Passagens em rede

a dinâmica das galerias e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Frederico Braida

UFRJ | FAU | PROURB

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-graduação em Urbanismo

Frederico Braida Rodrigues de Paula

PASSAGENS EM REDE:

a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Dissertação de Mestrado |

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo da UFRJ como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Orientador | José Ripper Kós

Rio de Janeiro

Agosto de 2008

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-graduação em Urbanismo

Frederico Braida Rodrigues de Paula

PASSAGENS EM REDE:

a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Dissertação de Mestrado |

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo da UFRJ como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Dr. José Ripper Kós
Orientador
Programa de Pós-graduação em Urbanismo | FAU-UFRJ

Prof. Dr. Roberto Segre
Programa de Pós-graduação em Urbanismo | FAU-UFRJ

Prof. Dr. José Gustavo Francis Abdalla
Departamento de Arquitetura e Urbanismo | FEng-UFJF

Rio de Janeiro, 21 de agosto de 2008.

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, do autor e do orientador.

Frederico Braida Rodrigues de Paula
fbraida@hotmail.com
Arquiteto e Urbanista pela Universidade Federal de Juiz de Fora, 2005. Mestre em Design pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2007. É, atualmente, professor do Departamento de Análise e Representação da Forma, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro e Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ensino Superior de Juiz de Fora.

Ficha Catalográfica

P324

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./ Frederico Braida Rodrigues de Paula. – Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2008.
213 f.: il., 30 cm.

Orientador: José Ripper Kós.
Dissertação (Mestrado) – UFRJ/FAU/PROURB/ Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2008.
Referências bibliográficas: p. 199-211.

1. Espaços públicos. 2. Juiz de Fora (Brasil). 3. Buenos Aires (Argentina). I. Kós, José Ripper. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD 711.5

Para Nilza, Pamella, Altair e Wesley.

Agradecimentos

A Deus, por iluminar e conduzir a minha jornada.

Ao meu orientador, José Ripper Kós, pelos preciosos ensinamentos e contribuições.

Ao professor Gustavo Abdalla, por aceitar, gentilmente, compor a banca de defesa desta dissertação. A Roberto Segre, por além de aceitar o convite para compor a banca, por ter despertado em mim o desejo de estudar a nossa América Latina.

Aos professores e funcionários da UFRJ-FAU, especialmente aos do PROURB, pelas relevantes lições sobre Arquitetura e Urbanismo e pelo cuidado primoroso com os alunos.

À CAPES, pelo financiamento da pesquisa, sem o qual não seria possível realizá-la na íntegra. À Comunidade Européia (Projeto Alfa), pelo financiamento da viagem de pesquisa a Buenos Aires, sem o qual, também, a pesquisa seria parcialmente inviabilizada.

Aos funcionários e professores da Universidad de Belgrano-UB, especialmente a Libertad Vigo y Alfonso Corona Martinez, os quais me receberam com muito carinho em Buenos Aires. E aos professores Lilyan Albuquerque e Rafael Iglesia, da Faculdad de Arquitectura, Deseño y Urbanismo-FADU da Universidad de Buenos Aires-UBA, com os quais tive a oportunidade de discutir um pouco sobre o imaginário urbano em Buenos Aires. Aos funcionários de todas as bibliotecas e instituições que forneceram dados para minha pesquisa.

Um especial agradecimento aos funcionários Cecília A. Gonzáles, Rosa I. Bas e Fernando D'Anna, da Asociación Amigos de la Calle Florida, os quais contribuíram não somente com seus conhecimentos, bem como com uma relevante referência bibliográfica.

A Estella Cunha e a toda sua família, por me acolherem em seu apartamento; Silvina Moirano, pelas filmagens realizadas na Rua Florida; Umberto, também bolsista do Programa Alfa. Todas, pessoas maravilhosas que conheci em Buenos Aires e que não posso deixar de agradecer. Também agradeço a Cecília, amiga do mestrado, com a qual tive a felicidade de compartilhar dias da minha estada em Buenos Aires e em Colônia do Sacramento (Uruguai).

À minha mãe, Nilza Maria Braida de Paula, pelos sacrifícios e dedicação à minha formação; que soube suportar a dor da distância e encorajar-me nos estudos. Ao meu pai, Altair Rodrigues de Paula. À minha irmã, Pamella Cristina Braida de Paula Barboza, também pelo amor, sacrifícios e dedicação à minha formação. Aos demais familiares, pelo incentivo. A Wesley Porfírio Borel, pelo companheirismo e pelas primeiras lições sobre como “perder-se” no Rio de Janeiro.

A Elisângela Pereira da Silva, pelo apoio psicológico. A Janaína Villela, minha amiga de longa data, pela acolhida e companhia no Rio de Janeiro. Ao meu amigo Roberto Perobelli, pela primorosa revisão ortográfica E, finalmente, a todos que contribuíram, direta ou indiretamente, para a realização da pesquisa.

Resumo

BRAIDA, Frederico; KÓS, José Ripper (orientador). Passagens em rede: a dinâmica das galerias e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires. Rio de Janeiro, 2008. 211f. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Esta dissertação é resultado de uma pesquisa sobre a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora (Brasil) e de Buenos Aires (Argentina). Partimos de um referencial teórico que nos permitiu compreender as conexões dessas ruas de pedestres como uma rede de passagens que se redefine em compasso com a dinâmica espaço-temporal nas cidades. Por meio de uma abordagem teórico-empírica, identificamos, nos centros das cidades estudadas, a formação de uma rede composta por galerias e calçadões fortemente articulada com os elementos da sintaxe urbana. Ao final, ratificamos a nossa hipótese e concluímos que as passagens em rede, sobretudo nos centros das cidades latino-americanas, têm contribuído para a manutenção dos fenômenos da centralidade e da vitalidade urbanas.

Palavras-chave

Galeria. Calçadão. Centralidade. Vitalidade. Juiz de Fora. Buenos Aires.

Abstract

BRAIDA, Frederico; KÓS, José Ripper (advisor). Net passages: the dynamic of the arcades and the pedestrian streets in Juiz de Fora and Buenos Aires city centers. Rio de Janeiro, 2008. 211p. MSc. Dissertation – Urban Studies Programme, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

This dissertation is a result of a research carried out about the dynamics of the arcades and the pedestrian streets in Juiz de Fora (Brazil) and Buenos Aires (Argentina) city centers. We began with a theoretical reference which allows us to comprehend these pedestrian junctions as a net of passages which redefines itself within the compass of the city spatial and temporal dynamics. Through an empirical and theoretical approach, we identify in the studied city centers, the formation of a net consisted of arcades and pedestrian streets strongly articulated with the elements of the urban syntax. In the end, we confirmed our hypothesis and we came to the conclusion that the net passages, especially in the Latin American city centers, have been contributing to maintain the urban centrality and vitality.

Keywords

Arcade. Pedestrian street. Centrality. Vitality. Juiz de Fora. Buenos Aires.

Sumário

Apresentação 16

1. Atando os fios de pensamento: uma introdução 21

1.1 Percurso metodológico..... 26

1.2 O centro da cidade como recorte espacial privilegiado para os estudos em Urbanismo e as passagens em rede como objeto de estudo 33

1.3 Estrutura da dissertação 37

2. Cidade e a metáfora da rede 43

2.1 A rede como uma metáfora..... 45

2.2 Redes de circulação, redes de comunicação 50

2.3 A rede como um labirinto ou o estado labiríntico na cidade 55

2.4 Cidades complexas, redes emergentes 61

3. As galerias e o comércio nas cidades 66

3.1 As galerias européias ou o advento do modelo da galeria 71

3.2 Da Europa à América: declínio, descaracterização e transposição do modelo 77

3.3 Espaços para o comércio, tipologias capitalistas 79

3.3.1 As galerias como arquitetura comercial da vida moderna 80

3.3.2 Galerias e *shopping centers*: labirintos para o comércio 82

4. As passagens em rede nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires 88

4.1 Juiz de Fora 90

4.1.1 A formação do centro de Juiz de Fora 93

4.1.2 Rua Halfeld, "a alma da cidade" 99

4.1.3 As galerias do centro de Juiz de Fora 105

4.1.3.1 Origens e formação da rede 105

4.1.3.2 As galerias conectadas ao Calçadão da Rua Halfeld 111

4.2 Buenos Aires 116
4.2.1 A formação do centro de Buenos Aires 117
4.2.2 *Calle* Florida, "a rainha das ruas portenhas", "a rua do país" 121
4.2.3 As galerias do centro de Buenos Aires 126
4.2.3.1 Origens e formação da rede 126
4.2.3.2 As galerias conectadas ao Calçadão da Rua Florida 130
4.3 Conexões entre os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires 135
4.3.1 Os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires como lugares da festa urbana 136
4.3.2 Rua Halfeld e *Calle* Florida: nós e redes 139
4.3.3 As redes labirínticas de galerias comerciais dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires 141

5. As galerias comerciais e a dinâmica espaço-temporal nas cidades 146
5.1 As galerias e suas relações com os elementos da sintaxe urbana 146
5.1.1 As galerias e os lotes: a agregação de valor ao solo urbano 148
5.1.2 As galerias e as ruas: tecendo uma rede para os pedestres 151
5.1.3 As galerias e os quarteirões: a permeabilidade das quadras esponjosas 158
5.2 Passear, comprar, recrear, encontrar, ver e ser visto: as galerias e os usos 164
5.3. Limites borrados: as galerias e a questão do público e do privado 166
5.4 Para além das questões entre o público e o privado, outras dialéticas: entre o interior e o exterior, a conexão e a ruptura, a articulação e a fragmentação, o corte e a costura 169
5.5 Conectando e desconectando: as galerias e o tempo nas cidades 172

6. Centralidade e vitalidade como qualidades das redes de passagens dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires 176
6.1 Centralidade e vitalidade como qualidades urbanas 176
6.2 A localização central das galerias e a sua importância para a manutenção da centralidade urbana 179

6.3 Afinal, do que depende a vitalidade das galerias e como elas podem contribuir para a vitalidade urbana? 183

7. A dinâmica da rede de galerias e calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires: à guisa de conclusão 190

7.1 Principais considerações 190

7.2 Alcances e projeções 193

8. Conexões bibliográficas 199

9. Anexos 212

Lista de figuras, quadros e tabelas

Figura 01 – Concentração de pessoas no Calçadão da Rua Halfeld: fluxos e fixos 51

Figura 02 – Concentração de pessoas no Calçadão da Rua Florida: fluxos e fixos 51

Figura 03 – Moeda de Cnossos. Século V-VI a.C. Anverso: esquema labiríntico. Reverso: Minotauro 56

Figura 04 – A música na Rua Florida 58

Figura 05 – Galerie de Bois, Royal Opera Arcade, Galerie D'Orléans e Galeria Vittorio Emanuele 71

Figura 06 – Evolução espacial das galerias entre 1800 e 1908 74

Figura 07 – Acesso ao Barra Shopping, Rio de Janeiro 81

Figura 08 – Acesso à Galeria Pio X, Juiz de Fora 81

Figura 09 – Juiz de Fora no mapa-múndi 90

Figura 10 – Vista panorâmica do centro de Juiz de Fora 91

Figura 11 – Mapa do triângulo central de Juiz de Fora 94

Figura 12 – Foto aérea do triângulo central de Juiz de Fora 95

Figura 13 – Calçadões do centro de Juiz de Fora 98

Figura 14 – Seqüência de imagens da Rua Halfeld 99

Figura 15 – Mapa do centro de Juiz de Fora 99

Figura 16 – Foto aérea do centro de Juiz de Fora 99

Figura 17 – Galeria Pio X, a primeira galeria de Juiz de Fora 105

Figura 18 – *Folder* sobre o Calçadão da Rua Halfeld, distribuído pela Prefeitura de Juiz de Fora 110

Figura 19 – Foto aérea, edifícios das galerias e rede de galerias em Juiz de Fora 111

Figura 20 – Inserção das quadras que conformam a rede de passagens estudada no centro de Juiz de Fora 111

Figura 21 – Inserção das quadras que conformam a rede de passagens estudada no centro de Juiz de Fora 111
Figura 22a – Galerias que se conectam ao calçadão da rua Halfeld 112
Figura 22b – Galerias que se conectam ao calçadão da rua Halfeld 113
Figura 23 – Esquina da Avenida Rio Branco com o Calçadão da Rua Halfeld... 114
Figura 24 – Esquina da Avenida Getúlio Vargas com o Calçadão da Rua Halfeld 114
Figura 25 – Mapa de axialidade da rede de passagens em Juiz de Fora 114
Figura 26 – Mapa dos pontos de geração de esquinas/ interseção da rede de passagens em Juiz de Fora 115
Figura 27 – Buenos Aires no mapa-múndi 116
Figura 28 – Vista panorâmica do centro de Buenos Aires 116
Figura 29 – Mapa da área central de Buenos Aires 117
Figura 30 – Foto aérea da área central de Buenos Aires 118
Figura 31 – Seqüência de imagens da Rua Florida 121
Figura 32 – Mapa do centro de Buenos Aires 121
Figura 33 – Foto aérea do centro de Buenos Aires 121
Figura 34 – Galería General Güemes, a primeira galeria de Buenos Aires 126
Figura 35 – *Folder* da Rua Florida. Na capa, trecho da pintura do teto das Galerias Pacífico 127
Figura 36 – Postais da Rua Florida, Buenos Aires – Argentina 128
Figura 37 – Pôster da Rua Florida, Buenos Aires – Argentina 129
Figura 38 – Foto aérea, lotes das galerias e rede de galerias 130
Figura 39 – Inserção das quadras que conformam a rede de passagens estudada no centro de Buenos Aires 131
Figura 40 – Inserção das quadras que conformam a rede de passagens estudada no centro de Buenos Aires 131
Figura 41 – Interseções da Rua Florida com Rua Lavalle, Avenida Roque Sáenz Peña, Avenida Corrientes e Avenida Córdoba 131
Figura 42a – Galerias que se conectam ao calçadão da Rua Florida 132
Figura 42b – Galerias que se conectam ao calçadão da Rua Florida 133
Figura 42c – Galerias que se conectam ao calçadão da Rua Florida 134

Figura 43 – Mapa de axialidade da rede de passagens em Buenos Aires 135
Figura 44 – Mapa dos pontos de geração de esquinas/ interseção da rede de passagens em Buenos Aires 135
Figura 45 – Mapa do centro de Juiz de Fora. Destaque para a Rua Halfeld... 139
Figura 46 – Mapa do centro de Buenos Aires. Destaque para a Rua Florida.. 139
Figura 47 – Estátua-viva no Calçadão da Rua Halfeld 140
Figura 48 – Estátua-viva no Calçadão da Rua Florida 140
Figura 49 – Tipologias urbanas 147
Figura 50 – Diferentes usos do solo 149
Figura 51 – Parcelamento de algumas quadras do centro de Juiz de Fora 149
Figura 52 – Parcelamento de duas quadras do centro de Juiz de Fora 149
Figura 53 – Planta de uma rua comercial 153
Figura 54 – Características tipológicas gerais de uma rua comercial 153
Figura 55 – Características tipológicas gerais de uma galeria comercial 154
Figura 56 – Características tipológicas gerais de uma galeria comercial 154
Figura 57 – Características tipológicas gerais da rede de galerias e de calçadões do centro de Juiz de Fora 155
Figura 58 – Esquina da Galeria Constança Valadares com a Rua Halfeld 155
Figura 59 – Quarteirões em bloco 159
Figura 60 – Tipos de localização das galerias em relação às ruas, às quadras construídas e às praças 162
Figura 61 – Diagrama tipológico da Galeria do Ed. Sedan 163
Figura 62 – Diagrama tipológico da Galeria Pio X 163
Figura 63 – Diagramas tipológicos da Galeria Farm. M. Giovani e Galeria do Ed. Solar 163
Figura 64 – Mapa das galerias do centro de Juiz de Fora 212
Figura 65 – Mapa das galerias de Buenos Aires 213
Quadro 01 – Sobre algumas diferenças arquitetônicas e urbanas entre a galeria comercial e o *shopping center* 84
Tabela 01 – Dados quantitativos das passagens em rede nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires 142

Em Esmeraldina, cidade aquática, uma rede de canais e uma rede de ruas sobrepõe-se e entrecruza-se. Para ir de um lugar a outro, pode-se sempre escolher entre o percurso terrestre e o de barco: e, como em Esmeraldina a linha mais curta entre dois pontos não é uma reta mas um ziguezague que se ramifica em tortuosas variantes, os caminhos que se abrem para o transeunte não são dois mas muitos, e aumentam ainda mais para quem alterna trajetos de barco e transbordos em terra firme.

Deste modo, os habitantes de Esmeraldina são poupados do tédio de percorrer todos os dias os mesmos caminhos. E não é tudo: a rede de trajetos não é disposta numa única camada; segue um sobe-desce de escadas, bailéus, pontes arqueadas, ruas suspensas. Combinando segmentos dos diversos percursos elevados ou de superfície, os habitantes se dão o divertimento diário de um novo itinerário para ir aos mesmos lugares. Em Esmeraldina, mesmo as vidas mais rotineiras e tranqüilas transcorrem sem se repetir.

A maiores constrições estão expostas, como em todos os lugares, as vidas secretas e aventurosas. Os gatos de Esmeraldina, os ladrões, os amantes clandestinos, locomovem-se pelas ruas mais elevadas e descontínuas, saltando de um telhado para o outro, descendo de uma sacada para uma varanda, contornando beirais com passo de equilibrista. Mais abaixo, os ratos correm nas escuras cloacas, um atrás do rabo do outro, juntamente com os conspiradores e os contrabandistas: espreitam através de fossos e esgotos, escapam por interstícios e vielas, arrastam de um esconderijo para o outro cascas de queijo, mercadorias ilícitas e barris de pólvora, atravessam a compacta cidade perfurada pela rede de covas subterrâneas.

Um mapa de Esmeraldina deveria conter, assinalados com tintas de diferentes cores, todos esses trajetos, sólidos ou líquidos, patentes ou escondidos. Mas é difícil fixar no papel os caminhos das andorinhas, que cortam o ar acima dos telhados, perfazem parábolas invisíveis com as asas rígidas, desviam-se para engolir um mosquito, voltam a subir em espiral rente a um pináculo, sobranceiam todos os pontos da cidade de cada ponto de suas trilhas aéreas.

Calvino (2003, p.86-87).

Apresentação

A pesquisa aqui relatada teve por objeto de estudo a dinâmica espaço-temporal das galerias comerciais, dos calçadões[1] e dos corpos em movimento — as passagens[2] em rede — que fizeram parte da minha formação enquanto um sujeito urbano e participaram das minhas primeiras idéias sobre a cidade. A realização da pesquisa foi um reencontro com as minhas memórias da infância à luz da consciência acadêmica nos campos da Arquitetura e do Urbanismo. Não poderia esperar que fosse diferente, afinal, concordo com Santaella (2006, p.158) quando afirma que "os temas [de pesquisa] têm tudo a ver com a história de vida e, especialmente, com a história intelectual do pesquisador". Assim, trago, mais especificamente, para o campo do Urbanismo o estudo sobre as galerias e as suas relações com as áreas centrais das cidades.

Minhas imagens estão impregnadas de lembranças e de significados[3]. E, por isso, desde já, peço aos leitores que sejam críticos, e, ao mesmo tempo, condescendentes com as minhas leituras, as quais, inegavelmente, são veladas e reveladas por reminiscências e análises que se pretendem científicas. É preciso ser crítico, pois, como bem nos alertou Calvino (2003, p.61), "jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve". No entanto, fazendo das palavras de Peirce as minhas, posso dizer que procurei, durante a pesquisa, "desenvolver razões cuja força eu sinto, e, então, é presumível que pesem para outras pessoas" (Peirce, 1980, p.99).

---

[1] O que estamos chamando de calçadões são ruas exclusivas de pedestres, cuja pavimentação homogênea não estabelece diferença de nível nem de paginação entre a calçada e a caixa carroçável, uma vez que não se destina ao tráfego de veículos de espécie alguma.

[2] O termo "passagem" é empregado, neste trabalho, como sinônimo de um "local por onde passam pedestres". Dentro do recorte específico da pesquisa, refere-se às ruas de pedestres (galerias comerciais e calçadões).

[3] De acordo com Lynch (1999, p.1), "cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade, e a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados".

Meu ser possui vastas associações com o centro de Juiz de Fora[4]. As galerias dessa cidade formam, com o Calçadão da Rua Halfeld, uma rede (ou um labirinto) na qual eu me perdia e permito-me perder-me ainda nos dias de hoje. Afinal, de acordo com Benjamin (1971, p.76 apud Canevacci, 2004, p.13), "não saber se orientar numa cidade não significa muito. Perder-se nela, porém, como a gente se perde numa floresta, é coisa que se deve aprender a fazer". E, como bem nos lembrou Clarice Lispector, "perder-se também é caminho".

Confesso que até hoje, não sei, de cor, o nome de todas as galerias juizforanas. Mas, na verdade, os nomes, dentro da abordagem proposta para a investigação, pouco importam! Os nomes não revelam toda complexidade espacial das galerias, tampouco insinuam suas múltiplas relações com a vitalidade do centro da cidade e com o fenômeno da centralidade que nele pode ser verificado.

É oportuno dizer que, recentemente, a configuração das galerias no centro de Juiz de Fora tem atraído a atenção de pesquisadores. No entanto, ao contrário daqueles que têm apontado tal configuração como excepcional, adotamos uma postura que buscou investigar as galerias juizforanas levando-se em conta sua contextualização no cenário latino-americano, dentro do recorte temporal que vai desde o início do século XX até os dias de hoje. E, na tentativa de compreender a dinâmica das galerias e dos calçadões do centro de Juiz de Fora, a partir de um recorte mais amplo, fui buscar no centro de Buenos Aires[5] (caso este que também, por vezes, tem sido tratado como excepcional) um contraponto para a referida investigação, um outro exemplo bem-sucedido de articulação das galerias com calçadões dentro do recorte espaço-temporal adotado em nossa pesquisa.

A configuração das passagens em rede do centro de Buenos Aires se parece com a de Juiz de Fora e, guardadas as devidas proporções, com a dos centros de outras cidades latino-americanas como, por exemplo, com a do Centro Novo de São Paulo, do centro de Santiago do Chile, de Córdoba e de Montevidéu. No entanto, os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires se aproximam intimamente pelo fato de serem marcados com um importante calçadão fisicamente conectado

---

[4] Cidade localizada no Sudeste brasileiro, na Zona da Mata mineira. Para mais informações sobre Juiz de Fora, ver seção 5.1 desta dissertação.

[5] Sobre Buenos Aires, ver seção 5.2 desta dissertação.

a diversas galerias comerciais. Ambos os centros possuem vida, são agitados; são labirintos e redes. Por isso que, ao lançarmos nosso olhar sobre a dinâmica das galerias e dos calçadões do centro de Buenos Aires, podemos refletir sobre a dinâmica das ruas de pedestres do centro de Juiz de Fora.

Este nosso procedimento, de ordem metodológica, encontra eco nos procedimentos adotados por Canevacci (2004) em sua pesquisa sobre a cidade de São Paulo. O autor abordou São Paulo a partir de uma ótica que não desprezou seus conhecimentos sobre Roma[6]. A superposição de experiências sobre as duas cidades produzia um conhecimento novo e uma forma criativa de abordagem do seu objeto de estudo. Canevacci (2004, p.21) afirma que

> não somente Roma se tornou mais compreensível para mim, estando em São Paulo, mas também o contrário disto — São Paulo se tornava mais passível de compreensão cada vez que voltava a Roma. Estabelece-se assim uma espécie de reciprocidade cognitiva entre os dois modelos urbanos, o mais familiar e o mais estranho, através de um jogo de espelhos cujo ponto de fuga é uma perseguição sem fim.

Para encerrar esta apresentação, cabe dizer que a rede física que as galerias comerciais conectadas aos calçadões criam no centro de uma cidade é fascinante. As pessoas que por elas circulam e se comunicam são tão fascinantes quanto a rede! Essa é a dinâmica das galerias e dos calçadões! Afinal, "os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto às partes físicas estacionárias. Não somos meros observadores desse espetáculo, mas parte dele" (Lynch, 1999, p.1-2).

Extasiado diante a multidão, flanando pela Rua Florida, as imagens da Rua Halfeld insistiam em aflorar na minha mente. Fiquei me perguntando: o que leva as pessoas a estarem ali? O que leva à formação de uma rede como aquela no centro de uma cidade? O que está subjacente a essa rede e o que essa rede nos revela sobre a cidade e sobre os indivíduos? Foi a partir dessas indagações que, durante a pesquisa, aproximamo-nos de algumas respostas, as quais estão expostas ao longo desta dissertação.

---

[6] Canevacci, por sua vez, parece justificar seu procedimento relembrando as seguintes palavras de Benjamin (1971, p.7 apud Canevacci, 2004, p.21): "Antes de se conhecer a própria Moscou, é Berlim que aprendemos a conhecer através de Moscou". Também Barros (2005) buscou compreender as avenidas de contorno (modernistas) a partir de um recorte espacial que abarcou Belo Horizonte (Brasil) e La Plata (Argentina).

1 | Atando os fios de pensamento: uma introdução

A cidade parece ter vida própria. Se não conseguimos compreender como isso funciona, provavelmente não iremos muito longe na compreensão da sociedade humana em geral.

Lewis Thomas (1973, apud Johnson, 2003, p.8)

As cidades não têm comissões centrais de planejamento que resolvam o problema de compra e distribuição de mercadorias... Como essas cidades evitam flutuações desastrosas entre escassez e excesso, ano após ano, década após década? O mistério aumenta quando observamos a natureza caleidoscópica das grandes cidades. Compradores, vendedores, governantes, ruas, pontes e prédios estão sempre mudando, de maneira que a coerência de uma cidade é imposta de algum modo em um fluxo perpétuo de pessoas e estruturas. Como a onda que se ergue diante de uma rocha, em meio à correnteza vertiginosa, uma cidade é um padrão no tempo.

John Holland (s.d., apud Johnson, 2003, p.20)

1 | Atando os fios de pensamento: uma introdução

Não há uma definição única para a cidade. Também não há um único percurso metodológico para estudá-la, nem existe um método que podemos qualificá-lo como "o mais eficiente". A cidade é complexa[7] e, por isso, existe a possibilidade de ser estudada sob os pontos de vista de diversos campos do conhecimento. Arquitetura e Urbanismo, Geografia, História, Literatura, Filosofia, Sociologia e Arte, são apenas algumas das disciplinas para as quais o tema da cidade possui relevância. Também, como é sabido, a Comunicação, a Economia, a Administração, e tantas outras disciplinas, travam consistentes debates sobre a cidade.

Reconhecendo a complexidade do espaço urbano, Ferrara (2000, p.23) afirma que "a cidade concreta exige ser tornada empírica por meio de um método próprio que se transforma conforme os ângulos pelos quais a cidade é enfocada". Então, no intuito de se aproximarem do complexo objeto de estudo chamado cidade, os autores têm utilizado inúmeras metáforas, analogias e comparações. Após o advento das novas tecnologias de informação e comunicação, principalmente depois do surgimento da Internet, o uso do binômio cidade-rede tornou-se (novamente) recorrente. Assim, "rede", em sua nova acepção[8], apareceu como mais uma metáfora para a compreensão da organização da cidade.

Em nossa pesquisa, também procuramos compreender a cidade através da metáfora da rede. Por meio dessa metáfora, aproximamo-nos do nosso objeto de estudo, qual seja a dinâmica espaço-temporal da trama resultante da articulação entre várias galerias comerciais e calçadões em um dado contexto urbano.

---

[7] "A cidade é complexa". Essa é uma frase que, constantemente, vem sendo repetida pelos diversos pesquisadores, sobretudo por aqueles que se dedicam a estudar a cidade contemporânea. De acordo com Kós e Machado (2003, p.295), a cidade contemporânea é "complexa, diversa, contraditória, rica e excludente".

[8] O conceito atualizado de rede provém da Comunicação e da Informática e está relacionado à troca de informações, ao movimento de fluxos entre pontos emissores e receptores.

Vale destacar que a expressão "dinâmica espaço-temporal" mostrou-se bastante apropriada para abordarmos a inserção das galerias comerciais e dos calçadões na construção do espaço urbano, na formação e/ou manutenção da centralidade e da vitalidade urbana. Compreender as galerias comerciais e os calçadões como objetos dinâmicos, implica não só reconhecê-los como estruturas físicas, perenes no espaço, mas como estruturas que sofrem mutações, cíclicas ou não, com o passar do tempo; implica, ainda, em reconhecer as relações desses objetos com o espaço e o tempo nas cidades e abordá-los como elementos de um mesmo sistema. É justamente esta postura adotada na investigação que nos permitiu abordar a trama resultante das conexões entre galerias e calçadões como uma rede.

Tomamos como estudo os casos dos centros de duas cidades latino-americanas: Juiz de Fora (Brasil) e Buenos Aires (Argentina). As galerias comerciais e os calçadões de ambas as cidades são estruturas morfológicas significativas dentro dos seus contextos e, portanto, constituem-se em símbolos para ambas as cidades e objetos relevantes para nossa investigação. Embora tenhamos dois recortes espaciais, ambos, se olhados dentro de uma macro-escala, encontram-se dentro de um mesmo recorte: a América Latina.

Já o recorte temporal adotado é único e abarca desde o surgimento das galerias nas cidades supracitadas, no início do século XX, até os dias de hoje. Esse recorte temporal pode, ainda, ser mencionado, segundo Pérgolis (2005a, p.46), como sendo um período que vai da cidade da transformação à cidade da comunicação[9]. Cabe, ainda, dizer que a escolha de dois casos nos permitiu elaborar comparações entre eles e confrontá-los, pois, de acordo com Ferrara (2000, p.23), "a cidade nos leva a estudá-la em confronto ou em comparação com outras cidades-irmãs".

A discussão travada na pesquisa aqui relatada se iniciou pela constatação de que, em tempos de descentralização ou de polinuclearização das cidades, quando os centros tornam-se vazios e perigosos, ainda encontramos exemplos de cidades que fazem de seus centros, o palco da vida urbana. Essa constatação encontra, de certo modo, eco nas seguintes palavras de Lefebvre (2004, p.13, grifos do autor):

[9] De acordo com Pérgolis (2005a, p.46), a cidade moderna é a cidade da transformação e a cidade contemporânea é a cidade da comunicação.

"na prática, o *núcleo urbano* (parte essencial da imagem e do conceito da cidade) está rachando, e no entanto consegue se manter; transbordando, freqüentemente deteriorado, às vezes apodrecendo, o núcleo urbano não desaparece"[10].

Juiz de Fora foi escolhida como um estudo de caso em função do nosso interesse pela dinâmica espaço-temporal das galerias comerciais e dos calçadões (das ruas de pedestres[11]) dos centros das cidades, além dos laços afetivos que conectam o pesquisador à sua terra natal. Estávamos instigados em compreender a contribuição da dinâmica das galerias e das ruas de pedestres do centro de Juiz de Fora para a manutenção da vitalidade e do fenômeno da centralidade.

Sabemos que as galerias tiveram origem na Europa e, boa parte da literatura as considera como uma tipologia moderna e aponta os séculos XIX e XX como intervalo temporal para seu surgimento, proliferação e declínio. Entretanto, recorrentemente, os autores desconsideram a repercussão dessa tipologia no continente americano, sobretudo, na porção sul. A partir desta lacuna, surgiram algumas questões: como se deu a transposição do modelo europeu da galeria para a América Latina? Quais as implicações da tipologia da galeria para o contexto urbano sul-americano contemporâneo? E, mais especificamente, seriam as galerias comerciais latino-americanas elementos de um sistema emergente?

Diante de tais questões, tornou-se praticamente impossível não lançarmos premissas e hipóteses que se apresentaram como pontos-de-partida e que, de certa forma, conformaram o caminho da pesquisa, pois indicaram o rumo a seguir.

Concordamos com Castells (2006, p.565) quando afirma que "os processos dominantes na era da informação estão cada vez mais organizados em torno de redes". Dessa premissa, parte nossa abordagem e, com um olhar contemporâneo, temos por hipótese que as redes formadas por galerias e ruas de pedestres constituem-se em elementos capazes de contribuir para a vitalidade de um centro

[10] Esse pensamento sobre a manutenção da existência do centro da cidade mencionado por Lefebvre pode ser relacionado à questão da auto-organização da cidade apontado por Jacobs (2001).

[11] É preciso esclarecer que, neste texto, utilizamos a expressão "rua de pedestres" para designar, de forma genérica, todas as vias exclusivas para pedestres, tais como as galerias comerciais e os calçadões.

urbano e para a formação/ manutenção da centralidade, ou, ainda, para a composição de um sistema emergente.

Se a repetição, a redundância, é um fator de sucesso na Comunicação, é possível assumirmos que a redundância de caminhos e acessos a um determinado lugar contribui para o aumento do fluxo de pessoas e, conseqüentemente, para a maior concentração de indivíduos e, provavelmente, para a construção/ manutenção de uma centralidade. A estrutura da rede é uma estrutura redundante. Os caminhos de uma rede são múltiplos. A rede, em oposição à estrutura arborescente, é rizomática[12].

Como bem expressou Jacques (2007, p.132), a partir da obra de Deleuze e Guattari, "o Rizoma constitui, portanto, uma rede; com ele se quebra a idéia — própria árvore — de ordem e de hierarquia. (…) Ao contrário da árvore, não se preocupa com origens (ou raízes), é 'anti-genealógico'". Para nós, a formação de uma rede urbana rizomática (ou labiríntica), resultante de tantas conexões e interconexões entre galerias e os calçadões, é uma manifestação concreta da ordem complexa da cidade e revela o centro urbano de Juiz de Fora como um sistema emergente.

Nossa hipótese vai ao encontro do que é colocado por Carlos N. F. Santos (1988, p.91):

> O que é bom para uma árvore não presta em cidades, porque, além de hierarquias claras, é preciso providenciar muitas interligações. Quanto maior a possibilidade de trajetos diferentes maiores as chances de um bom desenvolvimento urbano.

O que diferencia de maneira efetiva o processo do rizoma do modelo da árvore, segundo Jacques (2007, p.142), é o movimento. "O movimento, definido geralmente por uma mudança de posição no espaço em função do tempo, é imanente a uma situação espaço-temporal" (Jacques, 2007, p.142).

Assim, cogitamos que, ao criar novas fragmentações/ articulações no tecido urbano, a rede de ruas de pedestres gera um sistema emergente, o qual contribui para o "bom desenvolvimento" do centro, para a manutenção da vitalidade e do fenômeno da centralidade. Se, como bem concluiu Vargas (2001), a lógica do

---

[12] De acordo com Deleuze e Guattari (1995, p.37), "um rizoma não começa e nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo". O rizoma é labiríntico. Assim como o rizoma, o labirinto também é um meio-lugar (Jacques, 2007, p.101). Estar no labirinto não é estar dentro nem fora; é estar entre. Os labirintos mais complexos não são arborescentes e sim rizomáticos. "A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança, unicamente aliança. A árvore impõe o verbo 'ser', mas o rizoma tem como tecido a conjunção 'e…e…e…'" (Deleuze e Guattari, 1995, p.37).

espaço terciário, da arquitetura de negócios, é a busca da centralidade, podemos mencionar que as galerias e as ruas de pedestres mantêm a centralidade, pois geram fluxos e mantêm a diversidade no centro.

Lançamos, ainda, como hipótese, que os fenômenos da centralidade e da vitalidade presentes nas áreas de estudo estão relacionados com a criação de uma rede que "respeita" a escala do pedestre, uma rede formada por galerias e calçadões, interconectada[13] às demais redes da grande rede-cidade.

De acordo com Cullen (1981, p.54, tradução nossa),

> uma rede de vias urbanas somente para pedestres deve ligar um extremo a outro da cidade, por meio de escadas, pontes e formas especiais de pavimentação ou por qualquer outro procedimento possível, mantendo assim um sentido de continuidade e de acessibilidade. As grandes vias destinadas ao tráfego terminam por se tornarem impessoais; por outro lado, a rede viária para pedestres, mais alegre e despreocupada, proporciona à cidade um toque de humanidade. Freqüentemente impetuosas e extrovertidas podem perfeitamente sincronizar com as outras, as reservadas à grande circulação, com lojas e escritórios. Em outros tempos, costumavam ser apertadas e pouco transitadas, mas atualmente devem estar conectadas e compreendidas no conjunto urbano.

O principal objetivo da pesquisa foi, a partir de um estudo da inserção das galerias comerciais no contexto latino-americano, compreender a influência da dinâmica espaço-temporal das galerias e dos calçadões — por nós denominadas de passagens em rede — no centro da cidade de Juiz de Fora, especialmente no que diz respeito à potencialização e/ou manutenção da vitalidade e da centralidade urbana. Estávamos interessados, em última análise, nas relações que o movimento de pedestres possui com a forma urbana e com determinadas tipologias arquitetônicas[14]. Para que o objetivo geral fosse atingido, lançamos os objetivos específicos (operacionais), os quais foram fundamentais tanto para a definição do

---

[13] De acordo com Ascher (1998, p.45), "a multiplicação das redes de toda a espécie confere uma nova importância à noção de interconexão, isto é, à possibilidade de passar de uma rede a outra".

[14] Este é o mesmo interesse de Hillier e Hanson (1988) com a Teoria da Sintaxe Espacial. De acordo com Holanda (2002, p.92), a Sintaxe Espacial "objetiva o estabelecimento de relações entre a estrutura espacial de cidades e de edifícios, a dimensão espacial das estruturas sociais, e variáveis sociais mais amplas, procurando revelar tanto a lógica do espaço arquitetônico em qualquer escala como a lógica espacial das sociedades. Ao fazê-lo, o movimento de pedestres tem ocupado um lugar privilegiado no que concerne ao estudo da forma espacial da cidade. Mesmo que o movimento de pedestres seja 'literalmente um subproduto de um programa de pesquisa com outros objetivos, [ou seja] a compreensão da lógica morfológica das redes urbanas', ele tem sido, de certa maneira, a porta de entrada para o estudo da estrutura do espaço aberto da cidade".

curso da pesquisa quanto para a sinalização da estrutura da presente dissertação. Tais objetivos foram:

(1) por meio de uma metáfora, aproximar os conceitos de rede e de cidade;

(2) investigar as características que foram determinantes para o surgimento, proliferação e declínio do modelo europeu de galerias comerciais, bem como o contexto no qual se deu a transposição do modelo europeu para as Américas;

(3) pesquisar as relações das galerias com os elementos da sintaxe urbana (lotes, ruas e quarteirões), de tal forma que possa ser evidenciada a inserção morfológica das galerias na malha das cidades;

(4) evidenciar casos exemplares de inserção das galerias nos centros das cidades latino-americanas, os quais possam servir de contraponto para a compreensão da rede de ruas de pedestres no centro de Juiz de Fora;

(5) recuperar, por meio do estudo da história, as articulações das galerias e do calçadão com a formação do centro de Juiz de Fora e sua impregnação no imaginário urbano.

(6) correlacionar a dinâmica das passagens em rede com as questões da centralidade e da vitalidade urbana.

1.1. | Percurso metodológico

Trilhamos um caminho de pesquisa que abordou a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões dos centros de Juiz de Fora (Brasil) e de Buenos Aires (Argentina) como uma rede. Eis a rede como uma metáfora para a cidade. Tal abordagem diz respeito à nossa concepção de cidade como uma rede, concepção essa embasada no referencial teórico adotado. Tal construção sinaliza que nossa abordagem se enquadra no estudo da cidade por meio da metáfora do sistema[15].

Nossa concepção de rede aplicada ao nosso objeto de estudo diz respeito à dinâmica espaço-temporal da articulação das galerias comerciais com os calçadões dos centros das cidades pesquisadas. Tomamos os centros de Juiz de Fora (Brasil) e de Buenos Aires (Argentina) como casos estudados. Pinçamos do

[15] Esse assunto é abordado no segundo capítulo desta dissertação.

conjunto, o principal calçadão de cada uma das duas cidades (Rua Halfeld, em Juiz de Fora e Rua Florida, em Buenos Aires) e as galerias que a ela se conectam, desprezando, então, as demais galerias que porventura existam na área central das cidades, não por falta de relevância, mas para garantir-nos a possibilidade de comparação[16].

Embora tenhamos selecionado tais recortes, podemos afirmar que a rede estudada, guardada as devidas proporções, constitui-se em um padrão capaz de ser reproduzido e constituir outras centralidades[17]. Poderíamos dizer, ao tomarmos essa rede estudada como um nó dentro da rede maior, que ela constitui-se em uma estrutura fractal dentro do contexto da cidade. Segundo Duarte (2006a, p.32),

> (…) a redundância de padrões auto-semelhantes, expressa na fórmula 'a cidade dentro da cidade', inscreveria a espacialidade das cidades no campo da geometria dos fractais. Através desta 'sintaxe espacial urbana', que prevê o ordenamento das partes (elementos estruturantes [lote, quadra, rua]) entre si e com o todo (estrutura urbana), é facultada ao transeunte a experiência pluriescalar, imprescindível ao funcionamento das práticas sócio-espaciais.

Para nós, a observação da morfologia do centro das cidades, estudada enquanto um processo, constituiu-se, também, em um procedimento metodológico adotado[18]. Essa observação se fez tanto de forma direta, *in loco*, como indireta, mediada por documentos, tais como mapas, fotografias, recortes de jornais e poemas. Sobre a relevância do estudo da morfologia, Abdalla (1996, p.10) afirma que

---

[16] No entanto, é preciso que fique claro, que o entorno não foi completamente apagado em nossa pesquisa; ele se faz presente por meio das suas influências na rede estudada.

[17] A partir de uma pesquisa sobre as galerias no centro de São Paulo, Aleixo (2005, p.119) afirma que "se considerarmos a relação entre arquitetura e urbanismo, trabalhada por Nuno Fonseca, como um 'pensamento sobre a cidade e seus edifícios enquanto construção dos espaços de vida do homem' (FONSECA, 1992, p.01), os edifícios e galerias comerciais podem ser entendidos como parte constitutiva do Centro Novo, assim como outros edifícios e espaços que, por algum motivo, se tornaram marcos da paisagem central no imaginário coletivo. A análise da inserção desses edifícios na área central passa pela compreensão da construção de uma nova centralidade para a metrópole paulistana e de seus símbolos". Nesse mesmo sentido, as galerias de Juiz de Fora e de Buenos Aires são elementos da imagem dos centros, mas, em ambos os casos, as galerias não criaram uma nova centralidade e sim, contribuíram para a afirmação e manutenção das centralidades já existentes, construídas desde a fundação das cidades. Essa nossa tese será destrinchada ao alongo desta dissertação.

[18] Tal análise levou em conta, também, as características do sítio, uma vez que, segundo Rossi (2001), não se pode falar de forma urbana sem lhe associar o suporte geográfico, pois o sítio (com o seu gênio) e arquitetura que o ocupa constituem um par inseparável.

> o desenho dos edifícios, ao que tudo indica reflete uma cultura da sociedade, assim, a morfologia arquitetônica é importante por tratar e conduzir a visão para uma observação direcionada e uma reflexão dos tempos da cidade, de seus pensamentos e também, academicamente elaborando, das repercussões ao nível projetual que isto acarreta.

Deve ficar claro que poderíamos ter abordado o tema de forma mais ampla e generalista, abrangendo outras cidades latino-americanas, tal como fez Geist (1983) em *Arcades*, mas, assim como o método proposto por Mumford (2004) em *A cidade na história*, o nosso "método exige experiência e observação pessoal, algo que não se pode substituir [completamente] por livros" (Mumford, 2004, p.3).

Finalmente, procuramos seguir as recomendações feitas por Jacobs (2001, p.490) quando afirma que, quanto à compreensão das cidades, os modos de reflexão mais importantes são:

> 1. Refletir sobre processos;
> 2. Usar de indução[19], raciocinando do particular para o genérico, em vez do contrário;
> 3. Procurar indícios "não-médios" que envolvam uma quantidade bem pequena de coisas, as quais revelem como funciona uma quantidade maior e "média".

Anterior à pesquisa bibliográfica, houve uma pesquisa exploratória, realizada *in loco*, de observação direta. Observar, fotografar e documentar foram atividades que fizeram parte da rotina da fase de coleta de dados. A pesquisa empírica resultou em um artigo intitulado *La imagen y el imaginario de dos centros urbanos marcados por la presencia de las galerías. Juiz de Fora (Brasil) y Buenos Aires (Argentina): dos ciudades, dos calles peatonales principales y muchas galerías*[20].

Visitas a outras cidades latino-americanas (além de Juiz de Fora e de Buenos Aires) também contribuíram para a composição do nosso repertório, embora, não tenham se constituído em estudos de caso. Algumas outras cidades visitadas que podem ser citadas devido à existência de conjuntos de galerias são, no Brasil, Rio de Janeiro e São Paulo; na Argentina, Córdoba; no Chile, Santiago;

---

[19] De acordo com Jacobs (2001, p.491), "o raciocínio indutivo é importante exatamente para identificar, compreender e usar construtivamente as forças e os processos que são realmente relevantes para as cidades". Nesse mesmo sentido, podemos afirmar que procedemos da mesma forma que Jacques (2007) em sua pesquisa, fomos do real ao abstrato, do formal ao conceitual.

[20] Esse artigo foi apresentado oralmente no seminário intitulado "IX Jornadas Imaginarios Urbanos", na Universidad de Buenos Aires. Ver Braida (2007).

e, no Uruguai, Montevidéu. Por meio desta pesquisa, entramos em contato com outras cidades que apresentam uma rede similar de galerias e pudemos ampliar nossas referências sobre a inserção das galerias no contexto latino-americano. O objetivo da pesquisa exploratória foi também melhor definir a hipótese, bem como dar subsídios para a ratificação do *corpus* da pesquisa principal.

Privilegiamos, num primeiro momento, a história das galerias, especialmente, em Juiz de Fora. Pesquisas em fontes primárias dos arquivos e bibliotecas da cidade, tais como jornais e plantas, foram acompanhadas por pesquisas em fontes secundárias. No caso das fontes de dados secundárias, os livros dos cronistas juizforanos foram essenciais (Esteves, 1915; Oliveira, 1966; Lessa, 1985). Para essa fase, também contribuíram as pesquisas acadêmicas registradas em artigos, relatórios de pesquisas e em dissertações de mestrado (Abdalla, 1996; Colchete Filho e Maya-Monteiro, 2003; Carvalho, 2006; Junqueira, 2006).

Um segundo momento de pesquisa bibliográfica se deu em Buenos Aires, através de uma viagem de pesquisa de três meses (de março a maio de 2007), junto à Universidad de Belgrano, possibilitada por uma bolsa de estudos oferecida pela Comunidade Européia (Projeto Alfa). A pesquisa em Buenos Aires foi coordenada por professores da referida Universidade, especialmente Libertad Vigo e Alfonso Corona Martinez. Foram diversas as bibliotecas e as instituições[21] visitadas, o que nos possibilitou entrar em contato com um vasto acervo.

De volta ao Brasil, ainda buscamos consultar uma bibliografia complementar que não havíamos tido acesso. Com essa pesquisa, diagnosticamos uma lacuna existente no âmbito do estudo das galerias comerciais. Vargas (2001) já evidenciou o fato de o espaço terciário ser pouco pesquisado, principalmente no Brasil. No entanto, verificamos que os pesquisadores, geralmente, referem-se às

[21] Dentre os acervos consultados, devo destacar as seguintes bibliotecas: da Universidade Federal de Juiz de Fora, do Centro de Ensino Superior de Juiz de Fora, do Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, das Faculdades de Arquitetura e Urbanismo e de Letras da Universidade Federal do Rio de Janeiro, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, da Universidad de Belgrano, da Sociedad Central de Arquitectos (em Buenos Aires), do Congreso de la Nación (em Buenos Aires), da Legislatura de la Ciudad Autônoma de Buenos Aires, do Centro de Documentación Turística de Buenos Aires, do Instituto Histórico de Buenos Aires, da Oficina de Catastro de Buenos Aires, da Faculdade de Arquitetura de La Plata, da Pontifícia Universidad Católica de Chile. Também merecem ser citadas a Biblioteca Nacional (em Buenos Aires), a Biblioteca de Turismo del Gobierno de Buenos Aires e a Biblioteca Manuel Galvez (em Buenos Aires).

galerias enquanto uma tipologia de edifício comercial e não se aprofundam nas questões decorrentes da inserção dessa tipologia em um dado contexto urbano. Poderíamos dizer, grosso modo, se fosse possível distinguirmos claramente a Arquitetura do Urbanismo, que tais pesquisadores contemplam as galerias mais do ponto de vista arquitetônico do que do ponto de vista urbanístico.

Embora exista uma escassa bibliografia sobre o tema das galerias, sobretudo se formos considerar as publicações em Português ou que temos acesso no Brasil, há algumas referências fundamentais, as quais devem ser necessariamente consultadas para constituir uma revisão bibliográfica que dê conta de evidenciar o estado da arte.

O livro de Geist (1983), *Arcades: the history of a building type* está entre as principais referências sobre o tema, senão a principal publicação. O livro é citado na maioria dos trabalhos que versam sobre as galerias. O livro de Geist pode ser dividido em duas partes principais: na primeira parte o autor apresenta uma história das galerias, enquanto tipologia arquitetônica e, também, uma história social das galerias; na segunda parte, o livro se converte em um álbum, em um catálogo ilustrado com mapas e fotografias de várias galerias[22] de diversos países, inclusive do Brasil (Galeria Rio Branco, no Rio de Janeiro) e da Argentina (galerias Bon Marché, General Güemes e Barolo, em Buenos Aires), organizadas por cidades.

Um outro livro imprescindível é o de Walter Benjamin (1999)[23], *The Arcades Project*. Recentemente traduzido para o Português, o livro aborda o tema das galerias parisienses dentro de um contexto mais amplo e enfoca questões referentes à industrialização, à circulação e ao consumo de mercadorias e à produção da arquitetura do vidro e do metal.

No Brasil, o livro *Espaço terciário* da professora Heliana Comim Vargas (2001) é uma fonte que não pode ser desprezada quando se trata do tema do espaço para o comércio. Nesse livro, a autora procura explicitar a lógica do espaço

---

[22] Embora Geist (1983) inclua no seu catálogo galerias localizadas no Brasil e na Argentina, devemos destacar que não são apresentados mapas nem fotografias das referidas galerias.

[23] Outros trabalhos de Benjamin também contribuem, de forma indireta, para a temática. Há, também, exposição sobre o tema em livros que comentam a obra de Benjamin, tais como, *A dialética do olhar*, de Buck-Morss (2002) e *Passagem de Walter Benjamin*, de Missac (1998), *Fisionomia da metrópole moderna*, de Bolle (1994).

do comércio, ou seja, do espaço terciário. Ela também traça uma história dos espaços terciários ao longo dos séculos e é por isso que o tema da galeria foi bastante explorado pela autora. Enfim, Vargas está interessada no lugar, na arquitetura e na imagem do comércio. Também no Brasil, mais recentemente, destacam-se as pesquisas acadêmicas publicadas sob forma de relatório de pesquisa (Abdalla, 1996) ou de dissertações de mestrado (Aleixo, 2005; Carvalho, 2006; Junqueira, 2006).

O livro *Pasajes*, de Schere (1998), publicado em Buenos Aires é uma referência sobre o tema das galerias na cidade portenha. Também, a revista *Summa* (*[más]*) publicou uma série de reportagens sobre galerias e, mais especificamente, sobre os projetos das galerias das cidades argentinas.

Em *Lições de arquitetura*, Hertzberger (1999) apresenta relevantes considerações sobre o tema das galerias abordado, principalmente, sob a dialética do espaço privado e do espaço público. Também são valiosas fontes de consulta os livros que tocam, de forma indireta, no tema das galerias: Lamas (2004), em *Morfologia urbana*, Pevsner (1979), em *Historia de las tipologías arquitectónicas*, Mumford (2004), em *A cidade na história*, Kostof (2005), em *The city assembled*.

A revisão bibliográfica também evidenciou que o tema das galerias ainda encontra lugar nas pautas das discussões atuais. Recorrentemente o tema aparece nas recentes publicações de arquitetos e urbanistas. Podemos citar, por exemplo, *Estéticas urbanas*, de Schulz (2007), *Forma e movimento*, de Duarte (2006a) e *La ciudad no es una hoja en blanco*, de Bundó e Ventós (2000).

Sobre a discussão da cidade como um sistema emergente destacam-se os livros de Jacobs (2001), *Morte e vida de grandes cidades*, e de Johnson (2003), *Emergência: a dinâmica de rede em formigas, cérebros, cidades e softwares*. Esses dois autores foram fundamentais para nossa compreensão sobre a emergência nas cidades, ou seja, sobre como a cidade constitui um padrão no tempo e como as redes de galerias e de calçadões podem contribuir para a emergência das cidades.

O tema das redes é freqüentemente abordado por Castells (2006) e Johnson (2003), os quais também constituem a base do nosso referencial teórico. As pesquisas de Pérgolis (2005a, 2005b e 2005c) são, sem dúvida, criativas investigações que utilizam a metáfora da rede para o estudo da morfologia urbana.

Também, sobre as redes nas cidades, contribuem Ascher (1998), Sillos (2006) e Duarte (2002). Por termos associado, à idéia da rede, os conceitos de rizoma e de labirinto, as obras de Deleuze e Guattari (1995) e de Jacques (2007) foram imprescindíveis. Ainda, sobre o entendimento da rede como um sistema e sobre o sistema como uma metáfora para a cidade, encontramos em Barros (2007) um panorama histórico. Finalmente, nossa discussão sobre a centralidade está embasada, principalmente, nos trabalhos de Corrêa (2005), Duarte (2006a), Junqueira (2006), Lefebvre (2004) e Vargas (2001). Ainda, sobre a questão da vitalidade, nosso principal referencial teórico foi o trabalho de Jacobs (2001).

Para definirmos os casos estudados, além do caso de Juiz de Fora, recortamos do *corpus* da pesquisa exploratória a cidade de Buenos Aires. Tal tomada de decisão se deu em função da exigüidade de tempo e de recursos humanos disponíveis para a pesquisa. Utilizamos os critérios apontados por Barthes (1967, p.95 apud Bauer e Gaskell, 2004, p.55) para a delimitação do *corpus* de uma pesquisa, a saber: (1) relevância, (2) homogeneidade e (3) sincronicidade[24].

Tanto Juiz de Fora quanto Buenos Aires são cidades que estão localizadas na América do Sul e, embora estejam em territórios colonizados por distintos povos, estão, de certa forma, submetidas a lógicas culturais semelhantes[25]. Ainda que os portes dessas duas cidades sejam consideravelmente diferentes, nos centros de ambas, encontramos uma rede de galerias que possui o principal calçadão da cidade como um elemento de grande relevância, o que faz delas casos homogêneos. Além disso, o processo de construção das galerias dos centros dessas cidades é sincrônico, teve início com o advento do século XX, quando o modelo de galeria europeu já estava em declínio. Ainda hoje, essas galerias apresentam-se como estruturas relevantes dentro do contexto urbano de ambas as cidades. A relevância da constituição de tal rede para as cidades estudadas foi ratificada durante a pesquisa bibliográfica.

---

[24] Relevância, homogeneidade e sincronicidade, dizem respeito, respectivamente, ao grau de importância (teórica) do objeto estudado, à igualdade da substância material dos dados e aos ciclos naturais (históricos) equivalentes (Bauer e Gaskell, 2004, p.55-56).

[25] Neste caso, estamos nos referindo à cultura latino-americana.

Ao coletarmos os materiais para a pesquisa, procedíamos a operações de análise e de comparação entre os dois casos, de forma que pudéssemos aproximar as semelhanças e estabelecer as diferenças. As análises descritiva e interpretativa se deram simultaneamente. Ao descrever, buscávamos interpretar. Para tais análises lançamos mão da metáfora, um instrumento de investigação científica contemporânea. De acordo com Ferrara (2002, p.173),

> como lógica imaginativa de elaboração de hipóteses, a mediação não expressa conteúdos referenciais, mas representa, substitui intenções científicas para gerar interpretações apenas possíveis. Esse caráter intencional transforma o fato, o acontecimento, em dado científico, dando-lhe um caráter que, analogicamente, recupera estruturas do fato, produzindo a partir dele uma metáfora. Analogia, ficção, metáfora, representação são termos que adquirem valor na ciência contemporânea para designar outra maneira de produzir conhecimento, abolindo dedução, explicação e necessidade.
> […]
> Diálogo e metáfora se irmanam como condição de conhecimento e traçam o panorama de uma ciência que não determina, porque resiste a autodeterminar-se como verdade; daí o indeterminismo de qualquer área de investigação e, conseqüentemente, a interdisciplinaridade complexa da ciência contemporânea.

