

Análise e representação em contextos diversos: projeto, técnica e gestão do ambiente construído

A vitalidade dos espaços públicos centrais: os calçadões de pedestres em Juiz de Fora

**COLCHETE FILHO, Antonio; MARANGON, Marcio &
FONSECA, Fábio Luiz**

(1) Arquiteto e Urbanista, Doutor em Ciências Sociais e Professor na Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil.

(2) Engenheiro Civil, Doutor em Engenharia Civil e Professor na Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil.

(3) Arquiteto e Urbanista, Mestrando em Ambiente Construído na Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil.

Resumo

O objetivo desse artigo é apresentar a inserção de calçadões para pedestres na área central da cidade de Juiz de Fora, na zona da mata do estado de Minas Gerais, Brasil. Instalados a partir do final dos anos 1970, os calçadões representavam, já naquela época, a possibilidade de minimizar a relação conflituosa entre pedestres e veículos na rua mais importante da cidade em um primeiro momento. Sucessivamente, outros dois calçadões foram implantados, ampliando a rede de espaços públicos voltados para o fluxo de pedestres. Outro objetivo igualmente importante para a implantação dos calçadões na cidade foi a valorização do comércio, formado por lojas de rua e por lojas existentes em diversas galerias que dinamizam o tecido central transversalmente aos calçadões.

Através da análise da evolução urbana da área central e da recuperação das justificativas para a implantação dos calçadões estudados podemos destacar quais os discursos estavam implícitos nas propostas, bem como, compreender os sucessivos projetos que vêm sendo realizados desde o final dos anos 1970 para manter esses corredores comerciais no centro da cidade.

Verificamos que os três calçadões estudados já funcionam em sua capacidade máxima durante as horas de pico sendo impossível pensar o centro sem a existência deles. Para além do aspecto funcional, os calçadões são também lugares com enorme poluição visual pela competição entre letreiros, onde se nota a ausência de um código de posturas eficaz. Entretanto, os calçadões representam a efetiva conexão entre ruas, praças e outros espaços públicos da cidade, que garantem a vitalidade do centro e das relações sociais e culturais que nele se estabelecem.

Palavras-chave: Calçadões de pedestres; Espaços públicos centrais; Juiz de Fora/Brasil

Abstract

The objective of this paper is to present the insertion of the pedestrian malls in the central area in the city of Juiz de Fora, in the state of Minas Gerais, Brazil. Installed starting from the end of the 1970's, the pedestrian malls acted, already in that time, on the possibility of minimizing the conflicting relationship between pedestrians and vehicles in the most important street of the city in a first moment. Successively, other two pedestrian malls were implanted, enlarging the net of public spaces for the pedestrians' flow. Another objective, equally important for the implantation of the pedestrian malls in the city, was the valorization of the trade, formed by street stores and for existent stores in several galleries that makes the central net dynamic, obliquely to these pedestrian malls.

Through the analysis of the urban evolution of the central area and of the recovery of the justifications for the implantation of the studied pedestrian malls, the speeches that were implicit in the proposals can be highlighted, as well as, to understand the successive projects that have been accomplished from the end of the 1970's to maintain those downtown commercial corridors.

We verified that the three pedestrian malls studied work already in their maximum capacity during the rush hours, being impossible to think the downtown without them. Besides the functional aspect, the pedestrian malls are also places with enormous visual pollution by the competition among billboards, where it is noticed the absence of an effective code of postures. However, the pedestrian malls represent the effective connection among streets, squares and other public spaces of the city, that guarantee the

vitality of the downtown and of the social and cultural relationships that in them settle down.

Keywords: Pedestrian malls; Central public spaces; Juiz de Fora / Brazil.

1 JUIZ DE FORA E A TRAMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS EM SUA ÁREA CENTRAL

A cidade de Juiz de Fora 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). Assim, seu desenvolvimento se dá pela posição estratégica e se firma inicialmente como entreposto de escoamento da produção do ouro no século XVIII e de café no século XIX, ambos os 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 cultura urbana própria. Após o declínio das indústrias na década de 1940 a economia da cidade passou a se basear no setor terciário e como pólo educacional para toda a região da zona da mata mineira, especialmente no ensino universitário. Características como essas reforçam 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. Atualmente, Juiz de Fora pode ser classificada com uma cidade de médio porte, e segundo estimativas do Censo 2010 (LOBO, 2010), deve apresentar uma população de cerca de 530 mil habitantes.

Diferente de outras áreas centrais que se tornaram decadentes pelo esvaziamento e migração para novas áreas, em Juiz de Fora há uma nítida concentração e valorização do centro. Tal percepção se reforça pelos diversos lançamentos imobiliários, principalmente comerciais e residenciais que valorizam a centralidade e a tomam como propaganda (JUIZ DE FORA, 2004, p.57).

Os espaços públicos presentes na área central da cidade têm como característica a formação de uma articulada trama que reforça essa centralidade e promove a vitalidade, destacando-se como elementos para a coesão da vida urbana.

