

O CENTRO DE JUIZ DE FORA (MG) E OS “NOVOS CENTROS”: PARADOXOS DA URBANIDADE

Giuliano Orsi Marques de Carvalho

Mestrando em Urbanismo

Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

CEATEC PUC-Campinas

Orientador Wilson Ribeiro dos Santos Junior

giulianoorsi@terra.com.br

O CENTRO DE JUIZ DE FORA (MG) E OS “NOVOS CENTROS”: PARADOXOS DA URBANIDADE

INTRODUÇÃO

Este estudo privilegia o centro da cidade de Juiz de Fora na área conformada pelas três principais avenidas que o delimitam, analisando principalmente os períodos de transição entre etapas urbanísticas bem demarcadas.

O diagnóstico do espaço desenvolve-se fundamentalmente dentro de um conjunto de conceitos e categorias de análise operacionais às reflexões teóricas e análises empíricas sobre o tema, sobretudo aquela que desenvolve a temática do espaço como instância social e não apenas como mero suporte físico – manifestando-se assim sociocultural e economicamente.

Inicialmente apresenta-se um breve exame demográfico e econômico da cidade, detendo-se nos processos que resultaram no primeiro suporte urbanístico, finalizado em fins da década 1960,¹ além de análises empíricas sobre a percepção paisagística decorrente da configuração espacial até este período.

Em seguida, o texto se concentra nas décadas posteriores a 1950, estudando as novas conformações do tecido urbano central, decorrente da implantação de dezenas de galerias comerciais que continuam a proliferar até os dias atuais – inclusive avaliando seu comportamento atual na busca pela similaridade à estética de shopping center.

Posteriormente, a análise deteve-se no confronto entre o centro de Juiz de Fora e outros “novos centros” (ou shoppings centers) de um conjunto de cidades que atravessaram processos de desenvolvimento econômico diverso ao da cidade em questão, estudando

seus desdobramentos no espaço urbano decorrentes de processos de forte globalização. Para isso, várias formas de representação da paisagem foram empregadas: materiais cartográficos, publicitários, fotográficos e artísticos.

Por fim, o trabalho esboça uma analogia entre o espaço “shopping” e o centro de Juiz de Fora, tendo como prioridade eleger os aspectos comuns dessas duas manifestações urbanísticas aparentemente opostas.

A URBANIZAÇÃO DE JUIZ DE FORA

A urbanização de Juiz de Fora acontece tão rapidamente quanto a brasileira, no entanto em momento diverso. A cidade fundada em 1856 aparece com aproximadamente noventa mil habitantes em 1912. Ou seja, em pouco mais de cinquenta anos após sua formação, o município se constituiria como um dos maiores e mais importantes do país.²

Já no século XX, enquanto a população brasileira aumentaria mais de 110% entre 1912 e 1950, saltando de 24 milhões para aproximados 52 milhões, a de Juiz de Fora apresentava taxas de crescimento muito inferiores às nacionais – no período mencionado, a cidade cresceria apenas 40%, passando a pouco mais de 130 mil habitantes em 1950. Apesar disso, ainda figurava entre as vinte maiores cidades do Brasil: era a décima terceira.³

Já a intensa urbanização brasileira ocorreu de fato a partir de 1960. Segundo Cymbalista (s. d.), “a imensa e rápida urbanização pela qual passou a sociedade brasileira foi certamente uma das principais questões sociais do país no século XX – enquanto em 1960 a população urbana representava 44,7% da população total, dez anos depois essa relação se invertera, com números quase idênticos”. Dessa forma, o vertiginoso crescimento da população nacional até 1950, refletido no início da explosão demográfica das cidades nas décadas de 1960-1970, não tem paralelo direto em Juiz de Fora. Fato evidenciado ao considerarmos a população urbana do município, que já se apresentava em patamares muito superiores aos do país antes daquele período.

A cidade apenas retomaria taxas de crescimento dentro da média nacional a partir do último quartel do século XX, passando a ter 450 mil habitantes no final daquele século.

Essa estagnação demográfica (e também econômica) pela qual a cidade atravessou nos anos 1960-1970 trouxe conseqüências que posteriormente a diferenciariam enormemente das demais cidades médias brasileiras, principalmente na composição de um espaço singular.⁴ Dentre as cidades com aproximadamente meio milhão de habitantes, é a única que nos dias de hoje ainda não possui shopping center.⁵ E atualmente, seu centro urbano não pára de verticalizar-se e adensar-se. Soma-se a isso a predileção dos seus habitantes por morarem no centro da cidade. Ali os imóveis ainda são os mais valorizados e seus moradores provêm de diversos segmentos socioeconômicos.⁶

Outro fator relevante que reforça esse processo de adensamento é a quantidade de galerias comerciais que vigorosamente proliferaram a partir da década de 1950.⁷ Hoje em dia, são mais de cinquenta exemplares que, se metricamente somados, possuem

linearmente dimensão equivalente às vias públicas do centro (Abdalla, 2000). Ou seja, há um outro espaço que permeia a malha central e serve de passagem entre ruas. Os usos são os mais diversos: nelas há comércio, pequenas indústrias, supermercados, escritórios e também residências.

