

O PASSADO TEM FUTURO? Um estudo sobre a persistência dos espaços públicos

Autor 1: Thereza Carvalho Santos

Titulação: Arquiteta e Urbanista pela Universidade Santa Ursula, Mestre em Planejamento Urbanos e Regional pela Coordenação de Programas de Pós-Graduação em Engenharia, COPPE/UFRJ e Doutora em Desenho Urbano pela Oxford Brookes University do Reino Unido.

Vinculação: Professora Associada da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense

Aiutor 2: Aline Lima Santos

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), e Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense, UFF.

Vinculação; Pesquisadora da Rede de Cooperação para o Urbanismo em Escala regional e para o Ordenamento Territorial, RCORTE/UFF.



Resumo

A constituição de espaços públicos, aqui entendidos como largos, praças e eixo viários de ligação, têm na sua forma física e inserção na malha da cidade, relações recíprocas de inter-complementaridade. Da mesma forma, a localização desses elementos no tecido urbano, materializando a interseção entre o público e o privado, o individual e o coletivo, entre “movimento e lugar, os âmbitos distintos do espaço edificado e aberto, entre arquitetura e planejamento”, entre o simbólico e o utilitário e – demanda a atenção simultânea às pessoas, ao ambiente físico e às suas numerosas relações .

Essas relações definem combinações particulares (que as distinguem como um *DNA*) e que tendem a perdurar ao longo da permanência daqueles espaços na malha, e das relações que constroem, herdadas e novas, entremeadas no tecido urbano da cidade. As condições históricas, sociais, económicas, morfológicas e ambientais, que caracterizaram os contextos em que foram gerados, influíram na definição daqueles elementos assim como também nas suas combinações. A sua percepção não pode, todavia, prescindir da perspectiva funcionalista que trate daquelas condições sem deixar de reconhecer que a inércia das formas urbanas lhes confere uma certa autonomia que as simplificações funcionalistas costumam negligenciar. A importância e a necessidade da análise histórica, por outro lado, não pode se ater ao estudo da *cidade do passado* pretendendo ignorar as relações que as formas urbanas pré-existentes têm com o presente, com outros elementos da cidade, reforçando combinações herdadas ou recentes. É nesse sentido que a *cidade do presente* se afirma, onde as formas urbanas, as ruas, as praças, os largos, são muito mais do que simples tradições ou traduções de intenções políticas do presente ou do passado, e estão em permanente processo de sedimentação dinâmica com perspectivas de futuro, a despeito dos que profetizam a sua extinção por obsolescência.

A partir de pesquisa em andamento, esta comunicação busca apresentar algumas perspectivas que possam contribuir para o estudo das relações e das combinações que formam a sedimentação do referido capital genético da paisagem com foco nos espaços públicos. Para demonstrar o argumento, um conjunto de largos, praças e eixos viários foram selecionadas em Juiz de Fora, Minas Gerais. São estes o Parque Halfeld, a Av. Rio Branco, a Praça do Riachuelo, a Av. Getúlio

Vargas, a Praça António Carlos, a Rua Independência e a Praça da Estação. Todas localizados no centro de Juiz de Fora. A gênese de cada um desses espaços está relacionada a diferentes contextos específicos da formação da cidade, e a seus diferentes agentes, tendo em comum o papel estruturador do tecido urbano que cada um dos eixos de acesso então configurados desempenhou. A persistência dos largos e praças está associada à vitalidade daqueles eixos viários e das redes de ligação que construíram entre si, com as pessoas que atraíram para a sua apropriação, e com a cidade.

Palavras-chave: Espaço Público, Transformações Urbanas, Morfologia Urbana

Abstract

Public spaces, meaning squares and streets in the environment - “intersecting public and private, individual and society, movement and place, the built and the unbuilt, architecture and planning”, the symbolic and the utilitarian - demands that simultaneous attention be given to people, to physical environment, and to their numerous interrelations. Roads turned into high streets, and open public spaces have been made useful, in different historic periods, for multiple economic purposes establishing, when certain conditions were preserved, new functional spatial links between different urban areas, and allowed new social practices of survival.

Changes that were made have, in some circumstances, helped to aggregate new uses, and to consolidate them, allowing necessary links between the existing grid - with all its multiple functions, shapes and values, and new urban expansions. In other circumstances, other changes have helped to condemn and to lose functional urban tissue and related networks of uses, meanings and values and social related constructions and expectations. This chapter adopts a network view to the matter of how humans relate to space as it addresses the role that the physical environment plays intertwining our lives to places and to place-making.

Based on this perspective and on the preliminary results of the ongoing research the proposed chapter identifies on selected public spaces and routes in the city of Juiz de Fora, a set of spatial and functional patterns of linkage, linking different genetic (qualitative) dimensions. It takes on board six here called *genetic dimensions* of the cultural heritage of a city and its grid, how they are intertwined in the

landscape. They are the economic, social, morphological, environmental, and organizational dimensions together with accessibility as a determinant condition.

Keywords: public spaces, urban changes, urban morphology

Keywords

O PASSADO TEM FUTURO? Um estudo sobre a persistência dos espaços públicos

Introdução

A constituição de espaços públicos, aqui entendidos como largos, praças e eixo viários de ligação, têm na sua forma física e inserção na malha da cidade, relações recíprocas de inter-complementaridade. Da mesma forma, a localização desses elementos no tecido urbano, materializando a interseção entre o público e o privado, o individual e o coletivo, entre “movimento e lugar, os âmbitos distintos do espaço edificado e aberto, entre arquitetura e planejamento”, entre o simbólico e o utilitário e – demanda a atenção simultânea às pessoas, ao ambiente físico e às suas numerosas relações .