Para esclarecimento e conceituação do termo espaço público, compreende-se como espaços públicos aqueles espaços que são de acesso público, podendo ser de propriedade privada ou pública, e não somente aqueles espaços sob jurisdição pública como define Maya Monteiro (2008, p.72). Tal aceção é aqui adotada por atender de forma mais abrangente a todos os espaços que são de interesse deste trabalho.

No entendimento da referida trama de espaços públicos e seus componentes pode ser estabelecida uma divisão em três diferentes tipos, são eles: Praças, Galerias e Calçadas (vias de pedestres), apresentados nesta sequência por questão de conformação na cidade a partir de uma ordem cronológica. As praças e calçadas são espaços aqui 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).

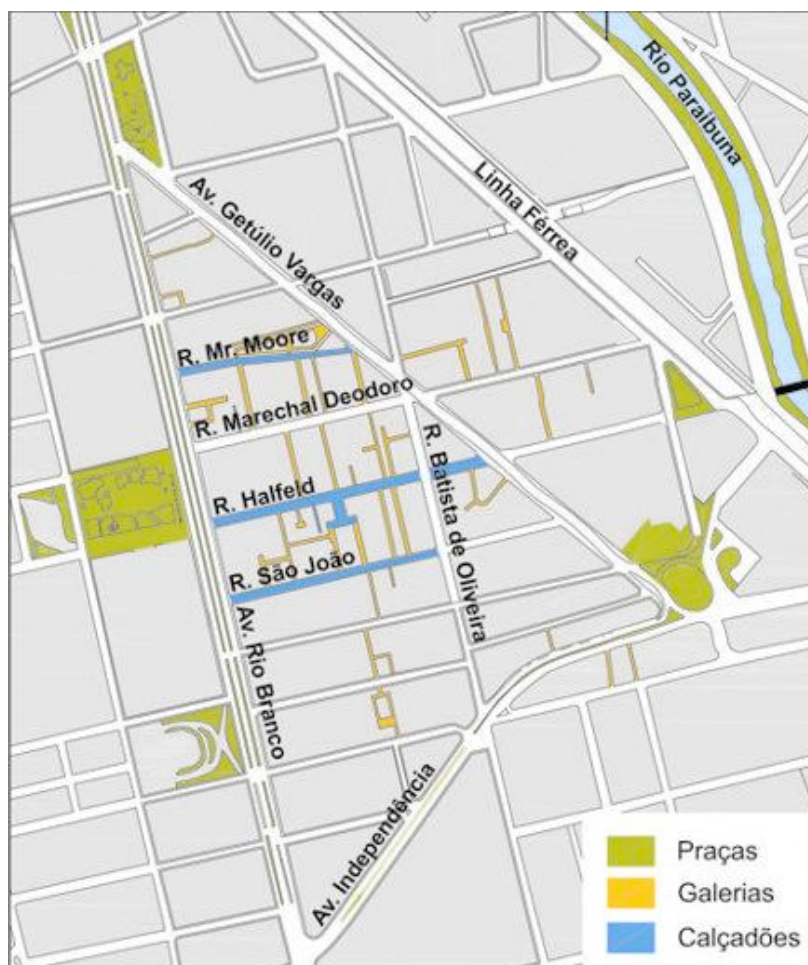


Figura 01 – Espaços públicos no centro de Juiz de Fora. Fonte: os autores, 2010.

Como os primeiros espaços públicos na área central da cidade, tomando como referência a construção do parque Halfeld em 1854, as praças são lugares onde além do fluxo e movimento de pedestres, são notoriamente voltadas para as atividades de estar e contemplação da população (COLCHETE FILHO et al., 2008, p.202-209). Nesse caso, agregam-se valores ambientais, já que o parque Halfeld se destaca como lugar onde há uma pequena parcela de vegetação presente do centro de Juiz de Fora, como demonstram Guiseline & Ferreira (2006). Assim, o parque adquire estatuto de nó urbano.

As galerias, construídas a partir da década de 1920, 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. As particularidades dessa tipologia já foram objeto de vários estudos, que recuperaremos mais adiante.

Por fim, destacamos os calçadões, que começam a fazer parte desta trama a partir da década de 1970. Em conjunto com as galerias formam espaços que acomodam uma grande variedade de usos, apropriações e fluxo de pedestres, verdadeiros suportes espaciais para o desenvolvimento da vida e cultura urbanas que caracterizam tão bem o centro e a própria cidade de Juiz de Fora.

Os calçadões, por se constituírem em espaços essencialmente públicos, tornam-se representativos da imagem urbana da cidade. Por serem de uma inserção relativamente recente para a história urbana da cidade, se comparados aos outros elementos da malha, os calçadões 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.