Nota-se que as galerias conferem ao espaço urbano uma forte permeabilidade, por servirem de elemento de transição entre espaços públicos. Elas direcionam uma leitura do exterior e do interior ao mesmo tempo com a sensação de um diálogo entre “dentro” e “fora” tão fortemente ligado, que não se pode dizer com propriedade quando se está dentro de um edifício ou quando se está no espaço que liga os edifícios separados:

Na medida em que a posição entre as massas dos edifícios da rua serve para distinguir o mundo privado do público, o domínio privado circunscrito é transcendido pela inclusão de galerias, o espaço interior se torna mais acessível enquanto o tecido das ruas se torna mais unido. A cidade é virada pelo avesso, tanto espacialmente quanto no que concerne ao princípio de acesso. (Hertzberger, 1996)

Esse aspecto confere a Juiz de Fora um caráter diferenciado quanto ao processo de centralidade urbana, visto que a vasta maioria de cidades médias da região Sudeste do país experimenta processo de descentralização (e/ou popularização do centro) – no caso em questão, o processo é inverso: cada vez mais o centro se adensa, se diversifica e, por consequência, se torna mais importante perante o restante do município.⁸

Com isso, dados os elementos centrais da área de estudo, podemos detectar que a malha formada pelo conjunto de edifícios-galeria é o último dos desenhos-suporte – e em permanente formação – para a área central. É mais um contexto fisicamente característico da vida local e destaca o seu caráter urbano e arquitetônico (Abdalla, 2000).

Coincide que o período de ascensão dessa tipologia de edifícios, e conseguinte reconfiguração urbanística da malha central após sua consolidação como elemento-chave desse processo, é a ocasião de maior estagnação econômica por que passou a cidade. As consequências do advento dela tiveram reflexos de ordem não só arquitetônica e urbanística, mas também desdobramentos de ordem paisagística ao introduzir uma nova forma apreensão do centro a partir de um elemento transitório entre exterior e interior do lote.

O processo pelo qual a cidade passou e que culminou nessa conformação urbanística particular não tem similaridade com nenhum outro: shoppings centers recheados de franquias, espaços altamente padronizados e sem referência alguma não invadiram a grande estrutura urbanística consolidada anteriormente. Em Juiz de Fora, os estabelecimentos comerciais não só se diferenciam pelas “abstrações de seus logotipos”.⁹ Muito pelo contrário, os marcos referenciais tendem a se firmar em inúmeros outros, pois há na paisagem urbana central um diálogo equilibrado entre exterior e interior, promovido principalmente por essas dezenas de passagens que rasgam a malha pública.



Figura 1 – À esquerda, mapa do centro histórico na década de 1920, com seus dois eixos iniciais de formação – Estrada do Paraíba (datada da década de 1830, no sentido norte-sul – atual Avenida Barão do Rio Branco) e Estrada Cia. União e Indústria (inaugurada em 1853, ramificação no sentido diagonal à primeira). Ao centro da figura (no círculo) nota-se a Galeria Pio X, de 1925, construída inicialmente sem estender-se à rua posterior. À direita, mapa de mesma área em 1999, onde verificamos a densa malha de galerias na área delimitada por um triângulo de três avenidas: a terceira delas foi resultado da canalização do córrego que deu lugar à Avenida Independência, em fins de 1960.

Esse desenho particular e até inusitado do centro, que podemos observar hoje em dia, realmente começou a estruturar-se a partir da década de 1950. Antes era Juiz de Fora uma cidade de paisagem urbana configurada dentro de moldes semelhantes aos de muitas outras de porte similar ou importância.¹⁰ O bonde, os cinemas, as palmeiras-imperiais enfeitando as principais praças não a diferenciariam muito de outras tantas cidades que prosperavam país afora.