Essas relações definem combinações particulares (que as distinguem como um *DNA*) e que tendem a perdurar ao longo da permanência daqueles espaços na malha, e das relações que constroem, herdadas e novas, entremeadas no tecido urbano da cidade. As condições históricas, sociais, económicas, morfológicas e ambientais, que caracterizaram os contextos em que foram gerados, influíram na definição daqueles elementos assim como também nas suas combinações. A sua percepção não pode, todavia, prescindir da perspectiva funcionalista que trate daquelas condições sem deixar de reconhecer que a inércia das formas urbanas lhes confere uma certa autonomia que as simplificações funcionalistas costumam negligenciar. A importância e a necessidade da análise histórica, por outro lado, não

pode se ater ao estudo da *cidade do passado* pretendendo ignorar as relações que as formas urbanas pré-existentes têm com o presente, com outros elementos da cidade, reforçando combinações herdadas ou recentes. É nesse sentido que a *cidade do presente* se afirma, onde as formas urbanas, as ruas, as praças, os largos, são muito mais do que simples tradições ou traduções de intenções políticas do presente ou do passado, e estão em permanente processo de sedimentação dinâmica com perspectivas de futuro, a despeito dos que profetizam a sua extinção por obsolescência.

A partir de pesquisa em andamento, este artigo¹ busca apresentar algumas perspectivas que possam contribuir para os estudos das relações e das combinações que formam a sedimentação do referido capital genético da paisagem com foco nos espaços públicos. Para demonstrar o argumento, um conjunto de largos, praças e eixos viários foram selecionadas em Juiz de Fora, Minas Gerais. São estes o Parque Halfeld, a Av. Rio Branco, a Praça do Riachuelo, a Av. Getúlio Vargas, a Praça Antônio Carlos, a Rua Independência e a Praça da Estação. Todas localizados no centro de Juiz de Fora. A gênese de cada um desses espaços está relacionada a diferentes contextos específicos da formação da cidade, e a seus diferentes agentes, tendo em comum o papel estruturador do tecido urbano que cada um dos eixos de acesso então configurados desempenhou. A persistência dos largos e praças está associada à vitalidade daqueles eixos viários e das redes de ligação que construíram entre si, com as pessoas que atraíram para a sua apropriação, e com a cidade.

Contexto

A cidade de Juiz de Fora possui uma localização privilegiada, por conta da proximidade com as principais metrópoles do sudeste brasileiro, no entroncamento da BR-040, que liga o município às capitais Brasília (DF), Belo Horizonte (MG) e Rio Janeiro (RJ), com a BR-267, que vai de Leopoldina (MG), passa pelo estado de São Paulo, indo até o Mato Grosso do Sul, na fronteira do Brasil com o Paraguai.

¹ Este artigo sintetiza alguns dos resultados e reflexões que serviram de base para a criação da Rede de Cooperação para o Urbanismo em Escala Regional e Ordenamento Territorial da qual hoje fazem parte um conjunto de professores, pesquisadores e alunos da UFF, UFRJ e UFRV no Rio de Janeiro.

Ocupando uma área de 1.429,875 Km² e com uma população de 509.125 habitantes², Juiz de Fora é o município mais extenso e populoso da Zona da Mata. É constituído por quatro distritos: Juiz de Fora – distrito sede, Torreões, Rosário de Minas e Sarandira, e cerca de 99 % de sua população reside na área urbana (PREFEITURA, 2007).

Sua mancha urbana abrange aproximadamente 93,5 km², que correspondem a pouco mais de 23 % da área urbana legal do município, deixando livres quase 77 % do espaço legalmente considerado urbano. Ainda assim, nem toda a mancha urbana está ocupada ou homogeneamente ocupada, fundamentalmente por conta da natureza geográfica da topografia do sítio.

O município também se destaca no contexto regional pelo alto índice de desenvolvimento humano, de 0,828 (PREFEITURA, 2007). Em relação à economia, apresenta significativa representatividade no setor de serviços e indústria, com ênfase para as atividades de ensino superior, siderurgia, produção alimentar e têxtil³ (FUNDAÇÃO João Pinheiro, 2006).

Área analisada – as praças escolhidas

O Largo da Câmara, atual Parque Halfeld, surge, em 1854, com o traçado da Estrada Nova do Paraibuna próximo à Câmara Municipal e Cadeia. A Companhia União e Indústria aparece como segundo agente de formação da cidade com a construção da Rodovia União e Indústria, a partir da qual se configura o Largo da União e Indústria, atual Praça do Riachuelo, na mesma época. A Praça Antonio Carlos, antigo Largo da Alfândega Seca (alfândega ferroviária), surge de um aterro e da singularidade e importância estratégica dessa função. Por fim, o Largo da Estação, atual Praça da Estação, que a chegada da Estrada de Ferro do Brasil, em 1875, define pontuando uma nova área de expansão da cidade.

² De acordo com a estimativa do IBGE em 01 de julho de 2006.

³ Dados referentes ao ano de 2004.

Morfologia – algumas dimensões

Os caminhos de acesso criados por iniciativas voluntaristas de diferentes empreendedores transformaram-se em corredores estruturadores da cidade de Juiz de Fora. A época em que esses espaços foram configurados corresponde à segunda metade do século XIX. Faziam-se sentir no Brasil de então as repercussões da industrialização de processos produtivos que tinham lugar na Europa, particularmente na área da geração de energia e dos transportes de longa distância. A região da Zona da Mata, onde as mencionadas repercussões materializavam mudanças significativas na morfologia urbana da cidade de Juiz de Fora, destacava-se pela força da sua economia agrícola. Principal produtora e exportadora de café no Estado de Minas Gerais, responsável por 60% da arrecadação provincial na década de 1870 (Pinheiro, 2005), os padrões espaciais de uso e ocupação do seu território representam uma ruptura com o passado histórico de Minas Gerais, marcado pelo ciclo do ouro. Apresenta características do século XIX como o liberalismo, a iniciativa privada, a crença no progresso, a evolução trazida pela máquina a vapor e pela eletricidade, o ecletismo do estilo arquitetônico e outras manifestações de um pensamento com tendência a romper com o estabelecido. Essa mesma mentalidade vai também repercutir sobre a morfologia urbana de Juiz de Fora sob as formas de novas tipologias urbanísticas e arquitetônicas.