2 A MORFOLOGIA URBANA COMO EVIDÊNCIA DA FORMAÇÃO HISTÓRICA DO CENTRO DE JUIZ DE FORA: A IMPORTÂNCIA DOS CAMINHOS QUE ESTRUTURAM OS LUGARES

A história e evolução urbana de Juiz de Fora são freqüentemente descritas e analisadas a partir de fatos determinantes para o surgimento e desenvolvimento da cidade. Dentre estes fatos, destacam-se elementos referentes ao posicionamento da cidade, caminhos, vias e estradas que originaram sua malha urbana. Considerando que o atual centro da cidade permanece em 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 e, de forma mais específica, sobre os calçadões que se instalaram em algumas destas vias. Não se pretende com isso discorrer sobre todo o desenvolvimento urbano, mas destacar fatos e elementos que apresentam contribuição significativa para o entendimento do processo gerador da situação atual.

O desenvolvimento da cidade inicia-se a partir do traçado do Caminho Novo, a primeira das vias em seu contexto histórico. O Caminho Novo foi aberto no início do século XVIII (ESTEVES, 2008, p.15) e era usado para o transporte de ouro retirado das Minas Gerais até a cidade do Rio de Janeiro, então sede da corte no Brasil. A partir daí enfatizamos a posição estratégica da cidade em relação a cidades maiores (COLCHETE FILHO & MAYA MONTEIRO, 2003) e, como consequência direta, para o desenvolvimento econômico.

Em 1836, deu-se início à construção de outra via, a Estrada do Paraibuna, ligando Vila Rica a Paraibuna. Projetada e construída por Henrique Halfeld (OLIVEIRA, 1966, p.10), a Estrada do Paraibuna teve a função de substituir o Caminho Novo no transporte do interior até a corte. Para isso, foram aproveitados diversos trechos do Caminho Novo. Um dos trechos da estrada do Paraibuna que fugiu ao traçado do Caminho Novo, situado nas terras de Henrique Halfeld deu origem à Rua Direita, atual Avenida Rio Branco, que veio a se tornar o principal eixo viário de desenvolvimento original do centro da cidade (ABDALLA, 1996, p.3).

Considerando a Rua Direita como eixo gerador da malha urbana, foram abertas, em seqüência, outras ruas perpendiculares e paralelas a ela. Estas vias formaram uma malha de grandes quadras com certa regularidade e planejamento, abrindo pressuposto para considerar Juiz de Fora como o “primeiro município do país, que teve suas ruas e quarteirões traçados” (MAGALHÃES, 2008).

Em 1853, a Companhia União e Indústria, de propriedade de Mariano Procópio, recebeu a concessão para a construção e a exploração da Rodovia União e Indústria utilizada para uma melhor comunicação entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro (OLIVEIRA, 1966, p.44). Para a construção da rodovia foram aproveitados diversos trechos da Estrada do Paraibuna, assim como o fez Halfeld, aproveitando o Caminho Novo para a construção da Estrada do Paraibuna. Porém, a Rodovia União Indústria perverteu o traçado perpendicular das vias do atual centro da cidade, cortando a malha em posição diagonal, dando origem à atual Avenida Getúlio Vargas, outra importante via da área central de Juiz de Fora.

De forma subsequente, concorrem também para a formação do traçado da área central da cidade a construção das estradas de ferro Central do Brasil (atual Rede

Ferroviária Federal), a Estrada de Ferro Leopoldina Highway (desativada), utilizadas na época de sua construção como principais meios de transporte para o escoamento da produção cafeeira da região. Além das ferrovias, as correções de retificação feitas no leito do Rio Paraibuna para evitar os alagamentos próximos às margens foram também preponderantes para reforçar o traçado urbano na área central da cidade.

Contratado pela Câmara Municipal, o engenheiro Gustavo Dodt apresentou em 1860 um plano de melhoramentos e intervenções urbanas. O plano tinha a função de prover condições de saneamento e melhorias urbanas para a cidade (CARVALHO, 2006, p. 33-35). Destaca-se nesse plano a proposição de Dodt para a abertura de uma nova via acompanhado o leito de um córrego, que só viria a ser construída mais de um século depois, a Avenida Independência. Considerada como uma das últimas grandes intervenções urbanas responsável pela conformação atual do centro da cidade (JUNQUEIRA, 2008, p.67), a Avenida Independência é uma das arestas do triângulo central formado também pela Avenida Rio Branco e Avenida Getúlio Vargas.

Em menor escala, porém de grande relevância para a identidade urbana e morfológica do centro de Juiz de Fora, teve início ainda na década de 1920, a construção das galerias que, atualmente, segundo Abdalla (1996, p.6), concorrem em pé de igualdade com os eixos de formação da área central da cidade. A primeira galeria construída foi a Galeria Pio X, inaugurada em 1925, e em 1934 deu-se início à construção da segunda fase que expandiu esta galeria, conectando a Rua Halfeld à Rua Marechal Deodoro. Em 1929, foi construído o Cine Theatro Central, dando origem a duas outras galerias em suas laterais, conectando a Rua Halfeld à Rua São João (CARVALHO, 2006, p.44). A partir de então, se inaugura na cidade um novo modelo de espaço público na cidade, as galerias, que continuam a se expandir até hoje, com a construção de novos núcleos comerciais que se utilizam da tipologia das galerias.