Ao final, nos abstivemos de tecer generalizações excessivas. Tratamos de evidenciar as semelhanças a partir das comparações entre os dois estudos de caso. Como bem afirmou Jacobs (2001, p.491), "os processos urbanos, na prática, são complexos demais para serem rotineiros; particularizados demais para serem aplicados como abstrações". No entanto, ao buscarmos em Buenos Aires um contraponto para o estudo da dinâmica das galerias e dos calçadões no centro de Juiz de Fora, descortinamos um cenário que evidencia o agrupamento das galerias em redes, dentro do contexto latino-americano, como um dos fatores que potencializam a vitalidade dos centros de algumas cidades e como evento capaz de gerar e/ou manter a centralidade. Também, ao concluirmos, retomamos nossa hipótese e verificamos a sua pertinência para os casos estudados. As conclusões estão explicitadas no último capítulo desta dissertação.

1.2. | O centro da cidade como recorte espacial privilegiado para os estudos em Urbanismo e as passagens em rede como objeto de estudo

Embora as cidades possuam diversas áreas ainda a serem investigadas e, em especial, as periferias (latino-americanas) careçam de estudos e contribuições

acadêmicas, os centros das cidades têm sido destacados como recorte espacial privilegiado para pesquisas, pois são, teoricamente, mais democráticos e concentram uma grande quantidade das funções urbanas. Os centros, por serem extremamente complexos, permitem aos urbanistas discutir uma enormidade de questões que dizem, muitas vezes, a respeito da cidade como um todo.

No caso dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, eles ainda dizem muito sobre as cidades. Referindo-se a Buenos Aires, Lacarrieu e Pallini (2006, p.48, tradução nossa) mencionam que "a cidade que cresceu com o século XX conserva seu 'umbigo' onde os cidadãos imaginam e percebem seu centro, ainda que móvel e flexível…". Igualmente poder-se-ia dizer a respeito do centro de Juiz de Fora.

O centro, enquanto objeto de estudo, torna-se relevante para o Urbanismo, pois suscita várias discussões relacionadas não somente com a forma ou com o espaço físico, mas também, com questões do imaginário, da urbanidade e da centralidade. Tal como evidenciam Lacarrieu e Pallini (2006, p.49-50, tradução nossa)

> …o centro como tal não é somente um território físico delimitado geograficamente, senão e antes de tudo, uma territorialidade construída com base em limites, mais simbólicos que materiais, que poderiam fixar-se, mover-se, escorregar-se, transformar-se, segundo um ponto de vista escolhido. Assim, em uma primeira instância, serão os processos históricos que têm intervindo na conformação urbanística da cidade e que como cidadãos temos naturalizado a partir da experiência de *viver em*…, os que nos permitirão responder taxativamente qual é o centro da cidade. Enquanto em uma segunda, mediante uma análise mais fina vinculada às representações e práticas de sujeitos com posições sociais, culturais, econômicas e até com trajetórias residenciais distintas, o relato sobre o centro se organizará diferentemente segundo uma construção simbólica específica articulada ao capital social e simbólico dos envolvidos.

As autoras evidenciam que a noção de centro está muito vinculada ao imaginário e às práticas dos habitantes de uma determinada cidade. Atrelado à noção de centro pode estar o fenômeno da centralidade. Assim, o centro também nos permite discutir sobre a centralidade. Nos casos das cidades de Juiz de Fora e de Buenos Aires, os centros históricos, financeiros, culturais se coincidem e são, também, lugares marcados pela centralidade[26].

[26] No sexto capítulo desta dissertação apresentamos uma breve discussão sobre a questão da centralidade.

Os centros de ambas cidades estão repletos de cidadãos que se movem por redes formadas por ruas de pedestres. Para nós, assim como para Jacobs (2001), o funcionamento de uma cidade pode ser compreendido com uma abordagem a partir de suas ruas. Por isso, tomamos a rede de galerias e calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, ou seja, as passagens em rede, como objeto de estudo.

As galerias, do ponto de vista que assumimos em nossa pesquisa, são relevantes pelo conjunto; por isso são relevantes para o campo do Urbanismo. Focamos nosso estudo sobre as galerias levando em conta o contexto da cidade, ou seja, as relações das galerias com o espaço público, com os calçadões. Não entramos no mérito do tema em relação à escala do edifício, mesmo porque, diferentemente dos *shopping centers*, os quais são facilmente percebidos como um edifício, as galerias são percebidas pela exposição e ocupação dos "vazios" do interior das quadras ou dos próprios edifícios.

Embora Vargas (2001, p.102) se refira ao *shopping center* ao afirmar que eles acabam por misturar duas escalas de abordagem, a dimensão urbana e a do edifício, podemos dizer o mesmo a respeito das galerias. São possíveis duas escalas de abordagem: a do espaço urbano e a do projeto de edificações, ou ainda, do urbanismo e da arquitetura. Na pesquisa aqui relatada, priorizamos a primeira abordagem, que revela as galerias como um espaço urbano.

Referindo-se às galerias de Buenos Aires, (Aguerre e Landoni, 1990, p.101, tradução nossa, grifos das autoras) afirmam que

> a partir da apropriação e ressemantização d**o modelo galeria comercial**, essa passa a se constituir em um **tipo**. A multiplicação do mesmo em Buenos Aires é um fato quase não usual no resto das cidades do mundo, que, por sua vez, nos caracteriza e nos diferencia.

Essa afirmação é válida também para o caso de Juiz de Fora e, portanto, nos autoriza a apontar, mais uma vez, que as galerias evidenciam-se como objetos relevantes para os estudos dentro do campo do Urbanismo. Referindo-se aos edifícios-galeria de Juiz de Fora, Abdalla (1996, p.8) menciona que eles

> contribuem para a construção de uma identidade[27] própria para o município, visto que podemos observar que há uma representatividade de prédios com esta tipologia

[27] Abdalla (1996, p.78) afirma que, "neste sentido da identidade da cidade, as galerias são, em última análise, mais uma construção material da personalidade local, representando várias forças sociais presente sob diferentes aspectos no contexto urbano tradicional".

> arquitetônica localizados no centro e em quantidade que não podem ser desconsiderados para quem está estudando a área central da cidade.

Abdalla (1996, p.8) também afirma que as galerias "em conjunto, concorrem em pé de igualdade com os eixos de formação da área central da cidade" e "disputam uma hegemonia própria em relação às outras formas de ocupação do solo urbano". Ainda, de acordo com Abdalla (1996, p.8), isoladamente, as galerias podem não ter uma representatividade e expressividade acentuada, porém, quando nos damos conta da existência de muitas passagens desse tipo concentradas no centro da cidade e que

> somadas suas linhas de trânsito são metricamente competitivas com as linhas de trânsito públicas (ruas e avenidas centrais), notamos sua particularidade no contexto urbano de Juiz de Fora, tanto ao nível do desenho urbano, quanto da arquitetura e das relações arquitetônico-urbanísticas[28].

Devemos ressaltar que também nos interessamos pela rede formada por galerias e calçadões pelo mesmo motivo que Jacobs estava interessada nas calçadas. Segundo Johnson (2003, p.69), "na realidade, não há nada acerca da existência física das calçadas que interesse Jacobs. O que importa é que elas são condutoras primárias do fluxo de informações entre os habitantes".

É preciso deixar claro que não estamos fazendo uma apologia à cidade para o pedestre. Segundo Johnson (2003, p.69), o discurso que valoriza as cidades "graciosamente antiquadas" centradas no pedestre "é mais uma questão de moda do que uma evidência empírica". Também, de acordo com Jacobs (1963, apud Choay, 2000, p.300), "pensar nos problemas da circulação urbana em termos simplistas — pedestres contra automóveis — e propor como objetivo a completa segregação das duas categorias é colocar o problema ao inverso". Para Jacobs, o destino dos pedestres nas cidades não pode desvincular-se da diversidade, da vitalidade e da concentração das funções urbanas.

Privilegiamos um estudo sobre uma das redes da cidade, no caso uma rede pela qual trafegam os pedestres, como uma estrutura capaz de gerar uma centralidade e contribuir para a manutenção da vitalidade urbana. Mas tal

---

[28] O autor destaca como relações arquitetônico-urbanísticas as seguintes relações: (1) a relação público-privado que se dá no espaço das galerias; (2) a relação morfológica da arquitetura e a morfologia do traçado da cidade, dado pelas passagens entre ruas com características próprias; e (3) à própria arquitetura dos prédios (aspectos teóricos e práticos da representação e expressão).

abordagem não exclui a possibilidade de reconhecermos a importância das outras redes que garantam um ótimo e completo funcionamento de uma cidade.

Não compartilhamos do "discurso equivocado sobre a interpretação dos urbanistas de esquerda", mencionado por Johnson (2003, p.69):

> Desde *Morte e vida*, a celebração da cultura da calçada tornou-se uma idéia fixa de todos os urbanistas de inclinações à esquerda, um axioma tão amplamente aceito quanto qualquer outro dos cânones liberais. A ironia é que muitos dos mesmos críticos que citaram Jacobs como a primeira guerreira da cruzada das calçadas se equivocaram quanto às razões pelas quais ela abraçou as calçadas inicialmente. Eles viam a cidade como um tipo de teatro político, e não como um sistema emergente.

Embora Bauman (2001, p.114) afirme que os encontros, inevitáveis num espaço lotado sejam "breves e superficiais", comungamos com Jacobs a hipótese de que

> os vizinhos aprendem uns com os outros porque passam uns pelos outros — e pelas lojas e moradias dos outros — nas calçadas[29]. Elas permitem uma banda de comunicação relativamente larga entre totais estranhos e misturam grande número de indivíduos em configurações acidentais (Johnson, 2003, p.69).

Finalmente cabe mencionar que, de acordo com Johnson (2003, p.71), "as redes de informação das vidas nas calçadas têm uma granularidade tal que permitem o surgimento de um aprendizado de nível superior". Esta é a dimensão que nos interessou no estudo das passagens em rede dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

1.3. | Estrutura da dissertação

A presente dissertação está estruturada em sete capítulos, os quais apresentam a metodologia utilizada na investigação, o referencial teórico pertinente à pesquisa e as considerações tecidas a partir das análises descritivas e interpretativas das passagens em rede dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, considerações essas que, em muitos dos casos, se estendem à inserção das galerias no contexto urbano latino-americano.

---

[29] Podemos, aqui, ampliar a noção de "calçada" para "via de pedestres" e, assim, contemplamos as galerias comerciais e os calçadões como espaços de comunicação entre os indivíduos.

Neste primeiro capítulo, *Atando os fios de pensamento: uma introdução*, apresentamos os conteúdos introdutórios e os principais elementos da pesquisa, bem como a os procedimentos metodológicos utilizados. Julgamos relevante a explicitação da metodologia, uma vez que o percurso metodológico de uma pesquisa é parte determinante dos resultados alcançados. Também neste capítulo, apresentamos a estrutura da dissertação, a qual, ao lado do sumário, evidencia o encadeamento lógico do relato da pesquisa desenvolvida.

No segundo capítulo, *Cidade e a metáfora da rede*, apresentamos a nossa busca pelo entendimento do conceito de "rede" para, através de uma metáfora, abordarmos nosso objeto de estudo. Iniciamos pela constatação de que freqüentemente o entendimento sobre a cidade se dá por meio de metáforas e analogias, as quais são historicamente datadas. Nesse sentido, a metáfora da rede encontra na contemporaneidade, na sociedade da informação, um contexto privilegiado para se apresentar como uma possível compreensão da dinâmica do espaço urbano. A imagem da rede foi extremamente pertinente para compreendermos que as redes de circulação são, também, redes de comunicação. Também constatamos que as redes são recorrentemente associadas à figura do labirinto, o qual se articula bem com as questões da cidade compreendida como um sistema complexo emergente, questões trabalhadas por Jacobs (2001) e, mais recentemente, por Johnson (2003).

O terceiro capítulo, *As galerias e o comércio nas cidades*, é dedicado à exposição de parte dos resultados da nossa pesquisa bibliográfica, a qual foi guiada pelo método histórico de pesquisa[30]. Tal método se mostrou apropriado, pois partimos do estudo de um fenômeno presente e recorremos à história para melhor compreendê-lo. Assim, pudemos entender como se deu o advento da galeria comercial no contexto europeu, enquanto uma tipologia comercial (capitalista), a formação de um modelo e a transposição do mesmo para o continente americano. É também neste capítulo que tecemos considerações sobre os *shopping centers*, uma tipologia comercial cujo advento se deu mais recentemente.

[30] Não se trata aqui da utilização do método de pesquisa histórica, mas sim do método histórico de pesquisa, ou seja, trata-se da utilização do "estudo da história apenas o suficiente para melhor compreender o presente" (Miranda Neto, 2005, p.37).

No quarto capítulo, *As passagens em rede nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires*, estão presentes alguns dos elementos-chave para a compreensão da formação do centro urbano de Juiz de Fora e de Buenos Aires. Procuramos destacar a formação do centro em três recortes complementares: (1) o centro abarcado como um todo, a partir de uma macrovisão da formação das cidades; (2) o centro a partir dos principais calçadões, entendidos como elementos relevantes dentro dos recortes espaço-temporais investigados; e, por último, (3) a inserção das galerias dentro do contexto da área central das cidades. Ainda que, a partir dos dados apresentados, os leitores possam verificar as semelhanças e diferenças entre os dois estudos de caso, não nos furtamos a mencioná-las de forma explícita. Tais conexões entre os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, resultantes de análises descritivas e interpretativas, compõem a seção que encerra o capítulo.

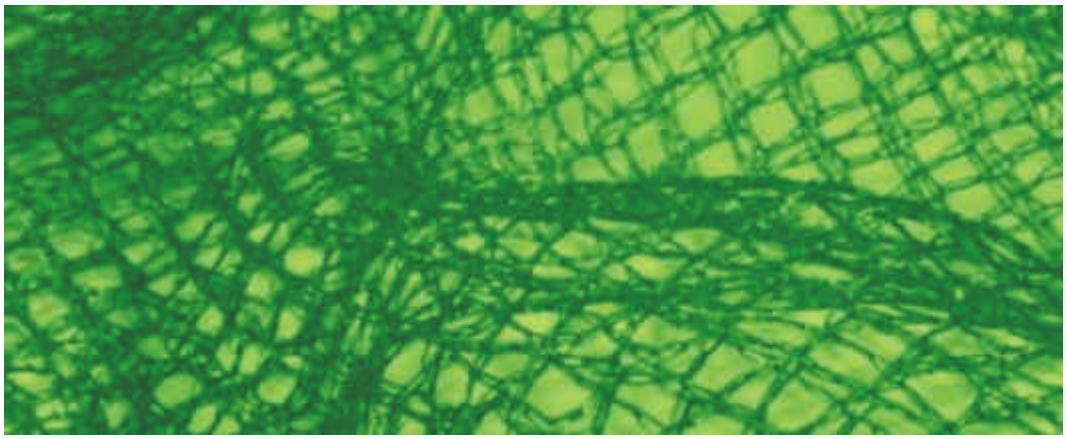
As galerias comerciais e a dinâmica espaço-temporal nas cidades é o título do quinto capítulo, no qual, a partir da combinação de investigações teórico-históricas com investigações empíricas da trama urbana contemporânea dos centros das cidades, apresentamos as relações das galerias com os elementos da sintaxe urbana, quais sejam, o lote, a rua e a quadra. Também, balizados pelas constatações dos usos e das apropriações, discorremos sobre algumas dialéticas das galerias, dentre as quais podemos destacar, as questões que se referem ao público e ao privado, ao interior e ao exterior, à Arquitetura e ao Urbanismo.

O sexto capítulo, *Centralidade e vitalidade como qualidades das redes de passagens dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires*, configura-se como uma conclusão da pesquisa e é nele que apresentamos os argumentos finais que ratificam nossa hipótese. Centralidade e vitalidade são duas qualidades urbanas que estão intimamente imbricadas nas as redes de galerias e de calçadões dos centros das cidades. Concluímos que, sobretudo na América Latina, a dinâmica das redes de galerias e de calçadões nas áreas centrais das cidades, têm contribuído para a manutenção da centralidade e da vitalidade, qualidades tão caras ao espaço urbano.

Finalmente, no sétimo capítulo, *A dinâmica das redes de galerias nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires: à guisa de conclusão*, recuperamos as principais considerações da dissertação e apresentamos algumas contribuições da pesquisa para o meio acadêmico, especialmente para o campo do Urbanismo.

Também apresentamos alguns desdobramentos vislumbrados, os quais poderão colaborar de forma significativa para complementação e/ou aprofundamento do tema abordado.

2 | Cidade e a metáfora da rede



...como tendência histórica, as funções e os processos dominantes na era da informação estão cada vez mais organizados em torno de redes.

Castells (2006, p.565)

2 | Cidade e a metáfora da rede

Na ânsia de responderem "o que é a cidade", "os homens têm produzido metáforas diversas — entre estes homens o poeta, o pintor, o homem comum, e também o cientista social" (Barros, 2007, p.19).

> Mesmo sem perceber, e por vezes acreditando-se liberto dos recursos metafóricos que os homens da literatura e da arte têm o direito de empregar mais livremente, a verdade é que o pensamento do cientista moderno também opera por modelos[31], freqüentemente espacializados (Barros, 2007, p.19).

Embora Jeudy (2005, p.92-98) faça uma crítica à utilização das metáforas (especialmente as filosóficas) no âmbito da Arquitetura e do Urbanismo, ele afirma que as metáforas permitem ao arquiteto realizar uma série de analogias cujo sentido se constrói no entorno da designação inicial. A metáfora constitui-se, assim, em um método privilegiado de investigação devido a sua grande força cognitiva.

Também Jacques (2007, p.15) menciona que "a 'aplicação' de noções teóricas à arquitetura é quase sempre problemática, pois os conceitos, em geral, se fazem operatórios por analogias estritamente formais". No entanto, devemos ressaltar que nossa conceituação de "metáfora" vai ao encontro da noção de "figura conceitual" proposta pela autora[32]. Com a metáfora da rede, "não procuramos estudar as formas, mas sim os processos que as (trans)formam" (Jacques, 2007, p.15). Procuramos, com a nossa metáfora, assim como fez Jacques com as suas figuras conceituais, ultrapassar a esfera do formal para alcançar o conceitual. De acordo com a autora, "só quando se chega ao puramente conceitual, à abstração de uma teoria, é que se pode fazer um retorno ao real; só a

---

[31] De acordo com Serra (2006, p.104), na construção de modelos (representações parciais da realidade) a serem investigados, os cientistas empregam metáforas.

[32] Em *Estética da ginga*, Jacques (2007) propõe três figuras conceituais (fragmento, labirinto e rizoma) para explicar algumas características básicas do dispositivo espaço-temporal das favelas. Para ela, as figuras conceituais não são "conceitos operatórios por generalização", nem "modelos formalistas". De acordo com a autora, "figuras conceituais também não são nem metáforas arquitetônicas, nem simples figuras formais" (Jacques, 2007, p.15).

partir desse momento será possível avançar algumas idéias ligadas à prática da arquitetura e do urbanismo" (Jacques, 2007, p.15).

De acordo com Leão (2005, p.15), "a metáfora ao possibilitar a aproximação de dois mundos ou domínios heterogêneos, viabiliza uma re-descrição de um determinado assunto e oferece uma visão criativa e inesperada". Nesse mesmo sentido, Barros (2007, p.20) afirma que

> […] a metáfora empregada — a forma externa mediante a qual se expressa ou se constitui determinado pensamento — também ela ajuda reformular este mesmo pensamento, a reconduzi-lo para uma determinada direção mental sem que nem sempre o seu usuário disto se aperceba.

Também, de acordo com Joly (2005, p.22),

> a "imagem" ou a metáfora também pode ser um procedimento de expressão muito rico, inesperado, criativo e até cognitivo, quando a comparação de dois termos (explícita ou implícita) solicita a imaginação e a descoberta de pontos comuns insuspeitados entre eles.

Conforme mencionado por Jeudy (2005, p.93), a metáfora para a cidade mais empregada ao longo da história é a metáfora do corpo orgânico. "Sua predominância, até a época atual, explica-se pela necessidade de estabelecer elos de representação entre a cidade como objeto autônomo e o conjunto das relações humanas que ela pressupõe ou induz" (Jeudy, 2005, p.93). Para o autor, "quando se trata de conceber a cidade, 'os gestores do urbano' se vêem confrontados com uma relação ininterrupta entre a imagem e o conceito" (Jeudy, 2005, p.93). Ele ainda acrescenta que "a dimensão metafórica da cidade nunca se esgota por sua conceituação, persistindo como a possibilidade de suas metamorfoses".

Johnson (2003, p.18) nos lembra que "as formas são uma maneira de interpretar o mundo e, ainda que nenhuma delas represente completamente a sua época, constituem um componente inegável da história do pensamento". Barros (2007, p.21) ainda nos alerta que

> […] as imagens e metáforas empregadas pelos cientistas sociais carregam já dentro de si certas potencialidades e limitações que devem ser manejadas com vistas a determinadas finalidades, ou em função da constituição de determinados objetos. À medida que se produzem novos métodos, novas abordagens, ou novas perspectivas dentro de cada disciplina, uma nova imagem pode emergir ou uma antiga metáfora pode ser revalorizada.

Assim, em nossa pesquisa, revalorizamos a metáfora da rede e entendemos a cidade como um sistema[33], como uma estrutura que se formaliza através da dinâmica das conexões e desconexões. Após revisitarmos alguns significados (tanto material quanto conceitual) para o vocábulo rede, tomamo-lo como uma metáfora para a compreensão da cidade e do nosso objeto de estudo.

Cabe, ainda, esclarecer que a escolha da rede como um dos termos da metáfora se deu pela riqueza dos múltiplos significados que o vocábulo possui, de tal forma que é capaz de permear pelos diversos campos do conhecimento, e pela força que a imagem da rede adquiriu no imaginário contemporâneo. Além disso, a metáfora proposta também parte do fato de encontrarmos semelhanças (conceituais e formais) nas estruturas das redes e das cidades, quando olhadas de um ponto de vista que as reconhecem como sistemas complexos, compostas por elementos que se ligam diversificadamente.

2.1. | A rede como uma metáfora

De acordo com Johnson (2003, p.17), "certas formas e padrões rondam diferentes momentos no tempo, assombrando e inspirando os indivíduos que vivem nesses períodos". Sendo assim, segundo o mesmo autor, o movimento darwinista e as reformas sociais espalharam as metáforas de rede[34] pela segunda metade do século XIX. Agora, na última década, temos assistido "uma volta às redes vitorianas". Temos, nos dias de hoje, a rede como uma forma para se interpretar o mundo.

As redes são conjuntos de nós interconectados, "são estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede" (Castells, 2006, p.566). De acordo com Pérgolis, (2005c, p.91, tradução nossa),

> uma rede é uma multiplicidade de relações que não duplicam uma origem. A esta característica, Deleuze a define como um aumento de dimensões em uma multiplicidade que troca de natureza, na medida em que aumenta suas conexões.

---

[33] Segundo Barros (2007, p.36), "a cidade também tem sido modernamente compreendida (ou visualizada) como um sistema". Barros (2007, p.36-39) nos lembra que algumas das visões que vêem a cidade como um sistema são: (1) cidade como sistema circulatório, de Isard; (2) cidade como sistema ecológico, da Escola de Chicago; e (3) cidade como sistema informático, de Alexander.

[34] "A metáfora da 'rede' recobre interações e relacionamentos sociais diversos" (Barros, 2007, p.19).

> Mas a idéia de rede, a associamos principalmente, com um aparelho feito de fios que se atam em vértices; assim, uma rede se conforma por fios e nós […].

Ainda segundo Pérgolis, a conformação da rede lhe mostrou um mundo de novas relações,

> por exemplo, uma estrutura ligeira, sem hierarquias, porque todos os pontos da rede são iguais: fios que concorrem a nós e nós que amarram fios. Qual foi o primeiro? Onde começou a tecer-se a rede? Essas perguntas não têm resposta, porque na textura infinita da rede *se perde a origem e desaparecem as hierarquias* (Pérgolis, 2005a, p.18, tradução nossa, grifos do autor).

Considerando as características supracitadas, Pérgolis (2005a, p.18, tradução nossa, grifo do autor) lança a seguinte pergunta: "Como é possível que a rede, um objeto cuja finalidade é apanhar, pode conter em si mesma uma imagem tão forte de ligeireza, de leveza e ainda, me atreveria dizer de *liberdade*?". Para o autor, uma rede qualquer traz consigo a liberdade. A liberdade a qual Pérgolis se refere "é a liberdade de mover-se em um tramo, em um momento contínuo sem princípio nem fim, sem espaço nem tempo, sem hierarquias: *a infinita e eterna liberdade do labirinto*[35] […]"(Pérgolis, 2005a, p.18, tradução nossa, grifos do autor).

Uma outra conceituação para rede pode ser encontrada no texto *O que é científico (I)*, de Rubem Alves. De acordo com Alves (2006, p.83), a rede é um "objeto estranho: uma porção de buracos amarrados por barbantes". Ao justapormos as idéias de Pérgolis e Alves, somos levados a perceber que a rede é formada por fios, nós e, também, pelos vazios. Talvez possamos localizar aqui, na justaposição de ambos pensamentos, uma dialética da rede.

Segundo Sillos (2006, p.53),

> o uso extensivo do termo redes e da idéia de fluxos tem redundado em uma variedade de aplicações, sem que suas acepções nem sempre tornem explícitas, uma vez que se referem à circulação de elementos dotados de diferentes substancialidades.

De acordo com Ascher (1998, p.44, tradução nossa),

> em domínios variados, a noção de rede tem sido usada cada vez mais freqüentemente, parecendo quase como um novo paradigma não só nas ciências

---

[35] Cf. Leão (2005). A autora estabelece uma metáfora entre o labirinto e a hipermídia. A hipermídia "é uma tecnologia que permite escrita e leitura não-linear, o que favorece o desenvolvimento do pensamento complexo" (Leão, 2005, p.55). Hipermídia é a linguagem utilizada na construção dos hiperdocumentos, documentos disponíveis na Internet, a rede das redes. O labirinto tem também servido de metáfora para o estudo da cidade. Sobre o labirinto ver seção 2.3 desta dissertação.

> exatas (neurobiologia, física, informática, etc.), mas também nas ciências sociais. De fato, a palavra evoca noções como complexidade, interdependência, fluidez, que as diferentes disciplinas usam cada uma à sua maneira. Como acontece sempre que uma noção está em moda, reina uma certa confusão no uso da palavra: no campo territorial confundem-se freqüentemente as redes de cidades, as redes de telecomunicações e de transportes e as redes de empresas.

Para Ascher (1998, p.44), a primeira categoria é constituída pelas redes de comunicação (redes de estradas, de auto-estradas, de linhas férreas, de linhas férreas a grande velocidade, aéreas, fluviais, telefônicas, telemáticas, etc.), a segunda categoria é formada pelas redes de empresas e a terceira categoria é constituída pelas redes de cidades. No entanto, Ascher (1998, p.44, tradução nossa) afirma que "numerosos autores aproximam de uma forma muito direta as redes de comunicação e as redes de empresas". No mesmo sentido de Ascher, Santos (1996, p.208, apud Sillos, 2006, p.53) afirma que

> a voga que a palavra e a idéia de rede estão encontrando, tanto nas ciências exatas e sociais, como na vida prática, paga o preço devido a essa popularidade. A polissemia do vocábulo tudo invade, afrouxa o seu sentido e, pode, por isso, prestar-se a imprecisões e ambigüidades, quando o termo é usado para definir situações.

Embora o uso do vocábulo "rede" possa gerar imprecisões, é inegável que ele encontra uma série de inserções já praticamente consagradas nos estudos sobre as cidades. É ponto pacífico e, praticamente um truísmo, dizer que as cidades se interligam em redes e que as cidades são formadas por diversas redes. Falamos, por exemplo, em redes de tráfego de automóveis, em redes de telefonia fixa, em redes hidráulicas, etc., além de redes menos materiais tais como as redes de sociabilidade, redes de tráfico, redes de criminosos.

Usar a metáfora da rede para o estudo das cidades nos permite compreender a constituição das mesmas e as suas relações com as demais cidades dentro de um contexto maior. A metáfora da rede permite-nos, também, estudar as cidades do ponto de vista das suas partes e das relações das partes para a constituição do todo, ainda que o todo resulte em algo maior do que o somatório das partes. De acordo com Pérgolis (2005b, p.93, tradução nossa),

> pensar a cidade a partir da idéia da rede, supõe, afinal, concebê-la como plurideterminada, já que os diferentes elementos que a compõem têm forças diferenciadas, misturam sua direção no espaço, variam sua situação no tempo, eliminando a igualdade de forças que implica uma cidade hierarquizada, planificada.
> (…)

> Mas uma idéia importante no conceito de rede, e que permite um novo tipo de aproximação teórica da cidade, é a idéia da expansão.

O uso da metáfora da rede aplicada ao nosso objeto de estudo diz respeito à dinâmica espaço-temporal resultante da articulação entre as galerias comerciais e os calçadões em um dado contexto urbano, ou seja, a dinâmica das passagens em rede. Dizer metaforicamente que as galerias e os calçadões formam uma rede é gerar um conhecimento resultante da inter-relação das características dos dois termos da metáfora: as redes de um lado e, de outro, as galerias comercias e os calçadões, ou seja, as ruas de pedestres.

Ao observarmos que as galerias e os calçadões das cidades investigadas foram, com o passar dos tempos, se ligando uns aos outros e formando um desenho contínuo que proporciona o fluxo "ininterrupto" de pedestres, tivemos uma primeira referência para estabelecermos tal metáfora (formal). Depois, verificamos que tais ligações não são permanentes, pois sofrem variações, ou seja, movimentam-se, e, no entanto, não fazem com que os centros das cidades se desintegrem completamente, senão os reconfiguram. A partir da observação de tal variação, reconhecemos que a rede é, também, uma metáfora (conceitual) pertinente. Finalmente, por entendermos que as galerias e os calçadões das referidas cidades não são elementos isolados, mas sim um sistema, podemos chamar de rede (a qual se mostra relevante na formação das cidades) a dinâmica espaço-temporal resultante das articulações de tais elementos.

Nossa metáfora vai ao encontro do pensamento de Hertzberger (1999, p.75, grifo nosso) que, ao se referir ao centro de Paris, menciona que se "os limites de concentração das galerias [...] fossem extrapolados, seria fácil imaginar como uma **rede** de caminhos cobertos para pedestres poderia ter se desenvolvido". Nesse mesmo sentido, Frampton (1981, p.337, apud Bundó e Ventós, 2000, p.40, grifo nosso, tradução nossa) afirma que "se a galeria linear se desenvolvesse, tenderia a converter-se em uma **rede** de ruas interiores totalmente fechada e iluminada zenitalmente".

De acordo com Santos (1996, p.208, apud Sillos, 2006, p.53), as redes se inscrevem em duas matrizes genéricas: (1) a que leva em conta a sua substancialidade e (2) a que considera as representações dos conteúdos sociais. A primeira matriz pode ser exemplificada pelas redes de infra-estrutura e, a segunda, pelas redes de pessoas, mensagens e valores que circulam. Sobre as distinções

apontadas por Santos, Sillos (2006, p.54) conclui que é valiosa a contribuição da Geografia para esclarecer as distinções conceituais de rede. No entanto, segundo o mesmo autor, tal esclarecimento gera um impasse no estudo dos túneis (objeto de estudo de Sillos), os quais se inserem, assim como as galerias (nossos objetos de estudo), em ambas as matrizes. Finalmente, Sillos (2006, p.54) afirma que

> esse embaraço epistemológico nos evidencia estarmos tratando de uma natureza de rede e de fluxos que abarca tanto a espacialidade físico-material, da ordem da morfologia da cidade compreendida através dos parâmetros de urbanismo, quanto uma dimensão imaterial, do domínio das subjetividades humanas.

Assim como a cidade, a rede é um sistema complexo dinâmico[36] com possibilidade de estabelecer múltiplas conexões e desfazê-las, armar ou desarmar conexões, conectar ou desconectar nós, de se atualizar a cada instante. Podemos, também, somar a esta, a característica da não-linearidade. De acordo com Leão (2005, p.57), "o conceito de não-linearidade deriva da matemática e tem sido empregado de uma forma bastante freqüente, quando se fala de sistemas complexos dinâmicos".

Embora não tenhamos esgotado todas conceituações e características das redes, mesmo porque não se trata de um objetivo deste trabalho, podemos dizer que a rede que nos interessa é aquela que se (des)constrói como um sistema complexo dinâmico, não-linear, além de ser acentrada, não hierárquica e estimuladora da liberdade. E, levando em conta tais características, Castells (2006, p.566) afirma que "uma estrutura social com base em redes é um sistema aberto altamente dinâmico suscetível de inovação sem ameaça ao seu equilíbrio". Por extensão, podemos afirmar que a rede formada pelas galerias comerciais e pelos calçadões (em especial nos casos de Juiz de Fora e de Buenos Aires) é um sistema aberto altamente dinâmico e suscetível de inovação sem ameaça ao equilíbrio da rede maior, chamada cidade.

[36] Um sistema dinâmico é um sistema que tem seu estado, ou seja, relacionamento entre as partes, alterado com o tempo.

2.2. | Redes de circulação, redes de comunicação

De acordo com Sillos (2006, p.52),

> uma questão-chave na discussão sobre o espaço na contemporaneidade concentra-se, particularmente, na emergência de novas técnicas de comunicação e transportes. Seus fluxos observam uma configuração espacial baseada na idéia de rede que, de acordo com análises controversas, imprime efeitos ainda incertos nas relações que o ser humano estabelece com o tempo e o espaço em que está imerso.

Segundo Vargas (2001, p.71), "os fluxos podem ser de várias ordens: fluxo de insumos, de informação, de dinheiro e de pessoas". No entanto, esses fluxos não estão desarticulados uns dos outros. De acordo com a mesma autora, "a intensidade de fluxos, que é um elemento determinante para o desenvolvimento das atividades econômicas, ocorre mais facilmente nas grandes aglomerações" (Vargas, 2001, p.71). Neste mesmo sentido, Vargas (2001, p.95) nos lembra que "a origem do mercado está, portanto, no ponto de encontro dos fluxos de indivíduos que traziam seus excedentes de produção para a troca, normalmente localizados em pontos eqüidistantes dos diversos centros de produção" (Vargas, 2001, p.95).

> A necessidade da troca induz ao encontro. E o encontro acontece onde existe o fluxo de pessoas que, por sua vez, cria o lugar do mercado. No entanto, esse fluxo pode ser estabelecido por razões outras que não a simples necessidade de abastecimento como na entrada das cidades nos pontos de passagem obrigatória, locais de acontecimentos políticos ou religiosos, eventos esportivos e artísticos, etc. Todas essas atividades coexistem e criam um espaço propício ao aparecimento do mercado[37]. Este tenderá a ser, através da história, um espaço com todos os atributos de um espaço público por excelência.
> (…)
> …esse espaço de mercado tem como característica básica uma área central de circulação e encontros, rodeada ou não por arcadas com colunatas, onde as atividades sociais, de toda ordem, acontecem. Apesar da tentativa de marcar e proteger o espaço central, a permeabilidade manteve-se como um forte atributo que convida à exploração, à descoberta (Vargas, 2001, p.156).

É interessante observarmos a relação existente entre os fluxos e os fixos. Retomando a citação de Vargas (2001, p.156, grifo nosso) sobre a formação do mercado, podemos afirmar que "onde existe o **fluxo** de pessoas", se "cria o lugar [**fixo**] do mercado". "No caso do comércio varejista e de alguns tipos de serviços, o fluxo de pessoas é fator fundamental para o seu desenvolvimento" (Vargas,

[37] De acordo com Pevsner (1979, p.284, tradução nossa), "o mercado é um edifício comunitário para um grande número de lojas privadas. De tal modo nos remete ao Foro de Trajano, com umas 150 lojas que vendiam vinho, grão e azeite. Também nos remete aos bazares orientais".

2001, p.72). No caso dos estabelecimentos erguidos pelos grandes empreendedores, tais como *shooping centers* e galerias, eles têm poder de (re)criar o fluxo.

Assim, constatamos uma dialética do fluxo e do fixo, afinal o "ponto de encontro" pode ser considerado como um fixo resultante do movimento das pessoas, ou seja, dos seus fluxos. Nas figuras que seguem[38], nas fotografias dos calçadões da Rua Halfeld (Juiz de Fora – Brasil) e da Rua Florida (Buenos Aires – Argentina), essa dialética está evidenciada com clareza. Em meio ao intenso movimento, formam-se aglomerados de pessoas, seja para fins comerciais, seja com a finalidade de assistir aos espetáculos teatrais, performances artísticas, etc. Os aglomerados podem, ainda, se formar, por exemplo, em decorrência de encontros casuais entre os indivíduos que param para uma simples conversa.

A dialética entre fluxos e fixos também foi explicitada por Duarte (2006a, p.30) ao afirmar que

> longe de constituírem entidades estanques ou dicotômicas, o dinamismo dos fluxos e a estabilidade dos fixos apresentam-se como complementares e interdependentes. Como pares de uma oposição dialética, os fluxos pressupõem a existência dos fixos e vice-versa. Eles se implicam e se explicam mutuamente.

FIGURAS 01 e 02
Concentração de pessoas nos Calçadões da Rua Halfeld (à esquerda) e da Rua Florida (à direita): fluxos e fixos.

[38] Quando as fontes da figuras não estiverem mencionadas, trata-se de imagens de autoria do próprio autor.

Também vale notar que as redes de informação e comunicação, de certa forma, se imbricam com as redes de circulação[39]. Assim, não nos parece estranho Ascher (1998, p.44) classificar tanto as redes de estradas quanto as redes telemáticas como redes de comunicação[40]. Também Kostof aponta que toda rua tem uma função econômica e uma função social: "os objetivos das ruas tem sido tradicionalmente o tráfego, a troca de bens, a troca social e a comunicação" (Kostof, 2005, p.189, tradução nossa). Também de acordo com Segre (1991, p.32), "a rua possui duas funções: canal de circulação ou espaço de relações sociais".

Parrochia (1993, p.90, apud Duarte, 2002, p.176) "assinala que o princípio fundador das redes está em garantir flexibilidade e agilidade para a comunicação entre pontos distantes, oferecendo uma multiplicidade de itinerários com as derivações necessárias". Nesse sentido, verificamos a relevância da rede viária para o desenvolvimento da cidade. De acordo com Duarte (2006a, p.49), "a malha viária de uma cidade é composta por um sistema de ruas intercomunicantes através das quais se estabelece a circulação de pessoas, bens e idéias".

De acordo com Santos (1988, p.91),

> as ruas são importantíssimas. Não se pode conceber uma cidade sem elas. Servem para ligar os diversos pontos de interesse particular ou semipúblico, conformando uma rede de canais livres e de propriedade coletiva. Se não existissem, não haveria troca de espécie alguma, pois servem de suporte ao deslocamento de pessoas, veículos, mercadorias, informações. Mas não é só isso; territórios de ninguém e de todo mundo, são o palco onde se desenvolvem os dramas e representações da sociedade. Aí acontecem desde a agitação de todos os dias até as celebrações especiais: as procissões, a parada de Sete de Setembro, os comícios, o carnaval…

"As ruas, comunicando-se entre si e com os edifícios que as delimitam e conformam, são elementos-chave de conexão do sistema urbano" (Duarte, 2006a, p.53). Para Jacobs, de acordo com Johnson (2003, p.108),

---

[39] De acordo com Giddens (1981, p.189 apud Holanda, 2002, p.118), a distinção entre modos de transporte e modos de comunicação ocorreu pela primeira vez na história, através do telégrafo eletromagnético de Morse, com a invenção da comunicação instantânea a longa distância. Embora saibamos que, nos dias de hoje, as redes de comunicação têm se tornado cada vez mais invisíveis, o que buscamos evidenciar aqui é que, ao circular pelas ruas, os indivíduos emitem informações e estabelecem comunicação. É nesse sentido que apontamos para o fato de as redes de circulação estarem imbricadas com as redes de comunicação.

[40] Ver seção 2.1.

> uma cidade sem conexões não era de maneira nenhuma uma cidade, pelo menos no sentido tradicional de uma vida de cidade orgânica. Era melhor construir cidades que encorajassem os círculos de feedback do tráfego das calçadas, encurtando os quarteirões e sustentando um zoneamento de uso misto.

Assim, entendemos que Jacobs via nas calçadas (um sistema de circulação de pedestres) a existência de um sistema de comunicação e, portanto, um sistema emergente. Parece-nos que Duarte (2006a, p.35) leva com consideração o caráter emergente da cidade ao discorrer sobre a relação dialética entre virtualização e atualização das redes urbanas no seguinte trecho:

> (…) o automatismo dos fluxos de circulação na cidade é apenas aparente; as redes dependem sempre do ato de vontade que, transformado em ação prática, acionará o seu funcionamento. Sem o start da ação, as redes de circulação permanecem virtuais. Postas em funcionamento tornam-se reais, permitindo, por sua vez, que a ação se realize. Não há, entretanto, ação capaz de mobilizar a totalidade das possibilidades oferecidas pela rede na qual se inscreve. O modo de acionamento é sempre pontual, parcial, localizado. Para cada fragmento de rede atualizado pela ação, subsiste um mais além de virtualidade à espera de sempre novas possíveis atualizações. Outra característica do funcionamento das redes de circulação refere-se ao fato de que nenhuma ação atua isoladamente, mas em conjunto com as demais ações presentes naquele momento. Nas redes, ação se transforma em interação. Daí os resíduos de indeterminação e imprevisibilidade presentes no processo da ação.

Para Duarte (2006a, p.32-33), “as ruas são, sobretudo, o lugar do encontro entre pessoas, conhecidas ou não. (…) Elas permitem que se vá de um lugar a outro, sem deixar de ser, elas próprias, um destes lugares para onde se pode ir e permanecer por algum tempo”. Ainda, segundo o mesmo autor,

> a apropriação se evidencia no uso e pelo uso que se faz do espaço e do tempo. Ao se deslocar pelas ruas da cidade, sejam elas retilíneas ou irregulares, o morador seguirá um percurso orientado, sobretudo, pelo mapa mental[41] que constrói e reconstrói inconscientemente (Duarte, 2006a, p.49).

> É, sobretudo, através da circulação das pessoas ao longo das ruas de uma cidade, que se pode apreender concretamente a continuidade do tecido urbano. A circulação sendo a ação, a rua o suporte e o corpo a mediação desta prática. A hipótese teórica aqui subjacente consiste em atribuir à circulação urbana essa função de articulação transitiva, mediada pelo corpo em movimento, dos significados presentes na forma espacial da cidade (Duarte, 2006a, p.53).

De acordo com Duarte (2008, p.115),

---

[41] De acordo com Duarte (2006a, p.31), o espaço urbano não é um espaço homogêneo indiferenciado. Ao contrário, é a valorização diferencial dos lugares e dos referentes simbólicos que o constituem que permite a construção subjetiva dos mapas mentais, imprescindíveis para a orientação do indivíduo que se desloca na cidade.

> os caminhos da cidade devem ser vistos por seus desafios e riquezas. Não como o entre-lugares da cidade, mas como o espaço estruturador da vida urbana — da nossa percepção direta de cidade, como o lugar que nos posiciona no tecido urbano com trechos marcados por elementos e ações conhecidos (como nossa rua ou passagem diária pelas mesmas avenidas) que permitem que eu me identifique com a cidade, e, finalmente, com o território no qual somos individualmente diferentes uns dos outros, mas compartilhamos códigos comuns para a convivência coletiva.

De acordo com Vargas (2001, p.72), "a teoria da sintaxe espacial, desenvolvida por Hillier, que inclui análise de fluxos, fornece um grande auxílio para a compreensão da dinâmica urbana". A questão dos fluxos de pessoas no contexto da cidade tem sido levantada como fundamental por diversos autores, mas nem sempre foi assim. Duarte (2006a, p.11) nos lembra que, "as novas redes de circulação em consonância com os imperativos modernos de fluidez e da liberdade de movimentação, implicaram na destruição massiva da espacialidade herdada da cidade tradicional".

> A negação da cidade, transformada agora em espaços de trânsito, produziu uma completa desarticulação entre as partes que tradicionalmente a integravam, revelando, assim, os processos de homogeneização e fragmentação, presentes na cidade moderna e que permanecem na cidade contemporânea (Duarte, 2006a, p.11).

No intuito de reverterem o quadro que dificulta a formação de um sistema emergente, os urbanistas têm proposto, nos últimos tempos, ações que combinam os fluxos de diversas velocidades e que possibilitam diversos níveis de comunicação. "De fato, ao longo das últimas décadas, assiste-se a um crescimento progressivo de movimentos sociais, sobretudo nas cidades européias, reivindicando medidas para restringir a acessibilidade dos automóveis e ampliação dos direitos dos pedestres e ciclistas" (Duarte, 2006a, p.11). Com relação à América Latina, Segre (2006, p.248-249) afirma que, na última década do século XX, as prefeituras de algumas capitais iniciaram programas de revitalização e refuncionalização dos espaços da *City*, tornando os "corações [das cidades] oxigenados".

A partir da segunda metade do século passado, quando se evidenciaram os problemas da circulação motorizada nas cidades, destaca-se a criação de ruas de pedestres[42] como uma solução, sobretudo, para as áreas históricas e/ou turísticas

[42] De acordo com Cacciatore e Martín (1982, p.22-23, tradução nossa), após a década de 1950, urbanistas começaram a propor a criação de "áreas comerciais com agrupamento de comércios estruturados mediante uma trama de vias exclusivas para pedestres, cobertas ou ao ar

(Duarte, 2006a, p.11). De acordo com Vargas (1998, p.43), "o 'retorno ao centro' corresponde à quarta e mais recente fase do desenvolvimento urbano que acontece a nível mundial, sobretudo nos países mais desenvolvidos". Para nós, tais projetos recuperam e valorizam as ruas como redes de circulação e de comunicação entre os pedestres, como um sistema emergente.

2.3. | A rede como um labirinto ou o estado labiríntico[43] na cidade

Rykwert (2006, p.172) afirma que os labirintos e os enigmas encontram-se entre os mais antigos símbolos apotropaicos. De acordo com Holanda Ferreira (2004), no *Novo Dicionário Eletrônico Aurélio,* algumas definições para o vocábulo "labirinto" são:

> 1. Edifício composto de grande número de divisões, corredores, galerias, etc., e de feitio tão complicado que só a muito custo se lhe acerta com a saída.
> 2. Jardim cortado por numerosas ruas entrelaçadas e intrincadas.
> 3. Desenho ou traçado formado de linhas sinuosas, à imitação de um labirinto.
> 4. Disposição irregular e confusa; Dédalo.
> 5. Coisa complicada, confusa, obscura.
> 6. Sistema de cavidades ou canais intercomunicantes.

Leão (2005, p.78) esclarece que o termo "labirinto, do grego *labyrinthos*, na única narrativa mítica do mundo grego, refere-se a uma construção extremamente complexa em Creta, também conhecida como Palácio de Cnossos". Leão nos conta, de forma sucinta, o mito do labirinto:

> Segundo a mitologia grega, na mais conhecida de suas versões, Minos recebe de Posídon um touro maravilhoso de presente. No entanto, o deus dos mares exige que

---

livre, deixando o automóvel de fora. O primeiro desses centros foi o Lijnbaan em Rotterdam, dos arquitetos Van der Broek e Bakema (1951/1953). Este esquema se aplicou tanto nas novas cidades satélites, como nas reconstruções urbanas posteriores à Segunda Guerra, assim como também nos conjuntos habitacionais periféricos às grandes cidades. Posteriormente se ampliou o critério, transformando em espaços de pedestres áreas comerciais em cidades com tecido consolidado, fato que continua a desenrolar-se até os nossos dias e em nosso país [Argentina]: como o centro comercial de Córdoba, por exemplo". De acordo com Segre (2006, p.252), as intervenções concretizadas no centro histórico de Córdoba são exemplares e constituem uma das exceções, pois não assumiram uma atitude conservadora e tímida.

[43] Conforme assinala Jacques (2007, p.93), "a idéia de Labirinto é, portanto, mais da ordem da experiência subjetiva que da do próprio labirinto como objeto, apesar de ambos estarem inevitavelmente ligados. (...) ... na noção de Labirinto, interessa mais o labiríntico que o labirinto como forma. É mais relevante a idéia de labirintite (desorientação) do ser labirintado (que percorreu o labirinto), que a do labirinto formal (espaço físico). A idéia do Labirinto é a do estado labiríntico, relacionado não necessariamente à forma do labirinto, mas, sobretudo, à experiência de nele penetrar".

> esse animal seja, posteriormente, ofertado em sacrifício. Minos, devido à sua personalidade gananciosa, nega-se a devolvê-lo. Como punição, Afrodite intercede fazendo com que sua esposa, a rainha Pasífae, se apaixone terrivelmente pelo touro. Dessa união nascerá um monstro terrível, o Minotauro, metade homem, metade touro. Para esconder aquilo que se tornou vergonha de Minos, o artesão Dédalo cria o labirinto (Leão, 2005, p.79).

Ainda, de acordo com Leão (2005), a opinião dos historiadores sobre a real existência do labirinto em Creta não é consensual. Uns pesquisadores afirmam que o labirinto, tal como é descrito nos mitos e representados nas moedas do período minóico, nunca existiu. Outros, afirmam haver dois labirintos: um sendo o grande palácio de Cnossos e um outro construído a céu aberto. Os historiadores que acreditam na existência dos labirintos afirmam que "a obra máxima e colossal de Creta era composta por milhares de caminhos que se cruzavam em complexas encruzilhadas, ruas sem saída, trechos com abismos intransponíveis, rios, penhascos, portas trancadas sem chaves" (Leão, 2005, p.81-82).

"Os labirintos eram, antes de tudo, canais de salvação e modelos de iniciação, mas em determinadas ocasiões cumpriam uma função menos elevada, pois serviam para emparedar ou excluir alguém" (Rykwert, 2006, p.177). Quando o labirinto está a serviço dessa segunda função, Rykwert (2006, p.172) esclarece que "seu propósito é deter e confundir o intruso que com eles se depara, de modo que não lhe seja permitido seguir adiante até solucionar o enigma ou encontrar o seu caminho até o centro do labirinto". Jacques (2007, p.65) afirma que, para não se perder no labirinto, é preciso ter um guia ou um mapa. Segundo Rykwert (2006, p.177), "há duas maneiras de sair do labirinto: voando, como fariam as garças, ou contando com uma pista entre suas sinuosidades, e foi este o recurso que Ariadne proporcionou a Teseu, na forma do fio vermelho".

FIGURA 03
Moeda de Cnossos. Século V-VI a.C. Anverso: esquema labiríntico. Reverso: Minotauro. Fonte: Rykwert (2006, p.178).

Jacques (2007) utiliza a figura do labirinto para estudar as favelas, em especial a Favela da Mangueira, no Rio de Janeiro. A autora menciona que a diferença entre a favela (entendida como um labirinto) e o labirinto mítico de

Cnossos é que a primeira não tem plano, não é construída a partir de um projeto. "O labirinto do mito foi projetado por um arquiteto, Dédalo, o único a possuir sua planta, que sugeriu a Ariadne a utilização do fio que guiou Teseu" (Jacques, 2007, p.65). Podemos repetir a mesma afirmativa que Jacques (2007) fez em relação à favela, para a dinâmica das galerias e calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires. As galerias são muito mais complexas e, ao contrário do labirinto de Dédalo, não são fixas, nem estão acabadas, pois estão sempre em processo. "Só há mapas instantâneos[44]" (Jacques, 2007, p.65).

Uma outra diferença que podemos apontar entre o labirinto de galerias e o labirinto de Dédalo é que o segundo deixa de ser labirinto quando visto do alto, pois, "as saídas tornam-se facilmente identificáveis, o mistério acaba" (Jacques, 2007, p.67). Já a rede de galerias, também por ser dinâmica, não pode ser percebida do alto. Os edifícios escondem as saídas. As plantas das coberturas não dão conta de sinalizar os trajetos das galerias, tampouco seus desníveis.

Jacques (2007, p.67) nos lembra que o mito do labirinto também está relacionado à dança. De acordo com Rykwert (2006, p.177), "as danças labirínticas possuíam a uma função muito semelhante à dos desenhos do mesmo tema". Jacques (2007, p.67) nos conta qual é a relação entre a dança e o labirinto:

> Depois de ter matado o Minotauro, Teseu deixa Creta acompanhado por Ariadne e seus jovens companheiros, a quem salvara do sacrifício. Primeiro, abandona Ariadne na ilha de Dia, junto a Dionísio, que a desposa, para depois chegar a Delos, onde, com seus amigos, dança — em comemoração à sua vitória — uma dança que imitava, com movimentos, a sinuosidade do labirinto de Cnossos. Essa dança labiríntica fora criada por Dédalo, o arquiteto, que a ensinou a Teseu. Dédalo já estava na origem de outras danças, desde que construíra o palácio de Minos, lugar cíclico de danças, muito importante nos rituais cretenses.

É impressionante ver como o tema da cidade está sempre permeado pelo tema da dança. Jacques (2007, p.67) propõe uma analogia entre a dança labiríntica e a dança do samba. Rykwert (2006, p.176-181) investiga as relações entre labirinto, dança e cidade em uma seção do seu livro intitulado *A idéia de cidade.* No artigo *Dança contemporânea: fenômeno urbano, questão de comunicação,*

[44] Segundo Jacques (2007, p.91), "o verdadeiro labirinto não tem imagem fixa, é impossível captá-lo totalmente, pois está em movimento. O labirinto é o percurso, o fio que, percorrendo-o, o tece". Aqui, podemos nos referir, também, ao movimento de abertura e fechamento das galerias. Como, nos dias de hoje, muitas galerias possuem portões, o fato de eles estarem abertos ou fechados reconfigura toda a rede de passagens, tornando-a sempre imprecisa e mutável, obrigando aos transeuntes tecer novos labirintos.

Siqueira (2007, p.80) afirma que “artistas urbanos, Colker, Saldanha e os demais têm a cidade como fonte de inspiração, contraponto ou contexto para a criação de suas peças”. Na seção *Buenos Aires: ¡¡“Sos Gardel”!!* do livro *Buenos Aires imaginada*, Lacarrieu e Pallini (2007, p.87-108) denotam a relação entre o tango e a cidade portenha. Por fim, para encerramos nossa ilustração das relações das cidades com as danças, que são muito mais imbricadas do que aqui evidenciadas, devemos lembrar que Jacobs (2001) nos fala da existência de um balé dançado pelos cidadãos ao percorrer pelas calçadas das cidades. Nesse sentido, cabe a colocação de uma questão: constituiriam uma dança labiríntica os movimentos dos corpos nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires?

FIGURA 04
A música na Rua Florida.

Tal questão encontra eco, e de certa forma uma resposta afirmativa, na seguinte colocação de Jacques (2007, p.85):

> Para poder penetrar no labirinto, percorrê-lo, faz-se necessário saber seguir, com os passos, a música dos seus meandros. Em lugar de andar, é preciso saber dançar.
> (…)
> A dança condensa a música e dilui a arquitetura. A dança transforma o espaço em movimento: temporaliza o espaço. A música, disciplina temporal, e a arquitetura, disciplina espacial, se casam na dança, disciplina do movimento. O espaço labiríntico é o espaço do movimento.

De acordo com Jacques (2007, p.86), "conhecer um labirinto exige nele penetrar, nele se perder, para descobrir as armadilhas do caminho. Em cada escolha há dúvida: 'pode ser que sim, pode ser que não'". A autora ainda prossegue afirmando que "jamais sabemos se estamos no bom caminho; na realidade, não há bom caminho. A incerteza do labirinto é intrínseca ao labirinto. O percurso é o próprio labirinto" (Jacques, 2007, p.86).

Mas, de acordo com Jacques (2007, p.65-66), quem se perde na favela ou, segundo a nossa abordagem, na rede de galerias "é sempre o que não a conhece, o não habituado, o estrangeiro, o que precisa de mapas para se guiar". Também, para ela, "são os que duvidam que se perdem" (Jacques, 2007, p.86). Perder-se nas galerias significa, desorientar-se em relação às ruas a céu aberto de referência. Uma vez que, na maioria dos casos, as galerias possuem um desenho do qual podemos inferir uma saída, a perda se dá em relação a referencialidade.

> Para desatar a complexidade do percurso, é necessária uma ausência de objetivo. É a vontade de sair do labirinto que faz a pessoa se perder. O estado labiríntico é o estado de quem vaga, um estado errático. O percurso — ao contrário do que ocorre em um itinerário já planejado — impõe a disponibilidade para vagar. Vagando ao acaso, a dúvida desaparece (Jacques, 2007, p.86).