A fragilidade do Poder Público associada ao empreendedorismo 'voluntarioso' dos três agentes privados - H. Halfeld, Mariano Procopio e Bernardo Mascarenhas, reforçaram as condições que permitiram aquelas variadas formas de apropriação do território.

Contextos tão distintos de geração de riquezas têm diferentes "pegadas" no território, aqui entendidas como matrizes espaciais relacionais que marcam a morfologia da cidade abrangendo um conjunto de fatores de diferentes dimensões qualitativas. Emergem da pesquisa as seguintes dimensões – legal ou *institucional* nas regras de permissão dos usos e apropriações do território ali praticadas; a dimensão *ambiental* nas formas de exploração do potencial geo-morfológico do local e dos recursos naturais demandados pelos processos de produção; a dimensão

morfológica nas tipologias e padrões de ocupação do solo, nas redes formadas pelas inter-complementaridades funcionais e contiguidades espaciais; a dimensão da *acessibilidade* nos caminhos definidos e nos fluxos que se seguiram de matéria prima, de pessoas e de mercadorias; a dimensão *econômica* dos processos de produção escolhidos para a geração de riquezas e sua distribuição entre poderes públicos e privados; a dimensão *social* percebida nas respostas da população à atração que aquelas novas iniciativas exerciam, na apropriação e na agregação de novas funções e padrões de ocupação que geraram e a dimensão *cultural* que o reconhecimento social do conteúdo simbólico atribuído às práticas de uso e apropriação do território anteriormente descritas imprimiram.

Morfologia e Gênese – repercussões sobre as tipologias

A praça do Riachuelo, situada na divisão do caminho original de acesso à cidade que a Estrada Nova indicava, marca na paisagem a atração e a convergência de interesses que se segue, ao mesmo tempo que sinaliza a disputa pelos caminhos de desenvolvimento e de crescimento econômico que diferentes empreendedores buscaram para si naquele território, literalmente, ou seja, rotas e percursos, com tipologias de parcelamentos distintos direcionados para diferentes propósitos. O “motor” da industrialização imprime maior velocidade aos fluxos de mercadorias que a rodovia em primeiro lugar, e a ferrovia depois, passam a permitir a repercutir sobre o eixo que liga a Praça do Riachuelo ao Largo da Alfândega Seca. Essa nova dinâmica marca a paisagem com novos padrões relacionais Arquitetura/ funções produtivas/ novas comunidades de trabalhadores migrantes.

A Estrada Nova, posteriormente renomeada Av. Rio Branco, apresenta uma tipologia de quarteirões pequenos e lotes pequenos traçados pelo engenheiro Heinrich Halfeld. A doação de áreas em locais estratégicos para a destinação de funções públicas singulares na cidade proporciona a Halfeld as condições para transformar a Estrada Nova em Rua Direita, organizadora do espaço urbano da vila e alavanca da valorização do assentamento que passa a ser reconhecido como cidade de Paraibuna, em 1856. Aparentemente o propósito do investimento era a valorização imobiliária que a nobreza arquitetônica dos prédios remanescentes,

hoje, indica em contraste com a simplicidade da tipologia arquitetônica constatada `a época da abertura da Estrada.

A constituição de outro *caminho* desviando aproximadamente 45 graus da Estrada Nova, iniciativa capitaneada por Mariano Procópio faz a primeira rodovia da América Latina - chamada Estrada União Indústria e marca no território um novo eixo de evolução. Inaugurada em 1860, cria uma tensão entre as duas tendências de expansão e adensamento com a formação de outro centro, de natureza bem diversa, com a convergência de fábricas de tecido, de cerveja, entre outras e introduz uma outra tipologia com lotes grandes, quarteirões grandes para atrair indústrias. Os migrantes alemães trazidos para a construção da primeira rodovia da América Latina, também contribuem para o enriquecimento daquela morfologia.

A rede ferroviária construída posteriormente em área próxima e paralela `a rodovia concorre e reforça, ao mesmo tempo, a atração que as inovações tecnológicas que para ali convergem, aplicadas em novos processos de produção, exerciam. Essa concentração estimula a expansão da produção industrial, da comercialização e da circulação de mercadorias, ao mesmo tempo que repercutem sobre a atacação de novos e apropriações correspondentes do território da cidade, que se agregam e consolidam um novo centro, de predominância fabril, com dinâmica própria.

