiras na construção dos calçadões. Entre meados da década de 1960 e fins dos de 1980, registrou-se um crescimento de cerca de 60 para 800 ruas destinadas ao trânsito exclusivo de pedestres na Alemanha. Além disso, a média de comprimento destes calçadões também aumentou de cerca de 80m para 250 m de extensão (RUBENSTEIN, 1992, p. 15), o que atesta o sucesso deste tipo de espaço público e seu auge. Um dos exemplos alemães mais importantes é Nuremberg, onde o conjunto de calçadões se associa às diversas galerias comerciais e praças, estabelecendo uma densa rede de espaços públicos.

Assim, durante os anos 1960 e 1970, os calçadões se tornaram uma das maiores formas de investimento e obras realizadas nos espaços públicos da Alemanha ocidental, servindo de modelo para outras cidades na Europa e América. De acordo com Kostof (1992, p.240), não somente ruas dos centros antigos foram fechadas ao tráfego de veículos, mas novas ruas em outras áreas das cidades eram criadas sob os mesmos preceitos. Isto levou ao desenvolvimento e aprimoramento de métodos de planejamento para a construção das vias de pedestres, assim como uma legislação e sinalização específica para esta tipologia. Porém, diferente das muitas intervenções que ocorreram na criação dos calçadões nos Estados Unidos, onde se acreditava no comércio como principal forma de dar vitalidade a estes espaços; o aspecto mais valorizado na Alemanha era a formação de vizinhanças residenciais. A presença de moradores é que atribuiria vitalidade ao espaço, originando o conceito “*living yard*”, ou “*livable street*”.

A instalação de calçadões, com o fechamento de vias para o trânsito de automóveis, foi bastante difundida e se mostrou uma ação eficiente principalmente para lidar com áreas urbanas mais antigas, como em cidades medievais, por exemplo. Nestas, os calçadões atuaram também como forma de incentivar o turismo, provendo não somente espaços de livre passagem pelas ruas antigas, mas também lugares de encontro e estar, convidando os turistas a permanecerem durante um tempo prolongado e aproveitar a ambiência em lojas de comércio artesanal, restaurantes, cafés ou em simples bancos de praça. No Brasil, encontramos diversos

exemplos da pedestrianização (figuras 9 e 10), ou restrição do tráfego de veículos, voltada para o turismo e preservação do patrimônio em centros históricos das cidades de origem colonial.



Figura 9 - Ruas pedestrianizadas, Paraty. Fonte: Juliana Amaral de São José, 2007.



Figura 10 - Tráfego de veículos restringido, Tiradentes. Fonte: Juliana Amaral de São José, 2007.

Seguindo a influência Norte-Americana (ROBBA & MACEDO, 2003) os calçadões começam a serem implementados no Brasil no início da década de 1970, juntamente com o seu auge nos Estados Unidos e Europa. O crescimento das cidades, e sua metropolização tornaram seu centro um importante ponto de articulação, advindo daí uma das principais noções sobre a importância da centralidade e seu território. O urbanismo rodoviário difundido pelo Movimento Moderno, com prioridade pela expansão urbana calcada na mobilidade através do transporte rodoviário, juntamente com a popularização dos automóveis para o transporte individual e sua difusão como símbolo de status, gerou congestionamento nos centros urbanos, que em sua maioria são de origem antiga, com ruas e calçadas estreitas. Com o aumento do número de automóveis e as altas densidades demográficas nos centros das cidades, criou-se o conflito entre o trânsito de pedestres e veículos em vias que não comportavam todo esse fluxo.

Além dos conflitos de trânsito, o impacto da mobilidade baseada no transporte automotivo, especialmente o individual, trouxe nas décadas de 1960-70 a consciência dos problemas gerados sobre o meio ambiente e a qualidade de vida nas cidades. A ameaça à

segurança dos pedestres, ansiedade, barulho, poluição do ar, entre outras questões, passaram a ser atribuídos ao uso excessivo de automóveis. Uma das principais soluções para estes problemas foi a criação de áreas exclusivas para os pedestres, principalmente no centro das cidades (KOSTOF, 1992, P.239).

No Brasil, a cidade de Curitiba foi pioneira na construção de calçadões. A rua XV de Novembro (figura 11) teve seu espaço fechado para o trânsito de automóveis em 1972. Apesar da polêmica, esta experiência teve grande aceitação do público, e se tornou modelo emblemático para muitos outros calçadões que se construíram por todo o país. De acordo com Robba & Macedo (2003, p.141):

Nos anos de 1970, as atenções voltaram-se para a modernidade da grande obra de pedestrianização de ruas do centro de Curitiba, que tem na chamada Rua das Flores ou Rua XV de Novembro seu marco mais significativo. Como poucas vezes no país, um investimento maciço foi feito numa cidade que não São Paulo ou Rio de Janeiro – os maiores centros de inovações urbanísticas até então.

A proposta de Jorge Wilhelm e do IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba) de transformar as ruas congestionadas do centro em áreas destinadas exclusivamente aos pedestres desafogou imediatamente o tráfego de pessoas permitindo ao usuário um conforto real no seu hábito de circular e fazer compras.

Como na maioria dos calçadões implantados nos Estados Unidos, o projeto para a Rua XV de Novembro contemplava uma profusão de equipamentos e mobiliários urbanos: bancos, lixeiras, floreiras, entre outros, além de arborização. Tal tratamento espacial fazia dos calçadões uma espécie de praça linear, com diversos recintos para a permanência dos usuários. Porém, com a passagem dos anos, o amadurecimento das experiências e as críticas, os arquitetos deixaram de propor tantos elementos que acabavam por criar obstáculos ao fluxo contínuo de pedestres (ROBBA & MACEDO, 2003, p.136).



Figura 11 - Rua XV de Novembro, Curitiba.  
Fonte: <http://www.mrm.mendes.nom.br>



Assim como em outros países, no Brasil os calçadões tiveram seu auge durante os anos 1970 e 1980. Na cidade de São Paulo, a implantação dos calçadões teve início em 1976. Atualmente, o centro de São Paulo conta com uma extensa rede formada por diversas ruas transformadas em calçadões (figura 12), e sua extensão soma mais de sete quilômetros (VIVA O CENTRO, 2005, p. 3). Neste caso, os autores Robba & Macedo (2003, p.142) dividem a pedestrianização em duas maneiras distintas: uma implantada na parte conhecida como centro velho e outra no centro novo.

No centro velho, que possui ruas antigas e estreitas, os calçadões assumiram a configuração de grandes pisos de passagem. Esta condição espacial deixa livre o espaço para as pessoas transitarem sem obstáculos, e também permitem o acesso de veículos, tais como os carros-fortes para atender às agências bancárias, e outros para o abastecimento das mercadorias para o comércio. Já para a área considerada como centro novo, com suas ruas que são mais largas, utilizou-se de alguns equipamentos e mobiliários. Ao longo destas vias, foram dispostas bancas de jornal, luminárias, lixeiras e também arborização, mas nada que possa ser comparado a uma praça linear.



Figura 12 - Vale do Anhangabaú - Calçadões no centro de São Paulo. Fonte: Foto do autor.

Para a rede de calçadões do centro de São Paulo, a Associação Viva o Centro discute há algum tempo a possibilidade de revisão do seu sistema de funcionamento, fluxos e acesso aos quarteirões fechados ao trânsito de veículos (VIVA O CENTRO, 2005). A proposta

sugere o estudo dos fluxos e necessidades de acesso ao interior dos quarteirões, com a abertura de alguns calçadões para o trânsito de automóveis e criando leitos carroçáveis em outros. Estas ações se justificariam visando a facilitação operacional desta região e uma maior permeabilidade, que tornaria a área mais vivaz, especialmente à noite, quando o trânsito de pedestres é muito reduzido. Estas intervenções poderiam facilitar a manutenção dos calçadões, o acesso de veículos para realizar atividades de carga e descarga para o abastecimento de estabelecimentos comerciais, de serviços e instituições bancárias, além dos deslocamentos de pedestres, que se tornam muito longos em alguns percursos. A proposta cita ainda a situação de cidades como Curitiba e Buenos Aires, onde as ruas paralelas aos calçadões têm livre acesso para veículos, facilitando o trânsito, acesso de automóveis e encurtando as distancias a serem percorridas a pé.

De maneira semelhante, Carr et. Al. (1995, p.352) coloca entre as demandas para o atendimento das atividades urbanas contemporâneas a reabertura de calçadões para o tráfego de veículos. O autor apresenta esta possibilidade como uma das formas de atribuir adequação a calçadões que não se mostraram plenamente bem sucedidos. Mas ainda sim, destaca a necessidade de que o trânsito reintroduzido nestas ruas deve ser controlado, e as calçadas devam ser largas e providas de amenidades para os pedestres. Dentro destes moldes, Lang (2005, p. 81), nos apresenta o caso da construção do *Oak Park Center Mall* (Illinois, EUA) em 1967, e sua reabertura para os veículos em 1989. De acordo com Lang, a implantação do calçadão como forma de melhorar o desempenho do comércio local se mostrou inicialmente bem sucedida, porém não se manteve, forçando a reabertura. Casos como estes são citados por Kostof (1995, p.240), que atribui os insucessos às falhas no planejamento e intenção de criar ruas como cenários idílicos de pequenas cidades, sem haver uma demanda prévia que justifique consistentemente a intervenção.

No entanto, como nos diz Robba & Macedo (2003, p.137), “*na última década do século XX, a figura da rua de pedestre está consolidada e em expansão, sendo adotada com frequência em todo o país*”. O projeto Rio Cidade, desenvolvido e implantado no Rio de Janeiro durante os anos de 1990, representa um exemplo bem sucedido desta afirmação. O projeto visava melhorar as condições urbanas, especialmente para os pedestres, em diversos bairros da capital carioca. Dentre eles, destacamos o projeto realizado para Bangu (CASÉ, 1998) com o objetivo de reorganização do espaço público e fomento das características de vitalidade encontradas na área de intervenção (figura 13). Foi implantado um calçadão em parte da Avenida Cônego de Vasconcelos, movimentada e com forte comércio popular. O

calçadão foi dotado de grande diversidade de mobiliário urbano, criando áreas de estar como nos modelos norte-americanos, além de vegetação e áreas cobertas formando galerias visando a melhoria do micro-clima urbano que se apresenta muito quente nesta região. Estas ações, comuns ao Projeto Rio Cidade em geral, visavam não somente a melhoria das condições de deslocamento pedonal, mas do conjunto urbano como um todo, dando novos ares, personalidade e vitalidade às regiões onde foram implantados.



Figura 13 - Calçadão em Bangu (projeto Rio Cidade), Rio de Janeiro. Fonte: Casé, 1998.

Assim, ao perpassar a sequência de espaços públicos voltados para o pedestre, em uma ampla e diversa gama de experiências, percebemos uma evolução com vistas a atender demandas e possibilidades de projeto em cada época. Nesta relação, entre as épocas de implantação e tipos de espaços desenvolvidos, percebemos que os calçadões apresentam-se como resultados da necessidade de garantir mais espaço às pessoas no meio urbano, especialmente no tocante à questões de segurança e conforto ao se moverem pelos centros de cidades movimentadas. Juntamente com as questões relativas à movimentação das pessoas pelos calçadões, desenvolveu-se neles também a possibilidade de se tornarem pontos de encontro e permanência, configurando-os não somente como meros espaços de passagem. No capítulo seguinte, ao apresentar Juiz de Fora e seu Centro, pretendemos uma aproximação com a ambiência urbana onde os calçadões que estudamos foram implantados e se desenvolveram como exemplos de experiências bem-sucedidas, sucessos de intervenção urbana, e também ainda como espaços de experimentação e em contínua mudança.

### 3 Juiz de Fora e sua área central

#### 3.1 Juiz de Fora

Juiz de Fora se localiza na Zona da Mata, sudeste do estado e Minas Gerais (figura 14). Sua posição central é estratégica e próxima das principais capitais da região sudeste do Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Atualmente, a cidade pode ser classificada como de médio porte. Segundo o Censo 2010 (IBGE, 2010), apresenta uma população de 497 mil habitantes, a quarta maior do estado mineiro.



Figura 14 - Localização de Juiz de Fora. Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

A cidade foi fundada na metade do século XIX. Porém, sua origem remonta ao início do século XVIII, quando o caminho que ligava a província das Minas Gerais à corte, no Rio de Janeiro, desenvolveu o lugarejo (OLIVEIRA, 1966, p.9). Seu desenvolvimento foi favorecido por sua posição, e a firmou inicialmente como entreposto de escoamento da produção do ouro no século XVIII, e de café no século XIX, ambos produtos de interesse internacional.

Com os lucros advindos da economia cafeeira a cidade se industrializou com o desenvolvimento do setor têxtil, ganhando projeção no cenário nacional e desenvolvendo uma cultura urbana própria na virada do século XIX para o XX. Até a década de 1930, a cidade figurava como um núcleo industrial de grande destaque no estado de Minas Gerais. Tal condição atraiu um diversificado contingente populacional, tornando-a “*palco de intensa*

*circulação de mercadorias e de grande concentração e acumulação de capital”* (BLAY, 2010, p.167).

Após o declínio das indústrias na década de 1940, a economia da cidade passou a se basear no setor terciário, formando um polo de saúde e educação para toda a região da zona da mata mineira, especialmente no ensino universitário. Características como essas reforçam ainda hoje, no século XXI, a vocação de seu centro original especialmente para os usos de comércio e de serviços, que atraem um fluxo grande e diversificado de pessoas, garantindo grande vitalidade aos espaços públicos centrais.

### **3.2 A morfologia urbana como evidência da formação histórica do centro de Juiz de Fora: a importância dos caminhos estruturadores do lugar**

A história e evolução urbana de Juiz de Fora são frequentemente descritas e analisadas a partir de fatos determinantes para o surgimento e desenvolvimento da cidade. Considerando que o atual centro da cidade permanece no local de seu centro histórico original, é importante abordar e ressaltar os elementos formadores deste contexto urbano, especialmente ao tratar dos espaços públicos localizados em tal área.

Neste sentido, consideramos importante a abordagem que Del Rio (1990) faz sobre a morfologia urbana e a história das cidades. Segundo este autor, o estudo da morfologia urbana, produz o entendimento do tecido urbano e seus elementos construídos, através de sua evolução, transformações, interrelações e processos que os geraram. Portanto, entendemos que a morfologia do ambiente construído forma-se por uma conjugação de elementos naturais, traçados urbanos e conjunto arquitetônico, criando espaços e áreas urbanas dotados de identidade própria. E neste contexto, tornam-se singulares e impregnados de significados para a compreensão das cidades.

Dentre os elementos urbanos mais significativos para a formação do centro de Juiz de Fora, destacam-se o traçado dos caminhos que a deram origem à cidade. Sobre os traçados das vias, Lynch (1997) os considera como os elementos mais claramente identificáveis, tanto na forma de uma cidade, quanto como em seu desenho, organizando a disposição dos quarteirões e edifícios, e ligando os espaços das diferentes partes da cidade. Em conjunto com a conformação do sítio natural, e interesses dos personagens mais importantes de nossa história,

os caminhos indicaram a posição e forma para ruas, avenidas e passagens que se desenvolveram e estruturaram a área central.

Não se pretende com isto, discorrer sobre todo o desenvolvimento urbano da cidade de Juiz de Fora. Porém, destacar fatos e elementos que apresentam contribuição significativa para o entender o processo gerador da ambiência atual de sua área central.

### **3.2.1 Século XVIII: O Caminho Novo e as origens do arraial de Santo Antônio do Paraibuna**

A origem de Juiz de Fora está relacionada ao período das bandeiras paulistas e os caminhos abertos para acessar o interior do país, permitindo a exploração de recursos naturais. Porém, considera-se que o desenvolvimento da cidade inicia-se a partir do traçado do Caminho Novo, a primeira das vias em seu contexto histórico (ANDRADE, 2010, p.85). Antes da abertura do Caminho Novo, o acesso às minas no interior da província de Minas Gerais, se dava por um caminho bandeirante, também chamado de Caminho Velho, que passava pelo estado de São Paulo e chegava à Paraty.

O Caminho Novo foi aberto no início do século XVIII por Garcia Rodrigues Paes Leme e era usado para o transporte de ouro retirado do interior de Minas Gerais até a cidade do Rio de Janeiro, então sede da corte no Brasil. Mais curto e seguro que o Caminho Velho, o Caminho Novo que na região da atual Juiz de Fora acompanhava o leito do rio Paraibuna, propiciou o início do desenvolvimento da região. Para o incentivo do povoamento do interior do país, a Coroa doou terras (sesmarias) aos interessados em cultivá-las, sob a responsabilidade de cuidar do trecho do caminho que passasse por suas terras e dar apoio aos que por ali transitavam, e assim deu-se início à povoação da região.

### **3.2.2 Século XIX: Estradas do Paraibuna, União Indústria, e a fundação da cidade de Juiz de Fora**

Com a expansão da economia cafeeira, substituindo o ciclo do ouro, o Caminho Novo que estava restrito entre as montanhas e o rio Paraibuna, se tornou ineficiente para o escoamento do café produzido na região e exportado. Em 1836, a província de Minas Gerais contratou o engenheiro alemão Henrique Halfeld para projeto e construção da Estrada do Paraibuna (figura 15-a), ligando Vila Rica a Paraibuna. Para tanto, foram aproveitados diversos trechos do Caminho Novo que foram melhorados.

Um dos trechos da estrada do Paraibuna, que fugiu ao traçado do Caminho Novo, cortava em linha reta as terras herdadas por Henrique Halfeld na ocasião de seu casamento com Cândida Maria Carlota, filha de um proprietário de terras na região (OLIVEIRA, 1966, p.10). Ao redor deste trecho da estrada foram construídas edificações que deram início ao núcleo da cidade. Assim, Halfeld é considerado o fundador da cidade, como pode ser percebido em uma planta de seu traçado que indicava já em 1944 quarenta casas e uma capela ao longo da estrada do Paraibuna. Além desta planta que não chegou aos nossos dias, Lessa (1985, p.81) cita uma carta que Halfeld endereçou à sua sobrinha, na Alemanha, informando que desde 1840 estava construída uma cidade fundada por ele.

O crescimento da povoação ao redor da estrada possibilitou sua elevação à categoria de Vila em 1850. E em 1853, uma comissão designada pela Câmara, fez o primeiro plano de arreamento onde eram contadas três praças e dezesseis ruas transversais à Estrada do Paraibuna, que tinha cerca de 3 km de suas margens ocupados pela vila (PDDU, 2004, p. 161). Em 1856 a vila foi elevada à categoria de cidade, e a Estrada do Paraibuna deu origem à Rua Direita, atual Avenida Rio Branco, que veio a se tornar o principal eixo viário do desenvolvimento do centro da cidade como assinala Abdalla (1996, p.3):

Esta rua que tem hoje o nome de Avenida Rio Branco pode ser considerada o principal eixo de formação e expansão do desenho da cidade, tanto no que se refere aos aspectos morfológicos (incluindo o desenho da cidade) como no que trata da ocupação do sítio urbano (no qual se insere a paisagem).

A partir do eixo da Rua Direita, gerador da malha urbana, foram abertas em sequência outras ruas perpendiculares e paralelas a ela (figura 15-b). Este conjunto de vias deu início e forma ao centro urbano da cidade tal como conhecemos atualmente.

Em 1853, a Companhia União e Indústria, de propriedade do Comendador Mariano Procópio, recebeu a concessão para a construção e a exploração da Rodovia União e Indústria (figura 15-c). A rodovia foi um dos últimos caminhos construídos sob a justificativa de uma melhor comunicação entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro (MARINS, 2010, p.43). O intuito, novamente era facilitar o escoamento da maior parte da produção do café da província de Minas que por aqui passava, propiciando o desenvolvimento econômico. Para sua construção foram aproveitados diversos trechos da Estrada do Paraibuna, assim como o fez Halfeld, aproveitando o Caminho Novo para a construção da Estrada do Paraibuna.

A Rodovia União Indústria foi traçada próxima ao rio Paraibuna, em terras do Comendador Mariano Procópio, dando origem a outro núcleo de povoação, no local do bairro que hoje leva o nome deste. Na área do atual centro da cidade, seu percurso perverteu o traçado perpendicular das vias cortando a malha em posição diagonal, dando origem à atual Avenida Getúlio Vargas, outra importante via da área central de Juiz de Fora e um dos símbolos do progresso industrial que se anunciava.

O crescimento da cidade e suas condições sanitárias precárias propiciaram o surto de *cólera mórbus* em 1855 que se disseminava pelo país. A partir de então se tornou necessária a busca por melhorias através da tomada de diversas decisões da Câmara, que resultaram em saneamento e embelezamento da cidade (JUNQUEIRA, 2004, p.50). Seguindo a linha de investimentos e melhorias, foi contratado em 1860 o engenheiro Gustavo Dodt que traçou a Planta Cadastral, considerada a primeira da cidade.

Com o progresso industrial e urbano de Juiz de Fora, além da necessidade de melhoria na eficiência do escoamento da produção do café, em 1875 chegou à cidade a estrada de ferro D. Pedro II (figura 15-d). Esta ferrovia substituiu a rota de transporte antes realizada através da estrada União Indústria, e forneceu um transporte mais rápido e seguro para a produção cafeeira, além de facilitar o acesso à cidade para aqueles que vinham de fora (MARINS, 2010, p.44). Além da estrada de ferro, nesta mesma época fizeram-se também correções de retificação no leito do rio Paraibuna. Empreendidas por Mariano Procópio juntamente com a Câmara, estas correções tinham a função de evitar os alagamentos próximos às margens que atingiam a União e Indústria e toda a parte baixa do centro. As obras de retificação do rio e a estrada de ferro, juntas colaboraram para a conformação da parte baixa do centro da cidade, que até hoje possui grandes terrenos com baixa ocupação.

Como já foi dito, o café que era produzido na província, e por aqui passava, trouxe grandes benefícios ao município, tornando-o um entreposto comercial, alçando-o à condição de núcleo urbano capaz de garantir a centralização de capitais regionais e induzindo diversidade de investimentos (PDDU, 2004, p.162). A partir daí enfatizamos a posição estratégica da cidade, em relação a cidades maiores, como uma das principais causas para o seu desenvolvimento econômico, especialmente no setor industrial com fábricas para a produção de tecidos. Em consequência do desenvolvimento da economia, a cidade foi beneficiada com diversos investimentos em melhorias urbanas.



### 3.2.3 Século XX: As galerias, a Avenida Independência e os calçadões

Para o trabalho nas fábricas que se multiplicavam pela cidade, era necessária mão de obra qualificada. E, com a abolição da escravidão em 1888, a solução foi o incentivo à imigração, que propiciou um crescimento demográfico acelerado no fim do século XIX, e o estabelecimento das colônias de imigrantes. Foi na virada para o século XX que o setor industrial atingiu seu ponto alto e fez de Juiz de Fora o principal centro de desenvolvimento do estado de Minas Gerais. Nessa época, metade dos estabelecimentos era de propriedade de imigrantes ou de seus descendentes. Porém, a partir da década de 1930, com o declínio da economia cafeeira, o surto de industrialização começou a demonstrar fragilidade. A falta de visão estratégica e as limitações eram fortes, entre elas a dependência de matérias primas importadas e o déficit de infraestrutura (PDDU, 2004, p.163).

A partir de meados da década de 1940, com o declínio do setor industrial, a cidade entra em uma nova fase de vocação econômica, voltada para o setor terciário, especialmente com estabelecimentos comerciais varejistas e prestação de serviços. A indústria têxtil entrou em decadência, e se extinguiu quase completamente, passaram a se desenvolver pequenos e médios estabelecimentos para a fabricação de vestuário.

A cidade, que se destacava no estado de Minas pelo grande desenvolvimento, a partir deste momento assume posição de centro regional na Zona da Mata. Tornou-se polo que atende à demanda de diversas outras cidades ao redor, principalmente, com o setor educacional, de tratamentos de saúde, e comercial. Grande parte destas atividades se concentra na área do centro da cidade. E, dentro da linha evolutiva das modificações urbanas nessa área, destaca-se o surgimento das galerias (figura 15-e), em parte motivado pela transformação econômica ocorrida, voltando-se para o comércio que é beneficiado por este tipo de espaço que multiplica o comprimento de fachadas dos edifícios para a criação de lojas, e conseqüentemente abre caminhos pelo o interior das quadras modificando a estrutura e feição urbana nesta área.

A construção das galerias teve início na década de 1920, apresentando grande relevância para a identidade urbana e morfológica do centro de Juiz de Fora, atualmente assumem proporções significativas. Segundo Abdalla (1996, p.6), concorrem em pé de igualdade com os eixos de formação da área central da cidade. A primeira a ser construída foi a Galeria Pio X, inaugurada em 1925; em 1934 deu-se início à construção da segunda fase que expandiu esta galeria, conectando as ruas Halfeld e Marechal Deodoro. Em 1929, foi

construído o Cine Theatro Central, dando origem a duas outras galerias em suas laterais, conectando as rua Halfeld e São João (CARVALHO, 2006, p.44). A partir de então, se inaugurou na cidade o que consideramos como um novo modelo de espaço público. Percebendo as vantagens deste tipo de edificação, como o melhor aproveitamento do lote e a ligação com mais de uma rua, muitos empreendedores continuam a construir espaços comerciais que adotam estas características. Assim reforça-se a cultura urbana do espaço galeria, tal como a identidade urbana da área central da cidade.

Em resumo, como observa Abdalla (1996, p.7), o traçado do Centro em Juiz de Fora pode ser definido da seguinte forma:

(...) morfologicamente o desenho do centro histórico de Juiz de Fora pode ser composto por três traçados diferenciados: o desenvolvido a partir da Estrada do Paraibuna, conformando um espaço de quadras ortogonais e regulares (...), o desenvolvido pelos empreendimentos da União e Indústria, da Central do Brasil e o das Correções e uso dos rios do vale do Paraibuna, racional, porém demonstrando claramente sua intencionalidade de passagem ou de solução técnica, conformando grandes áreas em eixos amplos, norteados por grandes projetos tecnológicos, sendo que ressaltamos que estes trabalhos não buscam apresentar um desenho preocupado com a estrutura formal preexistente e, por fim, em outra escala de abordagem (...) e as passagens de Juiz de Fora, dadas pelas galerias da cidade.

Acrescentamos a esta sequência de intervenções urbanas, a construção da Avenida Independência (figura 15-f) na década de 1970, sobre o leito de um córrego. Considerada como uma das últimas grandes intervenções responsáveis pela conformação atual do centro da cidade (JUNQUEIRA, 2008, p.67), uma das arestas do triângulo central formado também pela avenida Rio Branco e avenida Getúlio Vargas. A avenida Independência foi proposta no plano de plano de Gustavo Dodt quase um século antes de sua construção, como forma de resolver os problemas de transbordamentos do córrego Independência e as constantes reclamações da população que cobravam da Câmara Municipal uma resolução (OLIVEIRA, 1966, p.68).

Após a implantação das galerias, e contemporâneo da abertura da avenida Independência, o calçadão da rua Halfeld foi implantado na década de 1970, é o precursor deste modelo de via, visando o atendimento da demanda por uma maior área para a circulação de pedestres. O calçadão da rua Halfeld pode ser considerado um dos pioneiros deste modelo de espaço público no Brasil, dada sua contemporaneidade com o primeiro calçadão que foi implantado em Curitiba.

Inicialmente, o calçadão foi implantado como forma de evitar o conflito entre o trânsito de veículos e pedestres que se intensifica a partir da década de 1960. Porém, a

motivação inicial para a criação dos calçadões, no decorrer do tempo, se tornou secundária, e sobressaem as características da cultura influenciada por este tipo de espaço, onde os pedestres se movem livremente pela via, favorecendo o comércio e uma multiplicação dos usos, apropriações, encontros e relações possíveis no espaço público.

Sucessivamente, outros calçadões foram implantados, na rua São João, década de 1980; e na Rua Mister Moore, década de 1990. Cada um com as especificidades relativas à época e situação em que foram construídos. Além destes, a rua Marechal Deodoro e rua Batista de Oliveira, sofreram modificações de uso e restrição ao tráfego de veículos, funcionando em alguns trechos também como calçadões.

Os calçadões (figura 15-g) tornaram-se corredores de comércio e serviço, comportando o intenso fluxo de pedestres, funcionando como suporte espacial para uma dos mais fortes costumes da cultura urbana de Juiz de Fora, o passeio pelo calçadão. Como elementos preponderantes da identidade urbana, atuam não meramente como novas inserções, mas como modificações do uso de algumas das vias nesta malha urbana que se renova e reafirma seu potencial como centro para a cidade. Neste sentido, podem ser destacados como exemplos das intervenções públicas mais recentes e significativas na malha urbana do centro de Juiz de Fora.

#### **3.2.4 Século XXI – O reforço das tipologias já estabelecidas e os planos de revitalização**

Com a passagem do século XX para o XXI, assistimos a um reforço das tipologias de espaços públicos encontrados no centro de Juiz de Fora. Com resultado de demandas prévias e potencialidades latentes, vários investimentos são feitos pelo setor imobiliário para construção de novos edifícios comerciais onde são incluídas galerias, que criam novas conexões entre ruas e reforçam os usos de comércio e serviços no centro da cidade. A área das ruas pedestrianizadas - calçadões – apresenta também um forte uso e constante renovação de investimentos em novos estabelecimentos comerciais, além dos antigos e tradicionais que também se renovam para a manutenção da competitividade e reafirmação. Além do espaço público e dos usos de comércio, há uma grande concentração de investimentos na construção de torres residenciais que tendem a aumentar as taxas demográficas no centro da cidade, mantendo e aumentando sua centralidade e densidade.

Além dos investimentos do setor privado, também há uma nítida intenção do poder público na valorização e renovação da área central da cidade. Esta intenção é expressa nos

planos propostos para a de revitalização do centro, desenvolvidos durante as décadas de 1990 e 2000. O primeiro plano foi o Cidade Humana (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - IPPLAN, 1998), que já previa a criação de novas áreas de calçadas, reformas de galerias e uma praça. Na virada para o século XXI, foi realizado o calçamento da rua Mr. Moore, algumas reformas em galerias, além de ações de alteração e padronização de quiosques e bancas do comércio (CAMPOS, 2010).

O mais recente plano para revitalização da área central foi publicado no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU, 2004, mapa 19). O plano divide a área central em três partes, segundo as estratégias de intervenção: (1) área a ser reorganizada, (2) área a ser revitalizada, e (3) área a ser reurbanizada. Como uma releitura e ampliação do plano Cidade Humana, este propôs a expansão da área dos calçados com obras de reurbanização das ruas, reformas e criação de novas galerias, remodelação e criação de praças; além de obras de melhoria de circulação no sistema viário para automóveis e reciclagem de usos em edificações de interesse histórico. Porém, com exceção da reforma de algumas praças e reciclagem de uso do Cine Palace, quase nenhuma obra foi realizada.

Atualmente, assistimos à reurbanização de ruas e avenidas no intuito de adaptá-las às normas acessibilidade universal e obras de embelezamento urbano, visando o bem-estar e segurança do pedestre. Além disto, foram feitas reformas em praças e modificações no sistema viário, que se mostra cada dia mais congestionado pelo excesso de veículos tanto do transporte particular, como do público, se mostrando como um dos principais desafios contemporâneos para esta área da cidade.



Figura 15-a. Estrada do Paraibuna;



Figura 15-b. Abertura de ruas – início da malha urbana;



Figura 15-c. Estrada União e Indústria



Figura 15-d. Estrada de ferro D. Pedro II;



Figura 15-e. Galerias;



Figura 15-f. Avenida Independência;



Figura 15-g. Calçadas.

Figura 15 - Evolução da malha urbana em Juiz de Fora. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

### 3.3 A área central de Juiz de Fora e suas qualidades urbanas

A área central de Juiz de Fora apresenta traços que a fazem polarizadora de toda a cidade e região. Contém características que reforçam sua importância, apresentando uma densa ocupação e concentração variada de atividades e usos que a valorizam como centro do município. Carvalho (2006, p.71), destaca que *“a saturação desta área, sobretudo quanto ao tráfego de veículos, a excessiva verticalização concentrada e o conflito entre o patrimônio histórico e a renovação urbana são as características mais marcantes”*. De acordo com Lunardi (2007, p.76, Apud. Miranda, 1990):

Foi nesta área central que a elite agrária residente na cidade optou pela definição de poder estabelecido sob a triáde Igreja/Repartições Públicas/**Praça Central**. Ao mesmo tempo fixaram-se na área central, profissionais liberais e comerciantes, o que garantiu uma tradição mercantil em termos de uso do espaço presente até os dias de hoje.

Na tríade estabelecida acima é claro o valor dos espaços públicos, sob a denominação **Praça Central** (grifo nosso), para o estabelecimento e afirmação do centro da cidade. Neste trabalho partimos da premissa de que a presença das qualidades urbanas que definimos como **diversidade, vitalidade, centralidade e identidade**, são primordiais para a prevalência da importância do centro de Juiz de Fora, tal como Paula (2008) também nos demonstra em suas pesquisas. Estas qualidades, ao nosso ver, atuam em conjunto, influenciando e estimulando umas às outras, o que resulta em uma forte referência espacial para a cultura urbana da cidade.

A situação geográfica e os elementos naturais, somados às ações de urbanização, foram definidores na conformação física atual do Centro, localizado num vale. O Morro do Imperador é definido como um dos principais elementos naturais estruturadores, sua escarpa rochosa funciona simultaneamente como limitador da expansão urbana, e como um dos símbolos da cidade. Outro elemento natural estruturador é o rio Paraibuna, nas margens do qual a cidade se desenvolveu. O rio funciona também como divisor. O centro da cidade pode ser definido pelo espaço entre o rio e o morro (PDDU, 2004, p.56).

Os outros elementos que estruturam a área central são as vias construídas ao longo da história da cidade. A avenida Rio Branco, principal eixo viário da cidade, foi a primeira delas. Em seguida vieram outras que formaram a malha urbana, nesse contexto destacamos a avenida Getúlio Vargas, avenida Independência, avenida Francisco Bernardino, avenida Brasil e a estrada de ferro. Estas são consideradas os principais eixos estruturadores da malha urbana em sua situação atual, definindo regiões distintas no centro da cidade.

Considerando suas avenidas, é consensual dizer que o núcleo da área central é formado por um triângulo delimitado pelas avenidas Rio Branco, Independência e Brasil. De acordo como o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU, 2004, p. 57) da cidade, o centro pode ser dividido em três partes distintas (figura 16).

A primeira parte, compreendida pelo triângulo menor, entre as avenidas Rio Branco, Independência e Getúlio Vargas, apresenta a maior vitalidade, com renovação urbana constante que mantém bom estado de conservação tanto de seus espaços públicos livres, como de suas edificações. A rua Halfeld constitui o eixo ordenador, juntamente com seu feixe de ruas paralelas (ruas Mister Moore, Marechal Deodoro, São João, Santa Rita e Braz Bernardino). Este conjunto de ruas somado com a rua Batista de Oliveira, que as corta transversalmente, e as galerias constituem uma rede intensamente interpenetrada, propiciando uma feição urbana bastante característica para o centro com uma ambiência de convivência

social que alterna espaços dinâmicos e estáticos (PDDU, 2004, p. 57). Nesta parte se concentra uma parcela significativa dos exemplares arquitetônicos com relevância histórica, em diversos estilos, formando marcos de referência para toda a cidade.