Vagando ao acaso, o flâneur desvenda a cidade. Também Jacques (2007) se lembra do flâneur de Walter Benjamin, inspirado em Baudelaire, ao pensar num cidadão à deriva pelas redes labirínticas da cidade. Para Benjamin (1989, p.434-435, apud Jacques, 2007, p.89), "a cidade é a realização do sonho antigo da humanidade: o labirinto". Segundo Schulz (2008, p.239), a cidade, tão desordenada, dinâmica e imprevisível, anula as diferenças entre dentro e fora. De acordo com a autora,

> distintos das formas canônicas classicizantes, os espaços urbanos existentes são labirínticos, são redes acentradas de percursos e nós, dotadas de referentes e hierarquias instáveis, que constituem complexas tessituras somente experenciáveis, sem qualquer representação possível. (…) O caráter labiríntico intrínseco à cidade desafia constantemente a rigidez das estriagens espaciais. Os jogos de acaso e as múltiplas orientações desorientam o nômade urbano, que, à procura de experiências

> estéticas, flana sem mapa, sem o suporte da memória, sempre se aproximando, mas nunca chegando ao destino (Schulz, 2008, p.239).

Também de acordo com Schulz (2008, p.156),

> complexo entrelaçamento dos fios da memória individual é análogo à textura urbana. A memória e a cidade são territórios labirínticos, traçados como uma rede infinita de percursos e nós, com centros e periferias mutáveis, referentes e limites fluidos, dimensões e posições instáveis. As múltiplas orientações levam à desorientação, à exploração sem mapa ou, mais precisamente, sem pontos fixos. A falta de suportes referenciais induz a um fluxo nômade que permite fazer, desfazer e refazer o espaço e o tempo.

Nos discursos sobre as galerias e sobre os centros, a metáfora do labirinto recorrentemente se faz presente, principalmente quando se trata do ato de percorrê-los sem destino certo, deixando-se confundir nas encruzilhadas, quando se trata de adentrar os poros da cidade. De acordo com Pesavento (2007)

> o labirinto é um arquétipo de representação do espaço, que aponta para a abertura e o fechamento, para o perder-se e para o achar-se. O labirinto se apresenta como impasse e como enigma, mas também aponta para uma solução dedutiva, que implica na busca de uma saída. Os labirintos, como traçados espaciais e como modelos de espaço construído, são associados, de maneira inequívoca, às cidades. Literariamente, a metáfora do labirinto se refere de modo especial aos centros urbanos, com seu emaranhado de ruas e caminhos, que mais confundem do que guiam aquele que se aventura na cidade. Esta impõe um desafio: enfrentar o desconhecido, buscar um caminho.

Segundo Frampton (1981, p.337, apud Bundó e Ventós, 2000, p.40), a galeria surgiu invariavelmente como um labirinto. De acordo com Abdalla (1996, p.69), não é possível chegarmos a um preciso mapeamento mental das galerias, "dado o contexto de labirinto do seu traçado urbano e em alguns casos de seu interior". Também para nós, as redes de galerias e de calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires são, além de simples redes, redes labirínticas. A imagem do centro labiríntico de Juiz de Fora também está presente na seguinte citação:

> As ruas do centro histórico de Juiz de Fora, com seu alinhamento transversal à avenida Rio Branco, acabaram por favorecer o surgimento de uma particularidade que distingue a paisagem urbana da cidade[45]: as galerias que interligam as principais ruas como passagens labirínticas (Neves, [s.d], p.107).

---

[45] Segundo Jacques (2007, p.90), a "indefinição de escala é parte integrante da noção de Labirinto. Poderíamos dizer que é também o passante, o flâneur, aquele que inventa o labirinto na experiência de o percorrer e que faz surgir outra idéia de paisagem, diferente da concepção romântica de paisagem natural: a paisagem urbana".

E, referindo-se às Gelerías Pacífico de Buenos Aires, Serna (1948, p.12, tradução nossa) menciona que

> a galeria obtém o mais difícil de obter que é o labirinto, ou melhor, o labirintismo; quer dizer, que não sabemos se nos resta um novo ramal a ser visto, se voltamos a percorrer a nave que já havíamos recorrido e a encontramos nova, formando o intrincado claustro da amenidade e estimulando o desejo de comprar".

2.4. | Cidades complexas, redes emergentes

As cidades são sistemas complexos por excelência[46]. A complexidade das cidades advém do fato de elas serem produtos culturais, artefatos humanos, e, portanto, construções simbólicas. De acordo com Rosnay (1997, p.416), uma cidade, uma célula e um ecossistema são exemplos de sistemas complexos. "Um sistema complexo caracteriza-se pelo número dos elementos que o constituem, pela natureza das interações entre esses elementos e pela diversidade das ligações que unem esses elementos entre si" (Rosnay, 1997, p.416).

A forma mais elementar de comportamento complexo, segundo Johnson (2003, p.15), é definida por "um sistema com múltiplos agentes interagindo dinamicamente de diversas formas, seguindo regras locais e não percebendo qualquer instrução de nível mais alto". Ainda de acordo com Johnson (2003, p.29), "a cidade é complexa porque surpreende, sim, mas também porque tem uma personalidade coerente, uma personalidade que se auto-organiza a partir de milhões de decisões individuais, uma ordem global construída a partir de interações locais" [47].

De acordo com Johnson (2003, p.14), "o movimento das regras de nível baixo para a sofisticação do nível mais alto é o que chamamos de emergência". Um sistema verdadeiramente emergente é aquele cujas interações locais resultam

---

[46] De acordo com Jacobs (2001, p.482) afirma que "as cidades são problemas de complexidade organizada". E, segundo o Dr. Warren Weaver (apud Jacobs, 2001, p.478), a capacidade de lidar com problemas de complexidade organizada se enquadra na terceira etapa do desenvolvimento na história do pensamento científico, cujas etapas antecessoras são a capacidade de lidar com problemas de simplicidade elementar e a capacidade de lidar com problemas de complexidade desorganizada.

[47] Esse tipo de complexidade da cidade diz respeito à sua auto-organização, no entanto, de acordo com Johnson (2003, p.28) é possível falarmos, também, num tipo de complexidade, cujo sentido é mais convencional: a complexidade como carga sensorial.

em algum tipo de macrocomportamento observável. Ou seja, um sistema pode ser considerado emergente se uma rede de auto-organização de agentes dessemelhantes criar inadvertidamente uma ordem de nível mais alto[48].

> Vemos comportamentos emergentes em sistemas como os de colônias de formigas, onde os agentes individuais do sistema prestam atenção a seus vizinhos mais próximos em vez de ficarem esperando por ordens superiores. Eles pensam localmente *e* agem localmente, mas sua ação coletiva produz comportamento global (Johnson, 2003, p.54, grifo do autor).

Uma das características que definem os sistemas complexos é a persistência do todo no tempo, o comportamento global durando mais do que qualquer um de seus componentes (Johnson, 2003, p.60). Assim, "como qualquer sistema emergente, a cidade é padrão no tempo" (Johnson, 2003, p.76).

Ao se perguntar sobre o porquê as cidades conservam suas formas, Johnson (2003, p.77) chega à seguinte assertiva: "Alguns elementos da vida urbana passam de geração em geração porque são associados com uma estrutura física que tem sua própria durabilidade". Transpondo tal questão para a nossa pesquisa, nos perguntamos por que Juiz de Fora e Buenos Aires (e outras cidades mais) conservam suas galerias e suas ruas de pedestres. Temos por hipótese que as galerias são conservadas pelas leis da emergência ou, nas palavras de Johnson (2003, p.77), "pelo talento da cidade em se auto-organizar".

Cogitamos que as galerias são conservadas nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires também porque participam dos fenômenos da vitalidade e da centralidade, usufruindo desses fenômenos presentes na área central e contribuindo para a sua formação e sua manutenção. Há que se levar em conta, também, a questão econômica, uma vez que a demolição de edificações possui um custo elevado.

Assim como Jacobs evidenciou que as calçadas existem para criar uma ordem complexa da cidade, podemos dizer que as redes de galerias e de calçadões também criam uma complexidade e permitem interações locais para criar uma ordem global.

---

[48] Nesse mesmo sentido Santos (1988, p.16) afirma que "talvez não seja demais insistir no fato de que cada estrutura evolui quando o espaço total evolui e que a evolução de cada estrutura em particular afeta a da totalidade".

Segundo Johnson (2003, p.67-68),

> Jacobs compreendeu que as cidades não foram criadas por comissões de planejamento central, mas pelas pequenas ações de estranhos que se encontravam em seus afazeres diários vinculados à vida pública. O espaço metropolitano habitualmente aparece como uma linha de arranha-céus, mas a verdadeira magia da cidade vem de baixo[49].

A rede formada pelas galerias no contexto latino-americano não é resultado da simples importação do modelo europeu de galeria comercial. Houve, de acordo com Aguerre e Landoni (1990), um processo de transculturação[50]. O contexto espaço-temporal no qual se deu a proliferação das galerias na América Latina difere do contexto europeu. A partir da inserção de uma galeria que obteve sucesso nas Américas, outras foram se instalando. Os vizinhos foram aprendendo com os outros. Individualmente, cada empreendedor tratou de cuidar da sua própria galeria, no entanto, estavam criando uma organização maior para a cidade: construíram uma rede. Esta é a lógica do comportamento emergente.

Hoje em dia, essa lógica emergente encontra-se em plena atividade, e não é raro encontrarmos, nas cidades, complexos de galerias[51], ou seja, verdadeiras aglomerações delas; galerias que se fundem umas às outras e formam uma espécie de sub-rede, a qual também contribui para evidenciar a organização complexa da cidade. Nos dias de hoje, a lógica da passagem em rede influencia a configuração das lojas e sua articulação com o espaço urbano. Coletivamente, as ações individuais criam uma rede complexa, subverte a malha urbana, mantém a vitalidade (tão desejável) dos espaços urbanos. Assim, a cidade, através das ações coordenadas ou não dos indivíduos, vai se auto-organizando.

---

[49] "Embora as cidades atuais sejam rigidamente definidas de cima para baixo, por forças top-down, como as leis de zoneamento e as comissões de planejamento, estudiosos há muito tempo reconheceram que forças bottom-up desempenham um papel fundamental na formação das cidades, criando comunidades distintas e grupos demográficos não planejados" (Johnson, 2003, p.65).

[50] Essa questão será vista no próximo capítulo.

[51] Esta afirmação diz respeito prioritariamente à formação das redes nos centros das cidades pesquisadas. No entanto, observamos, também, a mesma lógica em algumas outras cidades visitadas.

3 | As galerias e o comércio nas cidades

Já te vejo brincando, gostando de ser
Tua sombra a se multiplicar
Nos teus olhos também posso ver
As vitrines te vendo passar

Na galeria
Cada clarão
É como um dia depois de outro dia
Abrindo salão
Passas em exposição
Passas sem ver teu vigia
Catando a poesia
Que entornas no chão

Eu te vejo sair por aí
Te avisei que a cidade era um vão
— Dá tua mão
— Olha pra mim
— Não faz assim
— Não vai lá não

Os letreiros a te colorir
Embaraçam a minha visão
Eu te vi suspirar de aflição
E sair da sessão, frouxa de rir

Chico Buarque (As vitrines)

3 | As galerias e o comércio nas cidades

De acordo com Duarte (2006a, p.98-99), “em cada época podemos ver uma série de elementos arquitetônicos destacados, que distinguem determinadas atividades do conjunto das práticas sócio-espaciais, marcando decisivamente a forma das cidades”. Alguns desses elementos apresentados pelo autor, divididos em três momentos históricos das cidades, são: (1) cidade tradicional ou pré-industrial: os grandes monumentos religiosos, os símbolos do poder secular, os grandes mercados públicos, os teatros, os aquedutos, as pontes e as praças centrais; (2) cidade industrial ou moderna: as gares ferroviárias, as lojas de departamentos, as galerias de comércio, as grandes fábricas e as vilas operárias, os grandes conjuntos residenciais periféricos, os parques públicos, os arranha-céus, as autopistas, os viadutos, os estacionamentos de automóveis e as favelas; e (3) cidade contemporânea: *shopping centers* e condomínios fechados.

No entanto, como apresentamos neste capítulo, o advento dos *shopping centers* e dos condomínios fechados não fez com que os equipamentos urbanos característicos das cidades pré-industrial e industrial desaparecessem por completo. Ainda, na cidade contemporânea, há espaço para a permanência e proliferação, por exemplo, das galerias comerciais. Concordamos com Missac (1998, p.214) ao mencionar que, “apesar das razões que em geral se costumam dar, a passagem [galeria] não desaparece no curso do século XIX. Ainda hoje podemos vê-la prosperar” e influenciar o tecido urbano.

Assim como a palavra rede, o vocábulo galeria, cuja origem é incerta e obscura, admite vários significados. A partir de uma consulta em diversos dicionários[52], agrupamos os conceitos que estão relacionados com a Arquitetura e o Urbanismo. Dentro dessa perspectiva, podemos apontar que a galeria é: (1) um espaço arquitetônico e urbanístico cujo comprimento é maior do que a largura; (2) uma espécie de corredor extenso, geralmente ornado, formado por uma seqüência de janelas e/ou de portas e/ou de vitrines, podendo ser sustentado por colunas,

[52] Ver BRAIDA (2006b).

coberto com teto envidraçado ou não, podendo ter o formato abobadado; (3) espaço de uso variado, de acesso público, principalmente destinado a passeios e/ou a compras; (4) uma passagem ou caminho coberto; (5) um elemento arquitetônico de relevância urbanística devido às suas propriedades, características físicas e funções; (6) passeio público coberto; (7) passagem que une uma rua a outra.

De acordo com Vargas (2001, p.177), o verbete "galeria" pode ser entendido como sinônimo de "arcada" ou "passagem". Etimologicamente, o termo "passagem" vem do latim *passus* e induz à noção de movimento, através do espaço físico e do tempo (Geist, 1983, p.3; Vargas, 2001, p.177). As passagens inscrevem-se dentro da tradição antiga de marcar o caminhar no espaço (Vargas, 2001, p.179).

Podemos inferir que uma quantidade de sinônimos para o termo "galeria" está relacionada à incorporação ao nosso dicionário das traduções dos vocábulos estrangeiros. Geist (1983, p.3, tradução nossa), apresenta a seguinte relação[53] das versões para o termo "*arcade*":

1. *Arcade* — em todos os países de língua inglesa
2. *Bazar* — na Alemanha e nos países ao longo do Danúbio
3. *Boulevard* — somente na Austrália
4. *Cité* — somente na Bélgica
5. *Colonnade* — na Inglaterra
6. *Corridor* — na Inglaterra
7. *Durchgand* — na Suíça
8. *Galería*[54] — nos países de língua espanhola
   Galerie — na França, na Bélgica e na Alemanha; usado para galerias de pretensões arquiteturais
   Galleria — na Itália, também usado para túnel
9. *Halle* — somente na Alemanha
10. *Passage* — na Alemanha, França, Bélgica, Holanda e Luxemburgo[55]. Na França, há diferença entre galeria aberta (*passage ouvert*) e galeria fechada (*passage couvert*)
    Passaje — na Espanha
    Pasaz — na República Tcheca e na Eslováquia[56]

---

[53] A relação está apresentada em ordem alfabética.

[54] Embora o autor não mencione, "galeria" é, também, o vocábulo usado no Brasil.

[55] O autor se refere aos países Bélgica, Holanda e Luxemburgo como "*the Benelux countries*" (Geist, 1983, p.3).

[56] O autor se refere à República Tcheca e à Eslováquia como "*Czechoslovakia*" (Geist, 1983, p.3).

Pasaji — na Turquia
11. *Stoa* — na Grécia
12. *Walk* — na Inglaterra

Quanto à origem da galeria enquanto tipologia arquitetônica,

> Geist sugere que o Fórum de Trajano, em Roma, datado de 110, seja o mais antigo ancestral das arcadas, ao apresentar uma rua de mercado coberta com abóbadas, antecipando-se, talvez, ao próprio *bazaar* oriental coberto. Enquanto conceito, pode estar no domo central vazado da antiguidade ou nas altas janelas das basílicas, ambos exemplos de iluminação zenital. Mas foi preciso esperar o avanço tecnológico do vidro e do ferro para viabilizar a construção de grandes tetos de vidro. A madeira era um material fácil de apodrecer e o bronze muito flexível e caro (Vargas, 2001, p.177).

Também, de acordo com Cornell (1998, p.117),

> entre os novos estabelecimentos surgidos nas cidades [industriais], as galerias e as novas casas comerciais são os mais surpreendentes. Algumas ruas foram cobertas com teto de vidro já no século XVIII. Le Cirque, em Paris, foi um dos primeiros, um anexo ao solitário Palais Royal, com seus jardins, suas muitas lojas e instituições.
> Em Londres foram construídas muitas galerias, mas a maior surgiu em Milão quando a burguesia começou a tomar o poder durante as guerras lideradas por Garibaldi. Um estabelecimento como que encravado na cidade fornecendo a drástica imagem daquilo que surge: um imperioso contraste à catedral, o domo de Milão, que depois de sucessivas perdas de seus detalhes medievais ganhou a sua expressão de mecânica imitação do gótico. As galerias, assim como tudo que foi produzido durante os séculos XVIII e XIX, estavam ligadas às tradições urbanas. Tradições que vão até os estabelecimentos *chan* no mundo islâmico e os mercados de Trajano em Roma. A diferença residia principalmente nos telhados de ferro e vidro e na melhor iluminação dos lugares por eles abrigados.

Segundo Hertzberger (1999, p.75), as galerias de lojas foram inventadas e floresceram em Paris[57]. No entanto, não podemos deixar de recuperar o que diz Missac (1998, p.219):

> Se, por um lado, as passagens caracterizaram e marcaram muito bem a Paris do século XIX; por outro, elas faziam parte do cenário urbano da Itália ou da Alemanha e eram sobretudo numerosas na Inglaterra, que as exportou para a Austrália.

Sá et. al. (2000) também afirmam que as galerias se desenvolveram na França, a partir do final do século XVIII. Para esses autores, as origens e fontes de

[57] De acordo com Kostof (2005, p.231, tradução nossa), "a popularidade das passagens podem também ser vistas como um signo do lastimável estado das ruas parisienses".

inspiração das galerias podem ser encontradas nos bazares do Oriente Médio[58] e do norte da África, "os quais já são conhecidos há muito tempo na Europa". Já Rúa et al. (1986, p.89, tradução nossa) mencionam, como hipótese, que a galeria comercial é uma

> tipologia urbana que nasce das transformações do mais antigo e consagrado modo de comercializar: o que dá vida ao "mercado", convertido posteriormente em "rua comercial" de pedestres e mais tarde ainda, em "rua comercial" de pedestres coberta por um elemento que lhe dá unidade e favorece o uso durante o ano inteiro, independente dos fatores climáticos e das estações.

De acordo com Pevsner (1979, p.309), "o desenvolvimento do desenho das lojas mudou muito lentamente". A forma inicial de uma loja era o mercado e os estágios seguintes incluíam bancas, tendas, barracas desmontáveis, barracas permanentes e fileiras de lojas divididas segundo o ramo de atividades (Vargas, 2001, p.154). No entanto, conforme aponta Mumford (2004, p.470), "as praças de mercado não tinham lugar no novo traçado urbano: nem os círculos de tráfego do plano barroco, nem a interminável avenida em corredor do plano comercial favorecia aquela concentração de pedestres".

De acordo com Duarte (2006a, p.102),

> numa primeira aproximação, poderíamos considerar a galeria coberta como uma loja de departamentos linear, com seus departamentos alinhados ao longo de uma rua coberta. Cada loja da galeria correspondendo, nesta aproximação, a um departamento especializado e um ou mais tipos de mercadoria. Contudo, a forma peculiar pela qual a galeria se insere no tecido urbano resguardava a sua individualidade tipológica.

De maneira geral, segundo Vargas (2001, p.179 e 181), "nas galerias o módulo comercial é composto por uma loja no andar térreo com um andar elevado com janelas retangulares. O ritmo das fachadas das vitrines é uma regra". As vitrines surgiram a partir do momento em que o balcão se transfere para dentro da loja e o comércio passa a se realizar no seu interior[59]. Mas, o que permitiu o aperfeiçoamento das "grandes janelas" foi o avanço da tecnologia do vidro[60]. De

---

[58] Serna (1948, p.14) afirma que, embora as galerias talvez possam encontrar antecedentes nas feiras da Idade Média, nos mercados ou nos bazares orientais, na realidade, nada é semelhante à galeria.

[59] Segundo Pevsner (1979, p.309, tradução nossa), "a vitrine parece ter surgido na Holanda nos finais do século XVII".

[60] De acordo com Vargas (2001, p.154-155), a partir de 1688, o vidro se torna liso e transparente. "Por volta de 1800, as vitrines eram formadas por pequenos quadrados com divisões

acordo com Mumford (2004, p.470), "o novo tipo de loja tomou forma por trás de janelas de vidro, grandemente ampliadas para cobrir toda a frente e servir como centro de exibição".

Parece-nos não haver dúvidas entre os pesquisadores, os quais aceitam como verdade que Paris pode ser considerado como um berço da galeria enquanto uma tipologia. Mas, quanto aos fatores que propiciaram o desenvolvimento das galerias, há algumas hipóteses. Benjamin (1999) afirma que o desenvolvimento industrial parisiense e o advento da construção em ferro e vidro são condições favoráveis para o florescimento e multiplicação das galerias em Paris[61]. Missac (1998, p.183) retoma que, segundo Benjamin, dois fatores permitiram e favoreceram o desenvolvimento das passagens: "de um lado, a expansão da indústria e do comércio de produtos têxteis. De outro, o uso do vidro e do metal que tornava viáveis as construções justificadas por aquela expansão".

Vargas (2001, p.167) aponta que

> vários fatores conspiraram para o nascimento das arcadas [ou galerias comerciais] como um empreendimento imobiliário comercial, e o contexto socioeconômico e político em Paris, no final do século XVIII, forneceu o cenário ideal. Além disso, a estrutura e o tecido urbanos lá existentes, assim como a evolução da tecnologia do vidro e do ferro contribuíram para moldar o seu padrão arquitetônico.

Ainda, segundo Vargas (2001, p.176), o nascimento das galerias cobertas tornou-se possível pela convergência de vários fatores, quais sejam

> a disponibilidade pós revolucionária de grandes parcelas de terreno (no caso de Paris) ou a atuação do capital imobiliário em associação com o Estado (como será visto em Bruxelas); a afirmação de uma nova burguesia voltada para as finanças e o comércio e com novos valores e novas necessidades; e os avanços tecnológicos do vidro e do ferro.

Segundo Carvalho (2006, p.37),

> a hipótese de Lamas (2000) para o surgimento das galerias reside, numa primeira etapa, da formação de uma rua de serviços concedendo acesso para o interior do quarteirão aos jardins privados. Em uma segunda etapa, a dimensão do jardim privado diminui, aumenta a largura da via de circulação interna, que passa a ser um espaço semi-coletivo. A evolução desse modelo transformou o interior do quarteirão de um espaço privado em espaço público onde, mais tarde, será também acessível à rua, acolhendo assim serviços em geral e transformando o interior do quarteirão em uma via pública de propriedade privada. Portanto, o surgimento das

---

de madeira. Em 1828, apresentavam vidros planos, de largura não superior a 1,50 metro. Em 1847, crescem para 2,40 metros. E grandes panos de vidro eram ainda uma raridade em 1860".

[61] De acordo com Schulz (2008, p.152), "no culto da mercadoria, estimulado nas arcadas, estavam implícitas a exaltação da produção industrial e da dominação da natureza".

> galerias comerciais está intrinsecamente ligado à evolução do quarteirão no século XIX, mais especificamente à evolução do seu interior.

Para Vargas (2001, p. 176, grifo da autora), "as arcadas rapidamente transformaram-se num importante centro de atividade local e marcaram o começo de um fenômeno até então desconhecido: *a vida noturna*". Essa vida noturna é, então, uma decorrência das já mencionadas características das galerias: lugares cobertos, destinados ao passeio, à diversão e ao comércio. Podemos, então, dizer que as ruas (cobertas) de pedestres, subverteram a lógica espaço-temporal urbana até então conhecida e contribuíram para a formação da imagem da cidade moderna.

No entanto, salvo raras exceções, as galerias já não têm mais contribuído para a fomentação da vida noturna. Qual é o papel das galerias nos dias de hoje, sobretudo nos centros das cidades latino-americanas? Qual é a participação das galerias na formação da imagem da cidade contemporânea? Como as galerias se articulam com as cidades? Essas são questões que começaremos a desenvolver neste capítulo.

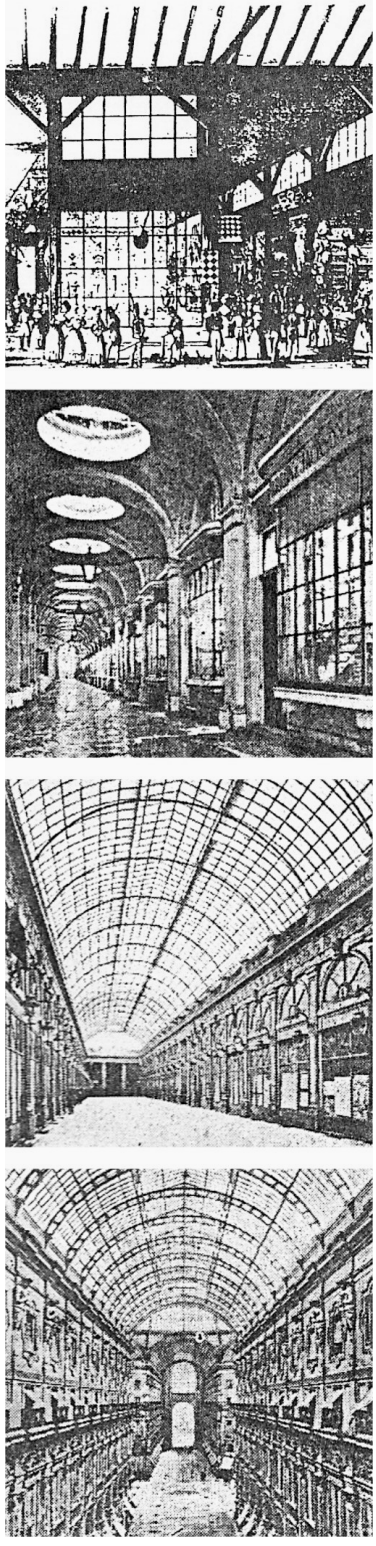


FIGURA 05
De cima para baixo: (a) Geleries de Bois, (b) Royal Opera Arcade, (c) Galerie D'Orléans e (d) Galeria Vittorio Emanuele. Fontes: (a) Aguerre e Landoni (1990, p.96); (b, c *e* d) Serna (1948.

3.1. | As galerias européias ou o advento do modelo da galeria

A galeria comercial, enquanto um novo modelo arquitetônico europeu, é resultante de uma normalização nas pautas de desenho que relaciona as premissas acadêmicas com as novas tecnologias da Revolução Industrial. "O resultado é uma seqüência ordenada, em forma aditiva, de locais alinhados debaixo de uma cobertura de ferro e vidro" (Aguerre e Landoni, 1990, p.97, tradução nossa).

> Construídas com materiais que simbolizavam o progresso tecnológico, as arcadas eram as obras arquitetônicas mais sofisticadas das primeiras décadas do século XIX, eram os monumentos erguidos para a performance das mercadorias fetichizadas do consumismo capitalista (Schulz, 2008, p.151).

Aguerre e Landoni (1990, p.97) citam quatro galerias européias que podem ser tomadas como modelos para as galerias comercias. São elas: Geleries de Bois, Royal Opera Árcade, Galerie D'Orléans e Galeria Vittorio Emanuele. Para Jodgene (s/d., p.6 apud Vargas, 2001, p.171), o Palais-Royal tornou-se o modelo de arcada. Vargas (2001, p.170) menciona que "Philippe de Orléans, neto de Louis XIV, pressionado para encontrar recursos para manter seu estilo de vida libertino, decidiu dividir a periferia de seu jardim no Palais-Royal, em lotes de butiques". As galerias tinham seu acesso noturno assegurado e serviam como passagens cobertas, logo se transformaram em ruas de compras.

> Quatro fileiras de lojas foram construídas com material temporário com duas alas paralelas, nascendo assim as Galerie du Bois que foi o ponto de partida de muitas outras. Mais do que sua forma arquitetônica, o **sistema multifuncional** que institui recria o espaço urbano central, encorajando a exposição social, intelectual, artística e a vida política, avançando pela noite adentro com seus clubes, salões de jogos, lojas, atraindo também a marginalidade, com batedores de carteiras e prostitutas. (Vargas, 2001, p.170-171, grifos nossos).

Embora os primeiros exemplos documentados de galerias européias sejam a Geleries de Bois (Paris, 1788/1789) e a Royal Opera Arcade (Londres, 1790), de acordo com Aguerre e Landoni (1990, p.97), foi a Galerie D'Orléans[62] (Paris, 1829) que marcou uma nova etapa na evolução das galerias comerciais. A Galerie D'Orléans foi coberta completamente por vidro e constituiu o protótipo das galerias do século XIX. A Galeria Vittorio Emanuele (Milão, 1861) também pode ser citada como modelo, não somente por seu aspecto técnico, mas também por sua grande carga simbólica.

Mas, de acordo com Vargas (2001, p.177), a Passage Panoramas, construída em 1800 para ligar o Palais-Royal e a Rotunda por meio de uma cobertura de

---

[62] De acordo com Vargas (2001, p.171), "a luxuosa Galerie d'Orléans, que substituiu a Galerie du Bois em 1830, não teve o mesmo sucesso, talvez devido à campanha de moralidade que seu filho teve que imprimir pela expulsão das prostitutas ou mais certamente pela concorrência das mais recentes galerias". No entanto, de acordo com Vargas (2001, p.188), foi a Galerie d'Orleans que serviu de modelo às mais famossas galerias como a Saint-Hubert, em Bruxelas, e a Vittorio Emanuele, em Milão. Segundo Frampton (2000, p.29b), "a Galerie d'Orléans, de Fontaine, construída no Palais Royal, em 1829, foi a primeira galeria a ter uma abóbada de berço envidraçada".

madeira, a qual permitia alguma penetração de luz, deve ser considerada como a primeira passagem verdadeiramente coberta. A inovação da arcada aberta, com iluminação zenital, somente ficou conhecida oito anos mais tarde, quando se deu a construção da Passage Delmore. De acordo com Jodgene (s/d., p.5 apud Vargas, 2001, p.178), foi seguramente o senhor Delmore quem inventou o teto de vidro contínuo.

Em um breve relato cronológico, Schere (1998, p.140, tradução nossa) apresenta uma das inserções das galerias na história do espaço dedicado ao comércio na cidade.

> Na Europa, a concentração do comércio no século XVIII e XIX gera um novo tipo arquitetônico: a galeria. Em 1770 se constrói em Londres a Royal Opera Árcade, galeria coberta com pequenas clarabóias de vidro, que constituem um dos grandes temas da arquitetura da Revolução Industrial.
> Em 1819, também em Londres, se constrói a Burlington Arcade, uma rua de negócios com o pé direito duplo.
> Em 1831 a Lowther Arcade, uma rua com 75m de comprimento, 6m de largura e 10m de altura com clarabóias de vidro.
> Em 1829 em Paris, se constrói a galeria Orléans, a primeira galeria que une a leve estrutura metálica à transparência do vidro.
> Em 1865 em Milão, se constrói a imponente galeria Vittorio Emanuele II, que comunica a Piazza del Duomo com a Piazza della Scala. Essa galeria tem 290m de comprimento, 15m de largura e 28m de altura, com planta em cruz e um octógono no centro, coberta por uma cúpula de ferro e vidro, a 48m de altura. Esse será o modelo tomado pelo Bon Marché de Paris e pelo Bon Marché argentino para seu projeto, por volta de 1890, dentro da tônica de repetição de modelos urbanos e arquitetônicos e formas de vida parisienses.

Parte dessa cronologia mencionada por Schere (1998) pode ser verificada através do desenho da evolução do formato das arcadas, entre 1800 e 1908, apresentado por Geist (1983, p.100-101).

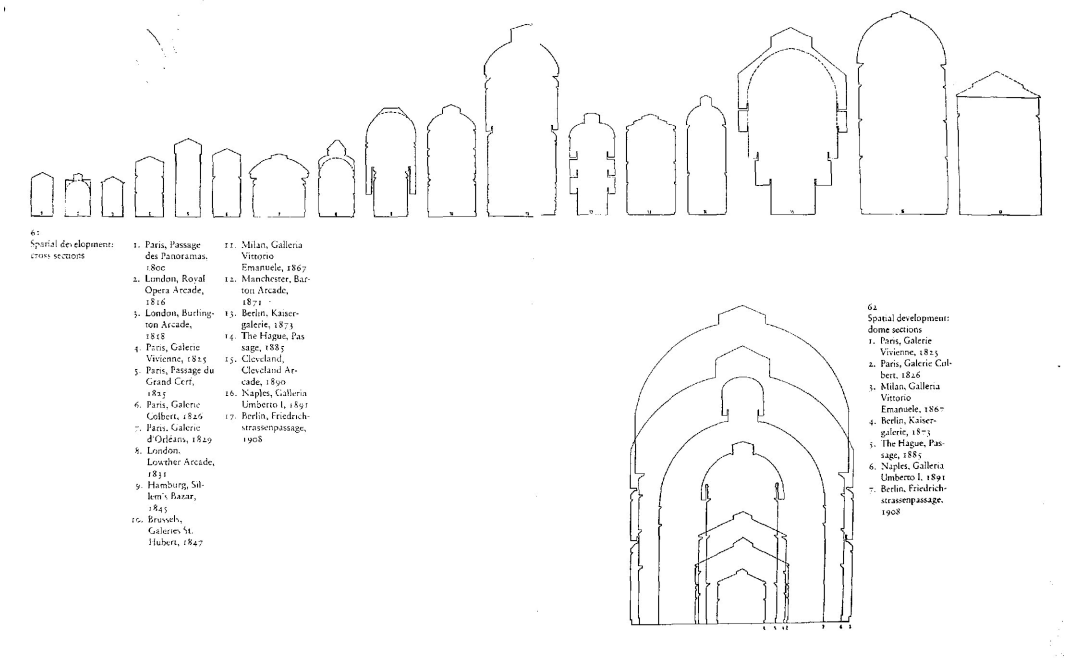


FIGURA 06
Evolução espacial das galerias entre 1800 e 1908. Fonte: Geist (1983, p.100-101).

Também, a partir dessa ilustração, Vargas (2001, p.179) descreve a evolução do desenho da cobertura das galerias: (1) cobertura em duas águas (abóbada em ogiva); (2) presença de lanternim; (3) cobertura em curva; e (4) presença da cúpula[63].

Com uma outra divisão, Geist (1983, p.65) propõe seis períodos para a história das galerias, quais sejam: (1) período de invenção (até 1820); (2) período da moda (de 1820 a 1840); (3) período de expansão (de 1840 a 1860); (4) período monumental (de 1860 a 1880); (5) período do movimento em direção ao gigantismo e à imitação (de 1880 a 1900); e (6) período do declínio do conceito arquitetônico (após 1900)[64].

A partir da divisão apresentada por Geist (1983), Vargas (2001, p.187) propõe, ao fazer uma analogia com o ciclo de vida de um produto, a concentração dos seis períodos em quatro, a saber: (1) inovação (até 1820); (2) crescimento e

[63] Para uma descrição mais detalhada, ver Vargas (2001, p.179).

[64] Para uma descrição mais detalhada de cada um desses períodos, ver Geist (1983, p.64-81).

expansão (de 1820 a 1860); (3) amadurecimento e consolidação (de 1860 a 1880); e (4) declínio (a partir de 1880)[65].

Embora essa periodização seja pertinente, é necessário estarmos cientes de que os autores, nessa classificação, adotam uma postura que não privilegia a história das galerias no contexto dos países latino-americanos[66], nos quais as galerias ganharam relevância urbana a partir do início do século XX. De fato, tais periodizações referem-se ao "modelo" europeu.

Mesmo sendo possível construirmos uma história do surgimento, expansão e declínio das galerias dentro do contexto europeu, não devemos perder de vista que, mesmo tomando a Europa como recorte espacial, há várias histórias, sobretudo, se olharmos, separadamente, a inserção dessa tipologia nas diversas cidades de cada um dos diversos países. Se partirmos dessa segunda abordagem, veremos, tal como assinala Vargas (2001, p.195), que o período de início do esgotamento das galerias francesas corresponde ao período de crescimento e expansão das galerias italianas:

> Na medida em que as passagens em Paris apresentavam sinais de esgotamento enquanto modelo, entrando numa fase de amadurecimento e de forte concorrência entre elas, fora de Paris o modelo assumia dimensões ainda mais monumentais, como a Galerie Vittorio Emanuele mostrando o início da descaracterização das passagens quanto aos princípios que as criaram (Vargas, 2001, p.195).

No entanto, num plano mais abstrato e generalista, podemos dizer que a galeria, enquanto modelo arquitetônico europeu, experimentou um período de decadência no início de século XX. De acordo com Mumford (2004, p.475), o fato de as galerias não serem conversíveis constitui-se em um dos motivos do declínio desse modelo. Para ele, "a debilidade real da galeria comercial, do ponto de vista da prática do comércio, era a sua exatidão funcional: só servia para a finalidade original, e era, por sua própria natureza, inconversível". Tal característica,

---

[65] Para uma descrição mais detalhada de cada um desses períodos, ver Vargas (2001, p.188-202).

[66] Um exemplo desses autores é Kostof. No capítulo sobre "a rua" do livro *The city assembled,* Kostof (2005, p.230) menciona que as galerias do século XIX são a imagem padrão das ruas cobertas. Kostof (2005, p.231, tradução nossa) também afirma que "existem hoje em dia cerca de 280 galerias do século XIX em todo o mundo". No entanto, o autor não cita nenhum exemplo de rua coberta contemporânea.

"violava o primeiro cânone do planejamento da cidade comercial" (Mumford, 2004, p.475).

De acordo com Schulz (2008, p.151), diante de um cenário de instabilidade das paisagens urbanas, "Benjamin lamentava o desaparecimento das arcadas de comércio parisienses, convertidas em resíduos de uma cidade de sonhos, lugar da sedução moderna". Para Schulz (2008, p.152), "apesar de todo o *glamour*, as arcadas não escaparam à transitoriedade, perderam rapidamente o apelo e foram demolidas, consideradas anacrônicas no final do século".

Para Vargas (2001, p.205), um dos motivos que levaram ao declínio das galerias foi a inauguração de novos valores e a "mudança dos costumes que implicaram novas regulamentações, como a proibição das prostitutas de circular nas passagens, nos jardins públicos e bulevares e o fechamento de casas de jogos"[67]. Já, de acordo com Rouanet (1993, p.51, apud Duarte, 2006a, p.102), as galerias tiveram seu declínio associado ao sucesso dos grandes magazines.

Devemos considerar, também, o que é colocado por Holanda (2002, p.78-79, grifos do autor):

> A arquitetura muda ao longo da história, porque expectativas sociais também se modificam e são constitutivas de sociedades específicas. Não conseguiremos nunca entender as expectativas, senão a partir dos valores sociais que as informam. Esses valores traduzem-se em *valores arquitetônicos*, sempre relativos a um determinado tempo e a um determinado lugar.

Por fim, devemos lembrar que o contexto temporal no qual se deu o declínio das galerias européias coincide com o momento em que o Urbanismo surgia como uma disciplina. As passagens labirínticas, signos da cidade moderna da Europa do século XIX, não encontraram mais um espaço privilegiado na cidade modernizada. Como bem nos lembra Jacques (2007, p.95), "uma nova disciplina

---

[67] Proibir as prostitutas de circular pelas redes de ruas e galerias dos centros das cidades é destruir parte do imaginário erótico que alimenta esses espaços labirínticos. Proibir as prostitutas e impedir as casas de jogos pode ser considerado um eufemismo para a negação do labirinto. Como bem mencionou Jacques (2007, p.93), a partir das palavras de Tschumi sobre o labirinto, "a metáfora erótica do labirinto é inevitável, pois trata-se de uma experiência sensorial, corporal e extática do espaço". Ainda vale mencionar que é impressionante verificar como os próprios portenhos referem-se à rua Florida como "a rua das prostitutas". Já na rua Halfeld, estão presentes as casas de jogos (ilícitos). Talvez, por isso também, que as redes labirínticas dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires se mantêm. De fato, há algo de sedutor nesses espaços.

aparece com a modernização das cidades no fim do século XIX: o urbanismo, que já nasce moderno e com a finalidade de eliminar a idéia do Labirinto".

3.2. | Da Europa à América: declínio, descaracterização e transposição do modelo

Segundo Vargas (2001, p.197), "num momento em que a grande onda das galerias começa a perder volume, a América recebe a sua mais fina galeria, em Cleveland, Ohio, construída entre 1888-1890." No entanto, é a própria autora quem ressalta que "essa arcada pertence a um tipo diferente. Tem uma cobertura de vidro no *hall* central com três andares de galerias, alcançadas por proeminentes escadas de ferro" (Vargas, 2001, p.197 e 199). Para Vargas (2001, p.199), essa galeria já representa "o princípio do fim". Vargas (2001, p.202) menciona, ainda, que

> a Galerie des Champs-Élysées Lido, em 1926, completam [sic.] a degeneração do conceito de arcada com o desaparecimento da luz natural e a redução da altura pela instalação de forros falsos e iluminados com neón, bem como pela individualização das lojas que perdem a coerência formal e o seu ordenamento.

Para Vargas (2001, p.202), "esses últimos modelos podem ser considerados como os primeiros representantes dos futuros shopping centers[68], formatos característicos da segunda metade do século XX". Mesmo assim, de acordo com Vargas (2001, p.206), "no que se refere ao conceito arquitetônico, podemos considerar as passagens cobertas sempre contemporâneas".

Também segundo Vargas (2001, p.278), no Brasil, o contexto propício ao florescimento das galerias se deu no século XX e não se aproximou do significado e do esplendor arquitetônico experimentado pelas cidades européias. A própria autora afirma que "embora chamadas de galerias, elas, no que se refere ao formato, tipo de empreendimento e razão de ser, diferem significativamente das galerias européias do século XIX" (Vargas, 2001, p.278).

A partir de um estudo das galerias comerciais da cidade de São Paulo, Vargas (2001, p.278-279) identifica a existência de quatro tipos: (1) o edifício conjunto, o qual congrega em um mesmo espaço múltiplas atividades; (2) o edifício galeria com lojas no andar térreo adotando características de ruas e

[68] Os vocábulos estrangeiros estão destacados em itálico no texto. No entanto, a formatação original foi preservada nas citações diretas.

permitindo a passagem de pedestres; (3) o edifício comercial, o qual possui todos os andares voltados para o comércio e/ou para a prestação de serviço; e (4) a passagem, conformada por um caminho estreito que cruza a quadra, ladeado por lojas.

Embora reconheçamos a pertinência da divisão das galerias em quatro tipos mencionados por Vargas (2001), devemos ressaltar que em nossa pesquisa não nos detivemos nas questões referentes aos usos e, portanto, tal classificação não foi relevante para nosso estudo. Estávamos interessados nas galerias como lugar de passagem, como via de ligação e de fragmentação das quadras, como uma tipologia de subversão da malha urbana tradicional.

Podemos verificar, então, a partir das palavras de Vargas (2001), que o advento das galerias nas Américas não é resultado de uma simples importação de um modelo arquitetônico europeu, de uma cópia de uma tipologia estrangeira. Esta constatação vai ao encontro do que é colocado por Aguerre e Landoni (1990) no artigo intitulado *Transculturación de modelos en la arquitectura de nuestra ciudad: el caso de las galerías comerciales*.

Aguerre e Landoni (1990) lançam a hipótese de haver três momentos de transculturação[69] pelos quais as galerias em Buenos Aires passaram, os quais se constituem em categorias analíticas para o estudo das galerias nas cidades latino-americanas: (1) Importação; (2) Assimilação; (3) Apropriação e ressemantização. Aguerre e Landoni (1990, p.95) mencionam que a fase da Importação é marcada por uma reprodução dos seguintes modelos europeus: Galeries de Bois; Royal Opera Arcade; Galerie D'Orléans; Galeria Vittorio Emanuele. A Importação é caracterizada pela introdução de elementos pertencentes a outro meio, sem que se realizem modificações em seus conceitos básicos. A Assimilação é o momento seguinte da Importação e é caracterizada pela incorporação de elementos da cultura doadora na cultura receptora, passando a formar parte de seu patrimônio cultural. Por fim, o terceiro momento, denominado Apropriação e ressemantização, é marcado pelas modificações tanto na materialização como no conteúdo e no significado do modelo importado e assimilado. Sem dúvida, a

[69] Transculturação, de acordo com Aguerre e Landoni (1990, p.95, tradução nossa), é um "processo que se dá a partir do encontro de duas ou mais culturas com marcadas diferenças na sua organização, onde se conjugam elementos de ambas gerando, desse modo, uma nova manifestação".

maioria das galerias na América Latina é resultado desse terceiro momento de transculturação.

3.3. | Espaços para o comércio, tipologias capitalistas

Mumford (2004, p.445) menciona que "no século XVII, o capitalismo altera toda a balança de poder. A partir daquela época, o estímulo à expansão urbana veio principalmente dos mercadores, dos financistas e dos senhores de terras, que serviam às suas necessidades". Também "o contexto socioeconômico, no final do século XVIII, vai promover mudanças no desenvolvimento da atividade comercial e no seu relacionamento com o espaço físico, quer do ponto de vista da inserção urbana quer do ponto de vista do projeto do edifício" (Vargas, 2001, p.158).

De acordo com Vargas (2001, p.158), são três os fatores que levaram a uma mudança no caráter das lojas e no ato de comprar: (1) a afluência e a moda do período barroco; (2) o começo das monarquias absolutas no século XVII; e (3) a ascensão dos comerciantes, os quais ganharam força econômica e assumiram um lugar antes ocupado pelos artesãos. Conseqüentemente, as lojas ao ar livre e as feiras começaram a perder importância e os mercados[70] tiveram que se especializar em provisões apenas de alimentos[71].

Esse cenário foi propício para o surgimento das arcadas (*arcades*) ou galerias comerciais (*galeries*). Também, as pequenas lojas individuais (*shops*) cederam lugar para os grandes estabelecimentos (*stores*), tais como: lojas de novidades (*magasins de nouveautés*), grandes lojas (*grands magasins*), lojas de departamentos (*department stores*), cadeia de lojas (*multiples*) e lojas de variedades (*variety stores*). Dentre essas tipologias, destacamos as galerias,

[70] Segundo Vargas (2001, p.158-159), "o mercado passará a ser o centro de atração para as compras das necessidades diárias, adotando formatos cobertos e grandiosos, no início do século XIX". No entanto, "concomitantemente à construção desses mercados cobertos cuja grandeza pretendia marcar a atuação dos novos governantes e que assumiam a característica de locais públicos, o setor privado desenvolve um novo espaço para o comércio varejista: as galerias ou arcadas comerciais" (Vargas, 2001, p.167).

[71] Nas palavras de Mumford (2004, p.471), "'ir ao mercado' continuou a ter por fundamento as necessidades domésticas; 'fazer compras' era uma ocupação menos urgente, mais frívola. Fazer compras proporcionava excitação: servia como ocasião especial para que a dona-de-casa se vestisse, saísse, exibisse a sua pessoa".

arcadas ou passagens como uma tipologia que marcou o cenário da vida moderna e contribuiu para a construção de um novo imaginário.

> Este estilo arquitetônico se origina em pleno auge do Capitalismo, e as galerias aparecem como o edifício próprio deste homem capitalista do fim do século XIX, como uma demonstração de que é o "homo mercator" o que tem deslocado o homo sapiens, que adota uma nova escala de valores na qual ter mais é ser mais (Leirado, s.d.).

3.3.1. | As galerias como arquitetura comercial da vida moderna

Podemos afirmar que o programa moderno da arquitetura comercial foi constituído pelas grandes lojas, pelos mercados e, muito particularmente, pelas galerias comerciais. “Neles se combinam elementos de diversas linguagens: o Academicismo, os modernismos, a Escola de Chicago e a chamada ‘tradição funcional’ originada na Revolução Industrial” (Aguerre e Landoni, 1990, p.96, tradução nossa).

De acordo com Mumford (2004, p.474-475),

> a empresa comercial produziu apenas uma forma durante o século XIX, que não respondeu ao seu grande critério de conversibilidade[72] e continuado aumento especulativo; e essa forma, nota-se sem surpresa, revelou-se abortiva e por muito tempo deixou de ser copiada ou aperfeiçoada. Era a galeria de lojas cobertas de vidro: uma tentativa para encontrar uma nova estrutura, utilizando os novos investimentos da armadura de aço e da parede de vidro, que a tecnologia moderna oferecia. Na primeira metade do século XIX, espécimes dessa natureza de galeria implantaram-se em todas as cidades comerciais, de Nápoles e Gênova à Galeria Burlington (1819) em Londres. A galeria comercial de Bruxelas é uma das mais longas; ao passo que a mais importante é aquela grande estrutura cruciforme de Milão, uma larga avenida com suas lojas, seus cafés, seus restaurantes. Aquelas novas estruturas tinham o mérito especial de afastar as compras da rua apinhada, com a sua confusão de veículos e ruídos: um exemplo admirável de planejamento funcional. A idéia de tal galeria foi apresentada não apenas por James Silk Buckingham, que projetou uma cidade modelo vitoriana, mas também por Ebenezer Howard, em seu primeiro traçado da Cidade-Jardim, onde desejava

[72] Com relação à convertibilidade dos usos, Mumford (2004, p.474) expõe que “dificilmente causará surpresa o fato de que as principais formas arquitetônicas produzidas pela cidade comercial fossem baseadas em unidades abstratas de espaço: o comprimento da fachada e o número de metros cúbicos. Sem nenhuma redistribuição estrutural, o hotel, o prédio de apartamentos, a loja de departamentos e o prédio de escritórios eram conversíveis uns nos outros”. É relevante citar que há edifícios de hotéis que foram convertidos em galerias e salas comerciais (como é o caso da galeria Palace em Juiz de Fora), mas não temos registro da refuncionalização de edifícios-galeria, ou seja, da troca de uso das galerias para outro que não seja comercial. De fato, há uma dificuldade de converter o uso das galerias, talvez seja essa uma das razões para a manutenção das galerias mesmo quando entram em decadência, como é o caso de certas galerias européias, ou até mesmo, nos casos das galerias que não logram sucesso no contexto sul-americano.

> colocar toda a área de compras sob vidros. O projetista de uma "cidade modelo", Pullman, no Illinois, na verdade construiu tal galeria; e, por estranho que pareça, chegou-se a construir uma delas na cidadezinha de Hitchin, perto da primeira Cidade-Jardim de Howard, Letchworth.

Embora cada galeria possua características próprias que se articulam com o contexto no qual são inseridas, de acordo com Aguerre e Landoni (1990, p.100-101, grifo nosso), há um elemento que aparece em todas elas: a galeria como uma imagem **cêntrica** e comercial. Além disso, esses espaços comerciais, segundo Vargas (2001, p.176), encarregaram-se de seduzir os novos clientes, ricos e gastadores, e o meio tornou-se o argumento de venda. Nesse sentido, Peixoto (2004, p.237), recuperando as características das galerias parisienses, aponta que

> a luz das lâmpadas de gás, o reflexo dos espelhos e o impacto das mercadorias expostas nas vitrines confundiam interior e exterior, o antigo e o moderno. Nelas o caminhante transitava através de lugares exóticos e épocas há muito passadas. A galeria é um dispositivo ótico. Não por acaso nelas se alojava uma das formas de espetáculo que já anunciava a junção entre pintura, fotografia e cinema: o panorama[73].

FIGURA 07
Acesso ao Barra Shopping, Rio de Janeiro. Fonte: <http://perfforma.com/shopfoto04.htm>. 15 jun. 2008.

FIGURA 08
Acesso à Galeria Pio X, Juiz de Fora.

Nos dias de hoje, as galerias coexistem com uma nova tipologia comercial, com um signo da contemporaneidade: o *shopping center*. Talvez, possamos apontar os *shopping centers* como "modelo" comercial da contemporaneidade. Se as galerias eram copiadas, principalmente no início do século XX no caso das Américas[74], a fim de se

[73] Segundo Ferrara (2000, p.27), a palavra panorama é formada pelo prefixo "pan" acoplado ao grego "*oroma*" que significa vista, paisagem. Ainda de acordo com Ferrara, o panorama "supõe criar, para o espectador, a ilusão de um verdadeiro horizonte que se pode descobrir a partir de uma rotunda iluminada do alto e no centro; no início do século XIX, a voga dos panoramas encontra o seu auge e merece de Benjamin [1886, pp. 679 e ss.] um amplo estudo em uma de suas *passagens*".

mostrarem modernas, nos dias de hoje já não são mais. Segundo Mumford (2004, p.475), "embora a maior parte daquelas galerias comerciais ainda existam prosperamente, não têm elas sido amplamente imitadas; ou antes, somente com a criação de *shopping centers* antiurbanos, construídos para a acomodação do tráfego motorizado, foi que essa concepção se estabeleceu de forma modificada".

No entanto, as galerias não desapareceram. Conforme assinalamos, as tipologias coexistem na cidade contemporânea. Cada tipologia cria, à sua maneira, seu labirinto. Esta é uma propriedade das galerias e dos *shopping centers*: o labirintismo. Assim, podemos afirmar que as galerias e os *shopping centers* são labirintos para o comércio contemporâneo. No entanto, ambos atendem a objetivos completamente distintos, conforme demonstramos a seguir.

3.3.2. | Galerias e *shopping centers*: labirintos para o comércio

> A bolsa de comércio e a loja de departamentos que nasce posteriormente, em troca, agrupam diversos e múltiplos artigos de consumo, criando assim lugares equivalentes ao Mercado da Antiguidade e da Idade Média. São assim elementos de concentração de atividades comerciais e é, nesse sentido, que constituem um antecedente valioso de nossas atuais galerias comerciais, assim como a rua comercial é um antecedente válido das mesmas, quanto à disposição alinhada e justaposta de numerosos negócios (Rúa et al., 1986, p.91, tradução nossa).

As galerias e os *shopping centers* são respostas tipológicas que marcam diferentes momentos da arquitetura comercial e evidenciam diferentes possibilidades de comercialização. Além das distâncias temporais, elas têm origens em diferentes países e possuem marcos históricos-políticos distintos. Embora não possamos percorrer por uma linha de pensamento que evidencie, com clareza, que uma tipologia é resultante da evolução de uma outra que lhe precedeu, há autores que afirmam que o surgimento de uma nova tipologia está baseado na inspiração de uma tipologia já existente[75].

---

[74] De acordo com Aguerre e Landoni (1990, p.101, tradução nossa), a construção das galerias nas Américas "se caracterizou sempre pela vontade de manter vigente um caráter internacional e moderno".

[75] De acordo com Kostof (2005, p.231, tradução nossa), "Loyer pensa que as galerias são as precursoras das lojas de departamentos, assim como dos moderno e enclausurado *shopping center*".

Com relação à galeria no continente americano, ela já nasce influenciada por mais uma tipologia de arquitetura comercial, o *grand magasin*[76]. Segundo Vargas (2001, p.199), "olhar para Cleveland Arcade nos conduz aos *grands magasins*, estabelecimentos contemporâneos às arcadas e nos leva também rumo ao futuro, anunciando o formato dos shopping centers".

Não pretendemos, aqui, nem afirmar nem negar tal possibilidade de evolução das tipologias, no entanto, preferimos enxergá-las como tipologias portadoras de semelhanças e diferenças entre si, cujas características podem inspirar novas tipologias. A partir da leitura do artigo *Galerías, hoy como ayer*[77], podemos observar que as galerias americanas, as quais são frutos de um processo de transculturação, possuem inspiração em, pelo menos, três tipologias: (1) a galeria tradicional, (2) o mercado ao ar livre e (3) o claustro, o pátio interno cercado por arcarias.

Assim como não é possível precisar as origens das galerias, também não podemos afirmar que os *shopping centers* são meras evoluções das mesmas. De acordo com Duarte (2006a, p.104), as novas ruas cobertas (dentro dos *shopping centers*) guardam um inegável parentesco com as suas "antecessoras ilustres" na medida em que elas conservam as seguintes características: (1) especialização comercial; (2) possibilidade de funcionamento ininterrupto; (3) pavimentação contínua do leito das vias exclusivas para pedestres; e (4) iluminação zenital em alguns casos.

Aguerre e Landoni (1990, p.103), a partir da comparação entre a galeria comercial e o *shopping center* de Buenos Aires, propõem um quadro que assinala diferenças arquitetônicas entre as tipologias.