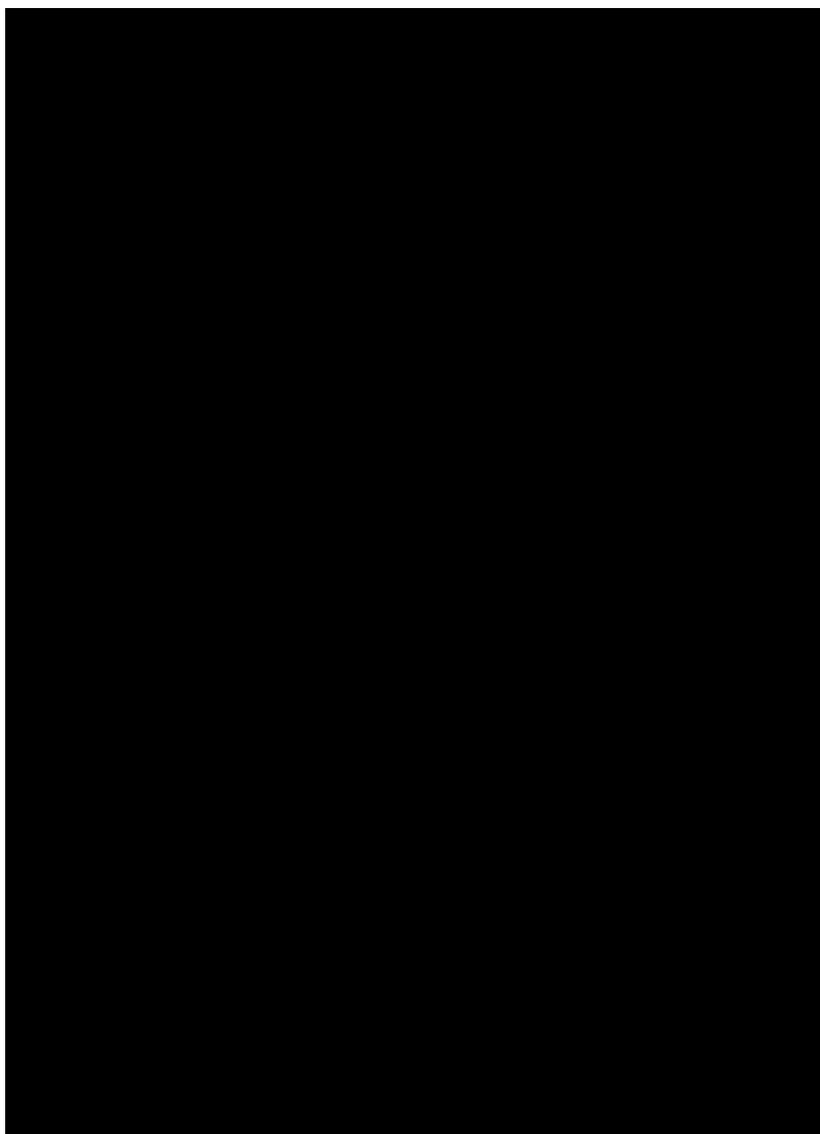
A convergência das singularidades nas várias dimensões econômica, institucional, morfológica, ambiental, social, cultural e de acessibilidade, que passam a distinguir a cidade atrai outros interesses que imprimem `aquele território novos saberes, novos valores e novas expectativas. A primeira hidrelétrica da América Latina é ali construída em 1889, chamada de Usina de Marmelos, fato que por sua vez amplifica ainda mais a atração de novas apropriações e agregações associadas consolidando-se a identidade e o valor dos processos industriais de produção.

O triângulo composto pela Estrada Nova (Av. Rio Branco), pela União Indústria (Av. Getúlio Vargas) como direção e pela linha ferroviária paralela, fechava a terceira aresta com um dos braços do Rio Paraíba, aterrado em 1890, dá lugar ao Largo da Alfândega Seca. Esta função de cobrança das taxas sinaliza a presença do Poder Público e a sua participação na configuração daquela área.

O Córrego Independência foi parcialmente canalizado em 1934, data que marca a mudança de nome e de forma e de função do Largo da Alfândega – passa

a ser a Praça Antônio Carlos, em meio a quarteirões grandes industriais - a quem ela serve? Intervenção realizada pelo Poder Público em 1960 aterrando o restante do córrego e fazendo a Rua da Independência e com ela introduzindo uma outra tipologia no território. Rua com escala de desenho maior que as anteriores e parâmetros distintos de ocupação e destinação mista - residência, comércio e serviços - liga o centro a vários bairros da zona sul e serve, também, como um dos caminhos de entrada e saída da cidade, chegando até a BR-040, que liga o município às capitais Brasília (DF), Belo Horizonte (MG) e Rio Janeiro (RJ). Equipamentos de maior porte como a Universidade Federal de Juiz de Fora (na cabeceira da Rua), várias escolas, supermercados e hospitais sinalizam a significativa mudança de escala do desenho urbano e na tipologia. A inserção do Shopping Independência, o maior da cidade, marca a paisagem da via com viadutos e grandes obras de terraplenagem reforçando a diversidade morfológica.

Mais uma tipologia distinta é introduzida na cidade com a primeira galeria comercial que dá passagem a pedestres, ao comércio e ao consumo, por dentro de edificações privadas. Inaugurada em 1925 por migrantes italianos (muito provavelmente segundo modelo Milanês de referência) permite e promove a densificação do uso comercial com menores custos adicionais. Foi seguida de muitas outras que somadas constituem, hoje, aproximadamente 3.000m de caminhos pedonais na sua grande maioria concentrados no triângulo menor constituído pelas praças Riachuelo, Parque Halfeld e Antônio Carlos.



Legenda:

-  Parque Halfeld
-  Praça do Riachuelo
-  Praça da Estação
-  Praça Antônio Carlos

Planta do centro de Juiz de Fora, com a marcação dos espaços públicos do estudo.





Vista do Parque Halfeld, no início do século XX.



Vista da Praça do Riachuelo, em 1934.



Vista da Praça da Estação, na década de 1930.



Vista da Praça Antônio Carlos, em 1934.