A segunda parte está situada entre as avenidas Getúlio Vargas e Francisco Bernardino, formando uma faixa popularmente chamada de “parte baixa” do centro. Apesar de ser cortada pelas mesmas ruas que estruturam a primeira parte, suas características são bastante distintas desta. O estado de conservação, que é precário em boa parte de seus edifícios, juntamente com um comércio popular de baixo padrão estético, criam uma feição tende à degradação do ambiente urbano. Porém, esta área também apresenta intensidade e variedade de usos, correspondendo a uma forte vitalidade durante os horários comerciais. A situação descrita acima, de acordo com Carvalho (2006, p. 72) revela uma condição de segregação social de cunho econômico entre as classes sociais da população. Esta segregação, apesar não apresentar barreiras físicas manifestadas, contribui para afirmar a divisão do centro em partes, através de “linhas elásticas”. O conjunto arquitetônico da área possui tanto imóveis de grande importância para a história da cidade, como os encontrados ao redor da Praça da Estação, assim como outros mais modestos, porém formadores de um rico ambiente perpassando diversos estilos e épocas.

E a terceira parte é formada pelo segmento entre as avenidas Francisco Bernardino e Brasil. Poderíamos também dizer que esta área é dividida pela via férrea e pelo rio Paraibuna, ambos respectivamente paralelos às avenidas citadas. Por se encontrar entre dois elementos divisores, esta é a área do centro que apresenta a menor integração com as demais. Seu conjunto de vias interrompidas pela via férrea, os grandes equipamentos, como clubes e galpões, assim como grandes áreas vazias, a caracterizam com uma baixa ocupação. Porém, frente a uma concentração e densidade fortes como as que encontramos nas partes anteriores, esta representa uma importante alternativa para a expansão do centro da cidade (PDDU, 2004, p.58).

Dentre estas três partes, a que apresenta maior interesse para esta pesquisa é a primeira, chamada de triângulo menor. Foi nesta parte que concentramos nossa atenção, pois nela estão a maior parte dos calçadões, nossos objetos de estudo. Além disso, esta parte do Centro apresenta a maior concentração, variedade de usos, verticalização e o melhor grau de conservação, portanto a maior valorização do centro. Estas condições se refletem em um dinamismo para o centro da cidade que, *“se de um lado se apresenta como polo de atratividades em todos os níveis, de outro é estimulado pela própria população que as*



*solicita, formando um binômio entre distribuição e consumo” (CARVALHO, 2006, p.72), o que sustenta sua importância como centro da cidade.*

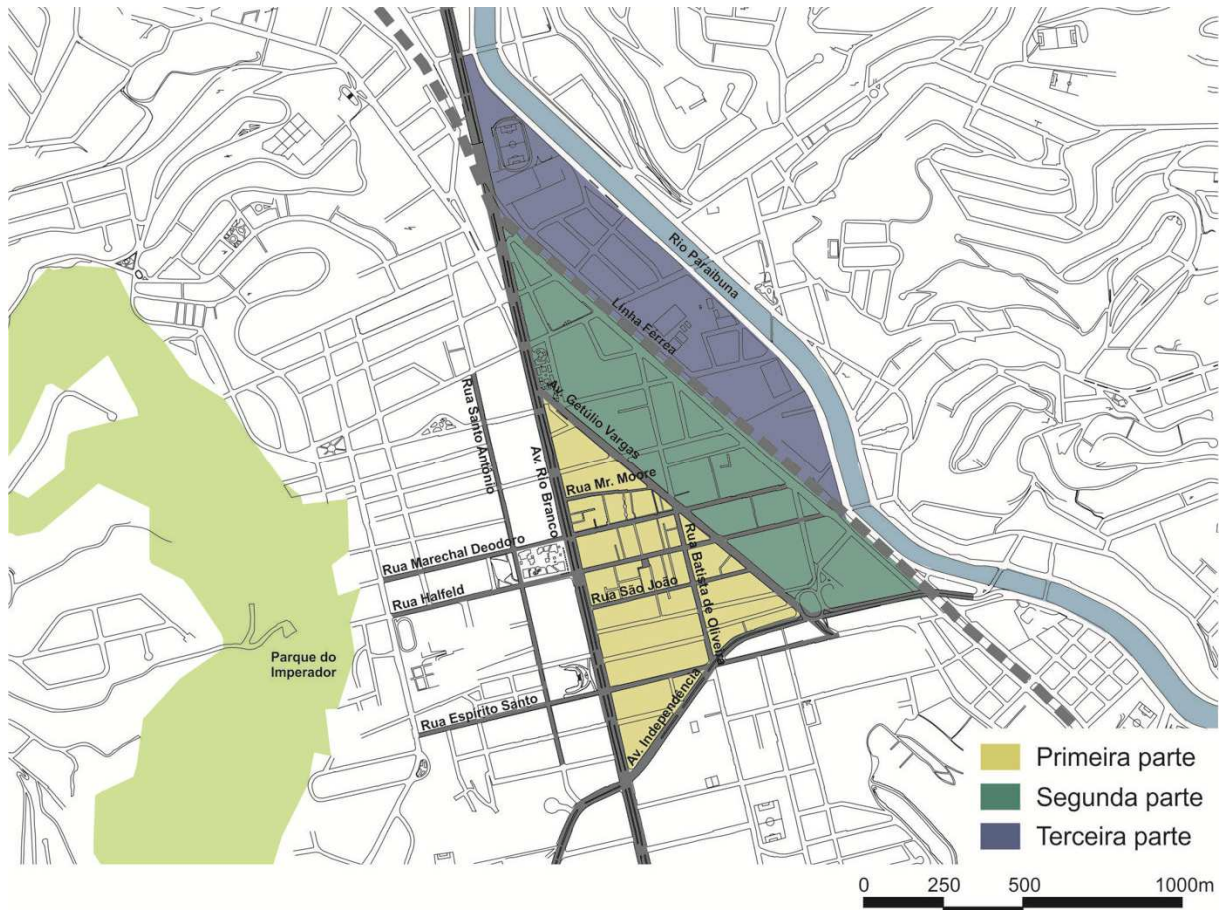


Figura 16 - Área central de Juiz de Fora. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

### 3.3.1 Diversidade

A diversidade tem sido tomada como um das principais qualidades para o sucesso de áreas urbanas. Pode ser definida como a variedade propiciada pela vida humana que se concentra no espaço para o desempenho das atividades comuns ao modo de vida em sociedades urbanas. Contrariamente à monotonia e uniformidade, a variedade no meio urbano é considerada com geradora de animação e vida para as cidades, resultando em mais diversidade. Nos estudos sobre a diversidade e seus efeitos sobre o meio urbano tomamos com referencial teórico a obra *Morte e Vida de Grandes Cidades*, de Jane Jacobs (2000), e

apontamos como estas características se fazem presentes na área central de Juiz de Fora, de modo a contribuir com a vitalidade que se apresenta em seus espaços públicos.

Dentro do conceito do que é considerado como diversidade urbana, podem se encaixar diversos elementos ou características, especialmente aqueles relacionados às ordens sociais, econômicas e espaciais, como a diversidade de pessoas, traços culturais, usos, atividades, entre outros. Para esta pesquisa, nos detemos especialmente às diversidades que advêm da mistura de usos urbanos, que apreciados em conjunto, são considerados como fenômeno fundamental para a compreensão das cidades (JACOBS, 2000, p. 158). Combinados de forma complexa, a variedade de usos seria geradora de outras formas de diversidade que contribuem para a segurança, o contato entre as pessoas e interação. Contrária à diversidade, a monotonia é considerada particularmente responsável por problemas urbanos tão indesejáveis como o perigo em ruas desertas e inanimadas que favorece a violência, vandalismo, assaltos, entre outros.

Para a diversidade, Jane Jacobs define quatro condições, que de acordo com ela estão presentes nas áreas urbanas que contêm tal qualidade, criando combinações de usos que são economicamente viáveis, e por extensão, responsáveis pelo desenvolvimento de espaços urbanos vívidos. As quatro condições são: (1) o atendimento de mais de uma função (uso) considerada principal, preferencialmente mais de duas; (2) as quadras da malha urbana devem ser curtas, com grande número de esquinas; (3) a área deve possuir uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados; e (4) a densidade populacional deve ser alta, propiciando um grande número de usuários do espaço urbano.

Ainda de acordo com a autora:

Embora os resultados sejam complexos e os ingredientes que os produzem tendam a variar bastante, essa complexidade fundamenta-se em relações econômicas tangíveis, que, em princípio, são muito mais simples do que as intrincadas combinações que elas possibilitam nas cidades (JACOBS, 2000, p.165).

Para que as ruas sejam prósperas, devem contar com presença de pessoas em movimento em horários diversificados ao longo do dia, contribuindo para a segurança e viabilidade econômica dos empreendimentos que ali se instalam. Pois o grande movimento de pessoas se torna imprescindível para o comércio, especialmente aquele estimulado pelo contato rápido dos transeuntes com as vitrines. Deriva daí então a necessidade de um grande número de frequentadores do espaço urbano. Porém, para haver um grande número de

frequentadores, é necessário combinar moradores com usuários que proveem de outras partes da cidade: trabalhadores, estudantes, consumidores, turistas, entre outros. Nessa condição, o comércio passa a atender um número diversificado de pessoas. Em áreas centrais, como ocorre em Juiz de Fora, é grande o número de pessoas que passam pelas ruas ao longo do dia por motivos diferentes, mas em sua maioria estudantes e trabalhadores de empresas que ali se instalaram, além dos moradores que constituem uma população fixa para a área.

A necessidade de usos e funções combinadas deriva do fato de que a partir dessa variedade haverá também uma variação no perfil dos frequentadores, seus hábitos de consumo e horários, surgindo dessa combinação ruas movimentadas nos diversos períodos do dia e variedade de empreendimentos e produtos para atender aos consumidores. A combinação dos usos deve ser feita a partir de usos principais, que geram ou atraem fluxos, como escritórios, fábricas e moradias (JACOBS, 2000, p.176). Associados a estes contingentes de pessoas que frequentam a área podem surgir outros usos de conveniência e apoio para atender às necessidades de consumo como restaurantes, cafés, livrarias, além de outros comércios e serviços variados. Os empreendimentos que surgem a partir destas necessidades de apoio aos usos principais são geradores da diversidade derivada, que com o passar do tempo se estabiliza e atrai mais público em busca da variedade de produtos e serviços.

A diversidade derivada raramente se torna, por si só, um uso principal. Porém, tal acontecimento pode ser percebido em áreas centrais de cidades onde os usos principais atraíram uma diversidade derivada que se torna também um uso principal a partir de sua consolidação. Tal situação é identificada no centro de Juiz de Fora, frequentado não somente por moradores e pessoas que trabalham na área, mas também por um grande número de pessoas que fazem uso dessa estrutura urbana para a o atendimento de diversas necessidades, especialmente pelas atividades de comércio e serviços.

Para que a mistura de usos seja eficiente, as pessoas que usam as ruas em horários diferentes devem frequentar as mesmas ruas, em trajetos coincidentes, gerando diferentes usos contíguos (Ibid., p.179). Os frequentadores das ruas também devem usar algumas das mesmas instalações, e os grupos que aparecem nos mesmo horários não devem ser inteiramente incompatíveis entre si. Além disso, a mistura de pessoas presentes nas ruas deve ser equilibrada e proporcional durante os vários períodos do dia. No caso de Juiz de Fora, a combinação entre moradias e outros usos é eficiente para manter o equilíbrio entre os períodos diurno e noturno, e finais de semana também. Especialmente à noite e nos fins de semana, a população residente mantém o uso da área, não permitindo que ela se torne vazia

como acontece em muitos centros. A forte presença do uso residencial no centro de Juiz de Fora, mesclada aos usos de trabalho (comércio, serviços e pequenas indústrias) é responsável por um comércio com características de bairro, como a presença de padarias, açougues e farmácias. Estes estabelecimentos acabam por formar a diversidade derivada que também serve aos não moradores do centro.

Ainda sobre a mistura de usos no centro de Juiz de Fora, Abdalla (1996, p.31) em seu estudo sobre as galerias que se estendem por todo o centro, assinala que estas apresentam os cinco principais usos urbanos: habitacional, comercial e serviços, industrial e lazer. Desta maneira, formam um verdadeiro microcosmo urbano no contexto da área central da cidade. O autor conclui que *“estas condições ao mesmo tempo cercam e facilitam a diversidade na área central, constroem a materialidade que cria condições para a sociabilidade desta área urbana”*.

Jacobs (2000, p.180) resume a questão da mistura dos usos principais ressaltando que o que conta é o resultado cotidiano e habitual da mistura de pessoas como grupos de sustentação econômica. E completa que a mistura insuficiente dos usos é uma das principais causas da descentralização e da decadência percebida nos centros de diversas cidades.

A segunda condição para o favorecimento da diversidade é o tamanho das quadras que formam a malha urbana. Quadras longas demais se tornam inibidoras e isoladoras, produzindo segregação física que resulta em monotonia e estagnação. Quadras longas estimulam fluxos únicos e impedem o cruzamento de fluxos que pode ser estimulado pela variedade de caminhos possíveis. Sobre os fluxos e suas possibilidades dentro de um sistema viário que apresenta maior permeabilidade, *“é a fluência de usos e a confluência de trajetos, que fazem as vizinhanças constituírem combinações de usos urbanos, mesmo que essas áreas sejam predominantemente de trabalho ou de moradias”*, (JACOBS, 2000, p. 201).

Quadras curtas propiciam um maior número de esquinas, que se constituem como pontos de encontros e referência na malha viária. Com um maior número de esquinas e maior possibilidade de trajetos para os fluxos, os usos que dependem de boa localização e visibilidade para seu sucesso, como é o caso do comércio, são estimulados e favorecidos. Portanto, quadras longas impedem as vantagens que as cidades oferecem à incubação de novos variados pequenos empreendimentos que dependem da fluidez e cruzamentos de fluxos para a formação de uma clientela forte e consolidada.

No centro de Juiz de Fora, a relação entre os grandes fluxos de pessoas e o tamanho das quadras apresenta uma situação favorável aos cruzamentos. A presença das numerosas galerias que seccionam as quadras em sua maior dimensão faz o papel dos cruzamentos que permitem a criação de um grande número de “esquinas” e variados trajetos. Sobre esta condição, Paula (2008, p.135) apresenta um estudo que identifica o grande número de cruzamentos propiciados pela presença de galerias associadas ao calçadão da Rua Halfeld, criando esquinas e fazendo conexões com as outras ruas, gerando uma condição de permeabilidade da malha viária na área central.

A terceira condição para a diversidade diz respeito à necessidade de uma combinação de edifícios em variados estados de conservação e idade. Dentro desta combinação deve haver uma significativa percentagem de prédios antigos. A necessidade de prédios antigos reside no fato de que estes geralmente oferecem condições de custos acessíveis para pequenos e novos empreendimentos que não podem arcar com custos relativos a edifícios novos, que são mais altos. Assim, os edifícios antigos oferecem esta condição de incubação para novos negócios que deve ser comum às áreas urbanas diversificadas. Neste sentido, os edifícios antigos não são necessariamente aqueles históricos com características excepcionais, mas edifícios comuns, modestos. Ainda sobre a questão econômica, a diversidade depende da mistura de empresas com variadas faixas de rendimento, assim, os edifícios antigos e baratos são capazes de atender às de baixo rendimento, porém não desprezíveis.

Outra questão relativa à variedade de edifícios construídos em épocas diferentes é evitar a monotonia. Pois, grandes conjuntos de edificações que foram construídas numa mesma época se tornam incapazes de abrigar uma ampla variedade de usos.

Jacobs (2000, p.215) afirma que “*as combinações de prédios antigos e novos, e as consequentes combinações de custos de vida e de gostos são essenciais para se obter diversidade e estabilidade nas áreas residenciais assim como a diversidade de empresas*”. Em acordo com esta afirmação, o centro de Juiz de Fora apresenta uma variada quantidade de edifícios em idades diferentes. E por se tratar do núcleo histórico da cidade, estão presentes aí uma grande quantidade de prédios antigos pertencentes a estilos arquitetônicos diversos, como o Neoclássico, o *Art Nouveau*, Eclético e *Art déco* e o Moderno, (PDDU, 2004, p. 172). Boa parte deles é pertencente à categoria que os estudiosos sobre patrimônio histórico convencionam chamar de arquitetura modesta, formando um conjunto de edificações antigas que apesar de seu teor histórico, não apresentam grandes méritos arquitetônicos, se considerados isoladamente. Porém, em conjunto assumem um vulto de importância.

A quarta e última condição para a diversidade é a concentração de pessoas. Esta concentração deve ser suficientemente alta de modo a resultar num intenso uso do solo, resultando em sua valorização. Ao falar sobre a concentração, Jacobs (2000, p.223) se refere especialmente à concentração habitacional, de pessoas que vivem no espaço urbano, e não somente aquelas que apenas fazem uso dele em determinada parte do dia. É a concentração do uso de moradia que garante a premência da vitalidade durante todos os períodos do dia e da semana. Nesse sentido a autora destaca ainda a necessidade de diferenciar concentração habitacional de superlotação das residências. Pois a primeira diz respeito ao número de residências presentes na área, enquanto a segunda trata da quantidade de pessoas por residência, que quando alta demais passa a ser prejudicial para o conforto e qualidade de vida das pessoas que ali residem. Porém, esta alta densidade habitacional deve se dar em edifícios variados, diferente dos grandes conjuntos habitacionais padronizados que enfraquecem a diversificação de uma área.

Jacobs (2000, p. 222) observa que *“uma quantidade imensa de pessoas concentra-se nos centros das cidades, e que se não houvesse tal concentração, não haveria centro urbano que se prezasse – certamente não com a diversidade típica dos centros”*. E novamente transferindo para o caso do centro de Juiz de Fora, salientamos que esta condição se faz presente pela grande ocupação e intenso uso do solo. De acordo com o PDDU (2004, p.55) nos últimos 15 anos, 67,3% dos projetos de moradias aprovados pela prefeitura, se localizam na região central da cidade. O resultado percebido é a alta concentração de moradias no centro de Juiz de Fora, com uma tendência a verticalização que se intensifica nos últimos anos com a demolição de residências antigas e construção de prédios de apartamentos. Deste modo, para áreas centrais, à diversidade é atribuída a manutenção da vitalidade e permanência da importância do centro como principal referencial urbano para o restante da cidade.

### **3.3.2 Vitalidade**

Para efeito de conceituação de vitalidade, adotamos a definição básica de qualidade do que é vital, ou força vital. Especialmente neste trabalho, interessa-nos a vitalidade relacionada às áreas urbanas centrais, e para tanto utilizamos referenciais presentes em obras de autores como Jacobs (2000), Lynch (2007), Vargas (2001), Filgueiras (2006), entre outros. Em concordância com a proposição destes autores para a definição do que é a vitalidade em áreas

centrais, adotamos também a noção de que esta se manifesta como uma qualidade urbana, assim como já apresentou Paula (2008, p.176).

Jacobs (2000) define a vitalidade de áreas urbanas como associação da heterogeneidade de usos, pessoas e atividades no espaço, de forma que não apresentem padronização, pelo contrário, sejam financeiras, vocacional, racial ou culturalmente variado. E de acordo com Filgueiras (2003, p. 61), entendemos como espaços de vitalidade, aqueles lugares que promovem a espontaneidade, a imprevisibilidade e a diversidade do encontro, como também a pluralidade e heterogeneidade de atividades e frequentadores.

A vitalidade pode ser caracterizada como *“uma reafirmação do espaço vivido, o resultado de apropriações cotidianas – simbólicas, políticas e historicamente construídas – que buscam recuperar a memória, a espontaneidade e o sentido da vida urbana”* (FILGUEIRAS, 2003, p.61). Sobre estas definições, a autora destaca ainda que *“a noção de espaço de vitalidade refere-se necessariamente aos lugares que têm por característica a heterogeneidade social e o contato das diferenças, e que, neste sentido, não são o espaço de nenhum grupo social em particular”* (Ibid., p.62). A partir deste pressuposto, enfatizamos a importância dos espaços públicos em centros urbanos como espaços da vitalidade, ao passo que, convencionalmente, estes não pertencem a nenhum grupo específico, mas às cidades como um todo.

Filgueiras (2003, p.62), considera ainda importante que:

Com a noção de vitalidade não se pretende designar somente a concentração de atividades e pessoas num mesmo local, como sugerem grande parte dos trabalhos que se utilizam da ideia de vitalidade. A concentração de atividades e pessoas diversas é, sem dúvida, de grande importância e constitui o ponto de partida da investigação (...) a partir desta concentração, a tessitura de relações em lugares da cidade, fundadas em práticas sociais que reafirmam a circulação e a permanência do outro nos espaços públicos, o intercâmbio efetivo entre gerações, culturas e modos de vida e o contato e a negociação das diferenças.

Apesar da abordagem da vitalidade que encontramos em Jacobs (2000), sua relação focada numa aproximação sociológica especialmente no tocante à presença dos pedestres no espaço urbano e à geração de diversidade, consideramos importante também uma aproximação como a de Lynch (2007), em que vitalidade diz respeito à maneira como o espaço suporta suas funções vitais. Assim destacamos a importante aproximação entre o espaço urbano e os usos que a sociedade faz deste, visto que pode ser considerado como o suporte material para manifestação do fenômeno urbano.

Após a definição de vitalidade e sua relação com áreas urbanas, consideramos necessário esclarecer também a origem das discussões sobre esta fenômeno urbano e sua importância. As discussões sobre a vitalidade de centros urbanos derivam, em grande medida, dos processos de degradação que vêm se delineando desde a década de 1950 nos centros de muitas cidades. Porém, no Brasil, este assunto ganha destaque a partir da década de 1980 (VARGAS & CASTILHO, 2009, p. 2). Assim, assistiu-se nas últimas décadas a diversas obras e intervenções visando revitalizar centros urbanos degradados e decadentes, o que alimentou e aguçou o interesse pelas causas geradoras da vitalidade. A partir da degradação dos centros e dos planos e projetos para a revitalização destas áreas, que se seguem às discussões, é que se tornou recorrente e importante a noção de vitalidade urbana e questões correlatas.

A vitalidade relaciona-se diretamente com outras qualidades do espaço urbano, como a centralidade e a diversidade. Nesse sentido, Braida (2010, p. 5) propõe que:

(...) espaços de centralidade configuram-se, muitas vezes, também como espaços de vitalidade. Se um espaço é capaz de gerar centralidade, ou seja, de atrair fluxos de toda ordem, potencialmente, é um espaço que promove a diversidade e, nesse sentido, gera a vitalidade.

Portanto, dentro destas correlações, podemos acrescentar o fenômeno da diversidade, proposto por Jacobs (2000), como outro que atua de maneira importante e direta para a vitalidade no meio urbano. Assim, os termos vitalidade, centralidade e diversidade, como nos diz Paula (2008, p.176) são palavras recorrentes aos discursos dos diversos autores que abordam temas relativos a áreas urbanas centrais e seus espaços públicos. E são utilizados por variados especialistas além dos arquitetos e urbanistas, como também sociólogos, antropólogos, geógrafos, economistas e outros, ressaltando sua importância na compreensão do que é a cidade e como se dão suas lógicas sócio-espaciais.

Em Juiz de Fora encontramos um exemplo bastante significativo, seu centro animado e vivo, é território fértil para o estudo da vitalidade e suas questões relacionadas. O uso intenso e denso de sua área central, que é o principal referencial para diversas atividades como o comércio, serviços e negócios da cidade, apresenta atividade vital que corresponde tanto às condições para a geração de diversidade urbana como é expressão da afirmação de sua centralidade.

Colchete Filho e Maya Monteiro (2003, p.6), resumem de forma satisfatória as condições encontradas no centro de Juiz de fora que favorecem sua vitalidade:



O centro de Juiz de Fora é intensivamente usado todos os dias do ano, e atrai uma população diversificada em diversas faixas etárias e de renda, com diferentes objetivos. A presença de atividades de lazer pode ser observada até avançadas horas, após o encerramento do horário comercial. A presença de moradias, que ocorre mesmo em edifícios do centro e que se intensifica gradativamente nas franjas imediatas, é fundamental para este grau de atividade nas ruas. O uso comercial e de serviços se espalha por lojas e edifícios, mas também por galerias térreas. No centro, há ainda usos institucionais e culturais como teatro, fórum, etc. Deste modo, devido basicamente à diversidade de usos do solo, os espaços públicos centrais de Juiz de Fora ainda permanecem ativos, diversificados e com mistura social, apesar do surgimento de outros espaços coletivos, socialmente excludentes, como os shoppings, localizados especialmente nos subcentros.

Dentre as características espaciais que dão esta feição de intenso uso social do centro de Juiz de Fora, vale reforçar a importância dos espaços públicos presentes nesta área, como as praças, galerias e calçadas, que contribuem para a manutenção e da atividade vital do centro da cidade.

### **3.3.3 Centralidade**

Para a construção do pensamento acerca dos processos de formação dos centros urbanos, sua relevância e manutenção de sua centralidade, adotamos como principal referencial teórico a obra de Villaça (2001). Especificamente para o caso de Juiz de Fora, teve grande importância o trabalho de Junqueira (2006), além de outros que contribuíram de forma geral como Paula (2008) e Barreto (2010).

Ao falar sobre centralidade, pensamos que primeiramente é preciso conceituar aquilo que lhe é anterior e essencial, o centro. Toda cidade ou aglomeração humana sócio-espacial desenvolveu o que chamamos de centro principal, que lhe é único (VILLAÇA, 2001, p. 237). Tal consolidação de um território como centro precisa ser entendida do ponto de vista de que não é um espaço pré-existente, e sim resultado de um processo que o tornou centro, enquanto parte evidente de uma estrutura urbana. E para entender o centro e sua origem, é necessário entendê-lo como resultante de processos históricos e de uma construção simbólica (LACARRIEU & PALLINI, 2006 apud PAULA, 2008, p.34).

As cidades originam-se da aglomeração humana que se torna necessária à cooperação para a geração de forças produtivas. Surgiram também associadas à necessidade de unir os homens à volta dos símbolos, uma forma de responder às suas inquietudes e construir a sua identidade coletiva (BARRETO, 2010, p.27). Nas aglomerações urbanas o crescimento gera a necessidade de deslocamentos espaciais que vão se tornar maiores à medida que as cidades se

expandem. Este crescimento irá impor o afastamento pela impossibilidade de concentração de todos em um mesmo ponto, o que gera um processo aparentemente contraditório entre o aglomerar-se e o afastar-se de um ponto em que todos têm interesse. Deste processo irão se originar os movimentos, a necessidade de se movimentar no meio urbano. Pois ao se organizar, produzindo e consumindo, será necessário estabelecer instituições comuns em um centro, onde se concentram atividades importantes para a vida urbana, dando origem uma estrutura intra-urbana que pode ser interpretada na relação entre centro e periferia (VILLAÇA, 2001, p.239).

Destes movimentos de irão se originar as disputas pelas localizações, que minimizem e, principalmente, permitam o controle do tempo gasto para tanto. E, nessa disputa as populações de mais alta renda assumem o poder de escolherem a localização em relação ao centro e controlarem o tempo gasto nos deslocamentos espaciais (Ibid. p. 241), enquanto aquelas de menor poder de decisão acabam por se localizar em áreas periféricas. Em função deste interesse comum, os terrenos centrais ganham um grande valor de uso por sua acessibilidade. Juntamente com o valor de uso, surge também o valor simbólico, derivado da valorização comunitária e social, situando neste território as instituições representativas de sua cultura.

Assim, a valorização do centro, como resultado de uma organização sócio-espacial, é resultado das disputas sociais motivadas pelo interesses em controlar a localização no espaço urbano, sua relação com o centro e os movimentos necessários. Tais disputas e interesses são claramente percebidos no processo de formação e consolidação do centro de Juiz de Fora em dois fatos.

O primeiro destes fatos, diz respeito à própria localização do centro, onde a cidade se originou. Tal fato se torna claro quando, a partir da construção de parte da Estrada do Paraibuna, Henrique Halfeld (considerado fundador da cidade) situa parte do caminho em suas terras e dá início ali ao foco do desenvolvimento do centro de Juiz de Fora. Ainda mais quando o próprio Halfeld, diz em carta enviada a sua sobrinha que havia fundado desde 1840 uma cidade, como citamos anteriormente. O segundo fato diz respeito à histórica disputa entre Halfeld e Mariano Procópio pelo estabelecimento da centralidade de seus domínios. Mariano Procópio, ao construir a estação de trens em terras de sua propriedade e por ocasião da instalação de colônias de imigrantes, longe do centro criado nas terras de Halfeld, demonstrava claramente seu interesse na valorização de suas propriedades e geração de um centro urbano nelas. Barreto (2010, p.30), demonstra que “*com o aparecimento da via - férrea*

*e a construção de estações na periferia da cidade cria-se um novo lugar de atração e de permutas de pessoas, que se desenvolve em torno do bairro da estação*". A disputa entre Halfeld e Mariano chegou a criar dois focos de desenvolvimento para a cidade com pretensões a se tornarem centro. Porém, durante o decorrer da história e crescimento da cidade, os dois focos vieram a se tornar partes de uma mesma estrutura urbana, e o centro de Halfeld prevaleceu.

Nesse sentido, Villaça (2001, p. 244) afirma que:

Dominar o centro e o acesso a ele representa não só uma vantagem material concreta, mas também o domínio de toda uma simbologia. Os centros principais são, portanto (ainda que se pesem suas recentes decadências), pontos altamente estratégicos para o exercício da dominação.

Partindo das disputas para os processos históricos, ainda que estas também façam parte da história, é perceptível que em nossas cidades (brasileiras), os centros tradicionais tendem a permanecerem como pontos de irradiação da organização urbana. Como tais, concentram a maior densidade de funções, usos, e também empregos, gerando alta densidade demográfica em sua área. Em cidades de porte médio a participação do centro nos empregos de setor terciário pode chegar até a 70 ou 80% (Ibid., p.246). A concentração demográfica na área central de Juiz de Fora é a maior do município (PDDU, 2004) e a oferta de serviços e empregos contribui de forma significativa, atraindo uma "população flutuante" que pode atingir números da ordem de até 12% da população residente no município (BRUM, 2010).

Corroborando com estes dados, apresentamos a constatação de Vargas e Castilho (2009, p.1), afirmando que:

Os centros das cidades têm sido identificados como o lugar mais dinâmico da vida urbana, animados pelo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias, decorrentes da marcante presença das atividades terciárias, transformando-se no referencial das cidades. Historicamente eleitos para a localização de diversas instituições públicas e religiosas, os centros têm a sua centralidade fortalecida pela somatório de todas essas atividades, e o seu significado, por vezes, extrapola os limites da própria cidade.

Além da importância histórica, nossos centros são valorizados também fortemente por sua carga simbólica. Nossa sociedade é fortemente influenciada pelos segmentos que detêm poder político, financeiro e ideológico. Neste caso, as elites urbanas que valorizam a proximidade ao centro da cidade e / ou o controle do tempo que dispõem para seus deslocamentos. Para além da valorização do centro dada pela elite, é também nesta área que

se concentram historicamente as instituições sociais que refletem a organização da cidade, seu templos, palácios e sedes políticas. Tal concentração é especialmente perceptível nas cidades originadas na cultura de colonização latino-americana, por exemplo, onde através das *Leis das Índias* as colônias hispano-americanas se organizavam ao redor de uma praça central e, a partir daí, se desenvolveram (JUNQUEIRA, 2006, p.77).

Sobre o simbolismo dos centros como espaços urbanos, Villaça (2001,p.249) estabelece uma divisão entre cidades do início do capitalismo e cidades tipicamente capitalistas. Segundo o autor, as cidades do início do capitalismo têm seu centro marcado pela forte intervenção do Estado, trazendo em si os símbolos deste e sua carga ideológica. Como exemplo típico, podemos citar o planejamento da capital dos Estados Unidos, Washington, e as intervenções realizadas em Paris por Haussmann. Em contraposição, o centro das cidades tipicamente capitalistas não é utilizado simbolicamente, não enaltece a Deus nem ao Estado, pelo menos não durante a fase inicial de consolidação da cultura capitalista. Estas cidades tendem a apresentar um sistema rígido de malha viária, com quadras ortogonais, como em Nova York, por exemplo. Após esta fase inicial, o arranha-céu empresarial pode ser considerado como seu símbolo.

Em Juiz de Fora, como é característico das cidades médias, seu centro não apresenta grandes arranha-céus empresariais, e os edifícios mais altos tendem a ser aqueles destinados a residências ou salas comerciais. Porém é perceptível a forte carga simbólica da religião e do Estado no centro desta cidade, visto que o espaço urbano é fortemente marcado tanto pelo Estado quanto pela religião. O Parque Halfeld, como principal praça da cidade, aglomera em torno de si edifícios de uso estatal, como a antiga sede da prefeitura, a Câmara de Vereadores e o Fórum de justiça, uma “praça dos três poderes”. Além destes edifícios há também uma igreja ao redor do parque. Outro símbolo religioso é a Catedral Metropolitana da cidade, que forma como seus jardins um largo junto da avenida Rio Branco, atuando como um ponto de referencial e estruturador do espaço urbano.

No Brasil, os centros principais das cidades tenderam a se consolidar durante a segunda metade do século XIX. O surto de industrialização produzido pelas finanças provenientes da cultura cafeeira foi decisivo para o desenvolvimento urbano e suas áreas centrais. Com isso, propiciou-se o início de uma cultura do comércio varejista, das classes burguesas, da indústria alimentada em grande parte por mão de obra imigrante, e também as melhorias da infraestrutura urbana. Mudanças como estas propiciaram transformações sociais e nos hábitos de consumo da sociedade que se refletiram no espaço, tornando-a cada vez mais

concentrada em centros urbanos (VILLAÇA, 2001, p.252). Assim, estes centros passaram por mudanças e melhorias em seus espaços, através de uma sociedade de cultura urbana que se tornava cada vez mais sofisticada.

Em consonância com a situação nacional, Juiz de Fora também participou deste surto de desenvolvimento urbano. Experimentou grande prosperidade com o desenvolvimento industrial e a economia do café. Passou por diversas modificações e melhorias urbanas que consolidaram seu centro durante o século XIX. Entre estas melhorias, é importante citar o desenvolvimento dos transportes, como a chegada do transporte ferroviário; o uso da energia elétrica; a abertura e pavimentação de diversas ruas; obras de saneamento e grandes intervenções na paisagem natural, como as retificações do Rio Paraibuna; além de embelezamentos do espaço público.

As transformações urbanas e sociais, propiciadas pelo desenvolvimento econômico foram decisivas na formação do centro de Juiz de Fora, assim como em outras cidades brasileiras. E, para além da formação e consolidação, a permanência dos centros tradicionais como centros principais, caracteriza o que consideramos como centralidade, a valorização simbólica de um território como centro e concentração de atividades urbanas. Pois de acordo com Paula (2008, p. 34) a percepção do centro pode estar associada ao imaginário e às práticas dos habitantes de uma determinada cidade. E atrelado à noção de centro pode estar a qualidade urbana da centralidade.