---

[76] De acordo com Vargas (2001, p.214), "a verdadeira *department store*, o *grand magasin* para os franceses, é uma loja com várias seções vendendo tudo de 'alfinetes a elefantes'. A primeira foi o Bom Marché, criado em 1852 por Aristides Boucicaut, que, conforme mencionado, trabalhou inicialmente, como empregado, numa loja de 1820 que vendia produtos de armarinho (de costura). Em 1869 ele contratou um projeto para a construção de um *grand magasin*". Cf. Pevsner, 1979, p.309-328. Em Buenos Aires, o edifício Bom Marché foi construído em 1891. Em 1914, se instala na quadra entre Florida, Córdoba, Paraguay e San Martín a grande loja Harrods, uma das mais tradicionais de Buenos Aires.

[77] GALERÍAS, hoy como ayer. Summa, Buenos Aires, n. 177, p. 78-81, ago., 1982.

	Galeria comercial	*Shopping center*
Implantação	É uma intervenção estritamente urbana e cêntrica (comercial). Nisso se baseia seu êxito.	Localiza-se "...já dentro de um tecido urbano consolidado que pode modificar substancialmente em uma zona suburbana ou despovoada, onde cria um pólo de atração..."*.
Relação com a cidade	Forma parte da trama urbana e, em geral, mimetiza-se e confunde-se com ela. É notável observar inúmeras galerias comerciais em Buenos Aires, onde a fachada não se evidencia ao exterior com clareza. Em geral, os pisos superiores se encontram ocupados com outros usos (habitações).	Tanto na cidade como nos subúrbios constitui um hiato (comercial) e sua arquitetura está desenhada para ser vista, para se destacar, não para mimetizar-se.
Volumetria	À exceção de alguns exemplos, a maior parte das galerias portenhas não se identifica volumetricamente. Existe somente uma compreensão do espaço interior do ponto de vista do pedestre, mas não o edifício todo.	Constitui um volume em si mesmo.
Espaço interior	Relaciona-se de maneira direta com a rua e associa-se com ela. Com freqüência, suas circulações dão a sensação de serem espaços semicobertos.	É totalmente independente do exterior. Em muitos casos, as circulações não possuem mais ventilação e iluminação que a zenital. O espaço se volta para o interior.
Função – Atrativo comercial	Alberga, fundamentalmente, locais comerciais de roupa e bijuteria e, às vezes, adornos ou livros. Esporadicamente aparece algum bar ou confeitaria destinados a prover um grupo reduzido de usuários (em sua maioria, vendedores dos estabelecimentos). Salvo algumas exceções, os artigos e marcas que se propõem à venda são de categoria mediana.	Possuem distintas áreas: (1) estabelecimentos comerciais de todo tipo, desde roupa e bijuterias até bazar, artigos para casa ou perfumaria. (2) Zona de comidas: bar, restaurante, *fast food*, sorveterias. (3) Área cultural: alguns *shoppings* possuem cinema, teatro, salão de exposições de arte. (4) Supermercado: utiliza-se como meio de atração para que os usuários sejam atraídos ao *shopping*. Além disso, os shoppings são um "...cartaz publicitário...", já que "...abrigam filiais das lojas mais prestigiosas do centro da cidade..."*.
Usos por parte dos habitantes da cidade	Em geral, a galeria comercial não constitui um passeio específico. As pessoas que vão à galeria estão de passagem ou necessitam comprar.	Recupera "...aquele hiato de ir às compras, antigo rito social que tem como marco a grande loja..."*

* CACCIATORE, Julio. Presentación. SUMMA. Buenos Aires, n. 29, 1989, p.9.

QUADRO 01
Sobre algumas diferenças arquitetônicas e urbanas entre a galeria comercial e o *shopping center*.
Fonte: Aguerre e Landoni, 1990,

Conforme podemos ver, os *shopping centers* recuperam algumas premissas (formais e funcionais) já lançadas pelas galerias, no entanto, não se trata das mesmas tipologias, sequer podemos afirmar que os *shopping centers* são resultados da evolução da tipologia das galerias. O que é inegável e um dos pontos fortes de aproximação entre ambas tipologias, se abordadas sob o ponto de vista do espaço terciário, é que tanto os *shopping centers* quanto as galerias constituem, nos dias de hoje, labirintos para o comércio e buscam gerar centralidades.

É preciso lembrar que o *shopping center*, em si mesmo, já constitui uma centralidade e, embora seja um equipamento urbano, sua relação com o espaço da cidade é meramente funcional e parasitária. Com suas fachadas cegas, os *shopping centers* muito pouco contribuem para a formação de um tecido urbano contínuo, cujos elementos da sintaxe urbana sejam facilmente identificados do ponto de vista dos pedestres.

As galerias, ao contrário dos *shopping centers*, são extremamente dependentes do tráfego dos pedestres pelas ruas e, portanto, estão intimamente imbricadas nelas. Nesse sentido, poderíamos também revelar um caráter parasitário das galerias, mas há uma contrapartida. Uma vez que as galerias constituem-se em espaços atrativos, contribuem para a manutenção e/ou formação de uma centralidade e para a manutenção da vitalidade urbana. As galerias, por suas características, geram conexões e reforçam a formação de uma rede, ao passo que os *shopping centers* propõem desconexões, uma vez que eles são lugares para os quais devemos ir e ficar e não pelos quais devemos passar.

Mais uma vez afirmamos que não procuramos estabelecer juízos de valores, ou seja, apontar a melhor solução tipológica ao compararmos as galerias comercias com os *shopping centers*, mas apenas evidenciar as diferentes lógicas de ocupação que cada uma engendra. No entanto, cabe ainda lembrar que, segundo Jacobs (2001, p.2-3), “os *shopping centers* monopolistas e os centros culturais, com o espalhafato das relações públicas, encobrem a exclusão do comércio — e também da cultura — da vida íntima e cotidiana das cidades”.

4 | As passagens em rede nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Sair de casa, caminhar alguns metros até a padaria ou caminhar algumas quadras para tomar o ônibus esconde e revela parte da complexidade da vida urbana.

Duarte (2008, p.115)

4 | As passagens em rede nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

No capítulo anterior, procuramos contextualizar o advento do "modelo" das galerias comerciais na Europa, bem como a transposição de tal modelo para a América Latina. Reafirmamos o papel da galeria enquanto uma tipologia moderna voltada para as trocas comerciais e tecemos algumas considerações sobre as semelhanças e as diferenças entre as galerias comerciais e os *shopping centers*, abordados de um ponto de vista que os identifica como tipologias capitalistas e, mais ludicamnete, como labirintos para o comércio.

Neste capítulo, nos voltamos para os casos exemplares da nossa pesquisa e apresentamos nosso inevitável percurso por algumas trilhas que recuperam a história de Juiz de Fora e de Buenos Aires e, mais especificamente dos centros e das principais ruas de pedestres dessas duas cidades. Não pretendemos, com isso, dar conta de todo o desenvolvimento histórico das referidas cidades, mas destacar algumas questões que contribuem para a contextualização e melhor compreensão dos processos de urbanização e de constituição dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

Tentamos assim, enxergar as redes de passagens do centro de ambas as cidades como estruturas espaço-temporais. Carlos Nelson F. dos Santos (1988, p.33) nos lembra que "não se pode atingir esse objetivo sem compreender o comportamento de cada variável significativa através dos períodos históricos que afetam a história do espaço que se está estudando". Uma vez considerado nosso objeto de estudo como sistemas complexos ou, ainda, como redes labirínticas, não basta nos determos na forma do espaço, mas é preciso compreender que as formas urbanas se relacionam com as temporalidades.

No entanto, nossa investigação não foi marcada por um viés predominantemente cronológico. Partimos da constatação da atual inserção dos calçadões e das galerias comerciais na malha dos centros das duas cidades e, sempre que necessário, recorremos aos aspectos históricos na tentativa de

revelarmos o objeto de estudo e contextualizá-lo ao longo da evolução das cidades. Nesse sentido, Abreu (1988, p.30) afirma que

> a análise do momento atual é, pois, o ponto de partida do estudo da estrutura urbana. Mas ela só não basta. É preciso ir além, e demonstrar que momentos atuais são também influenciados por momentos anteriores, que legaram ao espaço atual forma e conteúdo.

O presente capítulo está estruturado em duas partes principais, sendo a primeira dedicada à cidade de Juiz de Fora e a segunda à cidade de Buenos Aires. Em cada uma das partes discutimos (1) a formação dos centros das cidades; (2) a relevância dos principais calçadões dentro do contexto dos centros das duas cidades; e, finalmente, (3) a dinâmica da rede que incorpora os calçadões e as galerias comercias dos centros estudados.

Com esta lógica de exposição, que não coincide com a lógica da investigação[78], procuramos esquadrinhar um texto que, verticalmente, aborda questões que vão do geral para o específico, que parte de uma macrovisão para, em seguida, apresentar questões que dizem respeito à microescala. No entanto, devemos alertar que tal divisão é meramente didática e decorrente de um processo analítico. As histórias dos centros confundem-se com as histórias dos calçadões e das galerias. Como é possível perceber a partir do relato que segue, as morfologias, as paisagens e os imaginários dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires são altamente permeados pelas danças labirínticas dos corpos em movimento e pela dinâmica das redes de galerias comerciais e de calçadões.

Cabe ainda lembrar, conforme já foi mencionado na apresentação deste trabalho, que a escolha das duas cidades como recortes espaciais estudados nos permitiu perceber diferenças e similaridades entre os casos, recuperar a história da formação das passagens em redes nos centros de ambas as cidades e tecer considerações que dizem respeito à inserção das galerias comerciais nos centros das cidades latino-americanas. Tal procedimento metodológico é mencionado por Canevacci (2004, p.20, grifos do autor) como operação de "*máxima internidade e*

[78] Conforme já mencionamos, a pesquisa seguiu um percurso inverso da exposição. Partimos do particular para chegarmos ao geral. Iniciamos pela investigação empírica da rede de galerias para compreendermos o papel nodal dos calçadões. Por fim, fomos buscar, nos registros históricos da formação dos centros das cidades estudadas, os argumentos, os fatos e os processos que contribuíram para a produção da atual morfologia.

máxima distância". Ainda, segundo Canevacci (2004, p.21), "o distanciamento urbano e sua reconstrução é condição única para a sua compreensão".

4.1. | Juiz de Fora

FIGURA 09
Juiz de Fora no Mapa-múndi.

Juiz de Fora é uma cidade que foi fundada em 1850[79]. Teve seu crescimento acelerado a partir da ligação entre os estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, pelo antigo "Caminho do Ouro". No entanto, diferentemente de muitas outras cidades mineiras, a evolução urbana de Juiz de Fora não está diretamente atrelada à atividade de mineração. A consolidação da cidade se deu a partir do desenvolvimento industrial, principalmente têxtil, que levou a cidade a ser chamada de "Manchester mineira[80]", no início do século XX. A cidade também recebeu outras alcunhas como, por exemplo, "Europa dos pobres[81]", "Atenas mineira[82]" e "Barcelona mineira". De acordo com Junqueira (2006, p.65), esses apelidos evidenciam a tentativa de Juiz de Fora "civilizar-se" e modernizar-se, o

[79] Sobre a história de Juiz de Fora ver especialmente Oliveira (1966), e sobre os aspectos urbanos diagnosticados, ver Plano Diretor de Juiz de Fora (1999) e o Anuário Estatístico da região (UFJF, 2006). Também, acessar o *site* da Prefeitura de Juiz de Fora: www.pjf.mg.gov.br.

[80] Tal denominação foi conferida à cidade por Rui Barbosa e faz referência à cidade inglesa conhecida por suas fábricas de tijolos maciços aparentes, tal como era possível de se encontrar em Juiz de Fora.

[81] Essa alcunha foi atribuída a Juiz de Fora por Sílvio Romero, em 1910.

[82] Esse apelido se refere ao fato de, no início do século XX, Juiz de Fora ter sido a cidade mais "culta" e "civilizada" de Minas Gerais e, portanto, considerada a capital cultural do estado.

que na época era o mesmo que "europeizar-se". Ainda podemos acrescentar "afrancesar-se"[83].

FIGURA 10
Vista panorâmica do centro de Juiz de Fora. Fonte: www.avllb.org/academicos/044/Image133.jpg. 05 fev. 2008.

De acordo com Colchete Filho e Maya-Monteiro (2003, p.3), podemos dizer que a estruturação urbana de Juiz de Fora decorreu, basicamente, de duas características fundamentais: (1) um lugar de passagem e (2) principal função industrial[84]. A atribuição de lugar de passagem se deve ao fato de Juiz de Fora ter se tornado, com a construção da Rodovia União Indústria, o ponto terminal da principal via de comunicação da província, entreposto comercial e pólo econômico mais importante da Zona da Mata. De acordo com Junqueira (2006, p.46), "a rodovia, com seu leito macadamizado[85] e seu sistema de transportes,

[83] "Além da graciosa rua Direita [atual Avenida Barão do Rio Branco] – o 'boulevard rectilíneo' de Juiz de Fora, que viajantes compararam, com vantagens, às avenidas de Paris –, a cidade tinha, já nas duas últimas décadas do século passado [século XIX], várias das ruas atuais" (Neves, [s.d], p.106).

[84] Também nas duas primeiras estrofes do Hino da cidade, letra de Lindolfo Gomes (1875-1953), podemos ver registradas as vocações industrial e cultural de Juiz de Fora e fazermos inferências sobre o caráter da cidade como um lugar de passagem. As estrofes são: "Viva a princesa de Minas/ Viva bela Juiz de Fora/ Que caminha na vanguarda/ Do progresso estrada afora! // Das cidades brasileiras/ Sendo a mais industrial,/ Na cultura e no trabalho/ Não receia outra rival".

[85] Macadame é um sistema de pavimentação criada pelo engenheiro McAdam (1758-1836). Tal sistema consiste num processo de calçamento de estradas de rodagem caracterizado por uma camada de pedra britada, aglutinada e comprimida, com cerca de 0,30m de espessura. Berman (2001, p.156) afirma que "cabe notar, de início, que a palavra não é francesa. De fato, a palavra deriva de John McAdam, de Glasgow, o inventor setecentista da moderna superfície de pavimentação. Talvez seja a primeira palavra dessa língua que os franceses do século XX satiricamente chamarão de *Franglais*: pavimenta o caminho que leva a *le parking*, *le shopping*, *le weekend*, *le drugstore*, *le móbile-home*, e muito mais. Essa linguagem é assim vital e atraente porque é a linguagem internacional da modernização".

diligências e carroças, possibilitou um maior fluxo de mercadorias, maior segurança e continuidade na circulação dos produtos em todas as épocas do ano".

Junqueira (2006, p.46) menciona também que, "além do café[86], a maior parte dos produtos importados e exportados pela província passava, obrigatoriamente pela cidade. Esse fluxo de mercadorias possibilitou o desenvolvimento do comércio local de importação e exportação, de atacado e varejo". Por esses motivos é que, também, podemos dizer que Juiz de Fora se constituiu como um lugar de "passagem".

A atribuição de ter a função industrial como principal se deve ao fato de Juiz de Fora ter atraído uma grande quantidade de indústrias, uma vez que, em 1889, a inauguração da luz elétrica possibilitou a iluminação pública do centro da cidade e a instalação de fábricas que se beneficiaram com a energia elétrica.

A construção da cidade teve como base a mistura de grupos imigrantes a qual configurou uma sociedade plural e diversificada. Italianos, alemães, sírios, libaneses, portugueses, negros, todos, com seus costumes e credos específicos, com as suas diferenças, contribuíram para a formação da diversidade na cidade. Conforme veremos detalhadamente, foi a partir da segunda década do século XX que teve início a um processo de construção de galerias comerciais, o qual foi também motivado pela conjunção dos fatores sumariamente supracitados e que resultou na formação da rede por nós estudada.

Uma vez que as considerações sobre a história de Juiz de Fora durante o século XX serão tecidas nas próximas seções, cabe ressaltar, nesta brevíssima introdução à cidade que, hoje em dia, Juiz de Fora é considerada como uma cidade de médio porte e sua população está estimada em 500.000 habitantes. A cidade ocupa uma área de 1.439 Km² e está localizada no sudeste do estado de Minas Gerais, na Região Sudeste do Brasil. Tal como as demais cidades mineiras, Juiz de Fora não é banhada por mares, fato este que faz com que o principal rio da

[86] De acordo com Abdalla (2000, p.5), "como *background*, o ciclo do café é o momento econômico que repercute diretamente na estruturação da cidade de Juiz de Fora, sendo o responsável pelo primeiro conjunto de investimentos e de riquezas que proporcionou à cidade ser a principal economia mineira da segunda metade do século XIX e uma cidade de caráter industrial desde aquele momento". Singer (1974, p.210, apud Junqueira, 2006, p.46) faz uma comparação entre São Paulo e Juiz de Fora, uma vez que as duas foram o principal entreposto comercial de seus estados, recolhendo todo o café produzido no interior e enviando-o para o porto (no caso de Juiz de Fora, para o porto do Rio de Janeiro) a fim de ser exportado.

cidade, o Paraibuna, seja um corpo d'água importante para o assentamento. A cidade se revela como um pólo de educação, atraindo estudantes da Zona da Mata.

4.1.1. | A formação do centro de Juiz de Fora

O núcleo inicial da cidade pode ser descrito como um triângulo[87] conformado pela Avenida Rio Branco (trecho da antiga Estrada do Paraibuna e primeira rua de Juiz de Fora), pela Avenida Getúlio Vargas (trecho da estrada União Indústria) e pela Avenida Independência (resultante da canalização, na segunda metade do século XX, de um córrego afluente do Rio Paraibuna).

De acordo com Abdalla (2000, p.10, grifos nossos), as avenidas Rio Branco, Getúlio Vargas e Independência

> formam em conjunto o que é considerado o **coração vivo da cidade** de Juiz de Fora, **não apenas o lugar central do nascimento da cidade**, isto é, este é o lugar onde a vida urbana ocorre e é possível observar o cidadão local, o cotidiano urbano, a cultura da cidade, a sociedade, os debates e problemas regionais, enfim é o lugar onde a cidade expõe as suas próprias coisas.

Esse triângulo tem sua origem em um desenho técnico que privilegia o traçado ortogonal desenvolvido em 1860 por Gustavo Dott. Embora a cidade esteja em um fundo de vale, o que significa ser uma cidade montanhosa, o centro é plano, o que facilitou a implantação dessa malha viária conformada por ruas perpendiculares entre si.

De acordo com Abdalla (2000, p.9),

> Halfeld fisicamente apropriou-se da estrada do Paraibuna quando designou a principal rua que mais tarde tornou o eixo estruturador da cidade até hoje. As demais ruas são desenhadas em perpendicular à estrada, logo imaginando um traçado regular para a localidade. Em 1860, ainda sob sua supervisão como presidente da Câmara Municipal, é contratado o engenheiro (igualmente alemão) Gustavo Dott para fazer a planta cadastral, ordenar e desenhar a extensão do traçado de ruas da cidade, bem como a proposição de novas ruas. Assim, este plano, que apesar de ter um desenho sobre o traçado original de Halfeld, é efetivamente o primeiro desenho técnico-urbano de Juiz de Fora. Seu propósito foi simples, isto é, alinhar as ruas de forma ortogonal e adequar as ruas existentes e as novas proposições ao fato da modificação do percurso entre a cidade e o Rio de Janeiro, dado que vinha sendo construída desde 1853 a Estrada União Indústria, que chegou à cidade em 1860.

[87] No final do século XIX, esse núcleo foi ampliado com a abertura da Avenida Francisco Bernardino, a qual seguiu o traçado da Estrada de Ferro.

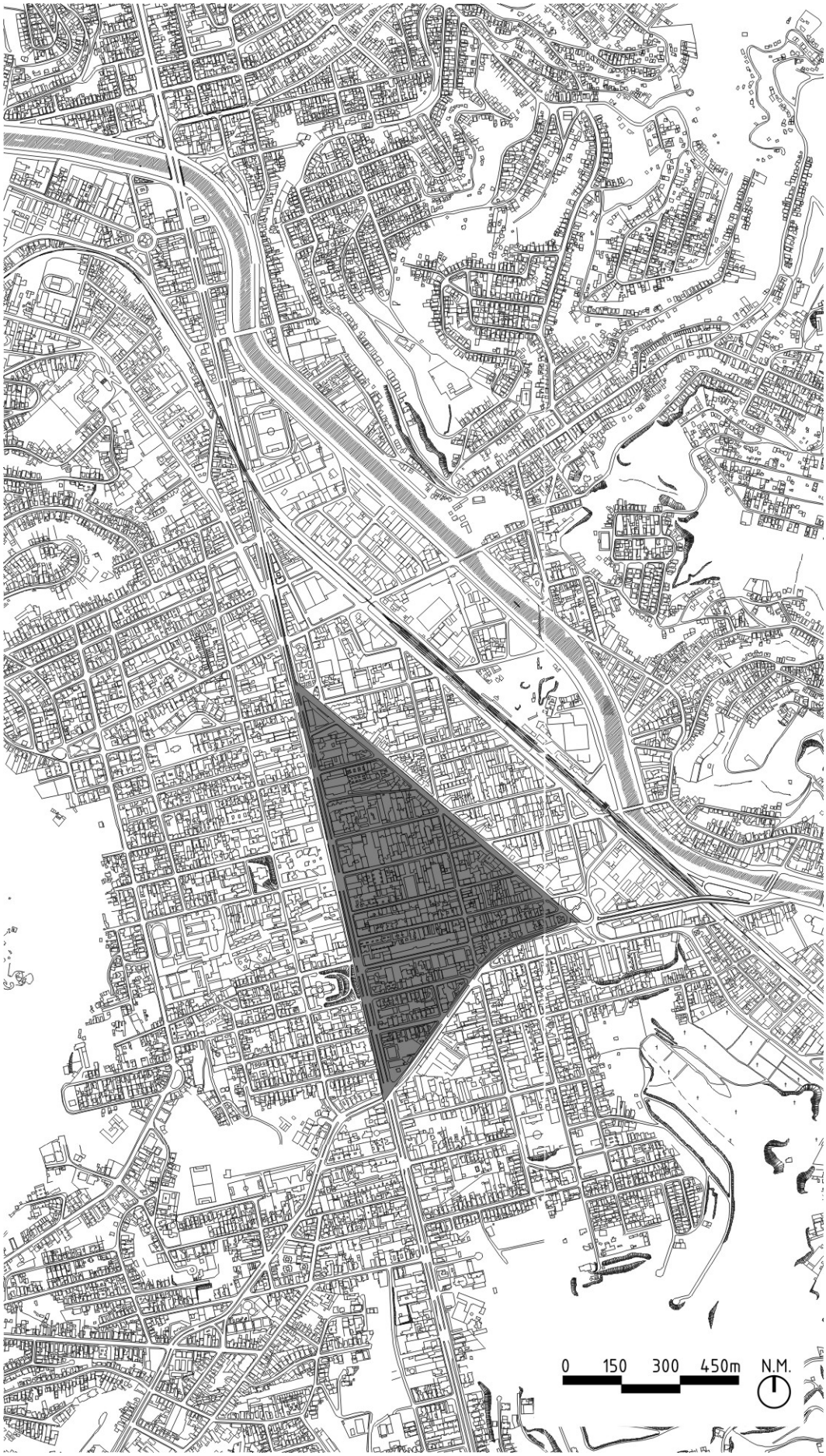


FIGURA 11
Mapa do triângulo central de Juiz de Fora. Fonte: Mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

FIGURA 12
Foto aérea do triângulo central de Juiz de Fora. Fonte: Google Earth.

O cruzamento da Rua Halfeld[88] (inserida no triângulo, paralela à Avenida Independência) com a Avenida Rio Branco é considerado o ponto nevrálgico do coração da cidade. De acordo com Abdalla (1996, p.3), a Avenida Barão do Rio Branco

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

Também, segundo Abdalla (1996, p.56), a estrutura urbana do centro de Juiz de Fora é uma conseqüência das ações públicas e privadas de três ordens distintas: (1) os empreendimentos públicos e privados de ligação entre Rio de Janeiro e Minas Gerais (Caminho Novo, Estrada do Paraibuna, Companhia União e Indústria, Estrada de Ferro Central do Brasil e Leopoldina Railway, Acesso Norte, Avenida Independência, etc.); (2) pela ação pública local dos governantes e de pessoas da comunidade (planos de urbanização, arruamentos, praças, calçamentos e outras melhorias urbanas, edificações, doações de áreas públicas, etc.); (3) pela ação pública saneadora de correção do Rio Paraibuna.

A partir de tal constatação, Abdalla (1996, p.7) aponta que, morfologicamente, o desenho do centro histórico de Juiz de Fora pode ser composto por três traçados diferenciados: (1) o traçado desenvolvido a partir da Estrada do Paraibuna, conformando um espaço de quadras ortogonais e regulares; (2) o traçado despreocupado com a estrutura formal preexistente desenvolvido pelos empreendimentos da Estrada União e Indústria, da Central do Brasil e das correções e uso dos rios do vale do Paraibuna, o qual conformou grandes áreas em

[88] De acordo com Abdalla (2000, p.8), "no trato do espaço físico, o arraial vinha se desenvolvendo sob um traçado de ruas desenhado por Halfeld que, por interesses próprios (já que se casara com uma das herdeiras da Fazenda do Juiz de Fora, durante sua permanência na região para a construção da Estrada do Paraibuna), utilizou-se de uma grande reta que atravessava a fazenda para dela fazer a rua principal do arraial e, na qual, riscou praticamente no centro uma perpendicular originando o primeiro logradouro público (atual rua Halfeld) e praça da cidade (também denominado atualmente de parque Halfeld), onde deu terrenos para a construção do fórum local e para a construção da Câmara Municipal. Ao longo da principal rua, naquela época denominada Rua Direita, reservou área para a igreja, onde hoje está a catedral da cidade e loteamentos para casas. A morfologia deste lugar praticamente pode ser lida com os mesmos elementos que Halfeld propôs, por exemplo, estão ao redor do Parque Halfeld estão o Fórum, a Câmara Municipal, o Gabinete do Prefeito e dois templos religiosos".

eixos amplos, norteados por grandes projetos tecnológicos; e (3) o traçado das galerias da cidade[89].

No mesmo sentido de Corrêa (2005, p.12), o qual assinala que são vários os agentes sociais[90] que fazem e refazem as cidades, Abdalla (1996, p.7) afirma que na formação do centro de Juiz de Fora estiveram em disputa forças políticas e econômicas, produtivas e especulativas. Segundo Abdalla (1996, p.7), tal situação pode também ser observada no jogo de concorrência que se estabelece entre os agentes públicos e privados na incorporação e utilização das galerias.

Os calçadões são, também, elementos que se destacam na paisagem do centro da cidade. Além do calçadão da Rua Halfeld, existem os calçadões da Rua Mister Moore e da Rua Barão de São João Nepomuceno. Todos os três supracitados são pavimentados com pisos que sinalizam a prioridade do trânsito de pedestres sobre o de veículos. Há, ainda, a Rua Marechal Deodoro e a Rua Batista de Oliveira, as quais, mesmo ainda estando pavimentadas com asfalto (motivo que, para nós, leva a não serem chamadas, ainda, propriamente de calçadões) possuem acesso restrito de veículos e priorizam, também, o trânsito de pedestres.

[89] A discussão sobre alguns aspectos da história da formação do centro de Juiz de Fora apresentados até aqui, embora não seja o objeto direto da nossa pesquisa, é de extrema importância para se compreender a relevância do traçado das galerias comerciais na configuração da malha urbana central.

[90] Segundo Corrêa (2005, p.12), os agentes sociais que fazem e refazem a cidade são: (1) os proprietários dos meios de produção; (2) os proprietários fundiários; (3) os promotores imobiliários; (4) o Estado; e (5) os grupos sociais excluídos. Já Vargas (2001, p.239) menciona que "é possível identificar três importantes e diferentes agentes com significativa atuação sobre o espaço urbano e regional: o pequeno comerciante independente, o grande varejista e o empreendedor imobiliário".

Por fim, podemos mencionar que, embora tenham surgido outras centralidades em Juiz de Fora, o centro original ainda é o pólo de integração[91], de vitalidade da cidade, e, portanto, um lugar de referências simbólicas que participam do imaginário urbano juizforano. É um centro urbano animado por relações sociais decorrentes tanto da manutenção de usos residenciais[92] quanto de uma extensa rede comercial, além de opções de lazer e cultura.

FIGURA 13
Calçadões do centro de Juiz de Fora. Fonte: Mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora.

[91] Em uma pesquisa sobre a redefinição das centralidades em cidades médias, Silva (2008), após tomar Londrina e Maringá como estudos de casos, constata duas dinâmicas diferenciadas: a primeira apresenta tendência a uma dispersão e a segunda a um reforço à concentração. Podemos verificar que, em Juiz de Fora, embora haja iniciativas de dispersão, iniciadas principalmente nos anos de 1990, tais como a transferência da sede da Prefeitura para um edifício localizado em um terreno adjacente ao triângulo central, a construção em massa de condomínios fechados em área periféricas e, mais recentemente, o lançamento de um *shopping center* na zona sul da cidade, o centro da cidade continua atraindo investimentos e mantém-se um lugar de centralidade, para onde os compradores se dirigem e os comerciantes se encontram. É relevante mencionar, aqui, a hipótese levantada por Carvalho (2006, p.76). Segundo o autor, o não rompimento da sociedade juizforana com o centro da cidade talvez possa contribuir para as baixas taxas de criminalidade verificada no município. Segundo o IPEA, em 2005, Juiz de Fora ficou apenas atrás de Maringá (PR) e de Joinville (SC), dentre os municípios mais seguros do país (Villaça, 2001 apud Carvalho, 2006, p. 76).

[92] Embora Junqueira (2006, p.93), com base nos dados do Censo do IBGE, os quais indicam que, no período de 1991 a 2001, a população do centro de Juiz de Fora diminuiu, aproximadamente, 10%, afirme haver um processo de descentralização, o centro de Juiz de Fora ainda possui vitalidade e uma multiplicidade de funções. Assim como em Londrina e Maringá, cidades estudadas por Silva (2008), não se detectam os processos de "degradação" ou "empobrecimento" do centro de Juiz de Fora, uma vez que continua sendo freqüentado também por camadas de poder aquisitivo de médio a elevado, as quais residem nesta área. De acordo com o *Pré diagnóstico* constante no *Plano de desenvolvimento local (PDL)* da Região administrativa Centro de Juiz de Fora (2004, p.8), "o centro recebe uma consideráel parcela da população, acostumada ao conforto e a comodidade decorrentes das concentrações de infra-estrutura urbana".

4.1.2. | Rua Halfeld, "a alma da cidade"

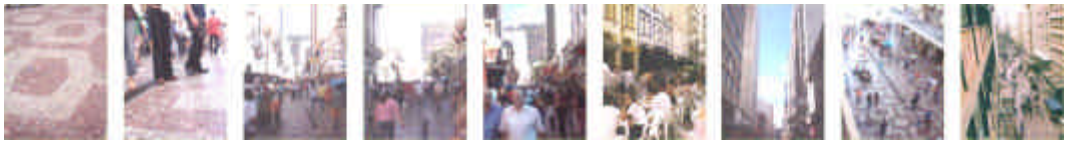


FIGURA 14
Seqüência de imagens da Rua Halfeld.

FIGURAS 15 e 16
Mapa e foto aérea do centro de Juiz de Fora. Fontes: Mapa digital da Prefeitura de Juiz de Fora e Google Earth (foto aérea).

> A Halfeld é a alma encantadora das ruas, na expressão definida pelo cronista João do Rio. É a grande soma de todas as almas que passam, palco de emoções já vividas, cúmplice das febres de entusiasmo da cidade e de suas prostrações. É um pouco de tudo que as outras ruas sonham ser. Cada canto desta reta está impregnado de uma história que nem as ruínas, causadas pelo tempo e pelas mãos dos homens, conseguiram soterrar. A Halfeld pulsa. Não só no coração da gente que retirou dela as melhores lembranças de uma época dourada, mas no vai-e-vem da multidão que passa. Ela resume e define a cidade. O juizforano está, todo ele, no movimento e na cor da Rua Halfeld, já dizia Edmundo Lys. Atravessá-la é percorrer em poucos minutos mais de um século de história, dividida entre o Império e a República. Se a Rua Direita, Avenida Rio Branco, orientou o desenvolvimento da cidade, a antiga Califórnia incorporou todos os símbolos de progresso aspirado pela sociedade. Embora o Paraibuna tenha dado origem ao povoado, é nas pedras da Halfeld que estão fundamentadas toda a memória e a vida de Juiz de Fora (Arbex e Rocha, 1998, p.2).

A partir dessa citação podemos verificar a importância que a Rua Halfeld tem para o contexto da cidade. A Rua Halfeld inicia na encosta do Morro do Imperador, corta as avenidas Barão do Rio Branco e Getúlio Vargas e, antes de atravessar o Rio Paraibuna para terminar na Avenida Sete de Setembro, passa pela

Praça da Estação (ferroviária)[93]. Embora seja extensa (com aproximadamente 1.500m), apenas partes da rua são exclusivas para pedestres. O trecho principal, localizado entre as avenidas Rio Branco e Getúlio Vargas, é conhecido por "Calçadão da Rua Halfeld" e foi fechado para o trânsito de veículos na década de 1970. Os trechos adjacentes ao Parque Halfeld e à Praça da Estação são incorporados como áreas de pedestres.

> A história da Rua Halfeld começa por volta de 1853. Com o nome de Rua da Califórnia, ela foi uma das várias vias que a Câmara Municipal mandou abrir em comemoração à elevação da Vila de Santo Antônio à categoria de cidade. Central, a nova rua progrediu rápido, atraindo todas as novidades, apesar de ainda em 1870 estar cercada de construções precárias que não resistiram ao tempo. Em 1878, já era macadamizada[94] (o sistema de calçamento mais moderno da época). Pouco depois, em 1881, era uma das primeiras ruas servidas por bondes. Em 1884, o grande número de carruagens trafegando pela rua já preocupava, levando à reivindicação de implantação de mão única. E em 1889 passou a contar com iluminação elétrica.
>
> Do final do século XIX até meados de 1930, o perfil urbano da Rua Halfeld era o de uma via formosa, com construções fundamentalmente marcadas por uma preocupação estética, cheias de adornos que contribuíram para dar leveza e encanto à rua.
>
> (…)
>
> Esta Rua Halfeld foi vítima de sua própria valorização como principal via comercial e, posteriormente, residencial[95] (Neves, [s.d], p.52).

De acordo com Junqueira (2006, p.72), o traçado da Rua Halfeld (antiga Rua da Califórnia), é da autoria de Henrique Halfeld e, também, possivelmente o da

---

[93] "Não há como fugir ao chavão. Esta reta comprida, que começa na encosta do Morro do Imperador e atravessa o Rio Paraibuna, nasceu com vocação unificadora e permanece, indiferente ao surgimento de vias mais modernas e importantes, como o lugar onde todos se encontram e onde tudo acontece" (Neves, [s.d], p.50). Nas palavras de Nava (1983, p.20-21, apud Genovez, s.d., p.7), "A rua Halfeld desce como um rio, do morro do Imperador, e vai desaguar na Praça da Estação. Entre suas margens direita e o Alto dos Passos estão a Câmara; o Fórum; a Academia de Comércio(...); a Matriz, (...); a Santa Casa de Misericórdia, (...); a Cadeia, (...); toda uma estrutura social bem pensante (...). Esses estabelecimentos tinham sido criados, com a cidade, por cidadãos prestantes que praticavam ostensivamente a virtude (...). Já a margem esquerda da rua Halfeld marcava o começo de uma cidade mais alegre, mais livre, mais despreocupada e mais revolucionária. O Juiz de Fora projetado no trecho da Rua Direita era, por força do que continha, naturalmente oposto e inconscientemente rebelde ao Alto dos Passos. Nele estavam o Parque Halfeld e o Largo do Riachuelo, onde a escuridão noturna e a solidão favorecia a pouca vergonha. Esta era mais desoladora ainda nas vizinhanças da linha férrea (...)".

[94] Em 1916, o calçamento das vias a paralelepípedo substituiu os sistemas macadame, pé-de-moleque ou ensaibramento. A Rua Halfeld foi a primeira a receber esse tipo de pavimentação, antes mesmo da Avenida Rio Branco. O asfalto foi introduzido na cidade entre 1938 e 1943 (Junqueira, 2006, p.65).

[95] Já em 1877, a rua Halfeld foi considerada a 'segunda via pública da cidade, já pelo número de moradores, já pelo seu forte comércio' (Oliveira, s.d., p.118, apud Genovez, s.d., p.6).

Rua Marechal Deodoro (antiga Rua da Imperatriz). Halfeld traçou essas ruas perpendicularmente à Estrada do Paraibuna e as demais ruas paralelas à Rua Halfeld seguiram essa mesma diretriz[96].

Com relação ao traçado das primeiras ruas de Juiz de Fora, não se sabe exatamente o motivo que levou o engenheiro Halfeld a optar por uma trama que não guarda relação alguma com o traçado das cidades coloniais mineiras, tais como Tiradentes e Ouro Preto, cidades nas quais Halfeld morou. Junqueira (2006, p.72) apresenta as seguintes hipóteses: "talvez uma herança de sua terra natal [região de Hannover, Alemanha], ou mesmo de sua formação como engenheiro, ou quem sabe, sua experiência no exército o tenha influenciado?".

A autora conclui que o conhecimento e a experiência de Halfeld, "produziu um traçado singular, com ruas paralelas e perpendiculares e quadras condizentes com o formato dos tradicionais lotes portugueses, estreitos e compridos" (Junqueira, 2006, p.72).

> Hoje, a síntese da Rua Halfeld dos bons tempos é o Calçadão, construído ao final dos anos 70[97]. Embora com outros signos, repetem-se as cenas do vaivém agitado, dos grupos que se formam para conversar sobre política ou qualquer outro assunto, dos encontros dos jovens, das passeatas e comícios. Os novos tempos trouxeram outras imagens: os vendedores ambulantes de bijuterias, camisetas e pôsteres, os moleques com cartazes onde se lê "Compro Ouro", os *happenings* teatrais, os grupos de música latina e os de capoeira, os shows de música que surpreendem quem passa com apresentações públicas, as mesas dos barzinhos ocupando a rua, lotadas aos sábados, as manifestações e as campanhas políticas (Neves, [s.d], p.50).

Junqueira (2006, p.82-83) afirma que desde a abertura da Rua Halfeld,

> (…) quando ainda era conhecida como Rua da Califórnia, desempenha o papel de principal rua do centro de Juiz de Fora, e é considerada pela população a rua mais importante da cidade, seu símbolo. É também o lugar onde os imóveis e os pontos comerciais são mais valorizados. Mesmo antes de se tornar calçadão já era a rua preferida para o passeio dos juizforanos, e vários autores nascidos na cidade fazem referência ao *footing* da Rua Halfeld. Uma tradição característica dos anos 50, depois das 18 horas, as pessoas se vestiam da melhor forma possível, fossem trabalhadores ou aristocratas, para subirem e descerem a rua a fim de verem e

---

[96] "A preocupação com o traçado das ruas marca a cidade desde a planta desenhada por Henrique Halfeld em 1844. Por causa desta planta e dos planos de arruamento de Gustavo Dodt, em 1860, e de Lallemant, em 1884, muitos consideram Juiz de Fora o primeiro município previamente traçado do país. Uma certa racionalidade no desenho urbano assinala uma ação planejada da estrutura da cidade" (Neves, [s.d], p.106).

[97] "O calçadão, quando foi implantado, recebeu muitas críticas, principalmente dos comerciantes temendo uma queda acentuada de movimento com a saída dos veículos e da comodidade de poder estacionar em frente da loja. Estavam enganados..." (Rebouças, 2004, p.24).

> serem vistos. Costume que ainda pode ser observado atualmente somente durante a semana e no sábado na parte da manhã.

A Rua Halfeld está localizada no centro histórico e financeiro de Juiz de Fora. Nela estão alguns dos edifícios-ícone, dentre os quais destacamos o Cine Theatro Central, principal teatro de Juiz de Fora. Nela estão instaladas inúmeras farmácias e lojas de roupas. Nela estão situadas também várias das mais importantes lojas de eletrodomésticos e agências bancárias[98] da cidade. "Não é ao acaso que quase todas a agências bancárias da cidade estão na rua Halfeld e na Av. Rio Branco, pois como simbolismo elas são as mais tradicionais e importantes, na visão destas corporações" (Abdalla, 1996, p.78). De acordo com Arbex e Rocha (1998, p.10), "durante várias décadas, a Halfeld reuniu o melhor comércio da região, com filiais de lojas famosas do Rio de Janeiro, exibindo nas vitrines um estilo de vida importado".

> Desde o final do século XIX, a Rua Halfeld era uma das vias mais movimentadas. Era o lugar de construções de estilo leve e alegre, principalmente nas primeiras décadas deste século [século XX]. Bastante influenciada pelos imigrantes italianos, onde se destacam Pantaleone Arcuri e Spinelli, esta rua abrigava, por volta da década de 10 e 20, várias casas comerciais alimentícias atacadistas e varejistas.[99] Mais tarde instalaram-se o cinema São Luiz e o Cine Teatro Central e, principalmente, vários hotéis. A concentração de hotéis na Rua Halfeld deu-se em virtude de sua proximidade à Estação (Genovez, s.d., p.6)

De acordo Rebouças (2004, p.24), "toda cidade, vila, distrito, povoado ou aglomerado de gente vivendo em comunidade tem seu ponto central, seu ponto nevrálgico". Para o autor, o ponto nevrálgico de Juiz de Fora é o Calçadão da Rua Halfeld. "O calçadão da Rua Halfeld é o eixo da cidade, é o Greenwich da Zona

---

[98] Em função da acumulação de capital em Juiz de Fora e da participação no cenário dos grandes negócios surgiu uma demanda por um sistema financeiro local. Em 1887 se instalou a primeira agência bancária da cidade, uma agência do Banco Territorial e Mercantil de Minas. Em 1889, o Banco de Crédito Real iniciou suas atividades, com uma agência localizada na esquina da rua Halfeld com a Avenida Getúlio Vargas. A primeira agência do Banco do Brasil em Juiz de Fora foi instalada em 1918. A sede do Banco do Brasil, localizada em uma outra esquina da rua Halfeld com a Avenida Getúlio Vargas, foi projetada por Oscar Niemeyer, em 1941. Em 1994, mais uma agência do Banco do Brasil foi construída, também, na Rua Halfeld. Segundo os dados do *Plano de desenvolvimento local da Região Administrativa Centro* (2004), são 105 agências bancárias instaladas na Região Administrativa Centro.

[99] LOPES, Oscar Pereira. "Comércio da Rua Halfeld". Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora. Ano VII, n. 7, Dezembro de 1973. p. 105 a 128. Esta nota encontra-se no texto original.

da Mata, é o lugar central e também o mais democrático…" (Rebouças, 2004, p.24).

Nesse mesmo sentido, Arbex e Rocha (1998, p.38) mencionam que

> "Eu gosto de Juiz de Fora porque ela tem a melhor Rua Halfeld do mundo", teria dito o industrial Severiano Sarmento. Sim, todas as cidades têm a sua Rua Halfeld (e se não têm, deveriam ter), aquela via que resume a coletividade, o lugar onde todos vão e em que, abandonados à multidão, múltiplos se tornam um ser único, com uma identidade própria, no caso, o juizforano. Pode-se saber sobre ele percorrendo a Halfeld.

A Rua Halfeld é um centro atrativo, pois, de acordo com Foglia e Eguiguren (1978, p.43, tradução nossa), "a localização de centros atrativos e geradores de trânsito, como os órgãos públicos e a atividade bancária, vai delimitando a área de maior concentração de atividades". De acordo com Arbex e Rocha (1998, p.44),

> o Calçadão é onde a Halfeld mais pulsa. E a Halfeld é o centro do centro de Juiz de Fora, a rua mais querida, mais simbólica. Nela, o juizforano se sente em casa. Circula com desenvoltura. Ela é o alvo da memória coletiva de uma época dourada, que os olhos da saudade fazem ainda mais bela.

É na Rua Halfeld que os jovens se encontram, os políticos se reúnem, as passeatas acontecem, negócios são fechados, amigos se vêem, alguns blocos de Carnaval[100] desfilam, homossexuais se exibem, shows públicos são realizados, etc. De acordo com Junqueira (2006, p.82), a Rua Halfeld exerce a função de praça principal da cidade[101], pois é nela que acontecem as manifestações populares, mesmo estando muito próxima do Parque Halfeld.

De acordo com Arbex e Rocha (1998, p.28), "a Halfeld foi o elo de ligação [sic.] entre homens e mulheres que precisavam comunicar-se sem palavras, apenas com o jogo do olhar. Não importava o destino, passar pela Halfeld não era escolha, era 'obrigação'". Nesse sentido, a Rua Halfeld sempre foi o palco para os encontros na cidade, para as trocas de olhares, para o flerte e para a sedução.

---

[100] "Rua acostumada a grande glamour, era lá que se faziam as batalhas de confete no Carnaval. Nas memória de Murilo Mendes não é possível situá-la no tempo ou no espaço, era o corredor onde homens e mulheres, da 'boa sociedade', transitavam" (Mendes 1968, p.11 e 114, apud Genovez, s.d., p.6).

[101] A partir da apropriação do conceito de "pracialidade", Carvalho (2006, p.58) afirma que podemos considerar que as galerias desempenham, no conjunto urbano de Juiz de Fora, um "estado de praça". Neste sentido, parece-nos que Carvalho também contemplaria os calçadões, em especial o Calçadão da Rua Halfeld, uma vez que eles formam, com as galerias, uma rede. De acordo com Carvalho (2006, p.58), o conceito de "pracialidade" foi formulado por Eugênio Queiroga para caracterizar os espaços de ampla sociabilidade.

Mesmo reconhecendo a crítica feita por Bauman (2001, p.111) à clássica definição de Richard Sennett que afirma ser a cidade "um assentamento humano em que estranhos têm a chance de se encontrar[102]" (Sennet, 1978, p.39, apud Bauman, 2001, p.111), não podemos deixar de concordar com Calvino (2003, p.53) que, quando os indivíduos passam pelas ruas, "corre alguma coisa entre eles, uma troca de olhares como se fossem linhas que ligam uma figura à outra e desenham flechas, estrelas, triângulos, até esgotar num instante todas as combinações possíveis". Nesse sentido, não podemos deixar de mencionar a contribuição da Rua Halfeld para a formação do sistema emergente da cidade.

É valiosa a ponderação feita por Duarte (2008, p.116) sobre os espaços de circulação das cidades, embora esteja se referindo, especificamente, aos de São Paulo:

> Sem ser o vazio da passagem inócua, ou tampouco o ideal do lugar de vida comunitária, as calçadas e as ruas, as avenidas e os trilhos aparecem como espaço de convivência — não do convívio longo, dos nomes próprios, mas daquele rápido, transitório, e que espelha o modo como se criam as relações entre os milhões de outros que somos em São Paulo [ou em qualquer outra cidade].

À Rua Halfeld, várias galerias comerciais se conectam. De acordo com Junqueira (2006, p.81), a Rua Halfeld é o eixo estruturador do centro de Juiz de Fora e, também, o ponto mais nobre.

> Por que falar da Halfeld? As ruas são expressão do espírito coletivo. Por isso mesmo um povo pode ser visto através da sua rua, não uma via qualquer, mas aquela que representa a unicidade da multidão. A Halfeld sintetiza a identidade de Juiz de Fora e, ao mesmo tempo, absorve a diversidade estampada nos gestos, nas expressões de cada um, tornando-se parte da alma juizforana (Arbex e Rocha, 1998, p.1).

[102] Também, de acordo com Lefebvre (2004, p.15), "a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos 'padrões' que coexistem na Cidade".

4.1.3. | As galerias do centro de Juiz de Fora

FIGURA 17
Galeria Pio X, a primeira galeria de Juiz de Fora.

4.1.3.1. | Origens e formação da rede

A edificação das galerias em Juiz de Fora teve início no século passado. De acordo com Junqueira (2006, p.66), importantes obras para a configuração do centro da cidade foram as construções da Galeria Pio X, o primeiro edifício-galeria da cidade construído em 1923 pela construtora Pantaleone Arcuri, e do Cine Theatro Central, em 1929.

De 1920 a 1990, Juiz de Fora se abateu com a transferência da capital econômica do estado para Belo horizonte. No entanto, foi nesse período de maior estagnação econômica pelo qual passou a cidade que podemos verificar a construção de várias galerias. De acordo com Carvalho (2006, p.36)

> (…) a nova invenção do luxo industrial parisiense, com suas coberturas de vidro e revestidas de mármore[103], aparece também em Juiz de Fora como fruto proveniente do avanço industrial. A prosperidade econômica da cidade mineira, que alcança o posto de primeira economia do estado em 1888, se consolida ano a ano nas primeiras décadas do século XX (mesmo depois da inauguração da nova capital do estado)…

Para Abdalla (1996, p.67), a forma gerada pelas galerias é representativa de um contexto pós-industrial de Juiz de Fora, de um período terciário, uma vez que

[103] Segundo Vargas (2201, p.178), "as passagens cobertas traduziam uma mudança de mentalidade". De acordo com uma transcrição realizada por Benjamin (1982, p.1044, apud Duarte, 2006a, p.102) de um guia ilustrado de Paris de 1852, "as passagens, uma recente invenção do luxo industrial, são galerias cobertas de vidro, com paredes em mármore, atravessando blocos inteiros de prédios, cujos proprietários se associaram para esse tipo de especulação. Dos dois lados dessas galerias, que recebem sua luz de cima, alinham-se as lojas mais elegantes, de modo que uma tal passagem é uma cidade, um mundo em miniatura, onde o comprador pode encontrar tudo o que precisa".

as análises econômicas apontam o período áureo da industrialização entre a quarta parte do século XIX e primeiro quadrante do século XX. Assim, o número elevado das galerias pode ser verificado depois da "cidade-tecnológica-mecânica" vivenciada antes da Segunda Guerra Mundial.

De acordo com Carvalho (2006, p.36), as primeiras galerias juizforanas não tiveram muito sucesso logo de início e

> a ocupação ocorreria com o início da forte estagnação econômica da indústria tradicional da cidade na década de 1950, período que coincide com o aumento de pequenas indústrias familiares de malharias, principal setor a ocupá-las com suas lojas de revenda (…) (Carvalho, 2006, p.37).

De acordo Abdalla (1996, p.II), as galerias de Juiz de Fora "são como uma marca de urbanização da cidade, pois elas representam uma importante contribuição ao espaço urbano e público". Nesse sentido, Junqueira (2006, p.81, grifo nosso) afirma que, juntamente com as ruas paralelas à Rua Halfeld, "os edifícios galerias formam uma **rede** peculiar, principal característica urbana do centro de Juiz de Fora". Segundo Carvalho (2006, p.59-60),

> enquanto a tipologia de galerias se espalhava pelo país, em Juiz de Fora ela atingiu uma outra escala de importância, praticamente sendo incorporada à malha urbana tradicional[104]. Assim, poucos anos mais tarde, o traçado das ruas do centro praticamente se confundiria com esse novo sistema urbano que ali começava a se sobrepor.

Conforme afirma Junqueira (2006, p.84, grifo nosso),

> uma característica singular do centro de Juiz de Fora são os edifícios-galerias presentes em toda a área central e que ligam as ruas transversais de forma a unir quase toda a área comercial da cidade. Tais galerias formam um interessante traçado e conformam uma grande circulação de pedestres, além de constituírem uma **rede** de comunicação entre as principais ruas comerciais da cidade.

Abdalla (1996, p.26-27) afirma que no contexto de Juiz de Fora, "pode se observar um microcosmo urbano gerado pela fragmentação do espaço de galerias intercalado na rede pública de ruas e avenidas da cidade, tendo em alguns subconjuntos formados por várias galerias, um espaço interno subdividido". Essa

[104] De acordo com Carvalho (2006, p.17), "no âmago das mudanças que caracterizariam a morfologia da cidade em meio à 'reconstrução' imposta pela modernidade, Juiz de Fora vê nascer muitas galerias; as quais renovariam o sentido da morfologia, levando à atual concepção da constituição urbana. Mesmo sem o repertório da arquitetura moderna, mas imbuída do espírito que faz parte dela, o conjunto destes novos exemplos irão logo deflagrar o redesenho da paisagem da cidade".

característica vai ao encontro do que é colocado por Tugnutt (1987, p.31 apud Abdalla, 1996, p.26):

> …as galerias, embora essencialmente lineares em caráter, para induzirem o maior número de pessoas a passarem por elas, poderiam ser subdivididas em uma seqüência de espaços interconectados. Cada espaço formando uma galeria individual com seu próprio caráter, nas quais as pessoas seriam subitamente encorajadas a andar vagarosamente outra vez e observarem as vitrines…

De acordo com Carvalho (2006, p.63), esse microcosmo urbano em Juiz de Fora mencionado por Abdalla encontra uma de suas principais razões de sucesso na "propícia feição da morfologia urbana do centro da cidade, principalmente pelo desenho de várias quadras 'longilíneas', adequadas para a fragmentação e transformação dos seus interiores em espaços públicos". O microcosmo[105] urbano formado pelas galerias presentes na área central de Juiz de Fora também se deve ao fato de encontrar nelas todos os cinco usos urbanos: habitação, comércio, serviço, indústria e lazer (Abdalla, 1996, p.31).

As galerias são, em sua maioria, edifícios de uso misto, distribuído da seguinte maneira: (1) no térreo, o uso é predominantemente comercial, pois ali estão instaladas as lojas, mas há, também, alguns acessos para os demais pavimentos dos edifícios; (2) em alguns casos, nos pavimentos superiores seguintes, geralmente, os segundo e terceiro pavimentos, há algumas lojas, espaços de prestação de serviços, tais como salões de beleza e ateliês de costura, e salas de aulas, geralmente salas de aulas de cursinhos pré-vestibulares; (3) na maioria dos casos, os demais pavimentos são ocupados com residências.

Tal tipo de ocupação, segundo Junqueira (2006, p.86), "representa um novo parcelamento do solo e traçado urbano, além de crescimento do espaço 'público' dentro das edificações".

> No que trata das edificações, os fragmentos de espaços públicos gerados pelas galerias, mostram as ações e interesses de uma quantidade de agentes urbanos, principalmente dos últimos cinqüenta anos[106], onde se poderia esperar uma expansão do lugar central, com fragmentação da centralidade da cidade, ocorreu uma implantação de uma estrutura imprevisível, com a formação de vias-artérias informais (Abdalla, 1996, p. 66).

---

[105] Para Serna (1948, p.12, tradução nossa), "a galeria tende a ser um microcosmo; um retiro do mundo no meio do mundo".

[106] Devemos lembrar que o texto data de 1996, portanto, onde está escrito "cinqüenta anos", leia-se "sessenta anos".

Abdalla (1996, p.66-67) aponta alguns fatores que contribuíram para essa formação, dentre os quais podem ser destacados: (1) a lei[107], evidenciada no Código de Edificações e Lei de Uso e Ocupação do Solo, pois limita os usos e concede permissões para determinadas edificações; (2) o mercado, que viabiliza a incorporação de um determinado tipo de empreendimento; e (3) a sociedade como um todo, a qual tem uma boa aceitação dessa tipologia.

Abdalla (1996, p.64) entende, ainda, que os edifícos-galeria de Juiz de Fora são arquiteturas vernáculas. Essa conceituação se encaixa bem dentro da terceira fase da transculturação das galerias européias, ou seja, da fase de apropriação e ressemantização do modelo europeu de galeria nas Américas[108]. Segundo Abdalla (1996, p.64),

> (…) as galerias são uma arquitetura sem grandes elaborações no campo da forma, delimitada pela postura construtiva da viabilização econômico-especulativa da terra e da construção moderna, dotados de uma tecnologia universal, adaptadas aos usos e interesses locais por projetos arquitetônicos concebidos na cidade, a qual possui um tradicional curso de engenharia civil, tornando-se forte aliado de uma arquitetura simplificada, e controlados por agentes locais.

Concordamos com Carvalho (2006, p.36) ao afirmar que, se comparadas as dimensões das galerias juizforanas com as dimensões das galerias parisienses, as primeiras tornam-se pouco significativas do ponto de vista da escala. Também concordamos com Junqueira (2006, p.86) quando afirma que, isoladamente, as galerias juizforanas "não são expressivas, mas em seu conjunto, podem competir, em relação à área de passagem, até mesmo com as vias de trânsito convencionais, como ruas e avenidas". Esta afirmação encontra sustentação em uma pesquisa realizada por Abdalla (1996), a qual constatou que, naquela data, dos 107,85m² de área das quadras do centro de Juiz de Fora, 46,85 m² eram de galerias[109]. Outro dado levantado por Abdalla (1996, p.31) é que, somados os metros lineares de ruas do centro de Juiz de Fora, chegava-se a um total de 3.250m (1.650m de ruas que conformam o perímetro do centro e 1.600m de ruas internas), ao passo que

---

[107] É interessante notar que, na cidade de São Paulo, a construção de galerias na área central tornou-se, por força de lei, obrigatória nas edificações que possuíam lotes lindeiros às ruas Direita, São Bento, 24 de Maio e Sete de Abril (Vargas, 2001, p.279).

