UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

WATUSE MIRIAN DE JESUS GERALDO

A REESTRUTURAÇÃO URBANA PÓS-FORDISTA DE JUIZ DE FORA

NITERÓI
2014

WATUSE MIRIAN DE JESUS GERALDO

A REESTRUTURAÇÃO URBANA PÓS-FORDISTA DE JUIZ DE FORA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação do Departamento de Geografia da Universidade Federal Fluminense, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Planejamento Territorial Urbano-regional.

Orientador: Prof. Dr. Jorge Luiz Barbosa

NITERÓI
2014

G354 Geraldo, Watuse Mirian de Jesus
A reestruturação urbana pós-fordista de Juiz de Fora / Watuse Mirian de Jesus Geraldo. – Niterói : [s.n.], 2014.
269 f.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, 2014.

1.Reestruturação urbana. 2.Juiz de Fora (MG). 3.Cidade média.
I.Título.

CDD 910.171148151

Watuse Mirian de Jesus Geraldo

A reestruturação urbana pós-fordista de Juiz de Fora

Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para o Grau de Mestre em Geografia. Área de concentração: Ordenamento Territorial.

Aprovada em 4 de novembro de 2014.

BANCA EXAMINADORA

_____

Prof. Dr. Jorge Luiz Barbosa (Orientador)
Universidade Federal Fluminense

_____

Prof. Dr. Márcio Piñon de Oliveira
Universidade Federal Fluminense

_____

Profª. Drª. Maria Lucia Pires Menezes
Universidade Federal de Juiz de Fora

Niterói
2014

Dedico este trabalho ao meu orientador Nelson Nóbrega Fernandes, uma pessoa muito querida, que acreditou no meu trabalho e que me deu grande incentivo e inspiração. Obrigada mestre.

Agradecimentos

À minha família pelo apoio, especialmente a minha avó, que em muitas conservas me forneceu pistas sobre minha pesquisa, sendo uma fonte imprescindível de consulta.

À minha irmã com quem compartilhei minhas alegrias e tristezas ao longo da pesquisa.

Ao meu orientador, Nelson Nóbrega Fernandes, pela extrema dedicação durante o trabalho, mesmo no período de distância física.

Ao professor Jorge Luiz Barbosa, primeiro pela contribuição dada no Seminário de Releitura Crítica e depois por concluir a orientação do trabalho.

Ao professor Márcio Piñon de Oliveira por aceitar compor a banca.

A estes três professores agradeço ainda pelas disciplinas ministradas na pós-graduação (Ordenamento Interno das Cidades, Metodologia e Cidade e Política), que ajudaram a reavaliar meu projeto e direcionaram minha pesquisa.

À professora Maria Lucia Pires Menezes pelo carinho, incentivo e conselhos. Além de me permitir utilizar dados e a estrutura do Laboratório de Territorialidades Urbano-regionais – LATUR.

Aos amigos do LATUR sem os quais meu trabalho não teria a mesma qualidade: ao Ricardo pela troca de dados, fotografias, experiências e longas conversas; ao Régis pela ajuda sobre Benfica, conversas e companhia em algumas fotos; ao Gabriel pelas conservas e trocas, que permitiram que compreendesse melhor o processo que se desenvolve no Acesso Sul; ao Albert pelas inúmeras idas à prefeitura em busca de dados.

Aos funcionários da Prefeitura – Secretaria da Fazenda que me atenderam com muita gentileza e disponibilizaram inúmeros dados.

Aos funcionários do IBGE – escritório Juiz de Fora que sempre muito solícitos me forneceram dados que pouparam horas de pesquisa.

Aos colegas do curso de pós-graduação pelo convívio prazeroso; especialmente a Paulinha, Danniel e Alexandre que ouviram muito sobre meu trabalho e minhas dúvidas.

E todos aqueles que contribuíram para a realização do trabalho.

Resumo

Este trabalho busca entender a produção do espaço urbano de Juiz de Fora, principalmente das regiões servidas pela BR-040 e seus dois principais acessos, Acesso Sul e Acesso Norte. Analisamos as mudanças ocorridas nas últimas quatro décadas, quando a produção espacial foi orientada pela lógica pós-fordista; sobretudo, as intervenções urbanas adotadas a partir da elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável. Após o plano estratégico a reestruturação urbana e a tentativa de reproduzir os padrões urbanos das grandes cidades tornaram-se mais evidentes, devido à intensidade das modificações. Nesse período observamos uma nítida política de atração de investimentos por parte do Governo Municipal, onde intervenções pontuais redundaram na atração de investimentos privados, especialmente de capitais externos, contribuindo para a integração econômica da cidade. Houve ainda grandes modificações na morfologia urbana de Juiz de Fora com o surgimento de malls atacadistas, shoppings centers, torres empresariais, condomínios fechados, entre outros. Além das mudanças na morfologia urbana, notamos uma nova lógica de distribuição destes novos equipamentos nos principais eixos viários intraurbanos e na principal via de ligação externa da cidade (BR-040) propiciando um novo ordenamento interno; configurando as regiões servidas pela rodovia como regiões dinâmicas, eixos de expansão e valorização urbanas. Formulamos a hipótese do Cinturão da BR-040 a partir da constatação do dinamismo do eixo da rodovia com a concentração de investimentos públicos e privados, resultando um novo padrão de urbanização, diferente do restante da cidade.

Palavras-chaves: Juiz de Fora; reestruturação urbana; cidade média.

Abstract

This work seeks to understand the production of urban space in Juiz de Fora, especially in the regions served by the BR-040 and its two main access, North and South. We analyzed the changes in the last four decades, when the spatial production was driven by post-fordist logic; mainly urban interventions adopted from the preparation of the Strategic Plan for Sustainable Urban Development. After the strategic plan, the urban restructuring and attempt to reproduce the urban patterns of large cities became more evident, due to extensive modifications. During this period we observe a clear policy to attract investments by the Municipal Government where specific interventions resulted in attracting private investment, especially foreign capital, contributing to the economic integration of the city. There were also major changes in urban morphology of Juiz de Fora with the emergence of wholesale malls, shopping malls, office towers, condominiums, among others. In addition to changes in urban morphology, we noticed a new logic of distribution of new equipment the main roads of the city and outside the city link (BR-040) providing a new internal order; configuring the regions served by the highway as dynamic regions, as axes of urban expansion and valuation. The hypothesis of the Belt of the BR-040 was formulated from the observation of the dynamics of the axis of the highway with the concentration of public and private investment, resulting in a new pattern of urbanization, different from the rest of the city.

Keywords: Juiz de Fora; urban restructuring; average city.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 Rodovia União e Indústria (sem data). 49

FIGURA 2 Planta elaborada por Dodt (1860). 53

FIGURA 3 Estação de Mariano Procópio (sem data). 57

FIGURA 4 Estação Central (1902). 57

FIGURA 5 Usina Zero da CEM. 64

FIGURA 6 Fábrica Meurer (1901). 72

FIGURA 7 Avenida Barão do Rio Branco (1920). 74

FIGURA 8 Construção do prédio principal da FEEA (1937). 79

FIGURA 9 Último dia da circulação de bondes na cidade (1969). 82

FIGURA 10 Construção da Avenida Brasil (início dos anos 70). 87

FIGURA 11 Canalização do Córrego Independência (anos 70). 87

FIGURA 12 Avenida Barão do Rio Branco (final dos anos 60). 87

FIGURA 13 Monumento do Cristo, Morro do Imperador na Cidade Alta. ... 103

FIGURA 14 Estação Ferroviária de Benfica, Avenida JK. 104

FIGURA 15 Cascatinha Country Club, Ladeira Alexandre Leonel. 105

FIGURA 16 Parque das Águas, RP Santa Cândida. 106

FIGURA 17 Estação Aduaneira Interior, Dias Tavares. 106

FIGURA 18 Vetores de crescimento urbano de Juiz de Fora. 110

FIGURA 19 Avenida Diva Garcia, Linhares. 111

FIGURA 20 UPA Santa Luzia, Avenida Ibitiguaia. 113

FIGURA 21 Hospital Dr. João Penido, Avenida Juiz de Fora. 114

FIGURA 22 IFET campus Juiz de Fora, Avenida Bernardo Mascarenhas. 115

FIGURA 23 Campus da UFJF em 1970 e 2005. 119

FIGURA 24 Projeto do Jardim Botânico, Mata do Krambeck. 120

FIGURA 25 EXPOMINAS Juiz de Fora, BR -040. 142

FIGURA 26 Morro do Alemão – das voçorocas ao Città Neo. 145

FIGURA 27 Trajeto da BR-440. 149

FIGURA 28 Projeto do Complexo comercial – Operação Urbana Ladeira Alexandre Leonel. 152

FIGURA 29 Ladeira Alexandre Leonel. 152

FIGURA 30 Projeto de ampliação do Independência Shopping. 154

FIGURA 31 Independência Shopping e Torres do Independência Trade Center. 155

FIGURA 32 Passarela de ligação do Complexo Hospitalar Monte Sinai, Avenida Itamar Franco. 158

FIGURA 33 Avenida Costa e Silva, bairro São Pedro. 166

FIGURA 34 Usos do solo na RP São Pedro. 167

FIGURA 35 Jardim Casablanca e Residencial Granville. 171

FIGURA 36 Usos do solo na RP Cascatinha. 173

FIGURA 37 Rua Petrus Zaka, Cascatinha. 174

FIGURA 38 Rua Luz Interior, Estrela Sul. 174

FIGURA 39 Usos do solo na RP Benfica. 176

FIGURA 40 Prédio do BNH, Jóquei Clube 3. 177

FIGURA 41 Ocupação Amazônia, Francisco Bernardino. 178

FIGURA 42 Usos do solo na RP Barreira do Triunfo. 180

FIGURA 43 Evolução das empresas em Juiz de Fora por Regiões Administrativas (2004 - 2013). 188

FIGURA 44 Grandes investimentos no Cinturão da BR-040 (2004 - 2014). 189

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 Evolução comparativa da população da Microrregião de Juiz de Fora (1950 - 2010). 18

GRÁFICO 2 Concentração de IES em Juiz de Fora. 22

GRÁFICO 3 Situação econômica de Juiz de Fora por setores (2010). 25

GRÁFICO 4 Distribuição da PEA por setores de atividade. 71

GRÁFICO 5 Projeção da distribuição da população por faixas de renda na Cidade Alta. 130

GRÁFICO 6 Cinturão da BR-040 – Distribuição da População for faixa de renda per capita. 199

GRÁFICO 7 Cinturão da BR-040 - Gráficos sobre o acesso a serviços básicos (Água, Lixo, Esgoto e Energia Elétrica). 201

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 Localização de Juiz de Fora. 16

MAPA 2 Posição de Juiz de Fora no triângulo BH, RJ e SP. 17

MAPA 3 Área de influência de Juiz de Fora. 19

MAPA 4 Evolução da ocupação do Centro de Juiz de Fora no século XIX. 55

MAPA 5 As linhas de bonde e a evolução da Região Central. 68

MAPA 6 Evolução da mancha urbana de Juiz de Fora. 98

MAPA 7 Planialtimetria do município de Juiz de Fora. 99

MAPA 8 Cinturão da BR-040. 101

MAPA 9 Divisão das Regiões Urbanas de Juiz de Fora. 102

MAPA 10 Principais eixos viários de Juiz de Fora. 112

CROQUI 1 Evolução do traçado da BR-040. 126

CROQUI 2 Divisão das zonas de tráfego da Cidade Alta. 131

MAPA 11 Espacialização das ações do PNCCPM em Juiz de Fora. 140

MAPA 12 GPUs propostos pelo PDDU de Juiz de Fora. 147

MAPA 13 Loteamentos aprovados por regiões urbanas de Juiz de Fora (1970-2010). 161

MAPA 14 Valores mínimos e máximos do solo urbano por regiões urbanas

de Juiz de Fora (2014). 162

MAPA 15 Evolução populacional por regiões urbanas de Juiz de Fora (2000-2010). 164

MAPA 16 Distribuição dos loteamentos fechados em Juiz de Fora. 170

MAPA 17 Áreas de Especial Interesse Social em Juiz de Fora. 179

MAPA 18 Principais fixos territoriais no Acesso Norte. 182

MAPA 19 Principais fixos territoriais no Acesso Sul. 184

MAPA 20 Centralidades urbanas em Juiz de Fora. 191

MAPA 21 Evolução da renda média por regiões urbanas de Juiz de Fora (2000-2010). 198

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 Municípios brasileiros por tamanho da população. 7

QUADRO 2 Distribuição da população urbana brasileira por municípios. 8

QUADRO 3 Classificação das potencialidades segundo Andrade e Lodder. 11

QUADRO 4 Participação de Juiz de Fora em relação a infraestrutura de comércio e serviços de sua microrregião. 24

QUADRO 5 Cidades médias mineiras – 10 maiores PIBs (2013). 26

QUADRO 6 Distribuição da população de Juiz de Fora (1883 e 1913). 69

QUADRO 7 Distribuição dos cortiços em Juiz de Fora (1906). 73

QUADRO 8 Falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora (1920-1940). 77

QUADRO 9 Evolução da população total e pessoal ocupado na atividade industrial em Juiz de Fora (1920-1980). 81

QUADRO 10 Loteamentos públicos e privados aprovados pela Prefeitura Municipal de Juiz de Fora (1940-1970). 84

QUADRO 11 Distribuição das unidades de comércio e serviços por regiões administrativas de Juiz de Fora. 96

QUADRO 12 Projeções para o crescimento da população urbana de Juiz de Fora no ano 2000. 129

QUADRO 13 Investimentos do Convênio 32/78. 134

QUADRO 14 Propostas do “Plano Audio-Visual – Projeto Especial Cidades de Porte Médio (COM/BIRD)”. 135

QUADRO 15 Valorização da Ladeira Alexandre Leonel. 153

QUADRO 16 Estoque de terras desocupadas em Juiz de Fora. 159

QUADRO 17 Percentual de crescimento populacional do Cinturão da BR-040 (2000-2010). 163

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABCR	Associação Beneficente Cultural e Recreativa Benfiquense
ABRACE	Associação Brasileira de Shopping Center
ACISPES	Agência Intermunicipal de Saúde Pé de Serra
AECI	Agência Espanhola de Cooperação Internacional
AEIA	Áreas de Especial Interesse Ambiental
AEIE	Áreas de Especial Interesse Econômico
AEIS	Áreas de Especial Interesse Social
APA	Área de Proteção Ambiental
ASCOMCER	Associação Feminina de Proteção e Combate ao Câncer de Juiz de Fora
BEMGE	Banco do Estado de Minas Gerais
BD	Becton Dickson
BI	Batalhão de Infantaria
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
BNH	Banco Nacional da Habitação
CAS	Centro de Atenção a Saúde
CAED	Centro de Políticas Públicas e Avaliação da Educação
CDI	Companhia dos Distritos Industriais de Minas Gerais
CDL	Câmara dos Dirigentes Lojistas

CEASA	Centrais de Abastecimento de Minas Gerais
CEMIG	Companhia Energética de Minas Gerais
CEO	Centro de Especialidades Odontológicas
CEPEC	Centro de Pesquisa Clínica
CESO	Centro Social dos Funcionários da Fábrica de Juiz de Fora
CGCO	Centro de Gestão e Conhecimento Organizacional
CIDEU	Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano
CIES	Centro de Especialidades
CME	Companhia Mineira de Eletricidade
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
COBAL	Companhia Brasileira de Alimentos
CODEMIG	Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais
CTU	Colégio Técnico Universitário
CUI	Companhia União e Indústria
DAE	Departamento de Águas e Esgoto
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire at à l'Action Régionale
DEMLURB	Departamento Municipal de Limpeza Urbana
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura
DNOS	Departamento Nacional de Obras de Saneamento
EMCASA	Empresa Regional de Habitação de Juiz de Fora S/A

EXPOMAQ	Exposição de Máquinas, Equipamentos, Embalagens e Insumos para a Indústria Laticinista
FAPEMIG	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais
FCP	Fundação da Casa Popular
FEEA	Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia
FJF/FEEA	Fábrica de Juiz de Fora/FEEA
FMDU	Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano
FUNALFA	Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage
HMTJ	Hospital e Maternidade Terezinha de Jesus
HU	Hospital Universitário
IAV	Índice de Áreas Verdes
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IES	Instituições de Ensino Superior
IFET	Instituto Federal do Sudeste Mineiro
IMBEL	Indústria de Material Bélico do Brasil
IPASE	Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPLAN/JF	Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora
IPTU	Imposto Territorial e Predial Urbano
ISS	Imposto sobre Serviços
ISSQN	Imposto sobre Serviços de qualquer Natureza
LATUR	Laboratório de territorialidades urbano-regional

MAPRO	Fundação Museu Mariano Procópio
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PEA	População Economicamente Ativa
PGU	Projetos Gerais de Urbanização
PIB	Produto Interno Bruto
PNCCPM	Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNV	Plano Nacional da Viação
PROECI	Programa Estadual de Centros Intermediários
RA	Regiões Administrativas
REBIO	Reserva Biológica
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RP	Regiões de Planejamento
SAU	Secretaria de Atividades Urbanas
SPM	Sociedades Pró-Melhoramentos
SNUC	Sistema Nacional de Unidade de Conservação
SUPREMA	Faculdade de Ciências Médicas e da Saúde de Juiz de Fora
SUS	Sistema Único de Saúde
UAPS	Unidade de Atenção Primária a Saúde

UAS	Unidade de Administração do Subprojeto
UFJF	Universidade Federal de Juiz de Fora
UFV	Universidade Federal de Viçosa
UNIPAC	Universidade Presidente Antônio Carlos
UPA	Unidade de Pronto Atendimento

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO. **1**

I. REESTRUTURAÇÃO PÓS-FORDISTA E SUAS RELAÇÕES COM CIDADES MÉDIAS. **6**

I.1. As cidades médias na urbanização brasileira. 6
I.2. Revisão dos estudos das cidades médias brasileiras. 8
I.3. Juiz de Fora: cidade média e centro regional. 15
I.4. Reestruturação urbana: marco teórico geral. 27
I.4.1. Reestruturação urbana nas cidades médias. 35
I.5. Os estudos sobre reestruturação urbana em Juiz de Fora. 38

II. A EVOLUÇÃO URBANA DE JUIZ DE FORA ATRAVÉS DE SUAS ESTRUTURAÇÕES E REESTRUTURAÇÕES URBANAS ATÉ 1970. ..... **45**

II.1. A estruturação industrial e liberal de Juiz de Fora (1850-1930). 47
II.1.1. Da fundação à chegada dos bondes. 47
II.1.2. Dos bondes até 1930. 60
II.2. A estruturação fordista de Juiz de Fora (1930-1970). 76
II.3. Os agentes de produção do espaço urbano. 88

III. A REESTRUTURAÇÃO PÓS-FORDISTA DE JUIZ DE FORA. 96

III.1. Regiões de obsolescência. 109
III.2. A formação do Cinturão da BR-040. 117
III.2.1. Implantação de equipamentos e infraestrutura. 117
III.2.1.1. Universidade Federal de Juiz de Fora. 117
III.2.1.2. Distrito Industrial. 122
III.2.1.3. O novo traçado da BR-040. 124
III.2.2. Planos Urbanos. 127
III.2.2.1. Plano Diretor da Cidade Alta. 127

III.2.2.2. Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidade de Porte Médio. 133
III.2.2.3. Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável. 141
III.2.2.4. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. 146
III.2.3. Operações urbanas: as parcerias público-privadas. 150
III.2.3.1. Operação urbana Ladeira Alexandre Leonel. 151
III.2.3.2. Operação urbana Independência Shopping. 153
III.2.3.3. Operação urbana Monte Sinai. 157

IV. EXPANSÃO URBANA PARA O EIXO DA BR-040. ..... **159**

IV.1. Uso do solo. 165
IV.2. Dos fixos à fluidez do território. 180
IV.3. As novas centralidades. 190
IV.4. Arranjo socioespacial. 196

CONSIDERAÇÕES FINAIS. **203**

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS. **213**

ANEXOS. **227**

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é resultado da pesquisa de mestrado, onde buscamos compreender a dinâmica da produção e reprodução espacial de Juiz de Fora.

Notamos a valorização mobiliária no eixo da principal rodovia que corta a cidade, a BR-040, e suas principais ligações com a região Central, acesso Sul e acesso Norte. Os grandes investimentos estatais em capital fixo promovem a atração de investimentos privados. Em decorrência, há modificações nos usos do solo, na morfologia e tipologia de ocupação nas regiões da rodovia e acessos, promovendo uma nova urbanização, que destoa do restante da cidade. Assim, formulamos a hipótese de formação da cidade de borda, que denominamos de Cinturão da BR-040, baseados no formato da rodovia e acessos citados.

A expansão da ocupação urbana em direção a BR-040 nas regiões Sul e Norte ocorreu a partir de bairros mais antigos, como Benfica, São Mateus e São Pedro. A velocidade da ocupação deve ser atribuída aos grandes investimentos concentrados nestes eixos, que atraem para estas áreas projetos imobiliários públicos e privados.

As novas dinâmicas espaciais ainda configuraram dois novos eixos de investimentos na cidade, acesso Sul e acesso Norte, alterando o ordenamento interno de Juiz de Fora.

A partir da constatação empírica das mudanças espaciais na cidade, buscamos um referencial teórico que as explicasse e as consubstanciasse a análise da (re) produção do espaço urbano da cidade. Desta forma, associamos às mudanças a reestruturação urbana com transformações orientadas pela lógica pós-fordista, que teve início nos anos 70. Relacionamos a formação do Cinturão da BR-040 a um quadro geral da urbanização brasileira e mundial; no qual a produção espacial é apontada por Harvey (2006) como solução para superação das crises capitalistas. Usamos esta perspectiva para entender as transformações que observamos na estrutura urbana de Juiz de Fora.

Vale ressaltar que as transformações na atual etapa do sistema capitalista se processam em todos os níveis da contemporaneidade, compreendendo transformações econômicas, políticas, sociais e culturais. Falamos em reestruturação pela intensidade dos fenômenos, sobretudo, porque promovem reorganização espacial e novos fluxos imateriais e materiais.

O nosso objetivo principal é estudar o processo de reestruturação urbana pós-fordista em Juiz de Fora. Como se trata de um processo geral, desenvolvido em cidades de diferentes dimensões e em diversos aspectos da contemporaneidade, enfocamos nossa pesquisa nas peculiaridades do processo em Juiz de Fora, centrando nossa análise na produção espacial.

Analisaremos a produção espacial, que se realiza pela produção per si ou pela diferenciação, e sua apropriação à luz da literatura de David Harvey, Edward Soja, Roberto Lobato Corrêa, Milton Santos, Horacio Capel, Oswaldo Bueno Amorim Filho, Maria Encarnação Beltrão Sposito e Flávio Villaça. Pesquisadores que estudaram a produção do espaço urbano e que utilizamos como referenciais teóricos e metodológicos.

No primeiro capítulo denominado “Cidades médias brasileiras e a reestruturação pós-fordista” apresentamos o referencial teórico que norteou as análises e considerações apresentadas nos demais capítulos. Discutimos a função de polo regional de Juiz de Fora e sua importância para os processos observados na atualidade, à medida que as dinâmicas intra-urbanas frequentemente estão associadas à posição da cidade em sua rede urbana. Além disto, a reestruturação do papel das cidades promove a reestruturação de suas relações com as demais cidades. Enfatizamos que a polarização de Juiz de Fora ocorre em consequência do comércio, serviços educacionais e de saúde, que atendem a uma ampla área, extrapolando sua microrregião.

Ao constatarmos que as mudanças espaciais visualizadas na cidade relacionam-se a processos mais amplos, apresentamos o marco teórico geral da restruturação urbana, usando como principais referenciais os trabalhos de Harvey (2004, 2006, 2012a, 2012b) e Soja (1993).

Apresentamos considerações sobre cidades médias brasileiras, uma revisão dos estudos e como elas são afetadas pelo atual processo de reestruturação, orientados pelos trabalhos de Sposito (1991, 2001, 2004, 2006a, 2006b, 2007, 2010a, 2010b e 2012) e Amorim Filho (1978, 1984 e 2007).

Finalizamos o primeiro capítulo dialogando com quatro pesquisadores que estudaram o processo de reestruturação urbana em Juiz de Fora, sob aspectos diferenciados. Consideramos os trabalhos de Leandro Faber Lopes (2008), Telma Souza Chaves (2013), Maria Lucia Pires Menezes (2004, 2007, 2009 e 2011) e Andréia de Souza Ribeiro Rodrigues (2013) como importantes referenciais para

entender o nosso objeto empírico. Baseamo-nos nestes pesquisadores e aprofundamos algumas discussões, nas quais eles tocam superficialmente.

Comumente nos referimos à reestruturação como novos padrões de urbanização desenvolvidos nos últimos 40 anos. Porém, ao longo da história, as cidades passaram por outros processos de reestruturação. Adotamos a perspectiva de Fernandes (2008) de que cidades do capitalismo periférico passaram pelos processos anteriores de reestruturação, com defasagens temporais e de morfologias em relação às cidades do capitalismo central. Dessa forma, para o pleno entendimento do processo de reestruturação contemporâneo, estudamos a estruturação da cidade e sua primeira reestruturação. Adotamos como referencial o capitalismo de longa duração, dividindo o período anterior a 1970 em dois: industrial liberal e fordista. Buscamos assim compreender a evolução urbana de Juiz de Fora e a lógica da produção espacial da cidade nestes períodos.

Finalizamos o capítulo 2 discutindo: como se deu a atuação dos agentes de produção do espaço urbano durante a estruturação e reestruturação urbana da cidade. Dialogamos neste subcapítulo com Capel (1975) e Corrêa (1995 e 2012), utilizando os agentes e práticas por eles descritos.

A reestruturação urbana de Juiz de Fora é o tema do terceiro capítulo, no qual associamos a evolução da mancha urbana às características do revelo e aos eixos viários, culminando com a formação do Cinturão da BR-040. Apresentamos e caracterizamos as regiões que compõem o cinturão urbano. É necessário frisar que ao tratarmos essa nova zona de valorização e expansão urbana, falamos de uma tendência, e não de um processo consolidado. Expomos ainda o marco histórico do processo de reestruturação urbana, e consequente rearranjo espacial na cidade a partir dos anos 70.

Como a priori nosso objeto de estudo é a cidade de Juiz de Fora, e a partir de seu estudo constatamos o maior dinamismo do eixo da BR-040, achamos importante discutir os demais vetores de expansão urbana além do cinturão. Utilizamos os vetores classificados pela Prefeitura Municipal, apresentando quais os atributos que influem na classificação. Afinal, o maior dinamismo do cinturão urbano em formação não significa a estagnação absoluta das demais regiões ou o abandono do Centro.

Nos capítulos 4 e 5 tratamos de forma mais aprofundada o Cinturão da BR-040. Enfatizamos a ação estatal para a formação do cinturão, adotando a perspectiva de Capel (op. cit.) e Corrêa (op. cit.), segundo os quais o estado é o

agente primaz na formação e renovação urbana. Destacamos assim as ações que trouxeram desdobramentos para o espaço e impulsionaram a tendência à expansão urbana para os eixos da rodovia. Analisamos a implantação de equipamentos e infraestrutura, inclusive a própria rodovia.

Os desdobramentos espaciais dos planos urbanos realizados pelas diversas esferas estatais também foram objeto de análise. Apresentamos os planos urbanos, suas propostas, as ações concretizadas, bem como as consequências para a formação do Cinturão da BR-040, desde o Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidade de Porte Médio, nos anos 70, até o plano diretor em vigência e o Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional Sustentável, que criou mecanismos de city marketing na cidade, acentuando a política de atração de investimentos. O plano evidencia o planejamento estratégico e os novos padrões de intervenção urbana na cidade, que passa a ser considerada uma mercadoria a ser vendida, sendo necessário, para tal, fim realizar ações de marketing e propaganda.

Os novos padrões de politica urbana são denominados por Harvey (2006) como empreendedorismo urbano. Ele destaca que os padrões de ação política são imprescindíveis para a nova etapa do modo capitalista de produção.

As ações privadas neste capítulo são analisadas por meio das operações urbanas, que consistem em parcerias públicas e privadas para modernização da estrutura urbana. Todas as operações realizadas na cidade foram situadas no Acesso Sul.

O último capítulo foi dividido em 5 subcapítulos. No primeiro buscamos discutir o processo de descentralização, apresentando dados quantitativos que comprovassem o direcionamento urbano para a rodovia e seus acessos.

Detalhamos os usos do solo estabelecidos nas regiões do cinturão, uma vez que, com a reestruturação, novos usos têm sido estabelecidos.

Discutimos como a materialização espacial dos novos padrões de intervenções políticas e econômicas no espaço urbano redundam na maior fluidez do território, na formação de novas áreas comerciais, novas centralidades, alterando a dinâmica dos fluxos intra-urbano e interurbanos. Esses temas foram abordados nos subcapítulos 3 e 4.

Analisar a produção do espaço significa analisar o quadro político, econômico e social. Ao longo do trabalho enfatizamos o quadro econômico e político. Logo, na

tentativa de analisarmos o aspecto social, ainda que de forma geral, finalizamos o trabalho com o subcapítulo “Arranjo socioespacial”.

Não temos a pretensão de analisar todos os aspectos da (re) produção do espaço urbano em Juiz de Fora e as consequências espaciais das novas intervenções políticas, via reestruturação e marketing urbano. Mas acreditamos que o presente trabalho contribui para avanços na discussão do processo de reestruturação em Juiz de Fora.

I. REESTRUTURAÇÃO PÓS-FORDISTA E SUAS RELAÇÕES COM CIDADES MÉDIAS.

Procuramos contextualizar neste capítulo temas e conceitos que serão abordados ou nortearão as discussões ao longo do trabalho, apresentando de forma geral a evolução dos estudos acerca das cidades médias, sua importância e o processo de reestruturação urbana pela qual passam. Apresentaremos Juiz de Fora, explicando sua posição de polo regional e sua caracterização como cidade média.

I.1. As cidades médias na urbanização brasileira.

Segundo dados do último censo, 84,36% da população brasileira vive em cidades (IBGE, 2010); em 1920 apenas 17% da população era urbana, evidenciando um grande crescimento em menos de 100 anos. A população urbana superou a rural em 1970 com taxa de 55,94%, conforme destacado por Santos (2008, p. 6): "(...) a urbanização brasileira tornou-se praticamente generalizada a partir do terceiro terço do século XX, evolução quase contemporâneo da fase atual da macro-urbanização e metropolização. O turbilhão demográfico e a terceirização são fatos notáveis".