Manuel Bandeira já expressaria essa urbanidade na letra do “Canto para Juiz de Fora”:

Ah! Tuas três horas da tarde
 Tuas noites; namorisqueiro (cineminha)
 Teu lindo parque senhorial mais segundo reinado que a própria quinta da Boa Vista
 Teus bondes sem pressa dando voltas vadias manhãs, rua direita, chácara, jaboticabeira,
 parque senhorial, cineminha, namorisqueiro
 Qual o mistério de terdes uns olhos que tanto encantam?
 Que sereias é que cantam nas águas desses olhos verdes?
 Juiz de Fora, primeiro sorriso de Minas Gerais!¹¹

Vale ressaltar que a canção, ao ser executada por orquestra e coral, vale-se do efeito sonoro que busca reproduzir os sons que se ouviam nas ruas da cidade. Algumas palavras são repetidas ao fundo à exaustão, como se fossem cochichos de multidões, conversas de esquina, artes de “dedo de prosa”, que até hoje são práticas cotidianas¹² muito comuns na cidade de meio milhão de habitantes.

A forte urbanidade também é expressa pelo autor ao comparar o parque senhorial juizforano com a própria Quinta da Boa Vista, e também por eleger a cidade como o “primeiro sorriso de Minas Gerais”: de fato, foi a precursora industrial no estado, mais comumente conhecida como a “Manchester mineira”.¹³ No entanto, a questão maior que podemos levantar é que, até por volta de 1950, a cidade não se apresentaria espacialmente de uma forma tão singular como a que se verificaria posteriormente. A estrutura urbanística e arquitetônica consolidada no período citado na canção foi o grande suporte para a constituição do que estaria por vir décadas depois.

Não é por coincidência também que o período de maior decréscimo econômico da história da cidade coincide com as décadas em que a cidade do Rio de Janeiro não apenas perderia o *status* de capital federal para Brasília, mas também cederia ano a ano sua importância econômica (e demográfica) para São Paulo. Soma-se a isso o fato de não haver na região da Zona da Mata Mineira, da qual Juiz de Fora é pólo, uma densa rede de cidades. Não havia (e ainda não há) na região nenhuma cidade com mais de cem mil habitantes.

Dessa forma, a atual urbanidade de Juiz de Fora não influencia regionalmente com a mesma intensidade com que outras tantas grandes e médias cidades paulistas influenciam a região em que se inserem, por exemplo. Nela não há conurbação de cidades e muito menos nenhuma estrada que as conecte de forma dinâmica. A rodovia mais importante que atravessa a Zona da Mata Mineira – a BR 040 – praticamente tangencia a macrorregião e a própria mancha urbana do município. Seu papel de eixo de ligação entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte se sobrepõe claramente a uma trama entre as cidades do raio de influência de Juiz de Fora.

Essa trajetória de estagnação por que passou a cidade nas décadas de 1960 e 1970 culminaria não só em transformações de escala intra-urbana, mas também regional. Enquanto a rodovia cada vez mais começava a fazer parte da paisagem urbana de tantas outras cidades que não tiveram sua trajetória de prosperidade econômica interrompida, exercendo papel de eixo de ligação não só entre uma forte rede de cidades, mas também como via urbana e microrregional, em Juiz de Fora ela não se confirmou: sua paisagem urbana se manteve independente da rodovia.¹⁴

Enquanto sua mancha urbana pouco se ampliou num período de quase quatro décadas (1956-1990), a de outras tantas cidades do país expandiu-se muito fortemente e, em muitos casos, incorporou grandes eixos rodoviários, fazendo deles parte de sua paisagem e malha viária intra-urbana. Só na região Sudeste podemos exemplificar com Campinas, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Uberlândia. Nelas houve um forte processo de “horizontalização”, principalmente após a década de 1970. Ainda mais na década seguinte (1980), quando grandes equipamentos urbanos começaram a se transferir ou a se implantar às margens de suas principais rodovias: shoppings centers, centros administrativos, universidades, supermercados, condomínios fechados etc. Processo esse que se revigora até os nossos dias.

Essa incorporação (ou não) da rodovia dentro dos limites urbanos é claramente vivida e percebida pela população local. E essa percepção da paisagem pelos habitantes dessas cidades manifesta-se não só pela quantidade de automóveis nas ruas,¹⁵ ou nas fotos aerofotogramétricas sobre a dimensão da malha urbana, mas também proclamada por meio da arte, da publicidade, ou pelas diversas formas de expressão e representação desse processo.

Enquanto comumente essas representações da paisagem de Juiz de Fora continuam a esboçar o centro urbano, seus marcos, símbolos e pontos de referência, voltando-se principalmente para a escala de percepção do pedestre, as representações de paisagem de outras cidades da região Sudeste (sobretudo as que muito se expandiram horizontalmente nas últimas décadas) representam-se em outra escala. Seus pontos de referência já não são mais os mesmos de anos atrás e a perda de importância das respectivas áreas centrais reflete-se nas várias instâncias de representações iconográficas. E nelas ganham força a paisagem normalmente apreendida de dentro do carro, ou a paisagem para onde se quer ir. Inversa à paisagem do centro urbano (Figura 2) – normalmente considerado inóspito pela atual população de rendas média e alta.