Em resumo, como observa Abdalla (1996, p.7), o traçado do centro de Juiz de Fora é definido da seguinte forma:

...morfológicamente 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 (...) as passagens de Juiz de Fora, dadas pelas galerias da cidade...

Após a implantação das galerias, e contemporâneo da abertura da Avenida Independência, o calçadão da Rua Halfeld, implantado na década de 1970, e os outros calçadões implantados posteriormente nas décadas de 1980 e 1990, são destacados a seguir como exemplos de intervenções mais recentes na malha urbana. 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, reafirmando seu potencial.

3 CALÇADÕES, EXPRESSÃO DA IDENTIDADE E VITALIDADE URBANAS NO CENTRO DE JUIZ DE FORA

Para melhor entendimento do objeto de estudo desse trabalho, tomamos Paula (2008), que define como calçadões 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. Entretanto, ressaltamos que os calçadões de Juiz de Fora apresentam características que estendem a definição de Paula, pois há acessos de veículos, diferenciações de pisos e níveis nos estudos de caso destacados. De qualquer forma, ainda assim são considerados calçadões pela função que desempenham como espaços públicos significativos da malha urbana da cidade.

Os calçadões na área central de Juiz de Fora indicam a possibilidade da formação de uma complexa rede de vias atendendo às demandas de um intenso fluxo de pedestres, principalmente em horários comerciais e escolares. A necessidade de espaços exclusivos para o trânsito de pedestres, derivada da relação conflituosa entre pedestres e veículos, justificou-se como razão principal para o início da implantação dos calçadões. Tal fato pode ser percebido pelas opiniões de comerciantes expressas no jornal Diário

Mercantil, já em 1950, sobre o estacionamento de veículos na Rua Halfeld, quando a rua já apresentava tráfego relativamente intenso.

Grande parte do fluxo de pedestres nos calçadões decorre de seu intenso uso comercial que garante vivacidade a seus espaços. Lembremos Borja (2006), que apresenta três critérios para que atividades econômicas sejam favorecidas no espaço público:

Em primeiro lugar, pensem sempre que as cidades em si são o comércio. Sem comércio não há cidade. Segundo, que a cidade como espaço público depende muito da existência de um comércio desenvolvido no conjunto do espaço urbano. Terceiro, que o urbanismo pode favorecer a animação urbana integrando o comércio em suas concepções.

Borja (2006) afirma ainda que uma das principais funções do urbanismo é o estabelecimento de intercâmbio, e que o comércio é um intercâmbio, favorecendo não somente a troca de bens, como também de idéias, corroborando para que a sociabilidade se potencialize no espaço público. Neste sentido, Vargas (2001, p.11) destaca a função do comércio para a vitalidade nos espaços públicos com a seguinte proposição: “Imagine que para a troca se realizar é necessário o encontro. E a troca não será apenas, de mercadorias. Idéias, palavras, experiências e sensações fazem parte do encanto”.



Figura 02 – Letreiros no calçadão da Rua Halfeld em 2008. Fonte: Lemos Felga et al., 2008.

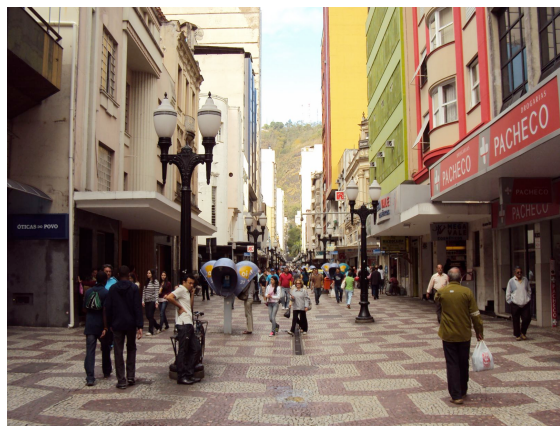


Figura 03 – Letreiros no calçadão da Rua Halfeld em 2010. Fonte: os autores, 2010.

Assim, o elevado número de estabelecimentos comerciais nestas ruas garante o intenso uso durante os horários comerciais, além dos usos de serviços. Como consequência, os calçadões apresentam geralmente grande poluição visual pelo excesso de propagandas e informações em letreiros, que competem para atrair a atenção dos consumidores. O resultado é uma imagem caótica, dificultando a visibilidade de edifícios históricos e paisagem natural, como destaca Yazbeck (2010), que toma este aspecto como negativo para o espaço público. Porém, em contrapartida, Vargas (2001, p.317) apresenta a relação entre vitalidade e congestionamento como uma simbiose, destacando a imagem do caos na valorização do espaço público e seu dinamismo.