A partir de 1940 a urbanização incorporou as mudanças estruturais na economia, associando-se à industrialização. Para Santos (op. cit.) a crescente urbanização decorreu da reestruturação na base produtiva brasileira, com a expansão da industrialização e introdução de novas tecnologias na produção agropecuária, impulsionando a migração campo-cidade. Esta nova fase demandou a maior integração do território, ampliando o papel das cidades:

> O fortalecimento do papel que as cidades passaram a desempenhar na organização da sociedade, da produção e do espaço foi, sem dúvida, a maior expressão desse contexto histórico. Entretanto, foi a partir da década de 1940 que o território brasileiro passou por mudanças realmente profundas em sua urbanização que, por sua vez, influenciaram na estruturação das cidades, sobretudo, das metrópoles. Esse processo foi desencadeado, principalmente, pela instauração de uma nova conjuntura política, econômica e social, com consequências no desenvolvimento econômico do país.
>
> (Ibid., p. 4)

Ainda segundo Santos (op. cit.) nas décadas seguintes este processo de mudanças técnicas e social foi ampliado, consolidando a expansão das cidades no Brasil e a reestruturação da rede urbana nacional.

Devemos mencionar não apenas o processo quantitativo, mas também as mudanças qualitativas, com o aumento dos fluxos devido aos novos meios de transporte e comunicação, permitindo a maior fluidez do território em consequência de uma nova divisão internacional do trabalho que impôs novos padrões de urbanização.

Além do crescimento da população urbana chama atenção nos últimos 40 anos o aumento do número de cidades consideradas médias. Na década de 70 eram consideradas cidades médias aquelas com população entre 50 mil e 250 mil habitantes (ANDRADE e LODDER, 1979). A partir dos anos 90 passaram a compor cidades médias aquelas com população entre 100 mil e 500 mil habitantes. Estas cidades passaram de 349 em 1991 para 417 em 2000 e 528 em 2010, como podemos observar no quadro abaixo.

QUADRO 1: Municípios brasileiros por tamanho da população.

Tamanho da População	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Até 2.000	3	15	56	56	58	105	118
De 2.001 a 5.000	65	263	602	610	682	1.225	1.183
De 5.001 a 10.000	349	651	1.058	957	1.055	1.312	1.212
De 10.001 a 20.000	615	847	1.159	1.114	1.299	1.382	1.401
De 20.001 a 50.000	691	783	826	872	926	958	1.043
De 50.001 a 100.000	128	143	157	240	284	301	325
Mais de 100.000	38	64	94	142	187	224	283
De 100.001 a 500.000	35	57	83	124	162	193	245
Mais de 500.000	3	7	11	18	25	31	38
Total	1.889	2.766	3.952	3.991	4.491	5.507	5.565

Fonte: IBGE, 2013.

Para Santos (2008) as metrópoles regionais tendem a crescer mais do que as metrópoles nacionais, pois o ritmo de crescimento das cidades médias superou as metrópoles, permitindo o aumento relativo de sua população. Em 1991 aproximadamente 70,5% dos brasileiros viviam em cidades com 500 mil habitantes, nos censos posteriores esse percentual aumentou para 74,32% e 80,21%, como

podemos visualizar no quadro 2. Na década de 1970 as cidades classificadas como médias no país contabilizavam 33% da população urbana brasileira (ANDRADE e LODDER, op. cit.).

QUADRO 2: Distribuição da população urbana brasileira por municípios.

Classes de tamanho da população	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Até 2.000	0	0,03%	0,10%	0,07%	0,06%	0,10%	0,10%
De 2.001 a 5.000	0,51%	1,41%	2,34%	1,84%	1,67%	2,55%	2,19%
De 5.001 a 10.000	5,12%	6,87%	8,22%	5,84%	5,23%	5,53%	4,48%
De 10.001 a 20.000	17,28%	17,15%	17,36%	13,16%	12,56%	11,59%	10,35%
De 20.001 a 50.000	40,16%	33,44%	26,45%	22,06%	19,06%	16,92%	16,43%
De 50.001 a 100.000	16,14%	13,41%	11,05%	13,16%	13,19%	12,33%	11,70%
Mais de 100.000	20,80%	27,69%	34,49%	43,88%	48,22%	50,98%	54,75%
De 100.001 a 500.000	10,95%	12,91%	15,46%	19,51%	21,83%	23,34%	25,46%
Mais de 500.000	9,85%	14,78%	19,03%	24,37%	26,39%	27,64%	29,29%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: IBGE, 2013.

Os municípios enquadrados nesta categoria apresentaram taxas de crescimento anual em torno de 1,43% já os demais apresentaram taxas de 0,9% entre 2000 e 2010 (Id., 2010). O percentual de população brasileira residente nestas cidades é superior à população mundial e a população da América Latina, que somavam respectivamente 50% e 47,8% no ano 2000.

O aumento quantitativo das cidades médias foi acompanhado pelo crescimento da importância de seu papel na dinâmica urbana brasileira. Em consequência deste perfil de urbanização surgiram os primeiros trabalhos que propunham metodologias para o estudo de suas peculiaridades e seu papel na rede urbana nacional.

I.2. Revisão dos estudos das cidades médias brasileiras.

No Brasil os estudos acadêmicos sobre cidades médias tiveram início no final dos anos 70 com grande influencia dos estudos franceses[1]; tendo aumentado na

[1] O interesse pelas cidades médias teve origem na França pós-Segunda Guerra Mundial via o planejamento territorial (AMORIM FILHO e SERRA, 2001). De acordo com Amorim Filho e Serra (op. cit.) a partir dos estudos da Délégation à l'Aménagement du Territoire at à l'Action Régionale (DATAR)

década de 1990 (AMORIM FILHO, 2007). Relacionamos o início das pesquisas às ações do Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM), que lhes deram maior visibilidade e as dotaram de recursos financeiros. O programa foi subordinado à Comissão de Política Urbana, uma das subdivisões do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND).

O programa visava à desconcentração e descentralização de capital, promovendo a estruturação de um sistema urbano mais equilibrado. Não preocupava apenas a concentração populacional nas metrópoles, mas ainda a localização das 50 maiores cidades do país no litoral e a concentração de cidades médias nas regiões Sul e Sudeste. O PNCCPM procurava aumentar a atratividade dos centros de porte médio, tornando-os foco da migração campo-cidade no lugar das grandes cidades, partindo da premissa de que a desconcentração econômica possibilitaria a desconcentração populacional.

Os centros foram classificados em dois tipos consoantes as funções: centros de desconcentração (alternativos as metrópoles nacionais) e centros de dinamização (situados em regiões estagnadas ou de baixa ocupação). Portanto, os objetivos do programa mudavam de acordo com o tipo de centro e consequentemente a região:

> Na região Sudeste previa-se:
> - a coordenação dos investimentos em infraestrutura e a regulamentação do uso do solo nas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, de modo a conter a taxa de crescimento destas metrópoles e induzir a descentralização das atividades produtivas, particularmente das indústrias, para centros periféricos de médio porte que apresentassem potencialidades locacionais;
> - planejamento da expansão e reforço da infraestrutura urbanas das cidades beneficiadas da desconcentração funcional intra-regional, com atuação preferencial sobre os núcleos urbanos com mais de 50.000 habitantes;
> - a dinamização das funções urbanas de apoio às atividades agropecuárias e agroindustriais desempenhadas por cidades de médio e pequeno porte.

(1954-1962) e do VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social da França (1971-1975) surgiram as primeiras contribuições sobre o tema. Constatamos a partir da leitura destes autores que estas cidades eram vistas foco da descentralização, tendo a função de equilibrar a distribuição de recursos e população no território francês, impedindo sua concentração em Paris, como também as mazelas do crescimento urbano desordenado na capital. As ações destes programas consistiam em intervenções pontuais em indústria, transporte e produção de energia, objetivando a desconcentração territorial, reforçando o papel de intermediação destas cidades na rede urbana francesa. Ainda segundo Amorim Filho e Serra (op. cit.) a DATAR publicou um estudo sobre a importância das cidades médias em 1971; nesta mesma década observam-se as publicações acadêmicas sobre a temática.

> Na região Sul pretende-se alcançar:
> - a dinamização e promoção de atividades de planejamento integrado, infraestrutura urbana e equipamento social, atuando, preferencialmente, nos centros urbanos com população superior a 50.000 habitantes.
> Na região Nordeste, a estratégia urbana, visava:
> - ao crescimento das atividades produtivas e melhoria na infraestrutura funcional e no equipamento social das capitais dos estados e dos polos secundários regionais;
> - à dinamização dos núcleos urbanos regionais que exerceriam ou viriam a exercer funções de polarização do desenvolvimento regional através de apoio às atividades produtivas e dos investimentos em infraestrutura urbana e equipamentos social. A esses núcleos caberia importante função na contenção do processo migratório e no apoio às atividades agropecuárias e agroindustriais.
> Nas regiões Norte e Centro-Oeste, a estratégia urbana:
> - promoção dos núcleos urbanos de ocupação, estrategicamente selecionados ao longo das grandes rodovias de integração nacional, bem como em função das potencialidades sub-regionais para o desenvolvimento agropecuário, agroindustrial e agromineral.
>
> (PONTES, 2001, p. 569-570)

A metodologia proposta consistiu em concentrar ações estatais nestes centros, promovendo a modernização da infraestrutura regional, especialmente de transportes, incentivo a industrialização com isenção de imposto, implantação de distritos industriais e estímulos à indústria local nos centros de desconcentração. Já nos centros de dinamização houve a modernização da infraestrutura, criação de centros de distribuição de produtos e qualificação da mão-de-obra local (Ibid.).

Neste período as cidades médias ganharam a alcunha de “cidades estanques”, possuindo a função de diminuir as disparidades na distribuição populacional e industrial. Assim, compreendemos a importância prática destas cidades na rede urbana nacional e como a partir do programa ganharam visibilidade que as tornou focos de pesquisas.

Destacaremos os estudos de Andrade e Lodder (1979), Amorim Filho (1978 e 1984) e Sposito (2001; 2006a; 2006b; 2007; 2010a, 2010b, 2012), que consideramos importantes para a evolução dos estudos acerca do tema.

O trabalho de Andrade e Lodder (op. cit.) intitulado de “Sistema urbano e cidades médias no Brasil” não só discorria sobre o papel destas criando uma metodologia de análise. Para efeitos de estudo dividiram-nas em três grupos: cidades médias localizadas em áreas metropolitanas, cidades médias localizadas em aglomerações e cidades médias isoladas. Estabelecidos os tipos de cidades se concentraram em analisar os fatores demográficos (taxa de crescimento),

econômicos (distribuição da população economicamente ativa - PEA por setores de atividades, taxas de desemprego, subemprego e base industrial), sociais (índices de pobreza e acesso a serviços urbanos) e a importância da cidade em sua região (indicadores econômicos e sociais).

Estes autores analisaram ainda o potencial de crescimento, sendo este baseado em dois critérios: tamanho funcional do urbano e base industrial. O tamanho funcional do urbano foi composto por uma série de índices: população urbana e densidade de ocupação, soma da renda da PEA urbana, receita tributária municipal e número de cidades em sua área de influência. A partir do cruzamento dos dados sobre tamanho funcional e a base industrial, as cidades foram classificadas em 16 categorias de acordo com seu potencial, conforme é possível observar no quadro a seguir.

QUADRO 3: Classificação das potencialidades segundo Andrade e Lodder.

Tamanho funcional do urbano	**Base Industrial**			
	Q1	Q2	Q3	Q4
Q1	1	2	3	4
Q2	5	6	7	8
Q3	9	10	11	12
Q4	13	14	15	16

Fonte: Adaptado de Andrade e Lodder, 1979, p. 107.

As cidades nas posições 1, 2, 5 e 6 apresentavam as maiores possibilidades de crescimento. As cidades posicionadas nos quadrantes 3, 4, 7 e 8 bem como as 9, 10, 13 e 14 foram classificadas como intermediárias, sendo subdivididas em dois grupos. As cidades agrupadas nas categorias 11,12, 15 e 16 foram classificadas como de baixo potencial de crescimento[2].

[2] Segundo os autores os centros de grande potencialidade eram:
Posição 1: Juiz de Fora (MG), Jundiaí (SP), Londrina (PN), Pelotas (RS), Piracicaba (SP), Ribeirão Preto (SP), Sorocaba (SP), Vitória (ES) e Volta Redonda (RJ).
Posição 2: Bauru (SP), João Pessoa (PB), Maceió (AL), São José do Rio Preto (SP) e São Luís (MA).
Posição 5: Americana (SP), Blumenau (SC), Caxias do Sul (RS), Joinville (SC) e Taubaté (SP).
Posição 6: Araraquara (SP), Campo Grande (MS), Maringá (PN), Ponta Grossa (PN), Presidente Prudente (SP) e Uberlândia (MG).
Os centros de posição intermediária com ênfase no tamanho funcional eram:
Posição 3: Aracaju (SE), Campos (RJ), Florianópolis (SC).
Posição 4: Não enquadraram nenhuma cidade nesta categoria.

A importância de tal trabalho está no fato de que além de criarem uma metodologia apresentaram um panorama geral sobre as cidades médias brasileiras, enfocando ainda sua distribuição regional.

Amorim Filho em sua pesquisa de doutorado intitulada de "*Contribution à l'étude de villes moyennes au Minas Gerais"* realizou um estudo de caso sobre a cidade mineira de Formiga na década de 70. Ainda nestes anos escreveu o artigo "Patos de Minas: uma cidade média em Minas Gerais e sua região". Destacamos ainda outra publicação deste autor que trouxe proposições teóricas e metodológicas: "Cidades médias e a organização do espaço no Brasil" (1984).

Em seu trabalho sobre Patos de Minas, o autor elaborou uma metodologia para a análise das externalidades da cidade. Em um primeiro momento analisou a estrutura funcional interna de Patos de Minas, levantando os equipamentos atraentes para a região, subdivididos nas seguintes categorias: serviços e comércio voltados para a zona rural, serviços educacionais, serviços de saúde, serviços administrativos, serviços públicos, serviços de infraestrutura regional (Amorim Filho, 1978). Uma vez levantados os equipamentos e serviços determinou quais cidades da região eram por eles servidos, determinando a área de influência da cidade.

Amorim Filho (op. cit.) justificou a necessidade de estudar a morfologia funcional das cidades médias pelo fato de que elas estariam diretamente relacionadas aos papéis desempenhados na rede urbana nacional, propondo uma metodologia para avaliar a área de influência das cidades.

Em seu trabalho de 1984, o autor avaliou criticamente os desdobramentos do PNCCPM, trazendo ainda uma discussão conceitual sobre cidade média:

Posição 7: Araçatuba (SP), Feira de Santana (BA), Governador Valadares (MG), Santa Maria (RS) e Uberaba (MG).
Posição 8: Campina Grande (PB), Itabuna (BA) e Teresina (PI).
Os centros intermediários com ênfase na base industrial eram:
Posição 9: Franca (SP), Limeira (SP) e São Carlos (SP).
Posição 10: Guaratinguetá (SP), Lages (SC), Marília (SP), Nova Friburgo (RJ), Poços de Caldas (MG) e Rio Claro (SP).
Posição 13: Não enquadraram nenhuma cidade nesta categoria.
Posição 14: Criciúma (SC) e Macapá (AP).
Os centros de menor potencial de crescimento eram:
Posição 11: Montes Claros (MG), Paranaguá (PN) e Passo Fundo (RS).
Posição 12: Caruaru (PE), Cuiabá (MT), Juazeiro do Norte (CE) e Vitória da Conquista (BA).
Posição 15: Barretos (SP), Cachoeiro do Itapemirim (ES), Itajaí (SC), Sete Lagoas (MG) e Tubarão (SC).
Posição 16: Alagoinhas (BA), Barbacena (MG), Cachoeira do Sul (RS), Garanhuns (PE), Jequié (BA), Mossoró (RN), Parnaíba (PI), Santarém (PA), Sobral (CE), Teófilo Otoni (MG) e Uruguaiana (RS).

> Essa classificação no tamanho demográfico é considerada por todos os especialistas como preliminar e incompleta. A ela deve ser acrescentada as classificações hierárquicas e tipológicas fundamentadas em outros critérios como tamanho funcional, a intensidade e a qualidade das relações externas, a especialização e a diversificação econômica. É preciso dizer, todavia, que os aspectos determinantes para a caracterização da cidade média são sua posição e papel na região e no sistema urbano de que faz parte.
>
> (Amorim Filho, 1984, p. 10)

Até o momento era predominante nos trabalhos o fator demográfico como único critério para classificar cidades médias; critério que permanece até hoje nos órgãos estatais. Esse trabalho de Amorim Filho iniciou uma discussão que se estende até os dias atuais sobre como conceituar e estudar cidades médias.

Para Corrêa (2007) cidade média constitui uma noção e não um conceito, uma vez que não existe uma definição teórica precisa; ele exemplifica pelo fato de que em muitos trabalhos centros regionais e sub-regionais, cidade regional e cidade intermediária são utilizadas como sinônimos a cidades médias[3]. Corrêa (op. cit.) classifica as cidades médias em três tipos: cidades médias com forte desempenho de atividade produtivas rurais, compondo inclusive complexos agroindustriais; cidades com atividades especializadas e ampla área de atração; e, cidades médias com ampla oferta de comércio e serviços regionais. Esta última classificação contempla Juiz de Fora.

Outra pesquisadora de grande destaque para tal discussão é Maria Encarnação Beltrão Sposito que possui inúmeros livros e artigos sobre o tema. Destacamos o artigo "As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos" (2001), no qual a autora nos apresenta uma série de elementos para caracterizá-las. Tomaremos este artigo como base durante a análise do nosso objeto empírico.

Ela reafirma a importância do fator demográfico para a classificação, mas não o coloca como único indicativo, destacando o papel da cidade na rede urbana e dos fluxos estruturados.

Entre os fatores considerados estão o dinamismo econômico, a infraestrutura funcional da cidade, a presença de mão-de-obra qualificada, enfim fatores que

[3] Sposito (2001) faz uma diferenciação entre cidades médias e outras expressões utilizadas como sinônimas. Cidades médias seriam aquelas que realizam funções de intermediação entre cidades grandes e pequenas. A expressão cidades de porte médio refere-se ao tamanho demográfico da cidade. Centros regionais e sub-regionais estão atrelados à posição da cidade em relação a sua hinterlândia regional.

determinam a posição da cidade na rede de produção, circulação e consumo capitalista. Fatores que influenciam ainda no urbano e as funções da cidade (Ibid.).

Chama atenção o fato dela não considerar enquanto cidades médias aquelas que compõem regiões metropolitanas ou aglomerações, considerando a distância de grandes centros como fundamental para ampliar o papel destas cidades, aumentando sua atratividade regional. Isto nos leva a entender a concepção destas enquanto intermediárias entre pequenas e grandes cidades.

Outro aspecto que Sposito (2001) dá ênfase é a presença de shoppings centers e franquias nacionais e internacionais, pois estas são formas de comércio e serviços que impactam a estrutura interna das cidades. Consideramos em nossa análise a presença de empresas nacionais e estrangeiras presentes na cidade e os impactos econômicos e espaciais para sua instalação e funcionamento.

O último elemento destacado pela autora é a diversificação dos fluxos dada à atratividade das cidades médias, o que coloca em destaque mais uma vez o papel desempenhado por estas cidades na rede urbana. Consideramos ser fundamental entender os fluxos econômicos no novo arranjo espacial da cidade.

Em trabalhos mais recentes Sposito (2006a) discorre sobre novo papel das cidades médias frente ao processo de reestruturação pós-fordista, enfatizando que as novas relações estabelecidas nem sempre são hierárquicas e podem ser internacionais, sem intermédio das grandes cidades como no passado.

Em outros trabalhos da pesquisadora observamos uma ênfase na morfologia interna das cidades médias, especialmente nas mudanças provocadas pelas formas contemporâneas de lazer/consumo e moradia, como os shoppings centers e condomínios fechados. Observamos assim um diálogo com Amorim, pois compreendemos que como ele, Sposito (op. cit.; 2007) enfatiza o fato da morfologia funcional das cidades médias estarem relacionadas à externalidades e a posição da cidade. Compreendemos que as mudanças socioespaciais em Juiz de Fora não são apenas resultado da dinâmica interna da cidade, como também resultado da tentativa de inserção da cidade no circuito superior da economia nacional.

A autora organizou uma série de livros resultantes da pesquisa “Cidades médias: agentes econômicos e reestruturação urbana e regional”, realizada em conjunto com pesquisadores de universidades brasileiras e estrangeiras; demonstrando como o papel de intermediárias das cidades médias foi redefinido nos últimos anos. A pesquisa compreendeu as cidades de Campina Grande (PB), Chillán

(Chile), Londrina (PN), Marília (SP), Mossoró (RN), Passo Fundo (RS), Tandil (Argentina) e Uberlândia (MG). Embora não encontramos nenhuma cidade para traçar um paralelo com Juiz de Fora, observamos que muitos dos processos descritos por estes pesquisadores nela se repetem.

Usaremos como referência o artigo "Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias" (2012), escrito em parceria com Eliseu Savério Sposito. Neste artigo eles enfatizam a necessidade de associar a reestruturação econômica à reestruturação urbana enquanto processos complementares. Mais uma vez destacam como as relações interurbanas são fundamentais para o processo de reestruturação que redefine o papel de tais cidades.

I.3. Juiz de Fora: cidade média e centro regional.

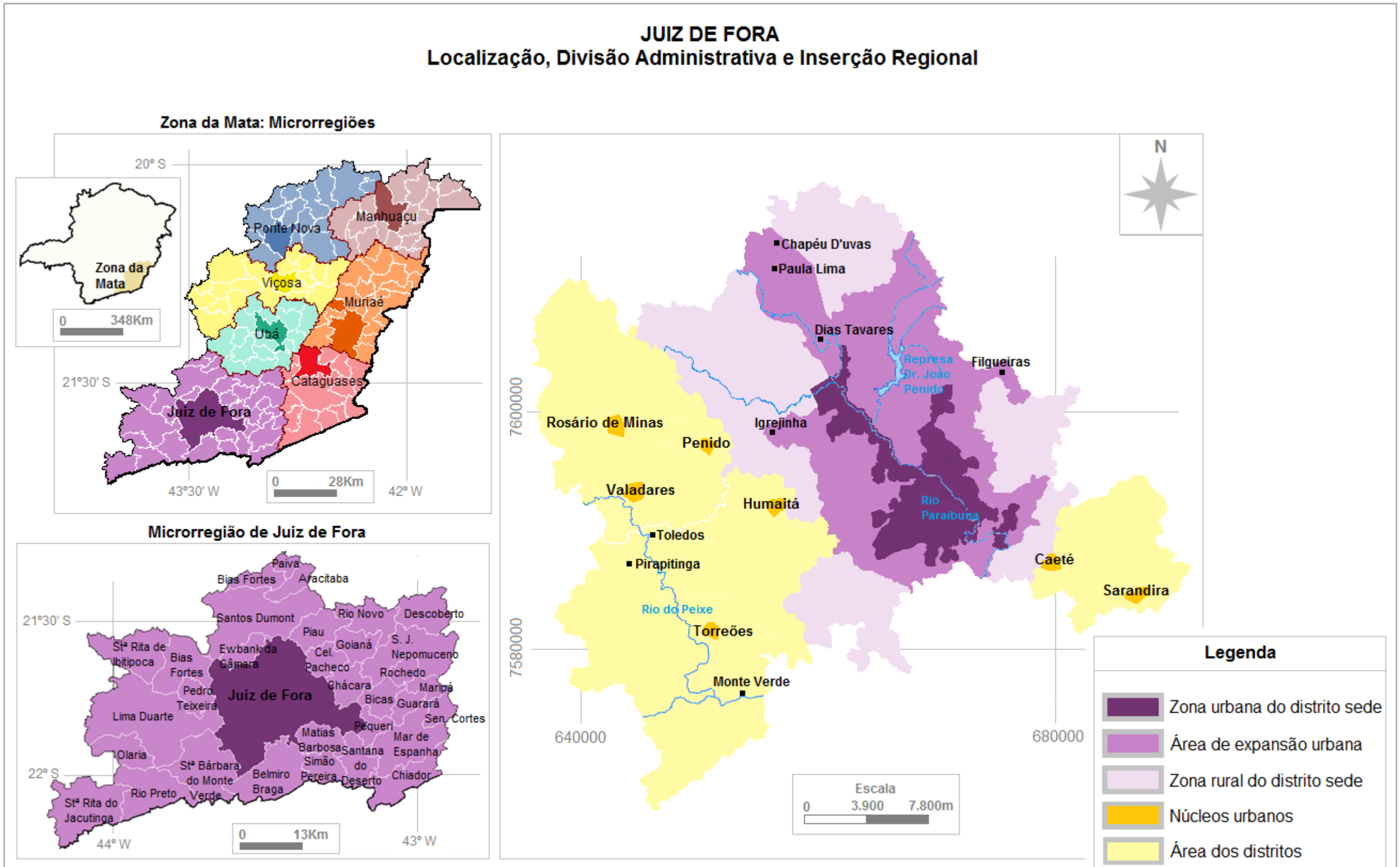
O município de Juiz de Fora está situado na Zona da Mata de Minas Gerais[4], na microrregião de mesmo nome, que engloba 33 municípios e população de 728.602 habitantes e área total de 8.923,426Km² (vide mapa 1, página seguinte). Juiz de Fora possui população de 516.247 habitantes e é classificada como cidade média e capital regional B (IBGE, 2008 e 2010). Isto significa que a cidade faz parte de um grupo de 20 cidades brasileiras que apresentam população superior a 400.000 habitantes e 406 relacionamentos (Ibid.).

Encontramos muitas menções a posição privilegiada da cidade, a 184Km do Rio de Janeiro, 272Km de Belo Horizonte e 506Km de São Paulo. Localizada no triângulo formado pelas três metrópoles, Juiz de Fora compõe as redes urbanas do Rio de Janeiro e Belo Horizonte, as quais se conecta pela BR-040. Destacamos não apenas a posição da cidade, mas o fato de ser um dos centros de maior hierarquia neste triângulo, como podemos constatar no mapa 2 (página 17).

O município possui uma área de 1.429,875km², divididos entre o Distrito Sede com 725,975km² e os distritos de Torreões, Rosário de Minas e Sarandira com 374,5km², 225,6km² e 225,6km² respectivamente (vide mapa 1).

[4] O Estado de Minas Gerais é dividido em doze mesorregiões segundo classificação do IBGE: Campo das Vertentes, Central Mineira, Jequitinhonha, Metropolitana de Belo Horizonte, Noroeste de Minas, Norte de Minas, Oeste de Minas, Sul/Sudoeste de Minas, Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, Vale do Mucuri, Vale do Rio Doce e Zona da Mata.

MAPA 1: Localização de Juiz de Fora.



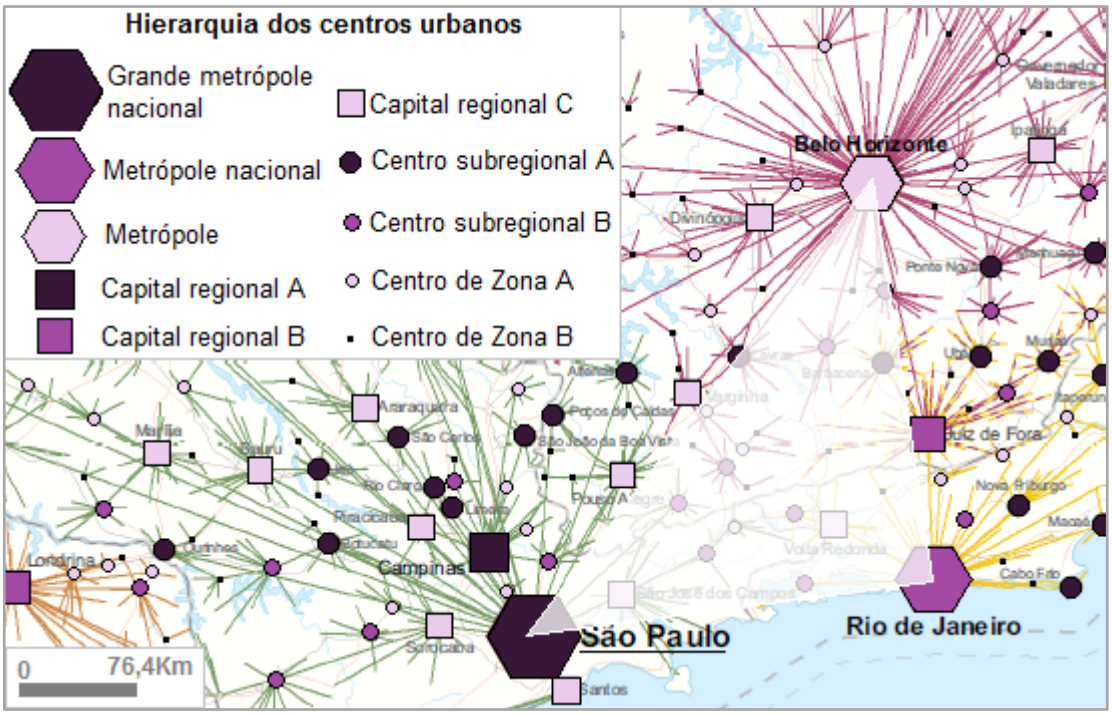
Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano de Saneamento. Disponível e m <http://www.planodesaneamento.pjf.mg.gov.br/o_plano.html>.

IBGE, Mapas Interativos. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Data: Fevereiro, 2014.

MAPA 2: Posição de Juiz de Fora no triângulo BH, RJ e SP.