As paisagens representadas em campanhas publicitárias, cenários de telejornais, ou mesmo em obras de arte são normalmente bucólicas, rurais, de grande força contemplativa e talvez expressem o gosto da sociedade local pela vida no campo, ou ainda o sonho de desfrutar a moradia dentro de um condomínio fechado. Ou ainda podem ser representações que remetam à vida cotidiana do trabalho, da velocidade do automóvel, muito representada em esquemas cartográficos publicitários, fotografias aéreas etc. Ou seja, imagens que evocam o movimento, a agitação das pessoas e orientação delas dentro de um sistema lógico.

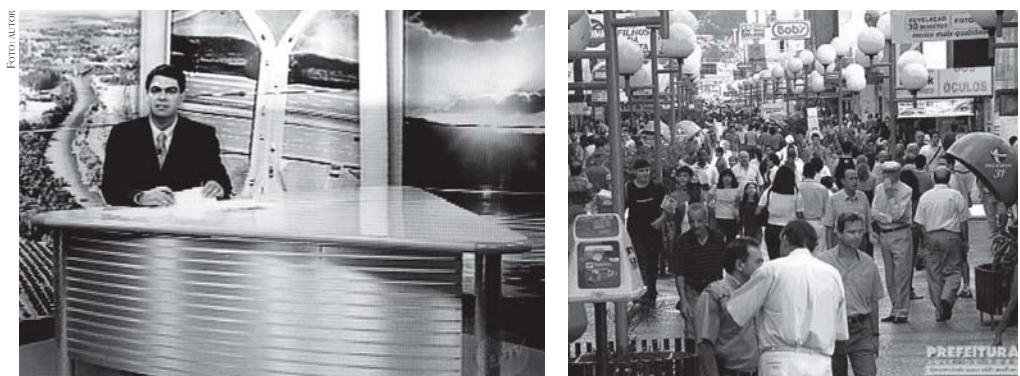


Figura 2 – À esquerda, telejornal em Campinas (EPTV – Rede Globo), onde se observa que a cenografia reproduz paisagens pouco ou não-urbanas do município: o rio atravessando o campo, a rodovia distante da cidade e um pôr-do-sol. À direita, imagem de campanha publicitária da prefeitura de Juiz de Fora, destacando a principal rua de comércio do centro povoada de pessoas focadas ao viverem o contato físico.