No sentido de regular a publicidade e impedir que os letreiros prejudiquem a ambiência urbana no centro da cidade, principalmente nos calçadões onde esta situação se mostra mais expressiva, a Prefeitura de Juiz de Fora, baseada no decreto municipal nº 9.117/2007, estabeleceu uma cartilha com regras para instalação de letreiros nas fachadas. Em conjunto com a cartilha, a fiscalização no cumprimento das regras se tornou mais rígida. Porém, sem apresentar resultados realmente eficazes. Tal assunto ainda é polêmico e causa opiniões divergentes principalmente entre os comerciantes e o restante da sociedade.

Sobre diversidade e centralidade dos centros urbanos, Vargas & Castilho (2009, p.1) afirmam 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 somatória de todas essas atividades, e o seu significado, por vezes, extrapola os limites da própria cidade.

De acordo com Jacobs (2000, p.158), os diversos usos são responsáveis pela vitalidade e diversidade durante todo o dia no centro da cidade. Em Juiz de Fora, Abdalla (1996, p.31) em seu estudo sobre as galerias que se estendem por todo o centro, assinala que estas apresentam:

...todos os cinco principais usos urbanos, isto é, usos: habitacional, comercial e serviços, industrial e lazer. Desta maneira, formando um verdadeiro microcosmo urbano presente no contexto da área central da cidade.

Abdalla (1996, p.67) 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”. Portanto, a vitalidade e diversidade dos calçadões, associados às galerias, podem ser tomadas como um dos principais fatores da identidade urbana e centralidade na cidade, como pode ser exemplificado no caso da Rua Halfeld.

Pela representatividade dos calçadões para a cultura urbana da cidade, a Rua Halfeld assume posição especial. Oliveira (2007) dá a ela a alcunha de “Coração de Juiz de Fora”, assim como Paula (2008, p.99) atribui à mesma rua o *status* de “alma da cidade”. A importância da Rua Halfeld como principal rua da cidade e sua significância é ilustrada através de numerosas citações e imagens relacionadas a ela, geralmente 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 as formas contemporâneas de vivenciar o espaço, o que mantém sua vitalidade associada à identidade, como descreve 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 OS CALÇADÕES, SUAS INTERVENÇÕES, PLANOS E POSSIBILIDADES

Na história da instalação dos calçadões em Juiz de Fora, a Rua Halfeld foi pioneira. Aberta em 1853, a rua teve seu calçadão inaugurado anos mais tarde, em 1975 (OLIVEIRA, 2007). Nesta ocasião, 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 de João Batista de Araújo, tiradas durante o evento de inauguração.

Data de 1987 o projeto para reurbanização da Rua Halfeld (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2010). Neste projeto previu-se a instalação de luminárias com desenhos de inspiração passadista, em substituição aos postes de iluminação. Constam também nos arquivos consultados plantas de locação de caixas para instalações subterrâneas de água, esgoto, telefonia, energia elétrica, assim como detalhamentos para grelhas de captação de água pluvial. Além disto, o projeto conta também com desenhos detalhados para jardineiras e especificações paisagísticas para a vegetação a ser utilizada. Nesta época, já não havia mais o chafariz da praça João Pessoa.

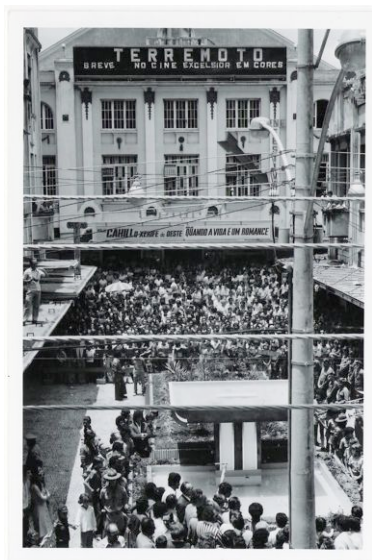


Figura 04 – Inauguração do calçadão da Rua Halfeld.

Fonte: <http://mariadoresguardo.blogspot.com>



Figura 05 – Inauguração do calçadão da Rua Halfeld.

Fonte: <http://mariadoresguardo.blogspot.com>

Ainda destacando os arquivos do IPPLAN, órgão responsável pelo planejamento urbano da cidade (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2010), constam algumas plantas de 1989 para a locação de mesas no calçadão, junto a bares e restaurantes, evidenciando a vocação do lugar como ponto de encontro e a preocupação com a ocupação planejada do espaço público. Em sentido semelhante, existem *croquis* datados de 1989 e 1990 indicando a locação de barracas para venda de flores na praça João Pessoa.

Dentre intervenções mais recentes na Rua Halfeld podem ser assinaladas a instalação de câmeras de segurança, retirada de alguns 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). A despolação visual do calçadão, com a retirada das placas e letreiros assume importância juntamente com a instalação das câmeras, viabilizando o funcionamento efetivo nesta via pela preocupação com a desobstrução das visadas.

Como última intervenção significativa realizada no calçadão da Rua Halfeld poder ser considerada a troca da iluminação, em 2008, substituindo as luminárias de desenho específico de 1997 por outros modelos de desenho de época, incondizentes com a contemporaneidade e causadores de opiniões adversas de arquitetos e urbanistas em veículos de comunicação como se observa em Ferreira (2008). Juntamente com a troca dos postes de iluminação, a retirada das jardineiras é tomada como uma perda para a rua, que se torna mais árida em termos paisagísticos.