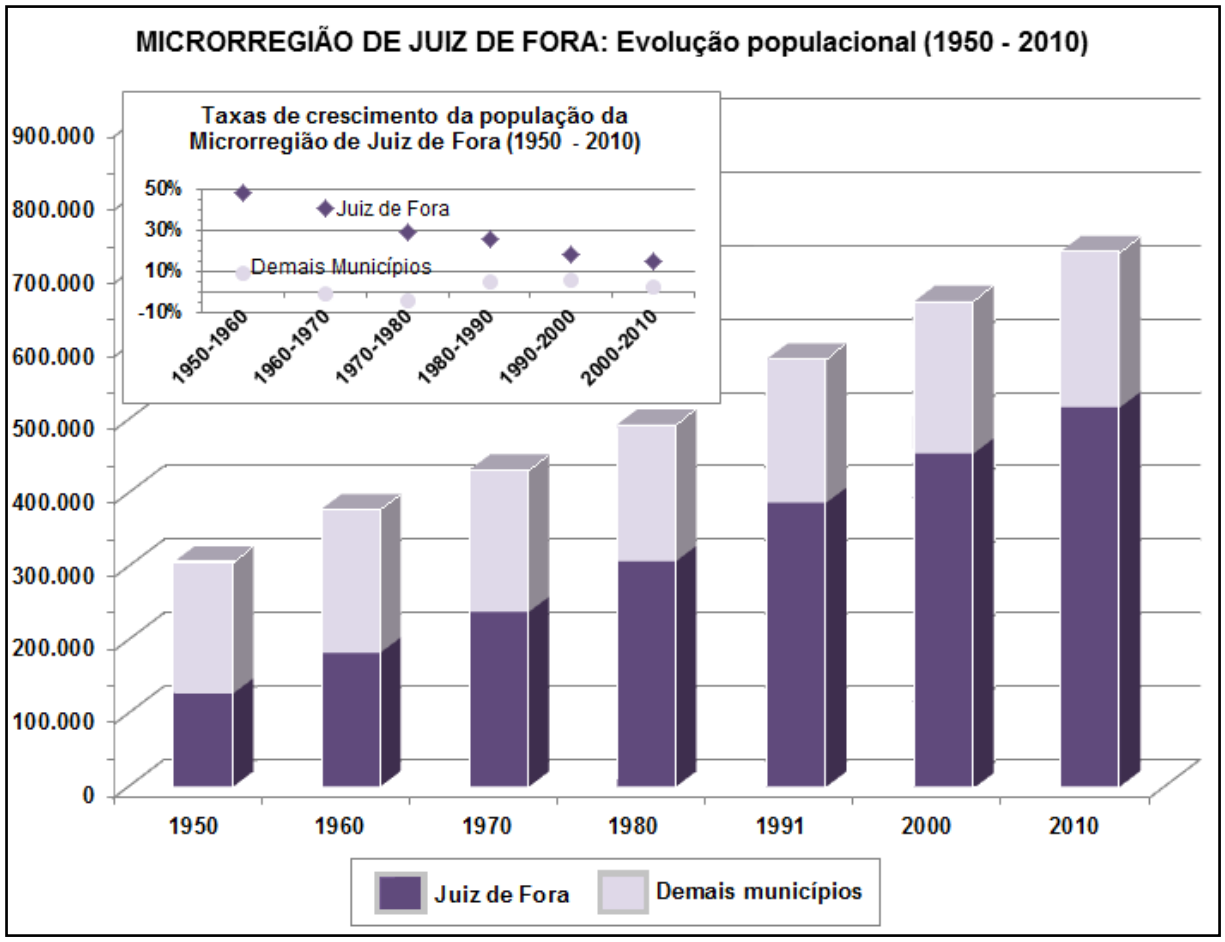


Fonte: IBGE, 2008.

A cidade apresentou a tendência mais significativa na rede urbana nacional com expressivas taxas de crescimento populacional. O acréscimo populacional não foi oriundo apenas do crescimento vegetativo, relacionando-se a migrações, especialmente dos municípios vizinhos, o que demonstra a atratividade da cidade. Segundo dados do IBGE (2000), 72% das pessoas que chegam à cidade tem como origem outros municípios mineiros e 16% são provenientes do Estado do Rio de Janeiro.

Como podemos comprovar com o gráfico 1 (página seguinte) as taxas de crescimento de Juiz de Fora foram muito superiores aos demais municípios, até mesmo porque no período vários municípios da microrregião apresentaram decréscimos como resultado de economias estagnadas e pouco dinâmicas. A cidade concentra 70,85% da população microrregional e 23,7% da população da Zona da Mata (Id., 2010), estes dados são reflexos da economia regional. A tendência à concentração populacional na cidade tem se acentuado, a população da cidade representava 55,57% da população da microrregião e 15,3% da Zona da Mata em 1970 (LAWALL, 2010).

GRÁFICO 1: Evolução comparativa da população da Microrregião de Juiz de Fora (1950 - 2010).

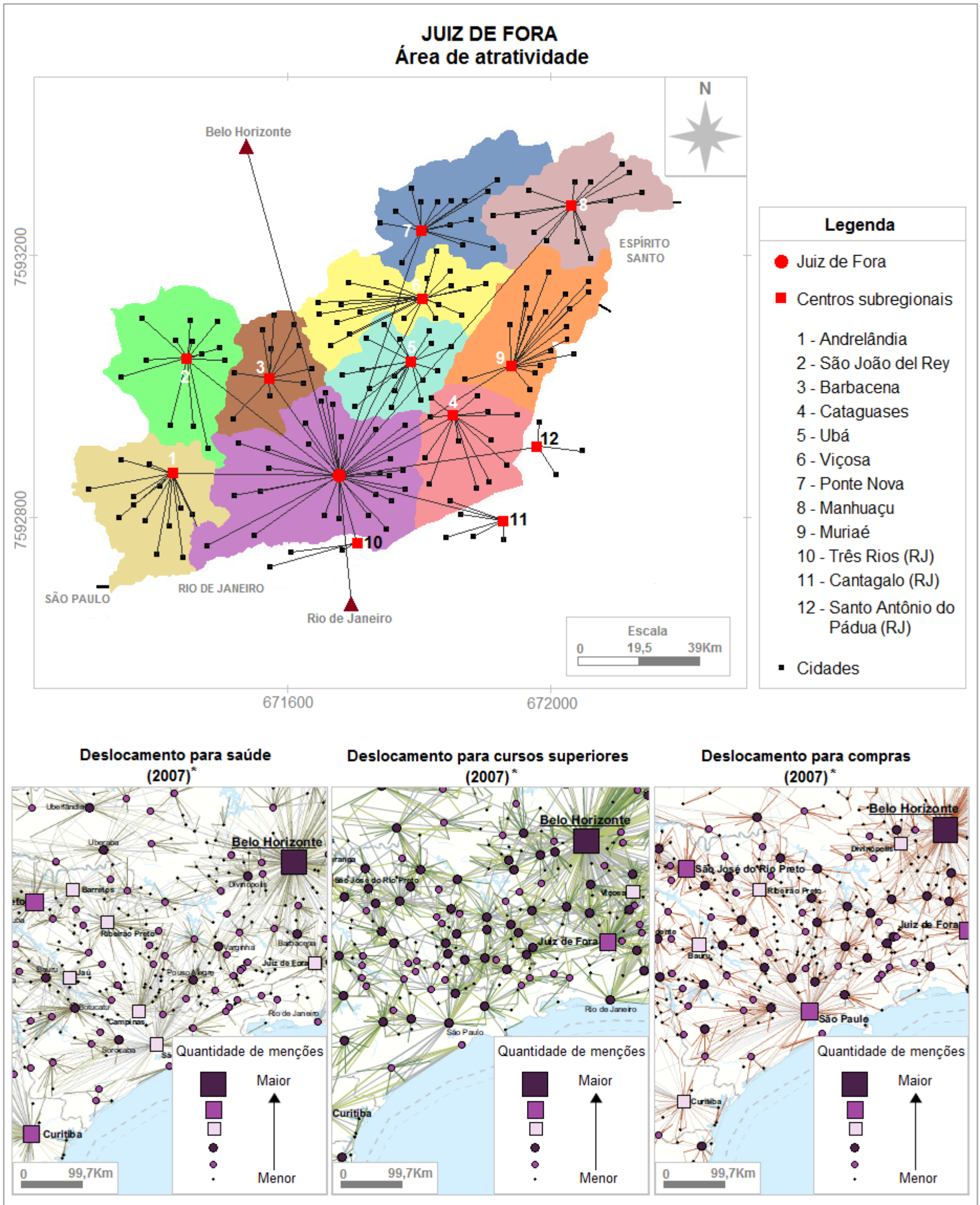


Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1980, 1991, 2000 e 2010. LAWALL, 2010.

A área de influência da cidade extrapola sua região, incluindo as microrregiões de Andrelândia (Sul de Minas), São João del-Rei e Barbacena (Central Mineira) e alguns municípios fluminenses. Afinal os fluxos não se realizam de acordo com os limites administrativos, mas sim em função das relações estabelecidas (vide mapa 3, página seguinte).

Tal atratividade deve ser atribuída ao setor terciário. Como é possível observar no mapa 3 é intenso o deslocamento da população da hinterlândia em função dos serviços de saúde, cursos superiores e comércio. Juiz de Fora polariza uma região com 106 municípios e população total de 1.770.952 (IBGE, 2008).

MAPA 3: Área de influência de Juiz de Fora.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano de Saneamento. Disponível em <http://www.planodesaneamento.pjf.mg.gov.br/o_plano.html>.

*IBGE, Área de Influência das Cidades (2008).

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Data: Fevereiro, 2014.

Os serviços de saúde são um dos maiores atrativos da cidade, que tem as funções de polo macrorregional de saúde pública estadual[5] com área de abrangência de 94 municípios e população atendida de 1.589.178 habitantes[6]. O polo macrorregional é o

> Município de maior densidade populacional da macrorregião, com estrutura de equipamentos urbanos e de saúde, de maior densidade tecnológica o que requer escala para cerca de 1.500.000 de habitantes; que exerce força de atração para micros circunvizinhas, polarizando todas ou a maioria das micros da macrorregião. Os municípios polo macro acumulam também a função de polo micro.
> (SECRETÁRIA DE ESTADO DE SAÚDE DE MINAS GERAIS, 2011)

A cidade possui a função de polo da microrregião Juiz de Fora/Lima Duarte/Bom Jardim com área de atuação em 25 municípios. É intenso o fluxo de pessoas das cidades vizinhas para a realização de exames, consultas especializadas e internações, nas quais a baixa demanda não justifica a instalação de tais serviços, sendo a solução o convênio com Juiz de Fora.

A cidade é sede da Agência Intermunicipal de Saúde Pé de Serra (ACISPES)[7], consórcio do qual não faz parte. A unidade ambulatorial com 20 apartamentos e o Centro de Especialidades (CIES) estão instalados em Juiz de Fora. O consórcio envolve 120 mil habitantes de 24 municípios conveniados, sendo diário o fluxo de pacientes para a cidade por meio dos 18 micro-ônibus pertencentes à ACISPES.

O Hospital Universitário (HU) e o Centro de Atenção a Saúde (CAS) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) merecem destaque, a saber, eles realizam 12 mil atendimentos por mês, incluindo cirurgias e transplantes, consolidando o hospital como referência regional (UFJF, 2014).

---

[5] O Plano Diretor de Regionalização da Saúde de Minas Gerais dividiu o estado em 13 macrorregiões e 76 microrregiões para criar uma base territorial que garanta a equidade dos serviços de saúde. Está regionalização não corresponde à regionalização do IBGE. As macrorregiões são: Triângulo do Norte (Uberlândia), Triângulo do Sul (Uberaba), Norte (Montes Claros), Nordeste (Teófilo Otoni), Jequitinhonha (Diamantina), Centro (Belo Horizonte), Leste (Governador Valadares/Ipatinga), Leste do Sul (Ponte Nova), Centro-Sul (Barbacena), Oeste (Divinópolis), Noroeste (Patos de Minas), Sul (Alfenas, Pouso Alegre, Poços de Caldas, Passos e Varginha) e Sudeste (Juiz de Fora) (Ibid.).

[6] Vide no anexo A área de abrangência dos serviços de saúde de Juiz de Fora (Macrorregião Sudeste).

[7] Compõem a ACISPES os seguintes municípios: Andrelândia, Aracitaba, Arantina, Belmiro Braga, Bias Fortes, Bom Jardim de Minas, Chácara, Comendador Levy Gasparian (RJ), Coronel Pacheco, Ewbank da Câmara, Goianá, Lima Duarte, Matias Barbosa, Oliveira Fortes, Pedro Teixeira, Piau, Rio Novo, Rio Preto, Santa Bárbara do Monte Verde, Santana do Deserto, Santa Rita do Jacutinga, Santos Dumont, Sapucaia (RJ) e Simão Pereira.

O Hospital e Maternidade Terezinha de Jesus (HMTJ) foi transformado em hospital universitário da Faculdade de Ciências Médicas e da Saúde de Juiz de Fora (SUPREMA) através de uma parceria público-privada. A contrapartida da faculdade consistiu na reforma do hospital, onde foram instalados também o Centro de Pesquisa Clínica (CEPEC) e o Centro de Especialidades Odontológicas (CEO) (HMTJ, 2014).

O maior hospital privado da região, o Hospital Monte Sinai está situado na Avenida Itamar Franco, próximo aos hospitais já citados. Nesta avenida também está a Associação Feminina de Proteção e Combate ao Câncer de Juiz de Fora (ASCOMCER). A entidade filantrópica tem atendimento prioritário a pacientes do Sistema Único de Saúde (SUS).

A cidade conta com três hospitais públicos gerais e está em construção no eixo norte o hospital regional que tinha previsão para inauguração em 2012. Em toda a microrregião de Juiz de Fora há 541 estabelecimentos de saúde, dos quais 337 estão situados no polo regional, isto é 62,3% (IBGE, 2010).

A cooperativa médica UNIMED adquiriu um terreno na Avenida Deusdedith Salgado para construção de um hospital regional. Este é o plano de saúde com o maior número de conveniados na cidade e região.

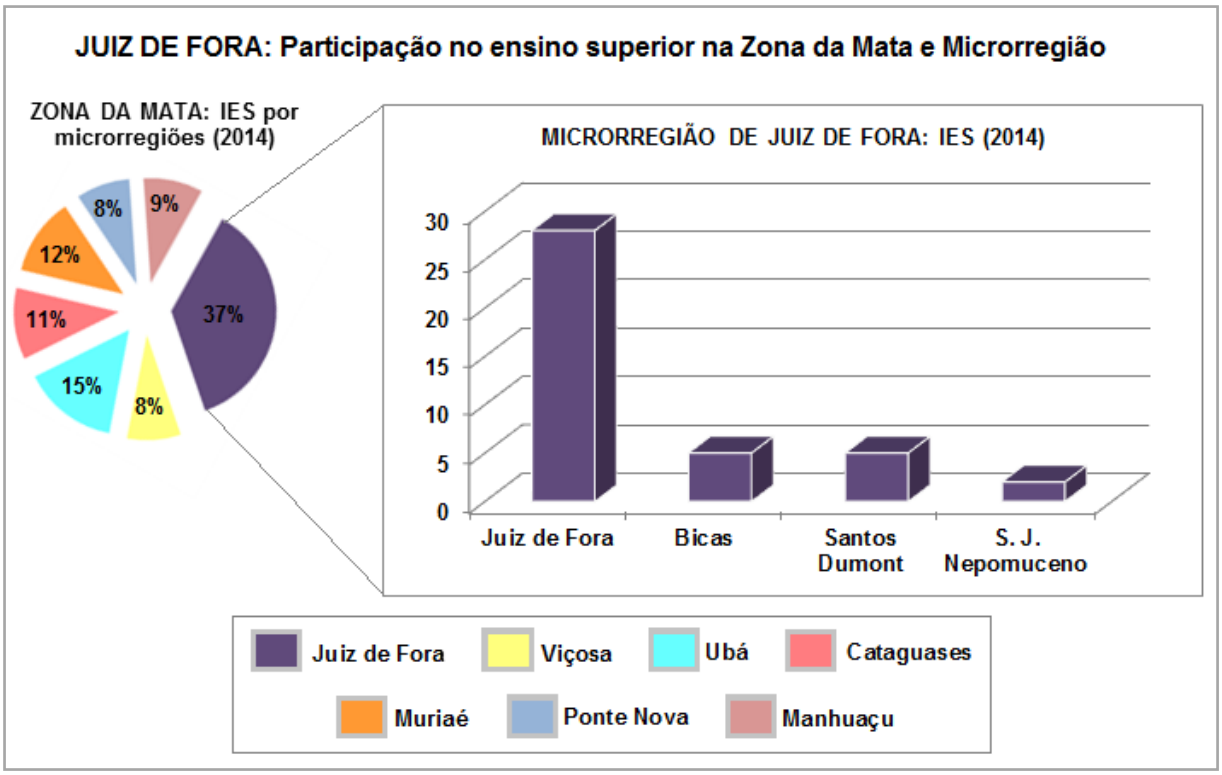
Há um grande destaque regional no que tange aos serviços educacionais. O principal fator para consolidação da cidade como polo educacional foi a criação da UFJF nos anos 60. A universidade possui 18.868 matriculados entre alunos de ensino técnico, graduação e pós-graduação (UFJF, 2014). Em 2007, 42% dos alunos não eram da cidade, impulsionando o mercado imobiliário no entorno do campus e fluxos diários.

Para Cassiano Amorim (2010) a UFJF foi um marco para consolidar a atratividade regional da cidade, pois foi a primeira instituição federal em uma região que engloba Zona da Mata, Campo das Vertentes e Médio Vale do Paraíba do Sul em território fluminense.

Nos últimos anos houve a expansão das faculdades e universidades particulares, reafirmando a cidade enquanto polo educacional, ampliando sua atratividade. A cidade possui 28 instituições de ensino superior (IES) (MEC, 2014); algumas na modalidade à distância têm polos de ensino instalados na cidade[8].

[8] Vide no anexo B as IES da cidade.

GRÁFICO 2: Concentração de IES em Juiz de Fora.



Fonte: MEC, 2014.

Como observamos no gráfico 2 existe a concentração das IES na microrregião de Juiz de Fora, enquanto as demais apresentam percentual semelhantes. Em alguns municípios a presença de cursos superiores se deve a campus e polos da UFJF e da Universidade Federal de Viçosa (UFV). Das 33 cidades da microrregião de Juiz de Fora apenas 4 possuem ensino superior e 70% das instituições estão no município polo. Podemos atribuir tal concentração em um único ponto no território a seletividade espacial, pois a presença de infraestrutura, equipamentos urbanos e sua articulação são fundamentais para que aconteçam efeitos de aglomeração.

Merece destaque o Instituto Federal do Sudeste Mineiro (IFET), antigo Colégio Técnico Universitário (CTU), e o Instituto Estadual de Laticínios Cândido Tostes, referência internacional na formação profissional. O instituto realiza bienalmente o Congresso Nacional de Laticínios e a EXPOMAQ (Exposição de Máquinas, Equipamentos, Embalagens e Insumos para a Indústria Laticinista) com a participação de mais de 100 empresas nacionais e internacionais. A última exposição teve um público estimado em 12 mil pessoas e movimentou R$175

milhões em negócios (SECRETARIA DE ESTADO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO DE MINAS GERAIS, 2013).

É muito comum o deslocamento diário de estudantes das cidades vizinhas para realização de cursos técnicos, ensino médio e cursos pré-vestibulares. Não dispomos de dados quantitativos, mas sabemos que prefeituras de cidades vizinhas, tais como Coronel Pacheco e Simão Pereira, disponibilizam ônibus para o transporte dos estudantes.

Chaves (2013) ao citar a Câmara dos Dirigentes Lojistas (CDL) menciona que a população duplica nos dias úteis. Isto porque, a cidade concentra grande parte da estrutura de comércio e serviços de sua microrregião como podemos verificar no quadro 4 (página seguinte).

Podemos atribuir à polarização da cidade em comércio e serviços a infraestrutura e existência de mão-de-obra qualificada; semelhante ao que ocorre em relação ao ensino superior há grande seletividade espacial para definir a localização das atividades.

Os subsetores de serviços ligados à administração pública e serviços de utilidade pública são os que a cidade apresenta o menor percentual, afinal cada município possui uma estrutura pública mínima. Mas os serviços públicos de âmbito regional concentram-se em Juiz de Fora, a exemplo da estrutura judiciária. A Comarca da Justiça Federal – Subseção Juiz de Fora abrange 41 municípios e a Comarca da Justiça Estadual – Subseção Juiz de Fora tem uma área de atuação de 8 municípios[9]. Além destas, a cidade conta com Justiça Militar, Defensoria Pública Estadual, Defensoria Pública da União, Advocacia Geral da União – Procuradoria Seccional de Juiz de Fora e Advocacia Geral estadual e Ministério Público do Estado de Minas Gerais. É intenso o deslocamento de pessoas para a cidade a fim de resolver questões legais de diversas naturezas.

[9] Justiça Federal – Subseção Juiz de Fora – 1ª Região possui o Juizado Especial Federal, 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Varas, que tem atuação em 41 municípios, a saber, Além Paraíba, Aracitaba, Argirita, Belmiro Braga, Bicas, Chácara, Chiador, Coronel Pacheco, Descoberto, Ewbank da Câmara, Goianá, Guarani, Guarará, Juiz de Fora, Lima Duarte, Mar de Espanha, Maripá de Minas, Matias Barbosa, Mercês, Olaria, Oliveira Fortes, Paiva, Pedro Teixeira, Pequeri, Piau, Piraúba, Rio Novo, Rio Pomba, Rio Preto, Rochedo de Minas, Santa Bárbara do Monte Verde, Santa Rita do Jacutinga, Santana do Deserto, Santo Antonio do Aventureiro, Santos Dumont, São João Nepomuceno, Senador Cortes, Silveirania, Simão Pereira, Tabuleiro, Volta Grande (JUSTIÇA FEDERAL, 2013). A Justiça Estadual é composta na cidade pela Vara Civil, Juizado Especial Civil e Justiça do Trabalho, contemplando um total de oito municípios. São eles: Andrelândia, Bicas, Lima Duarte, Mar de Espanha, Matias Barbosa, Rio Preto, Santos Dumont e São João Nepomuceno (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS, 2012).

QUADRO 4: Participação de Juiz de Fora em relação à infraestrutura de comércio e serviços de sua microrregião[10].

Atividades	Microrregião de Juiz de Fora (nº de estabelecimentos)	Juiz de Fora (nº de estabelecimentos)	Representatividade regional de Juiz de Fora
Comércio	14.117	10.577	75%
Comércio varejista	13.089	9.726	74%
Comércio atacadista	1.028	851	83%
Serviços	18.779	14.837	79%
Instituições de crédito, seguros e capitalização.	262	182	69%
Comércio e administração de imóveis, valores mobiliários, serviços técnicos.	5.291	4.289	81%
Transporte e comunicações	1.013	674	67%
Serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, redação.	9.831	7.626	78%
Serviços médicos, odontológicos e veterinários.	1.677	1.473	88%
Ensino	705	593	84%
Construção civil	1.768	1.399	79%
Administração pública direta e autárquica	129	54	42%
Serviço industrial de utilidade pública	61	30	49%
Total	32.896	25.414	77%

Fonte: MTE, 2013.

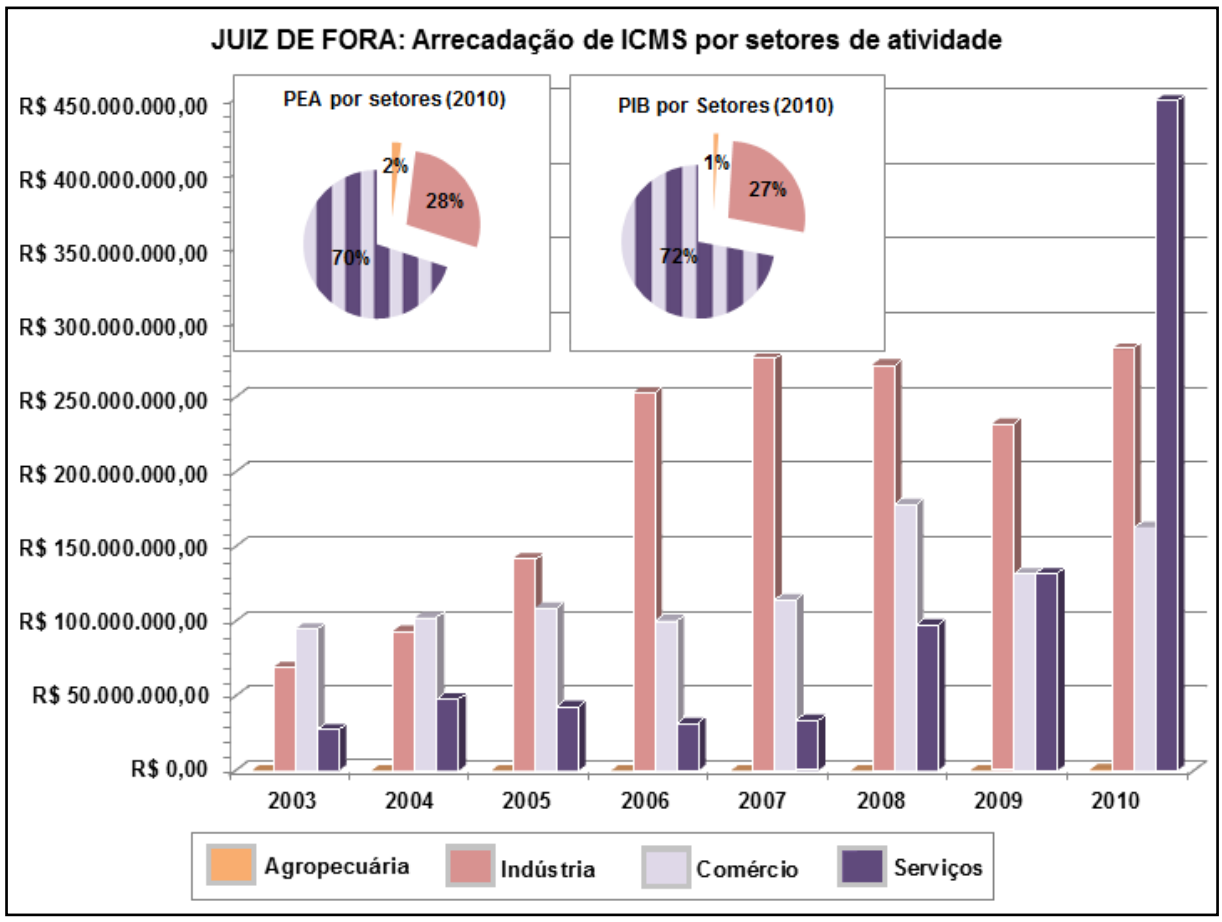
A função de centro regional não é recente. Fundada em 1850 em pouco menos de 50 anos Juiz de Fora se tornou a cidade mais populosa, rica e próspera do Estado (OLIVEIRA, P., 1966). Constitui desde 1860, com a criação da rodovia União e Indústria, um importante entreposto comercial. A posição de polo regional foi consolidada ao longo do século XX, primeiro como polo industrial e posteriormente como polo financeiro, comercial e prestador de serviços, destacando educação, saúde e comércio, como mencionado anteriormente.

O setor de comércio e serviços são os mais representativos na economia da cidade com participação de 72% no produto interno bruto municipal (PIB), seguido

[10] Só foram listadas as empresas com registro formal que possuem empregados de carteira assinada.

do setor industrial com 27%, sendo o setor agropecuário o mais irrelevante com apenas 1% em 2010. Os dados são próximos aos de dez anos antes quando os setores terciário e secundário somavam 71% e 28% do PIB, respectivamente. A distribuição da PEA segue uma proporção semelhante à distribuição dos setores econômicos, como mostra o gráfico a seguir (IBGE, 2000 e 2010).

GRÁFICO 3: Situação econômica de Juiz de Fora por setores (2010).



Fonte: Ibid. Assembleia Legislativa de Minas Gerais, 2014.

Podemos associar os dados econômicos à distribuição populacional, uma vez que observamos a diminuição absoluta e relativa da população rural, cerca de 99,39% da população de Juiz de Fora se encontra na área urbana (Ibid.), evidenciando um município muito urbanizado. Associamos assim esta redução à fraca produção agropecuária da cidade, baseada na pecuária leiteira extensiva com baixa produtividade.

Ao analisarmos a arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços) por atividade entre 2003 e 2010, constatamos

que somente em 2006 e 2007 o setor secundário apresentou o melhor desempenho. Devemos ressaltar que o setor é muito tradicional na cidade, que chegou a ser conhecida como *Manchester Mineira*. Nos demais anos vemos que o valor produzido por comércio somado aos serviços ultrapassa o setor industrial.

Juiz de Fora apresenta o segundo maior PIB entre as cidades médias mineiras, com o percentual de 2,4% do PIB estadual.

QUADRO 5: Cidades médias mineiras – 10 maiores PIBs (2013).

Município Região	Participação no PIB estadual	PIB (mil reais)	Valor Adicionado Bruto Indústria (mil reais)	Valor Adicionado Bruto Serviços (mil reais)	Valor Adicionado Bruto Agropecuária (mil reais)
Uberlândia Triângulo	4,80%	14.448.047	3.723.421	11.733.312	420.279
Juiz de Fora Zona da Mata	2,40%	7.873.512	2.120.696	6.930.962	38.557
Uberaba Triângulo	2,10%	6.780.816	2.243.958	4.632.592	572.186
Ipatinga Rio Doce	1,80%	6.153.092	3.381.974	3.377.929	1.770
Sete Lagoas Central	1,60%	5.169.828	2.621.359	3.044.848	23.057
Mariana Central	1,40%	5.364.702	4.312.828	1.197.846	17.799
Itabira Central	1,36%	4.631.938	3.262.635	1.646.704	19.178
Montes Claros Norte	1,28%	4.347.580	1.115.236	3.839.711	140.798
Divinópolis Centro Oeste	0,97%	3.291.750	922.299	2.783.092	83.906
Varginha Sul	0,95%	3.225.775	706.952	2.742.715	72.743
Total	18,67%	61.287.040	24.411.359	41.929.712	1.390.273

Fonte: FJP, 2013.

Contabilizados todos os municípios a cidade cai para quinto lugar, atrás de Belo Horizonte, Betim, Contagem e Uberlândia. Apesar do aspecto populacional não consideramos Betim e Contagem como cidades médias, porque estas compõem a Região Metropolitana de Belo Horizonte e “o não pertencimento a áreas urbanas de grande porte é uma das condições para que se constitua o caráter de ‘cidade

média'" (SPOSITO, 2001, p. 627). Cabe destacar que o PIB de Ouro Preto é superior ao de Itabira, contudo a cidade não pode ser classificada enquanto cidade média pelo aspecto populacional.

Obviamente a posição de Juiz de Fora se deve a ampla gama de serviços oferecidos enquanto capital regional B e aos serviços públicos que a cidade oferece. Os ramos de metalurgia, transporte, alimentício e têxtil se destacaram na indústria local (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS, 2014).