[108] Sobre a fase de apropriação e ressemantização do modelo europeu de galeria, ver Capítulo 3 desta dissertação, especialmente, seção 3.2.

[109] Para um mapa completo das galerias do centro de Juiz de Fora, ver Anexo 1.

somente as galerias (não incluídas nas contas anteriores) somavam 2.180m, valor que representava 57,6% da área de circulação do centro, se excluídas as vias perimetrais[110].

De acordo com Carvalho (2006, p.67-68),

> atualmente, o tecido formado pela rede de ruas e galerias está bastante interpenetrado, numa característica peculiar da feição urbana do centro da cidade, e propicia um tipo de convivência social, de certa maneira, particular e característica de Juiz de Fora, com espaços dinâmicos e estáticos intercalados e variados, onde a fluidez dos 'calçadões' reveza com inúmeros espaços de menor circulação como grandes ou pequenos largos abertos normalmente em frente de grandes edifícios públicos ou não.

Nos dias de hoje, no centro da cidade de Juiz de Fora são contabilizados quatro calçadões (sendo o último oficializado em setembro de 2006, a partir da completa proibição do acesso aos automóveis), uma rua na qual somente é permitido o tráfego de táxis e mais de quarenta galerias oficiais[111]. Algumas galerias estão sendo reformadas e outras, abertas. Os novos arranjos são mais complexos se comparados com a espacialidade das primeiras galerias. Assim, por conseqüência, a dinâmica da rede se torna mais complexa. Há inclusive algumas galerias que se conectam a outras duas ou mais e o desenho que vai se compondo também se torna mais labiríntico.

Além disso, no centro da cidade, a lógica da passagem reservada exclusivamente para o pedestre não se encontra mais restrita às calçadas das ruas, aos calçadões e às galerias. Ainda que veladas, as lojas de departamentos, de eletrodomésticos e os supermercados articulam-se com as galerias, agora convertidas também em complexos de galerias, para compor um verdadeiro rizoma, para se conectarem à rede. De acordo com Carvalho (2006, p.76),

> o olhar voltado para o centro de Juiz de Fora hoje, não pode deixar de constatar este extenso sistema de galerias: intrincado, por vezes subversivo, mas acima de tudo, coeso. O que foi exceção ao tecido urbano agora se apresenta como regra e, a primeira vista, compõe uma estrutura de unidade. Mas, paradoxalmente, uma análise mais minuciosa revela um conjunto de complexos resultantes da fusão de

---

[110] Certamente, se refeitos os cálculos nos dias de hoje, o valor em metros lineares de galerias será maior do que o encontrado por Abdalla em 1996. Um outro valor que surpreenderia, seria a proporção entre as vias exclusivas para pedestres e as vias do centro da cidade que permitem, também, o tráfego de automóveis.

[111] Estamos nos referindo à galeria oficial, à tipologia arquitetônica explicitamente edificada como um lugar de passagem, cujas características não deixam dúvidas sobre sua condição de galerias. Sobre as características gerais das galerias, ver anexo 3.

> várias galerias, que mantêm entre si dinâmica e feições próprias e que delineiam identidades diferenciadas. Mas nem por isso divergente do todo.
> Os complexos, aqui, devem ser entendidos como pontos de convergência onde é possível observar não só a fusão entre galerias próximas, mas, também, a inclusão de outros equipamentos urbanos como supermercados (e hipermercados) ou lojas de departamento.

Ainda, de acordo com Carvalho (2006, p.76-77), ao analisarmos os novos complexos, "poderemos constatar que o conceito de galeria, premissa para o seu estabelecimento, agora divide papel com o conceito de *shopping center* e suas repercussões são, para o centro da cidade, de ordem não apenas física, mas também comportamental". De acordo com Abdalla (1996, p.29-30), a continuidade de prédios-galeria formam um espaço que pode ser chamado de "centro-shopping[112], numa similaridade com o que se usa em geografia para determinar o *Central Business District* (*CBD*)".

A manutenção da imagem do centro de Juiz de Fora como um grande "*shopping* a céu aberto"[113], conformado por galerias comerciais e calçadões, ou seja, pelas passagens em rede, sobretudo por aquelas que se conectam ao Calçadão da Rua Halfeld, é alimentada pelo poder local, compartilhada pelos lojistas e aceita pelos juizforanos de uma forma geral.

FIGURA 18
Folder sobre O Calçadão da Rua Halfeld, distribuído pela Prefeitura de Juiz de Fora.

[112] De acordo com Abdalla (1996, p.30), o termo inglês shopping, nesse contexto, deve ser conceituado da mesma forma que é "entendido pela teoria de *Townscape*, isto é, o lugar de suprimento de serviços normalmente compreendidos amplamente por lojas de diversos padrões de comércios, serviços pessoais de atendimento ao público (cabelereiro, alfaiate, sapateiro, fotocópias, etc.), serviços profissionais (imobiliárias, advogados, bancos, financeiras, cartórios, etc.), serviços de entretenimento (teatro, cinema, etc.) e serviços de apoio (lanchonetes, bares e restaurantes, entre outros)".

[113] No mini-folder intitulado "Calçadão da Rua Halfeld", o quinto de uma série desenvolvida e distribuída pela Prefeitura Juiz de Fora para turistas na cidade, as galerias são destacadas e, sobre elas, são apresentadas as seguintes palavras: "Nas galerias, que unem as ruas principais do centro comercial de Juiz de Fora, transformando-o em um grande shopping a céu aberto, o turista pode encontrar os mais variados produtos que, diversificando o comércio local, contribuem para tornar a cidade o pólo comercial da Zona da Mata e Vertentes".

4.1.3.2. | As galerias conectadas ao Calçadão da Rua Halfeld

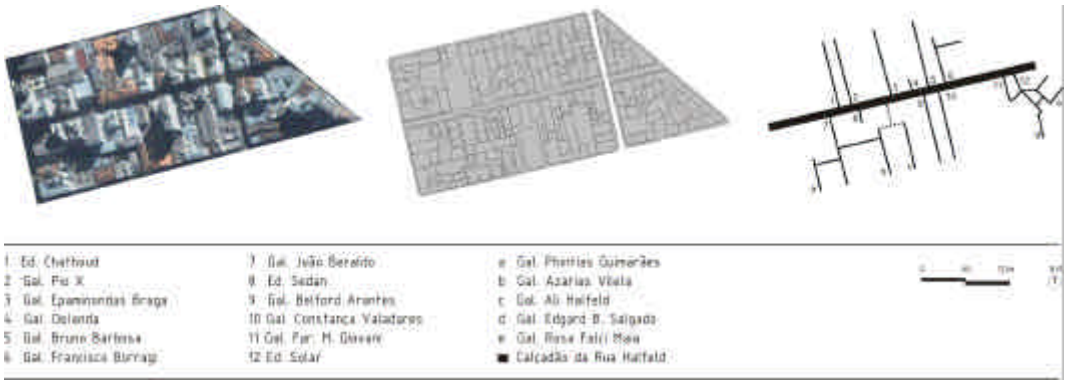
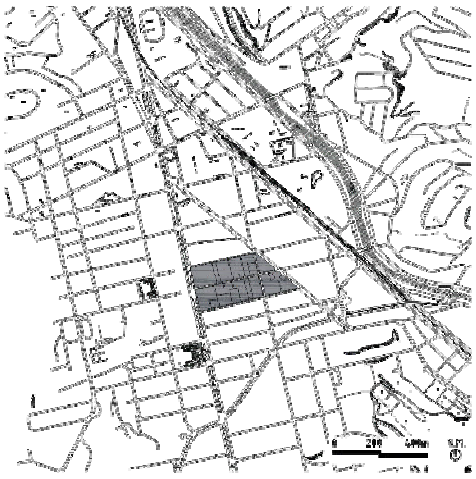
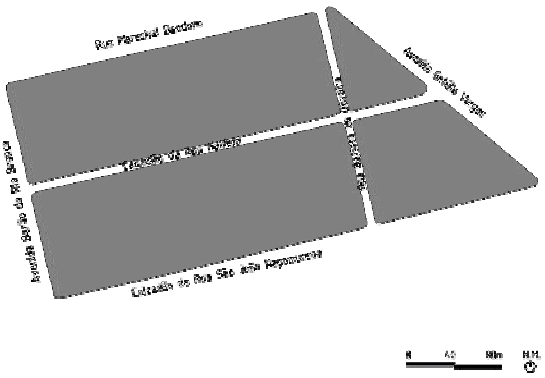


FIGURA 19
Foto aérea, edifícios das galerias e rede de galerias. Fonte da foto aérea: Google Earth, 10 fev. 2008.

Ao Calçadão da Rua Halfeld, se conectam doze galerias cobertas, dentre as quais, merece destaque a Galeria Pio X, por ter sido a primeira galeria de Juiz de Fora. Conforme podemos observar, a rede de galerias conectadas ao calçadão da Rua Halfeld está conformada dentro de quatro quadras edificadas, contabilizando uma área total de 71.640m².





FIGURAS 20 e 21
Inserção das quadras que conformam a rede de passagens estudada no centro de Juiz de Fora.

FIGURA 22a
Galerias que se conectam ao calçadão da rua Halfeld.

FIGURA 22b
Galerias que se conectam ao calçadão da rua Halfeld.

A rede de passagens de pedestres do centro de Juiz de Fora se articula diretamente com duas avenidas, a Av. Rio Branco e a Av. Getúlio Vargas, as quais são os principais corredores de transporte coletivo no centro da cidade.

FIGURAS 23 e 24
Esquinas das avenidas Rio Branco (à esquerda) e Getúlio Vargas (à direita) com o Calçadão da Rua Halfeld.

Abaixo, temos o mapa de axialidade[114], o qual destaca a prioridade do trânsito de pedestres. Assim, quanto mais espessas as linhas, mais dedicadas aos pedestres são as vias. Embora as avenidas sejam as mais finas, pois se destinam, prioritariamente, ao trânsito de automóveis, devemos ressaltar que, pelo fato de elas serem os principais corredores de transporte coletivo, contribuem para a fomentação do fluxo de pedestres.

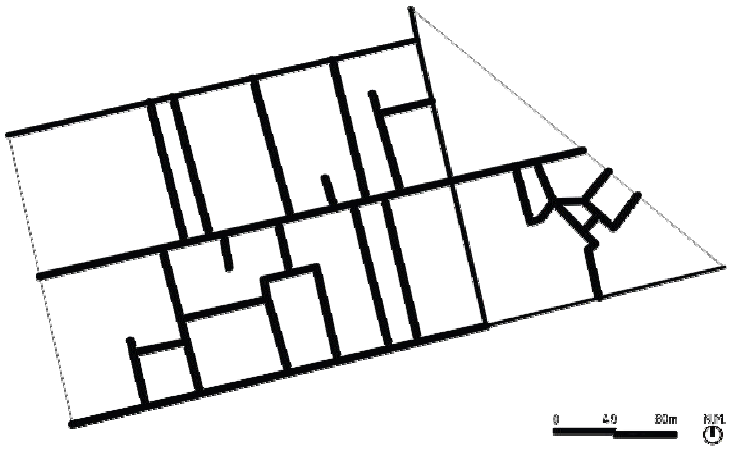


FIGURA 25
Mapa de axialidade da rede de passagens em Juiz de Fora.

Das doze galerias cobertas que se conectam ao Calçadão da Rua Halfeld, apenas duas (Galeria Delanda e galeria do Edifício Sedan) não funcionam como

[114] Cabe ressaltar que este mapa de axialidade, embora seja inspirado nos mapas propostos por Hillier e Hanson (1988), não foi composto a partir da técnica de axialidade proposta por eles, a qual corresponderia ao "menor número de linhas retas que passam através de todos os espaços convexos" (por Hillier e Hanson, 1988, p.92 apud Holanda, 2002, p.99). Nosso mapa apresenta os principais eixos de circulação das avenidas, ruas, calçadões e galerias, hierarquizados a partir da potencialidade para gerar fluxos de pedestres.

ligação entre duas ou mais ruas existentes, o que indica que 83,33% das galerias propõem conexão física direta entre ruas e constituem um sistema que proporciona o fluxo de pedestres e a criação de atalhos exclusivos. Tal porcentagem nos autoriza afirmar que a rede de passagens estudada é altamente permeável e não simplesmente porosa.

Também, o que temos aqui multiplicado é o número de pontos de conformação de esquinas (ou interseções). Se desconsideradas as galerias, temos no Calçadão da Rua Halfeld, apenas três pontos de esquinas/ interseções[115], ao passo que, se computadas as galerias, o número de pontos de esquinas/ interseções eleva-se para quinze. Partindo da premissa de que as esquinas, por sua forma, propõem encontros nas cidades, temos, a partir da inserção das galerias conectadas ao Calçadão da Rua Halfeld, um aumento de 500% nas probabilidades de encontros.

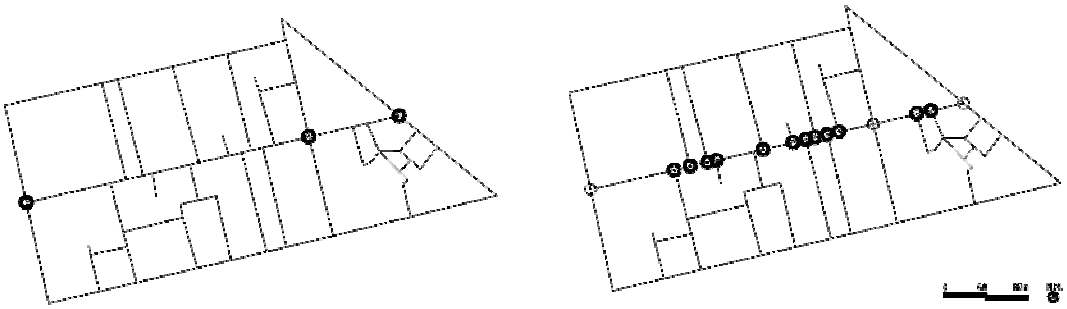


FIGURA 26
Mapas de pontos de geração de esquinas/ interseções. À esquerda, sem considerar as galerias. À direita, ao se considerar as galerias.

Embora não tenhamos analisado sistematicamente, podemos afirmar que a porcentagem de aumento de pontos de geração de esquinas se elevaria se fossem consideradas as galerias que conectam as ruas adjacentes ao Calçadão da Rua Halfeld às demais ruas. Também vale destacar que o incremento de pontos de encontros é considerável se contabilizadas as esquinas de dentro das próprias galerias[116].

[115] Em nossos cálculos, cada interseção entre vias é computada apenas 1 vez, ou seja, mesmo que a interseção entre duas vias gere quatro esquinas, neste trabalho estamos considerando apenas 1 (uma) interseção, por isso é que nos referimos a "ponto de geração de esquinas".

[116] Esses pontos não estão assinalados no mapa, pois demandaria um levantamento exaustivo do desenho das galerias para que pudéssemos ter uma completa precisão. Como não foi possível o rigoroso levantamento desses dados, optamos por não divulgá-los.

4.2. | Buenos Aires

FIGURA 27
Buenos Aires no mapa-múndi.

Localizada no mesmo continente que Juiz de Fora, porém mais ao sul, está Buenos Aires. Esta cidade que foi fundada pela primeira vez em 1536, por Pedro de Mendoza, teve uma segunda fundação em 11 de junho de 1580, data em que foi traçada a atual Praça de Maio, o marco zero da cidade.

FIGURA 28
Vista panorâmica do centro de Buenos Aires. Fonte: http://img.diariodelviajero.com/2008/01/puerto-madero1.jpg. 01 jun. 2008.

A Cidade Autônoma de Buenos Aires faz parte, nos dias de hoje, uma grande região metropolitana. Possui aproximadamente três milhões de habitantes distribuídos em uma área de 202 Km². Buenos Aires é a capital Federal da Argentina e está localizada na província também denominada Buenos Aires. A cidade tem por limite geográfico natural o Rio da Prata e o Riachuelo[117]. É uma cidade predominantemente plana, fator que favorece a caminhada e o traçado urbano que pode ser chamado de regular.

[117] Dados coletados em <www.bue.gov.ar>. Consultar também <www.buenosaires.gov.ar>.

4.2.1. | A formação do centro de Buenos Aires

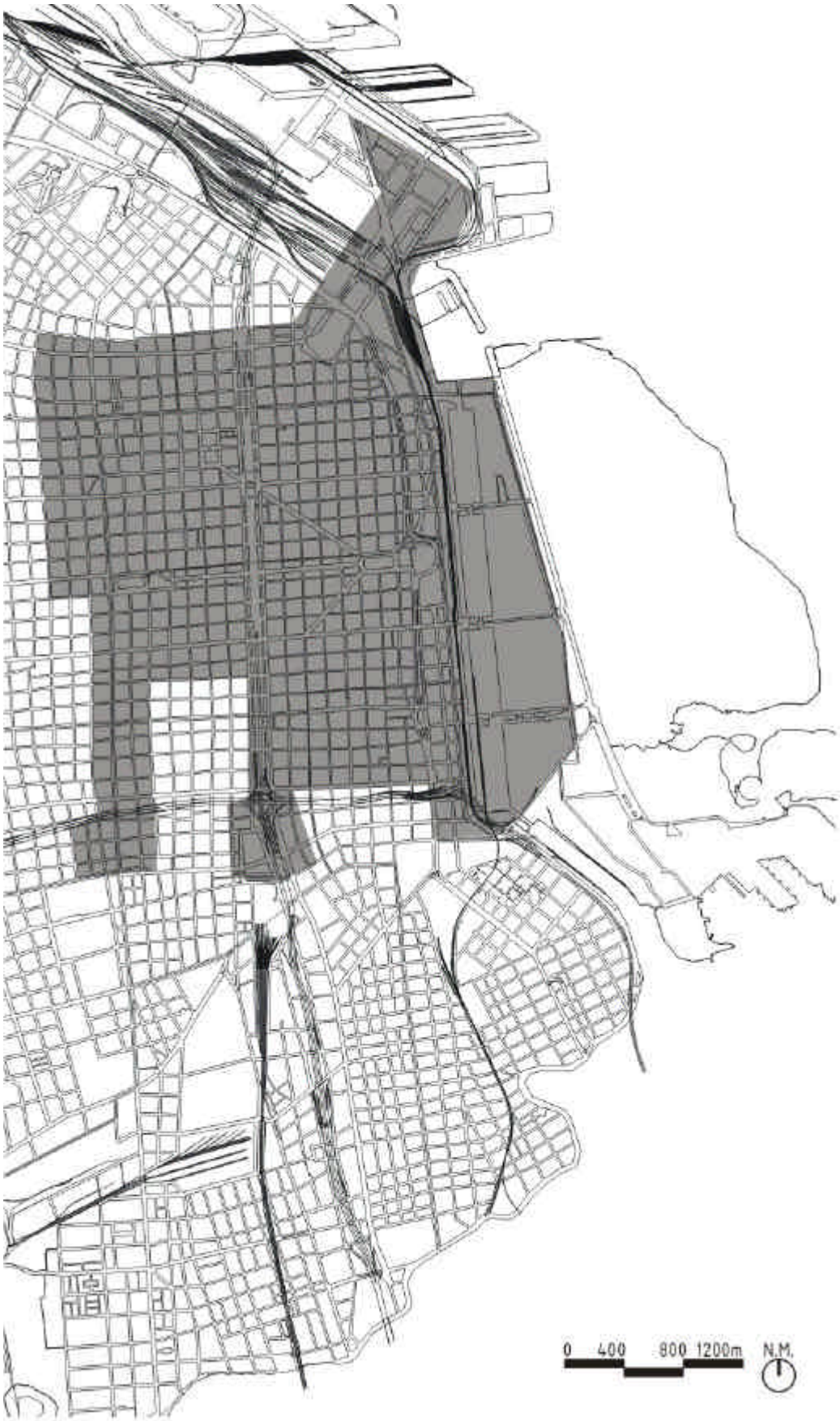


FIGURA 29
Mapa da área central de Buenos Aires. Fonte: Centro de Información Urbana de Buenos Aires.

FIGURA 30
Foto aérea da área central de Buenos Aires.
Fonte: Google Earth.

O traçado urbano original de Buenos Aires é uma quadrícula, herança da colonização espanhola[118]. Buenos Aires se desenvolveu como um tabuleiro de xadrez, por ordem das Leis de Índias. Algumas vantagens do traçado em xadrez citadas por Duarte (2006a, p.49) são: (1) constitui o meio mais simples e econômico de dividir o solo; (2) permite uma execução rápida por intermédio de técnicas rudimentares de cordoamento das vias; (3) imprime notáveis condições de legibilidade e orientação ao território urbano; (4) estabelece um sistema viário dotado de máxima permeabilidade e acessibilidade, otimizando a circulação de pessoas e bens; e (5) facilita os sistemas de controle sobre a cidade.

Esse traçado, fortemente simbólico, conforma, portanto, a imagem da cidade[119], a qual foi estruturada a partir da praça maior, a Plaza de Mayo, que está localizada no "centro" de Buenos Aires. Embora tenham surgido outros centros, também em Buenos Aires, o centro original é ainda responsável por parte da vitalidade da cidade, tanto durante o dia quanto à noite.

De acordo com Nogués (1993, p.41, tradução nossa),

> quando a aristocracia bonaerense pensava em sua cidade, no período de 1880 a 1920, o fazia com os olhos voltados para Paris, que era o modelo a ser alcançado por uma metrópole que se preze. Por isso não era suficiente o esquema traçado por Juan de Garay ao fundar pela segunda vez Buenos Aires, nem os terrenos — antes patrimônio exclusivo das quintas — que se somaram depois. Faltava expandir a cidade para o Norte (Recoleta, San Nicolás, Retiro), marcar diagonais, largos e ruas com retornos. Havia que sair à calçada, mostrar-se, ir ao teatro e ao café. Os modelos arquitetônicos eram realizados na França por profissionais que, geralmente, não conheciam a Argentina. Da Europa se importavam os *petit-château* ou *le grand hôtel particulier*.

Buenos Aires se tornou a capital federal em 1880 e cinco anos depois tiveram início as obras de abertura da Avenida de Maio. Schere (1998, p.142) afirma que a abertura dessa avenida segue o modelo de intervenção urbana

---

[118] Segundo Le Corbusier (2004, p.207, grifos do autor), ao referir-se ao traçado original de Buenos Aires, "Buenos Aires inteira é traçada seguindo o *quadrado espanhol*, sobre os loteamentos do tempo colonial. (...) O "quadrado espanhol" é esta medida de 120 metros que determina as quatro faces de um grupo de casas. (...). A rua tem 10 metros de largura e não possui calçada; é uma pista de terra. As casas que margeiam são térreas, algumas têm um andar. Os lotes têm de 8 a 10 metros de frente e sua profundidade é igual à metade do "quadrado", isto é 50 metros".

[119] De acordo com Duarte (2006a, p.50), "dotados de fortes conotações simbólicas, esses planos [de traçado em xadrez] acabam se tornando, muitas vezes, um elemento decisivo na constituição da imagem da cidade".

proposta por Haussmann e assinala a transição da cidade colonial para a acidade francesa.

> A cidade de ruas e vazios passa a converter-se na cidade de avenidas e largas perspectivas, de eixos que unem pontos — como é o caso da Avenida de Maio, que une visualmente os dois poderes: o executivo e o legislativo, e as duas praças: a Praça de Maio e Congresso. Nela as elites poderão passear, olhar e exibir-se. A arquitetura oficial que se instalará nela seguirá as tendências dos países "centrais" (Schere, 1998, p.142, tradução nossa).

De acordo com Schere (1998, p.142), Buenos Aires deveria parecer-se com Paris em pelo menos três quesitos: (1) paisagem urbana; (2) forma de vida; e (3) modelos arquitetônicos. O autor ainda nos lembra que esta é uma operação que se repetiu em outras capitais latino-americanas, como, por exemplo, a abertura da Avenida Central no Rio de Janeiro. Nesse mesmo sentido, Aguerre e Landoni (1990, p.95, tradução nossa) afirmam que,

> a elite governante marca a necessidade ou o desejo de mimetizar-se com qualquer cidade européia. Desse modo se introduz o francês como paradigma do cultural, assim como no urbano se fazem referências constantes às cidades como Paris, Milão e Berlim.

Por adequar-se aos preceitos de reforma urbana da época, a Avenida de Maio obteve êxito, mesmo destruindo a malha existente. Essa avenida ganhou importância no contexto do centro de Buenos Aires e diversos terrenos passaram a ser ocupados com edificações que liberavam o primeiro pavimento para o uso comercial, dando vida, assim, às galerias cobertas. Exemplos de edifícios-galeria comerciais são as passagens Roverano, Urquiza Anchoarena e Barolo (Schere, 1998, p.142).

A fusão de estilos e a simplificação compositiva chegaram em Buenos Aires, em 1915, com o primeiro dos arranha-céus: a Galería Güemes. Já em 1936, a cidade possuía vários arranha-céus (Nogués, 1993, p.41). Nos dias de hoje,

> a área central está inscrita num polígono delimitado pelos terminais ferroviários de Retiro, Once e Constituición; possui um núcleo histórico e administrativo-financeiro com peças urbanas significativas como o eixo Plaza de Mayo-Congreso, Avenida 9 de Julio, Plaza Lavalle ou Plaza San Martín. Sua proximidade com o Porto Madero e com os bairros consolidados como Recoleta, La Boca e Palermo oferece uma possibilidade de concebê-la em termos de Cidade Central (Programa Área Central, s.d., p.2, tradução nossa).

De acordo com Segre (1998), "a capital argentina tem a característica de manter ao longo da história uma forte identidade da centralidade". De acordo com o autor, em Buenos Aires não foram criadas novas centralidade simbólicas e "nos

vinte quarteirões que historicamente definiram o espaço da centralidade, continuam localizadas as atividades políticas e administrativas do país".

4.2.2. | *Calle* Florida, "a rainha das ruas portenhas", "a rua do país"

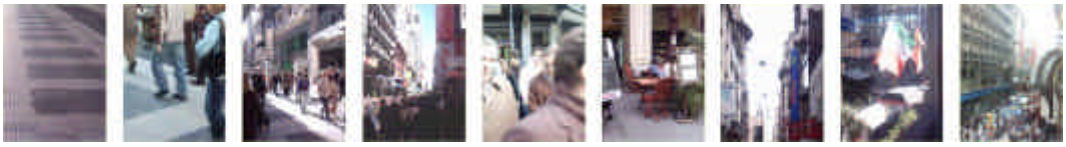
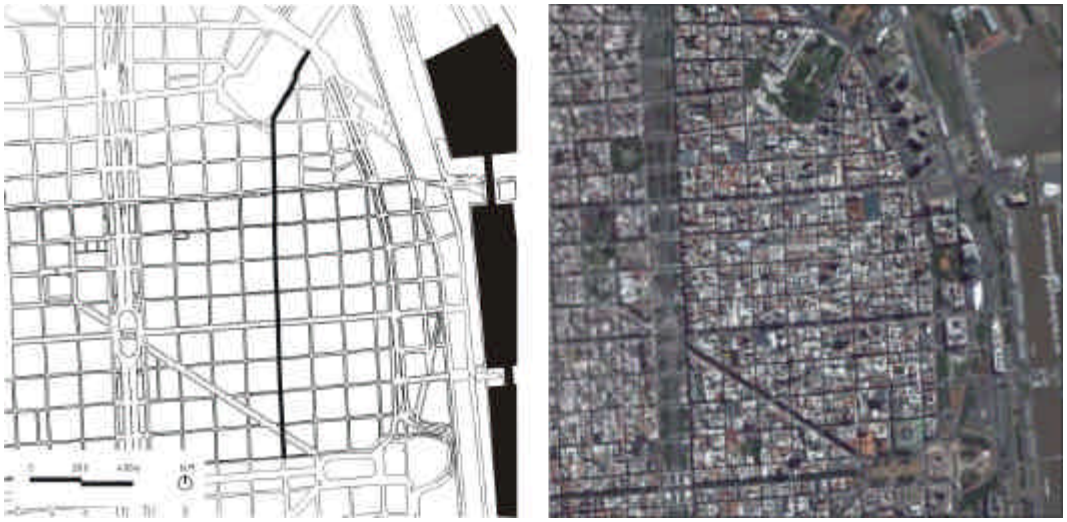


FIGURA 31
Seqüência de imagens da Rua Florida.

"*Florida, corazón de la ciudad*". Esse é o título de um discurso que homenageia o quarto centenário da fundação de Buenos Aires. Florida, além de "coração da cidade", é, também, a "alma de seu povo".

> Florida!; parece o título de um poema ou de uma história de amor. Suas três sílabas harmoniosas resumem na alma portenha todo o orgulho da cidade, todo o tesouro da juventude. (…) Nada caracteriza tanto um portenho de alma como seu amor pela Rua Florida. (…) Esta é a única rua verdadeiramente típica da cidade (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, p.228, tradução nossa).



FIGURAS 32 e 33
Mapa e foto aérea do centro de Buenos Aires. Fonte: Centro de Información Urbana de Buenos Aires e Google Earth (foto aérea).

A Rua Florida nasceu de um traçado realizado por Juan de Garay na segunda fundação da cidade de Buenos Aires, em 1580. Aqueles que acompanhavam Garay receberam lotes relativamente extensos e deram origem ao processo de ocupação e edificação no centro da cidade.

O primeiro nome da atual Rua Florida foi Calle de San José, atribuído pelo governador Miguel de Salcedo em 1734 e se conservou até 1782. Entre 1785 e 1789, o Virrey Loreto, a pavimentou com pedras quase por completo e, então, a

rua recebeu por alcunha "*la calle del empedrado*". Mas, de acordo com o historiador Nicanor Larrain (apud Cutolo, 1988, p. 471), antes de receber esse nome, Calle del Empedrado, essa rua se chamou Cuartel de Patricios. Também, segundo Cutolo (1988, p.471), nos últimos anos do século XVIII e nos primeiros do século XIX, a rua era popularmente conhecida como *Calle* Del Correo. Depois das invasões inglesas, em 1808, recebeu o nome de Unquera, em homenagem a um dos combatentes.

Foi em 1821 que a rua passou ser denominada De La Florida[120] e "quando obteve seu título quase definitivo, que coincide com o começo de seu esplendor comercial" (Cutolo, 1988, p.471, tradução nossa). A rua foi também denominada "del Perú", e, em 1857, o nome "Florida" passou a vigorar, sem o "de la". Embora nessa época "a rua não havia adquirido ainda o brilho e a elegância que alcançaria poucas décadas mais tarde, ainda assim, constituía uma das mais importantes e concorridas ruas da cidade" (Cutolo, 1988, p.470, tradução nossa).

A *Calle* Florida[121] (aproximadamente 1.600m de extensão), localizada no centro financeiro de Buenos Aires, corta, de Sul a Norte, doze quadras pertencentes a dois bairros do centro: San Nicolás e Retiro. Inicia na Avenida Rivadavia, 599, e termina na Plaza San Martín, 1098, ao pé do edifício Kavanagh, a primeira torre residencial da cidade. Mas concordamos com Cutolo (1988, p.472), quem menciona que a rua mais parece começar na Avenida de Mayo, mais ampla e plena de movimento, que na Rivadavia, estreita e tranqüila, quase despercebida. A Rua Florida corre entre a Avenida Roque Sáenz Pena e Maipú.

De acordo com Nogués (1993, p.503, tradução nossa), "a última quadra da Florida é quiçá a de mais brilho, esta se abre ao verde da Praça San Martín". Mas nem sempre foi assim. De acordo com Cócaro e Cócaro (1994, p.7, tradução nossa), as primeiras benfeitorias realizadas na Rua Florida atendiam apenas as primeiras quadras localizadas próximas à Praça Maior, ao passo que "o extremo oposto da Florida, em direção ao Retiro, esteve quase sempre despovoado".

---

[120] De acordo com Nogués (1993, p.533, tradução nossa), em 1822, essa rua passou a se chamar "de la Florida, como lembrança do Combate do Vale da Florida sobre o rio Piray (Bolívia), livrado em 25 de maio de 1814, no qual Álvarez Arenales vence os espanhóis".

[121] Estas informações estão disponíveis no *Guiabue* 2006/2007, o *Guia Oficial de Turismo del Govierno de la Ciudad de Buenos Aires*, p.53.

Com a criação do Virreinato del Río de la Plata, em 1776, houve um incremento na atividade comercial em toda a região e, especialmente, na Rua Florida, então denominada San José ou San Josef. Cócaro e Cócaro (1994, p.6) mencionam que, a partir do auge comercial, podemos notar implicações no desenho e no uso das quadras do centro da cidade. O estreitamento do lote e a abertura das portas e das janelas para a rua, a fim de tornar a residência um ponto de comércio, são algumas dessas mudanças. Também, o nivelamento das ruas, o surgimento das calçadas e a previsão de multas para os indivíduos que insistissem em despejar nas ruas as águas servidas, são características que foram incorporadas às ruas que se pretendiam verdadeiramente modernas.

Vázquez-Rial (1996, p.64) menciona que, inicialmente, o comércio mais elegante se instalou na parte sul da Rua Florida. Mais tarde, o crescimento ao norte foi impulsionado pelos novos ricos (empresários britânicos, franceses, espanhóis e italianos), os quais se envolveram com o comércio, com o capital e com a cultura européia, "ditando novos rumos em matéria de atitudes e costumes à elite tradicional com a qual se fundiram" (Vázquez-Rial, 1996, p.64, tradução nossa).

Em 1969, a pedido da Asociación de la Calle Florida, foi elaborado um estudo que apontava os aspectos negativos da Rua Florida, bem como soluções para os problemas[122]. Das constatações e proposições, por falta de recursos financeiros e devido a fatores de ordem administrativa, apenas a pavimentação foi concluída. Foi desde 1971 que o seu perfil atual começou a ser definido, quando a Rua Florida se converteu em uma rua exclusiva para pedestres, tornando-se a primeira rua de pedestres da cidade e, segundo Cutolo (1988, p.472), uma das ruas de pedestres mais compridas do mundo. Mesmo antes de se tornar exclusivamente de pedestres, o trânsito na Rua Florida era interrompido durante à noite[123] e a rua se tornava palco da festa urbana[124].

---

[122] Segundo a matéria da Revista *Summa* (1981, p.44), os pontos propostos foram: (1) converter a rua em um passeio de pedestres; (2) melhorar a qualidade do piso, sistematizando-o como um elemento característico e unificador; (3) trocar o sistema de iluminação; (4) criar um teto rebaixado virtual; (5) Criar zonas de interesse nos entrocamentos da Rua Florida com a demais; (6) ordenar as vendas de jornais e revistas ao longo da rua; (7) criar um fundo "tranqüilo" como contraponto ao caos formal existente.

[123] De acordo com Vázquez-Rial (1996, p.64), até os fins do século XIX, os comerciantes e os que residiam na Rua Florida conviveram sem problemas. Mas, com o passar dos tempos, os

Já em 1988, sob o mesmo discurso de deterioração da referida rua, já transformada em calçadão, a Fundação Paseo Florida Shopping propôs proteger toda a Florida com uma cobertura transparente, projetada pelo arquiteto Clorindo Testa. No entanto, segundo Nogués (1993, p.536), mesmo a proposta tendo agradado aos empresários e ao público, por questões políticas e econômicas, tal idéia foi adiada.

Nos dias de hoje, embora a Rua Florida seja quase toda exclusiva de pedestres, é muito fragmentada, cortada por três avenidas e seis ruas, das quais, apenas a Rua Lavalle é também exclusiva para pedestres. No entanto, essa rua é um dos circuitos de compras mais importantes da cidade[125]. Nela se encontram grandes livrarias, lojas de roupas, sapatos e artigos de couro e de arte.

Florida já foi o palco de grandes manifestações populares. Nessa rua, por exemplo, foi cantado, pela primeira vez, o Hino Nacional (Nogués, 1993, p.533). De acordo com Rozada (2000, p.102, tradução nossa), a Rua Florida é considerada "a noiva de Buenos Aires" ou "a gravata da cidade" e, "sem dúvida, a artéria mais célebre e amada da metrópole". Segundo Cutolo (1988, p.472), a Rua Florida "*es la reina de las calles porteñas, la calle del país*".

> Muitas capitais da nossa América têm ruas que se parecem fraternalmente com a Florida; Sarandí em Montevidéu, a Girón de la Unión, em Lima, a Rua do Ouvidor no Rio de Janeiro e Huérfanos, em Santiago do Chile, mas nenhuma delas por mais bela, mais fascinante, mais européia, mais progressista que sejam, conhece esses meio-dias gloriosos de sábados (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, p.229-230, tradução nossa).

---

comerciantes queriam convertê-la em uma rua de pedestres e os moradores, chegar com suas carruagens nas portas de suas casas. Em 1913, o impasse foi parcialmente resolvido com a proibição do trânsito de veículos em algumas quadras durante algumas horas do período vespertino.

[124] "Quando nas primeiras horas da noite, ao suspender o tráfego de veículos, o velho corso assume as formas de uma procissão sem ídolo e sem objeto, a multidão da Rua Florida mantém incólumes os prestígios de sua tradicional urbanidade" (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, p.240, tradução nossa).

[125] Segundo um panfleto publicitário sobre a Rua Florida, intitulado *Calle Florida St.: um paseo por la historia de Buenos Aires – A walk Through the history of Buenos Aires*, "se estima que um milhão de pessoas passem diariamente por esta rua de pedestres de 11 quadras de extensão, com, aproximadamente, quinhentos pontos de comércio que a convertem em uma vitrine de fama internacional, uma grande passeio histórico, cultural e comercial onde se destacam as cafeterias e restaurantes, livrarias, casas de músicas, galerias de arte e locais especializados em couro e artesanatos locais" (tradução nossa).

Para Vázquez-Rial (1996, p.64, tradução nossa) “Florida é uma vitrine para ‘ver e ser visto’”. Também o autor menciona que “não é em vão que Ezequiel Matínez Estrada, em 1932, a qualificou como ‘o traje de domingo de Buenos Aires, que se usa todos os dias’ (Vázquez-Rial, 1996, p.64, tradução nossa)”.

Contígua à Rua Florida está localizada a área do capital financeiro da cidade, também conhecida como “La City”, delimitada pelas avenidas Rivadavia e Corrientes e pelas ruas 25 de Mayo e San Martín, a qual concentra agências bancárias, companhias financeiras e casas de câmbio. Mesmo havendo uma zona muito próxima que concentra os edifícios ligados às finanças, na Rua Florida estão instaladas diversas agências bancárias e várias casas de câmbio. Na Rua Florida há pelo menos dois kioscos[126] de jornais e revistas por quadra. Alguns funcionam 24 horas por dia.

Embora o seguinte texto seja de 1936, ele ainda continua atual.

> Florida já não é mais a mesma e sempre é a mesma. Já não é a mesma porque a artéria genuinamente aristocrática tem se convertido irreversivelmente em um clube popular. É sempre a mesma porque na sua vertiginosa democratização que é a saudável democratização da metrópole e do país segue sendo uma insensível escola de cultura. (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, p.239-240, tradução nossa).

Tal citação pode ainda ser complementada com o seguinte parágrafo:

> Ao impulso do comércio que renova e da indústria que transforma, o aspecto exterior [da Rua Florida] tem se modificado fundamentalmente; mas a essência do seu espírito, vago e inexplicável encanto que exala Florida como um perfume de aristocracia, superioridade e distinção; esse ambiente ao mesmo tempo intenso, frívolo e invocador que afasta todas as tristezas e promove todos os sonhos, se mantêm intactos e incompreensíveis, porque esse é o segredo da Rua Florida (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, p.239, tradução nossa).

[126] Em Português, *kiosco* significa quiosque. Mas, na prática, são estabelecimentos que vendem jornais, revistas, postais, balas, alfajores (espécie de pão de mel recheado, geralmente, com doce de leite), cartões telefônicos, etc, e podem funcionar em arquiteturas móveis, tais como bancas, ou em pequenas lojas. No entanto, quando mencionas que na Rua Florida há, pelo menos, dois *kioscos* por quadra, estamos nos referindo àqueles instalados em arquiteturas de madeira ou metálica, em quiosques instalados na rua. De acordo com Nogués (1993, p.536), em toda Buenos Aires há 4.000 *kioscos*.

4.2.3. | As galerias do centro de Buenos Aires

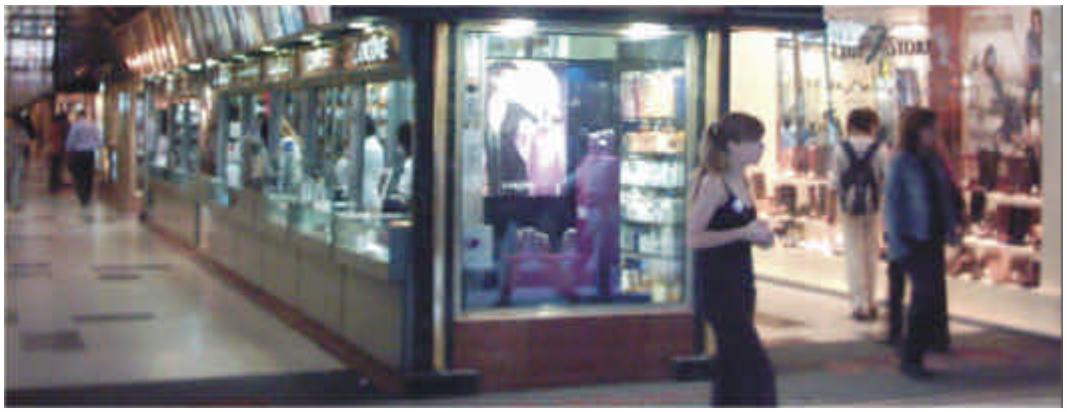


FIGURA 34
Galería General Güemes, a primeira galeria de Buenos Aires.

4.2.3.1. | Origens e formação da rede

Também em Buenos Aires encontramos muitas galerias, as quais estão localizadas principalmente no centro financeiro da cidade. Cerca de vinte galerias se conectam à Rua Florida, a qual também se liga a Rua Lavalle[127] (exclusiva de pedestres desde 1977). Além das galerias do centro, várias outras são encontradas pela cidade, como por exemplo, as galerias da Avenida Cabildo, no bairro Belgrano[128].

De acordo com Cócaro e Cócaro (1994, p.162), o fato de a Rua Florida ser muito estreita foi um dos motivos que impulsionaram a construção das galerias. De acordo com os autores, "merece ser citado o que *La Razón* de 29 de junho de 1926 anunciou: 'Um grande projeto de galerias na Rua Florida tende a melhorar sua estética e dar-lhe mais amplitude'" (Cócaro e Cócaro, 1994, p.162).

---

[127] De acordo com Nogués (1993, p.540, tradução nossa), "Lavalle entre Florida e Carlos Pellegrini (Avda. 9 de Julio) é a rua dos cinemas. É rua e passarela. Em somente 500 metros se ergueram 16 salas de cinema. A capacidade de cada uma delas soma, mais ou menos, 10.000 lugares, que aos sábados se esgotam. Isso deve somar aos restaurantes, discotecas, cafeterias. Representa uns 15.000 pedestres por hora, caminhando todos juntos na saída dos cinemas. Assim como a rua Corrientes é a rua dos teatros e em menor grau dos cinemas, Lavalle é nessas quadras um singular fenômeno social".

[128] No entanto, essas galerias que não se encontram no centro da cidade não fazem parte da nossa investigação, pois são galerias que não estão articuladas entre si por meio de calçadões, de forma a criar uma rede de pedestres tal como estamos definindo neste trabalho. Tanto as galerias da Rua Halfeld quanto as da Calle Florida, estão intimamente articuladas em rede, de tal modo que o espaço público se confunde profundamente com o privado e os limites tornam-se borrados.

A primeira galeria registrada na Argentina, surgiu em Buenos Aires, em 1913/1915, no centro da Capital Federal, em plena Rua Florida. Essa primeira galeria, denominada Pasaje Güemes, obra de Francisco T. Gianotti, precursora dos arranha-céus de Buenos Aires, surgiu juntamente com outras transformações urbanas, tais como a abertura da Avenida de Maio e das Diagonais Norte e Sul. Segundo Schere (1998, p.140, tradução nossa), "em 1913 se começa a construir a Galeria Güemes, que será o edifício mais alto de Buenos Aires. A altura é outro dos mitos incansáveis que a modernidade aporta a Buenos Aires".

FIGURA 35
Folder da Rua Florida. Na capa, trecho da pintura do teto das Galerias Pacífico.

Sobre a construção das galerias em Buenos Aires, Leirado (s.d., tradução nossa) afirma que "alguns falaram de falta de originalidade, para outros foi uma mostra cabal de uma pujante Buenos Aires que nos princípios do século XX competia com o luxo das grandes capitais européias". O fato é que essas obras são manifestações do desejo de equiparar Buenos Aires às grandes capitais do mundo, dando-lhe um caráter de modernidade e cosmopolitismo (Rúa et al. 1986, p.91).

De acordo com Schere (1998, p.140, tradução nossa), "a série de edifícios paradigmáticos de planta comercial [de Buenos Aires] se completa com a Pasaje Barolo de 1921, que por sua vez passa a ser o edifício mais alto da cidade". Devemos recordar que, embora a galeria Barolo esteja localizada na Avenida de Maio, os edifícios comerciais de Buenos Aires não se concentraram somente nessa avenida. Uma grande quantidade de edifícios comerciais foi construída sobre a Rua Florida, especialmente seguindo as tipologias de galerias e de lojas de departamentos.

A série de edifícios de lojas que se construíram sobre a Rua Florida como, por exemplo, a Gath & Chaves, acompanha a tipologia da passagem comercial (Serch, 1998, p.143). Inicialmente, na Rua Florida foram construídas duas passagens: a General Güemes (1915) e a Bon Marché (1888), a atual Galerías Pacífico. De acordo com Aguerre e Landoni (1990, p.95), essas duas galerias participam de um período classificado pelas autoras como Importação.

De acordo com Leirado (s.d), as galerias do primeiro momento de transculturação do modelo de galeria européia, até os dias de hoje, mesmo

competindo com os *shopping centers* (em moda), têm sobrevivido e se convertido em um espaço clássico de Buenos Aires. "É que um passeio por essas galerias não só nos trás imagens do passado, mas trás também seus fantasmas[129]" (Leirado, s.d, tradução nossa).

A partir de suas pesquisas, Lacarrieu e Pallini (2007, p.74) verificaram que a Rua Florida é reconhecida pelos portenhos como um dos postais emblemáticos, justamente pelo fato de ser repleta de lojas e galerias comerciais. De fato, principalmente essas duas galerias supracitadas, localizadas na Rua Florida, apresentam-se como um cartão-postal para Buenos Aires. Inclusive, podemos ver as Galerías Pacífico estampadas em postais da cidade e em folhetos sobre a Rua Florida. Segundo Lacarrieu e Pallini (2007, p.38), é a Buenos Aires mítica que se expõe nos postais, folhetos, catálogos e guias de turismo, congelada através de seus signos de identificação.

São exemplos de Apropriação e ressemantização todas as galerias que foram projetadas e/ou construídas entre as décadas de 1960 e 1980, ou seja, várias das galerias localizadas na Rua Florida. Aguerre e Landoni (1990, p.95) afirmam que um caso especial é o caso da Galería Jardín (1973/1976), a qual se enquadraria no terceiro momento da transculturação se considerarmos apenas o aspecto temporal, mas que, no entanto, pertence à fase de Importação, uma vez que a linguagem utilizada recria certas premissas do Estilo Internacional.

FIGURA 36
Postais da Rua Florida, Buenos Aires – Argentina.

Em Buenos Aires, também existem galerias especializadas em determinados

[129] Com relação aos fantasmas, Armando Silva, na introdução do livro *Buenos Aires imaginada* (ver Lacarrieu e Pallini, 2007, p.27, tradução nossa), afirma que "a modernidade desenvolve a capacidade de resolução pessoal e subjetiva, o que nos permite definir cada aglomerado urbano segundo os próprios fantasmas que determinam a visão do mundo". Assim, devemos destacar a relevância das galerias portenhas na composição do imaginário da cidade.

produtos. De acordo com Pevsner (1979, p.315, tradução nossa), "na Idade Média, cada ofício se instalava em uma rua. Conseqüentemente, há na Inglaterra as ruas do Leite, as ruas do Pão e as ruas dos Sapateiros, e na França as da Roupa Branca e da Ferraria". Tal aproximação de atividades em comum permanece em algumas galerias, como, por exemplo, a concentração de produtos de informática na Galería Jardín.

FIGURA 37
Pôster da Rua Florida, Buenos Aires – Argentina.
Fonte: Ministério de Espacio Público.

Uma resolução de 1968 certamente contribuiu para a valorização das galerias enquanto uma tipologia comercial da Rua Florida. Tal resolução previa que as lojas dessa rua somente poderiam exibir suas mercadorias por meio das vitrines, as quais deveriam observar uma linha estética que estivesse à altura da importância da via. De acordo com Cócaro e Cócaro (1994, p.150, tradução nossa), "a mesma resolução recorda que 'a venda deverá realizar-se exclusivamente no interior das lojas e sem obstruir a entrada'". Uma vez que o princípio da galeria é o corredor de vitrines, essa tipologia se adequava bem à resolução.

Assim, a rede de galerias da Rua Florida foi sendo tecida. Ainda hoje, a rede se faz e se refaz a cada vez que um portão de uma galeria é aberto ou fechado, a cada dia que se abre ou se fecha uma nova loja. A rede de Buenos Aires é dinâmica. A rede labiríntica constituída pelas galerias, pela Rua Florida e pelos corpos em movimento, significa o centro de Buenos Aires, também convertido em um "*shopping* a céu aberto[130]".

Ramificando-se e interligando-se, as galerias do centro de Buenos Aires vão construindo um rizoma. E o que torna a dinâmica da rede do centro da cidade ainda mais complexa são, sem dúvidas, as ramificações subterrâneas. Várias galerias possuem subsolo, bem como vários estabelecimentos comerciais localizados na Rua Florida, os quais buscam integrar-se à rede, configurando-se

[130] Num painel informativo instalado pelo governo de Buenos Aires na extremidade da Rua Florida, lê-se: " Florida | centro comercial a cielo abierto".

como espaços (velados) de passagem, interligando fisicamente vias, criando acessos, escavando poros, subvertendo a malha viária, enfim, repetindo a lógica das galerias.

4.2.3.2. | As galerias conectadas ao Calçadão da Rua Florida

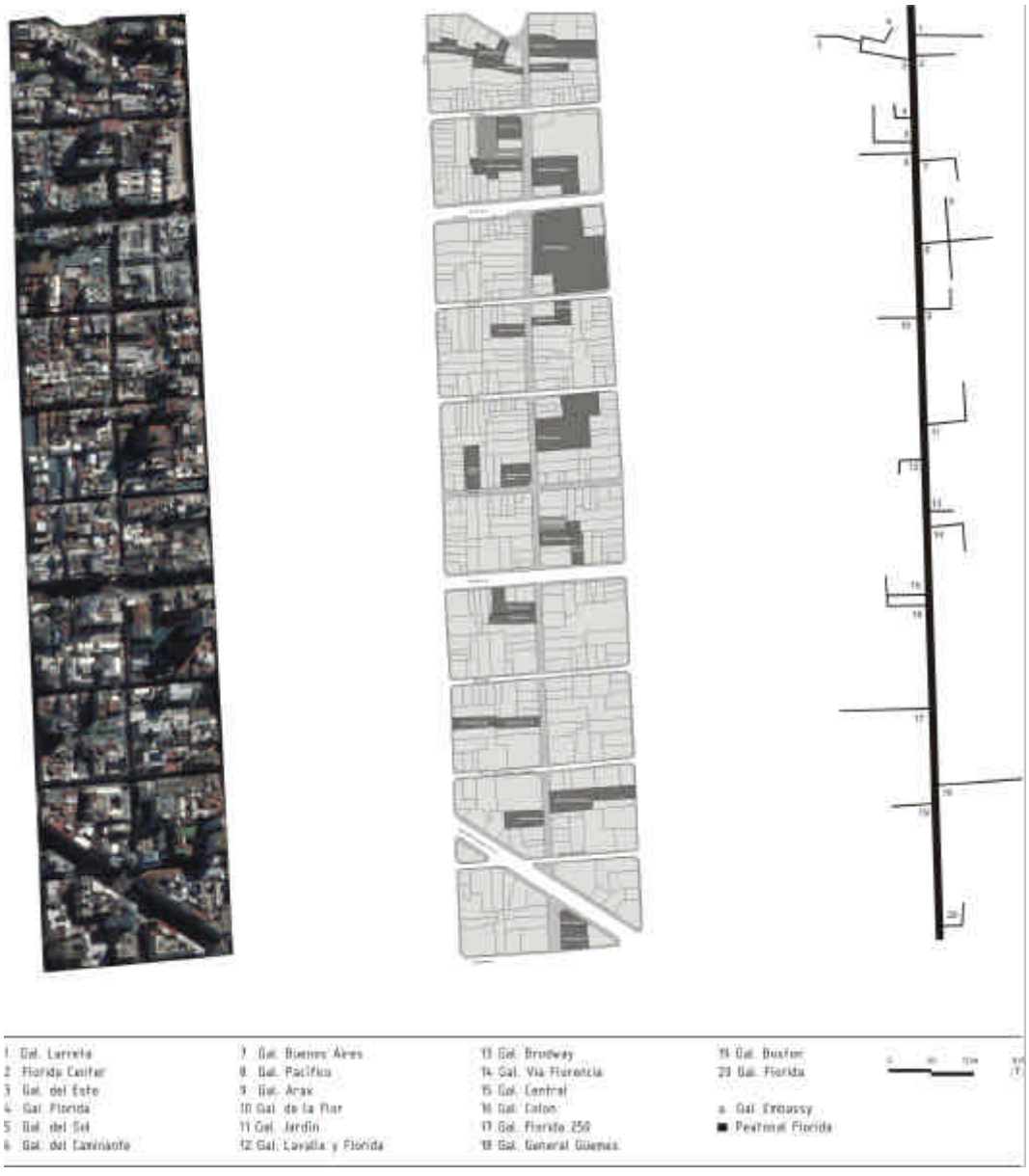
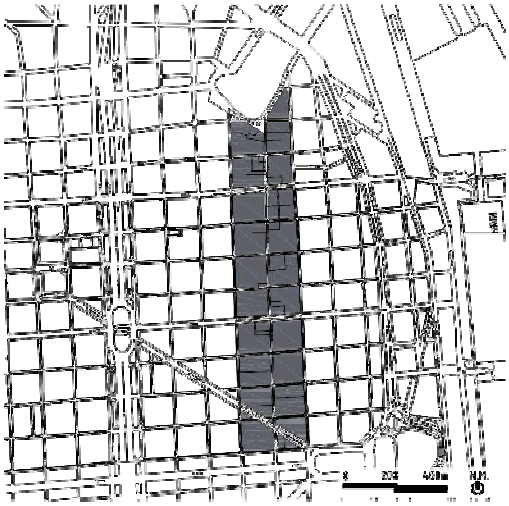
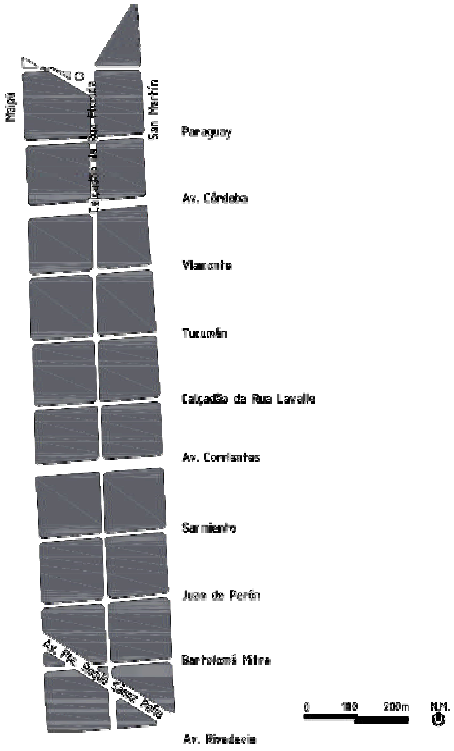


FIGURA 38
Foto aérea, lotes das galerias e rede de galerias. Fonte da foto aérea: Google Earth, 10 fev. 2008.

São vinte as galerias que se conectam diretamente ao Calçadão da Rua Florida. De todas as galerias, destacam-se a Galeria General Güemes, por ter sido a primeira galeria construída na cidade e, também, destacam-se as Galerias Pacífico, as quais foram, recentemente, convertidas em uma espécie de *shopping*

center. A rede de galerias conectadas ao Calçadão da Rua Florida está conformada dentro de vinte e duas quadras edificadas, totalizando uma área de 342.810m².