Gênese 1 – os agentes produtores do espaço no tempo

Halfeld constitui-se como o primeiro agente no processo de origem dos espaços públicos estudados. A Companhia União e Indústria, representada por Mariano Procópio, aparece como segundo agente, em 1861, ao propiciar a construção da Rodovia União e Indústria, a partir da qual se forma o Largo da União e Indústria – atual Praça do Riachuelo. O terceiro agente é constituído pela Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1875, investimento privado com o beneplácito do Poder Público, estabelece outro eixo de crescimento demarcando outra área de expansão da cidade em direção ao Rio Paraibuna e proporcionando o surgimento do Largo da Estação – atual Praça da Estação. Dessa maneira, assim como nos casos

anteriormente citados, a dimensão *acessibilidade* dispara mais um eixo/vetor de formação do espaço.

Por fim, a construção da Alfândega Seca do Estado, iniciada por volta de 1893, deu origem à constituição do último largo do núcleo histórico da cidade, o Largo da Alfândega Sêca – atual Praça Antônio Carlos, para o exercício da cobrança mencionada. Porém, antes da edificação da Alfândega, a instalação da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas e da Companhia Mineira de Eletricidade impulsionaram o desenvolvimento da área. Dessa forma, Bernardo Mascarenhas, junto com o Poder Público, pode ser considerado o quarto agente de formação dos espaços analisados.

Gênese 2 – Largos, eixos e praças, escalas de transição e de permissão

Cabe aqui uma breve explanação sobre largos, como estes estão sendo aqui entendidos. Um grande número dos largos visitados na etapa da pesquisa realizada em Lisboa parecem constituir espaços intersticiais de *transição* entre distintas morfologias, e suas respectivas lógicas de configuração. A permissividade é característica fundamental e necessária dos espaços de transição.⁴ Percebida como condição obrigatória de evolução a relativa leeniência pode proporcionar as condições necessárias para abrigar diferentes formas e propósitos de apropriação (assim como as variadas funções que abrigaram) que, em muitos casos, se consolidam em ritmos distintos para reconhecimentos e valorizações futuras. Ao Poder Público caberia reconhecer e valorizar o mencionado patrimônio genético, ainda vivo o presente, e as múltiplas relações de inter-complementaridades que este exerce e abriga, e nas quais os usuários e residentes se apoiam para estabelecer suas relações com a cidade. Portanto, neste artigo, contesta-se a definição de largo como “espaço residual” (Lamas, 2004) uma vez que o significado de ‘sobras’ não corresponde ao papel articulador de mudanças e transformações que os *Largos* exercem.

⁴ Em alguns casos essas apropriações temporárias se manifestavam sob a forma de estacionamentos na área integral do espaço público aberto.

Os eixos, largos e praças encontrados em Juiz de Fora apresentaram relações espaciais e funcionais distintas com as áreas onde estavam inseridos.

- Relações entre eixos, largos e praças e atributos *físico-morfológicos distintos*: tipologias de quarteirões, de ruas, de passeios distintas; escalas de diferentes grandezas que caracterizavam esses elementos e os espaços abertos e as edificações lindeiras - na Praça Riachuelo e na Av. Presidente Vargas.
- Relações atributos *físico-morfológicos* e múltiplas *funcionalidades* atraídas pelas singularidades morfológicas dos eixos, largos e praças: o pequeno, o médio e o grande comércio, rótulas viárias, equipamentos de serviços públicos com diferentes patamares de atração – no Parque Halfeld e na Av. Rio Branco.
- Relações entre eixos, largos e praças e a grande escala física e espaços/edificações monofuncionais – na Rua da Independência e Praça Antonio Carlos.

As Praças – as transformações e as persistências

Por conta das singularidades em termos de localização (em frente à Estação Ferroviária), funções econômicas e o reconhecimento social e político, o comércio logo se desenvolveu ao redor da Praça. Esta passou a assumir, por agregações sucessivas, a função centralizadora de diversas atividades produtivas e de serviços. No final do século XIX, foi construído o Grande Hotel Renascença (Fig. 81), famoso em todo o país pelo requinte e luxo. Várias personalidades em visita a Juiz de Fora, como os presidentes Getúlio Vargas e Arthur Bernardes, além de Rui Barbosa e o Rei Alberto, da Bélgica, hospedaram-se no hotel. A Praça tornou-se ponto de referência e palco de grandes acontecimentos públicos da cidade, como a chegada de autoridades, os comícios e as manifestações políticas e sociais. A obsolescência permitida do transporte ferroviário permitido gerou repercussões negativas sobre as áreas que anteriormente ‘irrigou’.

A Praça António Carlos, como foi renomeado o Largo da Alfandega Seca, constitui exemplo da anulação da centralidade por eliminação de singularidades atratoras. Uma vez pólo de atração pela singularidade da função pública estratégica que desempenhava para a dinâmica econômica da região, o Largo apresentava relativa fragilidade na sua ligação com a cidade uma vez que tangenciava um córrego não navegável e parcialmente canalizado. Duas forças de transformação se colocam em campo. A eliminação gradativa da centralidade se dá em decorrência da “morte” da ferrovia das suas repercussões sobre as atividades econômicas que ela apoiava, e vice versa, e conseqüentemente a obsolescência da Alfândega Seca e a sua absorção por outra função pública, esta no entanto, com muito menor poder de atração – o quartel do exército, que ocupa toda uma aresta da Praça, de formato aproximadamente triangular. Esta aresta e sua interface com os fluxos da cidade deixam de atrair e a inércia em trechos de um tecido urbano não significa neutralidade mas sim estagnação e sua repercussão imediata - a deterioração. Em termos de dinâmica dos processos configuração urbana não importa quão bem pintado esteja o muro que a cerca, quando deixa de atrair funções socialmente reconhecidas como legítimas começa a atrair as outras, as negativas.

Linha-do-tempo

Século XIX - Com o fim do ciclo do ouro e a expansão da economia cafeeira, o governo de Minas Gerais contrata o engenheiro prussiano Heinrich Wilhelm Halfeld para construir uma nova estrada em 1836.