Há uma grande discrepância entre o PIB da cidade e da primeira colocada, Uberlândia. Podemos atribuir isto ao fato de Uberlândia constituir um importante entroncamento aero-rodoviário nacional, permitindo fluxos no sentido Leste-Oeste e Norte-Sul, com grande fluxo de pessoas e mercadorias. Além de ser um polo industrial com destaque para a agroindústria e indústria alimentícia. Enquanto Juiz de Fora, apesar de sua localização privilegiada no triangulo BH-RJ-SP, apresenta uma grande deficiência no transporte aéreo. A cidade possui o Aeroporto Francisco Alvares de Assis conhecido como aeroporto da Serrinha, construído em 1958 a partir do aeroclube. Este não atende a demanda dos moradores e empresas locais e também não comporta grandes aeronaves. A única empresa que opera no aeroporto realiza três rotas Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo.

O Aeroporto Itamar Franco (Aeroporto Regional da Zona da Mata) está localizado entre Rio Novo e Goianá e funciona desde 2011. No entanto, não representou melhoria efetiva no quadro de precariedade da estrutura aérea de Juiz de Fora. O acesso entre Juiz de Fora e estes municípios se dá pela MG-353, que não dá acesso direto ao aeroporto. Existe o projeto de ligação entre Juiz de Fora e o aeroporto (RODRIGUES, 2005). Embora, idealizado como aeroporto regional, o aeroporto ainda não realiza o transporte de cargas.

I.4. Reestruturação urbana: marco teórico geral.

O modelo de produção e acumulação capitalista passou por intensas transformações nos últimos 40 anos; segundo Harvey (2012a) a severa recessão de 1973 mostrou a incapacidade do fordismo para a superação da crise, sendo que nas décadas seguintes a economia passou por profundas transformações.

Ao explicar a crise, Harvey (op. cit.) menciona como uma das causas o avanço da indústria fordista na América Latina e no Sudeste Asiático, onde os

contratos de trabalho eram menos respeitados ou inexistentes; devemos relativizar este fato para a realidade brasileira, uma vez que houve o crescimento do respeito aos contratos trabalhistas até os governos Collor (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). O autor menciona ainda a recuperação econômica da Europa e do Japão pós-Segunda Guerra Mundial. Contexto que ocasionou a maior competição entre as empresas em busca de novos mercados consumidores e de insumos, no qual devemos destacar o choque do petróleo de 1973.

Harvey (2012a) ressalta que o aumento dos preços do petróleo pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) não só levou a busca de novas fontes de energia e novos processos de produção que economizassem este recurso, como também gerou instabilidade no mercado financeiro. De acordo com o autor as políticas econômicas dos EUA e Inglaterra nestes anos podem ser concebidas como “frouxa”, inundando o mercado capitalista de fundos, produzindo um quadro inflacionário. Ele cita a rigidez do modo de produção fordista, que implicava na imobilização de capital por um longo período em sistemas de produção em massa, pressupondo um crescimento estável sem variações no mercado consumidor. Acrescenta-se a este quadro o aumento dos custos de produção e as dificuldades econômicas enfrentadas pelas empresas sob a orientação das estratégias fordistas, que mantinham grandes estoques para o consumo em massa; massa essa que diante da crise reduziu o consumo. Embora, seja necessário salientar que a crise de 1973 não foi uma crise de subconsumo, mas sim de excesso de capital (HARVEY, op. cit.). Neste contexto as estratégias fordistas e políticas keynesianas não demonstraram respostas positivas para a superação da crise econômica.

Achamos relevante mencionar a explicação de Botelho (2000, p. 35), segundo a qual uma das causas da crise do padrão fordista pode ser entendida na evolução do sistema. O próprio fordismo criou as condições para sua descaracterização e consequente crise, pois a intensificação do uso do capital, do uso de tecnologias e da mão-de-obra reduziu a necessidade de trabalhadores, rompendo com as bases do emprego em massa; como consequência o modelo econômico tornou-se incapaz de sustentar o mercado de consumo em massa. Houve a ruptura com dois dos alicerces do modo de produção fordista, que foi incapaz de superar esta contradição.

Harvey (op. cit.) também chama atenção para o fato de que muitas tentativas de evitar a crise se basearam no “entrincheiramento” dos trabalhadores, ocasionando uma onda de problemas trabalhistas.

Desta forma, o pacto fordista alicerçado na aliança entre o “grande governo”, “grande trabalho” e “grande capital” não era mais viável para a acumulação do capital. Em resposta, as economias capitalistas entraram em um processo de reestruturação das estratégias de produção e reprodução em várias escalas. Houve ainda um conjunto de inovações organizacionais:

> O tempo giro _ que sempre é a chave da lucratividade capitalista _ foi reduzido de modo dramático pelo uso de novas tecnologias produtivas (automação, robôs) e de novas formas organizacionais (como o sistema de gerenciamento de estoques “*just-in-time*”, que corta dramaticamente a quantidade de material necessária para manter a produção fluindo). Mas a aceleração do tempo de giro na produção teria sido inútil sem a redução do tempo de giro no consumo [...] A acumulação flexível foi acompanhado na ponta do consumo, portanto, por uma atenção muito maior as modas fugazes e pela mobilização de todos os artifícios de indução de necessidades e de transformação cultural que isto implica.
>
> (HARVEY, 2012a, p. 148)

Podemos, na perspectiva de Harvey (2006), conceber cada crise capitalista como passagem para um nível “superior” de acumulação. Algumas características se combinam nas transições dos padrões de acumulação: maior produtividade da mão-de-obra e diminuição dos custos com trabalho; novas linhas e setores de produção; demanda por novos produtos e serviços, frente à criação de novas necessidades.

Na literatura encontramos termos como Terceira Revolução Industrial ou meio Técnico-científico-informacional para denominar os novos padrões de produção desenvolvidos.

Salientamos que estas mudanças não se restringiram ao modo de produção, afetando profundamente todos os aspectos da vida contemporânea. Os modos de vida nas grandes, médias e pequenas cidades tornam-se mais semelhantes:

> Os novos marcos políticos, tecnológicos, econômicos, sociais e culturais transformam visivelmente as metrópoles, as cidades médias e as pequenas cidades. As diferenças entre os espaços e os modos de vida urbano estão sendo reduzidas velozmente.

> O crack, o celular e a internet são tão acessíveis em São Paulo quanto numa pequena cidade do interior de qualquer região do Brasil.
>
> (AMBRÓZIO, FERNANDES e MENEZES, 2012, p. 1)

Evidencia-se que as novas tecnologias redefiniram não apenas a produção e circulação de mercadorias, redefinindo também as relações sociais com a ampliação do acesso as novas tecnologias de comunicação, tornando as relações cada vez mais secundárias, redefinindo ainda as formas de consumo, lazer, estudo, etc.

Diferente das outras revoluções industriais o processo atual é global e ocorre em diversas dimensões. Surgem novos padrões de urbanização, enquanto resultado e condição para o novo padrão econômico, que propiciou intensas modificações no ordenamento interno das cidades e na rede urbana. Isto porque, segundo Soja (1993), a evolução da estrutura espacial interna da cidade e a configuração espacial regional estão associadas às fases do capitalismo, especialmente nos momentos de crise.

Apesar de comumente utilizarmos o termo reestruturação para nos referir apenas as mudanças nos padrões de urbanização nos últimos 40 anos, ao longo da história as cidades passaram por este processo algumas vezes.

Davidovith (1989) identificou três processos de reestruturação na história urbana brasileira: o primeiro seria em decorrência da crise de 1929 e a Revolução de 30, tendo o Estado-Nação como protagonista do processo; o segundo momento estaria relacionado ao pós-Segunda Guerra, consistindo na integração nacional com a construção de Brasília e amplos investimentos em rodovias e na rede energética; o terceiro momento estaria relacionado às mudanças estruturais pós-crise dos anos 70, sendo o período de vigência do II PND com o PNCCPM e definição das Regiões Metropolitanas.

Fernandes (2008) relacionou a evolução do capitalismo à morfologia urbana da cidade do Rio de Janeiro dentro da perspectiva teórica da longa duração, identificando quatro processos de reestruturação mundial e brasileira, consoante aos quatro ciclos de acumulação capitalista. São eles: o mercantilismo e a gestão policial (século XVIII), o liberalismo industrial (século XIX), o fordismo-keynesianismo (século XX) e pós-fordismo (pós-1970). O autor propõe a superação do dualismo desenvolvimento-subdesenvolvimento com a premissa de que as cidades tendem a reproduzir a morfologia e estruturas das cidades do capitalismo central “com

diferentes níveis de intensidade e de defasagens temporais” (FERNANDES, op. cit., p. 1).

Para Soja (op. cit.) o processo de reestruturação das matrizes do capitalismo visa sua contínua reprodução e sobrevivência, modificando para tal o arranjo espaço-temporal. O diferencial do processo contemporâneo é que ele propiciou transformações na produção das cidades de diferentes escalas, atingindo metrópoles, cidades médias e pequenas, homogeneizando espaços e o modo de vida.

Harvey (2012a) afirma que o processo contemporâneo teve início em 1973 e se caracteriza pela desindustrialização (ou perda da importância do setor) e competitividade entre as cidades seja como centro financeiro, de consumo ou entretenimento. Assim, a reestruturação da cidade seria consequência e condição para a etapa atual da produção capitalista, denominada por ele como acumulação flexível, que seria o embate contra a rigidez do fordismo:

> Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviço financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional.
>
> (Ibid., p. 140).

Soja (1993) denomina o processo como espacialização flexível, destacando também que a reestruturação não se restringe ao espaço, sendo também política, econômica e temporal. O autor destaca que termos como pós-historicismo (reestruturação teórica), pós-fordismo (espacialização do marxismo ocidental) e pós-modernismo (economia política urbana e regional) são utilizados para denominar o momento atual por diferentes correntes de pensamento. Salienta que os termos pós-capitalismo, pós-marxismo e pós-industrialismo são simplistas e errôneos, pois o passado não pode ser ignorado ou suprimido. Em outro momento reafirma a importância da industrialização como propulsor do desenvolvimento mesmo na contemporaneidade; um exemplo é a China.

Entre as principais características do período, Harvey (op. cit.) cita: a redefinição do papel do Estado na economia em um período marcado pelo

empreendedorismo urbano[11]; flexibilização das relações de trabalho, a expansão do setor terciário e um elevado nível de desemprego; o uso de novas tecnologias; a maior importância do setor financeiro e bancário, que adquiriram maior autonomia diante do controle do Estado-Nação; e, compressão espaço-tempo. Características essas que representam uma nova lógica da produção, modificando o próprio sistema capitalista e a reprodução da vida social. A reestruturação da rede de produção, circulação e consumo do sistema capitalista ao nível global acarreta reestruturação territorial em diferentes escalas.

Harvey afirma que acumulação flexível deve ser entendida como um processo contraditório ao não eliminar completamente as formas de acumulação fordista, em alguns casos adotando-as na produção. Encontramos uma posição semelhante em Soja (1993, p. 218) ao afirmar que muitos dos processos observados na terceira reestruturação consistem na intensificação de processos da segunda, tais como:

> [...] maior centralização, concentração e internacionalização de capital empresarial; maior segmentação do trabalho, baseada numa organização modificada do processo de produção; maior fragmentação política urbana e desaglomeração das comunidades da classe trabalhadora; e um papel ainda mais importante do Estado no fomento da acumulação e na manutenção de uma disciplina trabalhista legitima.

Apesar de destacar algumas continuidades do processo, Soja (op. cit., p. 193) afirma ser a reestruturação um processo de ruptura:

> A reestruturação, em sentido mais amplo, transmite a noção de "freada", senão de ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração

[11] O empreendedorismo urbano está baseado na incorporação de técnicas de gestão empresarial ao planejamento urbano, objetivando a venda dos atributos da cidade. Vainer (2009) destaca que não é a primeira vez que o planejamento urbano é norteado pela lógica empresarial, já que o modernismo utilizou muitos preceitos da fábrica taylorista. Os impactos do empreendedorismo não são sentidos apenas na administração municipal, materializando-se no espaço urbano, conferindo um novo padrão às intervenções políticas sobre o espaço urbano. Centros de convenções, condomínios empresariais, torres de comunicações, estrutura turística, variadas atrações de consumo multiplicam-se em diversas cidades, tornando o espaço cada vez mais homogêneo, suprimindo as diferenças. O empreendedorismo urbano é uma das bases da transição do fordismo para a acumulação flexível, à medida que as mudanças na política urbana garantiram maior flexibilidade geográfica. Muitas mudanças espaciais foram engendradas e financiadas pelo Estado e frequentemente por meio das parcerias público-privadas, nas quais o Estado é o único a arcar com os possíveis ônus, garantido a reprodução do capital via reprodução espacial. O Estado adquire grande importância na contemporaneidade, ainda que este período seja marcado pelo neoliberalismo; sendo as parcerias público-privadas um componente estrutural para a reprodução do capital (BOTELHO, 2000).

> significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstruções, de desconstrução e tentativa de reconstituição, provenientes de algumas tendências ou perturbações nos sistemas de ação e de pensamento aceitos.

Percebemos que para entender a reestruturação em nosso objeto de estudo devemos tentar pontuar o momento de ruptura ou de rearranjo espacial; ou ainda na perspectiva de Lefebvre (2008, p.58) sobre a produção histórica do espaço, entender os momentos de “descontinuidades temporais e espaciais na teoria da cidade”.

A reestruturação urbana redefiniu o papel das cidades na rede urbana, portanto, redefinindo suas relações com as demais cidades e a própria rede urbana. Modificou as relações intra-urbanas, mediante as novas morfologias, novos usos do solo e um novo arranjo espaço-temporal com novas centralidades. Neste processo cidades médias e pequenas adquiriram novos papéis, apresentando mudanças efetivas em sua estrutura urbana. Afinal, a produção espacial atende as peculiaridades de cada fase da produção capitalista, assim, uma nova lógica política, econômica, tecnológica e social norteia a produção do espaço urbano, que se adequa às necessidades de produção e sobrevivência do capital (FERNANDES, 2008). Logo, a acumulação flexível criou um novo padrão de distribuição das atividades e da população.

Segundo Sposito (2004) para falarmos em reestruturação devemos ponderar sobre a intensidade do fenômeno e sua importância na reorganização espacial enfocando não apenas as novas morfologias e usos, mas sim as relações e fluxos estabelecidos a partir destas mudanças. Portanto, devemos utilizar o termo em períodos em que as mudanças nas cidades não são apenas morfológicas, mas estruturais (econômicas e políticas). Segundo esta autora qualquer pesquisa sobre cidades médias deve considerar a reestruturação pelo qual estas cidades passam, pois afeta a cidade em todos os aspectos.

Compreendemos a reestruturação enquanto processo (o que implica movimento) de alteração das estruturas econômicas, acarretando uma nova urbanização em cidades de todas as escalas, bem como uma nova forma de produção social.

Efetivamente concebemos a reestruturação enquanto intensas modificações no uso do solo e morfologia urbana, enquanto causa e possibilitadora de uma nova lógica de produção capitalista no sentido mais amplo, alterando o ordenamento interno das cidades, por conseguinte, suas funções e relações externas.

Damiani (1999, p. 49) enfatiza que a produção do espaço deve ser entendida como “produção [e à redefinição] das cidades”; em uma sociedade onde o valor de troca sobrepõe o valor de uso essa produção é orientada pelas estratégias da acumulação. Ela aponta as causas das contradições no e do espaço na: “(...) estratégia de reprodução envolvendo o planejamento, investimentos maciços na produção do espaço, inclusive, estatais (...) e políticas urbanas.” (DAMIANI, 1999, p. 49).

Lefebvre (2006) acredita que a produção do espaço permitiu a sobrevivência do capitalismo no século passado. Em algumas obras Harvey corrobora com esta ideia, destacando a produção do espaço como uma das estratégias do capital, sendo um aspecto imprescindível à acumulação: “(...) a produção do espaço como momento constitutivo da dinâmica da acumulação do capital e da luta de classes” (HARVEY, 2004, p. 85).

Carlos (2008) ao dialogar com Harvey afirma que a produção espacial (condição e produto da acumulação) pode explicar as estratégias da acumulação, cita a teoria do ajuste espacial por ele proposto como um recurso explicativo para entender a dinâmica do capital:

> O capitalismo não pode sobreviver sem seus “ajustes espaciais”. O capitalismo tem recorrido repetidas vezes à reorganização geográfica (tanto em termos de expansão como de intensificação) como solução parcial para suas crises e seus impasses. Assim, ele constrói e reconstrói uma geografia a sua própria imagem e semelhança. Constrói uma paisagem geográfica distintiva, um espaço produzido de transporte e comunicações, de infraestruturas e de organizações territoriais que facilita a acumulação do capital numa dada fase de sua história...
>
> (HARVEY, op. cit., p. 80-81)

Os ajustes espaciais (deslocamentos espaços temporais) resultam no desenvolvimento geográfico desigual, resultante do embate entre as tendências de diferenciação e igualização. O deslocamento do capital é orientado pelas possibilidades de lucro, relacionando seus movimentos à acumulação e a crise. Com a evolução do sistema há a tendência na diminuição dos lucros, sendo necessários

novos ajustes. Este movimento tem uma clara expressão geográfica (SMITH, 1984). Harvey (2006) afirma que este recurso é funcional por determinado tempo, sendo limitado pelas crises, que reorientam os ajustes espaciais.

Mesmo que a diferenciação geográfica seja minimizada ou suprimida, o resultado dos movimentos do capital implicaria no desenvolvimento desigual, porque existe a tendência em concentrar as atividades, gerando a divisão territorial e espacial do trabalho (Id., 2012b). Portanto, as estratégias da acumulação são sempre produtoras do desenvolvimento desigual.

Os ajustes espaciais seriam imprescindíveis à sobrevivência do modelo de produção capitalista, no qual a reorganização territorial constituiria parte da solução para superar as crises, combinando expansão geográfica e urbanização às novas regionalizações do capital.

Smith (2007) chama atenção para o fato de que a dimensão espacial se realiza agora não pela expansão geográfica absoluta e sim pela diferenciação espacial, reforçando a intrínseca relação entre economia e produção do espaço.

Portanto, podemos entender a urbanização como um processo mais amplo, que serve de subsídio para a reprodução do capital, uma vez que a estrutura física interfere em sua mobilidade (LIMONAD, 2006). Assim, uma das formas de ampliar sua mobilidade é ampliar e facilitar os fluxos, cabendo ao Estado garantir a estruturação das redes materiais e imateriais.

I.4.1. Reestruturação urbana nas cidades médias.

O processo de reestruturação nas cidades médias esta relacionado à reconfiguração da rede urbana brasileira no final dos anos 70, quando a crise que começou no capitalismo central em 1973 chegou ao Brasil. Conforme mencionado por Fernandes (2008) houve a defasagem na reprodução da morfologia pós-fordista no país, bem como ocorreu em outros momentos de reestruturação. A urbanização, produção e reprodução do espaço urbano, constitui forma efetiva para superação das crises econômicas. Isto porque, novas formas de produção espacial permitem novas formas de acumulação, portanto, a dimensão espacial constitui um dos alicerces do capitalismo em seus momentos de crise.

Como marco histórico apontamos o PNCCPM que auxiliou na redefinição do papel das cidades médias na rede urbana nacional; quando os investimentos em

infraestrutura, indústria, qualificação de mão-de-obra, orientados pela Comissão de Política Urbana estabeleceu as bases para a reestruturação. Assim, com a transição do fordismo para o pós-fordismo estas cidades adquiriram novos papéis.

À compreensão da reestruturação nas cidades médias é imprescindível tratar suas relações interurbanas (SPOSITO, M.; SPOSITO, E., 2012, p. 9). Estas cidades realizam interações espaciais em escala internacional não constituindo simples receptáculos globais. As relações das cidades médias com cidades menores ou maiores nem sempre ocorre de forma hierárquica (vertical), sendo as relações horizontais e transversais[12]. As rígidas relações hierárquicas foram substituídas por uma rede de relações mais flexíveis e dinâmicas que permitiu o aumento dos fluxos de capitais.

A reestruturação das cidades médias está associada à atuação das grandes empresas, sejam elas de capital internacional ou de capital nacional com atuação internacional; pois elas impõem uma nova divisão do trabalho (SPOSITO, M.; SPOSITO, E., 2012, p. 12). A presença destas empresas em cidades médias é um dos fatores para o processo de reestruturação, pois elas redefiniram a produção e relações de trabalho, impactando diretamente a vida social e a economia que se articula com outras escalas, criando novos fluxos:

> [...] as especificidades das cidades médias que alteram seus papéis, respondem a novas demandas, reorganizam seus espaços, veem modificadas as formas de vida de sua população, a partir de vetores de comando e de escolhas locacionais que são efetuadas por empresas, cujas escalas de atuação não são regionais, mas sim nacionais e internacionais.
>
> (Ibid., p. 7)

Logo, “a reestruturação econômica, observada na escala internacional, tem rebatimento direto na reestruturação urbana” (Ibid., p. 15).

Outra característica significativa deste processo são os amplos investimentos em infraestrutura de comunicação e transportes como condições imprescindíveis para integração efetiva das cidades no mercado internacional (HARVEY, 2006).

Centros de convenções, condomínios empresariais e estrutura para turismo de negócios se multiplicam em diversas cidades, consubstanciados, muitas vezes, pelos redundantes planos estratégicos, que buscam por meio de estratégias

[12] Interações entre cidades de importância diferente, dentro da mesma rede urbana ou de outras redes (Ibid., p. 10).

gerenciais a promoção da cidade (Vainer, 2000). Para Fernandes (2008) no momento em que os governos assumiram o planejamento estratégico, os padrões de regulação pós-fordista tornaram-se mais evidentes. Isto em um contexto marcado pela intensa competitividade entre as cidades, no qual é necessário:

> Dar determinada imagem à cidade através da organização dos espaços urbanos espetaculares se tornou um meio de atrair capital e pessoas (do tipo certo) num período (que começou em 1973) da competição interurbana e de empreendimentismo urbano intensificados.
>
> (HARVEY, 2012a: 92)

Assim, os investimentos públicos e privados em cidades de porte médio objetivam a reprodução de estruturas e formas espaciais presentes nas grandes cidades, tornando o espaço mais homogêneo.

Emerge um novo padrão de ordenamento interno nas cidades, conforme destacado por Fernandes (2008, p. 15):

> De uma estrutura urbana mais ou menos definida e previsível em termos sociais e funcionais, nasce outra que leva a uma expansão e uma fragmentação dos tecidos urbanos sem precedentes, surgem novas centralidades urbanas e regionais, zonas prósperas são abandonadas e marginalizadas, a insegurança e a criminalidade se agigantam, levando a novas sínteses, conceitos e metáforas que descrevem a morfologia das cidades contemporâneas...

Efetivamente antigos espaços industriais ganham novos usos, cedendo lugar a atividades terciárias. Hipermercados, condomínios empresariais, franquias de lojas nacionais e internacionais e shoppings centers se espalham pelas cidades médias, impactando a estrutura interna da cidade, tornando regiões mais atraentes a outros investimentos, ativando novas linhas de fluxos de trabalhadores e consumidores. Todos estes empreendimentos podem gerar o efeito catalizador, como destacado por Sposito (1991) os shoppings são as novas centralidades e costumam atrair outras atividades comerciais, levando a formação de sub-centros.

Empreendimentos residenciais de alto padrão, especialmente loteamentos e condomínios fechados, ocupam o cinturão periférico tradicionalmente destinado aos conjuntos habitacionais direcionados à população com menor poder aquisitivo (Id., 2006a). O fator fundamental para a expansão destes empreendimentos imobiliários em cidades de porte médio seria o preço da terra: “Esse fator possibilita que a

implantação dos loteamentos urbanos fechados de grande porte ocorra muito próxima ou mesmo na área urbana já constituída, fazendo com que os 'enclaves', nos termos descritos por Caldeira (2000), sejam muitas vezes internos aos tecidos urbanos." (Ibid., p. 182); diferente das grandes cidades, nas quais o fator determinante seria as ligações viárias.

É fundamental ressaltar que as cidades reproduzem a morfologia pós-fordista com diferentes graus de intensidade.

I.5. Os estudos sobre reestruturação urbana em Juiz de Fora.

Lopes (2008), Chaves (2013), Rodrigues (2013) e Menezes (2004, 2007, 2009 e 2011) são os autores com os quais iremos dialogar ao tratar da reestruturação urbana em Juiz de Fora.

A dissertação de Lopes "Uma leitura do plano estratégico de Juiz de Fora - MG" está relacionada com a temática da reestruturação urbana, uma vez que este tipo de planejamento é fruto do modelo de gestão urbana que surge no contexto da acumulação flexível. Um dos objetivos do autor era apresentar a cidade nos anos 90, quando teve início o planejamento estratégico. Achamos esta data emblemática por ser o momento no qual constatamos a intensificação dos padrões pós-fordistas na cidade. Ele minimiza a importância das ações dos anos 70, pois afirma que não obtiveram o retorno econômico esperado. Não concordamos plenamente com esta afirmação, pois acreditamos que a modernização destes anos possibilitou as mudanças vivenciadas nas décadas seguintes.

Lopes (op. cit.) apresenta os antecedentes do plano, sua metodologia, objetivos e estratégias; ele não traz informações sobre sua execução. O plano aprovado em 2001 previa ações no prazo de 10 anos. No capítulo 4 analisaremos o plano estratégico com enfoque diferenciado de Lopes (op. cit.) e Chaves (op. cit.). Ambos os pesquisadores trataram da elaboração do plano, sendo a análise de Lopes mais aprofundada. Discorreremos sobre as propostas realizadas e seus desdobramentos para a produção do espaço urbano de Juiz de Fora. Acreditamos que nossa contribuição será mais significativa se enfocarmos nas consequências do plano.

O Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável da Zona da Mata e Campo das Vertentes de Minas Gerais[13] foi elaborado pela Agência Espanhola de Cooperação Internacional (AECI) com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em 2001. Seus antecedentes remetem a 1997 quando o então prefeito de Juiz de Fora, Tarcísio Delgado (1997-2004), participou do Seminário "As cidades latino-americanas e do Caribe no novo século", organizado pelo Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano (CIDEU) em Barcelona.

No ano seguinte foi realizado em Juiz de Fora o Seminário "A cidade como sujeito de desenvolvimento: a necessidade de uma visão de longo prazo", objetivando sensibilizar a população para o planejamento estratégico. Ainda neste ano foram criados o consórcio intermunicipal e os grupos de diagnóstico. Em 1999 teve início o trabalho dos grupos de propostas e em 2000 foram disponibilizados os relatórios finais de cada cidade, que deram base para elaboração do plano regional.

Em sua análise Lopes (2008) utiliza o diagnóstico e o relatório final de Juiz de Fora, nos quais as ações são mais detalhadas do que no plano regional. Intentamos enfocar nossa análise não apenas nas ações desenvolvidas na cidade, bem como aquelas que trouxeram impacto direto para Juiz de Fora.

Lopes (op. cit.) ainda apresenta uma série de entrevistas realizadas sobre o entendimento e aceitação do plano com representantes das Sociedades Pró-Melhoramentos (SPM) dos bairros Marilândia/São Clemente/Nova Califórnia, Santos Dumont e Aeroporto na região Oeste, São Mateus na região Centro e Araújo na região Norte. Os critérios para a escolha do bairro foi a participação comunitária durante o diagnóstico.

A pesquisa de mestrado de Chaves (2013), intitulada de "Juiz de Fora - MG: uma análise da reestruturação urbana entre o discurso e a realidade" foi dividida em três capítulos. Em um primeiro momento a pesquisadora analisou a "Dinâmica industrial de Juiz de Fora a partir dos anos 70", concluindo que a tentativa de reindustrialização da cidade permitiu a modernização de sua infraestrutura. Em Menezes (2011) encontramos o mesmo marco histórico, que também consideramos para nossa pesquisa.

[13] O Consórcio Intermunicipal da Zona da Mata e Campo das Vertentes de Minas Gerais é composto por 21 municípios, são eles: Além Paraíba, Barbacena, Bicas, Carangola, Cataguases, Caxambu, Ibertioga, Goianá, Juiz de Fora, Lima Duarte, Maripá de Minas, Muriaé, Piraúba, Rio Novo, Rio Pomba, Santos Dumont, São João Nepomuceno, Tombos, Ubá, Viçosa e Visconde do Rio Branco.

O segundo capítulo do trabalho consistiu na apresentação da metodologia e elaboração do plano estratégico da cidade. A autora apresentou as intervenções propostas pela ação “Revitalizar e requalificar o centro da cidade”. Ela caracterizou o Centro e a região central, reafirmando a importância ímpar do bairro; posição semelhante possui Lopes (op. cit.). Corroboramos com estes autores sobre a importância do Centro, mesmo no contexto de construção de novas centralidades e sub-centros. Sabemos que a relação do Centro com as demais regiões urbanas são modificadas, mas sua importância não é eliminada.

Ela destacou as obras viárias realizadas ou que tiveram início na administração Custódio Mattos (2009-2012); fazendo menções as operações urbanas[14] realizadas na cidade, embora não as explicite. No capítulo 4 iremos aprofundar o assunto, apresentando as três operações urbanas desenvolvidas em Juiz de Fora. Utilizaremos como referência para apresentá-las o trabalho de doutorado de Rodrigues (2013). No trabalho intitulado de “A produção do espaço urbano de Juiz de Fora/MG: dinâmicas imobiliárias e novas centralidades”, ela tratou detalhadamente a temática para entender a formação do que denominou como “Eixo de Investimento e Valorização Imobiliária” Sul-Oeste. Ao enfocar as transformações recentes do espaço urbano de Juiz de Fora e formação de uma centralidade, Rodrigues utiliza a reestruturação urbana como base teórica pra explicar seu objeto empírico.

Chaves (2013), a exemplo de Rodrigues, destacou que a cidade tornou-se alvo de diversos empreendimentos em construção civil, concentração de IES, aumento do número de hotéis e amplos investimentos no mercado imobiliário. A pesquisadora defende que os investimentos públicos na formação de novas centralidades permitem a transferência de renda para o mercado imobiliário de alto padrão (Chaves, op. cit., p. 93). Ainda menciona que os bairros Benfica, São Mateus e Manoel Honório são sub-centros. Concordamos com o posicionamento de Chaves e pretendemos aprofundar estas discussões que a autora apenas cita no capítulo 5.