FIGURAS 39 e 40
Inserção das quadras que conformam a rede de passagens estudada no centro de Buenos Aires.

Essa rede de passagens estudada no centro de Buenos Aires se articula com sete ruas, um calçadão e quatro avenidas, embora apenas três delas tenha, de fato, um porte de avenida, se comparadas com as demais ruas adjacentes. Sem dúvida, as interseções entre as avenidas e a Rua Florida são pontos extremamente importantes dentro da rede, pois são por eles que, geralmente, chegam e saem uma grande quantidade de pedestres. A interseção entre os dois calçadões também se torna um ponto bastante relevante, uma vez que determina um lugar de encontros e reuniões públicas.

FIGURA 41
Da esquerda para direita, interseções do Calçadão da Rua Florida com: (a) Rua Lavalle; (b) Av. Roque Sáenz Peña; (c) Av. Corrientes; e (d) Av. Córdoba.

FIGURA 42a
Galerias que se conectam ao calçadão da Rua Florida.

FIGURA 42b
Galerias que se conectam ao calçadão da Rua Florida.

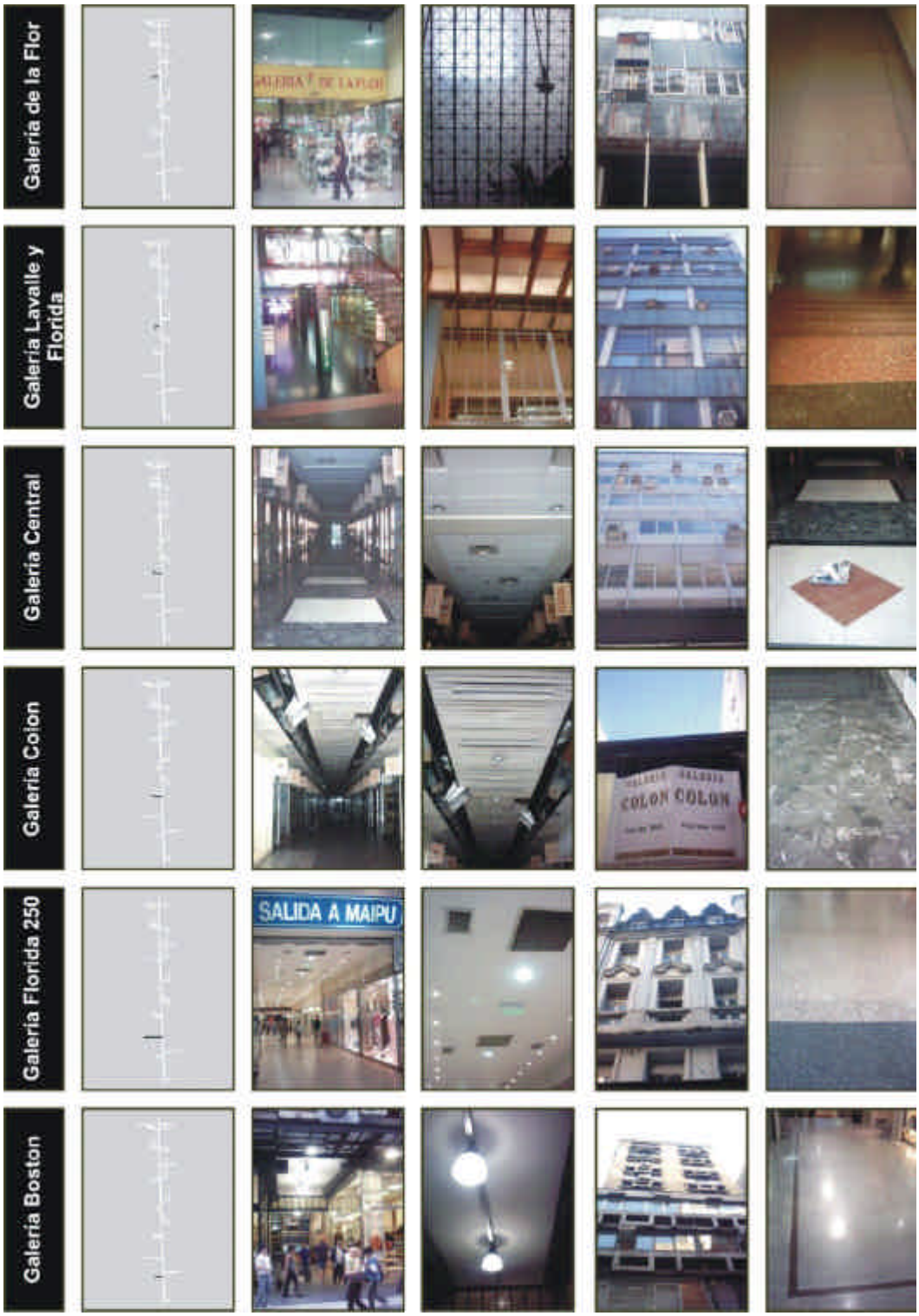
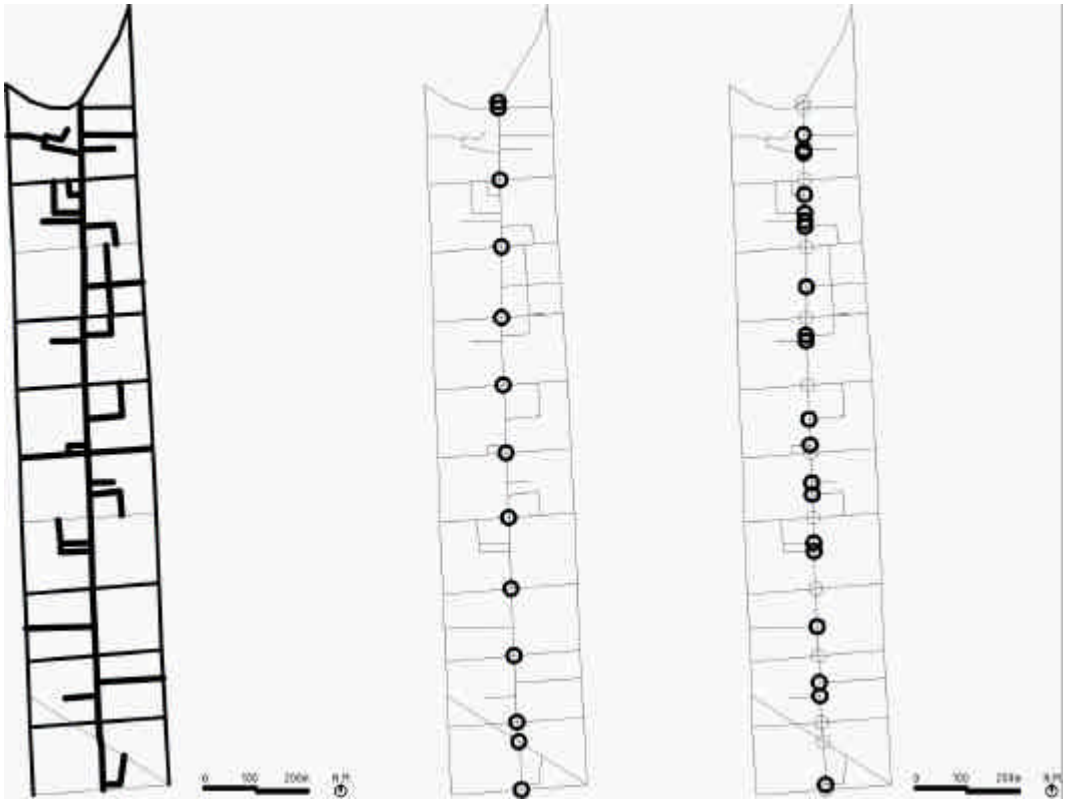


FIGURA 42c
Galerias que se conectam ao calçadão da Rua Florida.

A partir do mapa de axialidade, podemos verificar como a rede de calçadões e pedestres possibilita um maior fluxo de pedestres se comparado com as vias adjacentes. Vale também ressaltar, assim como fizemos para o mapa de axialidade da rede do centro de Juiz de Fora, que, embora as avenidas sejam as mais finas,

pois se destinam, prioritariamente, ao trânsito de automóveis, elas contribuem para a fomentação do fluxo de pedestres.



FIGURAS 43 e 44
À esquerda, Mapa de axialidade da rede de passagens do centro de Buenos Aires. Ao centro e à direita, Mapas de pontos de geração de esquinas/ interseções. Ao centro, sem considerar as galerias. À direita, ao se considerar as galerias.

As galerias conectadas ao Calçadão da Rua Florida, quando abertas, também contribuem para tornar o centro altamente permeável. Das vinte e duas quadras edificadas que conformam o calçadão, quinze possuem galerias e, das vinte galerias, quinze conectam o Calçadão da Rua Florida às demais ruas, calçadões e/ou galerias. Constatamos, assim, que 75% das galerias funcionam como passagens entre duas ou mais vias.

Ao analisarmos o mapa de pontos de geração de encontros, constatamos que, se desconsideradas as galerias, temos treze pontos, ao passo que, se contabilizadas as galerias, esse valor eleva-se para trinta e cinco, o que representa um incremento de 233,33% nas probabilidades de encontros.

4.3. | Conexões entre os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Nas duas seções anteriores, expusemos, separadamente e de forma sistemática, dados que recuperam a formação dos centros de Juiz de Fora e de

Buenos Aires. Também destacamos a relevância dos principais calçadões para ambas cidades e como eles participam de seus imaginários. Além disso, delineamos a inserção das galerias nos dois centros.

Nesta última seção do capítulo, apresentamos as convergências entre as duas cidades.

4.3.1. | Os centros das cidades de Juiz de Fora e de Buenos Aires: lugares da festa urbana

Embora uma cidade possa ter vários centros, (e cada vez mais as cidades passam por um processo de descentralização e/ou de polinuclearização), historicamente, é possível reconstituirmos um núcleo principal de formação de uma cidade, o qual pode ser chamado de centro e que deixa indeléveis marcas na paisagem dessa mesma cidade. De acordo com Junqueira (2006, p.21), os centros recebem, entre outros, os seguintes nomes: centro histórico, centro de negócios, centro tradicional, centro de mercado e centro principal. "Essas várias denominações demonstram a grande importância da área central em vários setores: histórico, comercial, cultural, etc.". No entanto, Soares (1993, apud Junqueira, 2006, p.101) nos lembra que, para Milton Santos, "o centro da cidade, herança ou não do centro histórico, somente assegura a permanência das funções centrais se é capaz de constantemente renovar-se, para se colocar à altura dos novos tempos".

No caso de Juiz de Fora e de Buenos Aires, os centros históricos são também os centros comerciais e culturais e, ainda, preservam características que fazem deles espaços de extrema importância para as cidades[131]. O que marca esses dois centros é a multifuncionalidade, pois "mesmo quando podemos falar da

[131] Uma observação do sistema de transporte público no centro de Juiz de Fora e da rede de metrô de Buenos Aires é suficiente para verificarmos que os centros de ambas as cidades desempenham um papel fundamental para as cidades. No caso de Juiz de Fora, a maioria dos ônibus têm uma rota que liga, pelo menos, um bairro ao centro da cidade e, de acordo com os dados do *Pré diagnóstico do Plano de desenvolvimento local (PDL) da Região administrativa Centro de Juiz de Fora* (2004, p.12), apenas 8,9% dos entrevistados não utilizam o sistema de transporte coletivo da área central juizforana. Em Buenos Aires, o desenho da malha do metrô sinaliza a concentração de estações no centro da cidade.

existência recente de subcentros, não se dá neles a multifuncionalidade"[132] (Foglia e Eguiguren, 1978, p.43, tradução nossa). Os centros podem ser chamados de coração da cidade[133] e são, ainda, lugares da festa urbana[134].

Referindo-se a Juiz de Fora, Colchete Filho e Maya-Monteiro (2003, p.1) afirmam que "o centro simboliza a alma da cidade e a vitalidade do seu espaço livre público deve ser preservada como o *locus* da festa urbana". Para nós, a vitalidade dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires está relacionada com suas características labirínticas, com a dinâmica das galerias e ruas de pedestres. Essa hipótese que defendemos encontra eco nas seguintes palavras de Nietzsche (s.d., p.1.071, apud Jacques, 2007, p.91): "se quiséssemos tentar uma arquitetura em conformidade com a natureza de nossa alma (somos muito negligentes para isso), o labirinto deveria ser nosso modelo!".

Os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires possuem características apontadas por Foglia e Eguiguren (1978) para o centro de Córdoba. De acordo com Foglia e Eguiguren (1978, p.43, tradução nossa), "o centro tradicional da cidade de Córdoba, verdadeiro coração vital que polariza o movimento urbano massivo de sua população, é a conseqüência de um processo histórico de urbanização de alta concentração de funções e atividades". Também os autores mencionam que

> (…) a área central [de Córdoba] segue ainda caracterizando-se por um alto grau de centralidade cuja manifestação mais evidente se constitui no aproveitamento interior das suas quadras através de um fenômeno particular: suas passagens e galerias comerciais. O particular, nesse caso, não está dado pela simples existência das mesmas senão pela intensificação de seu uso, cada vez mais marcado no tempo, e pela intrincada trama conectiva resultante que quase permite identificar a imagem do centro e sua centralidade com a localização geográfica de suas passagens e galerias (Foglia e Eguiguren, 1978, p.43, tradução nossa).

Verificamos, ainda, que os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires são áreas que possuem as características apontadas por Silveira (1995, p.20-22 apud

---

[132] Embora os autores estejam se referindo aos centros de Córdoba (Argentina), tal característica é válida também para os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

[133] A comparação do centro de uma cidade com um coração humano foi utilizada pela Escola de Chicago. A ecologia urbana criada pela Escola de Chicago comparava o centro da cidade ao corpo humano e, para ressaltar a importância da área central identificava-a como o coração da cidade.

[134] Para Lefebvre (2004, p.4), o uso principal da cidade é a festa.

Junqueira, 2006, p.23) para um núcleo central. Segundo a autora, o núcleo central de uma cidade é (1) o ponto focal de gestão territorial, onde se encontram as sedes das empresas; (2) uma área verticalizada e com concentração de atividades, o que determina um intenso uso do solo; (3) uma área com alto valor da terra, ocupada principalmente pelo setor terciário e com máximo aproveitamento dos lotes; e (4) o lugar para onde convergem os transportes públicos[135].

Vale destacar que todas essas características estão presentes de forma imbricada nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires e, ainda, contribuem para a formação da complexidade das áreas centrais dessas cidades. Embora haja uma diferença de duzentos e setenta anos entre as datas "oficiais" de fundação de Juiz de Fora (1850) e de Buenos Aires (1580)[136] e histórias de colonização completamente diferentes, as quais resultaram em diferentes lógicas de ocupação dos sítios, nos dias de hoje é possível identificarmos nos centros de ambas cidades a formação de uma rede (labiríntica e rizomática) constituída por galerias comerciais e por calçadões.

[135] De acordo com Junqueira (2006, p.24), a convergência de todas as linhas de transportes para o centro, tornando-o uma área muito acessível, possibilitou o efetivo desenvolvimento do comércio e dos serviços, gerando a elevação do valor da terra nessa área, uma vez que a localização central era de suma importância para a competição capitalista. Conforme já mencionado, a grande maioria das linhas de ônibus (único transporte coletivo da cidade) passa pelo centro de Juiz de Fora e, em Buenos Aires, as linhas do metrô convergem no centro da cidade e divergem entre si em direção aos bairros.

[136] Esta é a data da segunda fundação de Buenos Aires. A primeira fundação havia ocorrido em 1536, mas o assentamento foi deixado em 1541 por questões relativas à fome e aos combates com indígenas. Em 1580, Juan de Garay rebatiza a população com o nome de Santíssima Trindade e o porto de Santa María de los Buenos Aires. Nesta mesma data se traça a Praça Maior, a atual Praça de Maio.

4.3.2. | Rua Halfeld e *Calle* Florida: nós e redes

FIGURAS 45 e 46
Centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires. Destaque para as ruas Halfeld e Florida. Fontes: Prefeitura de Juiz de Fora e Centro de Información Urbana de Buenos Aires.

Não podemos esquecer que um nó engendra, em si mesmo, uma rede. "Um nó na rede é em si mesmo uma rede, assim como um ponto é um círculo"[137] (Serrés, 1969, apud Pérgolis, 2005c, p.94, tradução nossa). Por isso a metáfora da rede é bastante pertinente para o estudo dos centros de Juiz de Fora e Buenos Aires. Destacamos as ruas Halfeld e Florida como redes e si mesmas e como nós para a rede estudada.

Primeiramente, enquanto redes, as duas ruas merecem algumas contextualizações. Tanto a Rua Halfeld quanto a Calle Florida estão no coração das cidades, na grande área comercial. Tal fato por si só já se destaca como relevante, pois essas ruas podem ser vistas como signos das respectivas cidades, signos da urbanidade. De acordo com Vázquez-Rial (1996, p.188, tradução nossa),

> a fascinação da rua central onde se encontram os aristocratas com as prostitutas, onde o vendedor de jornais desliza sobre a cocaína que requerem seus clientes, onde os poetas freqüentam os mesmos bares que os delinqüentes e os boêmios, opõe-se à nostalgia da rua do bairro, onde a cidade resiste aos estigmas da modernidade, ainda que o bairro mesmo tenha sido um produto da modernização urbana.

O que Halfeld e Florida têm em comum é que ambas são imagens de uma centralidade e são símbolos para suas cidades. As duas ruas de pedestres estão, também, articuladas com inúmeras galerias comerciais, constroem uma rede de

[137] Esta frase faz referência à estrutura fractal da rede.

conexões físicas e imaginárias e participam da formação de um sistema emergente.

FIGURAS 47 e 48
Estátuas-viva nos calçadões das ruas Halfeld (à esquerda) e Florida (à direita).

Nessas ruas podemos dizer que o cidadão se torna mais dono de sua cidade. Nelas convivem todos os tipos de pessoas. Segundo Vázquez-Rial (1996, p.187, tradução nossa), "a rua é o lugar, entre outros, onde diferentes grupos sociais realizam suas batalhas de ocupação simbólica". Assim, nas ruas Halfeld e Florida os artistas se apresentam: desenhistas, bailarinos e estátuas vivas. Os dançarinos de tango fazem shows na Florida e os grupos de capoeira se apresentam na Rua Halfeld. Há mendigos que pedem esmolas. Os engraxates estão tanto na Halfeld quanto na Florida. Algumas pessoas estão apenas de passagem, outras vão para passear; umas pedem, outras dão. O pano de fundo talvez seja comércio, mas o artista é o cidadão.

Embora Arbex e Rocha (1998, p.4) ao comparar a Rua Halfeld com outras ruas americanas[138], mencionem que a Rua Halfeld está para Juiz de Fora assim como a Avenida de Maio está para Buenos Aires, é preciso ponderar que a Rua Halfeld se aproxima mais da Rua Florida, a principal rua de pedestres da capital argentina. Concluímos que tal comparação entre as ruas Florida e Halfeld é

[138] "O que ninguém imaginava é que a então Rua da Califórnia se transformaria, mais tarde, no principal referencial da 'Barcelona' Mineira, assim como a Quinta Avenida simbolizaria os Estados Unidos, a Avenida de Maio, a sedutora Buenos Aires ou a Rua do Ouvidor, a 'cidade maravilhosa'" (Arbex e Rocha, 1998, p.4).

pertinente a partir da afirmação de distintos autores, para os quais as ruas Halfeld e Florida são para suas cidades o mesmo que a Rua do Ouvidor é para o Rio de Janeiro. Então, se tanto a Rua Florida quanto a Rua Halfeld se parecem com a Rua do Ouvidor, por uma construção lógica, que poderia ser falsa, mas que nesse caso específico não é, somos levados a concluir que Florida e Halfeld são comparáveis. E mais do que isso, elas, por seus caracteres e através das suas próprias almas, representam a alma do seu povo e a alma da cidade.

> OH! sim, as ruas têm alma! Há ruas honestas, ruas ambíguas, ruas sinistras, ruas nobres, delicadas, trágicas, depravadas, puras, informes, ruas sem história, ruas tão velhas que bastam para contar a evolução de uma cidade inteira, ruas guerreiras, revoltosas, medrosas, esplinéticas, esnobes, ruas aristocráticas, ruas amorosas, ruas covardes que ficam sem pingo de sangue… (Rio, 1952, 15-19 apud Rodrigues, 2000, p.113).

4.3.3. | As redes labirínticas de galerias comerciais dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Referindo-se ao aparecimento das galerias em Córdoba, Rúa et al. (1986, p.91, tradução nossa) afirmam que elas chegaram em 1940 e

> tem-se constituído desde então lugares significativos e de identidade do centro da cidade, criando uma verdadeira trama de interconexão de pedestres que se superpõe ao velho tecido em tabuleiro, perfurando a quadra original e permitindo o aproveitamento de sua zona central, com a conseqüente intensificação do uso do solo.

Embora as autoras estejam se referindo a Córdoba, tal descrição cabe perfeitamente para as situações de Juiz de Fora e de Buenos Aires. A galeria comercial, que se desenvolveu como conseqüência das trocas produzidas pela comercialização na Revolução Industrial, proliferou em Juiz de Fora e em Buenos Aires no século passado, principalmente a partir da segunda metade daquele século, seja pela intensificação do consumo ou pela necessidade de concentração da oferta de produtos em uma área determinada.

Assim como em Juiz de Fora, o que caracteriza a particularidade das galerias no centro de Buenos Aires é a formação de uma rede a partir de um sistema viário consolidado e o seu poder para gerar centralidade e para manter a vitalidade da área central. Com as galerias, o centro se torna mais complexo. Com a formação da rede de galerias comerciais, assistimos à constituição de um sistema emergente. Parafraseando Jacobs, podemos dizer que o balé nos centros

de Juiz de Fora e de Buenos Aires nunca se repete[139]. Recuperando a relação existente entre labirinto, dança e cidade, e incorporando a citação de Jacobs, podemos dizer que no centro de ambas as cidades é dançado o balé labiríntico.

A partir do quadro-síntese[140] abaixo, podemos perceber a relevância (quantitativa) das galerias que se conectam ao Calçadão da Rua Halfeld.

	Rua Halfeld	Rua Florida
Comprimento dos calçadões (em metros lineares)	370	1.320
Avenidas que cortam o calçadão	0	3
Avenidas do perímetro	2	1
Ruas que cortam o calçadão	1	6
Ruas do perímetro	0	4
Calçadões que cortam o calçadão	0	1
Calçadões do perímetro	2*	0
Galerias diretamente conectadas aos calçadões	12	20
Média de metros lineares de calçadão/ galerias	1 gal a cada 30,83m	1 gal a cada 66m
Área total das quadras e vias que conformam as redes de passagens estudadas (em m^2)	71.640	342.810
Quadras edificadas	4	22
Quadras com galerias	3	15
% de quadras com galerias	75	68,18
Quantidade de esquinas desconsideradas as galerias	3	15
Quantidade de esquinas consideradas as galerias	15	35
% do aumento do número de esquinas, se consideradas as galerias	500	233,33
Galerias que ligam o calçadão à(s) outra(s) rua(s)	10	15
% de galerias que ligam o calçadão à outra(s) rua(s)	83,33	75

*Embora um dos calçadões ainda não possua pavimentação que possa o identificar, precisamente, como um calçadão, não o classificamos como rua, pois se trata de uma via dedicada, exclusivamente, ao trânsito de pedestres.

TABELA 01
Dados quantitativos das passagens em rede nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

Conforme verificamos, a maioria das galerias de Juiz de Fora e de Buenos Aires enquadra-se dentro do terceiro momento de transculturação apontado por Aguerre e Landoni (1990), o da apropriação e ressemantização. De forma inovadora, as galerias se articulam umas às outras e contribuem para a complexidade do espaço urbano pois, revalorizam os lotes, subvertem a malha

[139] "O balé da calçada da boa cidade nunca se repete, e em qualquer lugar está sempre repleto de improvisações" (Jacobs, 1961, apud Johnson, 2003, p.68). Para tal afirmação, contribuem a pergunta e a resposta colocada por Duarte (2008, p.116): "Que cidade é esta, a mesma todos os dias e tão diferente de ontem? A familiaridade aparente dos hábitos cotidianos inscritos em um espaço mutante".

[140] Embora os dados presentes nesta tabela já tenham sido apresentados nas seções anteriores, a exposição sistemática dos mesmos permite-nos compará-los mais facilmente.

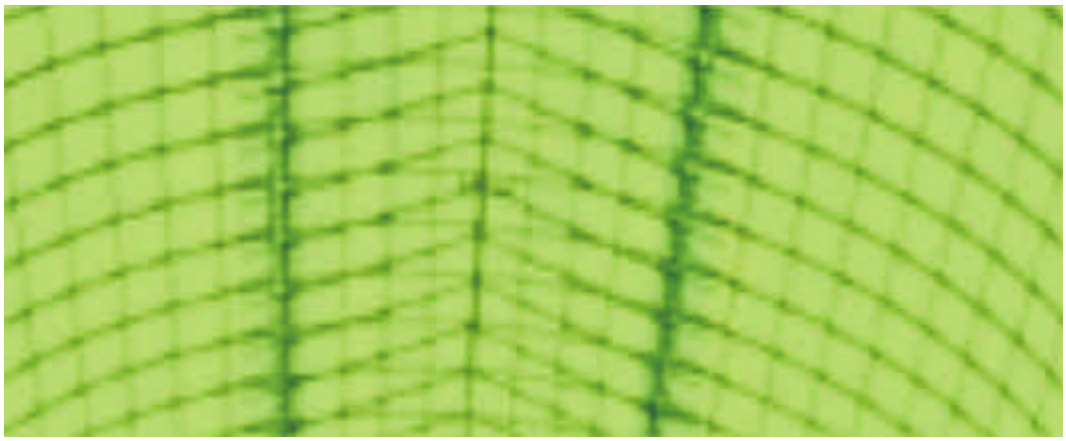
viária, perfuram as quadras e tecem uma rede, cuja forma e dinâmica lhe confere um estado labiríntico.

A construção de galerias comerciais nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires pode ser entendida, também, como uma expansão da área central. Na verdade, não tendo mais para onde se expandir territorialmente, uma alternativa para a expansão dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires se dá a partir da construção de galerias e de calçadões.

Cabe frisar que, a partir da expansão das redes de passagens em Juiz de Fora e em Buenos Aires, ocorre também um processo de redefinição do centro da cidade que evidencia a constante mutação das paisagens. Vale relembrarmos as seguintes palavras de Santos (1982, p.9):

> A paisagem não tem nada de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem para se adaptar a novas necessidades".

5 | As galerias comerciais e a dinâmica espaço-temporal nas cidades



Um traço característico da arquitetura urbana é a relação que a prende ao tipo de lote em que está implantada.

Reis Filho (2004, p.16)

5 | As galerias comerciais e a dinâmica espaço-temporal nas cidades

No capítulo anterior, apresentamos e contextualizamos as redes de galerias e calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires. Neste capítulo, a partir dos dois casos exemplares, procuramos acercarmo-nos de algumas dinâmicas espaço-temporais das galerias comercias, evidenciando a inserção das mesmas no espaço das cidades e o seu papel na (re)criação de temporalidades. A discussão sobre as relações das galerias com os elementos da sintaxe urbana aponta para a complexidade da cidade e sinaliza a existência de uma série de dialéticas com as quais todos os agentes envolvidos na produção e consumo do espaço urbano têm que lidar diariamente.

5.1. | As galerias e suas relações com os elementos da sintaxe urbana

De acordo com Carlos Nelson F. dos Santos (1988, p.67), "a estrutura da cidade é a sua sintaxe", e os elementos estruturantes do espaço urbano são: o lote, a quadra e a rua[141]. Para Duarte (2006a, p.31), "a articulação entre esses elementos, associada às práticas cotidianas de moradores e usuários, institui o tecido urbano". No entanto, tal sintaxe, aparentemente, não contempla o nosso objeto de estudo. As galerias comerciais constituem-se em uma tipologia que rompe com a lógica formal do lote enquanto unidade estritamente de uso privado, da quadra enquanto bloco impenetrável e, por vezes, cumpre um papel de rua. Assim, as galerias devem ser abordadas na contigüidade com lote, com a rua e com a quadra.

Na tentativa de se aproximarem das tipologias gerais que evidenciam as relações entre os elementos da sintaxe urbana, Rúa et al. (1986) prepuseram um

[141] "A justaposição dos lotes, agrupados em conjuntos finitos e, relativamente ao tipo de uso praticado, semelhantes em extensão, define sobre o território o desenho poligonal das quadras. Estas, por sua vez, articulando entre si as ruas, as praças, definem a configuração do tecido urbano" (Duarte, 2006, p.56).

quadro que, além de relacionar tipologias que necessariamente articulam o lote, a rua e a quadra, destacando algumas funções urbanas (produção, comércio, lazer e alimentação), incorpora a presença humana e as possibilidades de deslocamento na cidade (circulação). Este quadro mostrou-se como uma síntese relevante para se compreender as relações das galerias comerciais com os elementos da sintaxe urbana.

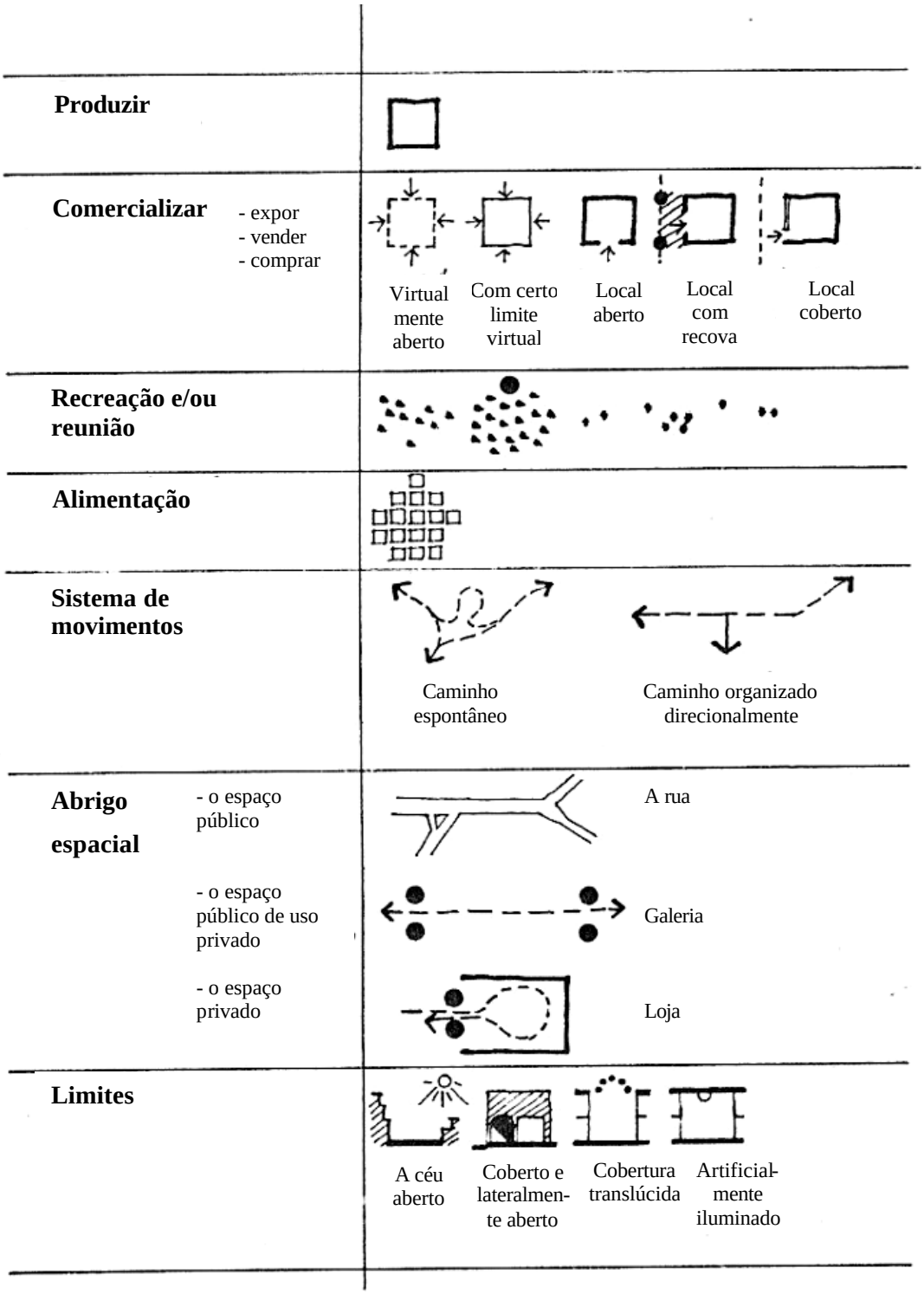


FIGURA 49
Tipologias urbanas.
Fonte: Rúa et al. (1986, p.92, tradução nossa).

O quadro apresenta-se como uma matriz que possibilita diversas combinações para se compreender os espaços nas cidades. Tais diagramas ou esquemas propostos por Rúa et al. (1986) sintetizam as qualidades das formas arquitetônicas e as possibilidades de ação humana sobre essas formas. Vejamos, por exemplo, a tipologia "produzir". A leitura que podemos fazer do espaço de produção, a partir do diagrama é que se trata de uma tipologia fechada para o exterior ou ensimesmada, em oposição às tipologias voltadas para o comércio.

Sendo assim, é plenamente possível aplicarmos tais "padrões" no estudo da rede de passagens, ou seja, no conjunto formado pelas galerias comerciais e pelos calçadões, conforme veremos a seguir.

5.1.1. | As galerias e os lotes: a agregação de valor ao solo urbano

De acordo com a matéria *Galerías, hoy como ayer* publicada na revista Summa (1982, p.78, tradução nossa), "as galerias têm permitido a plena utilização dos centros das quadras, multiplicando a superfície de frentes de valor comercial e, portanto, a rentabilidade do solo". Nesse mesmo sentido, Abdalla (1996, p.33-37) aponta que, a partir do desenho das galerias, podemos observar pelo menos quatro aspectos de agregação de valores ao solo urbano: (1) a alteração no valor da testada do lote com o acréscimo substancial da linha de fachada interna à galeria; (2) valorização do terreno por metro quadrado, principalmente das porções mais internas, as quais vão se desvalorizando à medida que se afastam da testada[142]; (3) áreas menos valorizadas podem, por meio de galerias, ser associadas às áreas mais bem localizadas e, conseqüentemente, de maior valor; e (4) a subdivisão de um lote na área central em áreas menores facilita a negociação entre o incorporador e o consumidor, pois os valores do negócio se tornam mais acessíveis ao mercado local[143].

Rúa et al. (1986, p.91, tradução nossa) mencionam que a forma de ocupação do lote com galerias

---

[142] De acordo com Abdalla (1996, p.37), a galeria possibilita a utilização de 100% do terreno para fins construtivo-projetuais desejados.

[143] Esse fato também contribui para as relações de uso que se darão na seqüência da ocupação do edifício, tais como aluguéis e luvas (Abdalla, 1996, p.37).

> permite um uso intensivo da superfície total do mesmo, é além disso altamente vantajosa em cidade cuja forma de divisão das quadras e parcelamento tem produzido um esquema de lotes de proporções particulares: frente de escassa dimensão e grande profundidade, que se tocam no fundo com outros lotes que dão para outras ruas, e que permitem, por associação de proprietários, criar uma grande parcela que atravessa a quadra em uma ou mais direções.

A imagem abaixo evidencia duas diferentes soluções para o uso do solo, adotadas em lotes adjacentes, em uma mesma quadra. Percebemos que, ao se inserir uma galeria, criando uma passagem entre duas vias, as características supracitadas por Abdalla (1996) e por Rúa et al. (1986) são evidenciadas. É considerável o aumento nas possibilidades de circulação.

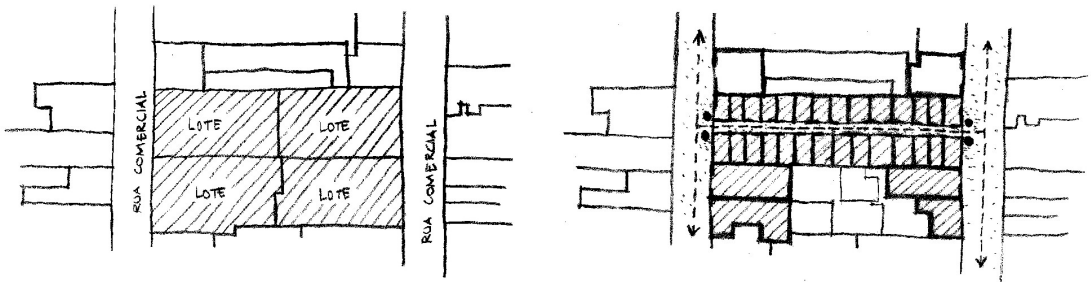
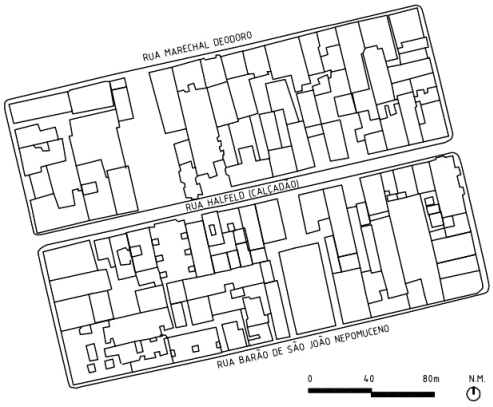


FIGURA 50
Diferentes usos do solo.

Cabe aqui lembrarmos que, segundo Reis Filho (2004, p.16), já citado na epígrafe deste capítulo, “um traço característico da arquitetura urbana é a relação que a prende ao tipo de lote em que está implantada”. Portanto, um fator que possibilita o surgimento das galerias comerciais é exatamente o tipo de parcelamento que se tem, ou seja, o desenho dos lotes no interior da quadra, além do próprio desenho da quadra.



FIGURAS 51 e 52
Parcelamento de algumas quadras do centro de Juiz de Fora. Fonte: Mapa eletrônico da Prefeitura de Juiz de Fora.

Tomando como exemplo as duas quadras do triângulo central de Juiz de Fora apresentadas nas figuras acima, podemos perceber que, geralmente, o formato dos lotes é retangular, sendo a profundidade maior que a testada. Esse desenho favorece o surgimento das galerias. Uma vez que os lotes são estreitos e compridos, a galeria surge como uma solução adequada para a multiplicação da área interna. Não podemos deixar de observar que o desenho dos lotes, nesse caso, também está relacionado ao desenho da quadra, também retangular e com um dos lados medindo, aproximadamente, o triplo da medida do outro.

Um outro tema que diz respeito à relação das galerias com o solo urbano, ou ainda, com o lote, e que não pode deixar de ser mencionado é o tema da especulação imobiliária, aqui tratada sem juízos de valor. Abdalla (1996, p.27) afirma que

> o conjunto edificado de prédios-galerias são objetos de negócios entre consumidores e incorporadores como parte integrante de um *mix* de produtos urbanos de áreas centrais, construídos para serem comercializados no mercado local.

De acordo com Vargas (2001, p.84), as galerias comerciais da Europa (século XVIII) são um bom exemplo de criação de localização com a ação clara do capital imobiliário, o qual precisa criar oportunidades de acumulação. “É importante destacar que o capital tem conseguido criar e recriar localizações” (Vargas, 2001, p.85).

Abdalla (1996, p.27 e 29) também afirma que

> podemos dizer que a incorporação urbana, em outros campos de negócios arquitetônicos-urbanísticos, tais como a construção de loteamentos (parcelamento do solo) ou de conjuntos residenciais (urbanização), vem proporcionando a construção e expansão físico-territorial das cidades, fazendo uso da especulação imobiliária. Não queremos dizer que só eles são agentes destas modificações, mas que também fazem parte do processo. Da mesma forma, numa analogia mais complexa de ser apontada, podemos justapor estes edifícios-galerias aos objetos da incorporação urbana nas duas situações citadas. Disso, retiramos que este negócio não deixa de ser menos especulativo do que as formas anteriores e que, similar aos processos de expansão territorial, estes prédios representam novo parcelamento do solo e traçado para a cidade [de Juiz de Fora] no seu centro urbano. Dessa forma, o crescimento do espaço urbano público ocorre pela construção de edifícios. Dissemos isto, dado o fato que podemos notar que há uma agregação ao território urbano de novos valores de uso e troca com a construção desta tipologia arquitetônica.

Vargas (2001, p.86) assinala ainda, que “para as atividades urbanas, principalmente residencial e terciária, são o mercado imobiliário e a ação das instituições financeiras e das companhias imobiliárias que fornecem a chave para

a compreensão do papel do solo como fator de produção". Sobre a especulação do solo, Foglia e Eguiguren (1978, p.45, tradução nossa) escrevem:

> Como as galerias comerciais de qualquer cidade do mundo, as inicialmente construídas em Córdoba abrem o coração das quadras impulsionadas pelo esforço especulativo de aproveitar ao máximo o maior valor do solo que caracteriza a Área Central. São conseqüência de um crescimento das atividades centrais que se produz — por razões especulativas mencionadas e pela dinâmica de desenvolvimento próprio da dimensão sócio-econômica da cidade — não por extensão senão por densificação. O fenômeno se apóia no parcelamento estreito e profundo, por subdivisão das antigas quatro grandes parcelas da quadra colonial, que distancia, em proporção, o fundo dos lotes da frente para a rua comercial. Aproveitando a função conectora entre ruas comerciais que a galeria possibilita, se implanta no interior das quadras uma rua comercial de pedestres, que goza de benefícios climáticos particulares e que valoriza, em conseqüência, os espaços interiores das parcelas pouco rentáveis.

Segundo Mumford (2004, p.456), o parcelamento estreito e profundo, tal como as plantas da área central de Juiz de Fora, está relacionado com uma nova forma de se conceber a cidade, a qual segue a lógica do capital e gera, como resultado, uma "planta baixa especulativa".

> Se o traçado de uma cidade não tem relação com as necessidades e atividades humanas diferentes dos negócios, o padrão da cidade pode ser simplificado: o traçado ideal para o homem de negócios é aquele que pode ser mais prontamente reduzido a unidades monetárias padrão de compra e venda. A unidade fundamental não é mais a vizinhança ou o recinto fechado, mas o lote de edificação individual, cujo valor pode ser medido em termos de frente em metros: isso favorece um retângulo com uma frente estreita e grande profundidade, que proporciona um mínimo de luz e ar aos edifícios, particularmente às moradias, que se acomodam a ele. Tais unidades mostram-se igualmente vantajosas para o especulador em imóveis, para o construtor comercial e para o advogado que redigia o título de venda. Em troca, os lotes favoreciam o bloco retangular de construção, que mais uma vez tornou-se a unidade padrão de ampliação da cidade (Mumford, 2004, p.456-457).

5.1.2. | As galerias e as ruas: tecendo uma rede para os pedestres

Embora Hertzberger (1999, p.75) tenha afirmado que se os limites de concentração das galerias no centro de Paris "fossem extrapolados, seria fácil imaginar como uma rede de caminhos cobertos para pedestres poderia ter se desenvolvido independentemente do padrão das ruas à sua volta", não devemos ser levados a concluir que as galerias não estão relacionadas com as ruas. De acordo com Boza (1998, p.186), as galerias se configuram dentro de uma lógica que respeita a ordem maior dada pelas ruas da trama urbana. Referindo-se às penetrações como forma de intervenção nas quadras, Boza (1998, p.184, tradução

nossa) afirma que “este tipo de intervenção gera uma nova qualidade de espaço para a trama maior (cadeia hierárquica de espaços urbanos)”.

No mesmo sentido, Abdalla (1996, p.9) aponta que as “galerias são erguidas a partir de uma malha urbana preexistente e que, por isso, são derivadas desta malha”, ou seja, não buscam a mesma competição de traçado que as avenidas e as ruas do centro. Ainda, de acordo com Abdalla (1996, p.68), “uma galeria na cidade pode ser vista pela morfologia como um elemento subversivo à formação das quadras, mas não como um elemento conflituoso à formação racional urbana, a qual está implicitamente e profundamente relacionada”, pois sem a estrutura formal não haveria sentido a existência das galerias.

E é justamente por reconhecermos essas características das galerias que discordamos do discurso de Frampton (1981, p.337, apud Bundó e Ventós, p.40, tradução nossa) ao apontar que

> a galeria parece contribuir em pequena medida para a continuidade do espaço exterior. Posto que se trata de um sistema de fechamento, a galeria supõe necessariamente uma ruptura com a continuidade da cidade aberta, sem que tenha importância alguma se conecta ou não com o nível geral da circulação.

Parece-nos que Frampton, nesse discurso, está olhando para as galerias de um único ponto-de-vista. Frampton (1981, p.337, apud Bundó e Ventós, p.40) ressalta apenas o caráter da fragmentação e não contempla as galerias como espaço de articulação[144]. Se analisadas sob o aspecto da fragmentação, decerto as galerias rompem com a continuidade da cidade aberta; se analisadas sob o aspecto da articulação, sobretudo quando falamos em um sistema ou uma rede de galerias, elas ligam espaços, conectam vias, geram porosidades e garantem maior permeabilidade à cidade.

As galerias comerciais, em *lato sensu*, podem ser entendidas, então, como um tipo de rua comercial. Nesse sentido, é relevante apontarmos as seguintes características tipológicas gerais de uma rua comercial mencionadas por Rúa et al. (1986, p.92, tradução nossa):

---

[144] Algumas dialéticas das galerias comerciais estão abordadas no item 4.4 desta dissertação.

Patrocinada pela corporação. Estável, lojas de produtos afins.

Usuário: o produtor, que é por sua vez vendedor, é o habitante da cidade; o comprador é o habitante da cidade e também a população rural.

Atividades: comercializar, produzir, expor, vender, comprar. Troca social, reunir-se.

Espaço-lugar e relação com o entorno: espaços privados cobertos, permanentes, alinhados sobre a via pública.

☐ Próxima aos centros significativos da cidade.

☐ Locais de venda e, às vezes, de produção, fechados, a porta é o único elemento de conexão com a rua, constituindo-se uma barreira.

☐ A exposição avança sobre o exterior.

☐ A linearidade da rua guia o percurso.

☐ Comercializa-se nas lojas e na rua.

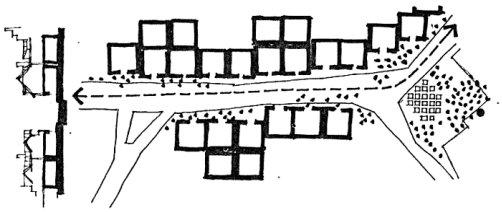


FIGURA 53 Planta de uma rua comercial. Fonte: Rúa et al. (1986, p.92).

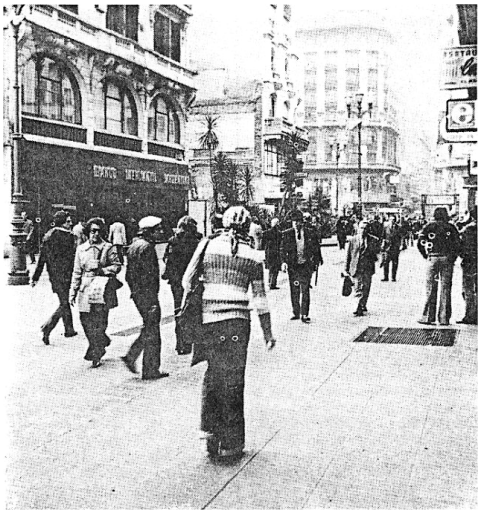


FIGURA 54 Características tipológicas gerais de uma rua comercial. Fonte: Rúa et al. (1986, p.92).

Ressaltamos que, embora haja semelhanças entre as galerias comerciais e as ruas comerciais, elas não se confundem, pois se trata de tipologias diferentes, com semelhanças e especificidades. Ainda que possamos dizer que a galeria comercial pode ser considerada como uma rua comercial, a recíproca não é verdadeira. Provavelmente jamais encontraremos alguém que confunda uma rua comercial com uma galeria.

Vejamos então, a partir de uma ficha elaborada por Rua et al. (1986, p.94, tradução nossa), as características tipológicas gerais das galerias comerciais.

Um ou vários proprietários privados. Centro de atividades comerciais e lugar de trânsito de pedestres; lugar de passeio. Exploração intensiva do solo por parte de setor privado, que aproveita ao máximo a superfície do lote para uso comercial.

Usuário: com poder aquisitivo médio e alto. Compra, passeia, se distrai, passa.

Atividades: comercializar, recrear-se, passear, passar, reunir-se, troca social.

Espaço-lugar e relação com o entorno: rua privada de uso público, mantida pelo setor privado, complementa a rua pública mantida pelo governo local. Une pontos comercialmente importantes, formando junto à rede viária da cidade uma estrutura mais complexa, trama do movimento da cidade.

☐ Recinto exclusivo orientado para pedestres.

☐ Clara estrutura de movimento das pessoas, dada pela disposição dos estabelecimentos comerciais em fileira.

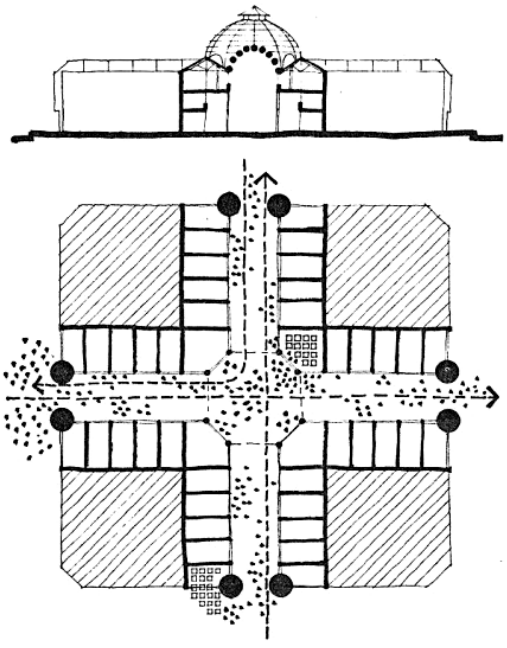
☐ Ordem não estrita que permite certas alternativas na eleição de caminhos a seguir.

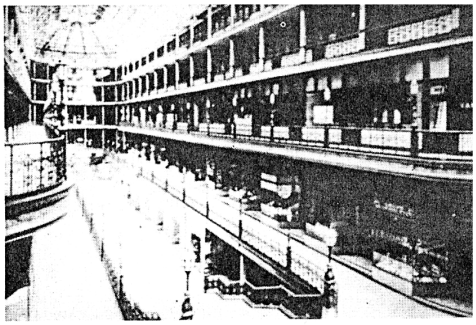
☐ Superfície em nível de rede de ruas, com poucos desníveis. A galeria comercial em vários níveis parece não lograr êxito.

☐ Limites precisos, com aberturas generosas e hierarquizadas, que dão em vias comerciais importantes.

☐ Oferece atrativos que vão desde a música funcional, a exposição de flores ou pinturas, o jogo de águas e luzes de uma fonte, o aquário ou a escultura, incorporadas em seu interior, o que dá caráter ao lugar.

☐ Oferece lugares para parar, descansar, tomar um café.



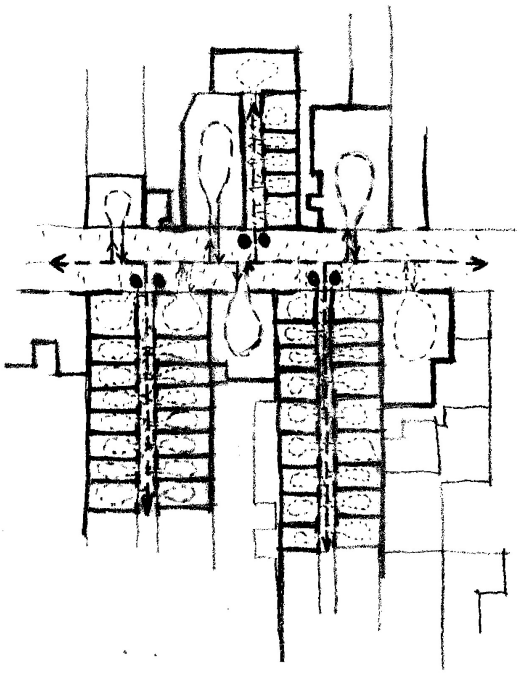


FIGURAS 55 e 56 Características tipológicas gerais de uma galeria comercial. Fonte: Rúa et al. (1986, p.94).

É de se destacar que Rua et al. (1986) tratam a galeria comercial como uma "rua privada de uso público" e que as atividades são, praticamente, as mesmas apontadas para as ruas comerciais. É nesse sentido que podemos evidenciar que as galerias comerciais e os calçadões nos centros das cidades formam um "par perfeito". Olhando para as galerias comerciais e para os calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, podemos perceber como a trama (viária) urbana

ganha em complexidade ao se tecer uma rede resultante da articulação de ambas as tipologias. Os fluxos são combinados e multiplicados. Além disso, as possibilidades de percurso de uma rua à outra são inúmeras.

A partir do caso do triângulo central de Juiz de Fora, podemos pensar em uma área cuja característica tipológica é resultante da junção das características tipológicas gerais das ruas comerciais (Rua Halfeld) e das galerias comerciais (do centro da cidade) apontadas por Rua et al. (1986).



FIGURAS 57 e 58 Características tipológicas gerais da rede de galerias e de calçadões do centro de Juiz de Fora (à esquerda). Foto da esquina da Galeria Constança Valadares com o Calçadão da Rua Halfeld.

Embora a relação entre público e privado seja discutida nesta dissertação em uma seção à parte, essa questão também se relaciona ao tema da rua. Abdalla (1996, p.59) menciona que a galeria possui uma escala própria, promove uma relação público-privada e

> (…) sua conformação pode ser comparada a de uma nave de edificação, dado a necessidade de criar uma ligação do tipo via, que normalmente precisa ser iluminada, ventilada, etc., por questões legais e humanas, que gera uma climatização própria, ambientação visual-estética e técnica, diferenciada da cidade formal. Ao mesmo tempo, tal estrutura pode ser persuasiva para a escala comercial-shopping que se pretende, pois cria pontos de aproximação entre o consumidor e o negociador. Em áreas mais nobres as vitrines são de vidros, as luzes são direcionais, existe um espetáculo de culto à sofisticação; em outras galerias, ocorre um estreitamento da via, uma aproximação do transeunte por meios menos sígnicos e mais sensoriais táteis, olfativos, etc. disso podemos ver que não se tem a mesma escala da rua, da via pública ampla, da via aberta, tanto no que trata dos espaços amplos e restritos, quanto dos elementos de sobreposição e configuração do espaço urbano.

Assim, na falta de vistas panorâmicas da escala urbana tradicional, temos as visões das vitrines. Temos a luz controlada, os materiais interiores diferenciados dos materiais das ruas, o abrigo do teto, enfim, tudo é feito de forma a se criar um espetáculo urbano diferenciado. O clima interno se diferencia, assim, do clima externo, o qual pode ser impertinente para o passeio público.

Desde a concepção da rua-galeria como componente do sistema circulatório do falanstério proposto por Charles Fourier, em 1822, já se vislumbrava tal tipologia como um abrigo contra as intempéries e, mais do que isso, como um ambiente público passível de climatização. De acordo com Frampton (2000, p.15-16, grifo nosso), "Fourier escreveu que o falanstério era uma cidade em miniatura cujas ruas teriam a **vantagem** de não estar expostas ao tempo".

A respeito das circulações climatizadas de Harmonia, a cidade das arcadas, Fourier (1822, apud Choay, 2000, p.74) escreve:

> Um harmoniano dos mais miseráveis, um homem sem um vintém, sobe de coche num pórtico bem aquecido e fechado; comunica-se do palácio com os estábulos por subterrâneos aparelhados e forrados de areia; ele vai de seu alojamento às salas públicas e oficinas por ruas-galerias que são aquecidas no inverno e ventiladas no verão. Pode-se, em Harmonia, percorrer em janeiro as oficinas, estábulos, lojas, salas de baile, de "banquete", de assembléia, etc. sem saber se está chovendo ou ventando, se faz calor ou frio.

Rúa et al. (1986, p.90), referindo-se à relação das galerias com o clima da cidade, afirmam que a galeria possibilita a proteção do pedestre contra o sol, a chuva e as demais inclemências do tempo. De acordo com Duarte (2006a, p.102-103),

> a utilização do ferro associado às grandes lâminas de vidro, na arquitetura, permitiu a construção de ruas cobertas e, portanto, abrigadas da chuva, da neve e do frio, sem, contudo, impedir que a luz solar penetrasse e participasse, com seus efeitos benéficos, daquela nova experiência da vida urbana.