1838 – Inaugurada a Estrada Nova do Paraibuna, que agregou em grande parte, o trajeto já existente do Caminho Novo, ampliando-o. Começa a se formar o povoado de Santo Antônio do Paraibuna, que em seu trecho de reta, consolidar-se-ia como um dos principais eixos de ocupação da localidade, provocando o abandono progressivo da região à margem oposta do Rio Paraibuna, aonde se situava o sobrado do juiz de fora.

1840 - Halfeld se casa com Cândida Carlota, filha de Antônio Tostes e implementa um processo de desenvolvimento para a ocupação das terras do sogro, inclusive com a doação de terrenos.

1850 – O povoado é elevado à categoria de vila, ainda com a denominação de Santo Antônio do Paraibuna. Por conta de um erro na publicação da lei, a instalação da vila só ocorreu em 1853. No início da década de 1850 a malha urbana da localidade foi se constituindo a partir de um desenho de ruas riscado por Halfeld, que se apropriou da Estrada do Paraibuna, tornando-a a principal rua da localidade - rua Direita, atual Avenida Rio Branco.

1855 – De acordo com a planta desenhada por Halfeld, o engenheiro traçou uma perpendicular, que deu origem às ruas da Califórnia e da Câmara (as duas formam a atual Rua Halfeld) e a um largo (atual Parque Halfeld), onde doou terrenos para a construção da Câmara Municipal e do Fórum. Também previu loteamentos para casas e uma área para a localização da Igreja Matriz – atual Catedral Metropolitana. Começa a ser desenvolvido outro eixo de expansão urbana, incentivado pelo Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage: a Rodovia Companhia União e Indústria, cujo desenho foi orientado pelo curso do rio Paraibuna e que propiciou a formação da Praça ou Largo da União e Indústria, onde hoje é a **Praça do Riachuelo**.

1856 - A vila passou a ser a cidade do Paraibuna e para comemorar o fato, também foram abertas, perpendiculares à rua Direita, as ruas Imperial (ou da Imperatriz, atual rua Marechal Deodoro) e do Cano (rua Sampaio), e paralelas, as ruas Santo Antônio e Formosa (rua do Comércio, atual rua Batista de Oliveira). A Câmara Municipal incentiva o embelezamento da cidade, prometendo fazer doações de terra aos proprietários da Rua Direita que construísssem jardins gradeados em frente às suas casas.

1856 – A cidade recebe a primeira leva de imigrantes alemães, para construção da Estrada.

1860 – A Câmara Municipal solicita ao engenheiro alemão Gustavo Dodt a elaboração da primeira planta cadastral da cidade e de um plano para ordenar a expansão da cidade, no qual as ruas perpendiculares à rua Direita deveriam ser abertas até a Serra adjacente à cidade, o Morro do Imperador. Tanto as ruas existentes quanto as novas deveriam adequar-se ao novo percurso entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro constituído pela União e Indústria.

1861 – Inauguração da Rodovia Companhia União e Indústria, que ligava Juiz de Fora a Petrópolis, encurtando o caminho entre Minas e a Corte, com o objetivo de facilitar o transporte de mercadorias e, principalmente, do café. É considerada a primeira rodovia da América Latina.

1863 – É formada a Colônia Dom Pedro II, nas terras de Mariano Procópio, onde foram construídas casas para as famílias

alemãs. É estabelecido outro centro urbano (conhecido como Estação de Juiz de Fora) por Mariano Procópio, independente e distante daquele desenhado por Halfeld.

1865 - A cidade é nomeada, por lei provincial, como Juiz de Fora.

1868 - Início das obras de abertura e calçamento de ruas, de escavação e capeamento de canais para a evasão de esgotos e drenagem das águas pluviais.

Entre 1870 e 1920 - A cidade assistiu um crescimento de 277 % em relação aos estabelecimentos industriais e comerciais. O capital acumulado na cidade, com as atividades agroexportadoras, permitiu direta ou indiretamente, o surto de industrialização local.

1875 - A Ferrovia Dom Pedro II chega à cidade, que se tornou um relevante centro ferroviário de Minas Gerais.

1877 – É inaugurada a Estação de Juiz de Fora, que permitiu o surgimento do **Largo da Estação** e consolidou as ruas Halfeld e Marechal Deodoro como eixos comerciais. Com o desenvolvimento da lavoura cafeeira, o eixo ferroviário se expande e a cidade passa a ser servida também pela Estrada de Ferro Leopoldina, que a atravessa no sentido norte-sudeste, enquanto a Estrada de Ferro Dom Pedro II segue no sentido leste-oeste. O estabelecimento da ferrovia, ainda mais próximo às margens do rio Paraibuna, se comparado com o da União e Indústria, salientou o avanço tecnológico sobre a sinuosidade do rio, considerando que as inundações no local já podiam ser controladas.

1881 - Foram inaugurados os bondes à tração animal na cidade, cujas linhas iam da rua Direita à Estação, servindo as ruas Halfeld, da Imperatriz, do Comércio e Espírito Santo.

1888 – Montagem da Tecelagem Bernardo Mascarenhas.

A instalação da fábrica, junto à União Indústria e em um ponto periférico da malha urbana, no desaguadouro do córrego da Independência, trouxe mudanças significativas para o local, pela necessidade de retificação do rio Paraibuna para evitar inundações e para permitir a expansão posterior da tecelagem.

1889 – Construção da primeira usina hidroelétrica do país, a Usina de Marmelos, que possibilitou a iluminação da cidade e a atração de novas indústrias, por iniciativa e com investimentos do industrial Bernardo Mascarenhas.