[14] As operações urbanas consorciadas constituem um dos instrumentos jurídicos e políticos regulamentados pelo Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257 de 2001). É um instrumento que possibilita as parcerias públicas e privadas para intervenções urbanas. Pode ser proposta por empresas privadas ou cidadãos, sendo aprovada pelo poder público por meio de lei específica. Deve ser demonstrado o interesse público na ação, cabendo à iniciativa privada assumir uma contrapartida com função social.

Chaves (op. cit.) demonstrou os impactos da reestruturação urbana para além dos “pontos luminosos” (SANTOS, 2008), locais atraentes aos investimentos públicos e privados. A autora direcionou sua análise para os bairros Dom Bosco e Alto Três Moinhos, nas regiões Central e Leste; ambos constituem áreas de especial interesse social (AEIS) [15] de acordo com classificação da Prefeitura Municipal e possuem áreas de risco associadas a deslizamentos. Chaves (2013) caracterizou as duas áreas, explicando os fatores de vulnerabilidade social e ambiental.

O Dom Bosco sofre com os impactos de estar numa área de valorização, próxima a importantes equipamentos urbanos, tais como Independência Shopping, universidades, ASCISPES, Hospital Monte Sinai. Apesar de a pesquisadora discutir os rebatimentos das atuais dinâmicas espaciais para uma comunidade pobre em um eixo de valorização, ela não menciona algumas das perdas sofridas pelos moradores do bairro. A Praça José Gattas Bara, situada na Curva do Lacet, foi retirada na ocasião da construção do shopping. Nela foi implantado um gramado irregular não permitindo o uso do espaço, promovendo a “limpeza” visual em frente ao empreendimento. Na praça funcionava o projeto da Prefeitura “Bom de Bola, Bom de Escola”, que atende as crianças do bairro. A única escola pública do Dom Bosco foi fechada e os alunos transferidos para escolas nos bairros vizinhos. As agressões sofridas pelos moradores com a retirada de equipamentos essenciais tornam-se mais relevantes pela necessidade do uso do ônibus para acesso a equipamentos que os moradores tinham próximos de casa.

O Alto Três Moinhos é uma ocupação no bairro Linhares (vide mapa 9, página 102), composta por 150 casas construídas em uma área pública. É marcada pela extrema precariedade nos padrões de construção e ausência de qualquer infraestrutura urbana. O acesso é extremamente precário e dificultado pelas grandes declividades. A área está à parte no processo de reestruturação urbana na cidade, uma vez que não está inserida nos novos eixos de valorização.

Para Menezes (2011, p. 5) “Juiz de Fora, centro regional, evidencia empiricamente transformações na matriz territorial que aponta para um novo papel

[15] “Áreas de Especial Interesse Social são em geral áreas de favela, ocupação ou loteamento irregular, não titulado, clandestino ou abandonado, devendo ser declaradas de especial interesse exatamente para fins de sua regularização urbanística e fundiária [...] Essas áreas caracterizam-se pela existência de assentamentos desprovidos dos padrões mínimos de infraestrutura (água, luz e esgoto), acessibilidade e habitabilidade, o que as coloca numa situação de segregação social” (JUIZ DE FORA, 2004).

na atual divisão territorial do trabalho e da reestruturação". A pesquisadora possui vários trabalhos sobre a reestruturação urbana e morfologias pós-fordista na cidade.

Desta forma, escolhemos quatro obras em sua bibliografia para discussão: os projetos de pesquisa "Novas geografias no espaço urbano de Juiz de Fora" (2007) e "Espaço urbano de Juiz de Fora e a dinâmica regional contemporânea" (2009); financiados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) respectivamente, tais projetos foram vinculados ao Laboratório de territorialidades urbano-regional (LATUR) da UFJF. E os artigos "Aeroporto regional e business park: logística e negócios na geografia urbano-regional de Juiz de Fora, Brasil" (2004) e "A geografia urbana de Juiz de Fora na atual economia mundializada. Apontamentos para uma pesquisa" (2011). A escolha por estes trabalhos ocorreu porque enfocam aspectos diferenciados da reestruturação urbana em Juiz de Fora.

Menezes (2004) identificou a reconfiguração do arranjo espacial urbano-regional com a presença de novos equipamentos, destacando que se configurava uma nova cartografia local. Neste trabalho ela destaca o surgimento de morfologias pós-fordistas na cidade, alicerçadas pelo plano estratégico. Destaca o aeroporto regional que deveria suprir a deficiência de Juiz de Fora no transporte aeroviário e o surgimento dos primeiros condomínios empresariais.

No primeiro projeto Menezes (2007) constatou a localização de shoppings, aeroporto, centros de negócios e convenções nos principais eixos viários urbanos e rodoviários. Denominou o processo de novas geografias, associando à localização destes fixos a inserção da cidade no circuito superior da economia:

> [...] nossa hipótese inicial propõe que shoppings, aeroporto, centros de negócios e inovações, assim como novos projetos urbanísticos configuram novas geografias locais e instauram, portanto, novas territorialidades articuladas com as demais dimensões escalares: regional, nacional e global.
>
> (Ibid., p.1)

Em 2009 relacionou as mudanças no espaço urbano de Juiz de Fora a sua posição de centro-regional, enfatizando a importância das relações interurbanas na modificação da morfologia urbana da cidade. Apenas em Rodrigues (2013) encontramos o mesmo posicionamento, que adotamos ao longo da pesquisa. A

pesquisadora também menciona o rearranjo espacial com a emergência de novas centralidades urbanas.

Menezes (2011) considerou fundamental para o novo ordenamento da cidade a mudança no traçado da rodovia BR-040 nos anos 80. Ela afirmou que o novo traçado associado a contextos e dinâmicas intra-urbanas definiram um novo eixo de valorização. Adotamos esta perspectiva em nossa pesquisa. Pretendemos demonstrar por meio de dados quantitativos e qualitativos que a BR-040 influenciou e influencia no (re)arranjo espacial de Juiz de Fora.

A autora (2007, 2009 e 2011) considerou a tendência à expansão urbana no eixo da rodovia (regiões Sul, Oeste e Norte); destacando ainda que as dinâmicas engendradas a partir de 1970 permitiram a incorporação de terras do "arco sul-oeste-norte" ao mercado imobiliário. Nesse sentido no capítulo 4 apresentaremos os equipamentos e planos urbanos que direcionaram a ocupação para a rodovia.

Chaves (2013) realizou um trabalho pontual, definindo três áreas de estudo. Rodrigues (2013) direcionou sua análise para as regiões Oeste e Sul. Lopes (2008) enfocou sua análise nos novos padrões de intervenção e política urbana, definindo as SPMs de alguns bairros para a pesquisa empírica. Apenas Menezes enfocou sua análise em toda a cidade, destacando os novos eixos de expansão a partir da reestruturação urbana.

O presente trabalho dará ênfase ao atual processo de restruturação por meio da análise do rearranjo espacial de Juiz de Fora, associando a reestruturação produtiva global às novas dinâmicas socioespaciais na cidade. A importância da pesquisa reside no fato de aprofundarmos discussões que não foram trabalhadas intensamente pelos pesquisadores supracitados.

Em nossa pesquisa enfocamos as mudanças na morfologia de ocupação da cidade, especialmente do processo iniciado a partir dos anos 70 com a expansão da ocupação para a periferia urbana e a estruturação do que denominamos de Cinturão da BR-040. O Cinturão da BR-040 é composto pela rodovia e seus dois principais acessos, Acesso Sul (Avenida Deusdedith Salgado) e Acesso Norte (Avenida Garcia Rodrigues Paes) (vide mapa 8, página 101).

A formação deste cinturão urbano promove um novo padrão de ordenamento interno em Juiz de Fora, com a emergência de um padrão de organização pós-fordista.

Assim, pretendemos analisar a produção do espaço urbano de Juiz de Fora nas últimas décadas, particularmente o processo de reestruturação urbana; que promoveu a reorganização do arranjo espacial da cidade com intensificação da ocupação no eixo da BR-040, estabelecendo novos usos do solo e formação de centralidades. Compreendemos que Juiz de Fora passa por um processo de transição na tentativa de reproduzir o modelo dominante nas grandes cidades, por meio do discurso da lógica de mercado e apropriação diferencial da riqueza.

Portanto, afirmamos que a importância do presente trabalho reside no fato de trazermos uma discussão inédita sobre a reestruturação urbana na cidade com a hipótese de formação do Cinturão da BR-040.

II. A EVOLUÇÃO URBANA DE JUIZ DE FORA ATRAVÉS DE SUAS ESTRUTURAÇÕES E REESTRUTURAÇÕES URBANAS ATÉ 1970.

Acreditamos ser indispensável ao entendimento do Cinturão da BR-040 conhecer a evolução urbana de Juiz de Fora, entendendo as condições que engendraram e propiciaram a expansão para o eixo da rodovia.

Para efeitos de estudo propomos uma divisão temporal da evolução urbana da cidade. A Prefeitura Municipal tradicionalmente divide a evolução em duas fases baseadas nos eixos viários como vetores de desenvolvimento, a saber, Fase do Caminho Novo (ocupação inicial até 1970) e Fase da BR-040 (a partir da década de 1970) (JUIZ DE FORA, 2004). No entanto, entendemos que esta divisão é muito genérica e não atende às necessidades do presente trabalho. Lawall (2010) propõe estudar a história da cidade em três momentos: ocupação do município (século XVIII e XIX), estruturação e consolidação da cidade capitalista (início do século XX até 1960) e por fim o crescimento urbano mais acentuado (a partir de 1960). Não concordamos plenamente com esta divisão, pois entendemos que a cidade já nasce integrada ao sistema capitalista. Junqueira (2003) ao tratar o Centro da cidade propõe uma periodização da história dividida em quatro fases: da ocupação inicial até a criação da Vila de Santo Antônio do Paraibuna (... a 1850), da vila a formação da cidade (1850 a 1865), cidade de Juiz de Fora (1865 a 1900) e século XX. Provavelmente as duas primeiras fases foram delimitadas pelas Leis Provinciais nº 472/1850 (que elevou o distrito à vila) e nº 1.262/1865 (que alterou o nome do município de Paraibuna para Juiz de Fora).

Propomos dividir a evolução urbana da cidade em três fases: a estruturação liberal industrial (1850 a 1930); a estruturação fordista (1930 a 1970); e a estrutura pós-fordista. O primeiro período foi subdividido em dois momentos, limitados pela implantação do transporte urbano na cidade (1881), uma vez que o serviço acarretou transformações significativas na ocupação. O último período será tratado de forma mais sistemática nos capítulos 4 e 5.

A proposta de periodização esta embasada nos estudos de Fernandes (2008) sobre a evolução do Rio de Janeiro consoante às etapas do capitalismo mundial. Como já mencionamos em dialogo com este autor, as cidades tendem a reproduzir a morfologia e padrões de regulação das cidades do capitalismo central, afinal a

produção do espaço vêm atender as exigências do sistema, guardada as devidas proporções entre as cidades.

Entre 1850 e 1930 verificamos que o crescimento da cidade foi impulsionado pelo crescimento industrial com forte influência das elites locais na gestão do Estado e do urbano, definindo o traçado das estradas, da ferrovia e a ocupação urbana.

Acreditamos ser 1930 um marco para as cidades em geral, marcando um novo padrão de acumulação urbano-industrial, promovendo maior intervenção estatal nas políticas urbanas. É censo comum entre diversos pesquisadores (PAULA, M., 1976; GIROLETTI, 1988; RIBEIRO, M., 1988; OLIVEIRA, M., 1994; BASTOS, S. 2002) que entre 1930 e 1970, Juiz de Fora passou por um processo de decadência industrial e crise econômica, propiciando a estagnação do município. Esta estagnação foi questionada por Paulino de Oliveira (1966) para o qual no período pós-Revolução de 30 a cidade recebeu grandes investimentos estatais, que resultaram não apenas em intervenções urbanas como possibilitaram o dinamismo da economia local. Entre tais investimentos estão à construção das avenidas Itamar Franco e Brasil, ambas com financiamento do Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS), a construção de um hospital modelo no bairro Grama com recursos estaduais, as primeiras intervenções estatais em habitação na cidade (Regiões Norte e Sudeste), a construção da Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia (FEEA) e implantação da UFJF; estes dois últimos foram indutores do processo de urbanização no município, impulsionando a expansão da ocupação para áreas periféricas.

No período pós-70 constatamos grandes esforços locais para a reindustrialização a partir da implantação da Siderúrgica Mendes Júnior (atual Arcelor Mittal) e Cia Paraibuna de Metais (atual Votorantim Metais), além da tentativa frustrada de implantação de uma fábrica da Monark. Nesse período a cidade recebeu verbas do PNCCPM. Observamos a partir deste momento mudanças no arranjo espacial da cidade, com a expansão urbana para a periferia geográfica ao eixo da BR-040 e recentemente nos seus dois principais acessos. Este processo toma mais concretude na década de 1990, sendo intensificado após 2002 com a elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável, no qual as ações foram direcionadas para o Cinturão da BR-040.

II.1. A estruturação industrial e liberal de Juiz de Fora (1850-1930).

II.1.1. Da fundação à chegada dos bondes.

Em 1850 o distrito de Santo Antônio do Paraibuna foi elevado à categoria de vila, sendo desmembrado do município de Barbacena pela Lei Provincial nº 472/1850. Entre a lei de desmembramento e a instalação efetiva do município passaram-se três anos, que pode ser explicado pela ausência de infraestrutura para o funcionamento dos prédios da administração pública (OLIVEIRA, P., 1966; GIROLETTI, 1988). Naquele momento toda a ocupação da cidade estava concentrada no entorno da Estrada do Paraibuna (Rua Principal, Avenida Direita e hoje Avenida Barão do Rio Branco) [16]. Nesse período houve a abertura das ruas Califórnia (Rua Halfeld), Imperatriz (Rua Marechal Deodoro) e Santa Rita em terrenos doados por Halfeld. A Lei Provincial nº 759/1856 transformou a Vila de Santo Antônio do Paraibuna em Cidade do Paraibuna.

Halfeld chegou ao distrito em 1843 e ao ficar viúvo casou-se com Cândida Dias Tostes, herdeira de 1/6 das terras onde esta edificada a cidade de Juiz de Fora. Nos anos seguintes Halfeld realizou compras e trocas com os cunhados Manoel Dias Tostes e Marcelino Dias Tostes (Barão de São Marcelino). “Passou, então, a ser tido como inexperto, pois comprava sempre terras tidas como ruins, impróprias para o cultivo. Dissonância de pensamento entre a agricultura e a engenharia...” (LESSA, 1985, p. 43); pois ele nunca pensou em construir uma fazenda e sim uma cidade. Ao longo dos anos se tornou o principal benemérito de Juiz de Fora[17].

Nos primeiros anos de existência da cidade nela se estabeleceram outras duas importantes figuras para seu desenvolvimento: José Antônio da Silva Pinto, o Barão de Bertioga e o Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage. O primeiro responsável pela construção da Estrada do Paraibuna e o segundo dono da

[16] A Estrada do Paraibuna consistiu na modernização do Caminho Novo (1708), construída por Frederico Henrico Guilherme Halfeld, engenheiro prussiano que posteriormente se naturalizou brasileiro. A obra foi financiada pelo Barão de Bertioga, o principal fazendeiro da região (LESSA, op. cit.). Halfeld aproveitou grande parte do caminho existente, que na região da cidade passava pela margem esquerda do rio Paraibuna. No local onde hoje está situado o bairro Benfica atravessou o rio traçando o que corresponde as atuais avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Bernardo Mascarenhas, Andradas e Barão do Rio Branco (OLIVEIRA, M., 1994). O traçado da nova estrada influenciou decisivamente na ocupação, que até o momento estava centrado na margem esquerda do rio.

[17] Nos anos de 1850, Halfeld enviou uma carta para a sobrinha com uma planta da cidade que ajudava a criar, projetando algumas ruas (LESSA, op. cit.).

Companhia União e Indústria (CUI), idealizador da primeira rodovia brasileira macadamizada[18].

O Barão de Bertioga adquiriu terras da família Tostes em 1854, estabelecendo-se na região dos Passos (trecho entre a Santa Casa de Misericórdia e Rua Moraes e Castro), construindo ali o Hospital Casa de Caridade (atual Santa Casa de Misericórdia) alguns anos depois. Em testamento o barão doou toda a sua fortuna para a Irmandade do Nosso Senhor dos Passos, responsável pela administração do hospital. Foi presidente da Sociedade para melhoria da cidade e criou um pouso para viajantes em sua propriedade, então passagem obrigatória para àqueles que iam e vinham do Rio de Janeiro e de Vila Rica (atual Ouro Preto). Mariano Procópio (cafeicultor de Barbacena) se estabeleceu na vila em 1853 na região dos atuais bairros Fábrica e Mariano Procópio.

O município constituía-se nos primeiros anos em três núcleos distintos de ocupação no entorno da Estrada do Paraibuna: Passos (atual Alto dos Passos) sob o controle fundiário do Barão de Bertioga; Rio Novo ou Juiz de Fora eram as terras do Comendador; e, o núcleo da família Tostes na Rua Califórnia e arredores denominados Santo Antônio do Paraibuna.

Mariano Procópio fez parte da Representação Brasileira na Exposição Internacional de Paris (1852) conhecendo as modernas estradas europeias. Ao regressar ao país requereu ao Governo Imperial a concessão para construir e explorar por 50 anos uma estrada nos moldes europeus entre as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Em Rio Novo foram construídos galpões, oficinas de ferraria, mecânica, carpintaria, moinhos e olaria para a construção de carroças e carruagens. O entorno da lagoa, que Halfeld contornou ao traçar a Estrada do Paraibuna, passou a se chamar Largo da União e Indústria e na Rua Gratidão (atual Avenida dos Andradas) foi construído um hotel para viajantes e outras instalações da companhia.

Para a construção da rodovia foram contratados 2 engenheiros franceses e 5 engenheiros alemães; os franceses jamais saíram do Rio de Janeiro e tiveram seus contratos cancelados. Os engenheiros[19] chegaram à cidade em 1853, três anos

[18] A pavimentação a macadame é realizada com saibro e areia grossa comprimida a rolo sobre camadas de brita de tamanhos diferentes.

[19] Os engenheiros alemães contratados pela Cia União e Indústria foram: Gieber, Keller, Mynssen, Gambs e Lallemant. Gambs é citado construtor da capela do cemitério municipal e como dono do terreno da Igreja de São Sebastião. Lallemant viveu na cidade até sua morte, tendo projetado a Igreja

depois chegaram os artífices, e em 1858 chegaram 1.162 colonos, todos alemães. Estes últimos provocaram grandes impactos populacionais na cidade, que ao ser criada contava com 500 homens livres (STEHLING, 1979), os imigrantes representavam 20% da população total do município (OLIVEIRA, M., 1994). A colônia alemã recebeu o nome de D. Pedro II e foi dividia em 3 núcleos: Colônia de Cima (bairro São Pedro), Colônia do Meio (bairro Borboleta) e Villagem (bairro Fábrica e Mariano Procópio), as duas primeiras eram agrícolas e a terceira industrial.

FIGURA 1: Rodovia União e Indústria (sem data).

Fonte: ESTEVEZ, Albino. Álbum do Município de Juiz de Fora, 1915.

Segundo Junqueira (2003) para a concessão da rodovia D. Pedro II impôs duas condições: que Mariano Procópio cobrisse todas as despesas e que não fosse utilizada mão-de-obra escrava na construção, por isto a vinda de colonos europeus[20]. Contudo, foram utilizados mais de mil escravos na construção do trecho

da Glória (1878), a nova cadeia, os jardins do Largo Municipal e proposto um plano de abastecimento de água para a cidade (1789) (STEHLING, op. cit.).

[20] Em 1857 Mariano Procópio solicitou ao governo imperial por meio da Repartição Geral de Terras Públicas uma verba de 200 contos de reis para a importação de colonos europeus. A CIU requereu um contrato de 2.000 mil colonos em um prazo de 3 anos. No ano seguinte, a firma alemã “Dr. F. Schmidt” embarcou 1.162 colonos em apenas 59 dias, o restante não foi embarcado, pois a Lei Von Der Heydt (1859) proibiu a imigração de alemães para o Brasil, devido às reclamações dos imigrantes que retornavam e denúncias feitas pelos representantes diplomáticos. Na cidade não haviam casas ou local adequado para instalação dos colonos, sendo estes instalados em acampamentos no Morro da Gratidão (atual Morro da Glória). As péssimas condições sanitárias e alimentares propiciaram o reaparecimento do tifo, que já havia vitimado sete pessoas durante a viagem e que na cidade matou

Juiz de Fora e Paraíba do Sul, pois havia uma brecha no contrato que permitia o aluguel de escravos.

Segundo Lessa (1985) entre as elites locais e Mariano Procópio criou-se uma concorrência pelo controle político da cidade, visão corroborada por Menezes (2004, p.4.):

> Ferreira Lage ainda tentou criar uma Sociedade para melhoria da cidade, mas Silva Pinto foi escolhido como presidente e Halfeld como secretário e que na avaliação de Pedro Nava avaliava que a cidade era dominada por dois grupos sociais bem distintos: de um lado pessoas vinculadas à antiga tradição senhorial aristocrática e católica e do outro membros da nova burguesia emergente (...) Enquanto Henrique Halfeld – investia na várzea e no trecho compreendido pelo Morro de Santo Antônio e a Rua da Califórnia (atual Rua Halfeld), Mariano Procópio implementava na região da estalagem do Rio Novo, uma urbanização moderna que tentava se diferenciar da "velha", a cidade entorno da Rua Principal (atual Rio Branco).

Ao traçar a rodovia Mariano Procópio aproveitou parte da Estrada do Paraibuna até o Largo da União e Indústria, onde traçou uma reta de 1Km com ângulo de 45º formando as atuais Avenida Getúlio Vargas e Rua Osório de Almeida. Afastou sua rodovia da "cidade de Halfeld", além disto, a Estação ficava no pouso Rio Novo até então fora do perímetro urbano. Este isolamento incomodou em demasia os habitantes da cidade, contudo o Comendador alegava que evitava desconfortos para a população, especialmente porque no futuro a rodovia se tornaria leito ferroviário (LESSA, op. cit.).

Entre Juiz de Fora e Petrópolis a rodovia possuía 144Km, com estações de descanso com equipes de manutenção de 20 em 20Km. Na Cidade Imperial a estrada se ligava a ferrovia. No ano de 1867 possuía o total de 380Km, sendo maior que a Estrada de Ferro Pedro II (197, 4 Km) (PIRES, 2004). Eram muitos os elogios a sua qualidade, considerada uma vultosa obra de engenharia. A rodovia foi proposta, planejada e operacionalizada para o escoamento da produção cafeeira da Zona da Mata. Na formação do capital da empresa os fazendeiros da região

---

mais 34 pessoas. Em 1860, o representante diplomático da Prússia, Barão Meusebach, devido as constantes reclamações que recebia sobre maus-tratos a colonos resolve visitar algumas colônias. Ao chegar a Colônia D. Pedro II verificou que as reclamações eram verdadeiras. O Barão os aconselhou a não pagaram pelas passagens, uma vez que a companhia recebeu do governo a importância para cobrir as despesas da viagem. Autorizou-os ainda a abandonarem a colônia, pois sob sua proteção não teriam coragem de fazer nenhuma retaliação. Assim, muitos deixaram a Colônia antes mesmo de sua extinção oficial em 1885 com a falência da Cia União e Indústria (STEHLING, 1979).

investiram 243 contos e o governo 18 contos; os fretes de café representavam 70% dos rendimentos da companhia (PIRES, 2004). Entre os anos de 1858 e 1868, aproximadamente 68% de todo o café exportado de Minas Gerais passou pela rodovia[21] (Ibid.; GIROLETTI, 1988).

Também foi importante o papel da rodovia nas importações e para o transporte de passageiros foi criado um sistema de diligências, no qual cada carruagem possuía capacidade para 10 pessoas.

Segundo dados do próprio Mariano Procópio com a construção da rodovia, a lavoura local economizou 20 mil contos de reis nos primeiros seis anos de funcionamento, liberando capitais a serem investidos em outros negócios (PIRES, op. cit.).

Nesse período a cidade se consolidou como entreposto comercial, devido às "facilidades" de transporte reduzindo os dias de viagens de 10-12 para apenas 2:

> Com a abertura da rodovia, com seu leito macadamizado e com seu sistema de transporte – diligencias e carroças – modificaram-se radicalmente as condições de transporte feito, até então, pelas tropas de burros, cuja quantidade por jumento não excedia a 60 quilos de carga. A Rodovia União e Indústria introduziu maior 'liquidez', maior quantidade e volume de carga transportada, maior segurança e continuidade no movimento de circulação de mercadorias em todas as épocas do ano e, consequentemente, barateamento do preço/arroba, por légua transportada.
>
> (GIROLETTI, op. cit., p. 41.)

O Barão de São Marcelino enquanto deputado queixou-se em Assembleia Provincial de que o trajeto da rodovia foi definido com a intenção de prejudicar a cidade. No ano seguinte ele conseguiu aprovação da Lei nº 1.262/1865, que alterou o nome da cidade para Juiz de Fora, mas também delimitou o núcleo de povoamento do Barão de Bertioga, o de sua família e de dono da rodovia dentro do mesmo perímetro urbano, ainda que os dois últimos fossem separados por 6Km de matas, brejos e lagoas (LESSA, 1985). Em uma carta para o Presidente da Província o Comendador reprovou a inclusão de suas propriedades dentro do perímetro urbano, mas nada foi feito para revogar a lei (GENOVEZ, 1998e).

Já na década de 1850 houve algumas importantes medidas de saneamento na vila: o Coronel José Ribeiro de Rezende doou terrenos para a construção do

[21] Vide dados sobre o transporte de café pela Cia União e Indústria no anexo C.

cemitério municipal em 1855, até aquele momento os enterros eram realizados na matriz; o cemitério começou a funcionar naquele ano, sendo inaugurado oficialmente em 1864. Foram construídos com recursos de Halfeld, dois chafarizes: um no Centro (atual Parque Halfeld), conhecido como Bica da Candinha e outro na Rua do Cano (atual Rua Sampaio). Em 1856, a Câmara determinou a necessidade de criar o Matadouro Municipal e Halfeld doou o terreno às margens do rio na altura da Rua Halfeld (LESSA, 1985).

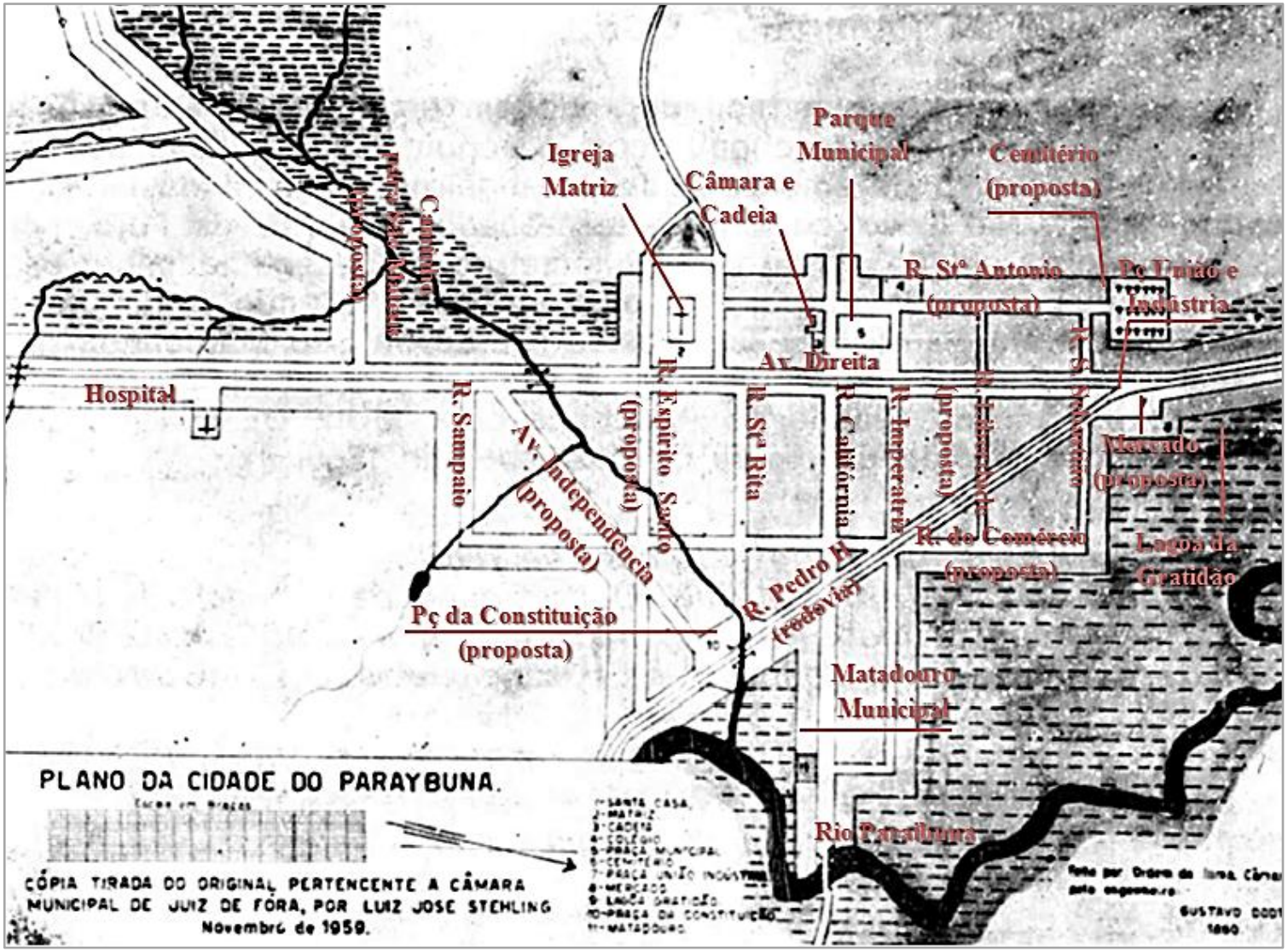
Em março de 1860, Halfeld doou terreno para a construção do Parque Municipal ou Largo da Câmara (atual Parque Halfeld) e um prédio para funcionamento da Câmara Municipal, sugeriu ainda a contratação do engenheiro alemão Dodt para a elaboração do primeiro plano urbano de Juiz de Fora.