A centralidade é conceituada como a qualidade do que é central. Ou, como propriedade do que está no centro, sobretudo do que é considerado como centro. Para Barreto (2010, p.28), a centralidade pode ser expressa em torno das funções exercidas no centro. E de acordo com Castells (2000), a centralidade pode ser considerada pela combinação, em determinado momento, das atividades econômicas, funções políticas e administrativas, da prática social, da representação coletiva, que contribui para o controle e a regulação do conjunto da estrutura da cidade.

Para Sposito (1991 apud Barreto, 2010, p.34), o centro e sua condição de centralidade estão atrelados especialmente à sua condição como ponto de convergência / divergência, ao sistema de circulação, representando o nó para onde todos convergem para a realização das atividades que ali se concentram. E, como já expomos, os movimentos que caracterizam a formação de uma estrutura intra-urbana e são objetos de disputa por controle de seu tempo,

têm a acessibilidade como fator dominante que caracteriza o centro urbano, exercendo influência direta sobre as atividades que ocorrem na área central.

No sentido do simbolismo e afetividade atribuída ao centro, esta área poderá ainda, representar para os cidadãos a memória da cidade, seu coração, como Paula (2008) destaca em relação ao imaginário e às atividades ali desenvolvidas. Além disso, as questões históricas, atreladas à memória, estão fortemente ligadas aos símbolos de uma cultura urbana particular, além daqueles menos específicos, presentes nas cidades em geral, e já mencionados anteriormente.

Portanto, entendemos que a centralidade, enquanto qualidade relacionada ao centro, deriva da importância dada a esta área da cidade. Além disto, se caracteriza por fatores como concentração de atividades nesta área, a acessibilidade que se dá pela facilidade de transportes ou proximidade, e seu simbolismo, geralmente associado a questões históricas, afetivas e ideológicas. Tais fatores representam valores que podem ser classificados como de uso ou de troca, dependendo da circunstância, mas sempre destacando o centro. Em resumo, a área central da cidade tende a se destacar das demais pela concentração de atividades, traduzido na intensidade do uso do solo e concentração de empregos, pela relativa facilidade de acesso via meios de transporte que para lá convergem, e pela atração que exerce tanto sobre seus cidadãos e sobre os visitantes. Esta combinação faz do centro um lugar dinâmico e disputado, tendendo a traduzir a cultura urbana da cidade.

Em Juiz de Fora, a presença dos fatores supracitados em sua área central, nos leva a destacar o valor de centralidade deste território que coincide com seu centro original. Isto se traduz nas elevadas taxas de concentração demográfica, concentração de atividades, facilidade de acesso, visto que é o polo de integração do transporte público e privado, além da importância atribuída aos símbolos históricos e afetivos da cultura urbana local. Assim, a cidade se enquadra em grande medida na observação que Barreto (2010, p.34), faz sobre o fato de que diferente das cidades em países mais antigos e desenvolvidos, as cidades localizadas em países em desenvolvimento – especificamente as de médio porte – tendem a coincidir seu centro atual com o histórico.

A facilidade de acesso à área central de Juiz de Fora caracteriza a condição de acessibilidade, assim como a concentração de atividades e importância simbólica, favorecendo a sua condição de centralidade. São destacáveis movimentos de expansão da cidade, especialmente em direção a zonas norte e oeste, que são os vetores de maior

crescimento urbano, além da tendência de concentração de atividades e grandes empreendimentos na zona sul. Isto configura o surgimento de sub-centros de comércio e serviços, no caso das zonas norte e oeste, e para a zona sul uma tendência de consolidação de sub-centro especializado em atividades de lazer, além dos serviços e comércio. Contudo, não representam a descentralização ou surgimento de um novo centro principal como na hipótese levantada por Junqueira (2006).

### **3.3.4 Identidade – a imagem da cidade**

A identidade, como nos diz Lynch (1997, P.8), refere-se à identificação de algo, um objeto, o que implica sua diferenciação de outras coisas, seu reconhecimento enquanto entidade separável. Já Maya Monteiro (2008, p.172) nos fala da identidade de um lugar dada por sua particularidade, através de sua identificação/igualdade com outras identidades, contendo uma unidade e coerência interna, explicando-a da seguinte maneira:

A identidade de um lugar se estabelece a partir das suas relações com outros lugares, da sua própria delimitação, e dos valores e significados atribuídos aos lugares pelos indivíduos e grupos sociais, transcritos nas suas ações e atitudes nos espaços.

Como nos resume Choay (1979) sobre a obra de Kevin Lynch (*A imagem da cidade*), a cidade pode ser compreendida como produto da atividade de numerosos construtores que modificam constantemente sua estrutura, nem totalizável, nem acabada. Portanto, não pretendemos falar de uma imagem ou identidade definitiva, mas daquela referente à condição atual e resultante de um processo histórico, enquadrada dentro do quadro de nossas referências, e percebida no decorrer deste trabalho.

Assim, aqui consideramos que a identidade pode ser dada tanto por aquilo que torna o lugar diferenciável em relação à outros, como por sua identificação com outras identidades/particularidades como é o caso das qualidades e formas urbanas encontradas da área central de Juiz de Fora. É clara a compreensão do conjunto urbano como entidade perceptível, tanto pela sua diferenciação física do restante da cidade, como pelas qualidades urbanas que nela encontramos, tais como diversidade, vitalidade e centralidade, apresentadas e descritas anteriormente.

A legibilidade do centro da cidade pode ser percebida pelas formas bem marcadas de seus elementos; caminhos, limites, bairros, nós e pontos de referências enumerados por Lynch

(1997). A área central de Juiz de Fora apresenta uma clara constituição de um ambiente urbano que se diferencia do entorno, criando a identidade de um bairro, estruturado internamente por seus elementos. Suas vias ao mesmo tempo estabelecem caminhos e criam limites; seus entroncamentos e confluências geram nós urbanos; e seus espaços públicos, elementos naturais e construções formam marcos referenciais para a orientação das pessoas, resultando numa estrutura organizada que permite uma livre movimentação e escolha de ação, capaz de evocar uma imagem mental forte do espaço. Esta clareza favorece uma percepção familiar e afetiva para a cultura local, além de uma imagem singular para aqueles ainda não acostumados a este ambiente urbano. Suas ruas e galerias movimentadas formam um emaranhado que nos evoca um “labirinto familiar”, onde são variadas as possibilidades de caminhos a serem percorridos, permitindo ao mesmo tempo a possibilidade de se orientar por marcos referenciais, ou “se perder” pela rede de passagens e ruas delimitadas nesta zona, favorecendo a possibilidade da surpresa, ao mesmo tempo em que permite a segurança para se movimentar pelo espaço com liberdade de escolha.

Sobre a história e constituição urbana do centro da cidade, e sua relação com o estabelecimento de uma identidade, Carvalho (2006, p.16) nos diz que apesar da estreita ligação da cidade com a corte, Juiz de Fora nunca apresentou fortes traços coloniais. Ao longo de sua constituição e crescimento foi notável o desejo de se civilizar nos moldes europeus, com equipamentos culturais e infraestrutura, apresentando vocação para o desenvolvimento de importantes figuras intelectuais. Isto tudo se deve ao notável desenvolvimento urbano e industrial que a cidade experimentou durante o século XIX. Na arquitetura e urbanismo destacaram-se movimentos tais como o Ecletismo, o *Art Nouveau*, o *Art déco*, e o Modernismo, diferenciando-a de cidades coloniais mineiras, que são mais antigas. Atualmente, a renovação constante em sua área central com diversos investimentos imobiliários, comerciais e empresariais, mantém sua vivacidade, reafirmando a concentração de interesses neste espaço e o valorizando.

Assim, o que percebemos no centro de Juiz de Fora, através de sua constituição histórica e sua organização espacial resultante, é um espaço fértil ao desenvolvimento das qualidades urbanas estudadas. Como resultado, temos formação de uma imagem que resulta no que Lynch (1997, p.5) considera como “*um cenário físico vivo e integrado, capaz de produzir uma imagem bem definida que desempenha também um papel social. (...) matéria-prima para os símbolos e as reminiscências coletivas da comunicação de grupo*”. E isto, para nós, é favorecido especialmente pelo conjunto de espaços públicos presentes nesta área, que



são capazes de estruturar espacialmente esta área urbana, cumprindo suas funções de ligação, circulação e suporte físico para a realização da vida pública, ou seja, de uma esfera pública possível dentro dos espaços públicos contemporâneos.

## 4 Calçadas e o sistema de espaços públicos da área central de Juiz de Fora

### 4.1 Calçadas – forma e sentido

De acordo com Rubenstein (1992, p.21) o termo *mall* pode ser tradicionalmente empregado para definir uma via usada para o trânsito de pedestres. Um passeio contendo mobiliário urbano, equipamentos, árvores e vegetação em geral utilizadas em espaços públicos. Assim, para efeito de definição poderíamos chamá-lo também de rua pedonal, bulevar, alameda, calçadão. Porém, ainda segundo o autor, pode também ser considerado como um tipologia de espaço público relativamente recente, contendo características mistas de rua e praça, geralmente localizado em áreas centrais das cidades. Sua função seria orientada principalmente à circulação pública de pedestres, além de conter espaços de estar, conjugando assim espaços tanto para a movimentação quanto para a permanência.

Não temos no Código de Transito Brasileiro (CTB), uma definição específica para o espaço calçadão. Mas, em Gold (2003, p.1) a calçada é definida como “*parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins*”. Considerando que o calçadão apresenta um uso semelhante à calçada, podemos partir disto para efeito das definições que nos interessam neste trabalho.

Em Vilaça (2008, p.28), o calçadão é definido como “*uma faixa da via de circulação pavimentada, mais larga que o habitual, por onde as pessoas podem trafegar em diferentes velocidades e experimentar várias formas de mobilidade*”. Paula (2008) define como calçadas as ruas que são de tráfego exclusivo para pedestres, com pavimentação homogênea em que inexistente diferenciação de nível e paginação de piso entre calçada e caixa carroçável, considerando que não se destina ao tráfego de veículos prioritariamente.

Aqui, consideramos as descrições acima apresentadas e adotamos como definição para calçadas, ruas que se destinam principalmente ao trânsito de pedestres, onde as pessoas podem se movimentar livremente, sem restrição ao âmbito da calçada, como ocorre nas ruas convencionais. Os calçadões podem contar com toda a sorte de mobiliário urbano e vegetação encontrados em praças, caracterizando espaços para estar, ou simplesmente serem ruas com

“*grandes pisos de passagem*” como apresentam Robba & Macedo (2003 p. 136). Apesar de se destinarem aos pedestres, os calçados podem também conter parte de seu espaço reservado ao acesso e tráfego de veículos. Porém, quando há, a presença de veículos é reduzida e restrita somente aos que tem alguma permissão especial de acesso, como veículos oficiais, de transporte público, moradores ou para a carga e descarga de mercadorias, no caso de estabelecimentos comerciais, entre outras exceções. Por fim, para nosso estudo, importa dizer que os calçados podem ser contabilizados como mais um tipo de espaço público, onde para além do simples trânsito, permitem a criação de uma ambiência de diversidade e encontros, rápidos ou prolongados, programados ou espontâneos, em que seus usuários são soberanos do espaço.

Para além da definição do que é um calçado, podemos também dizer que existem variados tipos de calçados. Em nossa abordagem, estes tipos podem ser definidos segundo duas formas de classificá-los: (1) pelo seu lugar de implantação, e (2) pela sua conformação física; considerando que a primeira tem grande influência sobre a segunda, e que esta última é muito influenciada pela finalidade de usos do calçado.

Em Vilaça (2008, p.28), são enumerados diversos exemplos de acordo com seu local de implantação. Os calçados podem ser implantados em orlas de praias, tal como em Copacabana, no Rio de Janeiro; margens de rios, como na margem do Tejo em Lisboa; em parques, como em Curitiba; e em ruas, como no centro de São Paulo.

De acordo com o objeto de estudo deste trabalho, nosso interesse se volta especificamente sobre os calçados implantados em ruas de centros urbanos que anteriormente eram abertas para a livre circulação de veículos e passaram a serem exclusivas ou voltadas prioritariamente para o trânsito pedonal. Neste caso, adotaremos o termo *pedestrianização* na designação da transformação de ruas em calçados. Para estes calçados, Rubenstein (1992, p.21 – tradução nossa) e Brambilla & Longo (1977, p.9 – tradução nossa) nos apresentam classificações semelhantes, são eles: o **calçado pleno**, o **calçado com trânsito**, o **semicalçado**, e o **calçado coberto**. Sendo este último tipo mais raro de se encontrar. Esta classificação adota como parâmetro principal a acessibilidade de pedestres e veículos, distribuindo-se em graus de acesso que alteram as características do espaço resultante. Neste caso, é importante ressaltar que a adoção de um tipo ou outro se dá de acordo com a necessidade demonstrada pela área urbana em que o calçado se insere. Esta necessidade se define em grande medida pelos usos já estabelecidos, ou que se pretendem estabelecer no calçado.

O **calçada pleno** é obtido pelo fechamento total de uma rua que anteriormente era usada para o tráfego veicular. A implementação do calçada, nesse caso, ocorre com a colocação de nova pavimentação unindo as calçadas dos dois lados da via, além da instalação de mobiliário urbano, equipamentos, vegetação, entre outros elementos urbanos, tais como fontes e esculturas. O calçada pleno provê continuidade física e visual para a rua onde é implantado.

O segundo tipo, **calçada com trânsito**, é caracterizado pela remoção do tráfego de veículos em geral, permitindo apenas o acesso de veículos autorizados, em uma faixa de serviço, como transporte público, táxis, ou mesmo veículos de transporte de mercadorias para atender as demandas de abastecimento de estabelecimentos comerciais ou institucionais localizados na rua. O estacionamento para a longa permanência de veículos é proibido, e o espaço para os pedestres é ampliado.

O terceiro tipo é classificado como **semicalçada**. Neste caso, o trânsito veicular é reduzido drasticamente. As calçadas são alargadas, priorizando a circulação de pessoas, mas é mantido um leito carroçável para que automóveis possam circular. Neste caso, como o espaço deve ser dividido entre pedestres e automóveis, em geral o uso de mobiliários e equipamentos urbanos é reduzido para que o espaço atenda a demanda da circulação. Os semicalçadas têm sido os tipos mais utilizados nas intervenções recentes.

E, o quarto tipo listado apenas por Brambilla & Longo (1977, p.9 – tradução nossa), o **calçada coberto**, é resultado de ruas que foram totalmente fechadas ao trânsito de veículos, cobertas e climatizadas. Estas ruas oferecem condições ambientais similares aos *shoppings centres*. São mais apropriadas para lugares de climas muito frios ou muito quentes, em que as condições de temperatura dificultam a circulação das pessoas pelas ruas abertas. Os projetos para este tipo de calçada são mais complexos, e seus custos podem torná-los proibitivos, o que explica sua raridade.

## 4.2 Implantação e desenvolvimento de calçadas

Existem variadas razões para o desenvolvimento e implantação de calçadas. A primeira delas é facilitar a circulação de pedestres e impedir conflito com o trânsito de veículos em ruas de uso intenso, principalmente em áreas centrais. Os calçadas podem ser também usados para a revitalização de áreas decadentes da cidade, criando uma nova imagem para a cidade (RUBENSTEIN, 1992, p.22). Atuando como corredores de comércio, estas vias

pedestrianizadas reforçam os estabelecimentos comerciais nelas localizados, assim como valorizam os imóveis, encorajando os investimentos privados. Além disso, provêm mais espaços destinados à convivência social no meio urbano.

Neste sentido, Brambilla & Longo (1977) nos apresentam as razões para a implantação de calçadas divididas em quatro grandes áreas de atuação, são elas: (1) gestão do tráfego, (2) revitalização econômica, (3) melhoria das condições ambientais, e (4) benefícios sociais. Para a gestão de tráfego (RUBENSTEIN, 1992, p.14), os calçados destinam-se a atuar na melhora da mobilidade, desencorajando o transporte através de veículos privados e incentivando o uso do transporte público. Existem argumentações contrárias, em que o fechamento de ruas para o tráfego de veículos geraria um aumento automático no tráfego das ruas adjacentes. Porém, é notável que neste caso haja um processo autor regulador; menos área para a circulação e estacionamento de automóveis particulares irá repercutir em um desencorajamento de seu uso para o transporte.

Outras estratégias, como aumento das taxas de estacionamento, redução do número de vagas em áreas públicas e criação de edifícios garagem ao redor da área central, restrição de tempo para estacionamento nas ruas, e criação de rotas alternativas com graus variados de acesso ao centro, podem atuar em conjunto com melhorias que tornem o transporte público atraente e compensador. Neste caso, a intenção não é a eliminação do tráfego de automóveis, mas a sua separação em relação ao tráfego de pedestres, com foco na melhora da acessibilidade a estas áreas através de provimento de mais espaço público para as pessoas, com revisão dos sistemas de mobilidade urbana.

A segunda razão para a implantação de calçadas é atuar na revitalização econômica de ruas e áreas centrais das cidades, ou mesmo incrementar o desempenho onde já existe vitalidade na economia (Ibid., p.18). Os objetivos incluem a melhora no desempenho do comércio varejista e a atração de novos investimentos, com um novo desenvolvimento para a área em geral. Uma economia sadia no centro das cidades propicia atração de novos investimentos, e conseqüentemente um aquecimento econômico que se reverte em melhorias para a comunidade. Em conjunto com estas melhorias, em geral, há uma valorização imobiliária e conseqüente gentrificação, além de um acréscimo na frequência de turistas.

Em muitos casos, a criação de calçadas atuou como forma de competir com os *shoppings centers* implantados em áreas periféricas da cidade, ou mesmo na revitalização e atração de investimentos em áreas que sofrem com a descentralização e decadência. Porém,

na competição com empreendimentos como os *shoppings*, é necessário oferecer condições como facilidade de acesso, segurança e conforto, além de apresentar uma variedade de oportunidades de compra, com uma imagem econômica vital. Estas características nem sempre se mostram claras ou favoráveis para o comércio de rua, em contraposição ao comércio dos *shoppings* que contam com uma administração e gestão centralizada para aperfeiçoar as vendas e rendimentos (VARGAS, 2001, p. 302). Esta pode ser considerada uma das principais causas para o fracasso de ruas pedestrianizadas em diversas experiências de cidades norte-americanas. Portanto, no caso de áreas centrais, o comércio não se mostra como única atividade capaz de trazer sucesso para as áreas pedestrianizadas. É necessária a presença de outros usos como o residencial e lazer, que garantem a vitalidade desses espaços também nos horários noturnos, gerando uma presença permanente de pessoas nestes espaços. E por fim, apontamos que o sucesso econômico dos calçados depende em larga medida de iniciativas provenientes da comunidade local, como é o caso de associações de comerciantes que propuseram a pedestrianização em casos como de Fresno e Minneapolis, nos EUA (BRAMBILLA & LONGO, 1977, p.18), e não somente de ações provenientes da administração pública.

Ainda no âmbito da vitalidade econômica, os calçados contribuem para dar às áreas centrais maior competitividade frente aos *shoppings*, geralmente implantados em bairros periféricos. Assim, os investimentos em outras áreas da cidade tendem a criar novas centralidades, que na maioria dos casos são favorecidas em detrimento do centro. Nesse sentido, as vias de pedestres, que favorecem o comércio central, ajudam na manutenção de sua vitalidade, resultando em centralidade para a área. Robba & Macedo (2003, p.136) ilustram bem a situação ao falar das motivações para implantação de calçados durante o seu auge nos anos de 1970:

No final dos anos 1970, o congestionamento das áreas centrais exigiu, por parte do poder público, a tomada de ações profiláticas, visando preservar a sua integridade e evitar possíveis fugas de investimentos e usuários. A pedestrianização de trechos de ruas foi a solução proposta e adotada pelos órgãos municipais responsáveis, que optaram por soluções-padrão, como as testadas previamente nos Estados Unidos. (...)

A proposta de pedestrianização de ruas buscava resolver o conflito entre pedestres e veículos – já que se tornara o principal problema das áreas centrais devido à falta de espaço –, além de tentar revitalizar o comércio local que começava a sofrer o impacto da concorrência com o comércio dos bairros e dos recém-implantados *shopping centers*.

De maneira semelhante, Rubenstein (1992, p.17) nos apresenta suas razões para o desenvolvimento de vias de pedestres (tradução nossa):

Em resposta ao desenvolvimento de *shopping centers* suburbanos na Alemanha, em 1971, os esforços se focalizaram em criar ruas de pedestres com agrupamentos de comércios e serviços especializados, áreas de entretenimento, restaurantes, etc., tentando prevenir problemas que tinham atingido centros de comércio nos Estados Unidos. O sucesso das vendas a varejo tornou-se dependente da variedade de lojas localizadas ao longo dos calçados, e relacionado a um aumento na diferença entre o valor dos aluguéis e imóveis localizados nesses calçados em relação aos imóveis localizados em outras ruas.

Considerando as condições descritas acima, tomamos Kostof (1992, p.239), em *The return of the street*, que descreve um movimento de revalorização da ambiência urbana das ruas durante as décadas de 1960 e 1970, quando o pós-modernismo tomava força a partir das críticas feitas ao movimento moderno. Este foi responsabilizado em seus projetos, pela supressão do conforto e familiaridade atribuídos à paisagem urbana comuns às ruas mais tradicionais, onde se valorizam a variedade espacial e cultural, como ambientes propícios ao estabelecimento de relações sociais responsáveis pela melhora da qualidade de vida, típicas de bairros e cidades pequenas. Neste panorama, o transporte através de automóveis particulares, foi um dos culpados por problemas de congestionamento e pela baixa qualidade urbana atribuídas às ruas. Juntamente com isto, as preocupações ambientais crescentes relativas à poluição do ar pelos gases liberados pelos veículos, vieram a engrossar o leque de justificativas pela remoção do tráfego de veículos, e pela exclusividade para a circulação de pedestres em ruas a serem revitalizadas.

Estas ações mostraram-se bem-vindas, e foram adotadas inicialmente na Alemanha e se espalharam por diversas cidades européias, especialmente as mais antigas e com ruas de remanescente medieval. Este movimento deu origem aos conceitos de pedestrianização de ruas chamados de “*living yard*” ou “*livable street*” (KOSTOF, 1992, p.240), que se baseavam principalmente nas preexistências geradoras da demanda por calçados. Dentre estas preexistências, destaca-se principalmente um forte uso residencial para o sucesso e permanência dos calçados, e não somente o uso comercial.

Nos Estados Unidos, muito do sucesso e insucesso dos calçados implantados se deveu ao surgimento dos *shopping centers* nos subúrbios. Ruas comerciais foram transformadas em áreas exclusivas para pedestres, em modelo de praças lineares, repletas de elementos urbanos e amenidades tais como fontes, bancos, vegetação, entre outros. Porém, a artificialidade dos espaços e empreendimentos nessas ruas, contribuiu para fazer delas

experimentos fracassados; principalmente ao buscar a geração de demandas através da recriação da atmosfera de ruas tradicionais, numa tentativa de fazer frente competitiva com o comércio dos *shoppings*. Esta mesma artificialidade é característica dos *shoppings* de subúrbio, porém em condições de gestão que superam em competitividade as ruas nos centros antigos das cidades.

A terceira grande área de atuação na criação dos calçados é melhoria das condições ambientais (BRAMBILLA & LONGO, 1977, p.22), através da redução dos níveis de poluição, melhora da imagem física das ruas, e a preservação de áreas e conjuntos históricos. A redução do acesso de veículos às áreas centrais por meio da construção de calçados atua na redução dos níveis de poluição, não somente do ar com os gases resultantes da combustão, mas também a poluição sonora e visual. Assim, haveria uma redução dos produtos químicos responsáveis pelo ataque das superfícies das fachadas dos edifícios, redução dos níveis de ruídos e vibração causada pelo movimento veicular. A melhora da imagem física das ruas diz respeito às modificações físicas geradas pelas obras de reurbanização durante sua transformação em calçados. A instalação de novos pavimentos, iluminação, paisagismo, mobiliário urbano, entre outros, incrementa a qualidade física do ambiente, tornando-o mais convidativo para o uso e permanência do pedestre.

Outro aspecto sobre a melhora ambiental causada pela pedestrianização de ruas está relacionado à preservação de conjuntos urbanos históricos, comum em muitas cidades medievais na Europa, e coloniais na América. Através da retirada do tráfego de veículos das ruas é possível preservar melhor as áreas urbanas antigas, que não foram construídas para suportar as vibrações e poluição causada por veículos automotores. Neste caso, as ruas destinadas ao livre trânsito de pedestres tornam-se ambientes propícios ao turismo.

E por fim, a quarta razão apresentada por Brambilla & Longo (1977, p.25) diz respeito aos benefícios sociais. Segundo os autores, os benefícios sociais podem ser enumerados em provisão de melhoras físicas que estimulam as atividades e apropriação dos pedestres no espaço público, melhora da imagem social da cidade, e da segurança dos transeuntes. Esta última tem se apresentado sempre como um dos motivos primários. Através da separação entre veículos e pessoas, os calçados oferecem mais espaço e mais segurança, reduzindo acidentes e dando mais conforto ao pedestre.

Os dois primeiros benefícios, citados acima, são vistos por nós como indissociáveis e inter-relacionados. No mesmo sentido, Gehl (2006, p.42) em suas explicações sobre a



qualidade do espaço exterior e sua relação com a vida social nas cidades, aponta que ruas de pedestres apresentam melhores condições para as atividades e permanência dos cidadãos, aumentando a quantidade e qualidade das relações sociais estabelecidas nos espaços públicos das cidades. O autor estabelece uma relação direta entre a qualidade do espaço físico das ruas e as atividades sociais que nelas se desenvolvem. Como exemplo negativo, apresenta o caso de três ruas paralelas em São Francisco (EUA), onde foi constatado que quanto maior o tráfego de veículos, menor é a presença de pessoas realizando atividades exteriores nas ruas.

Outra possibilidade dos calçadões nos é apresentada por Lang (2005, p.79), com a formação de circuitos quando estas ruas se conectam em rede. Denominados como *experiential trails* (caminhos experienciais), estes circuitos atuam na criação de uma identidade urbana para a área onde se situam, gerando uma imagem sequencial e encadeada, realçando a experiência de locomoção pelas ruas e a vivência da cidade, tanto para os habitantes locais quanto para os turistas. Em geral, estes caminhos experienciais, ao longo de seu percurso, ligam marcos arquitetônicos e urbanísticos relacionados à história da cidade; ou algum aspecto específico da cultura local, reforçando-os através da noção de pertencimento a um conjunto conciso. Como exemplo, o autor descreve os casos de Boston com *The Freedom Trail* (Caminho da Liberdade), relacionado à participação da cidade no processo de independência dos Estados Unidos (figura 17); e de Ahmedabad (Índia), com *The Heritage Walk* (Percurso do Patrimônio) que liga os diversos monumentos e marcos arquitetônicos da cidade em um percurso que valoriza a história da cidade para seus habitantes e atrai muitos turistas (figura 18).

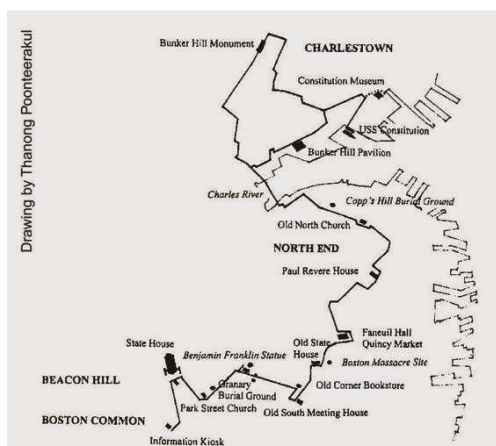


Figura 17 - The freedom trail (Caminho da Liberdade), Boston. Fonte: Lang, 2005.

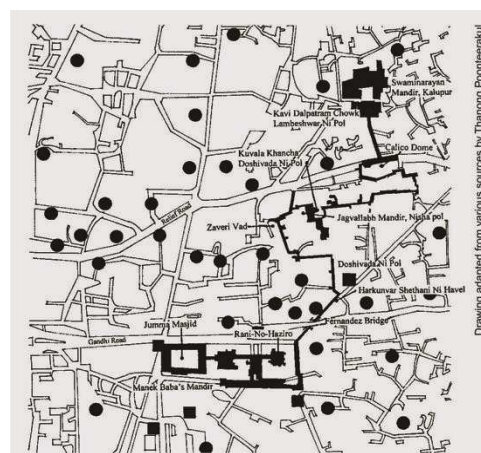


Figura 18 - The heritage walk (Percurso do Patrimônio), Ahmedabad. Fonte: Lang, 2005.

Com estas justificativas e exemplos, percebemos que a implantação de calçadas pode assumir um papel preponderante não somente para mudanças e melhorias no aspecto físico das ruas, mas também sociais, ambientais, e econômicas para áreas urbanas como um todo, desde que consideradas preexistências, demandas já consolidadas e características de uso das ruas. Ou seja, o sucesso dos calçados não pode ser atribuído somente às suas qualidades físicas, mas também às características sociais, culturais e econômicas.

Como nos descrevem Brambilla & Longo (1977, p.21), é marcante a diferença entre os investimentos feitos na criação de calçadas em experiências européias e americanas. Nos Estados Unidos, muitas destas ações foram motivadas prioritariamente com o foco na atração de investimentos e melhoria econômica dos centros urbanos, numa busca pretensiosa por criação de demandas. Neste caso fizeram-se muitas alterações no espaço público, tornando vias em verdadeiras praças lineares, situações que se mostraram pouco propícias ao sucesso, em muitos casos resultando na reabertura das ruas aos veículos. Diferentemente, em cidades da Europa a pedestrianização seguiu as demandas existentes, atuando como sistemas emergentes na maioria dos casos. Os conjuntos de ruas, em cidades antigas (em geral medievais), foram fechados para preservar o patrimônio urbanístico e arquitetônico de sítios históricos, e solucionar questões de mobilidade em vias que não comportam o intenso e simultâneo tráfego de veículos e pessoas. Em muitos dos casos europeus, os distritos históricos tornaram-se disputados espaços tanto pela população local, como por turistas que incrementam os fluxos de pessoas com vitalidade econômica e social.

Assim, o espaço público criado por este tipo de via pode tornar-se lugar para variadas manifestações sociais e culturais, tanto cotidianas como eventuais. Dentre estas, podemos citar exposições, concertos, paradas, manifestações políticas, festivais entre outros. No dia a dia são capazes de comportar acontecimentos espontâneos que em outros espaços não teriam a oportunidade de se manifestar.

A forma e o tipo dos calçados construídos têm variado ao longo do seu desenvolvimento e história. Inicialmente as primeiras experiências, desenvolvidas na Alemanha e principalmente nos Estados Unidos, lançavam mão de projetos com uma ampla gama de elementos distribuídos no espaço, tais como os utilizados em praças. Assim, os primeiros calçados, inclusive no Brasil, como o implantado na rua XV de Novembro (Curitiba) formavam praças lineares, com mobiliários e equipamentos urbanos. Tais elementos são importantes para a formação de uma noção de escala espacial humana no meio urbano, mas ao mesmo tempo podem funcionar como obstáculos. Assim, com a evolução das

intervenções urbanas e adaptação do modelo importado para a condição e necessidade das cidades brasileiras, o número de elementos distribuídos ao longo da via foi diminuindo. Os resultados atuais são espaços abertos, com grandes pisos de passagem, priorizando o movimento dos usuários, sem a criação de ambiências para a permanência prolongada, salvo em casos de apropriação efêmera do espaço, como mesas instaladas por bares e restaurantes ou palcos para eventos.

De forma semelhante, os tipos de calçada, considerando a classificação que adotamos (calçada plena, calçada com trânsito, semicalçada e calçada coberta), são resultados do amadurecimento das experiências, mudança das necessidades e percepção da variação das demandas em cada situação. Se inicialmente os calçadões foram adotados como espaços exclusivos para o pedestre, percebeu-se que este modelo não se aplicava em todas as situações urbanas de maneira satisfatória.

Para atender a diversidade de necessidades, desenvolveram-se variações que resultam em espaços híbridos, onde apesar de priorizar o movimento pedonal, é permitido o acesso regulado de veículos. Em alguns casos este acesso pode ser considerado bem amplo. Assim, as propostas mais recentes adotam conceitos de projetos para calçadões em que coexistem os tráfegos de pessoas e veículos, integrando sistemas de circulação balanceados, que consideram especialmente as distâncias a serem percorridas a pé, com foco no conforto do deslocamento dos usuários (RUBENSTEIN, 1992, p.17).

Em muitas situações, é perceptível também a extensão dos calçadões ou mesmo seu aumento em número, seguido pelo aumento da frequência e permanência de pessoas nestes espaços públicos. Em Copenhague (figura 19), ao triplicar a extensão dos calçadões e melhorar sua qualidade espacial, através de investimentos em reformas (entre 1968 e 1995), também foi triplicado o número de frequentadores, assim como as atividades realizadas nessas ruas (GEHL, 2006, p.41). Em Kalamazoo, nos Estados Unidos, o primeiro calçada da América passou por um processo evolutivo em que sua extensão foi aumentada ao longo dos anos, motivada pela demanda. Este calçada começou com o fechamento da rua na extensão de apenas duas quadras e foi expandido duas vezes, atingindo o dobro do tamanho inicial.

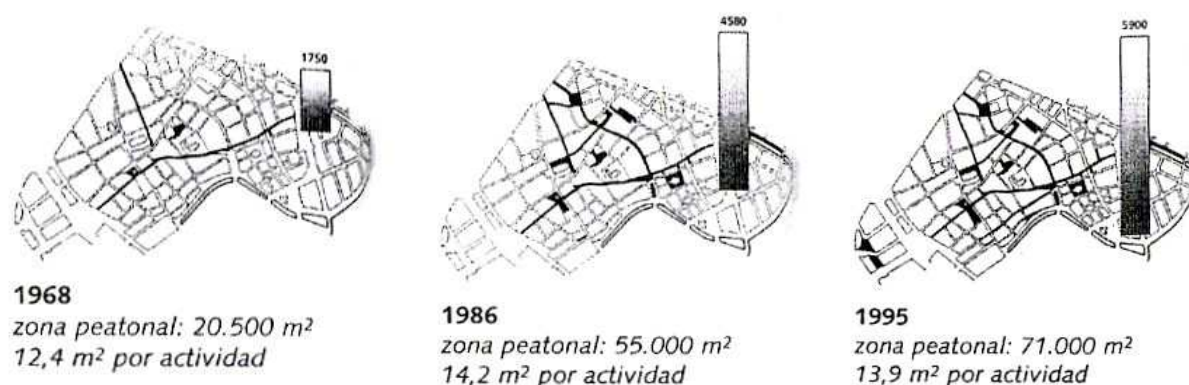


Figura 19 - Evolução da rede de calçadas, Copenhague. Fonte: Gehl, 2006.