No entanto, uma crítica pertinente às galerias européias é evidenciada por Schulz (2008, p.151-152):

> As arcadas, enquanto ruas interiorizadas e protegidas das intempéries, introduziram um deslocamento funcional ao transformarem o espaço urbano em espaço arquitetônico. As arcadas eram, no entanto, espaços seletivos, pouco democráticos, que expulsavam e excluíam os grupos sociais indesejáveis, supostamente perturbadores da ordem. Naqueles locais, a burguesia satisfazia seus desejos de consumo, enquanto indivíduos de menor poder aquisitivo somente contemplavam os maravilhosos objetos que jamais poderiam fruir.

Também, de acordo com Johnson (2003, p.30), "as reluzentes vitrines das lojas atraem mais reluzentes vitrines de lojas e empurram os mais pobres para a

parte escondida". "Lojas de primeira linha dominam as principais avenidas, enquanto a classe operária permanece aglomerada invisivelmente nas vilas e ruas transversais" (Johnson, 2003, p.29-30). É com essa lógica que temos construído não somente nossos centros, mas todas as nossas cidades. Essa é a lógica que tem presidido a organização de uma sociedade desigual, embora, por vezes, tal organização seja burlada, a partir da auto-organização da cidade.

De acordo com Mumford (2004, p.464), outra característica da "planta comercial" foi a construção de avenidas em corredor, a qual privilegiava a circulação de veículos de rodas. "Na nova planta, quase não existia diferenciação alguma entre rua e avenida, entre circulação de vizinhança e circulação transurbana" (Mumford, 2004, p.464). O autor, com um tom de lamentação, assinala que,

> **infelizmente**, a criação dos transportes públicos ocorreu segundo os mesmos cânones de lucro especulativo que governavam o resto da cidade: a especulação do tráfico e a especulação da terra faziam jogo combinado, muitas vezes na pessoa do mesmo empreendedor (Mumford, 2004, p.465, grifo nosso).

Mumford (2004, p.466) prossegue afirmando que

> o erro da mentalidade comercial progressista foi dar exagerada importância àqueles modos de circulação que prometiam os mais elevados lucros financeiros: isso levou o planejador a passar por cima do papel do caminhante e da necessidade de conservar a flexibilidade de movimentos de massa, que só a circulação de pedestres pode assegurar.

Para Duarte (2006a, p.39), a sofisticação tecnológica e a progressiva aceleração dos novos meios de circulação implicaram na eliminação de dois obstáculos que impediam o livre fluxo: (1) o pedestre, progressivamente expulso das ruas, e (2) a própria cidade tradicional, um "entrave" a ser paulatinamente removido. Segundo Duarte (2006a, p.10), "a circulação motorizada faz do corpo humano um instrumento anacrônico e pouco adaptado à sobrevivência do homem na cidade". Ainda, de acordo com o autor, "competindo pelo espaço público em condições desiguais, o automóvel afugenta e expulsa das ruas o pedestre" (Duarte, 2006a, p.10).

Diante desse quadro, a galeria se destaca como um elemento que, embora seja fruto de um pensamento progressista e de uma lógica especulativa da terra, valoriza a escala humana, pelo menos no que diz respeito ao trânsito de pedestres. Segundo Hertzberger (1999, p.76), o princípio da galeria voltou a adquirir

relevância local quando houve uma demanda por áreas de pedestres nos centros das cidades, já que o volume do trânsito nas ruas havia se intensificado.

Nesse sentido, a galeria (res)surgiu como um contrapeso da exagerada velocidade dos fluxos nos centros das cidades. As galerias possibilitam a perpetuação da vida nas cidades justamente por facilitar o fluxo dos pedestres. A velocidade de circulação no interior das galerias é regida pelos pedestres. De acordo com Duarte (2006a, p.39), "a circulação constitui um movimento vital e imprescindível para a constituição da vida urbana. Sem circulação, não pode haver cidade". No entanto, a velocidade da circulação nas cidades deve ser múltipla e diversa. Para a cidade sobreviver é preciso a coexistência dos estagnados fixos e das múltiplas velocidades dos fluxos.

5.1.3. | As galerias e os quarteirões: a permeabilidade das quadras esponjosas

Entre os séculos XV e XVIII, o desenvolvimento do capitalismo mercantil instaurou na Europa uma série de modificações culturais. O consumo, a moda, o luxo, são temas que ganharam destaque no cenário europeu. Aumentou do jogo da oferta e da demanda de artigos luxuosos e supérfluos, "claramente estabelecido pelo sistema capitalista, como se a possibilidade de ter um maior poder aquisitivo fora a garantia a ascender a níveis elevados da escala social" (Aguerre e Landoni, 1990, p.96, tradução nossa).

A troca entrou em voga e intensificou as áreas comerciais; nas ruas proliferaram as lojas e o comércio e, conseqüentemente, o valor de troca da terra foi elevado. "A mentalidade especulativa reinante propicia a penetração dos locais em direção ao interior das quadras[145], tornando complexa e enriquecendo a estrutura urbana existente" (Aguerre e Landoni, 1990, p.96, tradução nossa). De acordo com Rúa et al. (1986, p.94 apud Aguerre e Landoni, 1990, p.96, tradução nossa), "essa penetração na quadra se materializa por meio de um novo recurso:

[145] De acordo com Duarte (2006a, p.58), "as quadras configuram polígonos inscritos num sistema viário em rede, que visa garantir, segundo necessidades culturalmente determinadas, graus de acessibilidade e permeabilidade satisfatórios ao deslocamento de pessoas e bens ao longo do tecido urbano".

'…as ruas privadas de uso público…' apoiadas pelos mesmos proprietários dos estabelecimentos que lhes dão vida; complementando a via pública".

De acordo com Lamas (2004, p.216), "o quarteirão torna-se um elemento dotado de grande complexidade interna, funcional e espacial, moldando a vida social e a imagem de Paris".

> Passagens de circulação e de consumo, as galerias surgiam, como que do dia para a noite, onde antes havia exclusivamente uma massa compacta e impenetrável de edificações. Quarteirões inteiros foram "rasgados" de ponta a ponta para permitir o acesso das galerias comerciais (pelo "miolo do quarteirão") entre duas ruas de uma mesma quadra. Com isto, aumentava-se a acessibilidade do tecido urbano existente. As distâncias a serem percorridas entre os pontos de interesse diminuíam, na medida em que os pedestres (então em franca maioria) podiam "cortar caminho" atravessando os quarteirões, tornados, agora, "permeáveis" pelas inusitadas ligações representadas pelas novas "ruas cobertas" (Duarte, 2006a, p.103).

De acordo com Lamas (2004, p.214), o quarteirão rasgado pelas galerias comerciais, as passagens parisienses, marcou o fim do quarteirão como unidade impenetrável, "prenúncio da evolução morfológica que surgirá no século XX". Embora Vargas (2001, p.171) nos lembre que a criação de acesso por dentro das quadras de edifício construídos nas suas bordas tenha sido um procedimento muito utilizado pelas cidades medievais (mas não para o comércio), a autora afirma que "de todos os métodos de abertura do interior ocioso de quarteirões, a arcada foi, sem dúvida, a mais revolucionária" (Vargas, 2001, p.174-175).

Em um estudo sobre as tipologias urbanas na cidade de Santiago, Boza (1998, p.181-186) esboça a seguinte classificação para os quarteirões em bloco[146]: (1) quarteirão duro; (2) quarteirão penetrado; (3) quarteirão partido em um sentido; e (4) quarteirão partido em dois sentidos.

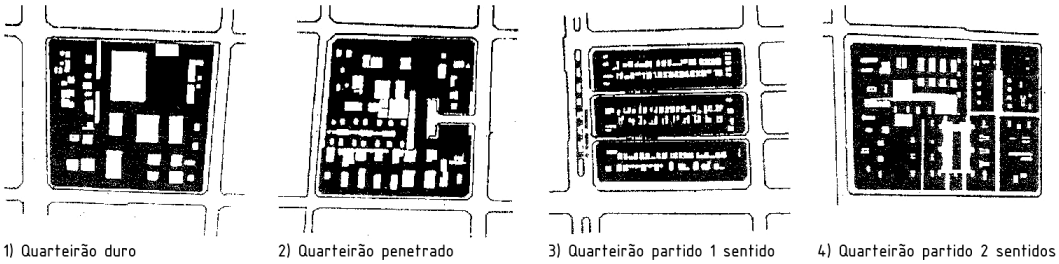


FIGURA 59
Quarteirões em bloco. Fonte: Boza (1998, p.182-183).

[146] O autor usa a denominação "quarteirão em bloco" para aquele quarteirão cuja lógica de ocupação se dá por um grande aproveitamento do total de área disponível. Esse tipo de ocupação se opõe, por exemplo, à ocupação do tipo "ilha", cuja lógica de implantação da edificação privilegia o centro da quadra.

Ao contrário dos quarteirões duros, os quais são formados por blocos únicos compostos por fachadas contínuas e por vazios internos privados, os quarteirões penetrados marcam a origem do desenvolvimento da quadra como espaço urbano (Boza, 1998, p.183-184).

Boza (1998, p.184-186) situa na história de Santiago do Chile duas formas de intervenção nos quarteirões: (1) a vila[147] e (2) a passagem. A vila se difere da passagem principalmente no que diz respeito ao uso. A vila (*cité*) é um conjunto de casas pequenas, geralmente semelhantes e distribuídas ao longo de um corredor, o qual se comunica com a rua; o corredor é limitado e conformado por três lados. A vila possui um uso habitacional. As passagens e as galerias priorizam o uso comercial. Apesar das diferenças entre passagens e vilas, Boza (1998) as aproxima pelo fato de constituírem penetrações nas quadras.

Embora as considerações tecidas por Boza (1998) sobre a segunda forma de intervenção nas quadras sejam mais diretamente aplicáveis ao nosso estudo, pois denotam a penetração na quadra como um espaço de passagem dedicado ao comércio, capaz de unir, no mínimo, duas ruas, verificamos que os tipos apontados por Boza (1998, p.184) para a classificação das vilas também são válidos. De acordo com o autor, são quatro os tipos de penetrações: (1) penetração com eixo reto; (2) penetração com articulações; (3) penetração com eixo quebrado; (4) penetração com eixo bifurcado. Como se vê, tal classificação pode ser aplicada ao estudo tipológico da galeria, levando-se em consideração a sua relação com a quadra e tomando-a como um elemento urbano.

A vila é então caracterizada por uma penetração de uso habitacional que não rompe a quadra de lado a lado. Já o quarteirão partido em um sentido gera um espaço urbano chamado “passagem”. A passagem é uma intervenção que divide a quadra em quadras menores e é uma alternativa para a densificação da quadra. De acordo com Boza (1998, p.186), nos quarteirões partidos em um sentido existem três tipos de passagens: (1) passagem com bordas retas; (2) passagem com dilatação interior; e (3) passagem com ilha construída no seu interior.

---

[147] O termo, em espanhol, usado pelo autor para designar vila de casas é *cité*. De acordo com Boza (1998, p.184) as vilas aparecem na trama de Santiago entre o final do século XIX e início do século XX como uma resposta à questão sócio-econômica e, ao aproveitar o máximo do terreno interior das quadras, aumentaram a densidade e contribuíram para superar a escassez de moradia.

Os quarteirões divididos em dois sentidos geram uma trama interior, "uma sub-trama da trama exterior" ou, ainda, "uma cidadela interior respeitando a quadra como módulo de base" (Boza, 1998, p.186). Essas tramas, segundo Boza (1998, p.286) podem ser: (1) tramas planificadas que abrangem o quarteirão com um todo e (2) tramas que vão se formando pela união fortuita de intervenções, tais como penetrações e passagens.

Uma outra classificação da organização espacial das galerias pode ser encontrada em um estudo realizado por Aguerre e Landoni (1990, p.1000) sobre a transposição do modelo europeu de galerias aplicado inicialmente no centro de Buenos Aires. As autoras afirmam que podemos classificar em dois grupos bastante distintos a organização espacial das galerias: (1) galerias de espaços pouco definidos e (2) as galerias espacialmente organizadas a partir de um eixo central.

No caso das galerias de espaços pouco definidos, o usuário não é capaz de apreender mentalmente sua organização espacial, nem mesmo depois de adentrar por esse espaço. Elas

> caracterizam-se pela existência de múltiplos níveis e por uma penetração na quadra que não condiz com a organização de nossa cidade [Buenos Aires]. Algumas se comunicam entre si mediante saídas secundárias ou aberturas nas medianeiras, gerando-se, dessa maneira, uma sucessão e uma adição de espaços heterogêneos (Aguerre e Landoni, 1990, p.99, tradução nossa).

Já as galerias espacialmente organizadas a partir de um eixo central — *el pasillo*[148] — é um corredor ladeado por lojas que se voltam para ele. "Estabelece-se, dessa maneira, a idéia de galeria comercial: uma rua coberta que se introduz na quadra seguindo a ortogonalidade da trama" (Aguerre e Landoni, 1990, p.100, tradução nossa).

A partir de um estudo sobre as galerias de Juiz de Fora, Abdalla (1996, p.11) elaborou uma classificação das características morfológico-arquitetônicas da via-galeria segundo três elementos: (1) tipo de controle: aberta ou fechada; (2) ambiente interior: coberta ou descoberta; e (3) relação com o quarteirão: promove ou não a ligação entre duas (ou mais) ruas da cidade.

---

[148] *Pasillo* é um corredor ou uma passagem estrita.

Geist (1983, p.11-13) apresenta, esquematicamente, o seguinte quadro com alguns tipos de localização das galerias[149] (do ponto de vista da cobertura) em relação às ruas, às quadras construídas e às praças. Esse quadro também pode ser considerado como uma matriz que possibilita associações para compreensão da inserção das galerias na malha urbana.

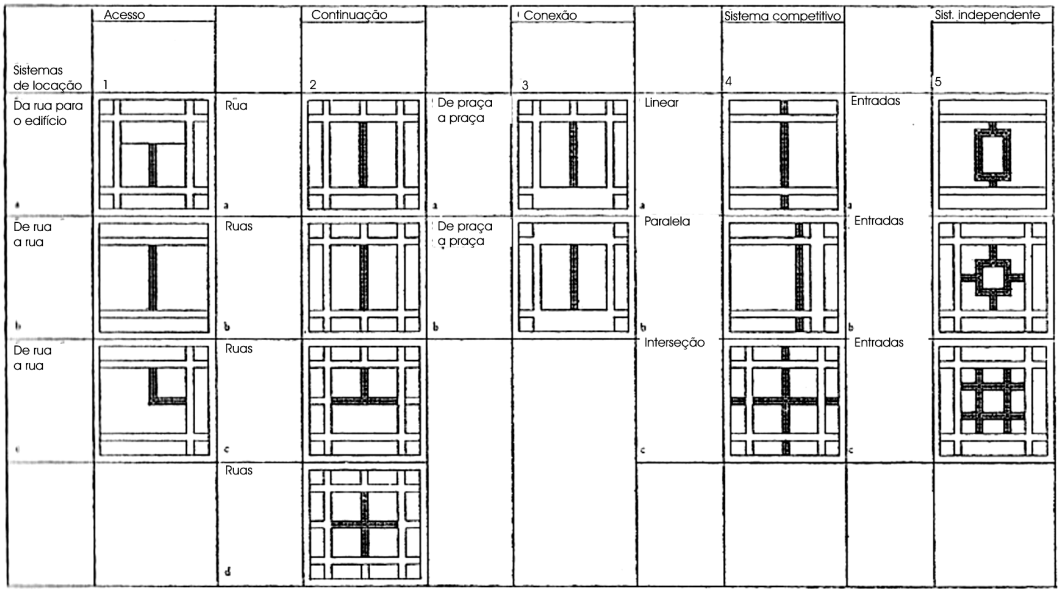
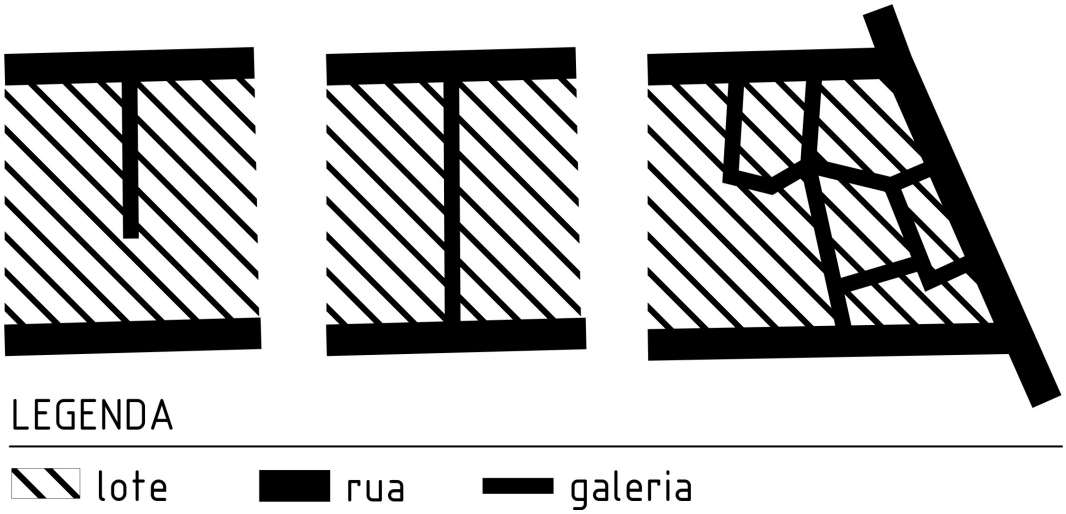


FIGURA 60
Tipos de localização das galerias em relação às ruas, às quadras construídas e às praças. Fonte: Geist (1983, p.112).

Os esquemas possíveis de localização das galerias apontados por Geist (1983, p.111-112) são: (1) a galeria conecta uma rua a um edifício ou à outra rua; (2) a galeria é uma continuação de uma rua ou a conexão entre dois prolongamentos de uma rua que foi separada por um edifício; (3) a galeria conecta uma rua e uma praça pública, duas praças, ou duas praças e duas ruas; (4) a galeria é parte de um sistema maior o qual compete com o sistema de via pública; e (5) a galeria pode existir independentemente do sistema viário, pois cria um circuito interno. Tanto em Juiz de Fora quanto em Buenos Aires, há uma grande diversidade de localizações das galerias no interior das quadras.

Vejamos, por exemplo, três situações de inserção das galerias no centro de Juiz de Fora: (1) Galeria do Ed. Sedan, (2) Galeria Pio X e (3) Galerias Farm. M. Giovani e Galeria do Ed. Solar. No primeiro caso, a galeria existe principalmente como espaço transição entre a rua e o edifício. No segundo caso, a galeria conecta duas ruas. Já no terceiro, há um emaranhado de galerias que se configura como um sistema independente.

[149] De acordo com Geist (1983, p.111), esse quadro representa as inserções possíveis das galerias no sistema espacial de uma cidade do século XIX.



FIGURAS 61, 62 e 63
Diagramas tipológicos da Galeria do Ed. Sedan (à erquerda), da Galeria Pio X (ao centro) e da Galeria Farm. M. Giovani e da Galeria do Ed. Solar (à direita).

Verificamos, assim, que as galerias contribuem para que as quadras se tornem mais penetráveis, mais esponjosas. Nas palavras de Benjamin, com o advento das galerias, as quadras que antigamente eram completamente duras, tornaram-se mais "porosas". De acordo com Caygill, Coles e Klimowski (2001, p.85), o ensaio *Nápoles*, de 1925, escrito por Walter Benjamin e Asja Lacis, introduziu o conceito central de "porosidade" entendido tanto em termos espaciais quanto temporais.

Segundo Caygill, Coles e Klimowski (2001, p.86, tradução nossa), "Nápoles era espacialmente porosa em sua combinação do privado e do público: a habitação se abria para a rua[150]. De forma semelhante, não estava encravada temporalmente". Um exemplo de porosidade mencionado no ensaio *Nápoles* é a arcada, a qual, segundo Caygill, Coles e Klimowski (2001, p.89), aparece pela primeira vez na obra de Benjamin. De acordo com Benjamin e Lacis (1925 apud Benjamin, 1995, p.147), "a arquitetura é porosa como essas rochas. Construção e ação se entrelaçam uma à outra em pátios, arcadas e escada". Também, segundo os autores, "a porosidade é a lei inesgotável dessa vida, a ser descoberta" (Benjamin e Lacis, 1925, apud Benjamin, 1995, p.150).

Mas nos dias de hoje, em especial nos casos de Juiz de Fora e de Buenos Aires, falar de porosidade parece-nos insuficiente. Julgamos mais apropriado

[150] Segundo Caygill, Coles e Klimowski (2001, p.91, tradução nossa), "uma antítese da 'porosidade' napolitana Benjamin encontrou em Berlim, com suas bem delimitadas e vigiadas fronteiras entre a esfera pública e a privada, entre a habitação e a rua".

referirmo-nos à permeabilidade. Para que um corpo seja poroso, basta ter poros. Já a permeabilidade pressupõe também os poros, mas vai além. Para que um corpo seja permeável é necessário que seus poros sejam comunicantes, interligados de tal forma a constituir uma rede. Afinal, de acordo com Vargas (2001, p.207), "nascidas como passagens, [as galerias] abrem-se para o entorno, dialogam com a cidade, reforçando a sua alta permeabilidade e unindo a estratégia do capital imobiliário às estratégias dos negócios varejistas".

5.2. | Passear, comprar, recrear, encontrar, ver e ser visto: as galerias e os usos

De acordo com Aleixo (2005, p. 27-28, grifos da autora),

> "ao escrever sobre os *Espaços Comerciais nas cidades*, Larry Ford ressalta a importância, nesse momento da história de Paris, do uso da cidade através de suas ruas. A idéia de *promenade* aparece com uma referência à vida urbana, por isso, o grande investimento na construção de jardins públicos, espaços coletivos, *boulevares* e galerias, criando uma atmosfera de *footing*, ou melhor, construindo espaços para que as pessoas pudessem ir para verem e serem vistas".

Segundo Cacciatore e Martín (1982, p.21), a sociedade do século XIX foi arrebatada pela idéia de se ter uma vida refinada imbuída da imagem do conforto, não só no espaço privado, mas também no espaço público. "A rua, por exemplo, soma à sua função de circulação e ligação, a de via de passeio, aonde 'se vai para ver e ser visto'".

De acordo com Aguerre e Landoni (1990, p.96), as galerias (ruas privadas de uso público) oferecem caminhos que se conjugam com atividades alternativas, dentre as quais se destacam: passear, comprar, recrear, encontrar, ver e ser visto. Rúa et al. (1986, p.90) mencionam que, ao contrário dos mercados que, com o passar do tempo, assumiram a função de provisão, o espaço criado pelas lojas atenderam às necessidades supérfluas criadas pela moda, além de oferecerem um lugar para passear e exibir-se. Segundo Missac (1998, p.222), "ao tornar-se galeria, a passagem, que não havia deixado, mesmo como rua-salão ou rua-galeria, de ser antes de mais nada uma passagem, uma máquina de circular, de ligar duas ruas ou dois lugares, vê seu papel ser fundamentalmente modificado": o **passante**, pressionado pela multidão, vira **passeante**.

Como nos lembra Barros (2005, p.84), de acordo com Canclini (1995) e Canevacci (1993), o consumo é um complexo jogo de produção de sentidos que se

dá através e não apenas na mercadoria. "A mercadoria contemporânea é a mercadoria visual, é a imagem que se expõe publicamente, especialmente nos locais de deslocamento". Assim, não é apenas o consumo financeiro que está presente nas galerias, pois há um consumo simbólico. Ver e ser visto faz parte do jogo na cidade. Ver e ser visto faz parte da dança labiríntica praticada pelos corpos em movimento nas galerias. Também Featherstone (1992, p.43 apud Canevacci, 2004, p.31) afirma que fazer compras no interior dos *shopping centers*, das galerias comerciais e das lojas de departamentos é,

> raramente uma transação meramente econômica, calculada e racional, destinada a maximizar o caráter utilitário, mas basicamente uma atividade cultural, de lazer, na qual as pessoas se transformam em platéias que se movimentam através do espetacular panorama imagético planejado para mostrar suntuosidade e luxo, ou evocar lugares ideais, distantes e exóticos, uma nostalgia de harmonias emocionais do passado.

Ainda lembramos que, segundo Benjamin[151] (1999), as arcadas, ou as galerias parisienses, eram as casas dos *flâneur*[152], daqueles que passeavam sem destino, entregues ao espetáculo do momento, totalmente perdidos, de forma saborosa e lúdica. De acordo com Schulz (2008, p.148), "o caráter transitório do mundo era primordial na agenda da Modernidade" e, "desventura para o racionalista, essa transitoriedade era a possibilidade de aventura para o *flâneur*". O prazer do *flâneur* era caminhar "sem destino pelas ruas da cidade, sem outro objetivo que não fosse ver e, talvez, ser visto" (Schulz, 2008, p.148).

De acordo com Peixoto (2004, p.237), Benjamin foi um dos que revelaram os mistérios das passagens, das galerias parisienses do século XIX, dos "corredores que levavam o *flaneur* para outros lugares e tempos". Conforme menciona Missac (1998, p. 233), "no *flâneur*, encarna-se, por assim dizer, o duplo caráter da passagem": via de comunicação e vitrine. Eis, nessa frase, a explicitação da dialética apontada por Duarte (2006a, p.30), a qual já citamos

---

[151] Benjamin (1999), na obra "Das passagen-werk", revela a história de Paris no século XIX através de suas galerias comerciais. A obra referida possui um formato literário hipertextual, composto por fragmentos (*links*), de tal forma que podemos flanar pela obra.

[152] João do Rio expõe o que significa flanar: "Flanar é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e contar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flanar é ir por aí, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população, admirar o menino da gaitinha ali à esquina [...]". "Flanar é a distinção de perambular com inteligência" (Rio, 1952, 9-13 apud Rodrigues, 2000, p.112).

anteriormente: na rede de galerias estão presentes os fluxos e os fixos. "Desfrutando desses dois aspectos, o *flâneur* caminha e se detém".

Ainda, segundo Missac (1998, p.223), por ser uma via de comunicação, uma rua aperfeiçoada e interiorizada, a galeria

> se insere normalmente no cenário da cidade ou, antes, em função de seu lado oculto, quase infernal, como Benjamin sublinhou, em sua estrutura. Compreendida em um quarteirão, que chamaremos mais tarde de "bloco", a passagem tomava suas distâncias em relação a ele, disputando com as vias públicas o encargo da circulação.

5.3. | Limites borrados: as galerias e a questão do público e do privado

A partir de uma discussão sobre o lugar da arquitetura entre o mundo da vida privada e o mundo da vida pública, Duarte (2006a, p.48) afirma que, "na medida em que cria espaços especializados para as práticas sociais, a arquitetura pode ser vista como uma fronteira construída entre aqueles dois mundos".

> A arquitetura pertence, então, aos dois mundos simultaneamente: por um lado define e delimita o espaço fechado (ou semi-fechado) da privacidade, por outro, compõe, com suas fachadas, arcadas, colunas, praças e vias, os espaços abertos (ou semi-abertos) como cenário fixo da representação da vida pública. A mobilidade, representada pelos deslocamentos diários, permite aos indivíduos cruzarem essas "fronteiras", assumindo, sucessivamente, diferentes "papéis" no curso das práticas sociais. Entre os espaços da intimidade e os espaços da exposição pública, graus variados de controle e subordinação, mas também as escalas possíveis de interação social entre os participantes, prescrevem comportamentos diferentes para os indivíduos, já transformados pelas relações intersubjetivas, em atores sociais. Através da circulação, os dois mundos se articulam num equilíbrio delicado e instável, permitindo interagir, dialeticamente, grupo e indivíduo (Duarte, 2006a, p.48).

Dentro da categoria de mercado como espaço público, aberto, coberto e semi-coberto, Vargas (2001, p.97, grifos da autora) destaca os seguintes "espaços significativos, que mudam de nome no tempo e no espaço, mas que não perdem essa característica de elemento focal da vida social": o *bazaar*, a *ágora*, o *fórum*, o cardo, os mercados periódicos, as praças e as feiras, a basílica, alguns templos e igrejas, os mercados cobertos. Outros espaços (que surgem a partir do final do século XVIII) mencionados e caracterizados por Vargas (2001, p.97) como semi-públicos são: as galerias ou arcadas comerciais, os *grand magasins* e lojas de departamento com todos os seus desdobramentos, o super e o hipermercado, os centros de compras planejados e os *shopping centers*.

De acordo com Vargas (2001, p.99), os fatores que determinam a proporção na qual um edifício é considerado público são: (1) o tipo de edifício que ele é (estação de trem, galerias, paços municipais, bibliotecas ou correios; (2) sua localização na cidade; (3) sua permeabilidade enquanto acesso; (4) a impressão que irradia; e (5) a atmosfera de seu interior. Segundo Vargas (2001, p.99), nem todos os edifícios considerados públicos são, de fato, interiores públicos, pois "muitas vezes não oferecem a possibilidade do anonimato e do não-compromisso".

Ainda, de acordo com Vargas (2001, p.100), "atualmente, o papel dos grandes espaços públicos interiores tem sido assumido pela atividade comercial, pois essa não pode prescindir da combinação de outras atividades sociais que estão na base da sua origem e que propiciam o encontro". De acordo com Vargas (2001, p.97), embora as técnicas de venda, a localização e o formato desses locais de troca tenha sofrido modificações, a loja (módulo mínimo e individual) sempre permaneceu como a base de todos e continua a ter uma relação muito forte com a rua.

Carvalho (2006, p.49-50) ressalta que a experiência espacial urbanística das galerias "ultrapassa a experimentação puramente externa ao lote e adentra para os seus interiores: estes passam a fazer parte do espaço urbano da cidade[153] e sua experimentação amortece os limites entre a arquitetura e o urbanismo, entre o público e o privado". Para Hertzberger (1999, p.77), "o conceito de galeria contém o princípio de um novo sistema de acesso no qual a fronteira entre o público e o privado é deslocada e, portanto, parcialmente abolida; em que, pelo menos do ponto de vista espacial, o domínio privado se torna publicamente mais acessível". E, nesse mesmo sentido, Abdalla (1996, p.26) afirma que

> (…) as galerias possuem uma tipologia característica e universal dentro do que se apresentam numa dialética entre a arquitetura e o urbanismo; ou entre a forma e a norma e numa ambigüidade entre o edifício e a cidade; entre o público e o privado e entre o formal e o informal.

Duarte (2006a, p.101) nos lembra que, do ponto de vista da arquitetura, o traço mais surpreendente foi a substituição das fachadas térreas por grandes panos

[153] Devemos ressaltar que os espaços das galerias fazem parte da cidade (enquanto objeto público) justamente por serem espaços de acesso público. De acordo com Kostof (2005, p.194, tradução nossa), "a única legitimidade da rua é como um espaço público. Sem isto, não há cidade".

de vidro, os quais deixavam a mercadoria constantemente exposta. Segundo Duarte (2006a, p.101-102),

> o interior das lojas é devassado pelas vitrines. A antiga fronteira (física e simbólica) entre o interior e o exterior, representadas pelas sólidas e maciças paredes das fachadas dos prédios, dá lugar a uma membrana invisível que se encarrega de confundir os limites e os papéis a serem encenados na vida pública, pelos atores ("a cidade ora é paisagem, ora quarto…"). Ao mesmo tempo em que a rua, que traz os clientes potenciais, continua loja adentro, as mercadorias são levadas para a rua, através do artifício de sua exposição nas vitrines.

Segundo Vargas (2001, p.159), durante o período que começa no final do século XVIII e fecha-se com a chegada do século XX[154], "os espaços físicos mais significativos de ocorrência do comércio vão perder parte da essência de ser um espaço público por excelência, adotando algumas características de espaço privado". Para a autora, as galerias ou as arcadas comerciais servem à apropriação do espaço urbano pelo capital imobiliário e não mercantil; criam novas centralidades; "usam o comércio e os serviços varejistas como elementos do seu empreendimento e os submetem à sua lógica de acumulação ou especulação".

As definições dos dicionários denotam que as galerias estão intimamente relacionadas com as questões do acesso público. No entanto, como sabemos, tais edificações são propriedades privadas. Hertzberger (1999, p.74) discute em seu texto as relações entre o caráter público e privado no contexto das galerias e as define como propriedades privadas de uso público. Embora alguns autores considerem que o espaço criado pelas galerias pode ser classificado como semi-público[155], optamos pela classificação apontada por Hertzberger (1999, p.74, grifos nossos), que define a galeria como um **espaço privado de acesso público**.

> Embora os grandes edifícios que têm como objetivo ser acessíveis para o maior número possível de pessoas não fiquem permanentemente abertos e ainda que os períodos em que estão abertos sejam de fato impostos de cima, tais edifícios realmente implicam uma expansão fundamental e considerável do mundo público (Hertzberger, 1999, p.74).

De acordo com Vargas (2001, p. 179, grifo da autora), "a utilização do vidro, esse elemento mágico, apagava o limite entre o interior e o exterior

---

[154] De acordo com Vargas (2001, p.159), esse período vai mostrar a atividade comercial não apenas como uma atividade social, mas também como uma atividade econômica fortemente especulativa, "lançando mão de todas estratégias para melhor acumular".

[155] De acordo com Krier (1979), "semi-público" é uma das categorias de análise urbana.

imprimindo-lhe um caráter híbrido. Era o meio caminho entre o espaço interior fechado (privado) dos *halls* dos hotéis e a rua totalmente aberta (pública)".

Abdalla (1996, p.31-33) aponta algumas questões (materiais e imateriais) que evidenciam o caráter dialético das galerias o qual denota uma disputa por um lugar que se situa entre o público e o privado. São questões colocadas pelo autor: (1) a presença de portões nas galerias que determinam horários de acesso dos pedestres, determinados de acordo com os interesses dos seus proprietários privados e dos mercadores usuários; (2) reclamações por parte dos moradores sobre o uso noturno e de barulhos dos bares; (3) conflitos de nomeação das galerias, atribuição dos vereadores municipais, tal qual é delegada a nomeação das ruas; e (4) reclamação por parte dos comerciantes sobre a falta de conservação e melhorias nas galerias pela Prefeitura.

De acordo com Cerdá (1985, p.147 apud Duarte, 2006a, p.30), os elementos essenciais da vida urbana são o repouso e o movimento[156]. Partindo desse pensamento, Duarte (2006a, p.30) propõe que, em suas relações recíprocas, os fixos, sejam associados aos lugares de permanência e os fluxos, associados aos lugares de passagem, e a própria circulação como a articulação necessária entre ambos. A partir de tal construção, podemos considerar as galerias como lugar de circulação, que pode funcionar como uma articulação entre o público e o privado. Duarte (2006a, p.30) ainda afirma que

> através da circulação, a "cidade doméstica", contida no universo da casa, continua e se integra na "casa-cidade coletiva". A malha viária prossegue, por assim dizer, porta adentro, assegurando as interações entre público e privado presentes na vida urbana.

5.4. | Para além das questões entre o público e o privado, outras dialéticas: entre o interior e o exterior, a conexão e a ruptura, a articulação e a fragmentação, o corte e a costura

Para além das questões entre o público e o privado, a rede labiríntica das galerias suscita, também, a discussão sobre outras questões dialéticas. Uma delas

[156] "O homem repousa, o homem se move: isto é tudo. Não existe senão repouso e movimento" (Cerdá, 1985, p.147 apud Duarte, 2006a, p.30).

é relação (tensão) entre o interior e o exterior[157]. De acordo com Caygill, Coles e Klimowski (2001, p.147), foi exatamente o jogo sensorial de estar, ao mesmo tempo, dentro e fora, ou seja, no interior e no exterior, que despertou a atenção de Walter Benjamin para o estudo das galerias. Esse jogo proporcionava a Benjamin o reencontro com a experiência napolitana da porosidade. Também Jacques (2007, p.89) nos rememora o interesse de Benjamin sobre as galerias com as seguintes palavras:

> A experiência do labirinto se liga à ignorância ou à incerteza de se estar dentro ou fora deste. O labirinto está, ao mesmo tempo, no interior e no exterior; a dicotomia entre essas duas noções espaciais não funciona mais. A cidade-labirinto, o espaço urbano labiríntico, segue essa mesma lógica: ela não tem escala precisa, é ao mesmo tempo arquitetura e "paisagem"[158]. Benjamin encontrou nas passagens cobertas parisienses do século XIX a ilustração mais evidente desse espaço urbano intermediário entre interior e exterior, entre público e privado.

Ao referir-se ao Hotel Solvay, projeto de Victor Horta, construído em 1986 em Bruxelas, Hertzberger (1999, p.85) menciona esta relação:

> O uso de madeira, algo que não se espera encontrar numa situação destas, enfatiza a sensação de estarmos no interior — não apenas pelo efeito visual, mas também pelo efeito sonoro. O interior e o exterior encontram-se duplamente relativizados aqui, o que torna essa galeria o exemplo por excelência de como é possível eliminar a oposição entre o interior e o exterior.

De acordo com Abdalla (1996, p.59), "ambiguamente, ao mesmo tempo que [as galerias] fazem parte do interior de uma edificação, portanto obrigatoriamente apresentam uma escala adequada ao edifício, também se propõem a fazer parte da estrutura urbana. Para isto, modificam sua estrutura espacial para garantir uma presença no contexto público".

Para Jacques (2007, p.93), a incerteza de penetrar (ou estar penetrado) ou não no labirinto é uma experiência constituída pela própria dialética da interioridade e da exterioridade. Essa inquietude constitui a própria experiência do labirinto e das redes de galerias e calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires. "Não sabemos jamais se ali entramos ou não, pois o labirinto não tem começo nem fim fixos, ele está sempre no meio, é um meio[-lugar]" (Jacques, 2007, p.93).

---

[157] Para um discussão sobre as complexidades e contradições do interior e do exterior na arquitetura, ver Venturi (1995, p.89-119), capítulo 9, intitulado *O interior e o exterior*.

[158] De acordo com Jacques (2007, p.90), "a cidade é, ao mesmo tempo, paisagem e abrigo, como uma arquitetura do corpo social, coletivo, simultaneamente fechada e aberta, um espaço que se desdobra entre as construções, na rua, espaço público por excelência".

Uma outra dialética pode ser deflagrada na discussão sobre a conexão e a ruptura. Sillos (2006, p.20) propõe como categoria analítica da natureza dos túneis urbanos uma noção que se expressa de maneira ambivalente, através das idéias coexistentes de "conexão" e "ruptura". Segundo o autor, a conexão se evidencia pela "interligação entre espaços descontínuos ou fisicamente desarticulados" e, conseqüentemente, gera uma "ruptura físico-espacial" (Sillos, 2006, p.20).

Ainda, se referindo aos túneis, Sillos (2006, p.54, grifos do autor) afirma que eles

> são, de fato, dotados de uma substancialidade material, passível de identificação física quanto à sua territorialidade, seus pontos de acesso, seus entroncamentos e, particularmente, em razão da comunicação que se cria entre diferentes espaços, caracterizando-os como elementos de *conexão*. Mas, de modo ambivalente, tais objetos viários, e sobretudo à medida que eles se articulam em redes de circulação, têm constituído em variadas formas de *rupturas*.

Embora o objeto de estudo do autor seja composto pelos túneis urbanos de tráfego automotor, percebemos que tal categoria pode ser empregada no estudo das galerias comerciais. Assim, ressaltamos que as galerias são elementos de conexão e de ruptura urbana. Mas, além disso, as galerias, assim como os túneis e as ruas, são elementos dialéticos: conectam (articulam) e rompem (fragmentam). Esse aspecto bivalente contribui para maior complexidade do espaço urbano, o qual é, de acordo com Corrêa (2005, p.11), fragmentado e articulado.

Para Duarte, as ruas trazem em si a dialética da separação e da ligação. De acordo com o autor, as ruas ao se conectarem entre si, formam uma rede viária capaz de garantir a permeabilidade e a acessibilidade necessárias ao funcionamento da circulação urbana. "Dessa forma, as ruas, que separam fisicamente as quadras, transformam-se, através da circulação, no elemento de ligação entre elas" (Duarte, 2006a, p.32).

Em um trabalho anterior, intitulado *Patchwork urbano: as galerias de Juiz de Fora-MG como elementos de costura do tecido urbano*, Braida (2006a) havia proposto que as galerias são elementos que costuram o espaço urbano. Na realidade, tal afirmação não é falsa, no entanto, é parcial. As galerias são elementos de costura do tecido urbano sim, mas engendram, também, o corte. Se, por um lado, as galerias unem ruas, por outro, cortam quadras. Tais dialéticas não devem ser vistas com maus olhos, pelo contrário, esse caráter dual das galerias somente contribui, como já explicitamos, para a complexidade do espaço urbano.

5.5. | Conectando e desconectando: as galerias e o tempo nas cidades

De acordo com Bauman (2004, p.12), "uma 'rede' serve de matriz tanto para conectar quanto para desconectar; não é possível imaginá-la sem as duas possibilidades". Ainda, segundo Bauman (2004, p.12), na rede, "as conexões são estabelecidas e cortadas por escolha". Essa dialética da conexão e desconexão é inerente à trama das galerias em rede, sobretudo, nos dias de hoje.

A rede de galerias sofre modificações durante os períodos diurno e noturno. Elas constituem uma rede em movimento, um labirinto em (de)formação. Conforme já mencionamos, as galerias não são mais responsáveis pela vida noturna. Pelo contrário, em tempos de violência nos centros urbanos, tais como assalto, roubo, seqüestro, queima de mendigos, espancamentos de prostitutas e travestis, as galerias procuram se desconectar da malha urbana (pública) no período noturno.

Segundo Carvalho (2006, p.58), a inserção da complexa rede arquitetônico-urbana confere ao centro de Juiz de Fora

> um modo de experimentação urbanística extremamente diferenciado no que diz respeito à convivência dos muitos usos que ali acontecem, ou mesmo quanto às diferentes formas de ocupação dos espaços do centro de acordo com o horário: do dia para a noite, por exemplo.

Portões continuam sendo instalados[159]. Câmeras de vídeo, porteiros, zeladores e seguranças, enfim, todo esse aparato já criticado por Davis (1999) em *Cidade de Quartzo*[160] tornou-se indispensável. "A porta de entrada das galerias permite seu fechamento, marca a entrada e sublinha sua condição de espaço público durante o dia e privado durante a noite" (Vargas, 2001, p.181). O espaço privado que, durante o dia é de domínio público, à noite restringe-se a um seleto grupo de pessoas, as quais moram ou trabalham nos edifícios. De acordo com Davis (1999, p.207), "a conseqüência universal e inelutável desta cruzada pela segurança da cidade é a destruição do espaço público acessível".

---

[159] Devemos mencionar que as instalações dos portões nas galerias só tornam o espaço central de Juiz de Fora e de Buenos Aires mais complexo. O jogo de abrir e fechar caminhos, de conectar e desconectar galerias, e a incerteza da passagem livre ou impedida contribuem para a complexidade de tal recorte urbano e para a formação da rede labiríntica.

[160] De acordo com Davis (1999, p.205), a "obsessão por sistemas de segurança física e, colateralmente, pelo controle arquitetônico das fronteiras sociais, tornou-se o *zeitgeist* da reconstrução urbana, a narrativa mestra do meio construído emergente nos anos noventa".

Para além das questões de cunho social, essa dinâmica, característica instável, se enquadra muito bem dentro da visão da cidade contemporânea. Segundo Schulz (2008, p.238),

> na cidade do século XXI, as harmonias são sempre precárias e transitórias, pois os simulacros invadem os espaços urbanos desestabilizando as estruturas permanentes, transbordando os limites das formas que antes aprisionavam as matérias e impediam o surgimento de linhas de fuga. Pluralismo, transparência, interferência e velocidade das imagens promovem dinamismo formal e instabilidade funcional. As flutuações de escala, as rupturas das seqüências espaciais lineares, as simultaneidades temporais remetem a desterritorializações ou desestratificações, para flexibilizar articulações e estimular recombinações de formas e funções.

6 | Centralidade e vitalidade como qualidades das redes de passagens dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Ora, cada tipo urbano propôs e realizou uma centralidade específica.

Lefebvre (2004, p.129)

Cidades com vitalidade têm maravilhosas e inatas habilidades para compreender, comunicar, arquitetar e inventar o que for preciso...

Jacobs (1961, apud Johnson, 2003, p.38)

6 | Centralidade e vitalidade como qualidades das redes de passagens dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Ao longo da pesquisa, fomos diagnosticando que as redes de galerias e de calçadões estudadas, tal como mencionado em nossa hipótese, estão relacionadas à centralidade e à vitalidade urbana. “Centralidade” e “vitalidade” são palavras que estão, recorrentemente, presentes nos discursos dos diversos autores que abordam o tema dos centros das cidades, das galerias e dos calçadões, ou, genericamente, das ruas de pedestres. São vocábulos utilizados, sem economia, não só por arquitetos e urbanistas, mas também por sociólogos e antropólogos.

Neste capítulo, no qual apresentamos as conclusões esboçadas em nossa pesquisa, resgatamos a discussão sobre a centralidade e a vitalidade urbana proposta por alguns autores e a recolocamos no debate sobre as passagens em rede. Assim, verificamos que a inserção das redes de galerias e calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires contribuem para a manutenção da centralidade e da vitalidade, mesmo porque, pudemos compreender que, historicamente, as galerias, por sua função comercial, carregam em si um potencial para a produção da centralidade e, por permitir um fluxo contínuo de pedestres, participa da preservação da vida nas cidades, sobretudo no espaço público.

6.1. | Centralidade e vitalidade como qualidades urbanas

“Centralidade” e “vitalidade” são dois substantivos femininos que significam, segundo Holanda Ferreira (2004), respectivamente, qualidade do que é central e qualidade de vital[161]. Dentro da nossa pesquisa, abordamos ambos os termos dentro do contexto da cidade e, portanto, como possíveis qualidades do espaço urbano. Para nós, tais substantivos configuram-se como qualidades

[161] Essas definições são dicionarizadas. Partindo de uma visão contemporânea, não adotamos o termo centralidade como qualidade exclusiva do que é territorialmente central.

inerentes às redes de galerias e de calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

Nossa conceituação para "centralidade" e "vitalidade" vai ao encontro do que é apresentado por Sposito (2006), Corrêa (2005), Vargas (2001) Lefebvre (2004), Hillier e Hanson (1988), Holanda (2002) e Jacobs (2001). Trata-se, portanto, de qualidades que articulam o espaço enquanto um suporte físico com os usos praticados pelos indivíduos, ou seja, trata-se de qualidades que dizem respeito às potenciais apropriações motivadas pelas configurações dos espaços, pelas formas urbanas (historicamente datadas[162]). Podemos dizer que buscamos relacionar, "por um lado, atributos mórficos do espaço arquitetônico — existente ou projetado — e, por outro, expectativas humanas diante dele" (Holanda, 2004).

Sposito (2001, p.238, apud Junqueira, 2006, p.23, grifos nossos) evidencia as diferenças entre centro e centralidade: "se o centro se revela pelo que se localiza no território, **a centralidade é desvelada pelo que se movimenta no território**". Assim, por estar relacionada ao movimento, a centralidade pode ser fugaz, efêmera ou transitória, pode se modificar ao longo do tempo, de acordo com novos usos, apropriações e sentidos dados ao espaço.

> Centralidade é aqui entendida como o local de encontro de fluxos de toda ordem — pessoas, mercadorias, veículos, informações — reunindo uma variada quantidade de atividades terciárias (comércio e serviços, cultura, lazer, educação, saúde, administração pública, turismo, etc.) (Vergas, 2001, p.329).

Embora pareça evidente que a centralidade é um atributo da área central urbana, devemos considerar que o fenômeno da centralidade pode ocorrer, também, em espaços que não são necessariamente centrais (do ponto de vista territorial), tais como os espaços dos *shopping centers*, os quais, ainda que localizados fora do perímetro central, são capazes de gerar, nos dias de hoje, novas centralidades. Também é oportuno lembrarmos que os centros de algumas cidades, perdem, com o passar do tempo, o seu poder de gerar centralidade. E,

---

[162] Fazemos questão de inserir o aspecto histórico da forma urbana e sua relação com a centralidade e a vitalidade pois, uma forma que em um determinado período histórico potencializa a centralidade e a vitalidade, em um outro momento, pode não mais potencializar. Tais qualidades estão intimamente imbricadas nas questões das apropriações do espaço urbano, por diferentes povos, lugares e tempos.

para resgatá-la é preciso desenvolver programas de requalificação[163], de revitalização das áreas degradadas, e desenvolver políticas de *image-making* (Arantes, 2000).

Em tempos de multi(poli)centralização ou de completa descentralização das cidades, especialmente as de médio porte, e de resgate dos centros (históricos) como um espaço simbólico repleto de vitalidade urbana, encontramos nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires exemplos de manutenção da centralidade. Conforme procuramos expor ao longo desta dissertação, verificamos através da pesquisa que, historicamente, as galerias e os calçadões dos centros dessas cidades vêm configurando uma rede que contribui para tal manutenção.

De acordo com Segre (2005), algumas experiências de resgate do aspecto simbólico dos centros (históricos) das cidades latino-americanas passam por processos de criação de áreas de circulação dedicadas exclusivamente aos pedestres. Segre (2005) menciona, como exemplos, os casos de Montevidéu e de Santiago do Chile, entre outros. Com relação a Santiago do Chile, Segre (2005, p.8, tradução nossa) expõe que

> com o final da ditadura, o centro de Santiago recuperou a vitalidade identificada com a presença da multidão de pedestres nas ruas e praças e a multiplicação do comércio informal. Uma área delimitada do centro histórico tornou-se restrita a circulação de veículos e o espaço de pedestres foi hierarquizado pelo desenho do mobiliário urbano.

Em relação ao centro histórico de São Paulo, Marchi (2008, p.88-89) afirma que ele "ainda mantém o ritmo do pedestre, é onde a paisagem é lida e percebida de modo mais sensorial. A experiência do caminhar e deslocar mais lentamente permite paradas, observações, momentos de confraternização e de diálogo".

Assim, não podemos deixar de notar que, ao longo dos tempos, a rede tecida com galerias comerciais e calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, se configurou com características do "modelo" de intervenção que tem sido praticado na recuperação da centralidade e da vitalidade dos centros urbanos degradados. Afinal, conforme mencionamos anteriormente, os centros comerciais de Juiz de Fora e de Buenos Aires são, também, os centros históricos.

---

[163] Programas que, quase sempre, estão relacionados à criação de redes de passagens exclusivas para pedestres e inserção de mobiliário urbano com forte apelo simbólico, muitas vezes desenvolvido exclusivamente para tal intervenção.

Também é relevante mencionar que nossa abordagem para a expressão vitalidade urbana se distancia da conceituação proposta por Lynch, em *La buena forma de la ciudad*. Para Lynch (1985), vitalidade diz respeito ao grau com que a forma do local suporta suas funções vitais, diretamente relacionadas às questões ecológicas. Buscamos enquadrar o termo vitalidade a partir do ponto de vista de Jacobs (2001), em *Morte e vida de grandes cidades.* A vitalidade urbana é aqui tratada com um enfoque mais sociológico e **refere-se à presença dos pedestres no espaço urbano e à geração de diversidade**. Um espaço urbano com vitalidade é, sem dúvida, um espaço verdadeiramente público e democrático, cuja apropriação se estende a todos os cidadãos.

Para Jacobs (2001, p.165) são quatro as condições primordiais para gerar diversidade e vitalidade urbanas: (1) a multifuncionalidade do espaço; (2) elevada porcentagem de quadras curtas; (3) combinação de arquiteturas de diferentes períodos; e (4) alta densidade de pessoas. É interessante evidenciarmos que, ao olharmos para as redes de galerias e de calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, identificamos todas as quatro condições mencionadas por Jacobs.

De acordo com nossas conceituações, as qualidades "centralidade" e "vitalidade", embora sejam distintas, aproximam-se muito uma da outra. Espaços de centralidade configuram-se, muitas vezes, também como espaços de vitalidade. Se um espaço é capaz de gerar centralidade, ou seja, de atrair fluxos de toda ordem, potencialmente, é um espaço que promove a diversidade e, nesse sentido, gera a vitalidade.

6.2. | A localização central das galerias e a sua importância para a manutenção da centralidade urbana

De acordo com Lefebvre (2004, p.129, grifo do autor), cada modo de produção teve seu tipo de sociedade e "cada tipo urbano realizou uma *centralidade* específica". Os grandes tipos de sociedade citados pelo autor são: (1) a cidade do Oriente; (2) a cidade arcaica; (3) a cidade medieval; e (4) a cidade capitalista.

Para Lefebvre (2004, p.129), a cidade oriental é razão e resultado do modo de produção asiático; essa cidade propõe aos aglomerados e encontros seu caminho triunfal. Na cidade arcaica, grega e romana, a centralidade é marcada

pelo espaço vazio da ágora. Já na cidade medieval, há uma integração e instalação dos mercadores e das mercadorias no centro comercial, na praça do mercado, "que marca de um lado a vizinhança da igreja e, por outro lado, a exclusão (a heterotipia) do território pelo recinto" (Lefebvre, 2004, p.130). Assim, de acordo com o autor, a centralidade urbana medieval acolhe os produtos e as pessoas. Mas, é na cidade capitalista que emerge o "centro de consumo". Segundo Lefebvre (2004, p.130), "já é bem conhecido o duplo caráter da centralidade capitalista: lugar de consumo e consumo de lugar".

É esse último tipo de cidade que nos interessou, pois é sob essa lógica industrial e capitalista que se estrutura a rede de galerias e de calçadões nos centros das cidades. Segundo Lefebvre (2004, p.131),

> nesses lugares privilegiados, o consumidor também vem consumir o espaço; o aglomerado dos objetos nas lojas, vitrinas, mostras, torna-se razão e pretexto para a reunião das pessoas; elas vêem, olham, falam, falam-se. E é o lugar de encontro, a partir do aglomerado das coisas.

De acordo com Sposito (2001, p.238, apud Junqueira, 2006, p.23), o centro é o local de aglomeração do comércio e dos serviços, os quais geram um fluxo de atividades que possibilita o reconhecimento de uma centralidade. Mas não é por acaso que a atividade comercial é muito intensa nos centros urbanos. Conforme menciona Vargas (2001, p.20),

> a necessidade de encontro para a realização da troca vai levar a atividade comercial a procurar os lugares mais propícios a esse encontro, os quais coincidem com o cruzamento de fluxo de pessoas ou com os locais onde as demais atividades sociais acontecem pelos mais diversos motivos: religião, política, diversão, cultura.

Vargas (2001, p.49) afirma que "a atividade econômica apresenta um estreito relacionamento com o espaço físico que lhe dá suporte, criando o que chamamos de localização".

> Segundo Villaça, a localização define-se com a reunião de atributos locacionais de um ponto do território, que definem suas possibilidades de relacionamento com os demais pontos desse território. É produto do trabalho e da inversão sucessiva de capital dispendido na construção da cidade e que pode ter origem externa ao espaço físico que lhe dá suporte (Vargas, 2001, p.49).

Vargas (2001, p.53) menciona que "as teorias locacionais buscam identificar as razões pelas quais uma determinada atividade econômica (principalmente as de domínio privado) escolhe sua localização". De acordo com Vargas (2001, p.53-54), existem dois tipos principais de enfoque da relação entre localização e atividade econômica: (1) a localização de estabelecimentos, isto é, onde localizar

determinadas atividades no território; e (2) a definição do tipo de negócio para ser implantado em uma determinada área.

> É preciso acrescentar que, com o crescimento de áreas já devidamente ocupadas, começa a ser mais importante saber que tipo de negócio instalar nas áreas disponíveis. Principalmente no que se refere à recuperação de áreas urbanas deterioradas. E, nesse sentido, além da viabilidade do negócio em termos financeiros, deve-se buscar, sempre, a viabilidade quanto a sua importância para a cidade, isto é, para o interesse da coletividade (Vargas, 2001, p.54).

De acordo com Nelson (1958, apud Vargas, 2001, p.63), os princípios básicos para a escolha da localização varejista são: (1) potencial da área; (2) acessibilidade; (3) potencial de crescimento (análise demográfica e crescimento de renda); (4) interceptação de negócios (localização entre moradias e compras habituais); (5) atração cumulativa (compras comparadas, especializadas); (6) compatibilidade (compras associadas); (7) minimização de riscos de concorrência; e (8) aspectos microeconômicos (custos de funcionamento).

Para Vargas (2001, p.66), entre os fatores que atualmente compõem a localização estão: trabalho, capital, demanda, transporte, fluxos, organização empresarial, política, contexto sociocultural, tecnologia e espaço físico[164]. Considerando tais aspectos, temos os centros das cidades como espaços privilegiados para a localização das galerias, empreendimentos comerciais intimamente ligados ao espaço urbano.