A Rua Barão de São João, segunda rua a se tornar calçadão, foi aberta em 1883 (JUNQUEIRA, 2006, p.58), sob opiniões controversas por apresentar largura inferior à prevista em lei para logradouros públicos e por subverter o ritmo de grandes quadras da morfologia urbana do centro. Estreita e quebrando padrões da época, a Rua São João cortou a quadra ao meio, ligando a rua antiga Rua do Comércio (atual Batista de Oliveira) à Rua Direita (atual Avenida Rio Branco), impossibilitando a construção de casarões pela reduzida dimensão de seus lotes (MAGALHÃES, 2008).



Figura 06 – Calçadão da Rua São João. Fonte: os autores, 2010.

Em 1987, a Rua São João foi transformada em calçadão sob a mesma justificativa para o caso da Rua Halfeld. O excessivo tráfego de veículos e o grande fluxo de pedestres originavam conflitos. A solução encontrada foi privilegiar a reivindicação por maior segurança e conforto dos pedestres (MAGALHÃES, 2008).

A reurbanização da rua é datada de 1992 em projeto do IPPLAN (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2010). O projeto previu intervenções abrangendo aspectos de infraestrutura, paisagismo e mobiliário urbano. Constam neste projeto plantas de locação de caixas que atendem à rede de instalações subterrâneas e detalhes para grelhas de captação de águas pluviais, assim como detalhes de mobiliário (lixeiras, bancos e jardineiras) e também planta de paginação de piso. Posteriormente, parte do piso foi substituída formando uma demarcação para leito carroçável na via. Em 2008, em conjunto como na Rua Halfeld, a Rua São João teve sua iluminação substituída.

A Rua Mister Moore, a mais recente a ser transformada em calçadão, foi prevista como parte de ações do plano “Cidade Humana” (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2010) no fim da década de 1990. O projeto para o calçadão da Rua Mister Moore, previu a criação da praça dos Correios, nos fundos da agência central dos correios da cidade. Juntamente com a praça, passagens nas laterais do prédio dos correios criariam novas

galerias conectando-se com a rua Marechal Deodoro e criando um ponto de alargamento da via, em situação semelhante à praça João Pessoa no calçadão da Rua Halfeld.

Além das novas conexões no nível das ruas, o projeto previu também uma passarela de cota elevada em relação à rua, conectando a galeria Marechal Center e o Mister Shopping, em lados opostos da rua, sinalizando a intenção do fortalecimento das conexões já presentes nas galerias e uma proposta de intervenção pública para espaços de propriedade privada.



Figura 07 – Praça dos correios no calçadão da Rua Mister Moore.

Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora, 2010.



Figura 08 – Passarela sobre o calçadão da Rua Mister Moore.

Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora, 2010.

O projeto detalhado para o calçadão da Rua Mister Moore, datado de 1997 (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2010), já não previa mais a praça, por impossibilidade de cessão do terreno já ocupado por uma ampliação da sede dos correios, mantendo assim a continuidade do padrão de caixa estreita da rua. Porém, tal projeto ainda apresenta entre seus detalhamentos a passarela de conexão entre a galeria Marechal Center e o Mister Shopping, que não chegou a ser executada. Constam também entre os detalhes, plantas de locação de instalações subterrâneas de infra-estrutura, detalhes de canaletas de águas pluviais, luminárias fixadas nos *pilotis* dos prédios que avançam sobre as calçadas, paginação de piso e mobiliário urbano. Dentre as peças de mobiliário urbano detalhadas, há jardineiras, bancos e “ilhas” para instalação de telefones públicos, lixeiras

e cadeiras de engraxates em um uma peça única, que não chegaram a serem implantadas.

A efetiva realização do calçadão na Rua Mister Moore se deu em 1999, como a primeira dentro de um projeto geral de revitalização da área central da cidade (CAMPOS, 1998). A implantação do calçadão e reurbanização, neste caso, se deu pela parceria público-privada (PPP) realizada entre a prefeitura, que forneceu a mão-de-obra e os proprietários e comerciantes da rua, que financiaram o material de construção, sob acordo de reembolso à comunidade através de descontos no IPTU concedidos pela prefeitura (GUSMAN, 1999).

Ao observar a trajetória de intervenções nestas ruas e no centro da cidade, notamos que as primeiras obras chamadas de reurbanização que incidem sobre os calçadões, se dão na década de 1980, época em que se percebe o início das revitalizações em centros urbanos no país. Como assinalam Vargas & Castilho (2009, p.2):

Quando a expansão das áreas urbanas intensifica-se de modo espontâneo ou planejado, essa noção de centro começa a diluir-se pelo surgimento de uma rede de subcentros, que passa a concorrer com o centro principal. Este processo foi sem dúvida, responsável pela aceleração da degradação dos centros urbanos, que passaram a ser, na Europa e na América do Norte, objeto de preocupação, desde a década de 1950. No Brasil, esses processos são discutidos de modo mais intenso após os anos 1980.