No Brasil, os calçados do centro de São Paulo também foram aumentando ao longo dos anos, tanto em extensão como em número. O que começou em 1976 com apenas uma rua, hoje é a maior rede de vias de pedestres do país. Porém, no caso de São Paulo, a decadência da área central pela falta investimentos e moradores, atualmente motiva estudos para reabertura de algumas vias ao tráfego de veículos. Esta rede de calçados se tornou muito extensa em alguns percursos, dificultando acessos, além de tornar a área deserta nos períodos em que comércio e empresas não funcionam (VIVA O CENTRO, 2005, p.3).

Em Juiz de Fora assinalamos uma situação que tende à extensão da rede de calçados. O primeiro calçado foi implantado na década de 1970, e atualmente temos cinco vias de pedestres formando um circuito na área de estudo. Além dos trechos atuais, a prefeitura apresenta planos para a extensão dos calçados existentes e criação de outros, criando mais conexões de percursos e reforçando a importância deste tipo de espaço público no centro da cidade.

### 4.3 Fatores e aspectos considerados na implantação de calçados

A implantação e o desenvolvimento de calçados envolvem variados fatores e aspectos a serem considerados em seus projetos. Isto se dá especialmente no caso de ruas em centros de cidades que já apresentam uma situação urbana consolidada e passam pelo processo de pedestrianização, caso dos tipos de calçados que estudamos aqui. Como visto anteriormente, o sucesso urbano destas áreas que privilegiam o pedestre, depende em larga medida da consideração das preexistências que podem ser traduzidas e interpretadas em

demandas e potencialidades. A desconsideração destes fatores, ou a inexistência de demanda, como se pode observar em algumas experiências, tende ao fracasso dos calçados.

Para o desenvolvimento do projeto de um calçadão, de acordo com Brambilla & Longo (1977, p. 46) são necessários estudos de viabilidade que podem prover meios de identificar aspectos físicos, sociais, econômicos, legais, entre outros. Assim seria possível indicar respostas em potencial e recursos para a solução de problemas, atendimento de demandas e estímulo de potencialidades, que podem ser formulados em um programa de projeto, com objetivos e critérios de desempenho, qualitativos e quantitativos.

Em termos qualitativos, não é necessariamente o clima, o comércio, os espaços urbanos ou a arquitetura que estão sob o foco principal de atenção das pessoas, mas os outros seres humanos e suas atividades. O espaço, a arquitetura, e suas características são suportes para a interação e atividade das pessoas. E, sobre os aspectos quantitativos, é apontado que raramente os espaços exteriores com função principal de circulação são pensados em termos de maximizar a experiência do pedestre com conforto e estímulo à suas atividades. As ruas, em sua maioria foram concebidas de acordo com as necessidades do transporte motorizado, e preenchendo os requisitos mínimos relativos ao espaço das calçadas. O que mostra ser necessário investigar as demandas sobre necessidades de espaço e conforto para os pedestres (Ibid. p.50).

Nesse sentido, ao falar sobre a qualidade dos espaços exteriores, Gehl (2006, p.45), aponta uma relação direta com a quantidade de pessoas, a intensidade de suas atividades e tempo de permanência nos espaços públicos. Esta relação é diretamente proporcional, quanto melhor a qualidade, maior o estímulo à realização de atividades em espaços públicos, contribuindo para a sociabilidade entre as pessoas e humanização do espaço urbano.

Portanto, a viabilidade e possibilidade de sucesso dos calçados devem abranger fatores que são apontados tanto por Rubenstein (1992), como por Brambilla & Longo (1977). De acordo com estes autores, buscamos sintetizar os fatores em grupos, classificando-os em: físicos, sociais, econômicos, políticos e legais.

Os fatores físicos englobam aspectos relacionados ao ambiente natural, ao ambiente construído, e ao trânsito e circulação de pessoas e automóveis. O ambiente natural abrange o clima, solo, água, topografia e vegetação, como condicionantes para decisões de projeto, que podem ser considerados como preliminares e afetam aspectos do ambiente construído e conforto dos pedestres, por exemplo. Ao ambiente construído, podemos relacionar questões

referentes aos edifícios existentes e suas condições, usos do solo e das edificações, infraestrutura (linhas e instalações elétricas, água, esgoto, telecomunicações), materiais de construção e acabamentos empregados, mobiliário urbano, paisagismo e manutenção do calçamento. Todos estes aspectos do ambiente construído podem ser relacionados às ações humanas na construção do espaço urbano e seu resultado. E por fim, relacionado à função mais primordial das ruas em uma cidade, a circulação, destacamos o trânsito de pedestres e automóveis. Ao trânsito, estão ligadas as definições sobre acessibilidade, mobilidade, modos de transportes (público e privado), sistema de circulação e padrões de movimento, estacionamento, e acesso de veículos para serviços de carga/descarga e emergência. A revisão dos sistemas de circulação, em geral, é a motivação inicial para a construção de calçadas, e pode ser decisiva no processo de projeto e sucesso da intervenção.

Aos fatores sociais, estão especialmente relacionadas características da população de residentes, consumidores, trabalhadores, proprietários, e usuários em geral dos calçados. Dentre as características, podemos listar padrão de idade, sexo, emprego, escolaridade, renda, e perfil econômico das pessoas. Além disso, deve ser considerada a opinião pública a respeito de interesses como segurança, conforto, atividades, e eventos diários e esporádicos, entre outras. Assim, estes aspectos ligam-se aos fatores que são definidores das atividades que irão se desenvolver no espaço, permitindo estabelecer, por exemplo, uma relação entre a qualidade deste e as taxas de uso e apropriações que são determinantes para sua vitalidade.

Dentre os fatores econômicos, listamos o padrão de renda, o tipo e perfil econômico dos negócios (comércio, serviços, indústrias, instituições, residências, lazer, etc.), as taxas de arrecadação de impostos, demandas e características de mercado, poder de compra dos consumidores, e perfil econômico da área. Neste âmbito é possível estabelecer uma relação custo-benefício para a implantação dos calçados, visto que a revitalização econômica de áreas urbanas já foi um dos objetivos principais destas intervenções. Porém, visto algumas experiências, o sucesso econômico da área não deve ser o único mote para a implantação de calçados, já que o êxito deste tipo de espaço público não pode ser garantido somente pela economia.

E por fim, apresentamos os fatores legais e políticos. Sobre a política, estão relacionados os poderes envolvidos (públicos e privados), os atores sociais, os interesses públicos e privados, e a opinião pública especialmente. Sobre a legislação, relacionam-se questões concernentes à modificação do uso da via e implicações legais, legislação edilícia (usos, gabaritos e atividades permitidas), jurisdições, manutenção do padrão, ou criação de

leis específicas para ruas de pedestres, como se desenvolveram na Alemanha durante a década de 1970 (KOSTOF, 1992, p.240).

Em suma, estes aspectos apresentados precisam ser considerados em conjunto, já que uns afetam ou outros, o que explica a presença de características parecidas em grupos diferentes, como o caso de atores sociais que podem se encaixar tanto dentro dos aspectos políticos, como dos sociais. À prevalência de um aspecto ou outro se devem características específicas de cada experiência, e pode ser definida no processo de análise de viabilidade e objetivos. Os objetivos, limitações e potenciais podem determinar as ações e programa de projeto, definidos por seus critérios de desempenho (qualitativos e quantitativos) que irão influenciar na ambiência construída resultante do calçamento. Portanto, para isto, são decisivas as respostas fornecidas às preexistências e demandas percebidas no processo definidor da viabilidade.

#### **4.4 O sistema de espaços públicos no centro de Juiz de Fora e seus calçadas**

##### **4.4.1 O sistema de espaços públicos na área central de Juiz de Fora**

Diferente de outras áreas centrais que se tornaram decadentes pelo esvaziamento e migração para novas regiões, em Juiz de Fora há uma nítida concentração e valorização do Centro. Esta valorização encontra reflexos nas qualidades urbanas (diversidade, vitalidade, centralidade e identidade) que apresentamos anteriormente, e são encontradas na área central da cidade. A percepção destas qualidades se reforça pelos diversos lançamentos imobiliários, principalmente comerciais e residenciais que valorizam a localização no centro e a tomam como propaganda (PDDU, 2004, p.57). Como resultado, a maioria das concessões para a construção, aprovadas pela prefeitura, é referente a esta área, que apresenta uma das maiores densidades demográficas da cidade e altos índices de verticalização. Assim, a renovação urbana é constante, com a demolição de edificações antigas e construção de prédios mais altos em seus lugares.

Em nossa compreensão, os espaços públicos presentes no centro de Juiz de Fora formam um sistema (figura 20) que reforça as qualidades urbanas encontradas nesta área, e destacam-se como elementos para a coesão da vida urbana. Para efeito de conceituação do

que consideramos como sistema de espaços públicos, baseamo-nos nas definições apresentadas pelas pesquisas de Macedo et al. (2011, p.5) e suas conceituações de sistemas de espaços livres públicos. Segundo estes autores, os espaços livres são aqueles não edificados, como praças, parques, ruas, etc. “*Sua localização, acessibilidade e distribuição formam um complexo sistema de conexões com múltiplos papéis urbanos: atividades de ócio, circulação urbana, conforto*”, entre outros. Neste caso, a ênfase recai sobre os espaços livres públicos e seu papel como suportes físicos para realização da esfera pública. Porém, como já demonstramos inicialmente neste trabalho, além dos espaços livres e sob jurisdição pública, incluímos outros privados e construídos, que apresentam usos públicos e grande relevância na constituição do sistema.



Figura 20 - Sistema espaços públicos na área central de Juiz de Fora. Fonte: elaborado pelo autor a partir de mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora e Google Earth.

Sobre a abordagem deste conjunto como um sistema, tomamos a descrição sobre a teoria dos sistemas encontrada em Vargas (2003, p.21) e suas conceituações:

Sistema é um conjunto articulado de elementos que se interferem mutuamente e dependem uns dos outros e nas metodologias de desagregação da cidade em componentes (unidades elementares de espaço, atributos espaciais) e suas relações (descrições topológicas,



adjacências, centralidade), apresentou-se como uma plataforma poderosa para a construção de novos modelos urbanos. E também na possibilidade de identificar as relações causais e multicausais responsáveis pela emergência de determinados fenômenos urbanos através de análises estatísticas e da matemática algorítmica veio reforçar o poder de sedução e convencimento da abordagem sistêmica.

Portanto, a caracterização do sistema de espaços públicos de uma cidade passa por questões como a identificação de seus elementos predominantes. No entendimento do sistema de espaços públicos que identificamos na área central de Juiz de Fora, destacamos os espaços voltados para o uso dos pedestres, e que apresentam maior relevância na caracterização desta área urbana. Para tanto, estabelecemos uma classificação em três tipos diferentes: Praças, Galerias e Calçadas. Apresentamos nesta sequência por questão de conformação urbana e ordem cronológica de suas construções ao longo do desenvolvimento histórico do centro da cidade. As praças e calçadas são espaços entendidos como abertos, de propriedade e uso públicos, com livre acesso durante todo o dia. Em contraposição, as galerias são espaços cobertos de uso público e propriedade privada, com acesso restrito no horário noturno (ABDALLA, 1996, p.31).

Como os primeiros elementos deste sistema, e de acordo com Saldanha (1993 apud. RANGEL JÚNIOR, 2006, p.10), as praças são configuradas como espaços da confluência de ruas ou interrupção dos blocos edificados, assumem importância política, comercial, recreacional, e ambiental. Em Juiz de Fora, a primeira e mais importante praça é o Parque Halfeld (figura 21-a), foi inaugurada em 1854 e apresenta características de espaço planejado desde então, ocupando todo o quarteirão. Um espaço que nos remete às origens da cidade. Por esta relevância, o tomamos como referência dentro da tipologia de praças no sistema de espaços públicos do centro da cidade. Neste sistema, consideramos as praças como lugares notoriamente voltados para as atividades de estar, lazer, e contemplação, além de outros acontecimentos e manifestações públicas eventuais (COLCHETE FILHO et al., 2008, p.202-209).

No caso do Parque Halfeld agregam-se ainda valores ambientais, já que se destaca como lugar onde o conjunto vegetal apresenta grande relevância botânica (RANGEL JR., 2006, p. 53), especialmente quando levamos em conta a pequena parcela de vegetação presente do centro de Juiz de Fora, como demonstram Guiseline & Ferreira (2006). É importante ressaltar que as praças situam-se ao redor do perímetro da área que destacamos para nosso estudo, são elas o Parque Halfeld, Largo do Riachuelo, Praça da Estação, Praça Antonio Carlos.

O segundo elemento do sistema, a galeria, teve sua implantação iniciada na cidade a partir de 1925, com a galeria Pio X (figura 21-b), na rua Halfeld. Em 1934 esta galeria passou por obras de ampliação, que a estenderam até a rua Marechal. A partir de então, ganhou a feição mais importante atribuída à este tipo de espaço público na cidade, a ligação que promove entre rua adjacentes. Mas, foi somente a partir da década de 1950, com o declínio da economia industrial e estagnação econômica é que se proliferaram pela cidade (CARVALHO, 2006, p.36). Tal condição caracteriza estes espaços como pós-industriais, característicos da conversão da economia da cidade ao setor terciário, abrigando principalmente pequenos empreendimentos de comércio e serviços.

Os edifícios-galerias não apresentam grande destaque arquitetônico, sua relevância está ligada às questões urbanísticas. Formam uma rede de passagens que, segundo Abdalla (1996, p.68), subvertem as quadras, valorizam o solo e oferecem uma grande variedade de caminhos aos pedestres por entre as vias, dando ao centro de Juiz de Fora uma característica urbana singular. São espaços de propriedade privada, mas com amplo acesso e uso público, que dão continuidade de caminhos entre os outros espaços públicos do centro. Esta rede é comparada por muitos a um *shopping* aberto, dada a predominância dos usos comerciais e de serviços. Porém, a espontaneidade e ausência de administração central a diferencia dos *shopping centers* (PDDU, 2004, p.173). O sucesso urbano deste tipo de espaço motiva a construção de novos exemplares nos empreendimentos mais atuais, como vimos presenciando na última década. Ações que reforçam esta tipologia na cidade e tornam a malha urbana cada vez mais permeável. Em nossa área de estudo são encontradas cerca de 30 galerias, algumas delas formando complexos ramificados. Até o ano de 2006, Carvalho (2006, p.94) havia contabilizado mais de 50 galerias em todo o centro da cidade, desde então outras foram construídas.

Por fim, destacamos o calçadão como o terceiro tipo constituinte do sistema de espaços públicos que apresentamos. O calçadão da rua Halfeld (figura 21-c) foi o primeiro a ser inaugurado em Juiz de Fora, em 1975, um dos pioneiros na pedestrianização de ruas brasileiras. A reurbanização da rua reforçou sua imagem e importância, como um território livre para a circulação, passeios, compras, encontros marcados ou espontâneos, o que a caracteriza como um símbolo da vida urbana nos espaços públicos da cidade. Sucessivamente, outras ruas foram pedestrianizadas e fechadas ao tráfego de veículos nas décadas seguintes, em ação motivada pelas demandas por mais espaço para os pedestres e conciliação da mobilidade no centro da cidade. Atualmente, são contabilizados cinco calçadões no centro da

cidade, formando uma rede em configurações espaciais variadas, e apresentando indícios de demandas para sua expansão.

Portanto, consideramos os calçadões como representantes contemporâneos dos espaços públicos em Juiz de Fora, cuja instalação se iniciou no contexto do movimento pós-moderno e continuou a se fazer relevante para a condição de polo de comércio e serviços que a cidade apresenta em relação à Zona da Mata mineira. Por se constituírem em espaços essencialmente públicos, os calçadões tornam-se representativos da imagem urbana da cidade. E, como uma inserção relativamente recente para a história da cidade, se comparados aos outros elementos da malha urbana, demonstram o dinamismo decorrente das transformações ainda em curso na área central e objeto de estudo valioso para compreendermos a destinação dos espaços públicos para a constituição da vida cotidiana contemporânea.



Figura 21 – a. Parque Halfeld. Fonte: goscrapers.com; b. Galeria Pio X. Fonte: Foto do autor.; c. Calçadão da rua Halfeld. Fonte: Foto do autor.

Este conjunto de espaços públicos (praças, galerias e calçadões) é visto por nós como formador de um sistema, acomodando uma grande variedade de usos, apropriações, movimentação e permanência de pedestres, verdadeiro suporte espacial para o desenvolvimento da vida e cultura urbanas que caracterizam tão bem o Centro, e a cidade de Juiz de Fora como um todo. Representam assim, a riqueza urbana desta área, e ao mesmo tempo dão suporte às qualidades que ali encontramos, como a diversidade, a vitalidade, a centralidade e a identidade.

<b>O sistema de espaços públicos da área central de Juiz de Fora em números</b>				
	Quantidade	Comprimento (m)	Área (m <sup>2</sup> )	Porcentagem representada em relação à área total (m <sup>2</sup> )
Vias públicas ** (em geral)	13	3.406	37.996	15,20%
Praças *	4	-	27.493	11,00 %
Galerias	33	2.568	10.274	4,11 %
Calçadas	5	1.330	15.650	6,26 %
Área central	-	2.700 (perímetro)	249.880	100 %

\* Foram contabilizadas as praças ao longo do perímetro da área central;

\*\* Não foi contabilizada a área das avenidas perimetrais.

Figura 22 – Quadro: O sistema de espaços públicos da área central de Juiz de Fora em números. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

#### **4.4.2 O calçamento da rua Halfeld**

Aberta em 1853, ano de elevação da vila à categoria de cidade (OLIVEIRA, 1966, p.27), a rua Halfeld é pioneira, testemunhou toda a evolução urbana do núcleo histórico de Juiz de Fora. Seu traçado é atribuído ao engenheiro Henrique Halfeld. Juntamente com a avenida Rio Branco, com a qual forma o cruzamento central da cidade, funcionou como um eixo balizador para a instalação das outras ruas da malha urbana. De acordo com Neves ([s.d.], p.52), que bem resumiu a história de seu desenvolvimento, inicialmente era chamada de rua da Califórnia e progrediu rapidamente devido à sua posição central. Em 1879 seu calçamento consistia numa das técnicas mais avançadas que existia, o macadame. Em 1881 recebeu uma das primeiras linhas de transporte público da cidade, os bondes. O intenso trânsito de carruagens, em 1884, já causava preocupações e sugestões para a implantação de mão única, o que anunciava o movimentado futuro da rua. A sua iluminação pública através de energia elétrica foi inaugurada no fim da década de 1880. E com a passagem do séc. XIX, para o séc. XX, a rua refletia em sua arquitetura o progresso da cidade, através preocupação com a estética apresentada nos adornos de seus edifícios.

Ao longo do século XX a rua passou por diversas modificações que foram marcadas especialmente pela arquitetura de seus edifícios, além das obras de melhorias e provimento de

infraestrutura. Em 1925, foi aberta a Galeria Pio X (CARVALHO, 2006, p.51), inaugurando a tipologia de galerias comerciais na rua e na cidade. Nesta mesma década inauguraram o Cine Teatro Central, e construíram o Banco de Crédito Real na rua (SERÁ, 1929). Já na década de 1930, foi construída a Praça João Pessoa, que formou o largo em frente ao teatro (PRAÇA, 1932), além da notícia da construção do edifício SULACAP (AS NOVAS, 1938), considerado um exemplar de arquitetura protomoderna (figura 23). Nesta época, uma leva de novas edificações com vários pavimentos anunciava a verticalização da ocupação da rua. Nos anos de 1940, foi instalada uma nova rede de coleta para águas pluviais (NOVA, 1941), além da construção dos edifícios do Cinema Palace (UM RÉGIO, 1942), em estilo *Art déco* (figura 24), e do edifício Baependi (EDIFÍCIO, 1945), o primeiro prédio de salas comerciais da cidade (figura 25). Durante as décadas seguintes, a arquitetura moderna marcou presença na rua com edifícios como o Clube Juiz de Fora, inaugurado em 1958, e a nova sede do Banco do Brasil, com projeto de Oscar Niemeyer.

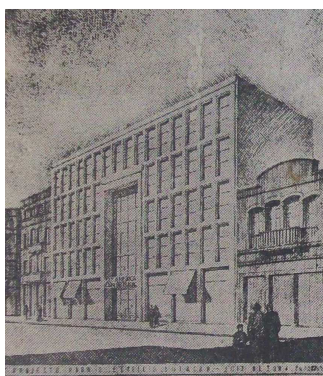


Figura 23 - Edifício SULACAP.  
Fonte: Jornal Diário Mercantil, 25junho1938.

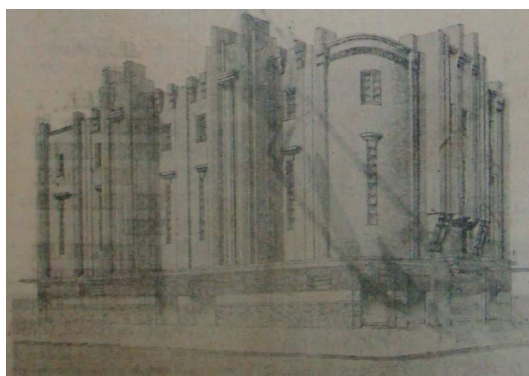


Figura 24 - Cinema Palace. Fonte: Jornal Diário Mercantil, 31maio1942.



Figura 25 - Edifício Baependi. Fonte: Jornal Diário Mercantil, 12agosto1945.

Na década de 1970, foi instalado o calçadão, considerado por Neves ([s.d.], p.50) como “*a síntese da rua Halfeld dos bons tempos*”, onde estão concentrados o símbolos das diversas épocas que marcaram o desenvolvimento da rua. E, segundo o mesmo autor:

Embora com outros signos, repetem-se as cenas do vaivém agitado, dos grupos que se formam para conversar sobre política ou qualquer outro assunto, dos encontros dos jovens, das passeatas e comícios. Os novos tempos trouxeram outras imagens: os vendedores ambulantes de bijuterias, camisetas e pôsteres, os moleques com cartazes onde se lê “Compro Ouro”, os happenings teatrais, os grupos de música latina e os de capoeira, os shows de música que

surpreendem quem passa com apresentações públicas, as mesas dos barzinhos ocupando a rua, lotadas aos sábados, as manifestações e as campanhas políticas.

Atualmente, a rua Halfeld (figura 26) é o ponto nevrálgico do centro de Juiz de Fora (REBOUÇAS, 2004 apud. Paula, 2008, p. 102). Em posição perpendicular à Avenida Rio Branco, e interceptando alguns dos principais eixos viários da área central, sua extensão liga também os dois principais marcos naturais encontrados no Centro, o Morro do Imperador e o Rio Paraibuna. Assim, o espaço urbano da rua Halfeld pode ser classificado como amplo, dado sua extensão e ausência de barreiras ou limites que o interrompam, formando longas visadas da área central da cidade. De acordo com Abdalla (1996, p.47), a rua pode ser descrita da seguinte forma:

Como primeiro logradouro público do município apresenta pontos centrais para a identidade da cidade, como são os espaços abertos da prefeitura e Câmara Municipal, dado a presença do Parque Halfeld, que é um quarteirão contornado por importantes edificações para Juiz de Fora. Outro exemplo da centralidade desta rua é a praça Dr. João Penido – praça da estação - que constituída pelo cruzamento dos eixos da rua Halfeld, estrada de ferro e rua Paulo de Frontin, que lhe dão forma triangular. A praça do Cine-Teatro Central – praça João Pessoa – é mais um elemento urbano de espaço confinado, fechado, de interesse morfológico e denotativo da representatividade da centralidade desta rua. Noutro aspecto, o do panorama urbano, ainda reforça nossa classificação o fato de os dois mirantes da área central estarem posicionados nos Morros do Imperador e São Bernardo, no eixo visual e na direção geográfica desta rua.

Dado seu comprimento, a rua Halfeld (figura 27) assume diversas feições que ao longo de sua extensão (1400 m). Assim, adotamos a divisão: parte baixa (entre as avenidas Sete de setembro e Getulio Vargas), parte central (entre as avenidas Getulio Vargas e Rio Branco), e parte alta (entre Avenida Rio Branco e Morro do Imperador). Na parte alta, o acesso de veículos é livre em quase toda sua extensão, predominando edificações residenciais e institucionais com bom padrão estético e de conservação. A parte central é a mais movimentada, com seu calçamento e mistura de usos variados, predominando comércio e serviços em edifícios bem conservados. E a parte baixa, apesar de manter características de uso parecidas com a parte central, porém aberta à circulação de automóveis, apresenta uma situação urbana que tende à degradação, com edifícios em pior estado de conservação. Nas três partes, a rua possui trechos destinados ao trânsito exclusivo de pedestres, configurados como calçadas. Na parte baixa, ela se integra ao espaço da praça João Penido (Praça da Estação), e na parte alta configura-se como uma extensão do Parque Halfeld. Porém, é na parte central que concentramos nossa atenção, onde o calçamento ocupa toda a extensão (350 m).



Figura 26 - Calçada da rua Halfeld atualmente.  
Fonte: Foto do autor.



Figura 27 - Rua Halfeld: situação urbana. Fonte:  
Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da  
Prefeitura de Juiz de Fora.

A inauguração do calçamento no trecho central da rua, fez dela novamente pioneira. Destacamos que este pioneirismo se deu tanto na história da instalação dos calçadões em Juiz de Fora, como no Brasil. Seu calçamento foi construído apenas três anos após a inauguração do calçamento da rua XV de Novembro em Curitiba, o primeiro do país. Na década de 1970, auge da implantação de calçadões no Brasil e no mundo, a pedestrianização tornou-se uma solução padrão para a solução de problemas em vias que enfrentavam o congestionamento e conflito entre tráfego de veículos e pedestres. Estes problemas já se anunciavam desde os anos 1930 quando o jornal Diário Mercantil publicou reportagens sobre esta questão (O TRÂNSITO, 1933). Inicialmente os comerciantes temiam que a transformação da rua em calçamento prejudicasse as vendas, mas após a modificação perceberam que o calçamento ampliou o movimento de pedestres, incrementando as vendas do comércio local baseadas no varejo.

Desde a sua implantação, o calçamento da rua Halfeld passou por diversas intervenções. Dentre elas, destacamos como mais importantes as que são datadas de 1975, 1987, 1989, 2004, 2007 e 2008. Destacamos estas intervenções por representarem marcos na história do calçamento, com alterações no espaço físico relacionadas diretamente com a qualidade urbana da área central da cidade.

Em 1975, na ocasião de sua inauguração, (OLIVEIRA, 2007), o calçadão ainda apresentava iluminação e posteamento como o das demais ruas, com fiação aérea. Havia também um chafariz na praça João Pessoa, em frente ao Cine Theatro Central e jardineiras ao longo do calçadão, como pode ser observado nas fotografias feitas durante o evento de inauguração (figura 28). O piso em pedras portuguesas brancas e vermelhas já possuía o desenho característico, de inspiração marajoara, que é mantido até os dias de hoje e pode ser tomado como o símbolo desta rua.



Figura 28 - Inauguração do calçadão da rua Halfeld. Fonte: mariadoresguardo.blogspot. com.

Em 1987 foi realizado o projeto para reurbanização da rua Halfeld (figura 29) com autoria do extinto Instituto de Pesquisa e Planejamento – IPPLAN (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA – IPPLAN, 1987). Este projeto é composto de duas pranchas, a primeira é relativa à locação e distribuição de equipamentos e redes de infraestrutura; e na segunda constam detalhamentos, especialmente relativos ao paisagismo. Dentre as obras de infraestrutura deste projeto, foram planejados postes de iluminação, telefones públicos, canaletas de coleta de água pluvial e locação de caixas subterrâneas para instalações de luz, telefone, água e esgoto. Para o paisagismo, o projeto apresenta desenhos detalhados das grelhas de captação pluvial, luminárias e jardineiras, além da especificação das espécies de vegetação. Nesta época, já não havia mais o chafariz da praça João Pessoa. Todos estes aspectos do projeto foram contemplados na realização da reurbanização da rua, e persistiram até a última intervenção.



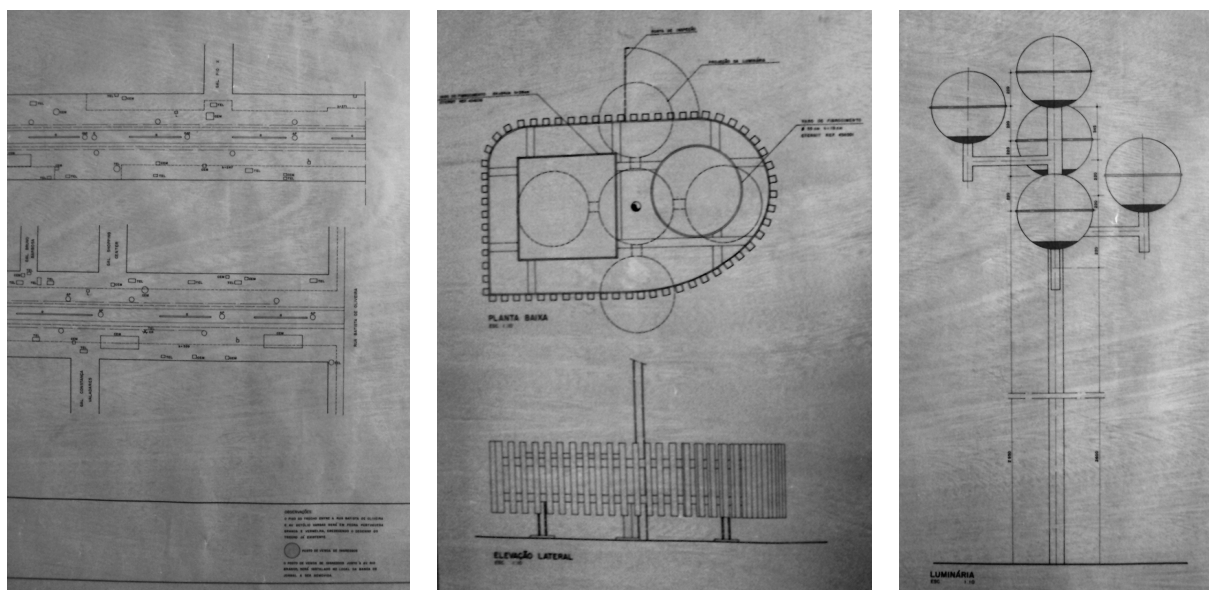


Figura 29 - Projeto de reurbanização rua Halfeld. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 1987.

Além do projeto de reurbanização, encontramos também um plano de 1989 (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - IPPLAN, 1989a) para a locação de mesas no calçadão, junto aos bares e restaurantes. Este plano visava a organização da apropriação do espaço da rua pelos estabelecimentos de lazer, evidenciando a vocação do lugar como ponto de encontro e uma preocupação com a ocupação planejada do espaço público. Em sentido semelhante, encontramos *croquis* datados de 1989 e 1990 (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - IPPLAN, 1989b) para a construção e locação de *stands* de venda de flores na praça João Pessoa.

Recentemente, durante a década de 2000 foram realizadas intervenções que não se configuram como reurbanizações. Porém, alteraram significativamente o calçadão e são sinais de novas formas de intervir no espaço público. Dentre elas, assinalamos a instalação de câmeras de segurança, a retirada de letreiros geradores de poluição visual, a substituição dos postes de iluminação, e a retirada das jardineiras. Em 2004, foram instaladas câmeras ao longo do calçadão, assim como em outras ruas do centro, com o propósito de garantir segurança aos pedestres através do monitoramento 24h (ZOCHE, 2004). O monitoramento busca o domínio do espaço da rua pela vigilância policial, de forma a prevenir e identificar crimes, além de representar uma forma de controle das atividades ali realizadas.

Em 2007, a Prefeitura de Juiz de Fora, baseada no decreto municipal nº. 9.117/2007, estabeleceu uma cartilha com regras para instalação de letreiros em fachadas. Esta ação atuou no sentido de regular a publicidade e impedir que os letreiros prejudiquem a ambiência urbana

com poluição visual (figuras 30 e 31). Especialmente nos calçadões, a situação era mais crítica, onde os letreiros e placas das lojas competiam pelo espaço aéreo, avançando sobre a rua. Em conjunto com a cartilha, a fiscalização no cumprimento das regras se tornou mais rígida, atuando efetivamente atualmente. A despoluição visual do calçadão atuou juntamente com a instalação das câmeras, viabilizando o funcionamento efetivo nesta via pela desobstrução das visadas.



Figura 30 - Rua Halfeld: antes da retirada dos letreiros. Fonte: skyscrapercity.com.



Figura 31 - Rua Halfeld: depois da retirada dos letreiros. Fonte: Foto do autor.

A última intervenção significativa realizada no calçadão da rua Halfeld foi a troca da iluminação, em 2008, substituindo as luminárias do projeto de 1987 por outros no modelo “república”. Estes postes atuais são considerados incondizentes com a ambiência urbana da rua e a contemporaneidade da intervenção, causando opiniões adversas de arquitetos e urbanistas em veículos de comunicação, como se observa em Ferreira (2008). Juntamente com a troca dos postes de iluminação, houve a retirada das jardineiras, que consideramos como uma perda, tornando a rua mais árida em termos paisagísticos, sem vegetação alguma. Desta forma, o espaço foi deixado quase totalmente livre para a circulação dos pedestres, numa configuração espacial linear e sem interrupções por elementos (mobiliário urbano) que poderiam se tornar obstáculos ao grande fluxo de pessoas.

Em seus aspectos espaciais, o calçadão da rua Halfeld pode ser considerado como um **calçadão pleno**, onde o trânsito de pedestres é livre e não há demarcação de leito trafegável para veículos. O acesso de veículos é proibido, salvo em situações excepcionais onde somente veículos autorizados podem circular para o transporte de mercadorias e objetos, como os carros fortes que atendem as agências bancárias. Dada esta condição, o calçadão se configura

como um grande piso de passagem para pedestres, pontuado apenas por elementos urbanos como luminárias, lixeiras e telefones públicos. A via apresenta-se majoritariamente linear, com pontos de alargamento, na praça João Pessoa e em frente à agência bancária do Banco do Brasil. Contribui para a sensação de linearidade o alinhamento dos edifícios junto à testada da via, em sua maioria sem recuos, e o gabarito destes, que apesar de variado, tende a uma forte verticalização. Assim, dentre os calçados encontrados no centro de Juiz de Fora, a rua Halfeld apresenta os imóveis com o maior número de pavimentos.

As edificações ao longo do calçadão da rua Halfeld apresentam uma grande diversidade de usos, contribuindo para sua vitalidade tanto no período do dia, como à noite. O predomínio do comércio e serviços forma um corredor comercial varejista, com estabelecimentos variados, que já desde as primeiras décadas do século XX marcam presença e destacam a via como principal na cidade. Nela se instalam grande parte das agências bancárias, equipamentos culturais como o Cine-Teatro Central e o Cine Palace, que junto com outros edifícios, formam marcos arquitetônicos da cidade. Aliados ao comércio, que dá a tônica durante o dia, encontramos usos de lazer, institucionais e residenciais que mantêm a movimentação de pedestres na rua também durante a noite, como por exemplo, os bares, cinema e escolas preparatórias para concursos.