Dodt elaborou a terceira planta da cidade (havia as plantas de 1844 e 1853, ambas de Halfeld). Ele não se limitou a desenhar as ruas que existiam, projetando um novo arruamento, elaborando basicamente um plano viário.

A rodovia aparece como Rua D. Pedro II, já visando à expansão da ocupação em direção ao rio. Entre as ruas Direita (Avenida Barão do Rio Branco) e a D. Pedro II aparecem as ruas São Sebastião, Liberdade (atual Floriano Peixoto), Califórnia, Santa Rita e Espírito Santo. Também são projetadas duas ruas paralelas à Rua Direita, as ruas do Comércio (atual Batista de Oliveira) e Santo Antônio com início num cemitério que nunca existiu. Previa ainda a construção de uma avenida sobre o Córrego Independência e a construção da Praça da Constituição (atual Praça Presidente Antônio Carlos). Propunha também um caminho para o bairro São Mateus, talvez o que seria hoje a Rua Osvaldo Aranha _ assim como a planta que Halfeld enviou para a sobrinha em uma carta (Ibid.) _ traçava a Travessa da Solidão (Rua Moraes e Castro) no Passos, porém ignorava as terras de Mariano Procópio (vide figura 2, página seguinte).

No plano a cidade foi limitada pelas ruas Direita, D. Pedro II (posteriormente denominada Rua do Imperador e atual Avenida Getúlio Vargas) e Independência (trecho entre a Avenida Direita e Praça da Constituição). Observamos em sua planta uma preocupação estética com o traçado das ruas em linhas retas e perpendiculares. A proposta incluía a localização do hospital, cemitério, matadouro e mercado municipal fora do perímetro urbano, demonstrando preocupações higienistas.

FIGURA 2: Planta elaborada por Dodt (1860).



Fonte: STEHLING, 1979.

Entre a primeira planta de Halfeld e a Dodt passaram 16 anos e nesse período foram construídas 137 casas; somente existiam casas corridas nas ruas Direita e Santa Rita.

A planta de Dodt foi aprovada pelo Presidente da Província Vicente Pires da Mota em julho de 1861. Dois anos depois o governo provincial decretou a desapropriação de terras pertencentes à família Tostes para a execução do plano, o que efetivamente não ocorreu (STEHLING, 1979).

Halfeld doou terrenos para a construção da Rua Espírito Santo e prolongamento da Rua Imperatriz (1863). Financiou também a captação de águas do Ribeirão da Cascata (Córrego São Pedro). Doou terrenos para a construção da Praça da Constituição e para retificação do Rio Paraibuna, que na época alcançava as ruas Califórnia e Espírito Santo na altura da rodovia, que era muito afetada pelas enchentes o que obrigou Mariano Procópio a realizar obras para o escoamento das águas (Ibid.).

Ainda nesses anos, José Caetano de Moraes e Castro e Anacleto José Sampaio doaram terrenos para o prolongamento da Rua Sampaio (OLIVEIRA, P., 1966) e José Antônio Henriques e Venância Delgado Motta terrenos para abertura da Rua do Comércio (GENOVEZ, 1998d). Assim, paulatinamente a cidade foi adquirindo o formato projetado por Dodt (vide mapa 4, página seguinte).

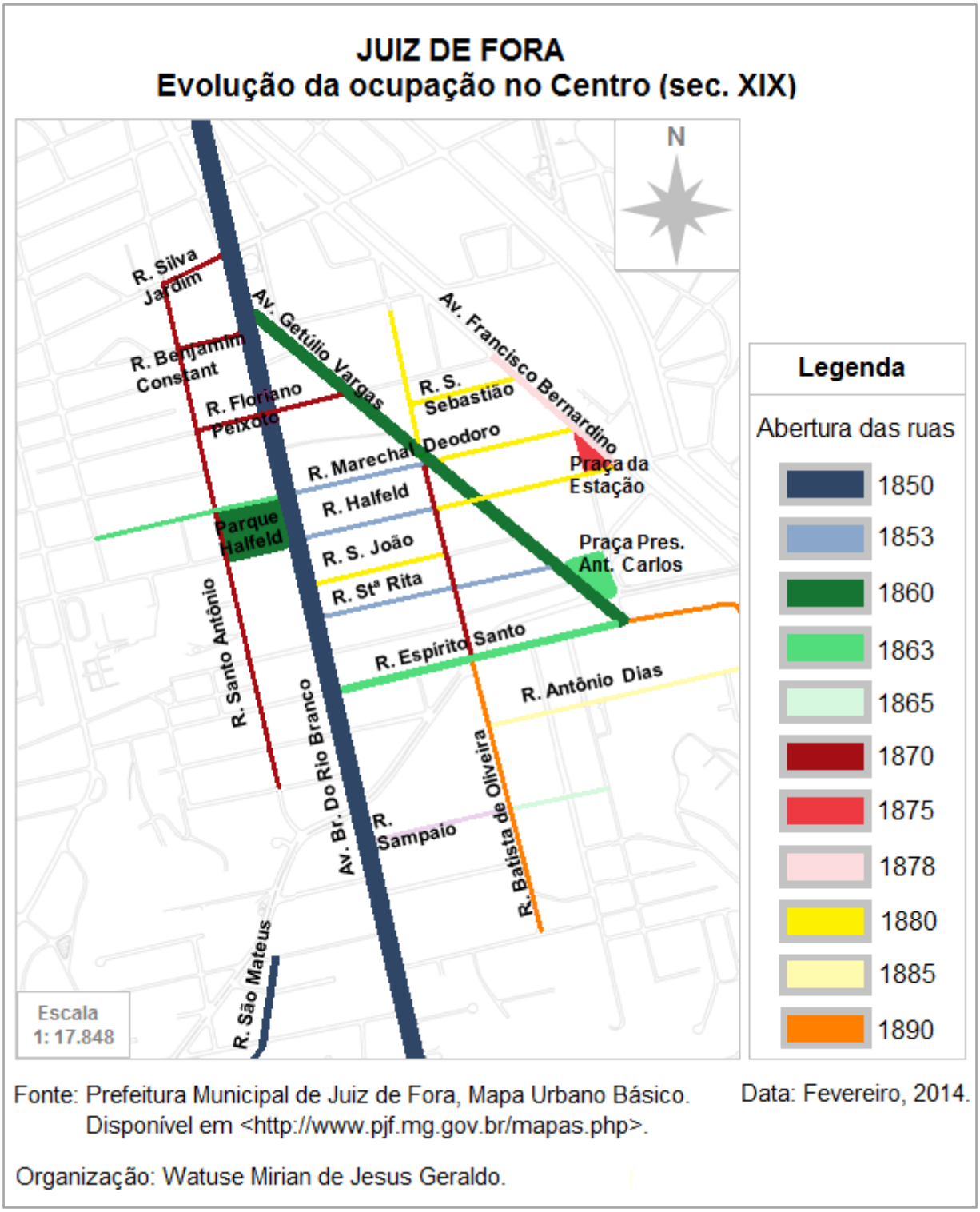
A iluminação pública foi implantada na área central da cidade na ocasião da visita do Imperador para a inauguração da rodovia (1861). Consistia em 84 lampiões de querosene sob a responsabilidade de Henrique Meurer (LESSA, 1985). Para a frustação dos moradores locais, D. Pedro II se dirigiu primeiro a Rio Novo, onde ficou hospedado.

Mariano Procópio fundou a Escola Agrícola da colônia (em Villagem) em 1869, na ocasião da terceira visita do Imperador à cidade[22]. Segundo Stehling (op. cit.) para a construção da escola foram importados modernos equipamentos agrícolas da Europa; no entanto, esta fechou pouco tempo depois por falta de alunos. Nos anos seguintes o imóvel foi alugado para o funcionamento de alguns colégios, até o governo do Marechal Hermes da Fonseca quando a Escola Agrícola

[22] O Imperador visitou Juiz de Fora em oito ocasiões, as visitas ao Comendador em 1861 e 1869 foram mais longas. Embora, suas visitas tivessem o intuito de integrar o primeiro e segundo escalão do governo conforme destacado por Genovez (2002) não abrangeu a municipalidade devido às disputas que se estabeleciam entre Mariano Procópio e as elites locais. Destacam-se as visitas de 1878 para a inauguração do Fórum e Escola Pública Municipal, e a viagem de 1881 para inauguração da Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau.

foi reinaugurada (Decreto nº 10.181/1913). O imóvel e seu mobiliário passaram para o Ministério da Agricultura, porém a escola nunca formou uma turma. Atualmente a área é sede do 10º Batalhão de Infantaria (BI).

MAPA 4: Evolução da ocupação do Centro de Juiz de Fora no século XIX.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>. Data: Fevereiro, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Segundo Paulino de Oliveira (1966), no ano de 1861, o Município do Paraibuna possuía a terceira maior arrecadação da província com 9: 471$167, superado apenas por Ouro Preto e São João Del-Rei com 16: 590$575 e 15: 590$563, respectivamente; em 1870 já era o município mais rico da província.

Entre 1870 e 1877 a cidade apresentou um grande crescimento, sendo que o número de estabelecimentos comerciais e de serviços aumentou 51%. Durante o período o número de estabelecimentos industriais cresceu 135%[23]. Isto porque esta década apresentou o aumento de investimentos nestes ramos de atividades no valor de 50,98% (MIRANDA apud GENOVEZ et al. 1998c). Em 1872 havia na cidade 18.775 escravos e 11.604 homens livres (OLIVEIRA, M., 1994).

Devemos destacar que a importância efetiva da CUI durou apenas 8 anos; a rodovia ficou inativa até 1910 quando chegam os primeiros caminhões (MENEZES, 2003). As vantagens do transporte ferroviário fez com que a empresa entrasse em decadência quando a Estrada de Ferro D. Pedro II atingiu Entrerrios (Três Rios), decretando falência quando a ferrovia chegou a Juiz de Fora. O Comendador, amigo pessoal do Imperador, teve todas as dividas perdoadas e ainda recebeu o cargo de presidente da Estrada de Ferro Pedro II. Em principio, Mariano Procópio definiu o trajeto da ferrovia na margem esquerda do Rio Paraibuna, pensando no aproveitamento de terrenos de sua propriedade.

A Câmara municipal e os grandes proprietários não se conformavam da cidade ficar mais uma vez a margem do "desenvolvimento". Como já ressaltamos desde a construção da Estrada do Paraibuna a cidade foi estruturada na margem direita do rio. A população no geral também reclamava que localização da estação acarretaria custos adicionais de transporte.

Então a Câmara decidiu pela compra e doação de terrenos para a ferrovia. Devido à falta de recursos municipais foi necessário organizar uma coleta entre os cidadãos ilustres para tal fim (LESSA, 1985) [24]. Segundo informações de Lessa (op. cit.), o Barão de São Marcelino foi o político local que mais se empenhou junto ao

[23] Vide o crescimento do número de estabelecimentos comerciais e industriais nos anexos D e E.

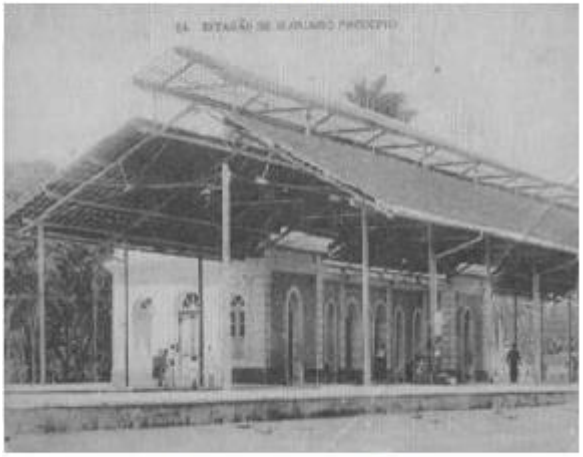
[24] "O primeiro a assinar e com maior quantia foi Marcelino Tostes, seguido por Antônio Caetano, Major Gordo (avô do Doutor Almada Horta) e outros. Em julho de 1877, vemos a Câmara agradecendo grandes contribuições feitas, para a mesma finalidade, por Domingos Nery Ribeiro, Dr. Santos Silva, Dr. Leandro Castilho, Dr. João Ribeiro Mendes, Barão de S. Mafalda, Eduardo Hungria, Geraldo Rezende e A. Amálio Halfeld" (Ibid., p. 108). Com o dinheiro arrecadado a Câmara comprou terrenos de nove proprietários entre as ruas Marechal Deodoro e a atual Praça Antônio Carlos. "A maior indenização foi paga a Cristovão Alemão. Havia proprietários de nomes conhecidos: Francisco Mariano Halfeld, Joaquim Nogueira Jaguaribe, Carlos Otto e Júlio Halfeld" (Ibid., p. 109).

Ministério da Agricultura e Obras do Império para a construção da rodovia e estação nos terrenos doados. Assim a estrada de ferro foi construída na margem direita, em leito paralelo a rodovia [25].

A estação principal foi a da União e Indústria até a morte de Mariano Procópio em 1873, quando foram iniciadas as obras da Estação Central. Inaugurada em 1877 passou por duas reformas (em 1883 e 1902) até adquirir a aspecto atual. O prédio abriga o museu ferroviário da cidade[26]. A construção da estação demandou sete contos de reis, doados pelo Barão de São Marcelino (GENOVEZ et al., 1998a). Mesmo após a inauguração a estação de Mariano continuou em funcionamento.

Remete a esta época a formação das ruas Benjamim Constant e Silva Jardim, pois inicialmente a Estação Central permitia apenas desembarque de passageiros, sendo as cargas desembarcadas no Largo do Riachuelo. Como ainda não existia arruamento nesta área foram abrindo caminhos que deram origem às ruas (LESSA, 1985).

FIGURA 3: Estação de Mariano Procópio
(sem data)



Fonte: Junqueira, 2003.

FIGURA 4: Estação Central
(1902)

Fonte: Fazollato, 2004.

Destacamos entre as medidas que visavam regular o crescimento da cidade as leis municipais que proibiam a instalação de fábricas poluidores e a construção de prédios térreos na zona central e isentava de impostos as casas de dois pavimentos ainda na década de 70 do século XIX (JUNQUEIRA, op. cit.).

[25] A margem esquerda do Rio Paraibuna possuía terras firmas, o que e diminuiria os custos para a instalação da ferrovia em relação à margem direita. Foi necessário para a sua construção a realização de aterros, onerando os custos (STEHLING, 1979).
[26] O Imóvel foi tombado pelo Decreto Municipal nº 6465/1999.

As ruas Santa Rita, Direita, Imperador, do Comércio, Liberdade, Imperatriz, Espírito Santo, Santo Antônio e São Mateus funcionavam efetivamente em 1877. Nestas contabilizavam-se 600 casas, 150 estabelecimentos comerciais, 6 escolas e 5 boticas (JUNQUEIRA, 2003, p. 56-57). Nesse mesmo ano José Silveira Goulart doou terrenos para a construção da Rua dos Bambus (atual Avenida Francisco Bernardino), paralela à ferrovia (vide mapa 4).

É interessante destacarmos a iniciativa da CUI ao promover um plano de urbanização para o Morro da Gratidão, bem como para a várzea onde estava situada a estação, ambos os planos foram elaborados por Lallemant. Não se sabe o motivo, mas apenas o plano do Morro da Gratidão foi executado, sendo os terrenos vendidos em sua maioria para ex-colonos (STEHLING, 1979). O bairro foi rebaixado, calçado e arborizado durante o governo de Procópio Teixeira em 1916, passando por um processo de valorização imobiliária.

A cidade nasce com funções urbanas bem definidas, dentro do contexto da especulação imobiliária, conforme destaca Menezes (2004, p. 4-5.):

> Na verdade, o sucedido revela um processo em curso, que é a reconversão da renda da terra e formação inicial do mercado imobiliário urbano, isto é, negócios de terras, envolvendo o espolio da família Tostes e Souza Pinto através de seus herdeiros e projetos de urbanização em torno dos núcleos e localidades originais e o incremento do mercado de terras, responsáveis por impulsionar a vida urbana e configurar a cidade.

Juiz de Fora se expandiu consoante ao desenvolvimento dos eixos viários. Destarte, o Caminho Novo, a Estrada do Paraibuna, a Rodovia União e Indústria e posteriormente a Estrada de Ferro D. Pedro II foram elementos fundamentais para a estruturação urbana de Juiz de Fora.

Carcereri (2009) afirma que os amplos investimentos em malha viária reforçaram a função de centralidade da cidade na Zona da Mata: “Sua posição geográfica privilegiada foi constante atrativo para investimentos em infraestrutura de alta qualidade e eficiência que, consequentemente, vieram a catalisar uma série de grandes empreendimentos que marcaram sua trajetória” (Ibid., p. 44).

Assim, o grande interesse da elite local nos traçado das vias supracitadas não constituía apenas capricho, mas elemento imprescindível para a exportação cafeeira e formação de um modelo de acumulação urbana que iria se desenvolver até 1930;

no qual o moderno sistema viário consorciado aos capitais acumulados pelo café e ao mercado urbano e regional (entendemos aqui parte do mercado fluminense) possibilitou o desenvolvimento da indústria local.

A cidade não foi grande produtora de café apenas, mas devido ao desenvolvimento dos meios de transporte, transformou-se em entreposto comercial de grande dinamismo econômico, onde os excedentes das exportações de café permitiram a diversificação agrícola, a industrialização e a estruturação urbana. Pires (2004) utilizou o conceito de efeitos de encadeamento, segundo o qual a economia cafeeira propiciou a diversificação urbano-industrial de Juiz de Fora, classificando a economia local como complexo econômico. Ele comprovou a reconversão de excedentes da atividade agroexportadora em atividades urbanas pelo fato de que muitas empresas de variados ramos pertenciam a fazendeiros locais [27].

Entre 1865 e 1890, Juiz de Fora teve a primeira fase de industrialização (ALMIR OLIVEIRA, 1983 apud RIBEIRO, M., 1988). Essa visão também é compartilhada por Giroletti (1988) que ao estudar a industrialização da cidade entre 1850 e 1930 delimitou dois períodos: O impulso inicial referente à implantação (1865 a 1889) e o período de desdobramento (1890 a 1930), marcado por grandes investimentos como também pelo grande número de estabelecimentos criados em diversos setores, totalizando 286 (PAULA, R. 2006). Ricardo Paula (op. cit.) compartilhou da mesma linha de raciocínio, classificando o período anterior a 1890 como proto-industrialização, pois tratava de uma produção manufatureira de baixa produtividade.

Para Giroletti (op. cit.) somente os capitais gerados pela produção cafeeira eram insuficientes para desencadear o processo de industrialização na cidade. Ele destacou o papel da CUI e seus antigos colonos no período inicial, à medida que estes logo se integraram a vida urbana. Além das terras de péssima qualidade e falta de mercado consumidor, muitos dos que vieram para formar a colônia eram operários na Alemanha. Destacam-se os artífices que possuíam altos salários e contratos de trabalho por tempo delimitado, e, ao fim deles podiam investir em pequenas fábricas e manufaturas. Esse período se caracterizou pelo:

> (...) predomínio de pequenas fábricas, pequenas oficinas, com baixa produção e produtividade, utilizando uma tecnologia elementar, com

[27] Vide a relação das empresas pertencentes a fazendeiros por setores de atividade no anexo F.

> baixo índice de capital investido, absorvendo pequena quantidade de mão-de-obra. O proprietário também é o produtor direto, e a produção vai depender diretamente da qualidade dos artífices.
> (GIROLETTI, 1988, p. 73)

Os imigrantes e seus descendentes fundaram diversas fábricas, tais como ferrarias com fabricação de carros e carroças, fundição de ferro gusa e as primeiras cervejarias da província. Porém, poucas destas pequenas empresas acumularam capitais que foram investidos na etapa posterior da industrialização. Também foi bastante significativa a participação de imigrantes, tanto germânicos como italianos em relação ao número de estabelecimentos na segunda fase da industrialização, afinal cerca de 50% dos estabelecimentos do período pertenciam a eles[28].

Nicélio Barros (2008) reduz a importância da participação dos imigrantes na industrialização afirmando que a maior parte dos estabelecimentos constituíam manufaturas não sendo indústrias propriamente ditas. Destacou também o caráter ufanista das obras sobre a participação dos imigrantes na indústria local. Assim, se muito importantes no tocante a número de estabelecimentos perdiam a importância em termos de produtividade, valor da produção e pessoal empregado.

II.1.2. Dos bondes até 1930.

Em novembro de 1880 a Cia Ferrocarril Bondes conseguiu autorização da província para implantar o transporte de bondes de tração animal em Juiz de Fora. A companhia fundada por Felix Schimidt e Eduardo Batista Roquete Franco começou a operar no ano seguinte. O transporte público em Juiz de Fora foi implantado antes de Ouro Preto, então capital da província.

A primeira linha de bonde a circular servia a Avenida Direita à estação, passando pelas ruas Imperatriz, Califórnia, do Comércio e Espírito Santo. Pouco tempo depois foi criada a linha dois entre Passos e a Cervejaria Weiss (vide mapa 5, página 68). Esta linha passava em trajeto paralelo à ferrovia, sendo constantes os acidentes e certamente privilegiou a elite local. Até aquele momento havia a concentração das famílias de grande poder econômico e político nos Passos,

[28] Vide a representatividade dos imigrantes nas indústrias da cidade por setores de atividade no anexo G.

estando a elite tradicional concentrada na Rua Direita e os novos ricos concentrados na Travessa Solidão (GENOVEZ, 1998c).

É importante dizer que nos terrenos da cervejaria foi criada uma série de equipamentos de lazer: o Clube Internacional (com 2 quadras de tênis e uma de críquete), o Clube de Tiro de Pombos, o Hipódromo Juiz de Fora (STEHLING, 1979). A linha dois foi prolongada até Tapera (atual bairro Santa Terezinha) após a fundação do Hipódromo Ferreira Lage, passando pela atual Avenida Rui Barbosa, impulsionando a ocupação da região.

Entre os anos de 1881 e 1887, as tarifas mantiveram-se em 100 réis, quando foram aumentadas para 200 réis. A nova tarifa foi aceita com a condição que o passageiro pudesse pagar tarifa única (LESSA, 1985). Entre esses anos o percurso dos bondes não foi alterado.

A década de 80 do século XIX foi um período de grandes investimentos na cidade. No ano de 1881 a Prefeitura contratou o engenheiro José Barbalho Uchôa para elaboração da quarta planta da cidade, compreendendo o cemitério, a Estrada de Ferro D. Pedro II e o novo loteamento no Morro da Gratidão (OLIVEIRA, P., 1966). Mais uma vez a região de Villagem foi ignorada ainda que estivesse dentro do perímetro urbano desde 1865. Nesse ano a Câmara comprou um terreno (esquina das ruas do Imperador e Espírito Santo) para a construção da nova cadeia, inaugurada no ano seguinte (GENOVEZ et al., 1998b). Antônio Dias Tostes, Joaquim Nogueira Jaguaribe e Eduardo Camillo de Campos doaram terrenos para o prolongamento da Rua do Comércio. As instalações da CUI foram vendidas para a firma inglesa Steele, Morrith & Whytaker para instalação de uma fábrica de tecidos, Tecelagem Industrial Mineira popularmente conhecida como Fábrica dos Ingleses (em 1942 foi incorporada pela Ferreira Guimarães, funcionando até 1980). A fábrica utilizou a primeira turbina hidráulica do país, aproveitando a energia gerada pela Cachoeira da Cascata (atual Cachoeira do Vale do Ipê). Parte dos edifícios da fábrica, construídos no início do século XX, foram tombados pela Prefeitura em 2003[29].

Em setembro de 1886 a Câmara organizou uma exposição industrial[30]. No ano seguinte foi inaugurada uma ponte sobre o Córrego Independência e definido

[29] Decreto Municipal nº 7913/2003.

[30] A exposição de 1886 foi dividida em 11 seções, sendo duas para produtos agrícolas (café e cereais), uma para a mineralogia e oito para produtos industriais da cidade.

pontos para as carruagens de aluguel que somavam 20[31]. Houve também a ampliação do serviço de abastecimento de água com a instalação de 14 torneiras e chafarizes nas ruas do Centro[32].

No ano da Abolição da Escravatura a cidade possuía a maior população escrava de Minas Gerais, contabilizando quase 21 mil cativos, concentrados principalmente nas fazendas de café (OLIVEIRA, M., 1994). Após a abolição a migração da população negra para a cidade não foi maciça, pois em diversas fazendas nenhum escravo foi embora (ALMEIDA, P., 2006). Lacerda (1998 e 2002) realizou pesquisas sobre a evolução da população negra na cidade e constatou que foi muito comum à concessão de alforrias coletivas antes de novembro de 1888[33]. Havia diversas estratégias para manter os libertos como mão-de-obra para a lavoura cafeeira, tais como parceria, meação e vendas, acarretando o endividamento do trabalhador. Guimarães (2009) ao estudar camponeses negros na Zona da Mata analisou 338 testamentos abertos na cidade entre 1844 e 1904, constatando que em 52 testamentos eles foram "beneficiados" com pedaços de terras. Diferente de muitos estados em que os imigrantes assumiram o lugar dos escravos na lavoura, em Juiz de Fora eles assumiram funções urbanas, assim durante algum tempo após a abolição o ex-escravo se manteve no campo.

Patrícia Almeida (op. cit.) pontuou alguns locais de concentração de população negra na cidade como Largo do Riachuelo, Botanágua (atuais Costa Carvalho e Vitorino Braga), Tapera (antes da linha de bonde), Morro de Santo Antônio (acima da Igreja Matriz), Curral do Conselho (Vila Ideal), Lamaçal (atual bairro Bom Pastor), onde existia uma Roda de Tumba (roda que misturava capoeira, dança, ritmo e improviso). Constantes eram as reclamações dos jornais da época sobre as festas realizadas nestes locais, sendo intensa a repressão policial nestas áreas, especialmente no Largo do Riachuelo, que concentrava a maior população

[31] Foram designados cinco pontos para as carruagens de aluguel: Parque Municipal, Estação, Largo da Cadeia, Matriz e Largo dos Passos.

[32] As torneiras foram instaladas nas ruas: Batista de Oliveira (esquinas com Sampaio, Espírito Santo, Santa Rita, Califórnia e Conde D'Eu [atual Fonseca Hermes]); Imperador (esquinas com Floriano Peixoto, Santa Rita, Espírito Santo e pátio da Cadeia); Largo da Estação; Rua Califórnia; Rua Imperatriz; Rua Espírito Santo; e, na Rua do Imperador (LESSA, 1985).

[33] Para comprovar tal afirmação além de dados dos cartórios de registros utilizou também uma carta escrita por Cândido Tostes: "Não se admire desta minha linguagem visto eu ter mandado dar baixa a 80 e tantos [escravos] que possuía, antes 3 ou 4 dias da Lei; assim procedendo não foi para merecer encomio e ser taxado de philantropo, mas sim para quando arrebentasse a bomba eu já estar mais ou menos adiantado no iniciamento (sic.) do trabalho livre, e creia que se as coisas aqui não vão bem nas fazendas de meus vizinhos vão pessimamente".

negra na cidade. Mônica Oliveira (apud ALMEIDA, P., 2006) e Pires (2004) afirmaram que o êxodo dos negros ocorreu maciçamente a partir de 1920 com o declínio da produção cafeeira local, neste contexto explica-se a formação da Serrinha (atual bairro D. Bosco) (MENEZES e MONTEIRO, 2010) e Arado (atual São Benedito) (SILVA, 2008), ambos então arrabaldes da cidade.

Em função da Proclamação da República a Câmara alterou os nomes das ruas Imperatriz, Imperador e Conde d'Eu para Marechal Deodoro, 15 de Novembro e Fonseca Hermes. O Morro do Imperador passou a ser chamado de Morro do Cristo.

No final da década criam-se as condições para a expansão industrial da cidade. Em 1887 e 1889 foram criados os dois primeiros bancos de Minas Gerais, a saber, o Banco Territorial e Mercantil de Minas fundado por Batista de Oliveira e Banco de Crédito Real de Minas fundado por Batista de Oliveira, Bernardo Mascarenhas e Visconde de Monte Mário. O primeiro faliu com apenas quatro anos de funcionamento em decorrência de ações especulativas na bolsa do Rio de Janeiro. Fica nítida a posição de centro dinâmico ocupado pela cidade nesta época, rompendo parcialmente com a dependência do sistema financeiro fluminense. Os bancos possibilitaram a retenção de capitais na cidade; capitais que foram reinvestidos na indústria. No período da industrialização propriamente dita realmente ocorreu os efeitos de encadeamento econômico a partir do setor cafeeiro.

Ambos os bancos foram situados na parte baixa da Rua Halfeld, local também da instalação do primeiro Banco do Brasil na cidade anos depois. Observamos desta forma a expansão de atividades importantes no entorno da Estação em contraposição ao Parque Municipal, que até então concentrava o poder público, econômico e religioso do município. Neste período há a expansão urbana em direção a Rua Botanágua (atual Avenida Sete de Setembro). Conforme Villaça (2001) as estações ferroviárias tendem a gerar centralidade, afinal o embarque e desembarque se dão exclusivamente por elas, criando um nó de fluxos. Na cidade também foram sentidos os efeitos da centralidade de tal equipamento, sendo grande o fluxo de pessoas, concentração de hotéis (totalizando 16 em 1892) e casas comerciais nas ruas Halfeld e Marechal parte baixa.

Outro fator imprescindível para a segunda fase da industrialização da cidade foi a criação da Companhia Mineira de Eletricidade (CME) pelo industrial Bernardo Mascarenhas, que chegou à cidade em 1885 para a instalação de uma fábrica de tecidos. Ele teve participação expressiva em algumas empresas de infraestrutura na

cidade[34]. Dois anos depois conseguiu junto a Câmara o contrato para a iluminação pública, que permanecia os 84 lampiões desde 1861. Para o funcionamento da CME, da qual os membros da família Mascarenhas constituíam os maiores acionistas, foi construída a Usina de Marmelos no Rio Paraibuna. A usina foi a primeira da América Latina e é o único prédio do período que possui proteção integral, inclusive com o maquinário original[35]. Hoje o "Complexo Arquitetônico de Marmelos" está sob cuidados da UFJF. No mesmo ano de fundação da usina os lampiões foram substituídos por 40 lâmpadas elétricas. A energia gerada pela usina permitiu não apenas a iluminação pública e privada, bem como o fornecimento de energia para a indústria, consistindo em uma grande vantagem competitiva para a indústria local.