Assim, os projetos de reurbanização para estas ruas, que se iniciam nos anos 1980, ganham força e atenção tanto do poder público como da sociedade durante os anos de 1990 com planos como o “Cidade Humana” (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2010), que visava o bem estar dos pedestres e valorização da escala humana; e o “Projeto de Revitalização da Área Central de Juiz de Fora” (CAMPOS, 1998), do fim dos anos 1990, que acabou incorporado ao Plano Diretor da cidade.

Para a área central de Juiz de Fora, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (JUIZ DE FORA, 2004, p.102) apresenta propostas nomeadas de reorganização, requalificação e reurbanização. Nessas propostas, os calçadões seriam ampliados como forma de requalificar áreas em processo de degradação e materializar uma rede de vias exclusivas para pedestres. Assim, tanto as demandas por mais áreas para o trânsito de

pedestres como apropriações das vias pelo comércio ambulante, como nas ruas Marechal Deodoro e Batista de Oliveira, indicam a possibilidade para criação destes novos calçadões.

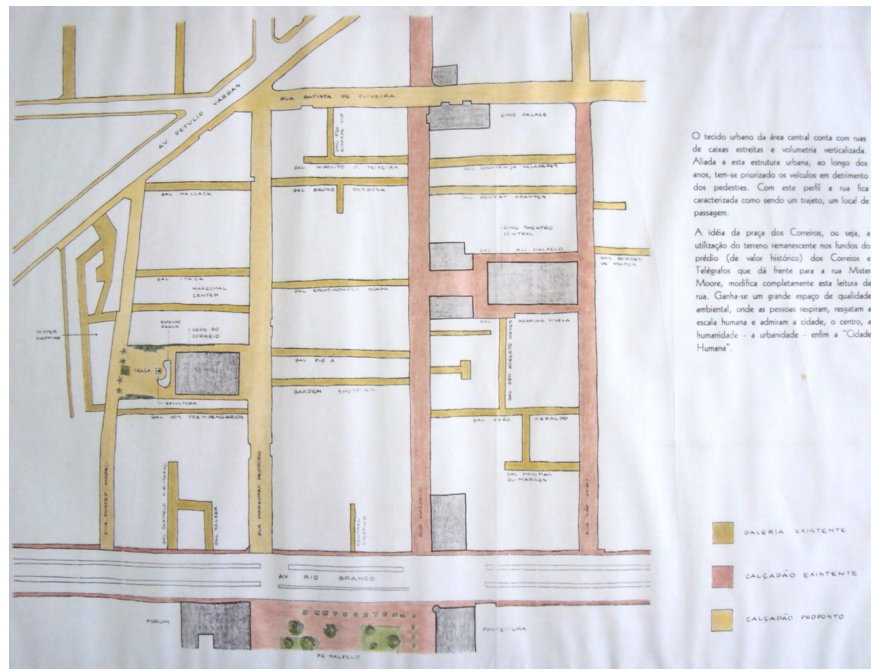


Figura 09 – O plano “Cidade Humana” e a criação de novos calçadões.
Fonte: PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2010.

As ruas Marechal Deodoro e Batista de Oliveira já têm restrição ao acesso de veículos, dando preferência ao trânsito de pedestres e ao comércio ambulante. Para a Rua Batista de Oliveira, foi desenvolvido em 2001 um projeto de calçadão, baseado em pesquisas com moradores, comerciantes e usuários. Porém, tal projeto não foi implantado. Mesmo com o alargamento das calçadas, como no caso da Rua Marechal Deodoro, ainda não é possível considerar estas duas ruas como calçadões plenos em sua situação atual, uma vez que há acesso de veículos e a sua conformação física com leito carroçável típico das vias para trânsito motorizado. Tais características tornam estas vias espaços híbridos e caóticos, pela mistura do trânsito de veículos e pessoas em meio a barracas do comércio ambulante. Porém, o aparente caos, neste caso, mesmo assim, é

mais um elemento que cria a um terreno fértil que favorece a vitalidade no centro de Juiz de Fora.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como Borja (2006) afirma “o melhor urbanismo é aquele que cria espaços de intercâmbio”, assim, os espaços públicos assumem função preponderante como suportes para a coletividade e as trocas no meio urbano. Tal função se destaca ainda mais quando se trata de áreas centrais de cidades, pois são nestas áreas em que a grande concentração de pessoas faz dos espaços públicos lugares não somente da coletividade, mas também da diversidade, que favorece o intercâmbio e a sociabilidade. Em sentido complementar, Maya-Monteiro (2008, p.68), atribui aos espaços públicos a função de acomodar as diferenças, de forma democrática, para múltiplas necessidades e para grupos distintos.