O comércio ambulante também contribui para a variedade e transformação do espaço em determinados períodos do dia, como as noites durante a semana e as tardes de sábado, em que a rua se torna uma “feira” com barracas instaladas ao longo de sua extensão para venda de produtos populares e artesanais. Contribui também para esta transformação, a apropriação que os bares fazem do espaço, com a colocação de mesas e cadeiras no calçadão, criando espaços para a permanência onde durante o horário comercial predominam as atividades de passagem. Além destes usos e apropriações, há também aqueles que consideramos pontuais, formados por artistas de rua, vendedores de pipoca, cachorro-quente, engraxates e outros que se integram ao cotidiano da rua. Eventualmente, o espaço do calçadão é usado também para apresentações de música, rodas de capoeira, manifestações políticas, passeatas e blocos de carnaval. Todos estes usos e acontecimentos integram uma intensidade e variedade que permitem a sociabilidade e a convivência de diferentes grupos de pessoas, com variados interesses e destinos. Isto possibilita o intercâmbio prolongado ou fugaz, fazendo do calçadão da Halfeld um espaço público por excelência.

Juntamente com os usos, e estimulados por estes em uma relação de causa e consequência, os intensos fluxos de pedestres atestam o sucesso do calçadão como suporte

espacial para a vitalidade urbana. Como já citado anteriormente, a posição da rua como elemento de ligação entre dois dos principais eixos viários do transporte públicos da cidade, favorece a intensidade do movimento de pedestres ao longo do calçadão. Em conjunto com o fluxo longitudinal, existem diversas intercessões da rua com as galerias que estabelecem pontos de conexões em uma rede passagens (Paula, 2008, p. 112). As ligações com as galerias transversais favorecem a formação de fluxos que cortam a rua em diversas posições transversais e diagonais ao seu eixo longitudinal. Estes fluxos se associam e favorecem o emaranhando de possíveis caminhos, que em seus pontos de maior concentração formam nós de encontros entre as pessoas no espaço público.

Além das conexões com as galerias, o calçadão da rua Halfeld favorece também a ligação com outros espaços públicos destinados aos pedestres, como o parque Halfeld e praça da estação, situados por nós dentro da categoria de praças na classificação dos espaços públicos na área central da cidade. Assim, estas ligações, para além de favorecerem o espaço do calçadão com elemento focal de nossa análise, atestam sua importância para o sistema formado pelo conjunto dos espaços públicos que fortalecem a centralidade da área onde se situam.

Como resultado desta conjunção de características, a rua Halfeld é considerada por muitos como símbolo da cidade, sintetizando a cultura urbana de Juiz de Fora e sua identidade. João do Rio (apud. NEVES, s.d.) a define como “*a alma encantadora das ruas*”, “*um pouco de tudo o que as outras ruas sonham e ser*”. Oliveira (2007) dá a ela a alcunha de “Coração de Juiz de Fora”. E Paula (2008, p.99) atribui à mesma rua o *status* de “alma da cidade”.

Sua importância e significado podem ser ilustrados através de numerosas citações e imagens relacionadas a ela, muitas delas em tom saudosista. Os costumes de sociabilidade que integram a cultura da cidade e sua história podem ser exemplificados no *footing*, caminhada pela Rua Halfeld, como menciona Yazbeck (2010): “*Nos domingos à noite era o sobe e desce dos footings - uma diversão em forma de passeio, cujo pretexto maior era flertar e arranjar namorada (o)*”. Tal hábito ainda é perceptível e consolidado na cultura da cidade, porém sob formas contemporâneas de vivenciar o espaço, o que mantém a vitalidade da rua e a permanência de seu status na imaginária urbana juizforana. Como resume Arbex & Rocha (1998, p. 40):

É neste território livre criado para o privilégio dos pedestres que o velho footing assume uma contemporaneidade, nos passos rápidos dos homens de negócios com suas pastinhas rumo ao banco, das senhoras em busca de ofertas nas lojas de eletrodomésticos, dos esperançosos tentando a sorte nas loterias, dos jovens no seu entra-e-sai das lanchonetes famosas. Fast Food, fast life.

#### 4.4.3 O calçadão da rua São João

A rua Barão de São João Nepomuceno foi aberta no ano de 1883 (MAGALHÃES, 2008), quase três décadas após a elevação da vila à categoria de cidade (figura 32). Nesta época, já se percebia uma diversidade de melhoramentos urbanos que iriam se intensificar com a passagem do século XIX para o século XX. No mesmo ano da abertura da rua, foi implantado o sistema de telefonia da cidade. Mas, ainda não havia sistemas de coleta de esgoto, e a água potável era distribuída através de torneiras e chafarizes públicos, e nem todas as ruas da cidade eram calçadas. Dois anos antes, em 1881 foram inaugurados os bondes de tração animal, que atravessavam a cidade no sentido norte-sul, ligando diversos pontos do centro com a estação ferroviária central (LESSA, 1985, p.145). Tais eventos caracterizam uma cidade que apesar de não apresentar os sistemas mais básicos de infraestrutura, já demonstrava uma forte vocação urbana e o grande progresso que se daria nos próximos anos.



Figura 32 - Rua São João: fotografia antiga. Fonte: mariadoresguardo. blogspot.com.

A abertura desta rua se deu em meio a controvérsias no poder legislativo da cidade. O terreno apresentava a possibilidade de criação de uma rua com apenas 45 palmos de largura, contra os 60 palmos exigidos por lei. Dada esta condição, o parecer da comissão de obras da Câmara de Vereadores era contra a abertura da rua, pois além de estreita, seccionaria o quarteirão entre as ruas Santa Rita e Halfeld, quebrando o padrão vigente (Ibid, p.155). De

acordo com as concepções sanitárias da época, esta ação pioraria as condições de salubridade pela concentração de população em uma cidade em franco desenvolvimento, que se pretendia próspera e avançada. Porém, mesmo diante desta contenda, o presidente da câmara aprovou a abertura da rua, ligando a rua do Comércio (atual rua Batista de Oliveira) à rua Direita (atual avenida Rio Branco), (MAGALHÃES, 2008).

Assim, podemos apontar que esta redução do comprimento da quadra através da criação de uma nova rua, já indicava características do centro atual da cidade: o encurtamento de caminhos a percorrer, a criação de uma malha urbana intensamente interpenetrada e a consequente possibilidade de grande adensamento da população nesta área. Dadas estas condições, somadas a sua localização privilegiada (paralela à rua Halfeld), a rua desenvolveu-se de forma próspera com a concentração de múltiplas atividades.

Atualmente, a rua São João é uma das principais do centro de Juiz de Fora. Localizada entre as avenidas Rio Branco e Getúlio Vargas, com extensão de 430m, é cortada pela Rua Batista de Oliveira que a divide em “parte baixa” e “parte alta”, como costumeiramente se faz na cidade para estabelecer referências de localização (figuras 33 e 34).



Figura 33 - Calçada da rua São João atualmente.  
Fonte: Foto do autor.

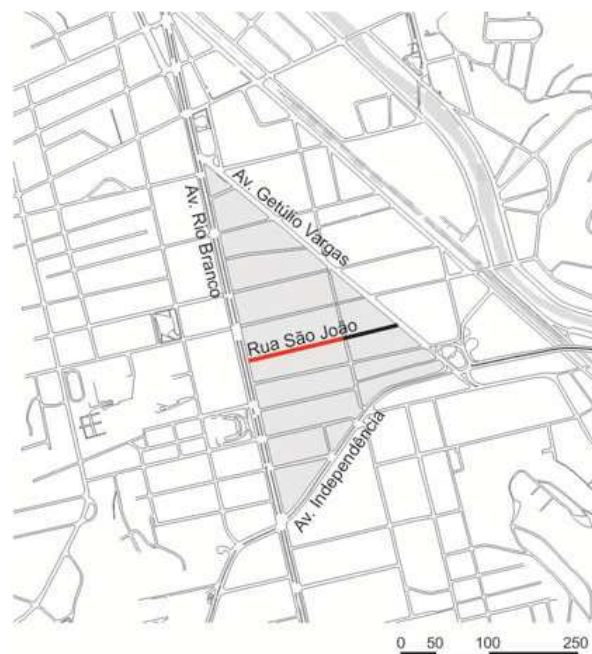


Figura 34 - Rua São João: situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

A divisão da rua é nitidamente percebida pelas diferenças nos padrões de uso, na “parte baixa” o acesso de veículos é livre, com leito carroçável, meio-fio e calçadas bem definidas. O comércio é mais popular e apresenta um padrão estético mais baixo, e o estado de conservação dos edifícios é pior. A “parte alta” é caracterizada por um conjunto arquitetônico bem conservado e um comércio estabelecido de forma mais organizada, apresenta um padrão estético melhor. É neste trecho de calçada (270m), onde a rua apresenta exclusividade para o trânsito de pedestres, que focaremos nossa atenção.

Desde sua implantação, o calçada da rua São João passou por algumas intervenções. Dentre elas, destacamos como mais importantes a inauguração do calçada em 1986, o projeto de reurbanização em 1992, a retirada de letreiros em 2007 e a troca dos postes de iluminação em 2008. Salientamos estas intervenções por representarem marcos das alterações no espaço físico da rua e estarem diretamente relacionadas com a sua qualidade urbana.

Mais de um século após sua abertura, em 1986, a rua São João teve sua parte alta transformada em calçada. Como em muitas outras áreas pedestrianizadas, a justificativa para o fechamento da rua ao tráfego de veículos foi a necessidade de sanar os conflitos entre estes e os pedestres, dando mais conforto e segurança aos últimos (MAGALHÃES, 2008). Porém, é perceptível que o primordial motivo para a transformação da rua foi a sua capacidade de atrair fluxos de pessoas pelos usos que nela se dão, como residências e comércio. Tais contingentes de pedestres, associados ao grande número de veículos, geravam congestionamento e insegurança para os pedestres, limitando o potencial da rua, que foi valorizado pelo calçada.

O projeto de reurbanização é datado de 1992 (figura 35), realizado pelo IPPLAN (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - IPPLAN, 1992), com intervenções abrangendo aspectos de infraestrutura, paisagismo e mobiliário urbano. Este projeto visou a adequação espacial do calçada às atividades ali desenvolvidas, e foi composto por um conjunto de duas plantas: a primeira contendo locação do mobiliário urbano e rede de coleta de águas pluviais, e a segunda contendo o desenho para a paginação de piso. O nível de detalhamento apresentado é básico, sem especificações minuciosas.

Para o mobiliário urbano, foi previsto em detalhe um conjunto padrão formado de três peças (banco, jardineiras e lixeira) a ser instalado ao longo de toda a rua em espaçamento regular. O detalhe deste conjunto especifica a confecção das peças em aço inox e sua fixação no piso. Juntamente com este conjunto, também foi assinalada nas plantas a locação de

telefones públicos. Para a rede de coleta pluvial foram posicionadas, na mesma planta de mobiliário, as locações da tubulação, os poços de visita, e as canaletas de recolhimento da água. As canaletas apresentam um desenho mais detalhado, contendo uma grelha aparente para seu fechamento, igual ao usado na rua Halfeld.

A segunda planta do projeto contém a paginação do piso. O material indicado é a pedra portuguesa, comum à maioria das calçadas da área central. Nas cores preta e branca, as pedras do piso formam desenhos geométricos regulares ao longo de toda a via. É apresentado também um detalhe, em escala ampliada deste desenho, com cotas de suas dimensões.

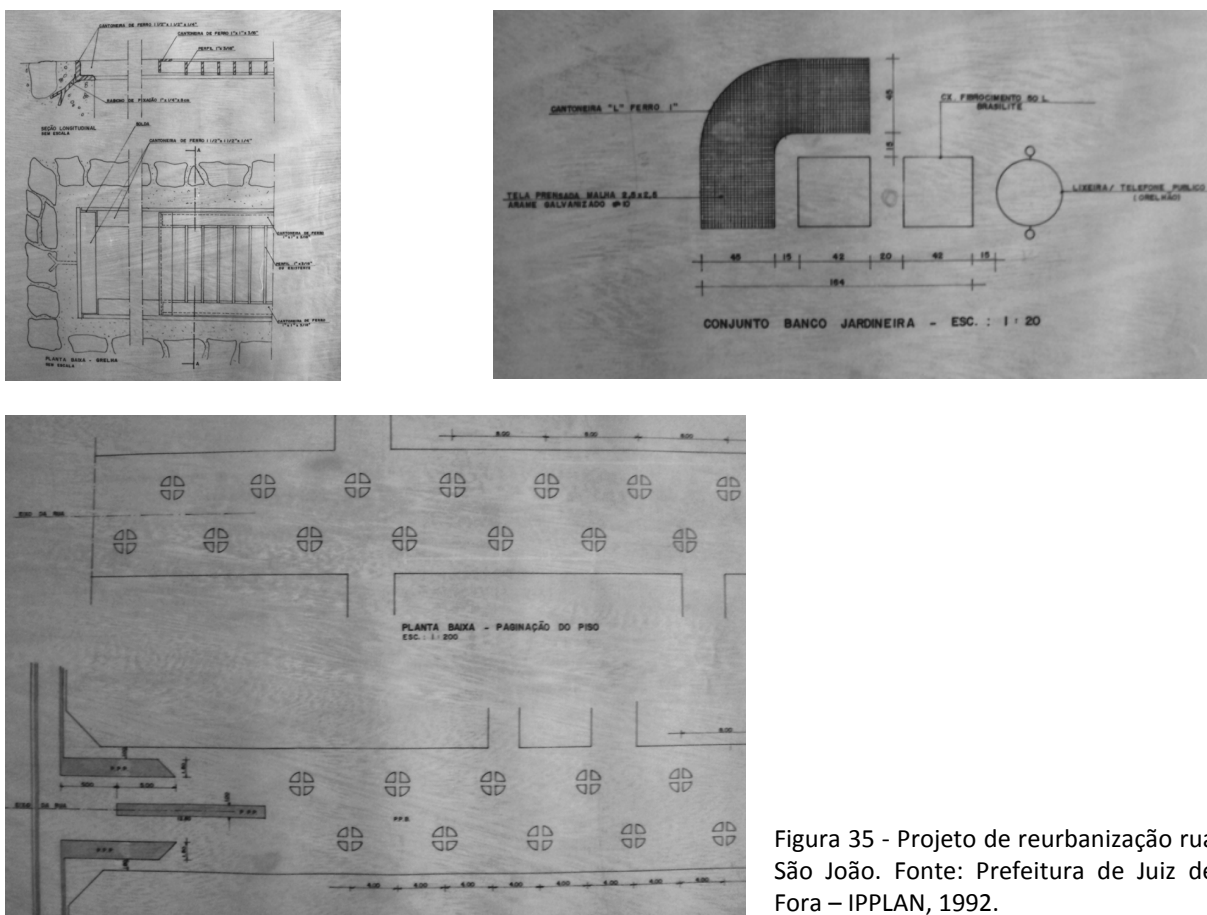


Figura 35 - Projeto de reurbanização rua São João. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 1992.

No ano de 2007 foi promulgado um decreto com a finalidade de regular e organizar os letreiros instalados nas ruas do centro da cidade, especialmente os calçadões com seu intenso comércio. Nesse sentido, é perceptível durante os últimos anos a drástica redução da poluição visual nesta rua, assim como em outras (figuras 36 e 37). Tal ação na rua São João liberou a visão tanto para a paisagem formada pelo conjunto arquitetônico, como a antiga chaminé que



faz parte do Centro Cultural Bernardo Mascarenhas; assim como para marcos da paisagem natural, como o Morro do Cristo, situados em extremos opostos das visadas desobstruídas proporcionadas pela rua.



Figura 36 - Rua São João - antes da retirada dos letreiros. Fonte: Acessa.com.



Figura 37 - Rua São João - depois da retirada dos letreiros. Fonte: Acessa.com.

Como última intervenção significativa no espaço deste calçadão, em 2008 ocorreu a troca dos postes de iluminação. O plano intitulado “Operação Colírio”, justificou-se pela intenção de melhorar a qualidade do espaço público na área central, baseado em ações como a troca do mobiliário urbano (REVITALIZAÇÃO, 2008), por exemplo. O modelo anterior dos postes, com grandes globos em acrílico, que era presente também na rua Halfeld, foi substituído por outro de aparência passadista, em “estilo republicano”. Este último é o mesmo encontrado no calçadão da rua XV de Novembro (primeiro calçadão do país), na cidade de Curitiba. Tal ação foi causadora de discórdia entre técnicos de setores diversos da administração da cidade. Os órgãos de patrimônio da cidade desaprovaram a mudança, considerando-a inadequada à ambiência urbana, em desacordo com o conjunto arquitetônico da rua. E a polêmica foi endossada por diversos outros arquitetos da cidade que também se mostraram contrários ao novo modelo de luminária (O POMO, 2008).

Atualmente, com as últimas intervenções, este calçadão apresenta uma feição diferente da proposta pelo projeto de reurbanização que alterou de forma global o seu espaço em 1992. Não há mobiliários tais como bancos e jardineiras previstos no projeto de reurbanização. O piso também passou por alterações, foi demarcado um leito central pavimentado com concreto, separado em ambos os lados das pedras portuguesas por meio fio em concreto.

Porém, o nível entre estes dois tipos de piso é contínuo. Além da troca da iluminação e a retirada dos letreiros em acordo com as normas mais recentes.

De acordo com sua escala e inserção urbana, o calçadão da rua São João pode ser considerado como um espaço urbano confinado (ABDALLA, 1996, p.50). São perceptíveis as interrupções de linearidade e visadas em seus extremos pelos eixos das avenidas Rio Branco e Getúlio Vargas, que representam limites físicos e visuais para a rua. Colaboram para esta percepção espacial a estreiteza da rua e o alinhamento da quase totalidade dos edifícios junto à testada dos lotes. A linearidade é quebrada somente em um ponto, próximo à avenida Rio Branco, onde o afastamento das edificações nos dois lados cria um pequeno alargamento. Apesar da estreiteza, o baixo gabarito das edificações (entre 2 e 4 pavimentos, em sua maioria), estabelece uma relação de proporcionalidade com a caixa viária, característica que gera equilíbrio frente ao confinamento sugerido pelo espaço.

Este calçadão é classificado por nós como um **calçadão pleno**, seguindo as definições de Rubenstein (1992, p.22), onde o acesso de veículos é muito restrito, somente aos autorizados em casos específicos. Apesar disto, a rua conta com uma demarcação através da paginação de piso, formando uma faixa de serviço ao longo de sua extensão como uma caixa carroçável, porém sem diferenças de nível, como é comum em ruas com leitos para veículos. Assim como o calçadão da rua Halfeld, este se configura também como um grande piso de passagem, seu espaço é marcado somente pela presença de postes de iluminação e lixeiras, com poucos obstáculos à movimentação de pessoas.

Os usos encontrados nas edificações que ladeiam o calçadão são bastante variados, atraindo diversidade de público. No nível do térreo, a maioria dos edifícios tem usos comerciais ou de serviços, o que faz da rua um dos principais corredores de comércio do centro, onde predominam as lojas de vestuário. Nos demais níveis, as edificações apresentam um padrão de uso por residências ou serviços, como escritórios, salões de beleza, academia de ginástica, entre outros. Em destaque o uso institucional do Cine Teatro Central marca presença, pela sua importância e por apresentar uma testada quase cega em seus fundos voltados para a rua. Esta variedade de usos somada à sua intensidade, favorece a **vitalidade** do calçadão em todos os períodos do dia, considerando que apresentam diferentes horários de funcionamento. Existem também algumas barracas de comércio ambulante, estabelecendo pequenas apropriações privadas no espaço público, próximas à esquina com a avenida Rio Branco. Porém o número de comerciantes ambulantes é muito menor do que nos outros calçadões da cidade.

Se comparado com os outros calçados, o da rua São João apresenta uma uniformidade marcante. Esta uniformidade manifesta-se não somente em sua configuração espacial homogênea, como também em seus usos e apropriações. Quase não há variação durante os períodos do dia, ou em relação aos dias da semana, como se percebe nas ruas Halfeld, Marechal Deodoro e Batista de Oliveira. Não há mesas de bares, nem grande número de vendedores ambulantes, ou mesmo artistas de rua.

Em sua relação com os demais espaços públicos do centro, apontamos que o calçamento da rua São João deve muito de sua vitalidade às ligações estabelecidas com as galerias e o calçamento da rua Batista de Oliveira. A presença de grande quantidade de galerias que o ligam à rua Halfeld estabelece uma relação de permeabilidade entre as duas ruas possibilitando fluxos diversos de pedestres que às usam somente como passagem ou se destinam a algum ponto em seus interiores. Estes fluxos de pedestres cruzam-se com o fluxo longitudinal estimulado pela ligação que a rua faz entre as avenidas rio Branco e Getúlio Vargas, gerando pontos de concentração (nós), assim como nos outros calçados paralelos.

Porém, é perceptível a existência de uma variação na quantidade de galerias que estabelecem as ligações do calçamento com as vias paralelas. De um lado da via, existem várias galerias que se conectam com o calçamento da rua Halfeld, porém do outro lado há somente uma galeria que se conecta com a rua Santa Rita. Esta diferença é vista por nós como um limitador da fluidez de trajetos de pedestres, em consequência estabelece também uma limitação no potencial de vitalidade do calçamento, se comparada com os outros. Ainda assim, a ligação do calçamento com as galerias reflete a forte interconexão do sistema de espaços públicos que favorecem a centralidade desta área em Juiz de Fora. Isto, a nosso ver, resulta em uma identidade urbana marcada pela permeabilidade que se estabelece através da ampla rede formada pelo espaço público de domínio dos pedestres.

#### **4.4.4 O calçamento da rua Mister Moore**

A rua Mister Moore é uma das formadoras do feixe de ruas paralelas à rua Halfeld, no centro de Juiz de Fora. Considerando sua posição e escala secundária, em relação às outras ruas do centro, pouco encontramos sobre a sua história. Esta rua se difere dos outros calçados pela sua curta extensão (230m) e ausência de cruzamentos com outras vias, portanto não pode ser dividida em partes, como fazemos em relação às outras vias

apresentadas neste trabalho. Assim como as outras ruas paralelas, também conecta as avenidas Rio Branco e Getúlio Vargas, principais eixos do transporte público da cidade (figuras 38 e 39).



Figura 38 - Calçada da rua Mister Moore atualmente. Fonte: Foto do autor.



Figura 39 - Rua Mister Moore - situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

O calçada desta via ocupa toda a sua extensão, destacando-a como a única via totalmente transformada em calçada dentro do conjunto analisado. Apresenta peculiaridades que o diferenciam bastante dos outros que aqui apresentamos. Realizado mais recentemente, não passou por alterações significativas após sua implantação, mantendo as mesmas características que possuía quando foi inaugurado. A transformação da rua Mister Moore em calçada se deu no fim dos anos 1990, com uma série de projetos e intervenções que ocorreram entre 1997 e 2000, incluída como parte de planos mais abrangentes que visavam revitalizar a área central de Juiz de Fora.

Diferente da pedestrianização realizada anteriormente em outras ruas, como uma ação urbana isolada, a criação do calçada da Mister Moore se deu dentro de um projeto amplo, prevendo intervenções em diversas partes do centro. O plano “Cidade Humana” (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA – IPPLAN, 1998) teve a reurbanização desta rua como uma de suas primeiras ações a ser realizada. Dentre as justificativas para implantação do

calçada, estão as mesmas encontradas para outras obras deste tipo, privilegiar o trânsito de pessoas a pé e evitar o conflito do excesso de veículos e pedestres. Porém, neste caso, destacava-se também a necessidade do fortalecimento do comércio da rua frente a discussões que se estabeleceram na época sobre a necessidade da manutenção da vitalidade e competitividade do centro em relação a outros focos de atratividade de público, como o desenvolvimento polos comerciais e a previsão da construção de um grande *shopping center* em uma área periférica da cidade. Nestas discussões destacava-se o interesse da comunidade de comerciantes da rua na manutenção e prosperidade de seus negócios, especialmente o Mister Shopping e a galeria Marechal Center.

O projeto para o calçada da rua Mister Moore, assinalado no plano Cidade Humana, previa a criação da praça dos Correios, nos fundos da agência central do correio da cidade. Juntamente com a praça, passagens nas laterais do prédio dos correios criariam novas galerias conectando-se com a rua Marechal Deodoro, aumentando a permeabilidade entre as duas vias. Porém, no projeto executivo para a reurbanização da rua Mister Moore, que foi datado de 1997 (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - IPPLAN, 1997), ainda não se contemplada a construção da praça.

Além das novas conexões no nível das ruas, o projeto previa também uma passarela em cota elevada (figura 40), conectando o terceiro piso da galeria Marechal Center com o Mister Shopping, em lados opostos da rua. Este elemento sinalizava a intenção do fortalecimento das conexões já presentes nas galerias térreas, buscando incentivando o fluxo de público consumidor nos andares superiores dos dois empreendimentos, dando maior valor às lojas nestes pavimentos.



Figura 40 - Passarela projetada para ligar Mister Shopping e Central Shopping. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora - IPPLAN, 1997.

A efetiva realização do calçamento na Rua Mister Moore se deu entre 1999 e 2000, como a primeira dentro de um projeto geral de revitalização da área central da cidade que sucedeu o pioneiro Cidade Humana (CAMPOS, 1998). Outra diferença entre este projeto e os implantados nas ruas que se tornaram calçadas anteriormente é a amplitude do escopo do projeto e o seu grau aprofundado de detalhamento (figura 41). Foram realizadas obras de infraestrutura, como rede de captação de águas pluviais e nova iluminação, constando detalhes específicos para grelhas de captação de água e luminárias fixadas nos *pilotis* dos prédios que avançam sobre as calçadas.

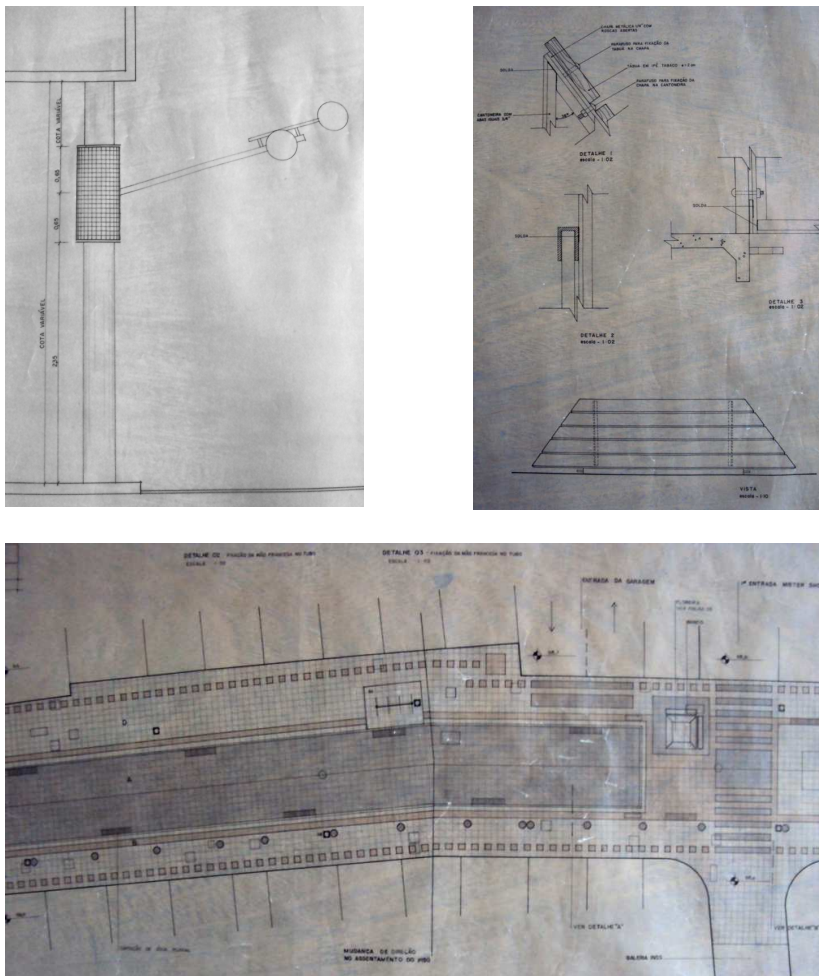


Figura 41 - Projeto de reurbanização rua Mister Moore. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 1997.

Em relação aos aspectos paisagísticos, o projeto também se mostrou abrangente, contendo especificações relativas à paginação de piso em placas cimentícias com cores variadas, vegetação, e mobiliário urbano com peças desenhadas especificamente para esta reurbanização. Entre os desenhos de detalhes do mobiliário, estavam bancos, floreiras, lixeiras

e equipamentos chamados de “ilhas de serviços”, congregando espaços para telefones públicos e cadeiras de engraxate. Estas “ilhas de serviços” não foram realizadas, assim como outras peças de mobiliário. Porém, neste projeto fica explicitada a intenção da materialização efetiva dos pressupostos do plano “Cidade Humana” que era a revitalização do centro com foco na escala do pedestre, além de um aprofundamento em aspectos de pormenores espaciais, visando a qualidade do projeto urbano.

O projeto detalhado para a praça dos correios, previsto no plano Cidade Humana, foi datado do ano de 2000 (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA – IPPLAN, 2000), juntamente com a implantação do calçamento (figura 42). A praça tinha o objetivo de criar um ponto de alargamento na via, um ponto focal que criasse espaços para a permanência, em condição semelhante à praça João Pessoa no calçamento da rua Halfeld. Mas a praça não foi construída por impossibilidade de cessão do terreno já ocupado por uma ampliação da sede dos correios. Desta forma, manteve-se a continuidade do padrão estreito da rua.

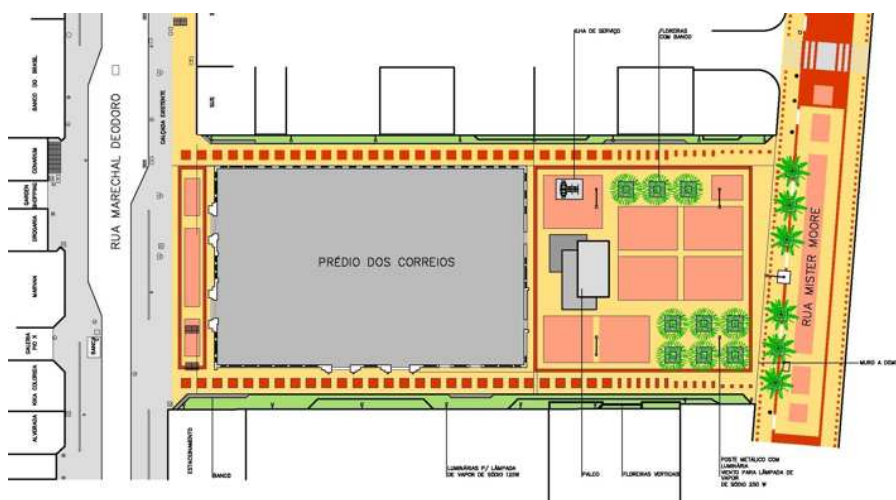


Figura 42 - Praça dos correios. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora – IPPLAN, 2000.

A implantação do calçamento e reurbanização da rua, também se deu de maneira diferente da realizada nas outras ruas. Para a viabilização da execução do projeto, foi adotado um sistema de parceria público-privada (PPP). A prefeitura forneceu o projeto e a mão de obra para a intervenção, e os proprietários e comerciantes da rua, financiaram o material de construção utilizado. Esta parceria se deu sob o acordo de reembolso do investimento privado através de descontos concedidos pela prefeitura no Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU), (GUSMAN, 1999).

Com uma caixa viária estreita, a rua Mister Moore apresenta-se como um espaço fechado, dada a relação entre o volume construído das edificações e a estreiteza da via. De acordo com Abdalla (1996, p.50), “*a conformação do espaço é reduzida pela volumetria da arquitetura em quase todo o percurso, além do que não existem variações que gerem espaços morfológico-urbanos diferenciados para o público*”. As perspectivas de visão encurtadas através da obstrução de visadas pelos altos edifícios das avenidas, em seus dois extremos, contribuem para esta percepção. Esta obstrução impede a visualização dos marcos paisagísticos naturais do centro, diferentemente de ruas como a Halfeld e a Marechal Deodoro. Se comparado aos outros calçadões, a rua Mister Moore é considerada a mais confinada. A sensação de fechamento transmitida ao pedestre é reforçada pelo avanço em *pilotis* dos edifícios sobre a rua, formando uma faixa coberta sobre as entradas dos estabelecimentos no pavimento térreo em quase toda a extensão de um lado da via e parte do outro lado.

Porém, o fechamento sugerido pela sua conformação física, pode ser tomado também como uma característica favorável ao desenvolvimento da atividade dos pedestres na rua. Isto gera uma ambiência que transmite a sensação de segurança, e uma escala espacial mais próxima à humana. A rua apresenta-se contínua, sem interrupções transversais. Porém, um leve desvio em seu eixo impede a visão axial de um extremo ao outro, apesar de ser pouco extensa. Assim, guardadas as devidas diferenças, se comparada à forma de ruas medievais, estreitas e tortuosas, esta rua fornece a possibilidade da surpresa, como uma qualidade da paisagem urbana como apresentada por Cullen (1996).

Sobre a configuração do calçadão na rua, podemos dividi-lo em dois trechos: o trecho maior é considerado um **calçadão pleno**; e o trecho menor como um **semi-calçadão**, seguindo a classificação de Rubenstein (1992, p. 22) que adotamos. Na parte maior, o calçadão é configurado como um grande piso livre para a circulação de pessoas. Nesta porção, os únicos elementos a interromper o espaço são os *pilotis*, e alinhadas a estes, as palmeiras plantadas em frente à sede dos correios, dando continuidade à sucessão de elementos verticais que marcam o espaço. Nesta parte, o acesso de veículos é limitado aos casos extraordinários, como manutenção das redes de infraestrutura, e outros autorizados para carga e descarga de mercadorias em horários especiais. Na parte menor, há um leito trafegável para o acesso de veículos ao estacionamento do Mister Shopping, com calçadas em ambos os lados, meio fio e diferenciação de nível.



A mistura de usos urbanos encontrados na rua Mister Moore é responsável pelo aspecto e qualidade, definindo em grande medida sua diversidade. Neste caso, especialmente, identificamos uma combinação predominante de comércio, serviços e residências. No nível térreo, a maioria das edificações apresenta lojas comerciais, com vestuário, lanchonetes, eletrônicos, equipamentos especializados, gêneros alimentícios, floricultura, produtos agro-veterinários, entre outros. E os demais pavimentos são ocupados em sua maioria por residências ou por serviços. Destacam-se na rua o Mister Shopping, ocupando quase a totalidade em um dos lados, a galeria Marechal Center e o acesso ao prédio do PAM Marechal pela galeria dos previdenciários. Além destes, há também as instalações dos correios, que estabelecem uma relação de fundos com a rua, apresentando uma testada cega, apenas com um portão de acesso. Estes equipamentos e usos de destaque são focos de atenção e destino de público, contribuindo em grande parte para a definição das características especiais da rua e desenhando seu espaço.