FIGURA 5: Usina Zero da CEM.

Fonte: JUNQUEIRA, 2003.

A sede da companhia foi instalada na parte baixa da Rua Espírito Santo, atualmente o imóvel pertence à Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG),

[34] Participou da formação da Cia Construtora Mineira (1887), da Sociedade Promotora de Imigração de Minas Gerais, Academia de Comércio (1894) e em 1905 adquiriu a Cia Ferrocarril Bondes, que desde 1897 pertencia à firma Fritz Wirtz & Companhia (BARROS, C., 2008.).

[35] O "Complexo Arquitetônico de Marmelos" foi tombado pelos Decretos Municipais nº 2863/1983 (Usina Zero de Marmelos), nº 8445/2004 (Usinas II e III) e nº9693/2008 (Vila Operária).

que incorporou a empresa em 1980[36]. Ainda neste ano Bernardo Mascarenhas inaugurou a tecelagem que levava seu nome, localizada na Rua 15 de Novembro. Hoje no imóvel funcionam o Centro Cultural Bernardo Mascarenhas, a Biblioteca e Mercado Municipais[37].

Em 40 anos Juiz de Fora se tornou a cidade mais rica e populosa de Minas Gerais. Sua população era de 55.185 habitantes, dos quais 17.622 residiam na zona urbana (GIROLETTI, 1988). Em 1892 a cidade possuía 922 prédios, 200 casas comerciais. Havia 74 telefones todos pertencentes a Fábrica dos Ingleses, estando a Estação Central instalada no Largo do Riachuelo.

Prova da importância econômica e centralidade da cidade foi à instalação da sede da Alfândega de Minas Gerais no Largo da Estação, funcionando em Juiz de Fora entre 1893 e 1920, ano que foi transferida para a capital (MIRANDA, 1991 apud GENOVEZ, 1998 c). No imóvel funciona o 4º Deposito de Suprimentos do Exercito[38]. Também foi instalada na cidade a Hospedaria dos Imigrantes Horta Barbosa no bairro Tapera e a Inspetoria-Geral de Imigração pelo Serviço de Imigração e Colonização da Província. A hospedaria era direcionada aos imigrantes em trânsito, que seriam enviados para diversas cidades do Estado. Somente entre 1894 e 1897 passaram pela hospedaria 49.873 imigrantes. A localização do órgão na cidade deveu-se a sua posição, mas também as facilidades de transporte que Juiz de Fora oferecia, e, principalmente ao fato de que a Zona da Mata produzia 80% do café de Minas Gerais, demandando um grande número de empregados agrícolas. Fica nítida a função de centralidade exercida pela cidade, que embora não fosse a capital tornou-se sede de órgãos provinciais.

Nos anos de 1890 foram fundadas duas importantes construtoras na cidade: Cia Construtora Mineira (1890-1899) e Cia Industrial Panteleone Arcuri (1895). A primeira foi responsável pelo aterro e abertura da Avenida Francisco Bernardino e desmonte do Morro Schubert com a abertura da Rua Benjamim Constant e aterro da Lagoa da Gratidão (JUNQUEIRA, 2003).

A Cia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri[39] foi fundada pelos imigrantes italianos Pantaleone Arcuri e Pedro Timponi, que em 1898 foi substituído

[36] O "Castelinho da Cemig" como é popularmente conhecido foi tombado pelo Decreto Municipal nº 2863/1983, juntamente com a fachada da garagem da empresa, também na Rua Espírito Santo.
[37] As instalações da fábrica foram tombadas pelo Decreto Municipal nº 2866/1983.
[38] As instalações da alfândega foram tombadas pelo Decreto Municipal nº 4095/1988.
[39] As instalações da fábrica foram tombadas pelo Decreto Municipal nº2866/1983.

na sociedade por Antônio Spinelli. A sede da empresa foi construída na Rua Espírito Santo e entre 1920 e 1950 funcionou no térreo do prédio uma revenda Fiat. Atualmente no imóvel funciona o Centro de Convivência do Idoso – Pró-Idoso, projeto da Prefeitura Municipal.

A empresa fabricava azulejos, ladrilhos e foi a primeira no Brasil a fabricar produtos em cimento e amianto, sendo por muitos anos o único fornecedor nacional de telhas de amianto no país. Ao longo dos anos a firma foi responsável por importantes obras na cidade entre as quais podemos citar a construção da Escola Normal, o Instituto Granbery (1901) o monumento ao Cristo Redentor no Morro do Imperador (1906), a Prefeitura (1918) [40], o Cine Teatro Central[41] (1929) e o Marco do Centenário na Praça da República[42], entre outras importantes obras. O teatro foi financiado pela família Arcuri. Em 1901 a firma foi responsável por remodelar o Jardim Municipal, incluindo a construção da primeira biblioteca municipal da cidade (ampliada em 1934 e demolida em 1966) no centro do parque. A obra foi custeada por Francisco Mariano Halfeld e em sua homenagem o parque recebeu o nome de Parque Halfeld.

A expansão da ocupação em direção a parte baixa se deveu não apenas a centralidade da Estação, bem como o valor das terras em comparação ao núcleo central, à medida que nestas áreas (formadas pelos aterros do Rio Paraibuna) eram constantes as inundações. A instalação da construtora foi um fator importante para a expansão da ocupação na Rua Osório de Almeida, principal do bairro Poço Rico. O local concentrou um grande número de famílias italianas, que vieram ao país para trabalhar na construtora. De acordo Genovez (1998a) Pantaleone construiu uma avenida de casas na Rua Espírito Santo no início do século XX, havia também casas de funcionários da CME. Nos anos 40 a Prefeitura aprovou um loteamento em terrenos de Pantaleone no bairro Poço Rico.

Entre os anos de 1893 e 1894, o Presidente da Câmara Dr. Francisco Bernardino autorizou a realização do plano denominado “Saneamento e expansão da cidade de Juiz de Fora: águas, esgotos; retificação de rios, drenagem”. O plano ficou popularmente conhecido como Plano Howyan, em referência ao seu

[40] O edifício foi tombado pelo Decreto Municipal nº 2865/1983.
[41] O teatro projeto por Rafael Arcuri, filho de Pantaleone, é o único edifício da cidade tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).
[42] O Marco do Centenário foi projetado por Arthur Arcuri, filho de Pantaleone, e pintura de Cândido Portinari. Foi tombado pelo IPHAN e é considerado o primeiro painel modernista em praça pública no país.

elaborador Gregório Howyan, engenheiro francês que posteriormente se tornou engenheiro da Prefeitura de Paris.

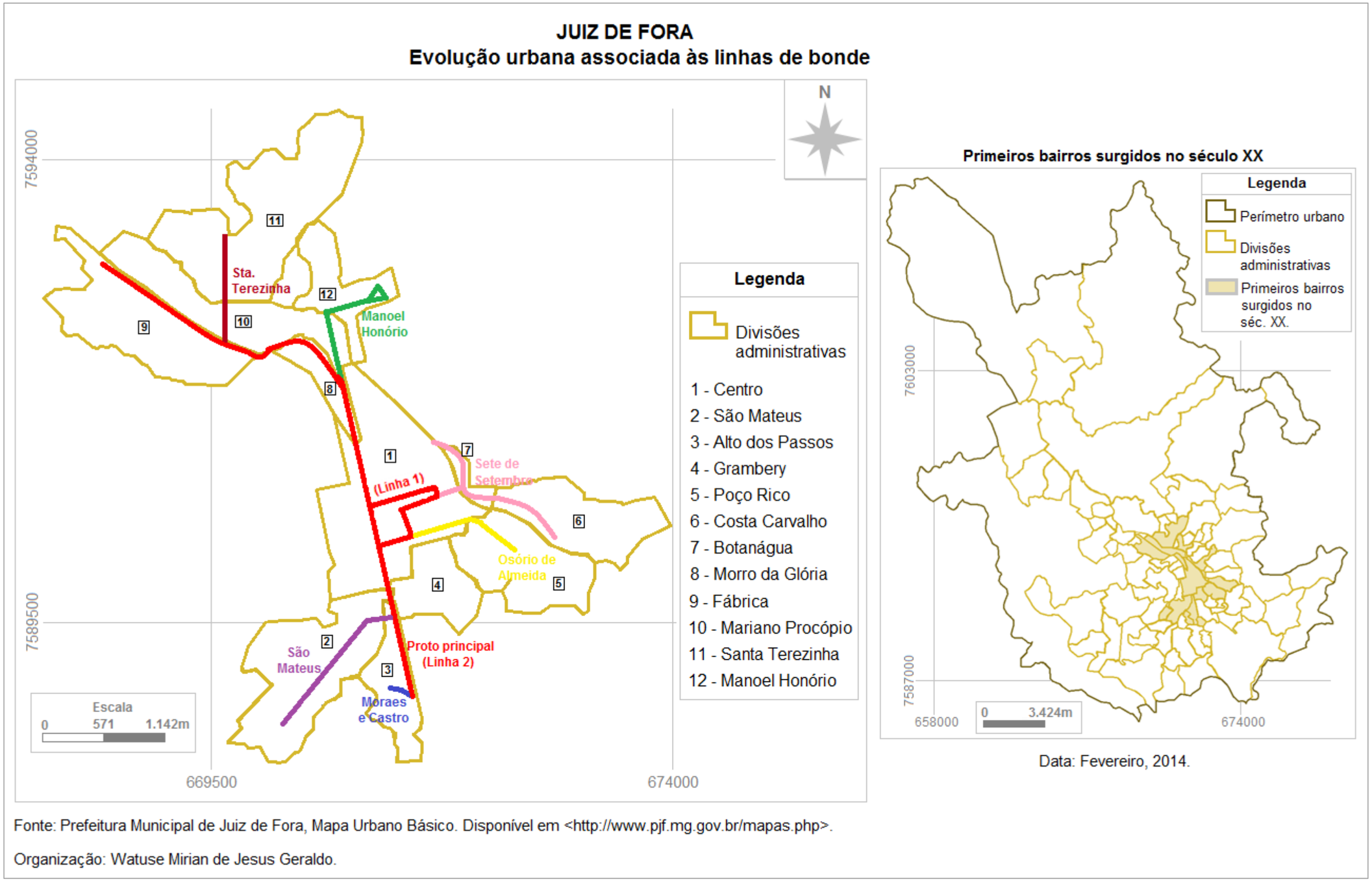
Entre as medidas do plano a que gerou maior polêmica foi a construção de um açude no Morro do Cristo para abastecimento da cidade. Ele seria formado pelo aproveitamento das águas do Córrego São Pedro e de águas pluviais, impedindo que as águas pluviais da parte alta atingissem o centro. O projeto do engenheiro também foi muito questionado pelos opositores do presidente da Câmara pela dimensão dos esgotos; alegavam que o engenheiro queria construir "uma cidade para seus esgotos e não esgotos para a cidade de Juiz de Fora" (OLIVEIRA, P., 1966, p. 171). O fato que é Howyan projetou um plano de saneamento não para a população que a cidade possuía, mas pensando numa população três vezes superior. Quando o Dr. João Penido Filho assumiu a presidência da Câmara interrompeu as obras de saneamento usando como base o parecer de engenheiros locais. Desta forma, o único legado do Plano Howyan foi os títulos da dívida pública municipal no valor total dois mil contos, subscritos para financiamento das obras.

A CME adquiriu o direito de exploração dos bondes em 1905 e o fez até 1954, quando foi criado pela Prefeitura o Departamento Autônomo de Bondes (Lei Municipal nº 669/1954). A companhia substitui os bondes de tração animal por bondes elétricos e expandiu as linhas existentes (vide mapa 5, página seguinte), influenciando decisivamente na expansão da mancha urbana da cidade. Cabe ressaltar que a CME se consolidou na cidade como uma holding, já que além do fornecimento de energia, iluminação pública e transporte, também se tornou responsável pelo serviço de telefonia do município.

As linhas foram estendidas às ruas São Mateus, Moraes e Castro, Sete de Setembro, Osório de Almeida. Devido ao 2º Batalhão os bondes foram levados até Santa Terezinha e depois para o bairro Manoel Honório, induzindo o adensamento da ocupação naquela região. Havia o projeto que nunca se concretizou de extensão das linhas até o bairro Benfica, situado a 18Km do centro da cidade.

A extensão de linhas promoveu a valorização fundiária e imobiliária. Um grande exemplo é a Rua São Mateus que: "(...) era considerada uma das piores da cidade, local certo de barulhos, correrias; depois do bonde – um bairro próspero, de belas moradias, que valorizou terrenos baldios adjacentes, fazendo deles surgir uma centena de casas" (BARROS, C., 2008, p. 86).

MAPA 5: As linhas de bonde e a evolução da Região Central.



Data: Fevereiro, 2014.

Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Eram constantes os pedidos de extensão das linhas de bonde desde moradores a jornais e até proprietários fundiários que vislumbravam a valorização de suas propriedades visando à implantação de loteamentos. Temos como exemplo o senhor Francisco Borges de Mattos que se dispôs a arcar com os custos de materiais e mão-de-obra se a CME expandisse a linha Osório de Almeida até sua chácara (BARROS, C., 2008). Os bondes foram elementos de expansão urbana em várias regiões, desta forma pouco a pouco a cidade foi se expandindo, formando grande parte do que hoje a Prefeitura classifica como região central.

Os bondes foram elementos de expansão urbana e adensamento, contribuindo para a segregação, modificando o perfil de ocupação no entorno das linhas, conforme já citamos. Podemos associar o crescimento populacional e sua distribuição à criação das linhas de bonde, como observamos no quadro abaixo.

QUADRO 6: Distribuição da população de Juiz de Fora (1883 e 1913).

Setores	1883		1913		Variação no período
	Total	Percentual	Total	Percentual	
Centro e Alto dos Passos	6.595	64,66%	12.899	57,79%	95,59%
São Mateus	549	5,38%	1.414	6,33%	157,56%
Glória e Mariano Procópio	2.203	21,60%	1.854	8,31%	-15,84%
Botanágua	853	8,36%	1.791	8,02%	109,96%
São Pedro	Não disponível	-	1.728	7,74%	-
Tapera	Agregado	-	1.022	4,58%	-
Fábrica	Agregado	-	1.614	7,23%	-
Total	10.200	100,00%	22.322	100,00%	-

Fonte: Klôh Júnior, 2008.

A concentração da população no Centro e Alto dos Passos diminuiu no período entre 1883 e 1913. Tapera e Fábrica estavam agregados a Glória e Mariano Procópio em 1883, e vinte anos depois sua população somada representava quase 12% da população urbana de Juiz de Fora. Fica claro que crescimento destes setores foi muito superior ao decréscimo do Setor Glória e Mariano Procópio.

Segundo Menezes (2004, p. 6) a geografia das linhas de bonde permite compreender a estrutura interna da cidade, revelando o crescimento do Centro, mas também a formação de novos bairros, mais afastados: “Tapera de Baixo, Tapera de Cima, Pito Aceso (Bonfim), Manoel Honório, Fábrica, São Mateus, Lamaçal [no final da Avenida Rio Branco], Creosotagem (Francisco Bernardino), Poço Rico, Costa

Carvalho (Bota N´Água de baixo) – antigo Caminho Novo de Garcia Paes, Vitorino Braga (Bota N´Água de cima)".

Reafirmamos que a mancha urbana foi influenciada decisivamente pela dotação de infraestrutura viária consorciada à topografia. A Estrada Nova, a Rodovia União e Indústria e posteriormente e com mais intensidade a ferrovia produziram efeitos de centralização no espaço urbano de Juiz de Fora. O crescimento populacional, o aumento da demanda por moradia associados aos bondes possibilitaram a expansão da mancha urbana.

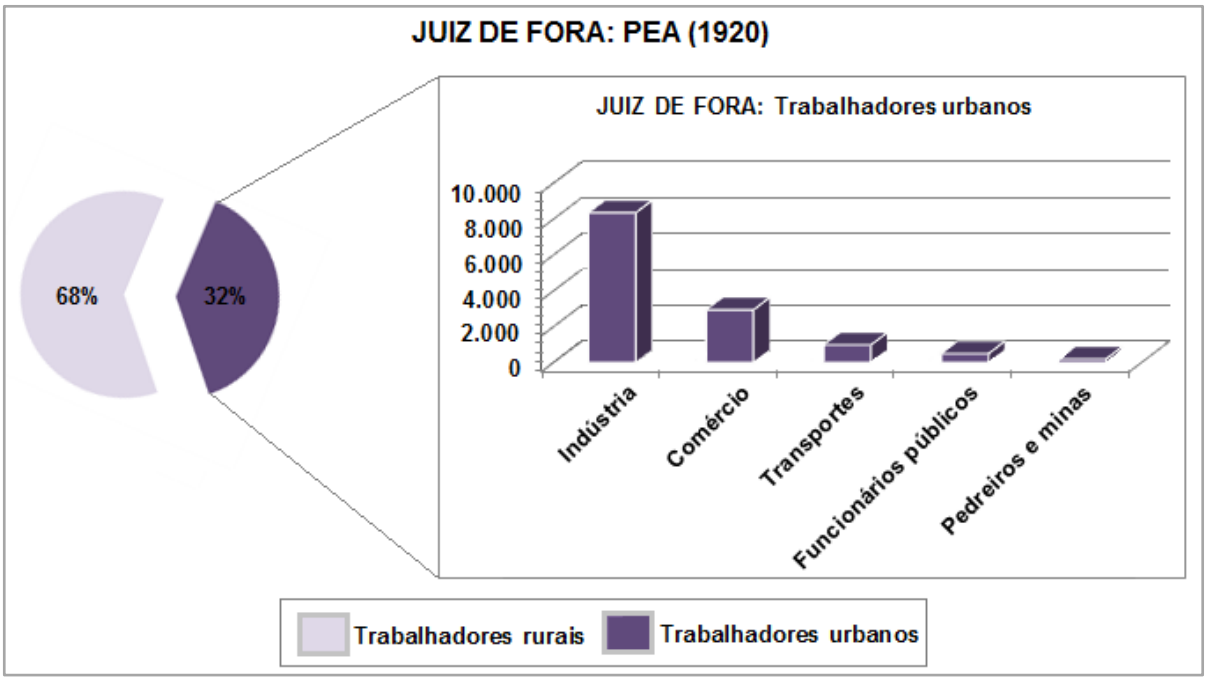
Destaca-se a expansão da Rua do Comércio (na direção sul) além do Centro (limitado ao sul pela Rua Espírito Santo), impulsionando a ocupação do bairro Granbery. Esse trecho da rua foi marcado pela concentração de profissionais liberais que tinham seu local de trabalho associado à moradia, diferente do trecho central. A ocupação deste bairro possibilitou a integração entre o núcleo dos Passos e o da Rua Califórnia.

Nesse período a expansão urbana em decorrência dos serviços de bondes e o adensamento populacional alteraram a configuração da cidade de três núcleos isolados para uma ocupação continua, já que nestes anos a Rua da Gratidão encontra-se totalmente ocupada, apresentando uma diversidade de usos. Apesar desta integração entre os núcleos originais foi criado o Distrito de Mariano Procópio pela Lei Estadual n.º 556/1911; sendo reintegrado ao Distrito Sede somente em 1938 pelo Decreto-lei Estadual n.º 148/1938. A lei de 1911 criou também o Distrito de Benfica, integrado ao Distrito Sede em 1962 (Lei Estadual n.º 2.764/1962) (IBGE, 2012).

A CME introduziu uma nova fase da industrialização da cidade a partir da utilização da energia elétrica. Há um novo período de expansão industrial, que rendeu a cidade a alcunha de *Manschester Mineira* dada por Rui Barbosa em alusão a cidade industrial inglesa. O apelido foi atribuído ao progresso do setor, como também ao padrão arquitetônico com tijolos maciços aparentes nas fachadas, análogo às fábricas britânicas (SAMPAIO, 2012). Segundo Giroletti (1988) e Maria Carlota Paula (1976) e a cidade foi o maior centro industrial de Minas Gerais, apresentando o maior número de indústrias, o maior valor de produção e o maior

número do operariado[43]. Para exemplificar a importância do setor na cidade mencionamos que 65% dos trabalhadores urbanos eram trabalhadores industriais, como podemos visualizar no gráfico abaixo. Os produtos industriais da cidade abasteciam outros estados como Goiás, São Paulo e, principalmente, Rio de Janeiro, em função dos caminhos já consolidados. Há um grande destaque para as indústrias têxteis, que representavam 50% do valor da produção industrial da cidade, superior aos dados do Estado com 40% (GIROLETTI, 1988).

GRÁFICO 4: Distribuição da PEA por setores de atividade.



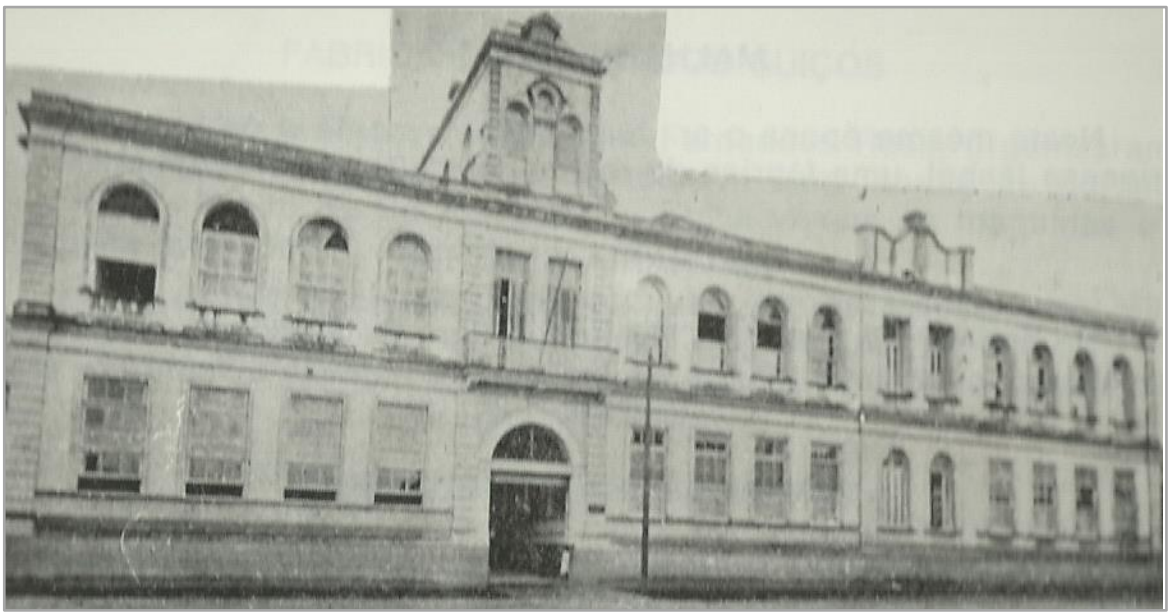
Fonte: PIRES, 2004.

Além da Fiação e Tecelagem Bernardo Mascarenhas e Tecelagem Industrial Mineira, destacavam-se também: Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz, situada em imóvel na Rua São Sebastião, onde funciona o shopping de mesmo nome da fábrica; a Companhia Fiação e Tecelagem Moraes Sarmento na Rua Benjamim Constant onde funciona um hipermercado; Fiação e Tecelagem Antônio Meurer situada na Rua Espírito Santo em um imóvel que foi derrubado (vide figura 6, página seguinte); e Fiação e Tecelagem São Vicente na Avenida Rio Branco (altura do Alto dos Passos) onde funciona um mercado. As fábricas citadas empregavam

[43] Vide dados sobre os municípios mais industrializados de Minas Gerais e a representatividade da indústria de Juiz de Fora em relação à mesorregião e ao estado no início do século XX nos anexos H e I.

cerca de 30% do operariado da cidade. Neder (2010) cita o Anuário Estatístico de 1925, segundo o qual a cidade possuía 6 grandes tecelagens, 13 empresas menores e 31 tecelagens de malhas (vestuário). Somente entre 1900 e 1914 foram instalados 185 indústrias na cidade (PAULA, M., 1976). Desta forma, Juiz de Fora se transformou em cidade operária, em pouco mais de 10 anos o número de operários cresceu 451% (ALMEIDA, R., 2006).

FIGURA 6: Fábrica Meurer (1901).



Fonte: STEHLING, 1979.

Diversos eram problemas que se materializavam no espaço urbano. Através das leituras de Renato Almeida (2005, 2006) e Jefferson Pinto (2005) percebemos o incomodo da sociedade de bem com as *personas non gratas* no Centro. Fica claro também a grande repressão policial a estes.

A industrialização, baseada em longas jornadas de trabalho, mão-de-obra feminina e infantil como forma de reduzir ainda mais os baixos salários, foi incapaz de garantir ao trabalhador condições adequadas para sua reprodução. Desta forma já nos anos de 1910 a cidade sofreu com problemas decorrentes da miserabilidade de grande parte da população urbana; o que em parte se refletiu em problemas habitacionais na cidade que chegou a possuir 48 cortiços em 1906, concentrados principalmente no Centro.

QUADRO 7: Distribuição dos cortiços em Juiz de Fora (1906).

Locais	Número de cortiços
Batista de Oliveira (Centro)	3
Botanágua (Centro)	6
Carlos Otto (Centro)	4
Floriano Peixoto (Centro)	2
Halfeld (Centro)	3
Mariano Procópio	2
São Mateus	4
Outros	24

Fonte: Silva, 2008.

Remete a este período o surgimento das primeiras leis municipais que disponham sobre habitação[44]. É importante notar que muitas leis higienistas se mesclavam ao discurso contra a vadiagem, visando não apenas o saneamento, mas "evitar o acúmulo de operários, pobres e vadios no centro da cidade" (ALMEIDA, R., 2006, p. 4), possibilitando ainda ganhos àqueles que tinham condições de investir na produção rentista de moradia, não representando melhorias de moradia ao operariado.

Chama atenção a atuação da Associação Protetora da Pobreza, criada em 1890 para atender aos enfermos, em pouco tempo começou a recolher órfãos, pobres e mendigos do Centro, promovendo a higiene urbana sob o discurso da caridade. A associação foi instalada nas margens da CUI à altura do Bairro Vila Ideal de acordo com a orientação da Sociedade de Medicina e Cirurgia da cidade (OLIVEIRA, P., 1966). Hoje esta em funcionamento no prédio o Abrigo Santa Helena.

[44] A Resolução Municipal nº 643 de 1909 proibiu a criação de animais dentro do perímetro urbano, tentando superar os hábitos rurais que ainda mantinha parte da população urbana. Três anos após esta resolução todas as casas de aluguel passaram a ser examinadas com intuito de verificar as condições higiênicas. Essas inspeções ficavam a cargo da Comissão Municipal de *Policia e Hygiene*. Muitas das medidas propostas tinham um caráter higienistas como era a tendência das cidades do período, mas também porque a maioria dos vereadores da cidade eram médicos (SILVA, op. cit.); segundo Paulino de Oliveira (op. cit.), a Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora não constituiu apenas um órgão de classe, mas teve grande influencia nas ações públicas, visto que entre 1896 e 1936, 6 dos 10 presidentes da Câmara eram vinculados à instituição. As resoluções municipais nº 666/1912, nº 743/1917 e nº 814/1919 propunham a isenção de impostos para a construção de vilas operárias, a isenção por período de cinco anos para construções com mais de dois pavimentos e a isenção por período de três anos para obras iniciadas e concluídas no prazo de 12 meses, respectivamente. Já as resoluções nº 706/1916 e nº 869/1921 proibiam a construção de moradias para operários no Centro e a circulação de indivíduos sem profissão. Foram diminuídas as dimensões mínimas para habitação por meio da Resolução Municipal nº 902/1923; esta última propunha ainda isenção de impostos por período de dez anos para moradias cujo aluguel não ultrapassasse cinquenta mil reis por mês.

A produção do espaço urbano facilitou o processo de estratificação social e especulação imobiliária. A segregação permitiu que as diferentes classes sofressem de forma diferenciada com as mazelas do urbano, bem como aproveitassem de forma diferenciada de suas beneficies.

FIGURA 7: Avenida Barão do Rio Branco (1920).

Fonte: Acervo Ramom Brandão.

As moradias operárias e loteamentos ocorreram fora da região central destinada a usos mais nobres; especialmente a Avenida Barão do Rio Branco, local dos palacetes e Rua Halfeld (entre a avenida e a Rua Batista de Oliveira), onde se concentrava o comércio de luxo. Estas duas ruas foram as primeiras ruas calçadas na cidade e no início do século XX foram transformadas em elegantes bulevares, durante a administração de José Procópio Teixeira. Em alguns trabalhos encontramos referências a ele como o *Haussmann* de Juiz de Fora, sendo responsável pelo embelezamento da cidade, com calçamento e arborização das ruas e abertura de outras, além da construção do prédio da Prefeitura. Notamos que as obras de José Procópio Teixeira reproduziam as reformas em outras cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo, sendo a elas contemporâneas.

Na avenida estava uma série de associações dirigidas pelas importantes famílias da cidade, tais como a Associação das Damas de Caridade, Asilo João

Emílio, a sede da Associação Protetora da Pobreza, algumas sociedades recreativas e todas as lojas maçônicas da cidade (GENOVEZ, 1998d).

Todo o dinamismo econômico se refletiu nos aspectos culturais da cidade, que já no final do século XIX constituía um centro regional da Zona da Mata, sendo a cidade mais rica e importante do estado. Juiz de Fora possuía a publicação periódica de jornais e revistas desde 1860, teatros, diversas escolas, uma biblioteca pública e alguns cursos superiores[45]. O primeiro cinema de Minas Gerais foi inaugurado na cidade em 1906. Três anos depois foi fundada na cidade a Academia Mineira de Letras que posteriormente foi transferida para capital.

O museu Mariano Procópio abriu a primeira exposição em 1915, constituindo o primeiro museu do estado. Com a morte de Mariano Procópio a propriedade no bairro que hoje leva seu nome foi dividida entre seus dois filhos: Frederico e Alfredo. O primeiro construiu uma mansão em sua parte e ao morrer repentinamente sem deixar herdeiros, o imóvel foi doado ao Ministério da Guerra em 1901, que instalou no local a sede da 4º Região Militar alguns anos depois. Coube a Alfredo a Vila Mariano (construída para hospedar a família real) e seus jardins. Sem filhos, Alfredo doou o museu e o parque ao município em 1934 com a exigência de ser seu diretor, ocupando o cargo por dez anos. Estima-se que sua doação foi no valor de 3 mil contos de réis, o que equivale a 150 milhões de dólares hoje. O acervo superior a 50 mil peças é tombado pelo IPHAN; a coleção foi reunida por Alfredo desde a infância e inclui itens variados, contando com esculturas, quadros, armas, indumentárias, joias, moedas, mobiliário, cristal, porcelana, peças sacras, documentos e itens de história natural. Há ainda um grande número de peças do período imperial, estando no museu um dos maiores acervos do período. O prédio original e sua ampliação, bem como o parque foram tombados pela Prefeitura[46]. O parque é uma das poucas áreas verdes da cidade e é aberto ao público. A administração do museu ficou a cargo da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA) até 2005, quando foi criada a Fundação Museu Mariano Procópio (MAPRO).