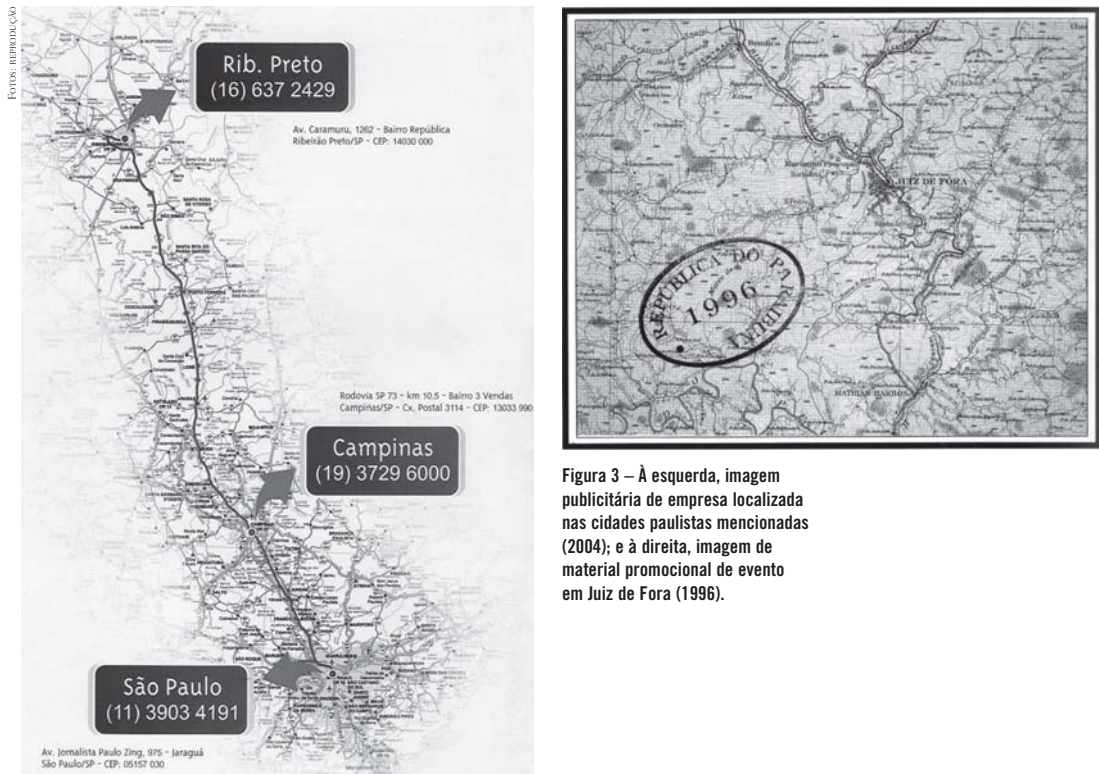


Figura 3 – À esquerda, imagem publicitária de empresa localizada nas cidades paulistas mencionadas (2004); e à direita, imagem de material promocional de evento em Juiz de Fora (1996).

Imagens cartográficas são usadas de maneira distinta também. E, como na arte, a representação por meio de mapas igualmente expressa e reafirma essas diferentes percepções do espaço. No caso do mapa da região de Juiz de Fora (Figura 3 – à direita), observa-se que, mesmo numa escala pouco apropriada para a demarcação de vias, as ruas e avenidas centrais são destacadas como contraponto aos limites da área do município (percebe-se no centro da figura o triângulo delimitado pelas três principais avenidas da cidade). O rio também é elemento de destaque, e com ele representam-se tantos outros elementos e componentes menos significativos que, dessa forma, tornam o desenho pouco compreensível como esquema de orientação. Seus aspectos mais evidentes são: a relação entre o centro e o município, e também a idéia explícita de conferir à região uma unidade cultural pela inserção de um carimbo com o dito “República do Paraibuna - 1996”, fazendo referência ao antigo nome da cidade (Santo Antônio do Paraibuna).

Já no mapa da região paulista (Figura 3 – à esquerda), a percepção maior é a do eixo rodoviário, pois se trata do elemento de circulação entre uma rede de cidades altamente hierarquizada. A escala de representação é megalopolitana,¹⁶ somando a metrópole paulistana às regiões metropolitanas de Campinas e Ribeirão Preto;¹⁷ o que não acontece com a região de Juiz de Fora, pouco densa e formada de pequenas cidades.



Figura 4 – À esquerda, imagem de dois edifícios no centro de Juiz de Fora, conformando aparentemente apenas um. À direita, óleo sobre tela de Vinícius Chagas confirmando esse aspecto de verticalidade e densidade construtiva. Realça também, com a temática da paisagem noturna, o vigor do espaço central à noite.

A resistência oferecida por esses lugares aos processos globais permite a sua diferenciação (Queiroga, 2001, p.5, apud Santos, 1996, p.250-73). Assim podemos fundamentar a hipótese de que, em decorrência disso, Juiz de Fora possa ter permanecido “à margem” dessas mudanças por quase três décadas, permitindo-lhe uma continuidade no processo de experimentação e uso do espaço público (especialmente o espaço central) com a mesma intensidade de antes.

Desse processo resulta a atual configuração intrincada de galerias e ruas onde público e privado tomam uma nova dimensão e se apropriam de conceitos antes relegados a uma ou outra instância. Um exemplo claro é a diferença de usos do dia para a noite: as ruas de uso principalmente comerciais durante o dia são tomadas por atividades de lazer no fim da tarde, estendendo-se (e diversificando-se) pela noite (Figura 4) – as mesas dos bares espalham-se compondo um novo cenário, de forte pracialidade,¹⁸ capaz até de oferecer pequenos eventos para um *happy hour* ampliado.

A experimentação da paisagem nas cidades paulistas, por sua vez, é vivida e percebida atualmente não mais como poucas décadas atrás. O centro urbano original dessas cidades perde espaço (moradores, consumidores de alto e médio poder aquisitivo, investimentos públicos e privados etc.) para “novos centros” urbanos, ou grandes equipamentos instalados preferencialmente às margens dessas grandes rodovias, como os shopping centers.

Nesse sentido, nas regiões onde a globalização entrou com mais força, como no Estado de São Paulo – o mais rico do país –, houve uma ruptura com relação ao papel do centro urbano original nas suas principais e maiores cidades, não mais desempenhando a função de elemento congregador das diversas esferas e usos, palco das muitas manifestações da vida cotidiana. Essas características migrariam em parte para outros “novos centros” – no caso, os shopping centers –, mas sem a mesma potencialidade do espaço público, da rua, da praça.