Diferentemente dos calçadões das ruas Halfeld, Marechal e Batista, o calçadão da rua Mister Moore não apresenta um uso intenso por comércio ambulante, nem apropriações significativas do espaço público, característica que a aproxima da feição que encontramos na rua São João. O comércio ambulante da rua é constituído por algumas barracas de venda de frutas, pipoqueiro e eventualmente camelôs com produtos populares e stands para a venda de ingressos de festas e shows. Não foi identificada a presença de artistas de rua ou manifestações culturais, como rodas de capoeira, comuns na rua Halfeld, por exemplo. Apesar da ausência destas manifestações e apropriações do espaço público, consideramos que os usos regulares estabelecidos na rua, que apresentam uma grande variedade, em conjunto com equipamentos como o Shopping, formam focos de atração de público que garantem os aspectos de diversidade e vitalidade da rua.

Os fluxos de pessoas e veículos são apontados por nós como fator que influenciam fortemente as qualidades urbanas que nela encontramos. Estes movimentos são estimulados tanto pela situação da rua, que assim com os outros calçadões liga eixos viários importantes, e pelos usos e equipamentos que funcionam como atrativos. Dentre os polos atrativos da rua, destaca-se o Mister Shopping, seguido do Marechal Center, que congregam grande quantidade de comércios e serviços em suas lojas. Há também um edifício de salas comerciais na esquina com a avenida Rio Branco, além do comércio geral da rua.

As passagens estabelecidas pelas galerias conectam o calçadão da rua Mister Moore ao da rua Marechal Deodoro, criando conexões que ao mesmo tempo são suporte e fomentadoras

dos fluxos de pedestres. Os fluxos gerados pelas galerias se dão de forma oblíqua ao eixo longitudinal da rua, possibilitando uma variedade de percursos para os pedestres no espaço do calçamento. Além da simples passagem, as galerias também são atrativos, considerando que dão acesso às atividades e usos diversos que se instalam no interior das quadras. Assim, atuam como elementos que favorecem uma relação de permeabilidade inter e intraquadras, conectando os espaços públicos, dando coesão ao sistema por eles formado e, por conseguinte a centralidade que identificamos nesta área.

A Mister Moore se difere das outras ruas aqui estudadas, por sua característica de posicionamento e conexão com outras ruas através das galerias. Se outros calçados do centro, como as ruas Halfeld e Marechal Deodoro, encontram-se conectados em ambos os lados com as ruas paralelas através de galerias transversais; a rua Mister Moore representa em certa medida um rompimento dessa continuidade de conexões. Pois de um lado apresenta um grande número de galerias que a conecta com a rua Marechal, e do outro lado as únicas conexões estabelecidas são as galerias do Mister Shopping, que não geram ligações com ruas paralelas, somente com a avenida Getúlio Vargas. Esta situação define uma estanqueidade de fluxos, que são contínuos nos outros calçados, deixando ao complexo de galerias do Mister Shopping a função de garantir uma certa continuidade destes fluxos.

Pelas características aqui apresentadas, consideramos que o calçamento da rua Mister Moore atua como suporte espacial representativo para a área central de Juiz de Fora. São encontradas nele, qualidades urbanas que caracterizam não somente seu espaço como o conjunto dos espaços públicos que contribui para a identidade do centro da cidade.

#### **4.4.5 O calçamento da rua Batista de Oliveira**

A rua Batista de Oliveira pode ser considerada tão antiga quanto a cidade de Juiz de Fora (figura 43), o primeiro registro que temos a respeito de sua história é o plano de arruamento desenvolvido em 1853. Neste plano constavam apenas duas ruas paralelas à Estrada do Paraibuna (atual avenida Rio Branco), eram elas a rua Santo Antônio e rua Florida, esta última, que também já foi denominada rua Formosa, é assinalada por Lessa (1985, p.61) como a atual rua Batista. Na mesma época deste plano de arruamento (1855), a cidade passava por problemas sanitários que incorreram em outros de saúde pública, como o surto de cólera (OLIVEIRA, 1966, p.30). Estes problemas suscitaram melhorias urbanas como

drenagens e aterros de ruas, construção de um novo cemitério e a iluminação com lampiões. Até então a cidade não contava com nenhuma forma de iluminação pública, nestas obras a rua também foi beneficiada, recebendo alguns de seus primeiros melhoramentos urbanos.

Em 1860, frente ao crescimento da cidade, foi desenvolvido pelo engenheiro Gustavo Dodt um novo plano de ordenamento urbano. Neste, constavam propostas de abertura de novas vias e locação de equipamentos urbanos, tais como o novo cemitério e matadouro. Nesta época, a rua Batista de Oliveira era denominada rua do Comércio, nome que já anunciava sua vocação de uso atual. Além da mudança de nome, a rua também já se apresentava mais longa, estendendo-se da rua Sampaio até rua São Sebastião. Em 1877, a rua do Comércio figurava entre as nove ruas que funcionavam efetivamente no núcleo cidade (Lessa, 1985, p.137). E, em 1881, a rua foi uma das pioneiras a serem servidas pelo transporte de bondes de tração animal, funcionando como um eixo do transporte público naquela época, fato que reitera sua importância dentro da formação do centro da cidade.



▲ Batista de Oliveira, no começo do século, depois de ter sido Rua do Comércio

Figura 43 - Rua Batista de Oliveira, antiga Rua do Comércio. Fonte: mariadoresguardo.blogspot.com

Com o fim do séc. XIX e início do séc. XX, a cidade movida pela economia do café e indústrias realizou diversas obras em seu centro urbano, que atestavam seu progresso e prosperidade. Foram realizadas ações de saneamento, fornecimento de água tratada, calçamento de ruas, entre outras. Nesse panorama, a rua Batista de Oliveira se beneficiou e tomou as feições que conduziram ao seu estado atual.

A localização da rua Batista de Oliveira e a longa extensão que apresenta atualmente (1450m) podem caracterizá-la através de sua subdivisão em três partes: a parte baixa, entre as

avenidas Francisco Bernardino e Getúlio Vargas; a parte central, entre a avenida Getúlio Vargas e avenida Independência; e a parte alta, que segue desta última avenida até o bairro Grambery. As duas primeiras partes, localizadas na área central da cidade, apresentam traços com certa homogeneidade e sem grande diferença entre si, onde predominam o comércio e serviços com uma forte movimentação, apesar da divisão apresentada. Já na parte alta, a presença de residências é predominante, acompanhada de instituições, como escolas, por exemplo (figura 44).

Nesta rua, interessa-nos especialmente a parte central, cujo trecho (200m) entre a avenida Getulio Vargas e a rua São João, foi transformado em calçadão (figura 45). Este calçadão encontra-se em posição perpendicular, cruzando outros três calçadões (ruas Marechal Deodor-o, Halfeld e São João). Assim, apesar de ser o mais curto encontrado em Juiz de Fora, o calçadão da rua Batista de Oliveira atua como conector, fortalecendo a rede de deslocamentos para pedestres no centro da cidade.



Figura 44 - Rua Batista de Oliveira: situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



Figura 45 - Calçadão da rua Batista de Oliveira atualmente. Fonte: Foto do autor.

Transformado em calçadão já há alguns anos, foi no ano de 2001 que desenvolveu o plano de reurbanização e extensão para o calçadão da rua Batista de Oliveira (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - SECRETARIA DE OBRAS, 2001). Seguindo as propostas de revitalização do centro da cidade, este plano não previa grandes alterações espaciais, nem nos

usos estabelecidos na rua. O escopo do projeto relacionava-se a melhorias nas condições espaciais, estéticas, ordenação das apropriações, do uso e tráfego na via, além da extensão do calçamento até a avenida Independência. Neste caso, fica explícito que a intenção era implantar um padrão de intervenção semelhante ao utilizado alguns anos antes no calçamento da rua Mister Moore.

No projeto (figura 46), estava prevista a manutenção do leito carroçável da rua e das vagas já existentes para o ponto de táxi e estacionamento de veículos para a carga e descarga de mercadorias que atendem ao comércio local. Porém, seria realizado um alargamento das calçadas, reafirmando a prioridade dada à circulação de pedestres. O comércio ambulante seria beneficiado com a instalação “módulos comerciais”, prevendo a normatização e padronização de suas barracas. Além disso, o calçamento seria estendido ao longo de mais uma quadra (75m), entre as ruas São João e Santa Rita.

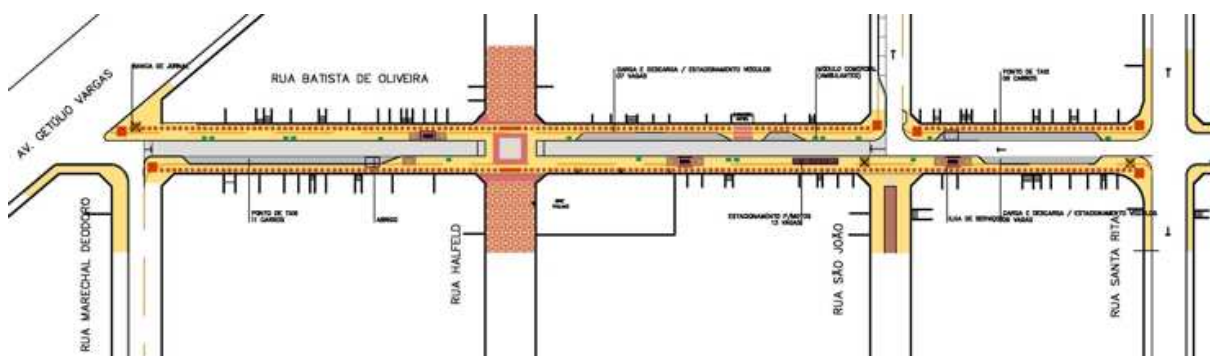


Figura 46 - Projeto de reurbanização rua Batista de Oliveira. Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora - Secretaria de obras, 2001.

Entre os aspectos paisagísticos, foram previstas a paginação de pisos, instalação de mobiliário urbano e jardineiras. Estes também se assemelham em grande medida aos adotados para o calçamento da rua Mister Moore, com o mesmo tipo de piso, projeto para ilhas de serviço (telefones públicos e cadeiras de engraxates), e jardineiras rodeadas por bancos. Porém, diferentemente dos projetos para a rua Mister Moore, não encontramos desenhos detalhados para a execução do calçamento na rua Batista de Oliveira, visto que é apenas um anteprojeto e não alcança a condição de projeto para a execução da obra. Portanto, no tocante aos aspectos técnicos e de infraestrutura, o plano para a rua Batista de Oliveira não apresenta soluções como as encontradas nos projetos para os calçadões implantados anteriormente no centro da cidade.

O grande diferencial neste caso foram as pesquisas feitas por técnicos da Secretaria de Planejamento da prefeitura com proprietários, locatários e frequentadores da rua em geral. Nas pesquisas, constatou-se que a grande maioria dos entrevistados aprovava a reurbanização da rua, seguindo o exemplo dos outros calçadões da cidade, considerando-a necessária e vital para qualidade do espaço que se mostra degradado em diversos aspectos. Porém, tal projeto não chegou a ser implantado, e a rua mantém a mesma feição e condições encontradas uma década atrás.

Desta forma, o espaço urbano no calçadão da rua Batista de Oliveira é considerado por nós como aberto, permitindo longas visadas no alinhamento do eixo da via. Porém, neste calçadão não há trechos de alargamentos, a caixa da rua mantém-se uniforme e estreita em quanto ao gabarito dos edifícios que não possuem afastamento em relação à testada dos lotes.

De acordo com a classificação de Rubenstein (1992, p. 21), o calçadão da rua Batista de Oliveira pode ser tomado como um **calçadão com trânsito**, com acesso de veículos para carga e descarga de mercadorias do comércio local, além da existência de um ponto de táxis. Para atender à presença destes veículos, a rua possui grande parte de seu espaço junto às calçadas destinado às vagas para táxis e carga / descarga. A mistura do trânsito de pedestres e automóveis gera uma rua de tráfego misto e grande movimento. Portanto, apesar de transformada em área para pedestres, o leito carroçável foi mantido, como nas ruas para tráfego regular de veículos. As calçadas estreitas induzem os pedestres a caminharem pelo leito destinado aos veículos, misturando-se a estes.

Assim como os outros calçadões, a rua Batista de Oliveira é uma das principais ruas de comércio da cidade, além de comportar uma diversidade de outros usos. Apesar da predominância de comércio e serviços, encontramos alguns edifícios que apresentam residências em seus andares superiores. No nível térreo, as lojas comerciais abrigam em sua maioria padarias, lanchonetes, eletrodomésticos, eletrônicos, gêneros alimentícios, aviamentos, farmácias, entre outros. São encontrados também hotéis, escolas e cursos preparatórios para concursos. Destaca-se na rua o Cinema Palace, edifício tombado de grande relevância para o patrimônio cultural da cidade. Estes usos institucionais, educacionais e de lazer, além dos residenciais, garantem a presença de pessoas também durante o período da noite, prolongando o tempo de movimentação na rua além do horário comercial diurno e garantindo sua vitalidade.

Há também uma grande quantidade de comerciantes ambulantes, com barracas de camelôs para venda de frutas e produtos populares, instaladas ao longo das calçadas. Estas barracas, apesar de gerarem um aspecto tumultuado no espaço reduzido das calçadas, são responsáveis por grande parte do aspecto movimentado e vital da rua. São encontradas bancas de revistas que marcam as esquinas formadas com os outros calçados. Por sua configuração espacial como uma rua convencional, não encontramos a presença de artistas ou outras manifestações culturais, atividades mais comuns ao espaço de calçados onde não há trânsito de veículos.

Assim como os outros calçados, a rua Batista de Oliveira atua como conectora entre eixos de transporte viário da cidade, as avenidas Getulio Vargas e Independência. Esta posição é primordial para a intensa movimentação de pessoas ao longo do calçadão. Por sua posição diferenciada, e em intercessão com os demais calçados, a rua Batista de Oliveira apresenta-se também como conectora da rede de vias para pedestres no centro de Juiz de Fora. Sua relação com os outros calçados cria esquinas onde os fluxos de pedestres se encontram, formando nós nestes cruzamentos. Este nós, geram pontos encontro de grande vitalidade para o espaço público, como é o caso do cruzamento com a rua Halfeld, popularmente conhecido como “esquina dos aflitos”, onde as pessoas costumavam se encontrar para a realização de pequenos negócios e barganhas de produtos. Além de conectar os calçados, na condição de única via que corta perpendicularmente o feixe de ruas no triângulo da área central, a rua funciona também como distribuidora dos fluxos pelas outras ruas, uma “espinha dorsal” dos movimentos nesta malha viária, caracterizada por sua centralidade.

Apesar de sua ligação com os demais calçados, a rua quase não possui ligação com galerias, como acontece intensamente nos outros calçados. Identificamos apenas uma galeria que a conecta com a rua Halfeld. A relação de permeabilidade que garante a fluidez dos movimentos ao longo da via é garantida e compensada pela curta extensão das quadras e continuidade espacial com os três calçados que conecta.

Assim, o fluxo de automóveis ao longo da rua, majoritariamente táxis, motocicletas e caminhões para carga e descarga dos produtos para o comércio local, forma uma ambiência intensamente movimentada juntamente com os pedestres. Tais características tornam este calçadão um espaço híbrido e caótico, pela mistura do trânsito de veículos e pessoas em meio a barracas do comércio ambulante. Porém, o aparente caos, neste caso, é mais um elemento que favorece o centro de Juiz de Fora como um terreno fértil em qualidades urbanas, dotando-o de uma identidade, com forte representação para a cultura da cidade.

#### 4.4.6 O calçamento da rua Marechal Deodoro

A rua Marechal Deodoro (figura 47) testemunhou toda a evolução urbana da cidade, e nela se estabeleceu um comércio tradicional, além de importantes equipamentos públicos e edifícios históricos que fazem parte da imaginária urbana da área central. Historicamente, o primeiro registro que temos a respeito desta rua é apresentado por Lessa (1985, p.60) como uma planta de arruamento da cidade datada de 1853, onde constavam 16 ruas traçadas. Naquela ocasião, era chamada de rua Imperial. Porém, esta planta de arruamento foi dada como perdida, não sendo possível consultá-la. Já em 1860, no plano de Gustavo Dodt para o alinhamento e nivelamento das ruas, temos uma outra denominação para esta rua, que passa a ser chamada rua da Imperatriz. Este nome é o que encontramos nas diversas referências encontradas posteriormente, até o atual nome. Naquela época, a cidade já apresentava traços de prosperidade, alcançando o posto de terceira cidade em arrecadação da província de Minas Gerais. E, em 1870, Juiz de Fora já contava 170 estabelecimentos industriais e 34 comerciais (GIROLETTI, 1988, p.49), vários deles estabelecidos à rua da Imperatriz.



Figura 47 - Fotografia antiga – rua Marechal Deodoro. Fonte: mariadoresguardo. blogspot.com

Em 1877, foi inaugurada a Estação Ferroviária Central da cidade, na estrada de ferro Dom Pedro II (OLIVEIRA, 1966, p.85). A estação se localizava entre a rua da Califórnia (atual rua Halfeld) e a rua da Imperatriz, gerando um grande impulso para o desenvolvimento da cidade. Em conjunto com a chegada da linha férrea, que trouxe muitos visitantes à cidade, desenvolveu-se o setor hoteleiro. Grande parte dos hotéis foi construída na rua da Imperatriz, entre eles o Hotel Correa, Hotel das Nações, Hotel das Princesas e Hotel Português. Neste ano



já se contavam cerca de 600 casas e 150 empreendimentos comerciais na cidade (LESSA, 1985, p. 137). Já em 1879, a rua passou por obras para a instalação de rede de hidráulica.

Durante a década de 1880, várias obras de melhorias urbanas foram realizadas, como a instalação de iluminação pública com lampiões de querosene e abertura de novas ruas. A rua Imperatriz foi beneficiada com o aterramento, e com uma das linhas de bondes que foi inaugurada em 1881. Em 1883, na planta cadastral realizada por José Barbalho Uchoa Cavalcanti, constavam na cidade 613 casas, 4000 habitantes, e a rua Imperatriz figuravam como a terceira mais povoada da cidade, logo após a rua Direita e rua Halfeld (Ibid., p.165). No fim desta década, a inauguração da usina hidrelétrica de Marmelos trouxe a iluminação elétrica para as ruas da cidade e alavancou o progresso industrial.

Com a virada para o século XX e o crescimento urbano, várias melhorias foram implementadas, como a substituição dos antigos bondes de tração animal (em 1906), por novos movidos à eletricidade, aproveitando os trilhos das linhas existentes (OLIVEIRA 1966, p. 201). Em 1916 as ruas foram pavimentadas, utilizando técnicas que variavam entre o macadame, paralelepípedos e pé-de-moleque. Em 1925 foi inaugurada a galeria Pio X, primeira edificação deste tipo na cidade, na rua Halfeld. E em 1934, esta galeria foi estendida até a rua Marechal Deodoro, conectando as duas ruas (CARVALHO, 2006, p.41). Nesta mesma época foi construído o prédio da central dos correios, que se tornou um dos importantes marcos arquitetônicos da rua Marechal Deodoro (AS OBRAS, 1933).

Durante o passar do séc. XX, a cidade se transformou. Suas ruas foram asfaltadas na virada da década de 1930 para 1940, e no ano de 1946 estabeleceu-se um debate polêmico sobre a permanência da linha bondes na rua Marechal Deodoro por ocasião de seu asfaltamento, culminando com a opinião da maioria pela retirada da linha (O ASFALTAMENTO, 1946). Nesta época, a vocação industrial de Juiz de Fora já cedia espaço para o comércio e a prestação de serviços. Na rua Marechal Deodoro, além de equipamentos importantes como os correios e o PAN Marechal, edifício modernista que abriga a secretaria de saúde, desenvolveu-se um forte comércio, e alguns desses estabelecimentos tornaram-se tradicionais e funcionam até os dias atuais.

Além de uma das mais antigas vias da área central de Juiz de Fora, a rua Marechal Deodoro também pode ser considerada como uma das mais importantes atualmente. Cortando toda a área central da cidade, diferentes feições são percebidas ao longo de sua extensão

(1150m). Abdalla (1996, p.50), como apresentado abaixo, resume bem algumas das características e variações encontradas ao longo da rua:

A rua Marechal, tradicional da historiografia local, também apresenta elementos urbanos que a caracterizam como um logradouro importante para a identidade local e que conformam ora espaços amplo, ora espaços pequenos, fechados em si; como o largo aberto, porém pequeno em frente ao prédio dos Correios e a Galeria dos Previdenciários. Em contraposição, junto ao parque Halfeld, está o Fórum e a Igreja Metodista, em espaço amplo e aberto.

Assim como as outras vias que foram construídas em posição perpendicular à avenida Rio Branco, a rua Marechal apresenta-se subdividida em três partes: a parte baixa, entre as avenidas Francisco Bernardino e Getúlio Vargas; a parte central, entre as avenidas Getúlio Vargas e Rio Branco; e a parte alta, que segue até o Morro do Imperador. Na parte baixa, como a maioria das outras ruas, o uso de comércio popular é predominante, e o estado de conservação de muitos edifícios é mais precário, abrigando unidades residenciais modestas em seus pavimentos superiores. A parte alta apresenta uso residencial onde predominam o médio e alto padrão, além de serviços como empresas, escritórios e instituições escolares. E a parte central, abriga estabelecimentos comerciais, serviços e instituições variadas, concentrando as maiores taxas de vitalidade e diversidade que se pode encontrar ao longo da rua.

A rua apresenta trechos de calçada tanto na parte alta, junto ao parque Halfeld, como na parte central (figura 48), onde toda sua extensão (280m) foi transformada em calçada. Portanto, é para este trecho que nossa atenção se volta com maior interesse.

A criação de um calçada na rua Marechal Deodoro estava prevista desde o fim da década de 1990, no plano Cidade Humana (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - IPPLAN, 1998). Porém, a transformação da via se deu somente em 2006, fazendo dela o mais recente calçada da cidade e reforçando a necessidade de mais espaço destinado aos pedestres. A discussão sobre o tráfego na rua não é algo recente, desde a década de 1940 já se falava na liberação do espaço ocupado pela linha de bondes, para o tráfego de veículos motorizados que estavam se popularizando naquela época (A OPINIÃO, 1946). Com a virada do séc. XX para XXI, as discussões sobre o tráfego e congestionamentos continuaram. Porém, estas se voltaram para a retirada do trânsito excessivo de veículos da rua, limitando-o ao mínimo necessário, e deixando mais espaço livre para a circulação de pessoas.



Figura 48 - Rua Marechal Deodoro: situação urbana. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



Figura 49 - Calçadão da rua Marechal Deodoro atualmente. Fonte: Foto do autor.

A transformação da rua em calçadão (figura 49) em área para pedestres ocorreu em 2006, sem obras de reurbanização ou projeto específico para tanto. A ação se limitou a restringir o acesso aos veículos autorizados para servir aos equipamentos públicos e carga e descarga do comércio local. Foi mantido um leito carroçável estreito e as vagas para estacionamento também, recorrentes de obras anteriores que alargaram as calçadas e a transformaram em via de mão única, como um semicalçadão. O uso comercial varejista da rua foi beneficiado pelo calçadão, valorizando os estabelecimentos e favorecendo a circulação das pessoas. Tal situação, já discutida anteriormente é confirmada através desta experiência. Há relatos de comerciantes locais que aprovaram a alteração no trânsito da rua, apontando o aumento em seus rendimentos (MAGALHÃES, 2007).

Assim, dada sua configuração espacial e situação urbana da rua, o calçadão da Marechal Deodoro apresenta-se como um espaço amplo, permitindo visadas da paisagem natural da cidade, como o Morro do Cristo (ABDALLA, 1996, p. 47). Ao longo do calçadão, a rua apresenta-se majoritariamente regular, com edifícios alinhados à testada dos lotes, salvo exceções como o largo dos correios descrito acima. O gabarito construído permanece em sua maioria entre três e cinco pavimentos, com algumas exceções variando de oito a quinze pavimentos. Esta condição, relacionada à largura da via, produz um espaço urbano aberto, com poucas áreas sombreadas que transmitam a impressão de fechamento.

Assim como na rua Batista de Oliveira, o calçadão da rua Marechal Deodoro mantém a aparência de uma rua aberta ao livre tráfego de veículos. Porém, nesta rua, as calçadas alargadas resultam em uma proporção em que área das calçadas prevalece em relação ao leito de veículos, como deve ocorrer nos calçadões em geral. O acesso de veículos é limitado àqueles autorizados que se destinam à atividades de carga / descarga para o comércio, e para o transporte de pacientes a serem atendidos no PAM Marechal, onde funcionam clínicas e consultórios do sistema público de saúde. Para tanto, ao longo da via estão localizadas vagas de estacionamento, tomando partes da área de calçadas. De acordo com Rubenstein (1992, p. 22), por esta conformação espacial podemos classificar esta parte da rua como um **calçadão com trânsito**.

Entre a diversidade de usos urbanos encontrada no calçadão da rua Marechal Deodoro, predomina o comércio que ocupa o nível térreo dos edifícios, que assim como nos outros calçadões faz da rua um corredor de comércio varejista. O comércio é variado, com lojas de vestuário, calçados, lanchonetes, produtos cosméticos, eletrônicos, tecidos, farmácias, entre outros. Dada a importância histórica da rua, encontramos nela alguns estabelecimentos comerciais que se tornaram tradicionais para a cultura da cidade, abertos há várias décadas no mesmo lugar. Entre estes estabelecimentos figuram a Casa de Doces Brasil, aberta há mais de 60 anos (MAGALHÃES, 2007), além de lojas de tecidos, como a Casa Syria, cuja inauguração encontramos noticiada pelo jornal Diário Mercantil nos anos de 1930 (A RUA, 1938).

Além do comércio, são encontrados também no calçadão da rua Marechal Deodoro, usos institucionais como a sede dos Correios, a Secretaria Municipal de Saúde e o Banco do Brasil. Os serviços também aparecem em destaque, ocupando especialmente os pavimentos superiores das edificações que antes configurados como pequenos prédios e sobrados, destinavam-se à residências e foram transformadas em escritórios, clínicas, consultórios e pequenas empresas. Resulta dessa ocupação, um baixo número de residentes neste calçadão. Porém, apesar da redução do número de residências, a vitalidade da rua é garantida não somente no período diurno, com o horário comercial, mas também à noite, com a presença de escolas, cursos preparatórios para vestibulares, academias de ginástica, lutas e consultórios que oferecem serviços no período noturno.

E conjunto com os usos formais estabelecidos na rua, encontramos também uma grande quantidade de comerciantes ambulantes. Instalados em barracas padronizadas e regulamentadas pela prefeitura, os comerciantes ambulantes oferecem produtos populares e

contribuem em grande medida para a movimentação de pessoas pela rua, apesar de serem considerados por muitos como presenças que tumultuam o espaço e degradam a sua qualidade estética. Além destes, encontramos bancas de revistas instaladas nas esquinas da rua e junto à entrada da galeria Pio X. Semelhante ao calçadão da rua Batista de Oliveira, neste não encontramos artistas de rua e apropriações do espaço por usos de lazer, como é comum no calçadão da rua Halfeld. Porém, em semelhança com as ruas Halfeld e Batista, o calçadão da Marechal Deodoro também tem sua feição transformada durante os fins de semana, quando não há veículos transitando ou estacionados na rua, deixando o espaço inteiramente livre para os pedestres.

A posição e situação do calçadão da rua Marechal Deodoro pode ser equiparada em diversos aspectos ao da rua Halfeld. O calçadão liga as avenidas Rio Branco e Getúlio Vargas, isto favorece um intenso fluxo de pedestres que percorrem toda sua extensão, ligando as partes baixa e alta do centro. O calçadão conta também com um grande número de galerias em suas duas margens, que geram conexões e uma relação de permeabilidade com as ruas imediatas (Halfeld e Mister Moore), conectadas aos dois lados.

Devido aos fluxos que são fomentados e suportados pelas galerias, estabelecem-se cruzamentos entre o trânsito longitudinal da rua e aqueles que a atravessam de uma galeria à outra. Estes cruzamentos se dão de forma aleatória devido à multiplicidade de caminhos, e ao grande número de conexões oferecidas pelas galerias. Porém, é nitidamente perceptível que onde estes fluxos e caminhos cruzam-se com maior intensidade, temos pontos de maior movimento e encontros no calçadão, assim como nas esquinas que formam nós identificados como pontos nevrálgicos no espaço público.

Além disso, este calçadão se conecta também ao parque Halfeld, no trecho alto da rua, criando continuidade na ligação entre os três elementos do sistema de espaços público da área central: praças, galerias e calçadas. Desta forma, os fluxos de pedestres se comunicam e fluem através desta rede de espaços que fortalecem a centralidade da área.

Calçadas no centro de Juiz de Fora – resumo comparativo					
	Rua Halfeld	Rua São João	Rua Mr. Moore	Rua Batista	Rua Marechal
Comprimento (m)	350	270	230	200	280
Largura (m)	12,5	10,5	10	12,5	13
Quadras	2	1	1	2	1
Galerias conectadas	13	7	7	1	10
Praças conectadas	2	0	0	0	1
Tipo	Calçada pleno	Calçada pleno	Calçada pleno	Calçada com trânsito	Calçada com trânsito
Mobilidade	Pedonal	Pedonal	Pedonal/veicular	Pedonal/veicular	Pedonal/veicular
Estacionamento	Não	Não	Não	Sim	Sim
Quantidade de imóveis *	45	30	15	27	32
Gabarito médio (pavimentos)	5 à 7	2 à 4	3	2	3
Usos predominantes (pavimentos - térreo / superiores)	Comércio e Serviços / Serviços e Residências	Comércio e Serviços / Residências	Comércio e Serviços / Residências	Comércio / Serviços	Comércio / Serviços
Comerciantes ambulantes (camelôs, pipoqueiros e engraxates)	10	2	6	15	18
Mobiliário urbano	Lixeiras, luminárias e telefones públicos	Lixeiras, luminárias e telefones públicos	Lixeiras	Lixeiras e telefones públicos	Lixeiras e telefones públicos
Piso	Pedra portuguesa	Pedra portuguesa / concreto estampado	Placas cimentícias	Pedra portuguesa / asfalto	Pedra portuguesa / asfalto
Iluminação	Luminárias para pedestres	Luminárias para pedestres	Luminárias altas (fixadas nos pilotis)	Postes comuns	Postes comuns
Vegetação	não	não	sim	não	não

\* Número de imóveis contabilizado pelo número de terrenos

Figura 50 – Quadro: Calçadas no centro de Juiz de Fora – resumo comparativo.

## 5 Considerações finais

Como Borja (2006) afirma, “o melhor urbanismo é aquele que cria espaços de intercâmbio”. Assim, assumimos que o papel preponderante dos espaços públicos no meio urbano abarca diversos aspectos, de ordem funcional, social, política, simbólica, cultural, e outros. Estes espaços atuam como suportes para a coletividade, acomodando as diferenças, de forma democrática, para múltiplas necessidades e grupos distintos, favorecendo as trocas, o intercâmbio entre as pessoas, uma das razões da existência das cidades. Neste sentido, Maya Monteiro (2008, p.5) aponta que “*como os espaços públicos de uma cidade são os espaços mais evidentes e acessíveis, nos quais se dão muitas das intermediações sociais, podemos dizer que o caráter destes é a parte mais visível da qualidade urbana da cidade*”. Em Juiz de Fora, os espaços públicos do Centro desempenham plenamente esta finalidade, como um conjunto que contém os mais marcantes exemplos das qualidades urbanas que ali podemos encontrar.

O espaço público, como uma construção físico-cultural passou por diversas modificações que são resultado da evolução das sociedades e suas cidades. Nesse sentido, podemos dizer que as transformações passadas pelas cidades enquanto organizações sócio-espaciais refletem as alterações de suas sociedades, e no tocante ao público, ocorreram mudanças nos espaços físicos que são suportes à realização da esfera pública. Neste trabalho perpassamos este percurso onde a esfera pública viu seu teor político diminuir em relação ao crescimento do teor social, como nos apontam Arendt (1961) e Habermas (2003). Como resultado das sociedades de massa e suas lógicas de organização, especialmente o comportamento voltado para o consumo, as atividades no espaço público da cidade passaram também por transformações. Estas alterações são vistas por alguns autores sob uma ótica que é por nós interpretada como pessimista, apontando um declínio da esfera pública e recuo da cidadania, tais como Sennet (2001) e Gomes (2002). Outros autores, como Carr et. Al. (1995), por exemplo, apontam nestas transformações uma adaptação, já que novas formas de vida necessitam de novos espaços. Esta última visão sobre as transformações sofridas pelo espaço público e seus conceitos se alinham com as perspectivas de abordagem que adotamos neste trabalho. E ainda ousamos propor que a realização da esfera pública não se apresenta restringida nos espaços públicos contemporâneos. Pelo contrário, ao nosso ver ocorreu a expansão e transformação auxiliadas pelas tecnologias de comunicação, que tornam mais rápidos, fáceis, e até mesmo intensificados os contatos entre as pessoas.

Ao tratarmos da área central de Juiz de Fora, reiteramos que a importância dos espaços públicos se destaca ainda mais, pois são em áreas como esta que a grande concentração de pessoas os configuram como lugares não somente da coletividade, mas especialmente onde qualidade do ambiente urbano se mostra. Em Juiz de Fora, um representativo conjunto de espaços públicos voltados para os pedestres caracteriza o centro da cidade, formando um sistema. Os elementos deste sistema foram classificados por nós em três tipos: praças, galerias e calçadas. As praças, como o Parque Halfeld, testemunharam toda a evolução desta área da cidade, como espaços para a permanência no dia-a-dia, realização de atividades cívicas e festas, abrigando símbolos da história de Juiz de Fora. Atualmente, além destas atividades, oferecem também pequenas parcelas de áreas verdes em meio a uma área urbana densamente ocupada por construções (COLCHETE FILHO et al., 2008).

Sequencialmente, as galerias são significativas de um período em que a cidade passou por modificações e seguiu outro rumo, especialmente no setor econômico, deixando a vocação industrial inicial, que alavancou seu progresso urbano, e se voltou mais para as atividades comerciais. Portanto, as galerias se prestaram majoritariamente ao abrigo dessas novas atividades terciárias. No entanto, não oferecerem grande interesse sobre os seus aspectos arquitetônicos. Seu destaque se dá enquanto conjunto de elementos que criam uma rede de passagens na malha urbana do centro, como já evidenciaram Carvalho (2006) e Paula (2008).

E os calçados, como terceiro elemento desse sistema, representam as inserções mais recentes. Diferentemente da galeria, que é uma tipologia originária da Europa e passa a ser adotada aqui com certa demora, o calçado começou a ser implantado juntamente com seu ápice observado em todo o mundo, durante a década de 1970, como é o caso da rua Halfeld. A partir de então, os calçados foram se expandindo pelo centro, e hoje, juntamente com as galerias formam um conjunto de espaços de passagem que permitem uma ampla variedade de caminhos a serem percorridos pelos pedestres.

Portanto, consideramos que este sistema apresenta-se como uma rede coesa e composta por variados tipos, promovendo uma riqueza espacial no âmbito do domínio público. Diversos espaços são conectados, em relação de variação, intermitência e principalmente continuidade em uma unidade urbana que se aproxima da caracterização de um organismo que contém diferentes partes, com formas, funções e conteúdo próprios. Espaços variados: ora dinâmicos (circulação), ora estáticos (permanência); ora abertos



(calçadões e praças), ora fechados (galerias); públicos, privados; com variados usos e apropriações, que se traduzem em manifestações da vida pública no centro da cidade.