1893 – Instalação da Alfândega Ferroviária, cujo pátio fronteiro definiu a conformação do último largo na área central histórica da cidade, o **Largo da Alfândega**.

1906 - foram instalados bondes elétricos, que utilizam os mesmos trilhos dos antigos movidos a tração animal.

Década de 1920: Limitações do setor industrial e o declínio da economia cafeeira contribuíram para a modificação do perfil da cidade, que passou de centro comercial atacadista para um pólo prestador de serviços.

1925 – Inaugurada a Galeria Pio X, primeira galeria de Juiz de Fora, idealizada e executada por imigrantes italianos – Rosino Baccarini e a Construtora Pantaleone Arcuri.

As Praças – as transformações e as persistências

Por conta das singularidades em termos de localização (em frente à Estação), funções econômicas e o reconhecimento social e político, o comércio logo se desenvolveu ao redor da Praça. Esta passou a assumir, por agregações sucessivas, a função centralizadora de diversas atividades produtivas e de serviços. No final do século XIX, foi construído o Grande Hotel Renascença (Fig. 81), famoso em todo o país pelo requinte e luxo. Várias personalidades em visita a Juiz de Fora, como os presidentes Getúlio Vargas e Arthur Bernardes, além de Rui Barbosa e o Rei Alberto, da Bélgica, hospedaram-se no hotel. A Praça tornou-se ponto de referência e palco de grandes acontecimentos públicos da cidade, como a chegada de autoridades, os comícios e as manifestações políticas e sociais.

A Praça António Carlos, assim renomeada o Largo da Alfandega Seca, constitui exemplo da anulação da centralidade por eliminação de singularidades atratoras. Uma vez pólo de atração pela singularidade da função pública estratégica que desempenhava para a dinâmica econômica da região, o Largo apresentava relativa fragilidade na sua ligação com a cidade uma vez que tangenciava um córrego não navegável e parcialmente canalizado. Duas forças de transformação se colocam em campo. A eliminação gradativa da centralidade se dá em decorrência da “morte” da ferrovia das suas repercussões sobre as atividades econômicas que ela apoiava, e vice versa, e conseqüentemente a obsolescência da Alfândega Seca e a sua absorção por outra função pública, esta no entanto, com muito menor poder de atração – o quartel do exército, que ocupa toda uma aresta da Praça, de formato aproximadamente triangular. Esta aresta e sua interface com os fluxos da cidade deixam de atrair e a inércia em trechos de um tecido urbano não significa neutralidade mas sim estagnação e sua repercussão imediata - a deterioração. Em termos de dinâmica dos processos configuração urbana não importa quão bem pintado esteja o muro que a cerca, quando deixa de atrair funções socialmente reconhecidas como legítimas começa a atrair as outras, as negativas.

A transformação da antiga fábrica de tecidos do Bernardo Mascarenhas em Centro Cultural, e a subsequente apropriação da Praça como extensão do Centro, começa a reverter essa tendência ainda que parcialmente pela falta de “diálogo” com a face integralmente murada correspondente ao quartel. Ao longo da Av. Getúlio Vargas, próximo à Praça subsistam lojas e usos comerciais diversificados alimentados, também, pela parada de ônibus.

Com base na Rua Direita, o engenheiro traçou uma perpendicular, que deu origem às ruas da Califórnia e da Câmara – as duas formam a atual Rua Halfeld – e a um largo – atual Parque Halfeld. ao longo dos quais alguns terrenos foram apropriados para a construção de prédios públicos com funções singulares como a Câmara Municipal e o Fórum. Também previu loteamentos para casas e uma área para a localização da Igreja Matriz – atual Catedral Metropolitana. Em 1856, a vila passou a ser a Cidade do Paraibuna e para comemorar o fato, também foram abertas, perpendiculares à Rua Direita, as ruas Imperial ou da Imperatriz – atual Rua Marechal Deodoro – e do Cano – atual Rua Sampaio –, e paralelas, as ruas Santo Antônio e Formosa – Rua do Comércio, atual Rua Batista de Oliveira (PASSAGLIA, 1983). A Câmara Municipal incentiva o embelezamento da cidade, prometendo fazer doações de terra aos proprietários da Rua Direita que construíssem jardins gradeados em frente às suas casas. Nove anos depois, a cidade é nomeada, por lei provincial, como Juiz de Fora (OLIVEIRA, 1966).

Considerações finais

Desde a sua implantação, os espaços públicos analisados sofreram inúmeras intervenções, mas é possível perceber que alguns aspectos marcantes da sua gênese continuaram refletindo no seu uso, até os dias de hoje.

Os pensamentos dos agentes de formação dos espaços – Halfeld, Mariano Procópio e Bernardo Mascarenhas – deixaram marcas e influências no território. O Parque Halfeld, estabelecido a partir de um traçado regular de ruas proposto por Halfeld, com seu desenho que buscava uma identificação com o paisagismo inglês, apesar das formas um tanto rígidas, diferencia-se das outras praças, que tinham a

modernidade e a industrialização, trazida por Mariano Procópio e Bernardo Mascarenhas, como referência.

A questão do transporte acompanha a Praça do Riachuelo desde a sua constituição até as modificações de trânsito e a incorporação das ilhas da Praça, para orientar o tráfego. A união dessas, para impedir o estacionamento na área, já está sendo implementada pela Prefeitura.

A Praça Doutor João Penido carrega desde a sua gênese até a atualidade sua ligação com a ferrovia, que é expressa inclusive em sua denominação, sendo mais conhecida pela população como Praça da Estação. O fator transporte também aparece nas alterações sofridas na Praça Antônio Carlos, quando ela se tornou uma rotatória, na década de 1960, com a conclusão das obras da Avenida Independência. Apesar da última intervenção realizada, que buscou a integração do Centro Cultural Bernardo Mascarenhas com a Praça, seu esvaziamento reflete até hoje o isolamento característico de uma rotatória, sem ligação com o entorno, servindo apenas de passagem para os pedestres.