Os projetos atuais de shopping centers priorizam, principalmente, reproduzir elementos de uma cidade real (Figura 5): os pontos de referência, monumentos, praças, sons.



Foto: JOSÉ GUSTAVO F. ABDALLA



Foto: AURORA

Figuras 5 – À esquerda, Galeria Álvaro Braga, em Juiz de Fora (1976); acima, aspecto interior do Shopping Parque Dom Pedro (2002), em Campinas.

Especificamente em Campinas, o Shopping Parque Dom Pedro (inaugurado em 2002) possui espaços que, mesmo notadamente cenográficos, guardam certo potencial de “pracialidade”. Mesmo tendo ambientes altamente controlados (em certos locais é proibido fotografar, manifestações de nenhuma ordem são permitidas, práticas de mendicância intoleradas etc.). No entanto, ainda percebemos atitudes de freqüentadores que vão além do simples consumo.

Não são apenas os shoppings que atualmente se espelham nas cidades. O inverso também é verdadeiro. Alguns centros urbanos, como é o caso de Juiz de Fora, produzem mudanças, na busca de uma relativa modernização, ao reproduzirem a estética do shopping. Mudanças que vão desde a atualização das feições das vitrines das lojas até a mudança dos nomes das Galerias para Shoppings (Figura 6).

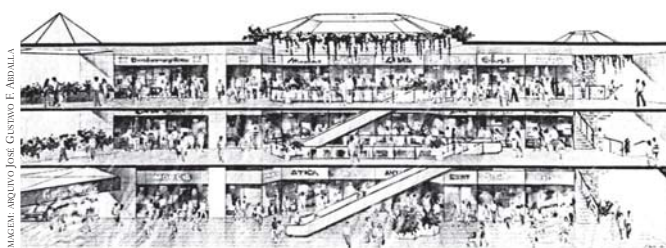


IMAGEM: ARQUIVO JOSÉ GUSTAVO F. ABDALLA



Foto: JOSÉ GUSTAVO F. ABDALLA

Figura 6 – Acima, imagem publicitária para o lançamento de uma galeria com nome de Garden Shopping, inaugurada em 1999. À esquerda, perspectiva artística de projeto de reforma da Galeria Pio X (implantada em 1925), executado no início da década de 1990.

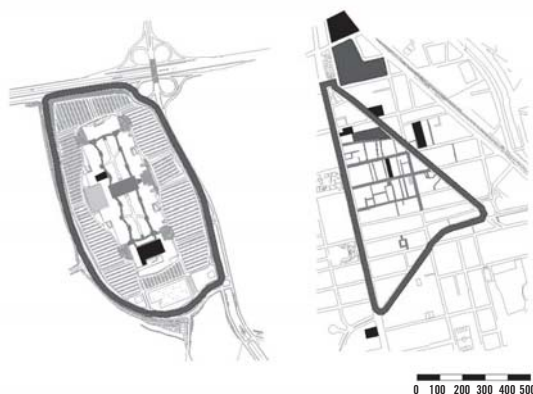


Figura 7 – Respectivamente, as plantas do Shopping Parque Dom Pedro, em Campinas; e do centro de Juiz de Fora, delimitado pelas principais avenidas do centro. Notam-se similaridades entre as duas áreas delimitadas: a dimensão da área (430.000 m² e 330.000 m² aproximadamente), a presença de supermercados na proximidade dos limites e a dispersão dos equipamentos de lazer (bares, cinemas, discotecas etc.).

Muitos shoppings recentes começam a ser projetados para parecer ruas tradicionais, apropriando-se da urbanidade secular de ruas e praças. Mesmo com o propósito diverso, apelativo ao consumo, essa urbanidade é vivenciada de maneira que, ao mesmo tempo e em parte, reproduz a experimentação da cidade. Ainda sobre o shopping campineiro, verificamos que os corredores tortuosos, os retilíneos, os largos, os pequenos e grandes monumentos, as praças etc. são uma clara referência a essa tradição secular encenada nos interiores do grande equipamento urbano. Encenação que se confirma por detrás dos corredores principais, carregados de “organicidade” (Lynch, 1997, p.72-98): nas passagens para os funcionários não há nenhum elemento que remeta a essa urbanidade cenográfica, elas são estreitas, de estrutura aparente, pouco iluminadas, lineares, e de uma monotonia tediosa.