As condições oferecidas por esse sistema de espaços públicos favorecem o desenvolvimento de qualidades urbanas primordiais para a manutenção da área central, diferente de outras cidades em que seus centros se tornaram decadentes, incorrendo em grandes problemas urbanos. Estas qualidades urbanas são por nós enumeradas como diversidade, vitalidade, centralidade e identidade, e atuam em conjunto e reciprocidade, de forma que cada uma oferece suporte para o desenvolvimento das demais.

A diversidade decorre principalmente de uma grande variedade de usos urbanos que se instalam no centro da cidade. Um centro urbano animado por relações sociais decorrentes especialmente da forte presença de usos residenciais e de uma extensa rede comercial, além da existência de opções de lazer e cultura. Neste sentido, a dinâmica das redes de galerias e de calçadões contribui para a manutenção da centralidade e da vitalidade, qualidades tão caras ao espaço urbano.

Em conjunto com os calçadões, as galerias formam o que se convencionou chamar de um “verdadeiro *shopping center*” (JUIZ DE FORA, 2004, p. 58), caracterizado pela intensa atividade de compras nessas vias que se assemelham aos *malls* dos *shoppings*. Porém, este conjunto diferencia-se dos *shoppings* pela ausência de uma administração central, e por apresentar transformações desarticuladas. Tal diferenciação favorece o comércio de rua do centro, pois segundo Vargas (2001, p.301), o consumidor percebe que a real vantagem dos *shoppings* está atrelada à segurança e ao lazer, enquanto o comércio de rua oferece preços menores estimulados pela concorrência e ausência dos altos encargos de manutenção e administração dos *shoppings*, que são repassados ao valor dos produtos. Esta condição favorece a manutenção da vitalidade no centro de Juiz de Fora, mesmo que hoje haja competição com outros lugares de comércio significativos, como a implantação de um *shopping* em um bairro (em 2008), e outros polos de compras em diferentes áreas da cidade, que formam subcentros.

Para complementar, Vargas (2001, p.299) afirma que “o comércio de rua oferece uma maior variedade e diversidade, além do encontro com o inesperado”. Nesse sentido, a forte atividade comercial, somada a outras, contribui para a grande quantidade de pessoas com variados interesses que frequentam ou moram nesta área central, incorrendo na manutenção de suas vitalidade. E, assim, embora tenham surgido novas centralidades em Juiz de Fora, o

centro original da cidade ainda é o polo de integração, contendo referências simbólicas que fazem parte do imaginário urbano juiz-forano (PAULA, 2008, p.98).

Tais características fortalecidas pela significância dos espaços públicos, no centro de Juiz de Fora, são responsáveis pela identidade, uma imagem forte e consolidada no imaginário urbano coletivo. Segundo Lynch (1997), tal imagem fornece matéria prima para símbolos e lembranças coletivas, utilizadas na comunicação entre grupos.

Desta forma, os calçadões assumem um papel preponderante em uma área urbana com as características apresentadas acima. A conjunção de todos estes fatores, ao mesmo tempo em que favorece a manutenção do aspecto vital do centro, cria um ambiente extremamente concentrado, tendendo à saturação, especialmente pelo excesso de pessoas e seus veículos. A partir daí, os calçadões começam a serem inseridos como forma de minimizar os conflitos de tráfego e dar espaço ao intenso fluxo de pessoas nas ruas, ganhando destaque como locais de passagem, cruzamento de caminhos, pontos de encontro, e interesses variados. Assim, formam corredores de comércio e serviços, que atraem um contingente variado de pessoas que valoriza as outras atividades da rua, tornando o espaço concorrido. Estes aspectos vão se somando e dando aos calçadões uma importância para além da função da circulação, ainda que esta permaneça como sua razão primária. Esta importância perpassa os âmbitos sociais, políticos, culturais, econômicos, entre outros, como já citamos inicialmente falando sobre o papel do espaço público em suas linhas gerais.

Como um tipo de espaço público, os calçadões ganharam destaque na Europa durante os anos de 1960, após a segunda guerra mundial e reconstrução das cidades que foram destruídas. A popularização do automóvel tornou congestionadas as estreitas ruas de origem medieval, assim como o excesso de trânsito começou a prejudicar a conservação dos conjuntos arquitetônicos e urbanos históricos. Neste panorama de reconstrução, expansão preservação do que restou, muitas cidades adotaram a pedestrianização como parte da solução de seus problemas, e chegaram a desenvolver conceitos como o “*livable street*” (KOSTOF, 1992, p.240). Segundo este conceito de *rua para a vivência* (tradução nossa), as preexistências deveriam ser consideradas e tomadas como demandas para criação de ruas pedestrianizadas que se mostraram como sucessos urbanos.

Diferentemente, na América, os calçadões começaram a serem implantados nos Estados Unidos sob o pretexto de revitalização de centros urbanos que decaíam frente ao crescimento dos subúrbios, principalmente no tocante aos aspectos econômicos. Adotados

como ruas de comércio, muitos calçadões foram construídos em cidades norte-americanas tentando fazer frente aos competitivos *shopping centers*, em um movimento que buscava o resgate das características das ruas tradicionais, como lugares de convivência e estabelecimento de relações sociais. Porém, a artificialidade, tanto dos espaços como da intenção de gerar demandas, pode ser tomada como razão para os variados casos de fracassos e reabertura das vias para o tráfego de veículos.

No Brasil, especificamente em Juiz de Fora, podemos considerar que a implantação de calçadões seguiu um misto das intenções percebidas nos exemplos europeus e norte-americanos. A isto devemos o sucesso urbano dos calçadões que analisamos nesta dissertação. A respeito da sequencia de intervenções realizadas nos calçadões de Juiz de Fora, percebemos que sua implantação e obras de urbanização são coincidentes com a preocupação, no Brasil, com a vitalidade dos centros das cidades que se inicia nos anos de 1980 (VARGAS & CASTILHO, 2009, p.2). Isto inseriu a cidade no compasso das intervenções urbanas chamadas de reurbanização e/ou requalificação.

Paralelamente, ao longo das várias intervenções, percebemos também uma renovação das formas de planejar e intervir no espaço urbano. Inicialmente o espaço público era objeto quase exclusivo do planejamento público, via poderes municipais (legislativo e executivo), com pouca interferência da sociedade civil, à exceção de poucos e influentes atores do setor privado, como nos casos das ruas Halfeld e São João. Porém, no fim do século XX abriu-se espaço para um modelo onde a opinião popular tomou vulto e importância como indicador da possibilidade de sucesso das intervenções. A participação da opinião pública ocorreu através de pesquisas de opinião, como na proposta para o calçadão da rua Batista de Oliveira, ou mesmo com financiamento de parte da intervenção, como feito pelos proprietários e lojistas no calçadão da rua Mister Moore. As pesquisas de opinião podem ser tomadas como positivas, à medida que ampliam as chances de sucesso das intervenções, considerando demandas latentes e constituindo instrumento de melhora, aproximação, e estabelecimento de responsabilidades da sociedade para com o bem público.

Como resultado da pesquisa sobre calçadões que analisamos durante este trabalho, identificamos quatro condições que consideramos primordiais para o seu sucesso. A primeira condição está relacionada ao fato de que estas vias pedestrianizadas ligam importantes eixos viários do transporte público e privado que perfazem o perímetro da área estudada. Assim, existe fluxo constante e diversificado de pessoas que passam por eles. Os calçadões das ruas Halfeld, São João, Mister Moore e Marechal Deodoro, ligam as avenidas Getúlio Vargas e

Rio Branco; e o calçadão da rua Batista de Oliveira liga as avenidas Getúlio Vargas e Independência. Associados a isto, estes calçadões apresentam distâncias relativamente curtas para serem percorridas a pé. Este fator, associado à disponibilidade de estacionamentos ao redor da área pedestrianizada favorece a disposição do pedestre para andar pelas ruas.

A segunda condição relaciona-se ao sistema de espaços públicos que identificamos no centro da cidade, especialmente as galerias. Pois os calçadões contam com as conexões que as galerias estabelecem entre as ruas, em posições transversais ao fluxo longitudinal dos calçadões. Estas conexões apresentam compatibilidade entre as escalas dos calçadões e galerias, criando espacialidades caracterizadas pela continuidade, formando uma rede de circulação identificada por Paula (2008). Assim, as galerias fornecem caminhos entre os calçadões para a movimentação de pedestres, dando vida aos calçadões.

A terceira condição é relativa aos usos estabelecidos nestas ruas, especialmente os usos residenciais, comerciais e de serviços. Associado aos outros usos como lazer e institucional, o comércio das ruas atrai grande quantidades de pessoas, isto reitera a existência de demandas que foram anteriores à transformação das ruas em calçadões, e estas demandas são essenciais para o sucesso e manutenção destes espaços. Seguindo a linha da extrema valorização do espaço, surgem as apropriações e atividades como o comércio ambulante, os artistas de rua, as mesas de bares que formam pontos de permanência e encontros, entre outros que reiteram o valor e sentido de lugar destas ruas.

E por fim, a quarta condição atribuímos à posição central dos calçadões e a presença de marcos arquitetônicos importantes para a história e cultura da cidade que atuam como símbolos e focos de atenção. A localização no centro histórico da cidade, onde estão diversas edificações importantes e que abrigam atividades institucionais, culturais, empresariais, entre outras, atribui importância às vias que dão acesso a estes edifícios. A esta condição associamos especialmente a qualidade da centralidade.

Consideramos importante também destacar a proposição de que os calçadões encontrados no centro de Juiz de Fora assumem vulto e importância quando considerados em conjunto, entre si e com os demais elementos do sistema de espaços públicos e malha urbana, apesar de neste trabalho termos empreendido uma análise para cada uma das ruas em separado. Isto se fez importante por questões metodológicas. Os calçadões isolados não apresentam características espaciais ou grande mérito no que se refere aos seus projetos como elementos urbanos ou paisagísticos, considerando que são formados por grandes pisos de

passagem. Porém, quando tomados em conjunto revelam uma rica ambiência urbana que atua como suporte para as qualidades que apresentamos.

Ao falar da relevância dos calçadões como conjunto, destacamos também a possibilidade de formação de uma rede de vias pedestrianizadas, que a o nosso ver se mostra essencial, já está materializada e apropriada, porém carece de investimentos para a melhora de sua qualidade ambiental (mobiliário urbano, paisagismo e infraestrutura). Pois, a exemplo da rede de calçadões da cidade de Copenhague, a qualidade ambiental dos calçadões repercute diretamente na quantidade de pessoas e qualidade das atividades realizadas no espaço público. Sobre o estabelecimento desta rede de circulação, vislumbramos ainda a potencialidade de formação de um circuito que conecte os variados marcos arquitetônicos encontrados ao longo dos calçadões de Juiz de Fora, fortalecendo a imagem do centro da cidade e colocando em evidência as referências históricas de nossa formação cultural, através da vivência urbana de se caminhar pelas ruas do Centro. Isto se apresenta como uma possibilidade de continuidade para novas e futuras pesquisas sobre esta rede de caminhos para pedestres.

Ainda sobre a formação de um circuito de calçadões no Centro, como observamos através da demanda por mais espaços para os pedestres, o Plano Diretor da cidade (JUIZ DE FORA, 2004) apresenta a proposta de extensão dos calçadões como parte do plano de revitalização da área central. Ao nosso ver, esta proposta é válida e se mostra como necessária em diversas partes do centro da cidade. Porém, consideramos que o mero objetivo de atender à demanda e promover a requalificação, por si só não garante a qualidade. É perceptível o processo de degradação na parte baixa da área central (entre avenidas Getúlio Vargas e Francisco Bernardino). Neste caso, o sucesso da criação de mais áreas pedestrianizadas depende de outras ações conjuntas que atuem na reversão desta degradação já deflagrada. A extensão de calçadões para esta área poderia atuar até mesmo em sentido contrário, acelerando a deterioração pela restrição de acesso de veículos, como se percebe na cidade de São Paulo (VIVA O CENTRO, 2005), por exemplo. Para que a extensão desta rede de calçadões venha ser uma intervenção urbana de sucesso no centro de Juiz de Fora, é necessário que se faça acompanhada de ações para a melhoria geral das partes mais decadentes do centro, como provimento de segurança, estímulos ao uso residencial, reforma e restauro de edificações em más condições de conservação, além do estímulo à outras atividades que garantam vitalidade não só nos horários comerciais, como as de lazer e culturais, por exemplo.

Finalizando, importa-nos dizer que da malha urbana do centro de Juiz de Fora já se mostrava consolidada no fim do século XX. Em conjunto com isto, percebemos que o centro da cidade, na expressão de suas qualidades urbanas, continua a apresentar demandas por modificações que indicam seu dinamismo. Esse fato pode ser interpretado pela reiterada necessidade de aumento do número e/ou área dos calçadões, um modelo que tomamos como testado, aprovado e requerido como tipologia de sucesso no sistema dos espaços públicos centrais da cidade.

## Referências

- ABDALLA, José Gustavo Francis. **Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora**: fascínio e identidade entre o público e o privado. Juiz de Fora: [s.e.], 1996. (Relatório de pesquisa).
- ANDRADE, Francisco Carvalho Dias de. **Caminhos do Rio a Juiz de Fora**: Do século XVI a.c. à 1820. IN. Caminhos do Rio a Juiz de Fora. Coordenação Maria Cristina Wolff de Carvalho. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2010.
- ARBEX, Daniela; ROCHA, Izaura (ed.). **Rua Halfeld**. Juiz de Fora: Esdeva, 1998.
- ARENDRT, Hannah. **A Condição Humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 10a ed., 2004.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. Tradução e apresentação Nadia Somekh – São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- A OPINIÃO de um terceiro sobre o asfaltamento da rua Marechal Deodoro. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 19 Mai.1946.
- AS NOVAS construções da rua Halfeld. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 25 Jul.1938.
- AS OBRAS do novo edifício dos Correios e Telégrafos. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 03 Jan.1933.
- A RUA Marechal Deodoro e seu comércio. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 04 Set.1938.
- BARRETO, Rogério. **O centro e a centralidade urbana** – aproximações teóricas a um espaço em mutação. In. FERNANDES, José Rio (org.). Cadernos de Doutorado em Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010.
- BLAY, Beatriz. **Caminhos do Rio a Juiz de Fora**: Do século XIX ao XX. IN. Caminhos do Rio a Juiz de Fora. Coordenação Maria Cristina Wolff de Carvalho. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2010.
- BORJA, Jordi. **Espaço público, condição da cidade democrática**. A criação de um lugar intercâmbio. *Café de las Ciudades*, ano 5, nº 42, em abril de 2006.
- BORJA, Jordi & MUXÍ, Zaida. **El espacio público, ciudad y ciudadanía**. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2000.
- BRAIDA, Frederico. **Centralidade e vitalidade como qualidades das redes de galerias comerciais e de calçadas dos centros de Juiz de Fora (Brasil) e de Buenos Aires (Argentina)**. In III COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE COMÉRCIO E CIDADE: UMA RELAÇÃO DE ORIGEM. Anais... São Paulo, 2010.
- BRAMBILLA, Roberto; LONGO, Gianni. **For Pedestrians Only**: Planning, Design and Management of Traffic-Free Zones. New York: Witney Library of Design, 1977.

BRUM, Renata. **População 'invisível' supera 1,5 milhão em Juiz de Fora**. Jornal Tribuna de Minas. Ed. Esdeva, Juiz de Fora, 3 de abril de 2010.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Rio de Janeiro: O Globo; São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003.

CAMPOS, Emilene. **Conheça o Projeto de Revitalização da Área Central de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, 1998. Disponível em: [http://www.acesa.com/arquivo/cidade/jfhoje/1998/10/26Revitalizacao\\_da\\_area\\_central/index.apl](http://www.acesa.com/arquivo/cidade/jfhoje/1998/10/26Revitalizacao_da_area_central/index.apl). Acesso em: 09/10/2010.

CARR, Stephen; FRANCIS, Marl; RIVLIN, LeanneG.; STONE, Andrew M. **Public Space**. Cambrdge: University Press, 1995.

CARVALHO, Giuliano Orsi Marques de. **As galerias de Juiz de Fora como fator decisivo de sua urbanidade**. Campinas, 2006. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

CARVALHO, Maria Cristina Wolff (Coordenação). **Caminhos do Rio a Juiz de Fora**. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2010

CASÉ, Paulo. **Projeto Rio Cidade Bangu** – memorial descritivo. Rio de Janeiro, 1998.

CASTELLO, Lineu. **A Percepção de Lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo**. Porto Alegre: PROPAR – UFRGS, 2007.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 4ª ed. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2000.

COLCHETE FILHO, Antonio; MAYA MONTEIRO, Patricia M. **A Festa Urbana – Os Espaços Públicos Centrais da Cidade de Juiz de Fora, MG**. Disponível em: [http://www.pgau-cidade.ufsc.br/ica/trabalhos/colchete\\_antonio/colchete\\_antonio.htm](http://www.pgau-cidade.ufsc.br/ica/trabalhos/colchete_antonio/colchete_antonio.htm) Acesso em: 09/10/2010.

COLCHETE FILHO, Antonio; FONSECA, Fábio; RESGALA, Gustavo. Formas e Apropriações de Áreas Verdes Urbana em Juiz de Fora, MG. In: **Coleção Paisagens Culturais** vol. 1 / org. Carlos Gonçalves Terra, Rubens Oliveira de Andrade. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de Belas Artes, 2008.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: Utopias e Realidades, uma antologia**. São paulo: Ed. Perspectiva S.A., 1979.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no processo de planejamento**. Pini: São Paulo. 1990.

EDIFÍCIO Baependi. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 12 Ago. 1945.

ESTEVES, Albino; LAJE, Oscar Vidal Barbosa (org). 1915. **Álbun do Município de Juiz de Fora**. 3ed. Juiz de Fora: FUNALFA Edições, 2008.

FERREIRA, Carlos. **Calçadão, uma triste realidade**. Juiz de Fora, 2008. Disponível em: <http://carlosferreirajf.blogspot.com/2008/11/calado-uma-triste-realidade.html>. Acesso em: 13/09/2010.



- FILGUEIRAS, Beatriz Silveira Castro. **Do mercado popular ao espaço de vitalidade: o Mercado Central de Belo Horizonte**. Rio de Janeiro, 2006. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- GEHL, Jan. **La humanización del espacio urbano: la vida entre los edificios**. Traducción: María Teresa Velacre. Barcelona: Editorial Reverte, S.A., 2006.
- GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora – 1850/1930**. Juiz de Fora: editora da. Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988.
- GOLD, Philip Antony. **Melhorando as condições de caminhada em calçadas**. São Paulo: Gold Projects, 2003.
- GOMES, Paulo Cesar da Costa. **A condição urbana: Ensaio de Geopolítica da Cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- GUISELINE, Renata; FERREIRA, Cássia. **Juiz de Fora carente de verde**. 2006. Disponível em: [www.acesa.com](http://www.acesa.com). Acesso em: 10/05/2007.
- GUSMAN, Ludmila Braga. **Juiz de Fora de visual novo**. Juiz de Fora, 1999. Disponível em: <http://www.acesa.com/arquivo/estacao2000/dicas/1999/12/01-arquitetura/>. Acesso em: 09/10/2010.
- HABERMAS, Jurgen. **Mudança estrutural na esfera pública**. Rio de Janeiro. Tempo Brasileiro, 2003.
- HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- IBGE, 2010. **Dados do Censo 2010 publicados no Diário Oficial da União do dia 04/11/2010**. Estado de Minas Gerais. Disponível em: [http://www.censo2010.ibge.gov.br/dados\\_divulgados/index.php?uf=31](http://www.censo2010.ibge.gov.br/dados_divulgados/index.php?uf=31). Acesso em 19/06/2010.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (Coleção a)
- JUNQUEIRA, Patrícia Thomé. **De cidade à centralidade: a formação dos centros e o processo de descentralização nas cidades de médio porte. Estudo de caso: Juiz de Fora**. Rio de Janeiro, 2006. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- KOSTOFF, Spiro. **The City Assembled - The Elements of Urban Form Through History**. London: Thames & Hudson Ltd., 1992.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/ Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. 1993.
- LANG, John. **Urban Design: A typology of Procedures and Products**. Oxford: Elsevier, 2005.

LEMOS FELGA, Bianca; FALCÃO, Lucas; CUNHA, Marília. **Informação ou Poluição: processos de descaracterização do espaço urbano.** In: 8º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design, 2008, São Paulo. Anais... São Paulo: Associação de Ensino e Pesquisa de Nível Superior de Design do Brasil, 2008.

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros: do caminho novo à proclamação da República.** Juiz de Fora: UFJF/FUNALFA, 1985.

LÉVY, Jacques & LUSSAULT, Michel. **Dictionnaire de la géographie: et de l'espace des sociétés.** Paris: Belin, 2003

LOBO, Isabela. **IBGE divulga dados prévios sobre Censo e estima que a população da cidade deve chegar a cerca de 526 mil habitantes.** 2010. Disponível em: <http://www.acesa.com/cidade/arquivo/noticias/2010/09/24-censo>. Acesso em: 03/10/2010.

LUNARDI, Selma Cristina Port. **Se Esta Rua Fosse Minha: estudo ergonômico do espaço urbano aberto, no centro de Juiz de Fora, MG, tendo em vista a implantação da rota acessível.** Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2007. Dissertação (Mestrado em Artes e Design) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

\_\_\_\_\_. **A boa forma da cidade.** Lisboa: Edições 70, 2007.

MACEDO, Sílvio Soares; CUSTÓDIO, Vanderli; QUEIROGA, Eugênio; ROBBA, Fábio; GALENDER, Fany; DEGREAS, Helena; SILVA, Jonathas M. P. **Os sistemas de espaços livres da cidade contemporânea brasileira e a esfera de vida pública – considerações preliminares.** Disponível em: [egal2009.easyplanners.info/area05/5156\\_CUSTODIO\\_Vanderli.doc](http://egal2009.easyplanners.info/area05/5156_CUSTODIO_Vanderli.doc). Acesso em: 20/11/2011.

MAGALHÃES, Priscilla. **Rua São João: Fechada para a circulação de carros em uma das partes, ela é tranqüila, tem um comércio variado e prédios residenciais.** Juiz de Fora 22/01/2008. Disponível em: [http://www.acesa.com/cidade/arquivo/ruas/2008/01/22-sao\\_joao/](http://www.acesa.com/cidade/arquivo/ruas/2008/01/22-sao_joao/). Acesso em: 09/10/2010.

MARINS, Pulo César Garcez. **Caminhos de gentes, estradas de fortunas: artérias da história dentre Minas, Guanabara, África e Europa.** IN. Caminhos do Rio a Juiz de Fora. Coordenação Maria Cristina Wolff de Carvalho. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2010.

MAYA MONTEIRO, Patrícia Menezes. **Paisagem, Lugar e Espaço Público: presença e ausência nos espaços da cidade.** Rio de Janeiro, 2008. 380f. Tese (doutorado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

NEVES, Marcos. **Juiz de Fora em dois tempos.** Juiz de Fora: Esdeva, [s.d.].

NOVA galeria para as águas pluviais. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 27 Ago. 1941.

O ASFALTAMENTO da rua Marechal Deodoro. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 4 Jun.1946.

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

OLIVEIRA, Márcio Henrique de. **Rua Halfeld: coração de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, MG: FUNALFA Edições, 2007. (CD-ROM).

ONO, Isabela de Carvalho. **“Espaço Público” – Uma noção em mutação**. Um breve estudo dos atuais espaços de prazer e sociabilidade na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

O POMO da discórdia. **Tribuna de Minas – Caderno Dois**. Juiz de Fora. 18, Nov. 2008. Disponível em: <http://www.ufjf.br/secom/2008/11/18/18-de-novembro/>. Acesso em: 13 set. 2010.

O TRÂNSITO de automóveis pela rua Halfeld. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 16 Out.1933.

PAULA, Frederico Braida Rodrigues de. **Passagens em rede: a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires**. Rio de Janeiro, 2008. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

PDDU - **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, MG: Ed. FUNALFA, 2004.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA - IPPLAN. **Plano Cidade Humana**. Revitalização da Área Central: Calçadão e Praça Mister Moore. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 1998. (projeto - mapoteca)

\_\_\_\_\_. **Urbanização da rua Halfeld**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 1987. (Projeto Urbanização da rua Halfeld Fev/87 n:22 - mapoteca)

\_\_\_\_\_. **Programa Revitalização da área central: colocação de mesas na rua Halfeld**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 1989a.(projeto - mapoteca)

\_\_\_\_\_. **Feira de flores: definição dos espaços**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 1989b. (projeto - mapoteca)

\_\_\_\_\_. **Reurbanização da rua Barão de São João Nepomuceno**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 1992. (Projeto Reurbanização da Rua Barão de São João Nepomuceno n:1 - mapoteca)

\_\_\_\_\_. **Reurbanização da rua Mister Moore**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 1997. (Projeto Mister Moore n:21 - mapoteca)

\_\_\_\_\_. **Praça dos correios**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 2000. (projeto - Secretaria de Obras)

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA – SECRETARIA DE OBRAS. **Reurbanização da rua Batista de Oliveira**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal. 2001. (projeto – Secretaria de Obras)

RANGEL JÚNIOR, Vitor Hugo Rangel. **Parque Halfeld e Praça da Estação, Juiz de Fora – MG: uma leitura histórica, paisagística e urbanística.** Viçosa, 2006. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Ciência Florestal, Universidade Federal de Viçosa.

REVITALIZAÇÃO - **Calçadão da Rua São João recebe novos postes e luminárias.** Juiz de Fora: Prefeitura Municipal – Notícias 4 Nov. 2008. Disponível em: <http://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=18642> Acesso em: 13 Set. 2010.

ROBBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares de. **Praças Brasileiras.** 2 ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do estado de São Paulo, 2003 – [Coleção Quapá].

RUBENSTEIN, Harvey. **Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces.** New York: Wiley, 1992.

SENNET, Richard. **O Declínio do Homem Público.** São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

SERÁ imponente o novo edifício do Banco de Crédito. **Diário Mercantil,** Juiz de Fora, 08 Nov. 1929.

SERPA, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea.** São Paulo: Contexto, 2007.

SOUZA, Felipe Silveira de. **O espaço público contemporâneo: a complexidade vista a partir dos parques urbanos de Porto Alegre.** Porto Alegre, 2008. Dissertação (mestrado). Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

UM RÉGIO presente para Juiz de Fora. **Diário Mercantil,** Juiz de Fora, 31 Mai. 1942.

VAINER, Carlos B. **Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano.** In. ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.* 4. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio.** São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (org.). **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** – 2. ed. rev. e atual. Barueri: Manole, 2009.

VARGAS, Júlio Celso Borello. **Centros urbanos vitais: configuração, dinâmica funcional e caráter das ruas comerciais de Porto Alegre.** Porto Alegre, 2003. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

VAZ, Nelson Popini. **Espaços públicos urbanos.** Disponível em: <http://soniaa.arq.prof.ufsc.br/arq5605/Espacospublicos.htm> Acesso em: 23Out.20011.

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

VILAÇA, Lis Barros. **Comportamento sócio-espacial de pessoas em movimento**: um estudo exploratório no calçadão da Avenida Engenheiro Roberto Freire, Natal-RN. Natal, 2008. Dissertação (mestrado). Programa de pós-graduação em psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

VIVA O CENTRO, Associação. **Proposta de Revisão dos Calçadões do Centro**. São Paulo, 2005.

YAZBECK, Ivanir. **Pobre Rua Halfeld, vulgo Calçadão**. Juiz de Fora, 2010. Disponível em: [www.acesa.com/agenda](http://www.acesa.com/agenda). Acesso em: 11/08/2010.

ZOCHE, Sílvia. **Vigilância eletrônica**. Rua Halfeld e avenidas Rio Branco, Independência e Getúlio Vargas terão câmeras de monitoramento para segurança. Juiz de Fora, 2004. Disponível em: <http://www.acesa.com/informatica/arquivo/tecnologias/2004/06/23-cameras/>. Acesso em: 10/10/2010.

## ANEXO - Mapas dos calçados em Juiz de Fora

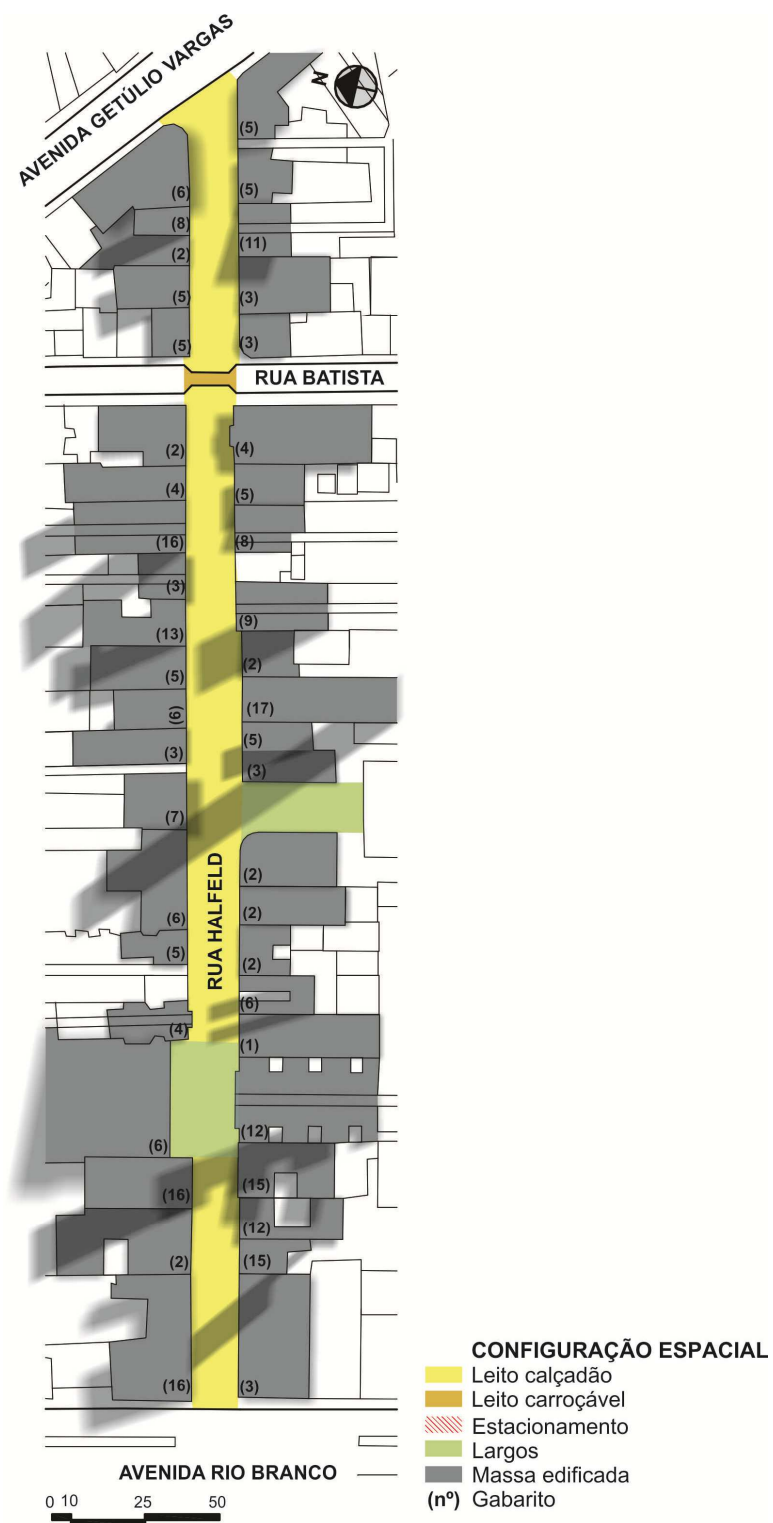


Figura 51 - Mapa de configuração espacial - Calçadão da rua Halfeld. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



Figura 52 - Mapa de usos - calçada da rua Halfeld. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

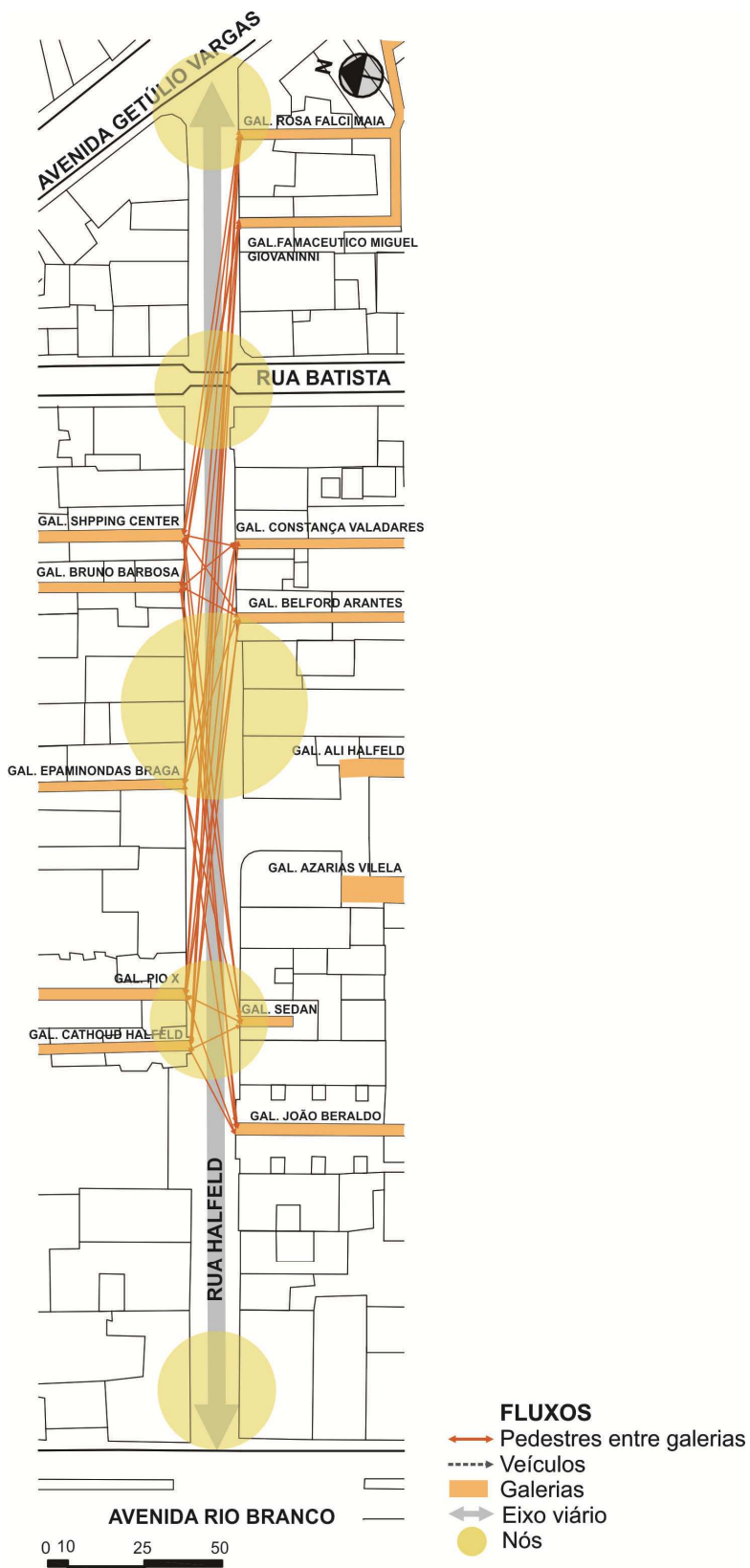


Figura 53 - Mapa de fluxos - calçada da rua Halfeld. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