Em Juiz de Fora, uma representativa trama de espaços públicos caracteriza o centro da cidade. Tais espaços, constituídos por praças, galerias e calçadas favorecem uma grande variedade de usos urbanos que se instalam no centro da cidade. Embora tenham surgido subcentros tendendo à formação de novas centralidades em Juiz de Fora, Paula (2008, p.98) indica que o centro original da cidade ainda é o pólo de integração e vitalidade, contendo referências simbólicas que fazem parte do imaginário urbano juiz-forano. Um centro urbano animado por relações sociais decorrentes tanto da manutenção de usos residenciais quanto de uma extensa rede comercial, além da existência de opções de lazer e cultura. Ainda neste sentido, Paula (2008, p.39) complementa que a dinâmica das redes de galerias e de calçadas nas áreas centrais das cidades contribui para a manutenção da centralidade e da vitalidade, qualidades tão caras ao espaço urbano.

Tais características fortalecidas pela significância dos espaços públicos, no centro de Juiz de Fora, são responsáveis pela identidade e por uma imagem forte e consolidada no imaginário urbano, exercendo papel social. E assim, segundo Lynch (1999), tal imagem fornece matéria prima para símbolos e lembranças coletivas, utilizadas na comunicação entre grupos.

Os calçadões foram inicialmente instalados para amenizar os conflitos de tráfego entre pedestres e veículos, decorrentes do crescimento da cidade e da difusão do transporte motorizado individual. No Caso da Rua halfeld, os comerciantes temiam que a ausência do trânsito de veículos representasse uma queda nas suas vendas. Porém, o território livre para o pedestre favoreceu o grande fluxo de pessoas que valoriza esta rua como a principal para o comércio na cidade.

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, esta trama diferencia-se dos *shoppings* pela ausência de uma administração central, gerência 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 acabam incluídos no 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* nos moldes tradicionais em bairro da cidade (em 2008) e outros pólos 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, contribui para a vitalidade e diversidade nos calçadões.

A respeito da sequência de intervenções realizadas nos calçadões, 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), inserindo Juiz de Fora no compasso das intervenções urbanas chamadas de reurbanização e/ou requalificação.

Paralelamente, percebe-se também, ao longo dessas várias intervenções, 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. Porém, no fim do século XX abriu-se espaço para um modelo onde a participação popular, principalmente das comunidades diretamente envolvidas, tomou vulto e importância como indicador da possibilidade de sucesso da intervenção. A participação ocorre 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. A participação popular pode ser tomada como positiva, à medida que amplia as chances de sucesso das intervenções, e constituindo instrumento de melhora e aproximação da sociedade com o bem público.

Ainda sobre as intervenções no espaço público e a possibilidade de extensão da rede de calçadões no centro da cidade, como se observa no Plano Diretor (JUIZ DE FORA, 2004, mapa 19), o mero objetivo de atender à demanda e promover a requalificação, por si só não garante a qualidade da cidade. É perceptível o processo de degradação em boa parte da área central (JUIZ DE FORA, 2004, p.58). Portanto, a extensão de calçadões para esta área pode atuar em sentido contrário, acelerando a degradação pela restrição de acesso de veículos, como se percebe no centro de outras cidades, como em São Paulo (VIVA O CENTRO, 2005).

Finalizando, tomemos Junqueira (2006, p.67) que apresenta a abertura da Avenida Independência como a última grande modificação da malha urbana do centro de Juiz de Fora e afirma que no fim do século XX a estrutura urbana estava consolidada. Porém, percebemos que o centro da cidade, na expressão de sua vitalidade, continua a apresentar demanda por modificações que reiteram seu dinamismo, como a demanda por mais espaços para pedestres. Esse fato pode ser interpretado pela reiterada necessidade de aumento do número e/ou área dos calçadões – modelo que parece testado, aprovado e requerido como tipologia de sucesso na trama dos espaços públicos centrais em Juiz de Fora.

6 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).

ARBEX, Daniela; ROCHA, Izaura (ed.). **Rua Halfeld**. Juiz de Fora: Esdeva, 1998.

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.

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/in dex.apl. Acesso em: 09/10/2010.

CARVALHO, Giuliano Orsi Marques de. **As galerias de Juiz de Fora como fator decisivo de sua urbanidade**. Campinas, 2006. 94f. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

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
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.

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

FERREIRA, Carlos. **Calçada, 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.

GUISELINE, Renata; FERREIRA, Cássia. **Juiz de Fora carente de verde**. 2006. Disponível em: www.acesa.com. Acesso em: 10/5/2007.

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.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [1961]. (Coleção a)

JUIZ DE FORA (MG), Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, MG: Ed. FUNALFA, 2004.

JUIZ DE FORA. Prefeitura Municipal / Secretaria de Atividades Urbanas – Mapoteca / Secretaria de Obras. Documentos diversos. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal, 2010.

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. 106f. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

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.

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.acessa.com/cidade/arquivo/noticias/2010/09/24-censo>. Acesso em: 03/10/2010.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1999.

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

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.

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).

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. 213f. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

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.

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. 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.