O que Juiz de fora guarda no centro, protegido pelo arsenal de casualidades que a levou a desenvolver um tecido urbano único, talvez possa ser vivido, em parte, nos novos “grandes centros” paulistas: um espaço de ampla sociabilidade – ainda que os shoppings paulistas possuam uma versão não-sofisticada de urbanidade. Mesmo que todas as críticas evidenciem uma concepção artificial da realidade – que se apropria de elementos urbanos de forma estéril –, é inegável que ele tenha se apropriado de um elemento fundamental de sociabilidade: o contato. Na atualidade das cidades paulistas se há algum lugar em que essa sociabilidade pode ser encontrada nas diversas horas do dia e da noite, como em Juiz de Fora, ele não é mais o centro urbano original, ele é, em parte, o shopping. Ironicamente, vale lembrar, o vetor de mudanças no centro de Juiz de Fora parece levar a uma apreensão dos elementos do shopping.

NOTAS

1. Enunciamos como “primeiro suporte urbanístico” a malha pública derivada de duas importantes estradas que atravessavam a região em fins do século XIX, e que atualmente delimitam o centro da cidade em duas arestas de um triângulo. Enquanto a terceira aresta, finalizada em fins de 1960, trata-se também de outra avenida resultante da canalização de um córrego. Denominamos “segundo suporte urbanístico” para a malha de galerias comerciais, analisadas logo a seguir.
2. São Paulo e Campinas, por exemplo, também “explodiram” demograficamente nesse mesmo período. A diferença é que Juiz de Fora era uma nova cidade, fundada nos tempos de Império, enquanto as demais citadas datam sua fundação nos séculos XVI e XVIII, respectivamente.
3. Mais precisamente, a cidade contava com população urbana de 84.996 no período mencionado. Mesmo três décadas antes, em 1920, o município já apresentava número expressivo de moradores na cidade (51.392 de um total de 118.116 habitantes). Em comparação com os dois maiores municípios do estado na ocasião – Teófilo Otoni (31.898 de um total de 163.017 habitantes) e Caratinga (13.558 no distrito e 137.017 na zona rural) – sua população urbana era bem mais expressiva. Fonte: IBGE – Censos Populacionais: 1912-2000. Disponível em: www.ibge.gov.br
4. Para essa análise, fundamentamo-nos no trabalho de Milton Santos, especialmente nas considerações sobre a construção do espaço como instância social e como dialéticas as relações entre todas essas instâncias: a econômica, a cultural e a espacial: “consideramos o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica. Isto significa que, como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contido” (cf. Queiroga, 2001, apud Santos, 1977).
5. Segundo a Associação Brasileira de Shopping Centers (Abrasce), Juiz de Fora possui um shopping (Mister Shopping). No entanto, ele não possui características que o distingam como tal, tanto no que se refere às lojas de departamento quanto no que se refere à disposição de muitas de suas lojas para frente do logradouro (disponível em: www.abrasce.com.br).
6. Segundo o Plano Diretor de Juiz de Fora, a região central congrega 106.736 habitantes (IBGE, 1991), com densidade demográfica líquida de 93,33 hab./ha. Apresenta grandes concentrações de população e de atividades, e é marcada pela heterogeneidade tanto em termos demográficos quanto sob a óptica do nível de renda e de funções. No que se refere à distribuição da população, destacam-se fortes concentrações no Centro propriamente dito – 24.362 habitantes (135,0 hab./ha) (fonte: IPPLAN/PJF. Plano Diretor do Município, 1998).
7. Antes da década de 1950 havia apenas três grandes galerias na cidade. A primeira delas data da década de 1920 – Galeria Pio X, localizada na principal rua de comércio da cidade.
8. Milton Santos (2002, p.317-21), no capítulo “O papel da proximidade”, destaca que a co-presença e o intercâmbio são condicionados pelas infra-estruturas presentes e suas normas de utilização; pelo mercado territorialmente delimitado e pelas possibilidades de vida cultural localmente oferecidas pelo equipamento existente.
9. Joseph Rykwert (2004, p.187) critica a natureza homogeneizada das franquias. Segundo ele, estes estabelecimentos “não guardam relação alguma com sua localização e não podem servir como pontos de referência marcantes”.
10. O plano urbanístico da cidade que hoje resulta a região central foi finalizado na íntegra por Gustavo Dott, em 1860. Trata-se de um plano convencional para a época, dentro do arquétipo que Kevin Lynch estabelece como o da “cidade prática”. Isso não significa, entretanto, que falte um pouco de poesia a essa categoria formulada pelo autor, pois no caso em questão ele se soma a uma paisagem de topografia acidentada, trazendo um elemento pitoresco para a cidade prática. Segundo Rybczynski (1995, p.42), esse tipo de traçado de ruas paralelas é monótono só quando visto de cima. Influenciado pela topografia, ele toma outro formato no chão (cf. Lynch, 1997, p.72-98).
11. “Canto para Juiz de Fora”, texto de Manuel Bandeira, Música de Ernani Aguiar.
12. Percebemos aqui o cotidiano segundo o trabalho de Agnes Heller (2000, p.20), ao destacar que: “A vida cotidiana não está ‘fora’ da história, mas no ‘centro’ do acontecer histórico: é a verdadeira ‘essência’ da substância social”. Nesse sentido, a letra de Bandeira guarda essa essência ao expressar a história do lugar partindo da vida cotidiana e a ela retornando em seguida.
13. Paulino de Oliveira (1966, p.201) escreveu que “Muito antes da República já não havia em Minas cidade que a ela se equiparasse sob qualquer aspecto, e principalmente sob o aspecto industrial (têxtil)”, fato esse que explica o apelido que a atrela com a cidade inglesa.
14. E talvez o mais contraditório seja que as avenidas que delimitam o centro da cidade de hoje eram as antigas (e importantes) estradas que ligavam as