O declínio das áreas do entorno e das tres praças – Riachuelo, Doutor João Penido e Antônio Carlos – aparecem relacionadas com a redução da primazia da rodovia União Indústria e com a decadência do transporte ferroviário, e da industrialização.

A dimensão da *acessibilidade* aparece como a dimensão de formação e desenvolvimento que une os quatro espaços, já que, além das modificações ocorridas ao longo do tempo nas praças, o Parque Halfeld foi implantando dentro da regularidade do esquema de ruas feito a partir do traçado da Estrada Nova do Paraibuna, que ligava a Vila Rica ao Rio de Janeiro.

Apesar da proximidade entre os quatro espaços, o Parque Halfeld é o que possui a localização mais privilegiada, sendo que seu entorno se destaca pela diversidade de usos. A Praça do Riachuelo, por conta de sua localização, com intenso uso comercial e de prestação de serviços existente ao redor, privilegia as classes mais populares. Os pontos de ônibus existentes no entorno do Parque Halfeld e da Praça do Riachuelo contribuem efetivamente para a movimentação das pessoas nesses espaços, ao contrário do que acontece nas Praças da Estação e Antônio Carlos, onde os pontos das proximidades pouco interferem na concentração de usuários. As duas últimas praças mencionadas apresentam características

comuns quanto ao entorno, com um rico conjunto arquitetônico que, entretanto, não está integrado às mesmas, em termos de atividades.

Os usos e apropriações podem servir tanto para atrair, como também para afastar as pessoas dos espaços. As áreas nesses espaços, onde as condições de uso e abandono foram encontradas, reafirmaram as etapas do processo de sedimentação dinâmica (Carvalho e Dias Coelho, 2009). Além disso, foi possível constatar como o conforto físico, psicológico e social podem reduzir as ameaças ao convívio público (CARR *et al*, 1992).

Dos quatro espaços analisados, o Parque Halfeld é o que apresenta a maior diversidade de equipamentos e atividades para seus usuários, assim como a maior possibilidade de usos e apropriações. Além disso, é o espaço que foi melhor adaptado, de acordo com as mudanças de comportamento da população, apesar das inúmeras críticas recebidas, depois de cada intervenção que sofreu. Em seguida, aparece a Praça do Riachuelo, que apesar de não apresentar grande diversidade do seu mobiliário urbano, possui uma relação muito forte com o entorno e comporta diversos usos e apropriações.

As duas Praças que apresentam menor uso são aquelas que sofreram grandes intervenções mais recentes, o que traz de volta o questionamento da compatibilidade dos critérios de desenho urbano nessas reformas com as ações e atividades da população anteriormente ali realizadas. A Praça da Estação, essencialmente caracterizada como local de passagem e cenário para seu conjunto arquitetônico, não oferece variedade de atividades. Mesmo assim, recebe, por conta da sua localização e facilidade de acesso, um número maior de usuários do que a Praça Antônio Carlos. Essa Praça, com a transformação da antiga Fábrica Bernardo Mascarenhas em Centro Cultural e com a intervenção nela realizada, teve grande parte do seu uso condicionado à ocorrência de eventos, permanecendo praticamente vazia durante quase todo o tempo.

Com poucas opções de lazer e de atração, esses locais abrem espaço para a ocupação por moradores de rua, expondo a apropriação seletiva e diferenciada de territórios. A Prefeitura tenta atrair novo público, através de eventos culturais, solução paliativa que vem sendo empregada também na Praça do Riachuelo, aonde os moradores de rua se estabelecem na área em volta e nas proximidades do

Monumento em homenagem aos pracinhas, que permanece fechado por grades e vazio durante a maior parte do tempo. O que esta pesquisa também questiona é qual a frequência dos acontecimentos culturais deve ser adotada, para que ocorra a mudança desejada, e se é realmente possível alterar o uso diário desses espaços apenas com eventos.

Nos quatro espaços são apontados problemas relacionados à presença de moradores de rua, que ocupam, nos espaços públicos, áreas de menor articulação com o entorno, gerando sensações de insegurança, desordem e desconforto, prejudicando a manutenção e vitalidade desses espaços e afastando muitos usuários. No Parque Halfeld, os moradores de rua destacam-se pela sua quantidade e se situam em sua margem posterior, menos movimentada, voltada para a Igreja de São Sebastião, cujo uso é restrito aos dias e horários de celebração, demonstrando como o entorno interfere no uso ou esvaziamento dos espaços.

Referências Bibliográficas (c o m p l e t a r)

Referências Bibliográficas

CARVALHO, T. C. **Espaço Público, Morfologia e Fragmentação – Rupturas e Mutações no Ordenamento do Território.** In 6º Fórum de Pesquisa FAU – Mackenzie, **Anais...**, outubro de 2010, CD – Rom.

DIAS COELHO Carlos. **A Praça em Portugal.** Lisboa: DGOT, 2007.

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

FUNDAÇÃO João Pinheiro. **PIB Minas Gerais – Municípios e Regiões 1999 – 2004.** Informativo CEI – Centro de Estatística e Informações. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2006.

GIROLETTI, Domingos. **A industrialização de Juiz de Fora: 1850 a 1930.** Juiz de Fora: Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988.

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

MANGIN David; PANERAI Philippe. **Projet urbain**. Marseille: Éditions Parenthèses, 2005.

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

PREFEITURA Municipal de Juiz de Fora. **Atlas Social: Diagnóstico**. Juiz de Fora: Editora Biblioteca Municipal de Juiz de Fora, 2007.