Para além de sua localização na área central da cidade, a rede de galerias e de calçadões contribui para a produção/manutenção da centralidade. Por meio das galerias, a malha urbana do centro se torna mais irrigada, mais porosa, mais permeável e propicia novas vias de circulação. As galerias e os calçadões permitem uma maior movimentação dos pedestres e permitem, também, os encontros.

Para Abdalla (1996, p.78, grifos nossos), no interior das galerias "ocorre parte da **vida da centralidade**[165] da cidade, numa relação ambígua, num espaço artificialmente construído como público". Segundo o mesmo autor, "a diversidade de conjuntos de edifícios-galerias mostra como se processa a ação e reação de

---

[164] Para uma descrição de cada um desses fatores, ver Vargas (2001, p.66-86).

[165] É interessante percebermos como Abdalla (1996) também aproxima as noções de vitalidade e de centralidade na expressão "vida da centralidade".

agentes locais na defesa e construção de uma identidade, de uma cultura, de uma cidade e de uma centralidade urbana" Abdalla (1996, p.79).

Duarte (2006a, p.34) apresenta uma série de considerações que evidenciam a relação das ruas com a questão da centralidade. Tais considerações podem ser aproveitadas para o caso das galerias, verdadeiras "ruas cobertas".

> O movimento das ruas marca o ritmo cotidiano da vida urbana; nos horários de "pico" se enchem de gente, em outros se esvaziam ficando quase desertas. Nas ruas as pessoas, cada qual seguindo o seu caminho, mesclam-se no movimento geral da cidade, tornando-se, momentaneamente, parte dele. Formam-se as centralidades, os pontos de interesse e atração, onde se concentram as principais atividades de uma determinada área e para onde converge o movimento geral. As centralidades são tributárias, também, da forma do traçado da rede viária. A concentração espacial das atividades ocorre preferencialmente em áreas onde o acesso seja franqueado pelas vias públicas, de modo a poder atrair o maior número possível de pessoas. A acessibilidade representada pela interligação das ruas comparece, então, como uma condição necessária (embora não suficiente) para a formação das centralidades (Duarte, 2006a, p.34).

A título de ilustração, Foglia e Eguiguren (1978, p.43 e 45, tradução nossa) mencionam que é no centro histórico da cidade argentina de Córdoba, onde "a manifestação de centralidade alcança sua máxima expressão". Tal manifestação é acentuada pela presença de passagens e de galerias que propiciam um adensamento da área central e cria uma trama urbana que fortemente conecta as ruas comerciais. Ressaltamos que tal consideração também é válida para os casos dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

As galerias comerciais possuem um potencial para gerar e/ou manter a centralidade pois, como bem concluiu Vargas (2001, p.329), "a lógica do espaço terciário é a busca da centralidade"[166]. Esta sempre foi a lógica dos empreendedores imobiliários: promover um grande negócio lastreado no comércio. Para o empreendedor imobiliário, se a centralidade não existir, ele é capaz de criá-la. Exemplos desse fenômeno são as galerias comerciais e os *shopping centers*[167]. Tal como tivemos oportunidade de apresentar, uma diferença

---

[166] De acordo com Vargas (2001, p.239, grifos da autora), "ao olhar rapidamente esta frase, pode-se ter a impressão de que descobrimos o óbvio. Mas uma atenção mais cuidadosa perceberá que não estamos nos referindo à centralidade em si, que é o espaço onde as atividades realmente acontecem, mas sim *à busca dessa centralidade*". (...) Portanto, a busca dessa centralidade, por parte dos agentes envolvidos, traduz-se: se ela não existe, vamos procurá-la; se não a encontramos, vamos buscá-la; e, se ela não existir, vamos criá-la".

[167] De acordo com Vargas (2001, p.329-330), podemos identificar três importantes e diferentes agentes com significativa atuação sobre o espaço urbano e regional: (1) o pequeno

do tipo de centralidade gerada pelas redes de galerias e calçadões e o tipo de centralidade gerada pelos *shoppings centers* é que, no caso do primeiro, a centralidade envolve o espaço público, o espaço da cidade propriamente dita, enquanto a centralidade gerada pelos *shoppings* é uma centralidade ensimesmada, concentrada dentro dos seus próprios limites físicos.

6.3. | Afinal, do que depende a vitalidade das galerias e como elas podem contribuir para a vitalidade urbana?

Geist (1983, p.110-114), aponta as seguintes condições[168] para a existência das galerias: (1) localização central[169]; (2) situação que favoreça o tráfego de pedestres e promova conexões; (3) ótima organização interna; e (4) ser capaz de atrair a população. A partir dessas condições colocadas por Geist (1983), Vargas (2001, p.186) acrescenta que "a renda e a densidade, o tamanho da população e a concorrência são também fatores essenciais a ser considerados".

Elguezabal (1984), na conclusão de seu artigo intitulado *Galerías y locales comerciales: um tema de la arquitectura de Buenos Aires*, apresenta alguns elementos constantes nos desenhos de galerias que tiveram êxito. Dentre os pontos citados pelo autor, destacamos: (1) acesso a partir de uma avenida ou rua comercial importante (especialmente para grandes galerias); (2) importância de uma comunicação ou saída em outra via; (3) uma única planta; (4) ausência de grandes desníveis; (5) locais com vitrines não muito extensas; (6) recursos de equipamentos e ambientação de acordo com o caráter da obra.

De acordo com Aguerre e Landoni (1990, p.101), as características para o sucesso das galerias são: (1) ser facilmente apreendida pelo usuário; (2) ser capaz de criar um microclima desejado (agradável); (3) favorecer o consumo visual da mercadoria; (4) ser atraente (não somente do ponto de vista arquitetônico, mas

---

comerciante independente (comércio ambulante), o qual "aparece e desenvolve-se somente se a centralidade existir"; (2) o grande varejista (*grands magasins* e lojas de departamentos) que "não apenas busca a centralidade urbana, mas a recria, internamente ao seu estabelecimento"; e (3) o empreendedor imobiliário, o qual é capaz de criar a centralidade se ela não existir.

[168] Para um detalhamento dessas condições, ver a seção *"Conditions for the existence of the arcade"* (Geist, 1983, p.110-114).

[169] Para nós, mais do que estar num local central (do ponto de vista territorial), uma condição para o sucesso das galerias é estar um local de centralidade, lugar esse que seja capaz de atrair fluxos de diversas ordens.

com relação aos odores, sons e imagens); e (5) gerar o "efeito-surpresa" apresentado por Lynch, em *A imagem da cidade.*

Temos constatado que, para que as galerias sejam espaços com vitalidade, o entorno deve ser favorável ao desenvolvimento de uma rede subjacente à trama viária, ou seja, a malha urbana bem como o parcelamento das quadras, deve conter características que demandem e/ou possibilitem a construção de atalhos, tais como grandes dimensões dos quarteirões, lotes estreitos e alongados ou desníveis topográficos. Um outro fator é a existência de um público consumidor em potencial, pois sem ele, não há razão de existir tanta oferta de comércio. Ainda há uma questão simbólica e que está estreitamente ligada à questão da formação histórica e cultural de uma determinada cidade.

De acordo com Vargas (1998), a passagem é o principal motivo dos fluxos nas galerias. Então, podemos inferir que as galerias tornam-se lugares com vitalidade quando são capazes de encurtar espaços, ligando umas às outras, aos calçadões ou às demais ruas ou praças[170]. Se considerado este dado para se determinar o grau de vitalidade das galerias, podemos afirmar que as redes de passagens dos centros de Juiz de Fora e de Buenos contribuem para um alto índice de vitalidade. Conforme apresentamos no capítulo anterior, na *Tabela 01*, 83,33% das galerias conectadas ao Calçadão da Rua Halfeld e 75% das galerias conectadas ao Calçadão da Rua Florida funcionam como ligação física entre os calçadões e as ruas adjacentes.

Mas tal questão pragmática de conexão física entre ruas não é o único motivo da vitalidade das galerias, pois há questões de ordem simbólica, conforme já discutimos no quarto capítulo. As galerias, quando se relacionam em rede com outras galerias e/ou ruas dotadas de forte apelo simbólico, também geram um grande fluxo de pessoas. Segundo Canevacci (2004, p.22),

> eu posso preferir determinadas ruas, em determinadas horas do dia, razão pela qual escolho meus itinerários urbanos não somente em termos vantajosos quanto à rapidez dos movimentos, mas também pelo fluxo emotivo que se libera quando atravesso essas ruas, e não outras.

---

[170] A formação de uma rede de pedestres possibilita maior facilidade de mobilização dos indivíduos. Esse é um dos "pontos fortes" que dizem respeito à qualidade do espaço urbano (acessibilidade e mobilidade interna) mencionados no *Plano de desenvolvimento local da Região Administrativa Centro de Juiz de Fora* (2004, p.17).

Então, parte da vitalidade das redes de passagens dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires pode ser atrelada à questão da conexão física das galerias comerciais com os principais calçadões das cidades, os quais, conforme mencionado no capítulo anterior, são verdadeiros símbolos urbanos.

Também a existência de bares e pequenos restaurantes, ou até mesmo cinemas e teatros, nas galerias pode ser considerada como um fator de atração de fluxo de pessoas. De acordo com Vargas (1998), compreender qual a estratégia de negócios que garante sua vitalidade dos *shopping centers* pode ser uma estratégia para se pensar na vitalidade das galerias nos dias atuais.

> É sabido que uma das razões do sucesso dos shopping centers em relação ao comércio de rua decorre do seu lay-out, isto é, localização específica de um tipo de loja em relação à outra e do seu mix, porcentagem dos vários tipos de lojas em comparação ao total do shopping center (Vargas, 1998, p.44).

Embora tenhamos assinalado alguns aspectos que foram listados a partir de observações lançadas após a análise das galerias que obtiveram êxito, é certo que o desenho delas e do lugar no qual estão inseridas por si só não é capaz de garantir o sucesso das mesmas. Afinal, o espaço urbano não é constituído apenas pelos aspectos físicos. As formas como os cidadãos apropriam-se do espaço é, também, responsável pela vitalidade do mesmo. No entanto, não nos restam dúvidas sobre a potencialidade que algumas formas e/ou funções urbanas têm para atingir determinadas qualidades, como, por exemplo, centralidade e vitalidade. Não podemos perder a crença, já manifestada por Hillier et al. (1987, p.233-250, grifos do autor, apud Holanda, 2002, p.86-87), "de que o desenho arquitetônico [e urbano] afeta o comportamento humano de alguma maneira" e "a crença de que os ambientes *podem* ser desenhados [ou preservados] de maneira bem-sucedida no sentido de 'criar vida', e de que, onde isso ocorre, os efeitos sociais são benéficos"[171].

Aguerre e Landoni (1990, p.101) acreditam que o modelo da galeria comercial tem sido incorporado ao patrimônio arquitetônico portenho e evoluído

---

[171] Hillier (1989, p.13 apud Holanda, 2002, p.109-110) argumenta que "a crença de que a forma espacial não tem efeitos sobre as pessoas e a sociedade é flagrantemente absurda. Se assim o fosse, poderíamos projetar qualquer monstruosidade impunemente. Concebo que os efeitos determináveis da forma espacial sobre as pessoas são tanto limitados quanto precisos. A forma espacial, infiro, cria o *campo de encontros prováveis* – ainda que *nem todos* possíveis – *dentro do qual vivemos e nos movemos*; levando, ou não, à interação social, tal campo é *em si próprio um importante recurso sociológico e psicológico*".

como uma proposta ideal para uma das formas de comercialização. Para as autoras, isso se deve a uma série de fatores que abarcam desde a resposta urbana que a galeria comercial oferece até o conteúdo simbólico. Embora as autoras se remetam à cidade de Buenos Aires, suas considerações são também pertinentes para Juiz de Fora. Elas afirmam que "a galeria, como tal, é um componente de grande transcendência na cidade, no sentido em que tem sido apropriada pela sociedade em seu conjunto" (Aguerre e Landoni, 1990, p.101, tradução nossa).

Sendo as galerias juizforanas e portenhas, em si mesmas, espaços com vitalidade, elas contribuem para a vitalidade do seu entorno. Sendo espaços capazes de potencializar a centralidade, as galerias potencializam também vitalidade urbana. Quando as galerias encontram-se articuladas em redes, enraizadas num centro urbano, a tal ponto de, muitas vezes, ser impossível de, facilmente, se distinguir o espaço público do privado, sua potencialidade para gerar vitalidade se expande para o espaço público, para as ruas que a elas se conectam.

Ao analisarmos as redes de galerias comerciais e de calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, verificamos a presença das quatro condições primordiais, mencionadas por Jacobs (2001), para gerar diversidade. Assim como os *shopping centers*, as redes de galerias, além de serem espaços de lazer, constituem um *mix* de comércios e serviços variados, e, ainda, não é incomum que seus edifícios sejam destinados à habitação[172]. Assim, as galerias configuram-se como espaços multifuncionais, e tem-se a primeira das condições garantida.

As tramas urbanas dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, por serem constituídas por quadras divididas em lotes estreitos e alongados, favorecem a implantação das galerias, as quais apresentam-se como uma solução para o maior aproveitamento dos lotes, subvertem o traçado tradicional e encurtam as quadras. Esta é a segunda condição mencionada por Jacobs: encurtar as quadras.

[172] A característica de ser um espaço multifuncional foi, desde sempre, uma marca e, talvez até uma virtude, das galerias. De acordo com Vargas (2001, p.185), "com suas raízes no fenômeno de concentração urbana que ocorre em muitas capitais européias, no tempo da primeira revolução industrial (têxtil, do carvão e do aço), ou seja, no final do século XVIII, a peculiaridade desse tipo de monumento [galerias comerciais] foi a de oferecer tantos serviços e comércio quanto possível no andar térreo e um ou mais andares residenciais".

Já a terceira condição diz respeito à combinação de edifícios com diferentes idades e estados de conservação variados. Embora as galerias de Juiz de Fora e de Buenos Aires sejam prioritariamente do século XX, podemos observar a adoção de partidos e de características arquitetônicas distintas que nos levariam a enquadrá-las em diferentes estilos artístico-arquitetônicos. Mesmo dentro de um curto espaço de tempo, podemos notar sensíveis diferenças entre as galerias construídas no início do século XX e as galerias edificadas nas proximidades do século XXI. Ainda, a conservação de todos edifícios de galerias não é idêntica, o que aponta para uma diversidade no estado de conservação dos edifícios dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires. Por fim, ao considerarmos os centros nos quais as galerias estudadas estão inseridas como recortes espaciais para testar a terceira condição mencionada por Jacobs, também diagnosticamos a diversidade de idades, de estados de conservação e de relevância que os demais edifícios assumem.

Finalmente, a quarta condição apontada por Jacobs ressalta a relevância da alta densidade de pessoas e, sem dúvida, pelo fato de serem vias dedicadas exclusivamente para os pedestres, as galerias e os calçadões possibilitam um grande fluxo de indivíduos, uma grande circulação de transeuntes. Também, por ser um espaço terciário, voltado para o comércio varejista, a rede formada pelas galerias e pelos calçadões atrai um grande público de consumidores.

Além de satisfazerem as quatro condições apontadas por Jacobs, para nós, a vitalidade das redes estudadas está relacionada com a sua condição labiríntica. De acordo com Jacques (2007, p.91), “o labirinto é um lugar de vida, de surpresa. O plano impede a surpresa, mata a vida do labirinto”. Por todas essas questões supracitadas é que podemos considerar que as redes de galerias comerciais e de calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires obtiveram (e continuam obtendo) êxito. Além de serem espaços com vitalidade, as redes de galerias e de calçadões também contribuem para manter a vitalidade dos centros nos quais estão emaranhadas.

7 | A dinâmica da rede de galerias e calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires: à guisa de conclusão

A missão final da cidade é incentivar a participação consciente do homem no processo cósmico e no processo histórico. Graças a sua estrutura complexa e durável, a cidade aumenta enormemente a capacidade de interpretar esses processos e tomar neles uma parte ativa e formadora, de tal modo que cada fase do drama que desempenhe vem a ter, no mais elevado grau possível, a iluminação da consciência, a marca da finalidade, o colorido do amor. Esse engrandecimento do todas as dimensões da vida, mediante a comunhão emocional, a comunicação racional e o domínio tecnológico, e, acima de tudo, a representação dramática, tem sido na história a suprema função da cidade. E permanece como a principal razão para que a cidade continue existindo.

Mumford (2004, p.621)

7 | A dinâmica da rede de galerias e calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires: à guisa de conclusão

7.1. | Principais considerações

Uma vez que já está apresentada toda a pesquisa, desde a metodologia até as análises empreendidas, resta-nos, à guisa de conclusão, revisar as principais considerações. Primeiramente, devemos relembrar que nosso interesse inicial recaía sobre a investigação das galerias e dos calçadões do centro de Juiz de Fora, cidade localizada no sudeste do Brasil, na Zona da Mata mineira. No entanto, na tentativa de compreender a relação das galerias e dos calçadões com o espaço central da cidade de um ponto de vista mais afastado, optamos por buscar em Buenos Aires, a capital da Argentina, um contraponto, o qual nos permitisse tecer comparações e elaborar algumas conclusões válidas para um recorte espacial mais amplo, para o contexto latino-americano.

Esclarecemos que o relato da pesquisa, ou seja, a estrutura desta dissertação, não coincide claramente com a seqüência cronológica segundo a qual a pesquisa se desenvolveu. Desde o início da investigação, havíamos percebido que as galerias latino-americanas não são resultantes de uma mera cópia do modelo europeu. Pudemos compreender que, no cenário da América Latina, esta tipologia ganhou outras conotações, uma vez que, em sua maioria, é resultante de um processo de ressemantização. Mais especificamente nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires as galerias se encontram associadas aos calçadões, criando uma ampla rede para o trânsito de pedestres, um grande espaço de lazer, de compras, de representações sociais, enfim, de circulação e de comunicação. E foi justamente a partir da metáfora da rede que procuramos, então, abordar nosso objeto de estudo.

No segundo capítulo, ressaltamos as vantagens, bem como os perigos, de se operar por metáforas aplicadas à Arquitetura e ao Urbanismo, sobretudo por metáforas de vieses filosóficos. Verificamos que a metáfora possibilita a aproximação criativa de dois termos para gerar um pensamento que é uma

resultante da combinação de ambos. Nesse sentido, procuramos descortinar a cidade a partir da metáfora da rede. Não se trata de nenhum procedimento inédito, uma vez que encontramos, na história dos estudos urbanos, várias referências sobre a cidade-rede ou as redes da cidade.

Operar com a metáfora da rede nos possibilitou abordar a cidade como um sistema dinâmico, complexo e emergente, composto por redes, dentre as quais destacamos as redes de circulação, abordadas, também, como redes de comunicação. As noções de dinamismo e complexidade referem-se à noção formal e conceitual do labirinto, figura também por nós utilizada para a investigação da cidade, em especial, as redes de galerias e de calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

Para uma maior compreensão da inserção do nosso objeto de estudo dentro da história das cidades, resgatamos aspectos relevantes da história do comércio que estão imbricadas na história das galerias, inicialmente desenvolvidas na Europa e, posteriormente (um século depois), nas Américas. Através da nossa pesquisa bibliográfica, recuperamos que as galerias são tipologias que se serviram das inovações tecnológicas disponíveis no século XIX para a construção civil (especialmente das tecnologias que aliavam o ferro ao vidro). Essa tipologia também conformava uma das maneiras de se comercializar no continente europeu naquele século.

Se, por um lado, o modelo europeu de galeria entrou em decadência na Europa por também não mais corresponder aos pressupostos arquitetônico-urbanísticos consonantes com a movimentação de massa, com a utilização de automóveis e com a velocidade do século XX naquele continente, por outro, ressemantizado, o modelo encontrou nas Américas um contexto propício para sua proliferação. Uma vez que as capitais latino-americanas buscavam inspirações nas capitais européias para se modernizarem, ainda que tardiamente, a galeria foi, sem dúvida, uma referência que não poderia deixar de ser contemplada, já que encerrava em si os ideais e a imagem da Modernidade. Passear, comprar, recrear, encontrar, ver e ser visto eram as palavras de ordem.

Ao discutirmos sobre as arquiteturas e os espaços terciários, evidenciamos as galerias comerciais e os *shopping centers* como tipologias capitalistas. Procuramos destacar as diferentes lógicas de ocupação do território estabelecidas pelas relações das tipologias com as cidades, bem como os tipos de centralidades

por elas geradas. Embora sejam ambas tipologias que definem grandes espaços privados, porém de acesso público, capazes de gerar centralidades, as galerias diferem-se dos *shopping centers* pela sua capacidade de mimetizar-se ao espaço urbano e contribuir para a formação uma rede de conexões para os pedestres.

Analisadas a partir das suas implicações e contribuições para a cidade, ou seja, abordadas sob o ponto de vista do Urbanismo, as galerias foram relacionadas separadamente com os três elementos da sintaxe urbana: (1) o lote; (2) a rua; e (3) o quarteirão. Com relação aos lotes, verificamos que tal tipologia é capaz de agregar valor ao solo urbano, uma vez que promove a ocupação das porções interiores e multiplica a área de fachadas. Comparadas com as ruas, as galerias são capazes de subverter a malha viária existente e criar uma rede para os pedestres, justamente por tornar as quadras permeáveis. A partir dessa abordagem, verificamos que as galerias constituem inúmeras dialéticas, dentre as quais destacam-se a dialética do público e do privado e a dialética do interior e do exterior.

Uma vez explorado os aspectos teóricos sobre o tema, bem como estabelecido o estado da arte, procuramos descrever as redes de galerias e os calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, buscando as convergências entre ambas, de tal forma que pudéssemos revelar aspectos comuns que dizem respeito à inserção das galerias no contexto latino-americano. Verificamos que os centros de ambas as cidades vêm se consolidando desde as datas de suas fundações e apresentam-se, nos dias de hoje, como lugares da festa urbana. Os dois calçadões principais, Calçadão da Rua Halfeld e Calçadão da Rua Florida, participam consistentemente da história dos centros e converteram-se em símbolos para suas cidades. Por fim, as histórias dos centros e dos calçadões estão intimamente relacionadas às histórias das galerias que aos calçadões se conectam, fazendo da malha dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires espaços lúdicos, labirínticos e repletos de vitalidade.

Parafraseando Jacobs, podemos dizer que fizemos o balé das redes de galerias das ruas Halfeld e Florida parecer mais frenético do que é, porque ao descrevê-las, as cenas ficam mais compactadas. Fazemos das palavras de Jacobs (2001, p.56), ao referir-se à sua descrição da Rua Hudson, as nossas: “Na vida real, com certeza, há sempre alguma coisa acontecendo, o balé não tem intervalo

[…]. Quem conhece bem essas ruas movimentadas vai entender como é. Receio que quem não conhece venha a ter uma idéia errada".

Finalmente, ratificamos a nossa hipótese de que as redes de galerias e de calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires contribuem para a manutenção do fenômeno da centralidade e da vitalidade urbana. Tal conclusão foi levada a cabo a partir das seguintes constatações: (1) a tipologia da galeria já traz em si fatores que potencialmente geram centralidade e vitalidade; e (2) uma vez que, em solo latino-americano, sobretudo nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires (mas também de outras cidade latino-americanas, tais como Santiago do Chile, Córdoba, Montevidéu), as galerias continuam tendo boa aceitação e articularam-se em redes, tais potencialidades foram ampliadas para todo o centro, os quais tornaram-se irrigados por uma extensa rede pela qual circulam diversos tipos de fluxos importantes para as cidades.

Parece-nos, agora, estar claro que o estabelecimento de redes de galerias comerciais e de calçadões proporcionou uma complexidade maior para os centros urbanos, em especial para os centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires. Percebemos que, para além dos edifícios, cuja relevância dos aspectos arquitetônicos são evidentes, as passagens em rede apresentam uma relevância dentro da escala da cidade, haja vista possuir características e funções que extrapolam a esfera do privado e contribuem sensivelmente para a formação do espaço público. As possibilidades de conexões urbanas decorrentes da existência dessa rede são inúmeras e estão permanentemente em mutação. Eis a dinâmica das redes de galerias e de calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires: assim como as cidades "orgânicas", as passagens em rede são mais uma marca do comportamento coletivo do que resultado de planejadores. Também, parafraseando Johnson (2003, p.80), podemos dizer que as passagens em rede "são a soma de milhares de interações locais: ajuntamento, compartilhamento, comercialização — todas atividades díspares que se misturam na totalidade da vida urbana".

7.2. | Alcances e projeções

Ao final da pesquisa, olhamos para trás e temos a feliz sensação de ter a missão cumprida, de ter alcançado os objetivos propostos. Com a nossa

investigação, evidenciamos algumas forças e influências que as galerias exercem, ainda nos dias de hoje, sobre o espaço urbano, sobretudo nos centros de algumas cidades latino-americanas, em especial, nos centros de Juiz de fora e de Buenos Aires. Assim, acreditamos que uma das contribuições da nossa pesquisa foi trazer a discussão sobre as galerias comerciais para o campo do Urbanismo, abordando-as como tipologias situadas entre o espaço público e o privado.

Discutimos que os desenhos das malhas urbanas, as relações entre o espaço público e o espaço privado, podem ser alterados com a introdução de galerias. Uma nova trama pode ser constituída com a abertura ou o fechamento dessas passagens, o que pode gerar uma profunda mudança na dinâmica do desenho da cidade, no uso e na apropriação dos espaços, na imagem e no imaginário urbanos. A rede formada pelas passagens de pedestres, pelas galerias e pelos calçadões, ao ser conectada ou desconectada, reconfigura a rede-cidade.

Um dos fatores que conferem relevância ao estudo pode ser encontrado na abordagem dos aspectos urbanos das galerias comerciais dentro do contexto da América Latina. Procuramos delinear as singularidades da inserção das redes de galerias comerciais e de calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires, casos estes que acreditamos constituir um fato notável dentro das cidades latino-americanas.

De acordo com Vargas (2001, p.11), "(…) o espaço terciário está aí, dominando as nossas grandes cidades, criando e resolvendo problemas". E, ainda, prossegue a autora, referindo-se ao estudo sobre o espaço terciário:

> Mas os planejadores e administradores urbanos, assim como os economistas e arquitetos, nunca deram muita atenção e nem muitos créditos ao tema[173], principalmente no Brasil, limitando-se a utilizá-lo como um índice de mensuração e classificação hierárquica das cidades nas redes urbanas (Vargas, 2001, p.11).

Com a nossa pesquisa verificamos que, se, durante o século XX, o modelo da galeria comercial já não exercia tanta influência na malha das cidades européias, pois haviam entrado em um período de declínio, nas Américas, tal

[173] Além do descrétido da comunidade acadêmica apontado pela autora, Vargas (2001, p.19) menciona as seguintes idéias sobre o setor terciário que contribuíram como determinantes no retardamento de sua aceitação como atividade econômica com importante significado para o desenvolvimento econômico e social: (1) discussão quanto ao caráter social; (2) "pré-conceito" adiquirido pela atividade de troca como atividade indigna, pouco nobre e especulativa; e (3) negação da atividade economicamente produtiva.

tipologia encontrou um contexto apropriado para sua proliferação. Nos casos específicos das cidades estudadas (Juiz de Fora e Buenos Aires), verificamos que as histórias das galerias comerciais se fundem com as histórias das próprias cidades e dos seus povos. Tal constatação também é mencionada por Aleixo (2005, p.251) que, ao discorrer sobre a relação entre as galerias comerciais e a cidade de São Paulo, conclui que "a história desses edifícios se mistura à história da própria cidade, que cria e recria novas centralidades, como também se mescla à trajetória de muitos cidadãos que mantêm viva a área central e a sua imagem".

Outra discussão relevante travada na pesquisa diz respeito à centralidade e à vitalidade, vocábulos tão presentes nos discursos dos arquitetos e urbanistas. Concluímos que a construção de uma rede formada pelas ruas de pedestres — galerias comerciais e calçadões —, iniciada na década de 1920, foi um dos eventos que influenciaram (e continuam influenciando) fortemente a dinâmica da forma urbana (em especial do sistema viário) na área central dessas cidades e, também, que contribuiu para a manutenção da centralidade e da vitalidade do centro da cidade de Juiz de Fora e de Buenos Aires. Com tal conclusão ratificamos nossa hipótese.

Devemos ressaltar que vários são os componentes que incidem na formação de uma rede de passagens de pedestres no centro de uma cidade. A análise dessa rede e a determinação de seus efeitos na estrutura urbana contribui com dados que poderão servir de subsídios para o planejamento em matéria de políticas de manutenção, desenvolvimento e renovação da área central. É preciso termos claro que se quisermos manter as áreas centrais de Juiz de Fora e de Buenos Aires como lugares de centralidade e com vitalidade, é preciso preservar seus próprios movimentos. É preciso preservar o labirinto e favorecer o desenvolvimento do mesmo, da ordem complexa. Jacques (2007, p.91-92) faz a seguinte crítica:

> A arquitetura e, sobretudo, o urbanismo são antilabirínticos; existem para evitar o labirinto, a desordem e o caos espacial. Os arquitetos inventaram a linha reta, o ângulo reto, o quadriculado, a cidade reticulada (desde Mileto). O arquiteto e, sobretudo o urbanista, criam marcos, planos, mapas; transformam continuamente os labirintos em pirâmides.

Finalmente, cumpre recuperar que o foco da pesquisa se deu sobre a dinâmica das passagens em rede nos centros de Juiz de Fora e Buenos Aires, com vistas a descortinar um cenário que revele o papel das galerias comerciais e dos calçadões nos centros das cidades latino-americanas. Se, por um lado, a escolha de

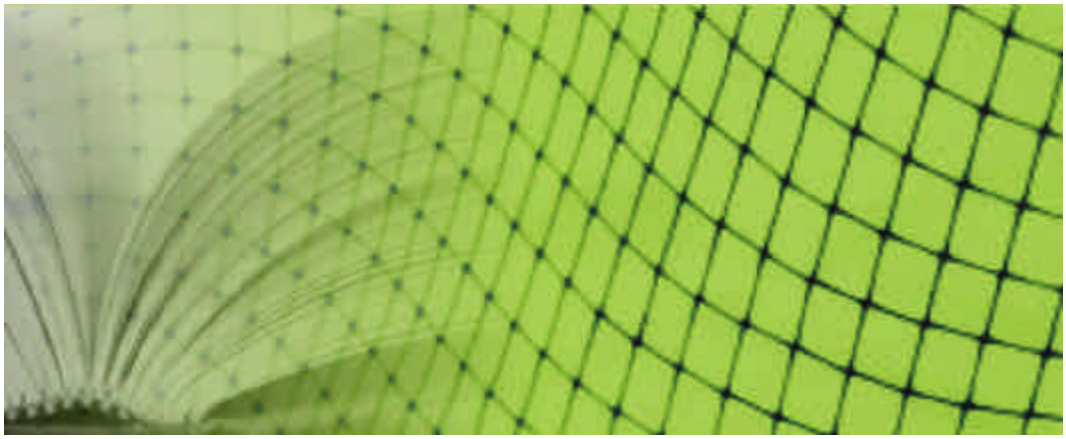
apenas dois casos exemplares evidenciou uma limitação da pesquisa, por outro, constituiu um procedimento metodológico pertinente para buscarmos respostas para o problema colocado, além de sinalizar um possível desdobramento, o qual contemplaria a investigação da inserção das redes estudadas em outras cidades latino-americanas.

Nesse mesmo sentido de se ampliar o estudo investigando outras cidades, propomos que o escopo de uma futura pesquisa abranja casos paradoxais ou exemplos contrastantes, pinçados do mesmo recorte espacial adotado neste trabalho, a fim de se produzir outros conhecimentos válidos sobre a inserção das galerias no contexto urbano da América Latina.

Ainda, mais uma possibilidade de investigação vislumbrada, é aquela que parte da Teoria da Sintaxe Espacial proposta por Hillier e Hanson (1988), já adaptada e aplicada por Holanda (2002) em seu estudo sistemático sobre Brasília. Tal investigação poderia partir da aplicação da teoria espacial no estudo das passagens em rede, a fim de se comprovar, por meio de gráficos e cálculos matemáticos, os dados levantados nas nossas observações empíricas e nas pesquisas bibliográficas. Assim, poder-se-ia examinar padrões observáveis de movimento paralelamente à análise da sintaxe espacial, “tentando estabelecer a medida em que relações sistemáticas entre os dois podem ser encontradas” (Hillier et al., 1987, p.235 apud Holanda, 2002, p.87).

Logicamente, nossa pesquisa abre frente para futuras investigações, as quais poderão estar relacionadas com questões teóricas aqui tratadas superficialmente, com novos métodos de pesquisa (para se abordar o mesmo objeto) ou com a ampliação do recorte espacial adotado, entre outras. Ainda há muito que se pesquisar; seja a partir de uma abordagem teórica ou, a partir de uma abordagem empírica (ou da combinação de ambas). Conforme afirmou Mumford (2004, p.9), “se quisermos lançar novos alicerces para a vida urbana, cumpre-nos compreender a natureza histórica da cidade e distinguir, entre as suas funções originais, aquelas que dela emergiram e aquelas que podem ser ainda invocadas”. Sem dúvida alguma, a pesquisa no campo do Urbanismo se presta bem a esse propósito e foi nesse sentido que procuramos dar nossa contribuição.

8 | Conexões bibliográficas



...quem somos nós, quem é cada um de nós senão uma combinatória de experiências, de informações, de leituras, de imaginações? Cada vida é uma enciclopédia, uma biblioteca, um inventário de objetos, uma amostragem de estilos, onde tudo pode ser continuamente remexido e reordenado de todas as maneiras possíveis.

Calvino (2007, p.138)

8 | Conexões bibliográficas

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).

_____. **Juiz de Fora**: evolução urbana de uma cidade industrial desde o século XIX. In: VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2000, Natal. VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. **Anais...** Natal : UFRN, 2000.

ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Editor, 1988.

AGUERRE, Marina; LANDONI, María Laura Fernández. Transculturación de modelos en la arquitectura de nuestra ciudad: el caso de las galerías comerciales. **Summa-temática**, Buenos Aires, n. 34/35, p. 94-103, abr., 1990.

ALEIXO, Cynthia Augusta Poleto. **Edifícios e galerias comerciais**: arquitetura e comércio na cidade de São Paulo, anos 50 e 60. São Carlos, 2005. 283f. Dissertação. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

ALVES, Rubem. **Entre a ciência e a sapiência**: o dilema da educação. 16. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2006.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

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

ASCHER, François. **Metapolis:** acerca do futuro da cidade. Oeiras: Celta Editora, 1998.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BARROS, José D'Assunção. **Cidade e História**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

BARROS, José Márcio. **Cultura e comunicação nas avenidas de contorno em Belo Horizonte e La Plata**. Belo Horizonte: Editora PUC-Minas, 2005.

BARTES, Roland. Semiologia e urbanismo. In: _____. **A aventura semiológica**. São Paulo: Martins Fontes, 2001. p.219-231.

BAUER, Martin W.; GASKELL, George (edits.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

_____. **Amor líquido**: sobre a fragilidade dos laços humanos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

BENJAMIN, Walter. **The arcades project**: Cambridge, MA: Harvard University Press, 1999.

_____. Paris, a capital do século XIX. In: KOETHE, Flávio R. **Walter Benjamin**. São Paulo: Ática, 1985.

BENJAMIN, Walter; LACIS, Asja. Nápoles. In: BENJAMIN, Walter. **Rua de mão única**. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995. p. 145-155.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventuda da modernidade. 1. ed. (18. reimpressão). São Paulo : Companhia das letras, 2001.

BOLLE, Willi. **Fisionomia da metrópole moderna** : representação da História em Walter Benjamin. São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

BRAIDA, Frederico . La imagen y el imaginario de dos centros urbanos marcados pela presencia de las galerías. Juiz de Fora (Brasil) y Buenos Aires (Argentina): dos ciudades, dos calles peatonales principales y muchas galerías. In: IX Jornardas Imaginarios Urbanos, 2007, Buenos Aires. **Anais …** Buenos Aires: Secretaría de Posgrado - FADU - UBA, 2007.

_____. **Patchwork urbano:** as galerias de Juiz de Fora-MG como elementos de costura do tecido urbano. Trabalho final apresentado como requisito parcial para aprovação na disciplina Representação gráfica aplicada ao Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,

Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006a.

_____. **Verbete Galeria**. Trabalho final apresentado como requisito parcial para aprovação na disciplina Leituras de Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006b.

BOZA, Cristián. Santiago de Chile: un análisis tipologico. In : SCHERE, Rolando H. **Pasajes**. Buenos Aires : Ediciones Colihue, 1998. p.177-186.

BUCK-MORSS, Susan. **Dialética do olhar** : Walter Benjamin e o projeto das passagens. Belo Horizonte : Editora UFMG, 2002.

BUNDÓ, Josep Parcerisa; VENTÓS, Maria Rubert de. **La ciudad no es una hoja en blanco**: hechos del urbanismo. Santiago del Chile: Ediciones ARQ, 2000.

CACCIATORE, Julio; MARTÍN, Marcelo. Un largo viaje al supermercado. **Summa**, Buenos Aires, n. 177, p. 20-27, ago., 1982.

CALLE Florida St.: um paseo por la historia de Buenos Aires – A walk Through the history of Buenos Aires. [s.d.]. (Panfleto).

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

_____. **Seis propostas para o próximo milênio**: lições americanas. 3. ed. (5. reimpressão). São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica**: ensaio sonre a antropologia da comunicação urbana. 2. ed. (1. reimpressão). São Paulo: Studio Nobel, 2004.

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

CASTELLS, Manuel. **Sociedade em rede**. A era da Informação: economia, sociedade e cultura. v.1. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CAYGILL, Howard; COLES, Alex; KLIMOWSKI, Andrzej. **Walter Benjamin para principiantes**. Buenos Aires: Longseller, 2001.

CHING, Francis D. K. **Dicionário visual de arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**: utopias e realidades: uma antologia. 5. ed. (2. tiragem). São Paulo: Perspectiva, 2000.

CÓCARO, Nicolas; CÓCARO, Emilio. **Florida, la calle del país**. 4. ed. Buenos Aires: Fundación Banco de Boston, 1994.

COLCHETE FILHO, Antonio F.; MAYA-MONTEIRO, Patricia M. A festa urbana: os espaços públicos centrais da cidade de Juiz de Fora, MG. In: 51 Congreso Internacional de Americanistas, 2003, Santiago. **Anais…** Santiago: Universidade de Chile, 2003.

CONTRERAS, Leonel. **Rascacielos porteños**: historia de la edificación en altura en Buenos Aires (1580-2005). Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2005

CORNELL, Elias. **A arquitetura da relação cidade-campo**. Brasília: Ed. ALVA Ltda., 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. (6. impressão). São Paulo: Editora Ática, 2005.

CULLEN, Gordon. **El paisaje urbano**: tratado de estética urbanística. (4. reimpressão.). Barcelona: Editorial Blume, 1981.

CRESTO, Juan José. **El barrio de San Nicolás**: breve historia del centro de Buenos Aires. Buenos Aires: Fundación Bank Boston, 1999.

CUTOLO, Vicent Osvaldo. **Buenos Aires**: historia de las calles y sus nombres. Buenos Aires: Editorial Elche, 1988.

DAVIS, Mike. **Cidade de quartzo**: escavando o futuro em Los Angeles. São Paulo: Scritta, 1990.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs**: capitalismo e esquizofrenia. v.3. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995.

DOVAL, Pablo. El retorno de las galerías. **Summa [más]**. Buenos Aires, n. 18, p. 72-77, abr./mayo, 1996.

DUARTE, Cristóvão Fernandes. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006a.

_____. A dialética entre permanência e ruptura nos processos de transformação do espaço. In: MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro. **Sobre urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006b. p.27-36.

DUARTE, Fábio. **Crise das matrizes espaciais**: arquitetura, cidades, geopolítica, tecnocultura. São Paulo: Perspectiva: FAPESP, 2002.

_____. Caminhos da cidade. In: KON, Sergio; DUARTE, Fábio (orgs.). **A (des)construção do caos**. São Paulo: Perspectiva, 2008. p.115-136.

ELGUEZABAL, Eduardo. Galerías y locales comerciales: um tema de la arquitectura de Buenos Aires. **A/mbiente**, Buenos Aires, n. 43, dec., 1984.

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

FERRARA, Lucréssia D'Alessio. **Design em espaços**. São Paulo: Edições Rosari, 2002.

_____. **Os significados urbanos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2000.

FOGLIA, María Elena; EGUIGUREN, Armando J. Las galerías cordobesas: un ejemplo de centralidad conectiva. **Summa**, Buenos Aires, n. 122, p. 43-46, mar., 1978.

FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. (2. tiragem). São Paulo: Martins Fontes, 2000.

FREITAS, Ricardo Ferreira; NACIF, Rafael (orgs.). **Redes urbanas**: comunicação, arte e tecnologia. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007.

GALERÍA COMERCIAL Y EDIFICIOS PARA VIVIENDAS Y OFICINAS, BUENOS AIRES. **Summa**, Buenos Aires, n. 233/234, p.66/67, ene./feb., 1987.

GALERÍAS COMERCIALES, **Summa**, Buenos Aires, n. 80/81, p. 115-116, sep., 1974.

GALERÍAS, hoy como ayer. **Summa**, Buenos Aires, n. 177, p. 78-81, ago., 1982.

GEIST, Johann Friedrich. **Arcades:** the history of building type. Londres: MIT Press, 1983.

GENOVEZ, Patrícia Falco (org.). **Conjunto arquitetônico – Halfeld e Marechal**: aspectos históricos. Juiz de Fora, [s.d.]. 32 p. (Arquivo digital).

GONÇALVES, Denise (ed.). **Imigrantes**: 150 anos de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Esdeva, 2000.

GUTIERREZ, Ramón. Buenos Aires, a great European city. In: ALMANDOZ, Arturo. **Planning Latin America's capital cities, 1850-1950**. Londres: Routledge, 2002.

_____. **Buenos Aires**: evolución histórica. Buenos Aires: ESCALA, 1992.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

HOLANDA FERREIRA, Aurélio Buarque de. **Novo dicionário da língua portuguesa**. (12. impressão). Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1975.

_____. **Novo dicionário eletrônico Aurélio**. São Paulo: Editora Positivo, 2004. CD-ROM.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Hauaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. (2. tiragem). São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JACQUES, Paola Berenstein. **Estética da ginga:** a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. 3.ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

JEUDY, Henry-Pierre. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

JOHNSON, Steven. **Emergência**: a dinâmica de rede em formigas, cérebros, cidades e softwares. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.

JOLY, Martine. **Introdução à análise da imagem.** 9. ed. Campinas, SP: Papirus, 2005.

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. Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante**: um manifesto retroativo para Manhattan. São Paulo: Cosac & Naify, 2008.

KÓS, José Ripper; MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro. Desafios do urbanismo contemporâneo: considerações sobre a representação digital nas pesquisas urbanas. In: MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro; PREIRA, Margareth da Silva; SILVA, Rachel Coutinho Marques da (orgs.). **Urbanismo em questão**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2003. p.295-299.

KOS, Sergio. O caos se(m) cura: dez mandamentos para uma cidade combalida. In: KON, Sergio; DUARTE, Fábio (orgs.). **A (des)construção do caos**. São Paulo: Perspectiva, 2008. p.15-32.

KOSTOF, Spiro. **The city assembled**: the elements of urban form trough History. London: Thames & Hudson, 2005.

_____. **The city shaped**: urban patterns and meanings through History. 4. ed. London: Thames & Hudson, 2003.

KRIER, Rob. **Urban Space**. New York: Rizzoli International Publications, 1979.

LACARRIEU, Mónica; PALLINI, Verónica. **Buenos Aires imaginada**. Buenos Aires: Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación; Bogotá: Convenio Andrés Bello: Universidad de Colombia, 2007.

LACERDA, José Maria d'Almeida e Araújo Corrêa de. **Diccionario da lingua portugueza para uso dos portuguezes e brazileiros**. Lisboa: Escriptório de Francisco Arthur da Silva, 1859.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2006.

LAMAS, Jose M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LANUZA, Jose Luis. **Pequeña historia de la calle Florida**. 2. ed. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1974.

LE CORBUSIER. **Precisões:** sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

LEÃO, Lúcia. **O labirinto da hipermídia**: arquitetura e navegação no ciberespaço. 3 ed. São Paulo: Iluminuras: FAPESP, 2005.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. 3. ed. São Paulo: Centauro, 2004.

LEIRADO, Pablo Rodríguez. **Galerías porteñas**: calles con estilo. Disponível em: <http://www.almargen.com.ar/sitio/seccion/turismo/galbaires/index.html>. Acesso em: 18 maio 2007.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

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

LLANES, Ricardo M. **Historia de la calle Florida**. Tomos I-III. Buenos Aires: Honorable Sala de Representantes de la Ciudad de Buenos Aires, 1976.

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

_____. **La buena forma de la ciudad**. Barcelona: Gustavo Gilli Ed., 1985.

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Quapá, 1999.

MACHADO, José Pedro. **Dicionário etimológico da língua portuguesa**. 2 ed. v. II. [s.l.]. Editorial Confluência, 1967.

MALLEVILLE, Alcira González. Florida: documentación y polémica. **Summa**, Buenos Aires, n. 41, p.83-92, 1971.

MARCHI, Polise Moreira de. In: KON, Sergio; DUARTE, Fábio (orgs.). **A (des)construção do caos**. São Paulo: Perspectiva, 2008. p.73-109.

MISSAC, Pierre. A arquitetura do vidro. In: _____. **Passagem de Walter Benjamin**. São Paulo: Iluminuras, 1998.

MIRANDA NETO, Manoel José de. **Pesquisa para o planejamento – métodos & técnicas**: roteiro para elaboração de projetos. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4. ed. (2. tiragem). São Paulo: Martins Fontes, 2004.

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. **Homenaje a Buenos Aires en el cuarto centenario de su fundación.** Buenos Aires: Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1936.

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

NOGUÉS, Germinal. **Buenos Aires, ciudad secreta**. Buenos Aires: Ruy Diaz: Sudamericana, 1993.

NOVICK, Alicia. Técnicos locales y extranjeros en la genesis del urbanismo argentino: Buenos Aires, 1880-1940. **AREA**: Agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo - FADU, n. 1, p.29-50, dic., 1992.

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

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

ORTIZ, Frederico F. **Lugar de encuentros**. Buenos Aires: Deutsche Bank, 1994.

PEIRCE, Charles Sanders. Escritos coligidos. In: **Os pensadores**. 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1980.

PEIXOTO, Nelson Brissac. Passagens da imagem: pintura, fotografia, cinema, arquitetura. In: PARENTE, André (org.). **Imagem máquina**: a era das tecnologias do virtual. 3. ed. (2. reimpressão). Rio de Janieor: Ed. 34, 2004. p.237-252.

PEREIRA, Antonio Maria. **Diccionario contemporaneo da lingua portugueza**. Lisboa: Livraria Editora, [1941].

PÉRGOLIS, Juan Carlos. **Ciudad deseada**: el deseo de la ciudad y su plaza. Buenos Aires: Nobuko, 2005a.

_____. **Ciudad fragmentada**. Buenos Aires: Nobuko, 2005b.

_____. **Ciudad express**: arquitectura, literatura, ciudad. Buenos Aires: Nobuko, 2005c.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História, memória e centralidade urbana**. 2007. Disponível em: <http://nuevomundo.revues.org//index3212.html>. Acesso em: 02 jun. 2008.

PEVSNER, Nikolaus. **Historia de las tipologías arquitectónicas**. Barcelona: Gustavo Gilli Ed., 1979.

PREFEITURA MUNICIAPL DE JUIZ DE FORA. **Calçadão da Rua Halfeld.** [s.d.]. (Panfleto).

_____. **Plano de desenvolvimento local (PDL):** Região administrativa Centro. Pré diagnóstico. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora, 2004.

PROGRAMA AREA CENTRAL. Buenos Aires, [s.d.]. Disponível em: <http://www.buenosaires.gov.ar/areas/obr_publicas/copua/pdf/area_central.pdf?menu_id=13895>. Acesso em: 17 abr. 2007.

REBOLÇAS, Amílcar. Figuras do Calçadão. **Em voga**, Juiz de Fora, n. 175, p.24, ano XXI, maio, 2004.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 10. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.

REMODELACIÓN de la calle Florida. **Summa**, Buenos Aires, n. 158/159, p.44, ene./ feb., 1981.

RODRIGUES, Antonio Edmilson Martins. **João do Rio**: a cidade e o poeta — olhar de *flâneur* na *belle époque* tropical. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

ROSNAY, Joel de. **O homem simbiótico**: perspectivas para o terceiro milênio. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade.** 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

ROZADA, Norberto H. **Retiro**: puerta de la ciudad. Buenos Aires: Fundación Bank Boston, 2000.

RÚA, Baerta de la et al. Galerías comerciales. **Summa**, Buenos Aires, n. 221/222, p. 88-107, ene./feb., 1986.

RYKWERT, Joseph. **A idéia de cidade**: a antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SÁ, Cristina et al. **Galerias.** Juiz de Fora: UFJF, 2000. (CD-ROM).

SANTAELLA, Lucia. **Comunicação e pesquisa :** projetos para mestrado e doutorado. 1. ed. (2. reimpressão). São Paulo : Hacker Editores, 2006.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **A cidade como um jogo de cartas**. Niterói, RJ: EDUFF; São Paulo : Projeto Editores, 1988.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. (1. reimp.). São Paulo : Nobel, 1988.

_____. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Hucitec, 1982.

SCHERE, Rolando H. **Pasajes**. Buenos Aires : Ediciones Colihue, 1998.

SCHULZ, Sonia Hilf. **Estéticas urbanas**: da polis grega á metrópole contemporânea. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

SECRETARIA DE TURISMO DEL GOVIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. **Guiabue 2006/2007**: guia Oficial de Turismo del Govierno de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, 2006.

SEGRE, Roberto. **América Latina, fim de milênio**: raízes e perspectivas de sua arquitetura. São Paulo: Studio Nobel, 1991.

_____. **Buenos Aires**: da metropolização ao resgate do centro histórico. 1998. (Notas de aula).

_____. **Cultura, tradición y modernidad en la ciudad latinoamericana**: algunas experiencias recientes. 2005.

_____. Qual o futuro para um mundo urbanizado na América Latina? In: MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro. **Sobre urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006b. p.241-257.

SERNA, Ramón Gómez de la. El alma de las gelerías. **Revista de arquitectura,** Buenos Aires, n. 325, p.12-32, ene., 1948.

SERRA, Geraldo G. **Pesquisa em arquitetura e urbanismo**: guia prático para trabalho de pesquisadores em pós-graduação. São Paulo: Edusp: Mandarim, 2006.

SERRÉS, Michel. **Atlas**. Madrid: Cátedra, 1995.

SILLOS, Jacques. **Túneis urbanos**: conexões e rupturas na estrutura da cidade. Tese (Doutorado). Rio de Janeiro, 2006. 275f. Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de aneiro.

SILVA, José Maria da; SILVEIRA, Emerson Sena da. **Apresentação de trabalhos acadêmicos**: normas e técnicas. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

SILVA, William Ribeiro da. A redefinição da centralidade em cidades médias. Londrina e Maringá no contexto da reestruturação urbana e regional. In: Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008, 2008, Barcelona. X Coloquio Internacional de Geocrítica. **Actas…** Barcelona: Universidad de Barcelona, 2008.

SIQUEIRA, Denise da Costa Oliveira. Dança contemporânea: fenômeno urbano, questão de comunicação. In: FREITAS, Ricardo Ferreira; NACIF, Rafael (orgs.). **Redes urbanas**: comunicação, arte e tecnologia. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007. p.79-104.

SPINETTO, Horacio J. Arte en la calle Florida. **Todo es historia**. Buenos Aires, n. 391, p. 30-31, año XXXII, feb., 2000.

TORRES, João Romano. (Edição eletrônica de Manuel Amaral). **Portugal - dicionário histórico, corográfico, heráldico, biográfico, bibliográfico, numismático e artístico**. v. III. João Romano Torres Editor, 2000-3. p.655. Disponível em: <http://www.arqnet.pt/dicionario/galeria.html>. Acesso em 09 dez. 2006.

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

_____. Galerias do centro. **Revista urbs**, São Paulo, n. 8, p.41-49, ano I, jun./jul., 1998.

VÁZQUEZ-RIAL, Horacio (dir.). **Buenos Aires 1880-1930:** la capital de un imperio imaginario. Madrid: Alianza Editorial, 1996.

VENTURI, Robert. **Complexidade e contradição em arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas**: o simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

VIEIRA, Domingos . **Grande diccinario portuguez ou thesouro da lingua portugueza**. Porto Ernesto Chardon e Bartholomeu H. de Moraes. 2 ed. 1878 (l87l).

WHITACKER, Arthur Magon. Cidade imaginada. Cidade concebida. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACKER, Arthur Magon (orgs.). **Cidade e campo**: relações e contradições entre urbano e rural. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

9 | Anexos

Anexo 1 | Lista de Galerias do centro de Juiz de Fora

01 Braz Shopping
02 C. Comercial Manchester
03 C. Com. R. Branco
04 C. Empresarial 828
05 Ed. Cathoud
06 Ed. Sedan
07 Empório Bahamas
08 Gal. Alberto Andrés
09 Gal. Ali Halfeld
10 Gal. Azarias Vilela
11 Gal. Belford Arantes
12 Gal. Bellini
13 Gal. Bruno Barbosa
14 Gal. Carmelo Sirimarco
15 Gal. Constança Valadares
16 Gal. Delanda
17 Gal. Edgard B. Salgado
18 Gal. Ed. Pres. F. Peixoto
19 Gal. Epaminondas Braga
20 Gal. Farm. M. Giovanini
21 Gal. Francisco Borragi
22 Gal. G. Roberto Neves
23 Gal. Hallack
24 Gal. Irineu Guimarães
25 Gal. Itala
26 Gal. João Beraldo
27 Gal. João B. de Mattos
28 Gal. José Seta
29 Gal. Labibe Simão
30 Gal. Phintias Guimarães
31 Gal. Pio X
32 Gal. Pref. Álvaro Braga
33 Gal. dos Previdenciários
34 Gal. Prof. Jamil Mokdeci
35 Gal. Rosa Falci Maia
36 Gal. Rosário Falci
37 Gal. Salzer
38 Gal. São Paulo
39 Gal. Sem Nome
40 Gal. Sofia
41 Solar S. Sebastião
42 Garden Shopping
43 GHS Shopping
44 Golden Center
45 JF Shopping
46 Marechal Center
47 Mister Shopping
48 Central Shopping
49 Santa Cruz Shopping
50 Shopping Marechal
51 Trav. Castro Alves
52 Gal. Izaltino Silveira

FIGURA 64
Mapa das galerias do centro de Juiz de Fora. Fonte: Carvalho (2006, p.94).

Anexo 2 | Lista das Galerias de Buenos Aires, segundo Boza (1998)

1a Pasaje Sastre
1b Pasaje Giorello
1c Pasaje Europa
2a Pasaje Santamarina
2b Pasaje Belgrano
3a Rue des Artisans
3b Pasaje Suizo
4 Pasajes La América y La Estrella
5.1a Pasaje Dr. R. Rivarola
5.1b Pasaje de la Piedad
5.2a Pasaje Colombo
5.2b Pasaje Sarmiento
5.2c Pasaje Victoria
5.2d Pasaje Verdier
5.2e Pasaje sin nombre
5.3a Pasaje Pedro Laredo
5.3b Pasaje San Carlos
5.4 Pasaje Los Alpes
5.5a Pasajes Salala, Pescadores y Espejo
5.5b Pasaje Marcoartú
5.5c Pasaje Valle
5.6 Pasaje particular s/n
6 Pasaje Sanguinetti
7a Pasajes Julio Dantas y Guillermo Granville
8a Pasaje Norte
8b Pasaje Roberto Arlt
8c Pasaje Costa
9 Pasajes Dr. Bernardo Vélez y Dr. M. Fitte
10 Pasaje General Paz
11 Pasaje particular s/n (demolido)
12 Pasaje Ushuaia
13a Villa Alvear (Palermo Viejo)
13b Pasaje Butteler
13c Colonia Obrera de N. Pompeya
14.1a Pasaje Roverano
14.1b Pasaje Urquiza Anchorena
14.1c Pasaje Barolo
14.2a Pasaje General Güemes
14.2b Le Bon Marché Argentino (Galerías Pacífico)

A Martín Pescador
B Pasaje Torres
C Barrio Caferatta
D Barrio Nazca

FIGURA 65
Mapa das galerias de Buenos Aires.
Fonte: Boza (1998).

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.