- Minas à corte. Com a construção da BR 040, definitivamente a cidade (entendida pela área urbanizada), muito se afastou da rodovia.
15. A relação entre habitantes e frota de veículos em Juiz de Fora está na ordem de 4,32. Número bem menor que o de cidades de mesmo porte, como Ribeirão Preto (2,30), São José do Rio Preto (2,34) e Uberlândia (3,19) (Fonte: Ministério da Justiça, Departamento Nacional de Trânsito – Denatran – 2003).
 16. Eugênio Queiroga (2001, p.126) considera em seu trabalho uma grande megalópole na região Sudeste: a “megalópole do sudeste brasileiro”, compreendendo partes dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, com uma ramificação principal compreendendo os eixos São Paulo–Rio de Janeiro–Campinas e outras secundárias conglomerando algumas cidades médias, como Juiz de Fora.
 17. Ribeirão Preto e municípios vizinhos formam uma metrópole de fato, ainda que não de direito.
 18. A partir do conceito de “pracialidade” formulado por Eugênio Queiroga (2001), para caracterizar espaços de ampla sociabilidade e considerando o papel das ruas e galerias no mesmo sentido, consideramos que as mesmas desempenham no conjunto urbano de Juiz de Fora um “estado de praça”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABDALLA, J.G. F. Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora: fascínio e identidade entre público e privado. Projeto de Pesquisa. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2000. (- Mimeogr.)
- CYMBALISTA, R. Política urbana e regulação urbanística no Brasil – conquistas e desafios de um modelo em construção. São Paulo, s. d. (Mimeogr.)
- IPPLAN/PJF. Plano Diretor do Município, 1998.
- HELLER, A. O cotidiano e a história. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- HERTZBERGER, H. Lições de Arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- LYNCH, K. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- OLIVEIRA, P. História de Juiz de Fora. s. l.: s. n., 1966.
- QUEIROGA, E. A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. São Paulo, 2001. (Mimeogr.)
- RYBCZYNSKI, W. Vida nas cidades: expectativas urbanas no novo mundo. Rio de Janeiro: Record, 1995.
- RYKWERT, J. A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.
- _____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. Tradução Maria Beltrão. Boletim Paulista de Geografia, n.54, junho 1977.
- WEBGRAFIA. Associação Brasileira de Shoppings Centers – www.abrasce.com.br

RESUMO

O artigo discute a constituição do espaço público na cidade de Juiz de Fora (MG) antes e depois da década de 1950 – período de transição entre dois suportes urbanísticos bastante distintos. Para a análise, inicialmente priorizou-se levantar dados censitários que pudessem aferir resultados referentes à demografia, consolidação da mancha urbana e desdobramentos de ordem paisagística, examinados por meio de material iconográfico e literário. Por fim, utiliza-se o método comparativo para o diagnóstico entre o espaço do centro de Juiz de Fora em contraponto com os “novos centros” de demais cidades de porte similar.

PALAVRAS-CHAVE: paisagem urbana, espaço público, galerias comerciais, shopping center, Juiz de Fora (MG).

ABSTRACT

This work discusses about the public space constitution in Juiz de Fora before and after the 1950s – a transition period between two quite different urbanistic supports. For the analysis, it was firstly prioritized the seek of census data to gauge results related to demography, the urban stain consolidation and implications referring to the landscape, investigated through iconographic and literary material. At last, the work will utilize the comparative method for the diagnosis between the downtown space of Juiz de Fora and the other “new downtown areas” another similar cities.

KEYWORDS: urban landscape, public space, arcades, shopping center, Juiz de Fora (MG).