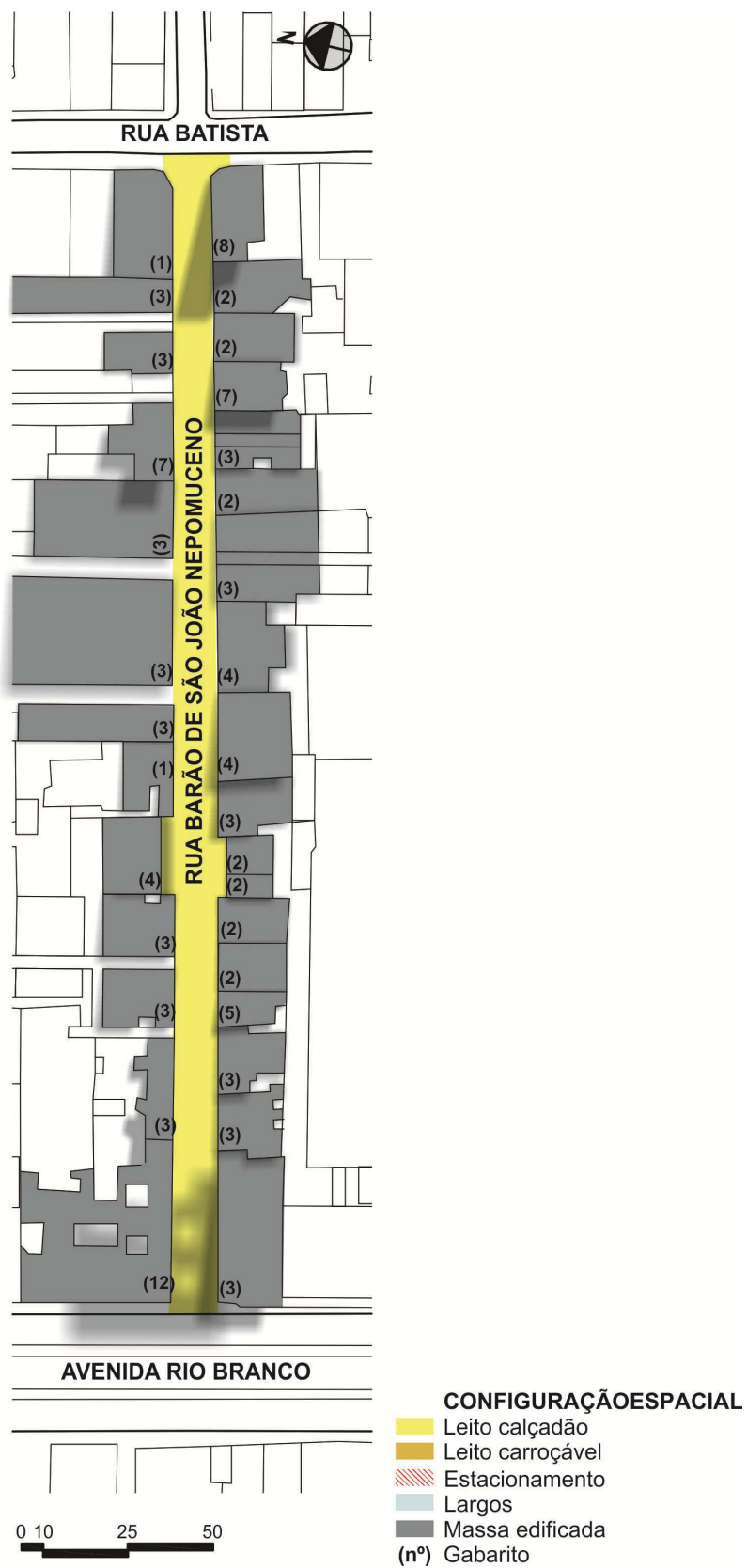


Figura 54 - Mapa de configuração espacial - Calçadão da rua São João. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



Figura 55 - Mapa de usos - Calçada da rua São João. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

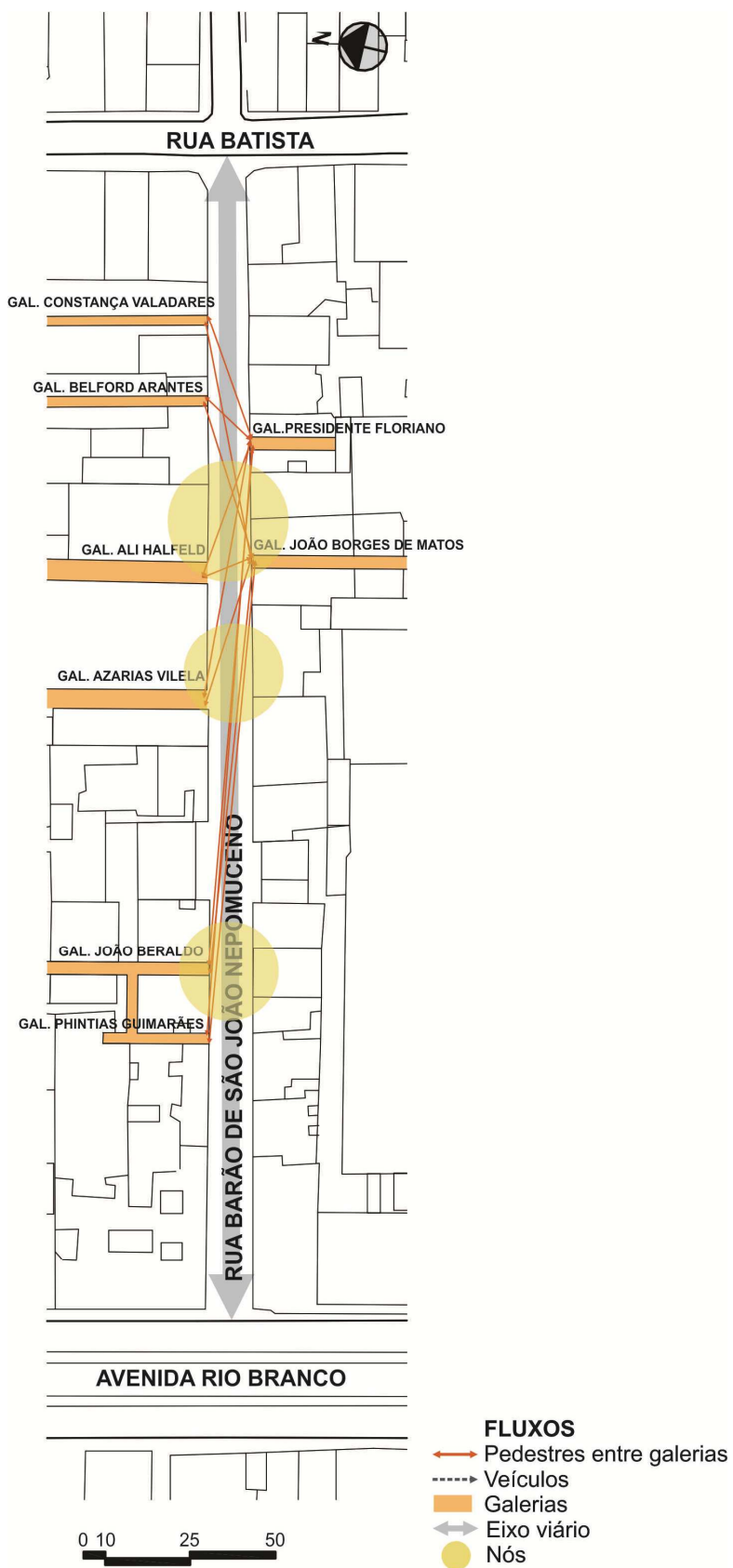


Figura 56 - Mapa de fluxos - Calçada da rua São João. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

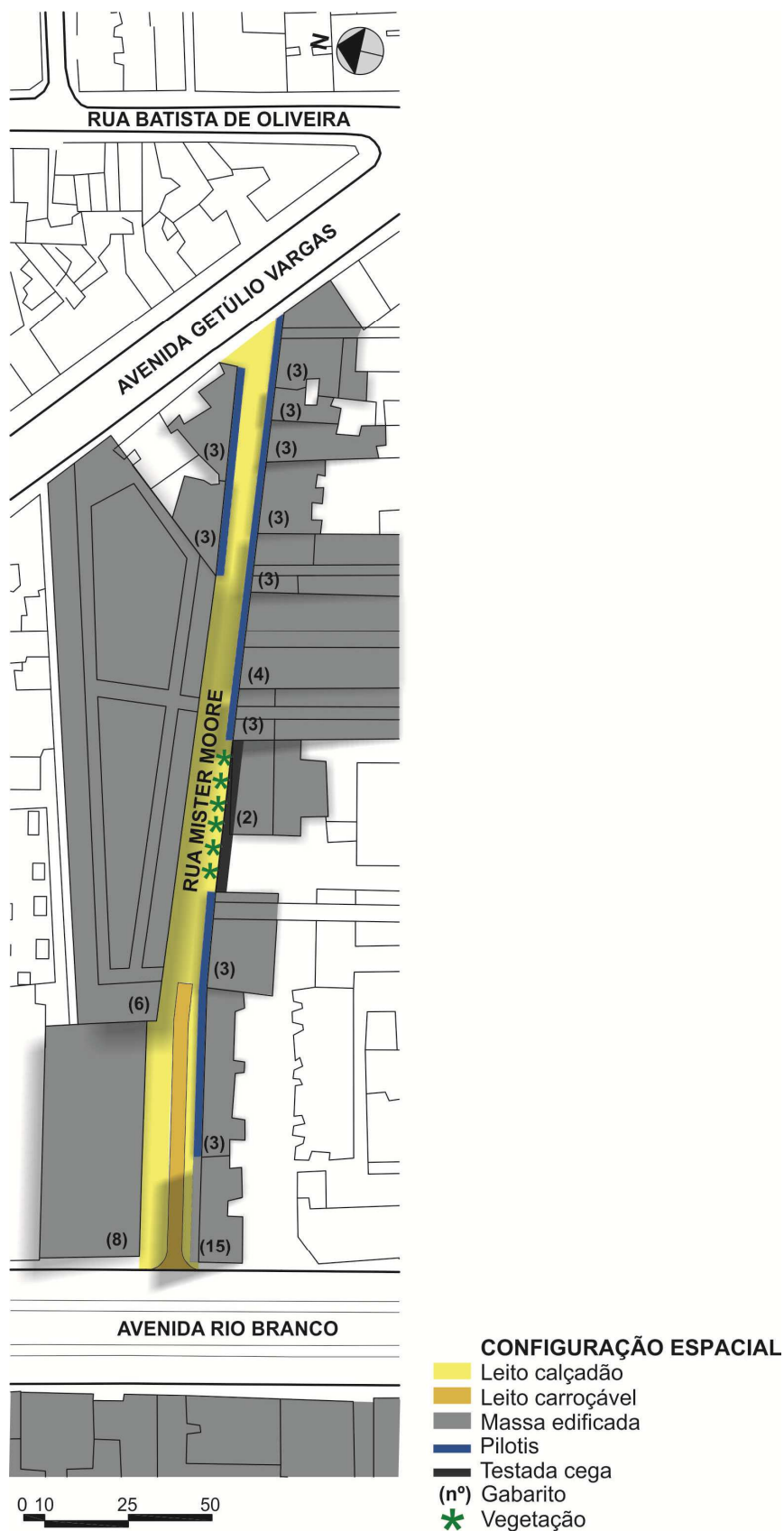


Figura 57 - Mapa de configuração espacial - Calçado da rua Mister Moore. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



Figura 58 - Mapa de usos - Calçada da rua Mister Moore. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

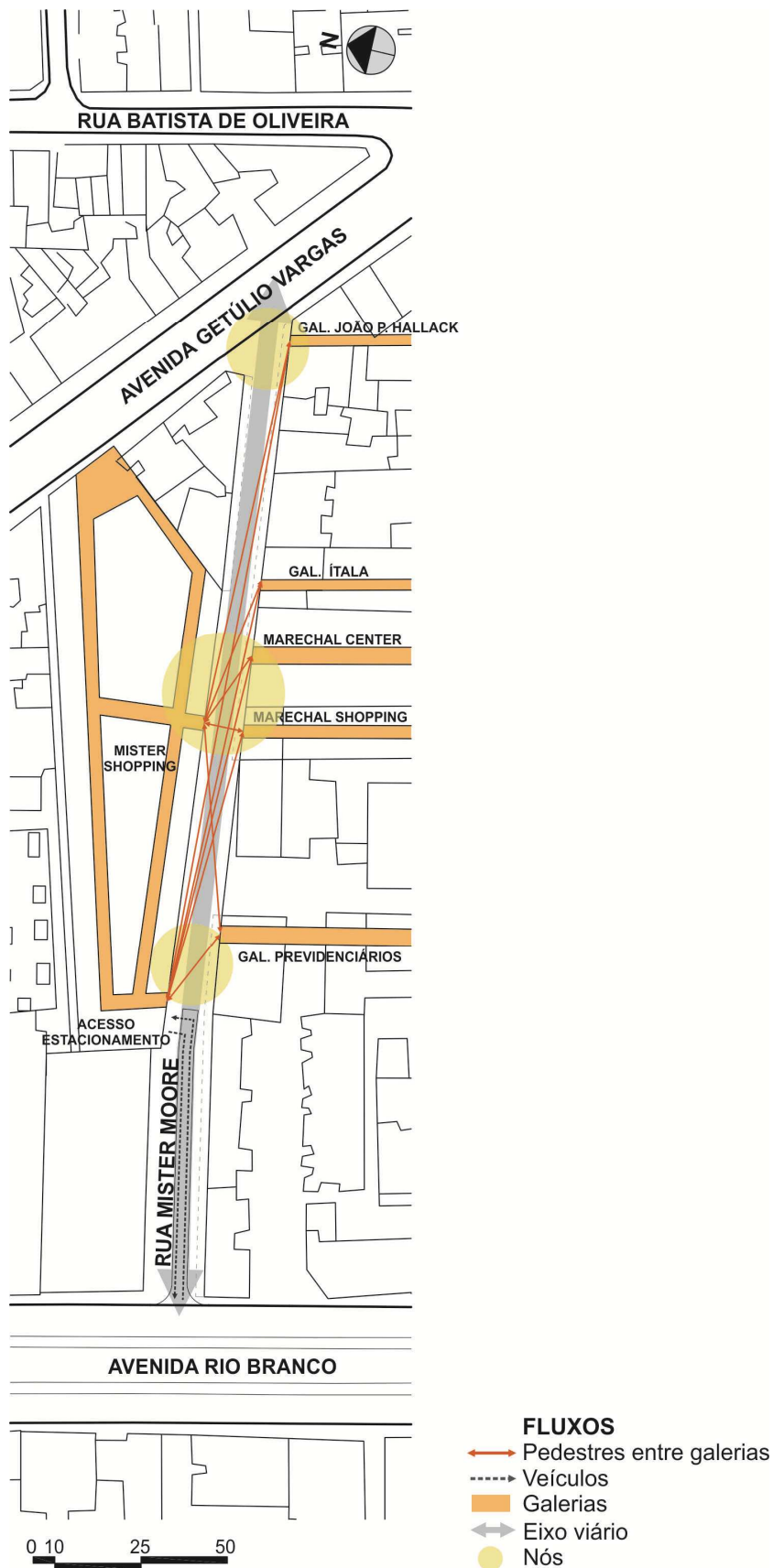


Figura 59 - Mapa de fluxos - Calçada da rua Mister Moore. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

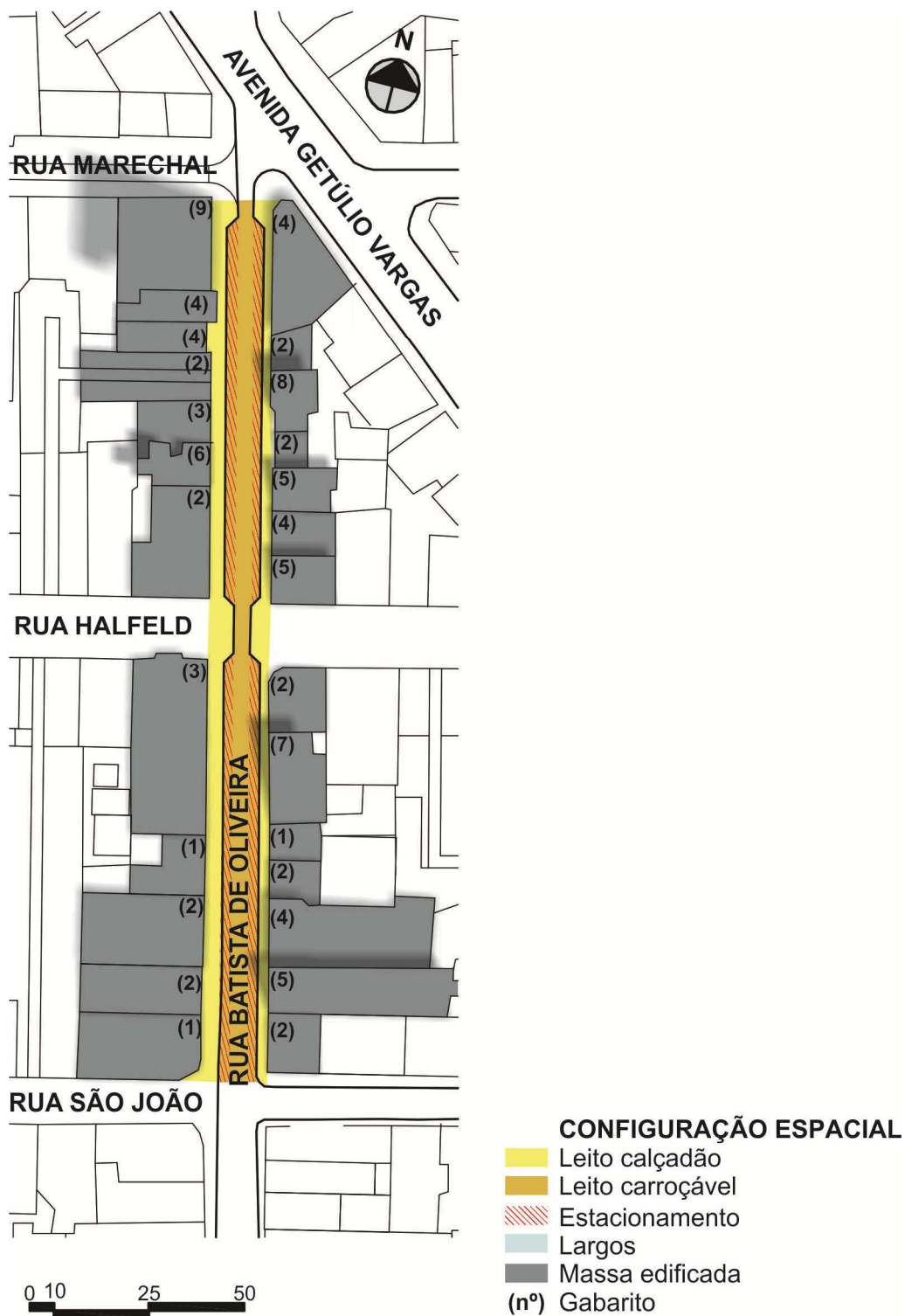


Figura 60 - Mapa de configuração espacial - Calçadão da rua Batista de Oliveira. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



Figura 61 - Mapa de usos - Calçada da rua Batista de Oliveira. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.



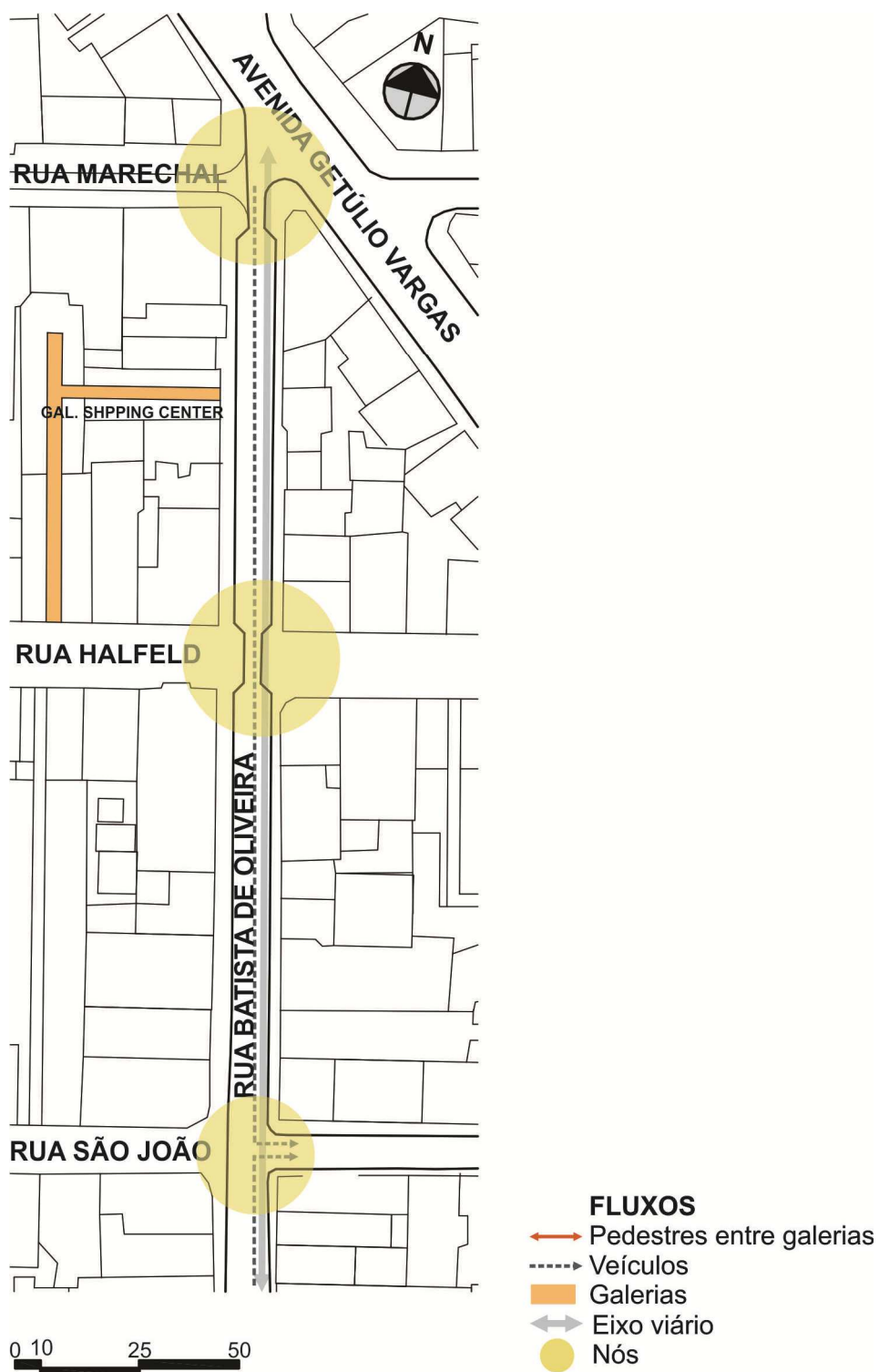


Figura 62 - Mapa de fluxos - Calçada da rua Batista de Oliveira. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

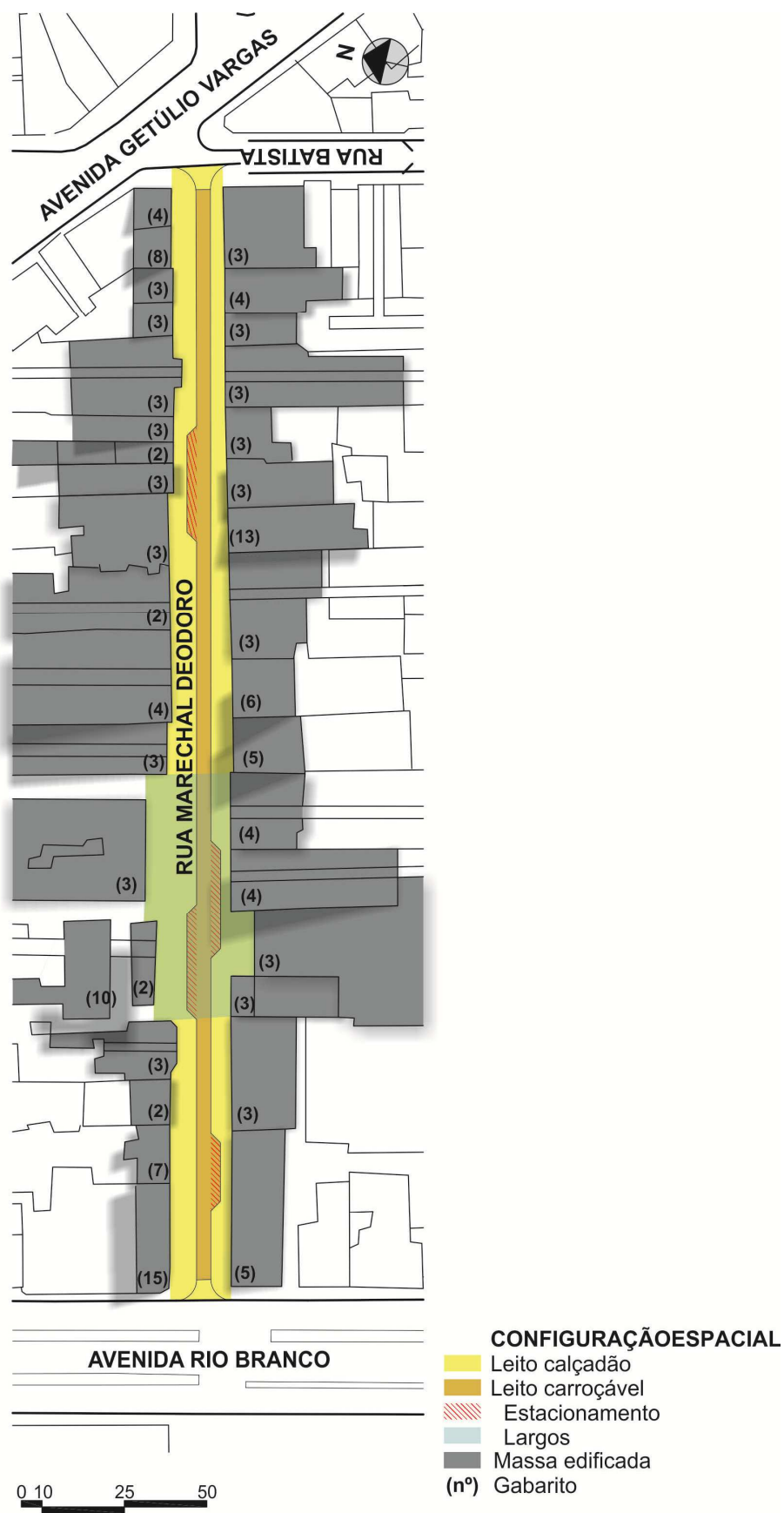


Figura 63 - Mapa de configuração espacial - Calçadão da rua Marechal Deodoro. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

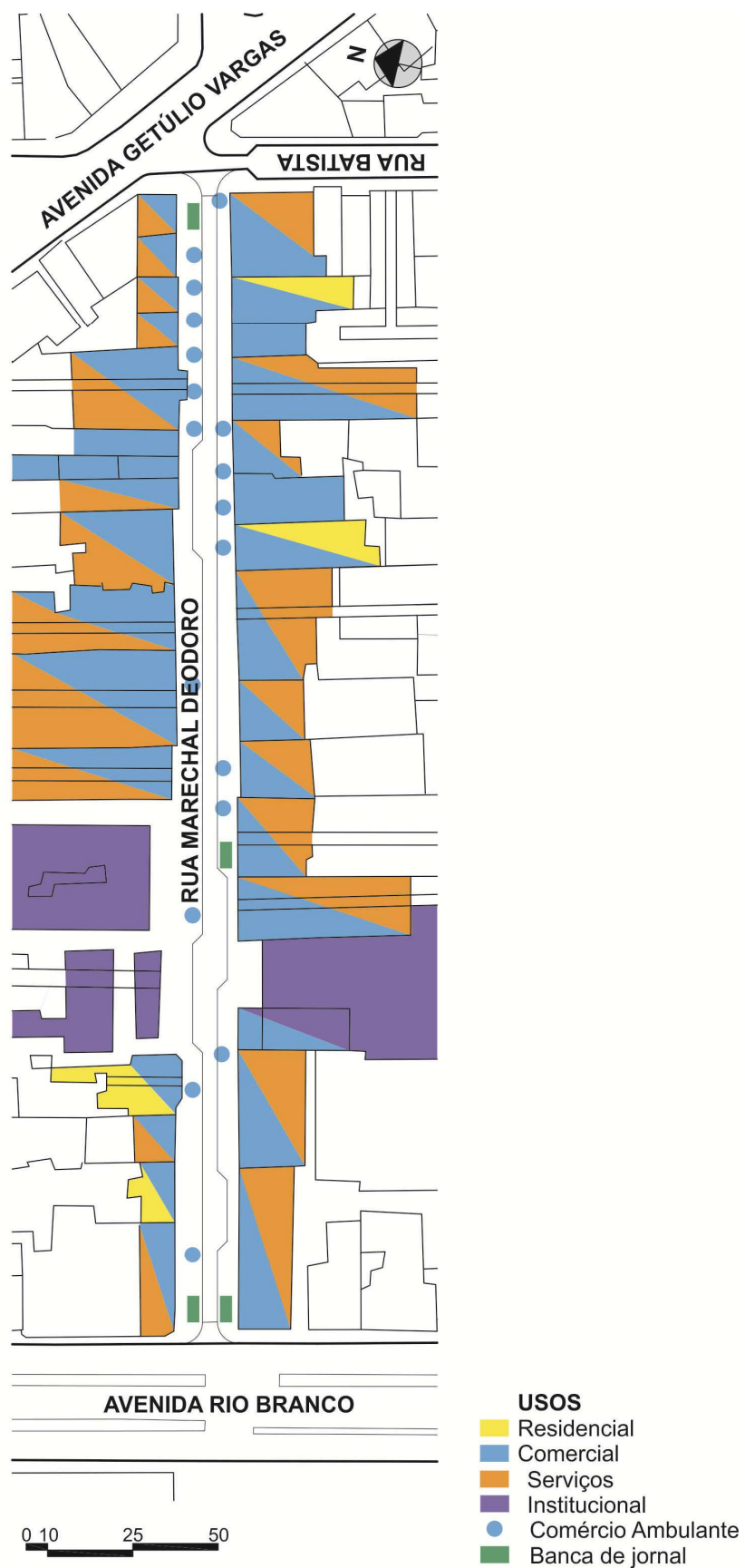


Figura 64 - Mapa de usos - Calçada da rua Marechal Deodoro. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

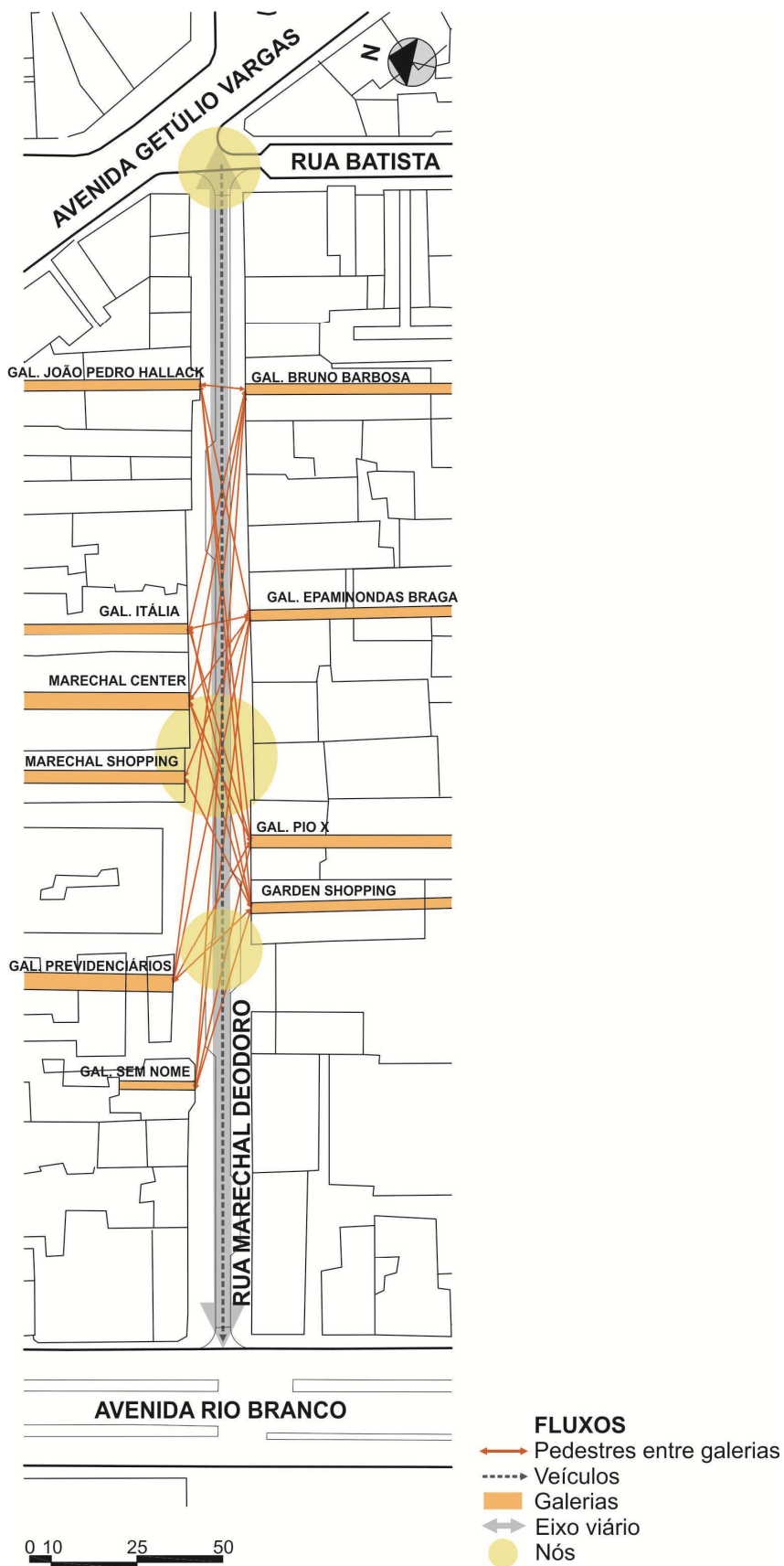


Figura 65 - Mapa de fluxos - Calçada da rua Marechal Deodoro. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.