[45]O Instituto de Ensino Superior de Comércio do Brasil, ou simplesmente a Academia de Comércio foi a primeira escola superior implantada na cidade, com o intuito de formar banqueiros e diretores comerciais. Com poucos anos de funcionamento e sem nenhuma turma formada foi doada à Congregação do Verbo Divino e passou a funcionar como curso secundário. Em 1904, o Instituto Metodista Granbery (que já funcionava há alguns anos na cidade) criou os cursos de Farmácia e Odontologia, Direito e Pedagogia.

[46] O Decreto Municipal nº 2861/1983 tombou o museu e seus jardins, considerando-os área ambiental tombada, atribuindo-lhes ainda a função de parque.

II.2. A estruturação fordista de Juiz de Fora (1930-1970).

Em diversos trabalhos sobre Juiz de Fora encontramos referências à crise econômica e política vivenciada pela cidade entre 1930 e 1970, sendo a queda da economia cafeeira e a Revolução de 30 apontadas como principal fator para a suposta crise.

Pires (2004) estudou a economia da cidade até 1930 e terminou sua tese discutindo a crise em decorrência dos efeitos de encadeamento econômico. O trabalho de Giroletti (1988) sobre a industrialização da cidade teve o mesmo limite temporal e ele também o encerrou falando da decadência industrial da cidade. Maria Angélica Mojaes Ribeiro (1988) em sua dissertação sobre a urbanização de Juiz de Fora fez menções a crise política consequente da Revolução de 30 e fim do domínio político das oligarquias mineiras e paulistas no cenário nacional.

São raros os estudos sobre a cidade entre 1930 e 1970. Neste contexto destacamos o trabalho de Maria Carlota Paula intitulado de “As vicissitudes da industrialização periférica: O caso de Juiz de Fora (1930-1970)”. Suzana Bastos (2002) realizou pesquisas sobre os impactos da implantação da fábrica da Mercedes Benz na cidade, para tal analisou os antecedentes da economia do município, contudo não trouxe grandes contribuições, reproduzindo dados e argumentos de Maria Carlota Paula. Destacamos ainda Ricardo Paula (2006) um dos únicos pesquisadores que contestou a versão da crise econômica, chamando atenção para o fato de que após 1930 a cidade não vivenciou uma crise, mas sim passou pelo processo de mudança na sua base produtiva. Visão que corroboramos, pois entendemos se tratar de um momento de superação de um modelo de acumulação urbano no qual a cidade muito se desenvolveu.

Segundo Ribeiro (1988) a sucessão presidencial de 1930, que culminou com o rompimento do Pacto de Ouro Fino (política do café com leite) e a Revolução de 1930, foi de suma importância para a “marginalização” da cidade, visto que o governador Olegário Maciel (1930-33) e posteriormente o interventor federal Benedito Valadares (1933-45) adotaram uma política que privilegiou o desenvolvimento da Região Central em detrimento da Zona da Mata:

> Conservado no governo em 1937, Valadares recusou a Juiz de Fora quaisquer empreendimentos que visassem dar prosseguimento à ascensão econômica da orgulhosa ‘Manchester Mineira’. E desviou para Belo

> Horizonte o desenvolvimento industrial, criando ali o município de Contagem, para o qual encaminhou indústrias de grande porte. Numa Minas marginalizada pelo Governo Federal, Juiz de Fora estava também marginalizada, a ponto de ter como prefeito, nomeado pelo governador, o sobrinho deste, com desprezo das políticas locais.
>
> (ALMIR OLIVEIRA, 1983, p. 14 apud RIBEIRO, M., 1988, p. 51).

É consenso que a saída de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada da vida pública após a implantação do Estado Novo deixou a cidade sem uma forte representação política no cenário estadual e nacional (Cf. PAULA, M., 1976; PAULA, R., 2006; BARROS, N., 2007; BASTOS, S., 2002; RIBEIRO, M., op. cit.). Assim, com o esvaziamento do poder dos coronéis, o empresariado local perdeu visibilidade não conseguindo se associar a nova tecnocracia estatal. Suzana Bastos (op. cit.) chega a afirmar que a cidade não recebeu nenhum investimento dos governos estadual e federal. O que comprovamos ser um exagero a partir da leitura de Paulino de Oliveira (1966).

Achamos também fundamental citar que antes dos acontecimentos de 29, a economia da cidade já passava por uma inflexão. Entre 1900 e 1914 foram criados 185 estabelecimentos industriais, enquanto que nos quinze anos seguintes este número caiu 60%, totalizando 72 novos estabelecimentos (BARROS, N, op. cit.). É necessário mencionar que entre 1920 e 1929, 109 fábricas da cidade fecharam; enquanto que os anos de 1930 este número decaiu para 90, como podemos observar no quadro a seguir.

QUADRO 8: Falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora (1920-1940).

Ano	Número de Falências	Percentual	Ano	Número de Falências	Percentual
1920	1	0,92%	1930	9	10,00%
1921	2	1,83%	1931	22	24,44%
1922	7	6,42%	1932	12	13,33%
1923	6	5,50%	1933	15	16,67%
1924	5	4,59%	1934	4	4,44%
1925	20	18,35%	1935	8	8,89%
1926	18	16,51%	1936	0	0,00%
1927	9	8,26%	1937	6	6,67%
1928	15	13,76%	1938	7	7,78%
1929	26	23,85%	1939	7	7,78%
Total	109	100,00%	Total	90	100,00%

Fonte: Ibid.

Constatada a inflexão econômica anterior a Crise de 29, não podemos atribuir a este acontecimento e suas consequências políticas a responsabilidade absoluta pela crise. Acreditamos que a explicação para a inflexão econômica dos anos 20 pode ser encontrada em fatores endógenos a política de rearticulação econômica mineira, com a expansão da fronteira cafeeira para o Sul, Norte e Nordeste. Até o momento a Zona da Mata liderava as exportações de café do Estado, porém as práticas predatórias da cafeicultura reduziu a produtividade local, sendo superada pela crescente produção da região Sul. Além disto, houve a expansão econômica em direção a nova capital, Belo Horizonte (criada em 1897). Há o deslocamento do centro dinâmico de Minas Gerais da Zona da Mata para a Região Central. É importante trazer a baila que o parque industrial de Juiz de Fora estava baseado nos chamados bens assalariados ou de consumo (têxtil e alimentício), enquanto o parque industrial da Região Central era voltado para os bens intermediários (mineração, metalurgia e posteriormente siderurgia) não sendo concorrência direta para a Zona da Mata. Contraria-se uma das explicações que encontramos para o declínio industrial na cidade devido à concorrência com Belo Horizonte e Contagem.

Maria Carlota Paula (1976) estudou mais sistematicamente a industrialização do período, portanto, tomaremos por base seu trabalho no qual apontou alguns fatores para explicar a decadência da indústria de Juiz de Fora. Em primeiro lugar atribuiu ao declínio da indústria local a ausência de mercado consumidor, decorrente da crise cafeeira, posição que consideramos exagerada, pois, consoante a Fernandes (2012) o Brasil foi o segundo país a se recuperar da Crise de 29.

Ela apontou a estagnação do parque industrial da cidade que não acompanhou a diversificação verificada na indústria nacional. Ainda destacou que a instalação das multinacionais Becton Dickson (BD) (material cirúrgico) e FACIT (máquinas de escrever) na década de 50 foram pouco significativas para a economia local, visão compartilhada por Suzana Bastos (2002). É imprescindível ressaltar que ambas ignoraram a instalação da FEEA[47] na cidade em 1937.

[47] A FEEA foi criada pelo Decreto Federal nº 23264/1933, visando à ampliação da indústria bélica no país por meio de um conjunto de fábricas. Sua localização em Juiz de Fora foi determinada no início de 1934, quando a prefeitura se comprometeu a doar à União o terreno para a construção fábrica, que foi denominada de Fábrica de Juiz de Fora (FJF). No final dos anos 70, as unidades fabris do Exército foram extintas (Decreto Federal nº 79659/1977) e transferidos os bens para a Indústria de Material Bélico do Brasil (IMBEL), criada dois anos antes (BASTOS, E, s.d.).

FIGURA 8: Construção do prédio principal da FEEA (1937).

Fonte: BASTOS, E., s.d.

Concordamos com ela que a falta de articulação dos capitais das empresas locais diante de uma gestão familiar foi um fator negativo, no contexto no qual as indústrias nacionais organizavam-se em forma de oligopólios. A gestão familiar dos negócios tornou as empresas menos competitivas, até mesmo grandes empresas locais entraram em falência.

O fator dependência foi muito questionado por Maria Carlota Paula (1976), tanto no que se refere à tecnologia, quanto à matéria-prima e ao mercado consumidor. Cerca de 80% da produção têxtil da cidade tinha como destino Rio de Janeiro e São Paulo, não acontecendo a diversificação de mercados houve a criação de laços de dependência.

A decadência da infraestrutura local também é uma das razões mencionados pela autora para a decadência econômica, apontando que a estrutura de transporte, energia, meios de comunicação e serviços urbanos eram os mesmos do início do século. Não concordamos plenamente com este ponto de vista, pois a criação da FEEA propiciou a modernização de parte da estrutura local, indicando um novo padrão de localização industrial e expansão urbana da cidade no fundo do vale do Paraibuna em direção a Zona Norte, as margens da ferrovia.

Se até 1930 existia a concentração de unidades fabris no centro, após a instalação da FEEA no Bairro Benfica há a instalação de diversas unidades fabris na

região, inclusive BD e FACIT. Criou-se uma tendência à concentração industrial na Zona Norte da cidade, influenciada pelo fator infraestrutura e pela Lei nº 732/1955, que definiu a zona industrial da cidade[48]. A consolidação desta tendência ocorreu em 1975 com a criação do Distrito Industrial de Benfica. Importantes empreendimentos industriais se localizam neste setor da cidade.

Sabemos que Maria Carlota Paula encerou sua análise em 1970 não sabendo de todos os desdobramentos da FEEA para a região, contudo não entendemos o fato de não mencionar a fábrica que empregou quase 2.000 funcionários e gerou significativas intervenções urbanas em Juiz de Fora.

Ao ignorar a fábrica ignorou também a criação da Represa Dr. João Penido construída pela Prefeitura a partir da captação de águas do ribeirão dos Burros e dos córregos Vista Alegre e Grama. A represa abastece 50% da cidade (CESAMA, 2012). Constatamos realmente que a cidade passou por problemas de abastecimento de água no período, especialmente porque o plano de saneamento não foi concluído, mas no período analisado pela autora a represa já existia e não abastecia somente as indústrias como também parte da população da Zona Norte. Em função da fábrica foi criada uma subestação da CME, que funciona até os dias de hoje abastecendo ao Distrito Industrial.

No que tange ao sistema de transporte concordamos parcialmente com a autora. A principal rodovia da cidade, que a ligava ao Rio de Janeiro e a Belo Horizonte era a BR-3, composta por trechos da rodovia da CUI. Apesar dos trechos da antiga estrada terem sido pavimentados vale ressaltar que ela não foi projetada para o transporte de caminhões de cargas. Essa deficiência perdurou até a inauguração da BR-040.

Ao pensarmos em estagnação e decadência da indústria local facilmente associaríamos a redução do número de pessoal ocupado no setor e número de estabelecimentos, como também decréscimo do valor da produção. Efetivamente não ocorreu decréscimo em nenhum dos dados no período, o que podemos comprovar pelos dados de Ricardo Paula (2006). Entre 1947 e 1970 o número de estabelecimentos industriais na cidade cresceu 150%, passando de 463 para 696; o

[48] Entre outras atribuições esta lei definiu a Zona Industrial da cidade: nas regiões Sudeste (Rua Osório de Almeida e Praça da República no bairro Poço Rico; Rua Costa Carvalho no bairro de mesmo nome), Central (Rua Espírito Santo e avenidas Getúlio Vargas e Andradas no bairro Centro; bairro Mariano Procópio; ruas Tereza Cristina e Bernardo Mascarenhas no bairro Fábrica) e Norte (avenidas Olavo Bilac e Coronel Vidal no bairro Industrial; todos os logradouros dos bairros São João, Francisco Bernardino, Jóquei Club e Benfica) (Lei nº 732 de 10 de fevereiro de 1955, § 1º).

pessoal ocupado no setor cresceu 250%; contudo, observamos a perda relativa do pessoal ocupado em relação população total, isto porque houve um grande incremento da população do período, conforme verificamos no quadro abaixo.

QUADRO 9: Evolução da população total e pessoal ocupado na atividade industrial em Juiz de Fora (1920-1980).

Ano	População Total	Ocupados na indústria	Percentual dos ocupados na indústria
1920	51.398	8.353	16,25%
1940	104.172	10.367	9,95%
1950	126.989	13.824	10,89%
1970	238.510	29.240	12,26%

Fonte: PAULA, R., 2006.

Devemos ressaltar a expansão da prestação de serviços na cidade. O que efetivamente ocorreu foi a perda de importância relativa da indústria de Juiz de Fora em relação aos dados da Zona da Mata e Minas Gerais, afinal, houve o crescimento das cidades industrializadas no Estado.

Portanto, concordamos com Ricardo Paula (op. cit., p. 262) que relativizou a tão famosa crise industrial da cidade ao afirmar que: "(...) se Juiz de Fora foi cidade importante na primeira etapa do processo de industrialização brasileiro no período anterior a 1930, não poderia ter se transformado num 'baú de ossos' na etapa posterior de tal desenvolvimento" [49].

Se a estrutura de transporte rodoviário de Juiz de Fora deixava a desejar o mesmo não podemos falar da estrutura de transporte intra-urbano. Além dos serviços de bondes, extintos em 1969 (Lei Municipal nº 3124/1968), foram criadas as primeiras linhas de ônibus da cidade. Em 1946, Dilermando Cruz criou a linha de ônibus Benfica-Poço Rico, comprovado o sucesso e eficiência da iniciativa criou a Viação Diana e outras linhas. No ano seguinte a Prefeitura regulamentou o transporte de ônibus e autolotações. Nos anos seguintes novas empresas foram criadas.

[49] Ricardo Paula (2006) contesta o que chama de "Mito do baú de ossos", segundo o qual a cidade entra em declínio econômico a partir dos anos 30 e passa a viver das glórias do passado. A expressão baú de ossos faz alusão ao primeiro livro de memórias do escritor juiz-forano Pedro Nava (1903-1984), publicado em 1972. O autor toma como referência para sua narrativa a Rua Direita, onde nasceu, traçando ao descrever suas memórias o mapa da cidade, descrevendo ruas e bairros, apresentando características geográfico-culturais, constituindo um verdadeiro resgate histórico de Juiz de Fora.

FIGURA 9: Último dia da circulação de bondes na cidade (1969).

Fonte: Acervo Hugo Ribeiro de Almeida.

Faz-se necessário citar a criação do Xangai, trem de superfície para passageiros que ligava o município de Matias Barbosa a Juiz de Fora (tendo o bairro Benfica como ponto final), num trajeto de cerca de 36Km com onze paradas. O trem esteve em funcionamento desde a década de 1930 a 1996, encerrando as atividades devido à privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) [50]. Durante alguns anos o trajeto do Xangai foi estendido até a cidade de Santos Dumont.

Em função da FEEA ocorreu a primeira intervenção estatal em habitação na cidade com a construção de conjuntos residenciais do Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado (IPASE) nos anos 40. Foram construídos o clube dos funcionários[51], armazém reembolsável, escola para os filhos dos funcionários, maternidade, cinema, teatro e três praças nos anos seguintes (BENFICANET, 2012). Portanto, a importância da FJF/FEEA ultrapassou a questão econômica, sendo fundamental para a urbanização de Benfica.

[50] Vale ressaltar que o Xangai foi o primeiro trem suburbano fora da capital federal do qual encontramos registros.

[51] O clube teve origem no Centro Social dos Funcionários da FJF (CESO) incluindo entidades de lazer e assistência social para os funcionários. Com o tempo os benefícios foram estendidos para a comunidade. Nos anos 70 a CESO foi transformada em Associação Beneficente Cultural e Recreativa (ABCR) aberta a toda a comunidade (ABCR, 2013).

Devemos destacar a enchente de 1940 que desalojou 250 famílias que viviam as margens do Paraibuna no Centro da cidade. Este foi um evento sem precedentes na cidade, porque na ocasião da enchente de 1906 essa área não era tão densamente ocupada. Com verbas do Governo Federal foi construída a Vila Proletária Furtado de Menezes na região Sudeste. Poucas casas foram ocupadas, a maioria dos desalojados preferiu reconstruir seus barracos nas margens do rio. O prefeito Dilermando Cruz (1947-1950) regulamentou a venda das casas desocupadas pela Lei Municipal nº 286/1950 e a doação aos flagelados pela Lei Municipal nº 425/1951[52]. As verbas federais contemplaram obras no rio para evitar futuras enchentes, sendo que algumas das intervenções já haviam sido propostas no Plano Howyan (OLIVEIRA, P., 1966).

Nísio Batista de Oliveira, natural de Juiz de Fora, ocupou o cargo de interventor federal entre novembro de 1945 e fevereiro de 1946. Ele destinou à cidade verbas estaduais para a construção da Estação Rodoviária no Largo do Riachuelo (com a desapropriação de um terreno de 2.147m²), financiou a construção do Palácio da Justiça (com a desapropriação de um terreno de 2.386m²) na Avenida Barão do Rio Branco, e, construiu em parceria com o Governo Federal um hospital modelo para tuberculose no Bairro Grama nos arrabaldes da cidade (Ibid.). Hoje o Hospital Dr. João Penido funciona como hospital geral.

A partir da análise da evolução da população (quadro 9), podemos depreender que a cidade teve um grande incremento populacional, que resultou também na expansão da ocupação horizontal da cidade. Ribeiro (1988) em sua dissertação intitulada de “Urbanização e loteamentos irregulares em Juiz de Fora” apresentou alguns dados quantitativos a respeito do crescimento da cidade. Segundo ela apenas nas décadas de 1940 e 1950 foram abertos 36.000 lotes na cidade, sendo que os anteriores não somavam 25.000. Ela afirma que foram implantados 180 loteamentos no período, dos quais 61 não foram aprovados. Embora apresente estes dados quantitativos acerca dos loteamentos não faz nenhuma menção a sua localização.

[52] Além dos atingidos pela enchente tinham preferencia para a ocupação das casas funcionários municipais e veteranos de guerra. Não encontramos informações sobre a quantidade de casas construídas, casas doadas e casas vendidas. Mas, sabemos que as habitações foram divididas em três padrões com valores de Cr$8.000,00, Cr$6.000,00 e Cr$4.000,00, com prestações mensais de Cr$100,00, Cr$80,00 e Cr$60,00, respectivamente. Durante o pagamento das prestações as casas eram isentas de pagamento de impostos.

No que concerne aos loteamentos aprovados pesquisamos nos decretos e leis municipais destes anos, a fim de descobrir sua localização, buscando entender a evolução urbana da cidade. Em nossas pesquisas encontramos um total de 49 loteamentos particulares e públicos aprovados entre 1940 e 1959, número muito inferior ao apresentado pela pesquisadora. Os dados anteriores a 1940 não estavam disponíveis para pesquisa. Estendendo a pesquisa até 1970 encontramos mais 13 loteamentos. Procuramos situá-los nas regiões urbanas da cidade, percebemos assim o adensamento da região central e a expansão em direção as regiões Norte e Sudeste na margem esquerda do rio, especialmente no entorno da Avenida Sete de Setembro no Bairro Costa Carvalho.

QUADRO 10: Loteamentos públicos e privados aprovados pela Prefeitura Municipal de Juiz de Fora (1940-1970) [53].

Regiões	Norte	Sul	Leste	Oeste	Central	Sudeste	Nordeste	Sem localização
Nº de loteamentos	10	1	3	1	29	11	5	3

Fonte: JF Legis.

No tocante aos loteamentos irregulares não conseguimos confirmar os dados. Mais uma vez a pesquisadora não os localizou e através de seu trabalho não encontramos pistas, pois na prática consistiu em um estudo de caso sobre o Bairro Granjas Betânia.

Houve neste período grande incentivo ao setor imobiliário, exemplificado pela Lei Municipal nº 101/1947 que isentou de impostos por 10 anos loteamentos aprovados pela Prefeitura, que arcaria ainda com 50% das despesas da instalação de infraestrutura destes. Em resposta a Lei Federal nº 1097/1958, que determinou ser responsabilidade do loteador custear integralmente a infraestrutura, a municipalidade criou a categoria de granjeamento, desobrigando o loteador a arcar com tal custo (Ribeiro, M., 1988). Os granjeamentos consistem em loteamentos situados em regiões fora da zona urbana, devido a isto não havia a exigência da implantação de sistema de água e esgoto ligados às redes gerais da cidade. Ainda, de acordo com Ribeiro (op. cit.) a criação da categoria de granjeamento possibilitou a criação de bairros periféricos com extremas precariedades e distantes do Centro, ocasionando vazios de ocupação no perímetro urbano. Conhecemos alguns bairros

[53] Vide dados mais detalhados no anexo J.

nas regiões Sul, Sudeste e Leste cuja origem se remete ao período citado, mas fomos incapazes de mapear todos os bairros.

Depreendemos que o maior número de loteamentos aprovados na região central não significa que as outras não tenham crescido, mas possivelmente que a produção do espaço urbano na periferia ocorreu de forma clandestina ou irregular[54].

De acordo com Menezes (2004), a economia da cidade cresceu mediante a difusão da indústria fordista e mercado imobiliário, principalmente pela criação de vilas e bairros operários. Devemos aprontar que muitas das indústrias foram responsáveis por loteamentos e vilas que deram origem a bairros, a exemplo da Tecelagem Industrial Mineira que criou um bairro modelo no entorno do Mariano Procópio (LIMA, 2000) e da Tecelagem São Vicente responsável pela criação de vilas operárias no morro a sudoeste dos Passos, originando o bairro Mundo Novo (GENOVEZ, 1998c).

Não podemos afirmar que as primeiras favelas da cidade se formaram neste período, mas foi quando ganharam visibilidade, mediante uma série de reportagens do Diário da Tarde de 1961. Segundo dados da prefeitura neste ano cerca de 5% dos moradores da cidade viviam em favelas (ABREU, 2010). Remontam a esta época as primeiras remoções do Centro, contudo sem nenhum tipo de planejamento ou local adequado para abrigar as famílias removidas.

Com o intuito de impedir a formação de favelas, Itamar Franco deu ordens para que todo barraco construído fosse derrubado, acreditando que os moradores procurariam outro lugar, mudando-se talvez para pontos diversos e longe do Centro sem formar aglomeração, portanto, sem atrapalhar a paisagem da cidade. Em nenhum momento pensou em solucionar o problema social destas famílias, apenas em retirá-las da paisagem. Essas remoções foram intensificadas durante a vigência do PNCCPM para diversas obras de renovação urbana no governo Melo Reis, que chegou ao extremo de classificar tais ocupações como criminosas.

Segundo dados da Prefeitura Municipal (DIÁRIO DA TARDE apud ABREU, 2010, p. 8) na década de 1960, a cidade possuía 12 favelas, eram elas:

[54] Botelho (2007) diferencia loteamentos clandestinos e irregulares: os primeiros se referem a loteamentos em que o responsável não iniciou o processo de regularização junto à prefeitura; já os loteamentos irregulares são aqueles que não foram aprovados na prefeitura pelo fato do loteador descumprir algum prazo legal ou alguma norma obrigatória. Nestes casos os moradores são considerados donos legítimos e conseguem legalizar a propriedade da terra.

> Sitio do Stopa (50 barracos), Várzea Carlos Barboza (100 barracos), Margem do Paraibuna (71 barracos), Vila Marumbi (18 barracos), Linhas (56 barracos), Estrada São Pedro (20 barracos), Vila Santa Rita (50 barracos), Serrinha (45 barracos), Teixeiras (22 barracos), Boa Vista (23 barracos), Vila Olavo Costa (280 barracos), Vila São Benedito (50 barracos), C.A.S.C. (60 barracos).

O caso mais emblemático talvez seja o da Vila Olavo Costa, cuja formação esta diretamente relacionada ao prefeito Olavo Costa (1950-1958) que ao ser procurado por famílias carentes autorizava a construção de barracos e doava lotes no local, incentivando a ocupação.

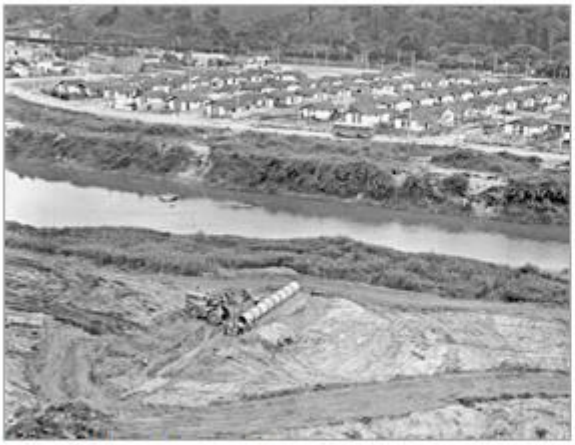
Pesquisas da Secretaria de Trabalho e Bem Estar Social comprovou que a maioria dos residentes das favelas vinha de cidades vizinhas, iludidos pela promessa de emprego na *Manchester Mineira*, contudo sem qualificação não foram absorvidos pelo mercado de trabalho. Fator que evidencia que a cidade não passou por uma rigorosa crise econômica a partir de 1930. Entre os moradores que tinham origem a cidade as principais causas da favelização eram a remoção para obras e a impossibilidade de pagar aluguel. Não encontramos referências sobre como funcionou a lei do Inquilinato[55] na cidade. Mas Bonduki (2004) cita que ao fim da vigência da lei muitos inquilinos não tinham condições de permanecer nas casas; fator que segundo ele contribuiu para o aumento da informalidade na ocupação das cidades brasileiras.

Em 1938 foi promulgado o Código de Obras da cidade (Decreto-lei Municipal nº 23/1938), baseado em ideias higienistas proibia a formação de favelas, sem criar dispositivos para tal. Este código perdurou por 50 anos e neste período foi a principal regulamentação urbana na cidade, sendo substituído pelas leis municipais nº 6.908/1986, nº 6.909/1986 e nº 6.910/1986 que dispõe sobre o parcelamento do solo, código de edificações e uso/ocupação do solo, respectivamente. A substituição do código de obras ocorreu em um período no qual as discussões sobre habitação na cidade ganharam visibilidade, devido ao déficit habitacional. Destaca-se o livro “Notas Urbanísticas” do engenheiro Francisco Batista de Oliveira e o Plano Saboya (1945), no entanto nenhum destes planos foram implementados, a exemplo dos anteriores (JUIZ DE FORA, 2004).

[55] O Decreto Federal nº 4598/1942 congelou alugueis entre 1942 e 1964 e ficou conhecida como Lei do Inquilinato.

A reestruturação viária da cidade se fez sentir pelo prolongamento da Avenida Barão do Rio Branco; construção das avenidas Brasil e Itamar Franco. A primeira foi projetada por Howyan e margeia os dois lados do Rio Paraibuna; a segunda foi projetada por Dodt e cobriu o Córrego Independência. As obras das duas vias foram iniciadas nos anos 60 com verbas do DNOS e só foram concluídas nos anos 70. Estas vias são de suma importância para a circulação interna da cidade, ligando o Centro aos acessos Norte e Sul.

FIGURA 10: Construção da Avenida Brasil (anos 70)



Fonte: Blog Maria do Resguardo. Disponível em <http://www.mariadoresguardo.com.br/search/label/Av.%20Brasil>.

FIGURA 11: Canalização do Córrego Independência (anos 70)

Fonte: Blog Maria do Resguardo. Disponivel em <http://www.mariadoresguardo.com.br/search/label/Av.%20Independ%C3%AAncia>.

FIGURA 12: Avenida Barão do Rio Branco (final dos anos 60).

Fonte: Acervo Ramom Brandão.

Observamos assim, que os anos 60 especialmente durante a administração Itamar Franco foi um período de intensas mudanças na paisagem urbana de Juiz de Fora. Devemos destacar o processo de verticalização do Centro, especialmente da Avenida Rio Branco e Rua Halfeld. Foram diversas as modificações viárias, além das avenidas já citadas e do fim da circulação de bondes, devemos mencionar ainda a remodelação das praças centrais e a construção de uma adutora.

II.3. Os agentes de produção do espaço urbano.

Neste subcapítulo analisaremos as ações daqueles que produzem o espaço urbano, com ênfase no papel do Estado em suas diversas esferas, afinal ele é o agente primaz na formação e renovação do espaço urbano.

Vasconcelos (2012) analisou o uso dos agentes sociais nas pesquisas de Geografia Urbana. O autor apresentou uma diferenciação entre os termos atores e agentes, já que encontramos a utilização das duas terminologias, e em algumas leituras como sinônimas. Ao citar Grafmeyer, ele menciona o caso do promotor imobiliário, ator quando negocia uma licença para implantação de um imóvel e agente quando constrói o imóvel, ou seja, quando intervém de fato no espaço urbano.

O primeiro geógrafo a utilizar os agentes sociais nos estudos urbanos foi Capel de 1974 (Ibid.), denominado "*Agentes e estratégias em la producción del espacio urbano español".* Capel apresentou como agentes grandes empresas industriais e serviços, os proprietários do solo, promotores imobiliários e o Estado, que tem a dupla função de produtor e arbitro: "*(...) agentes em cuanto que realizan operaciones concretas que contribuyen a modelar la ciudad, y árbitros em cuanto que intervienen em los conflitos surgidos entre los otros agentes*" (CAPEL, 1975, p. 85).

No ano seguinte Capel publicou o livro "*Capitalismo y morfologia urbana em España"*, no qual detalhou a atuação e estratégias dos agentes supracitados. Neste livro ele utilizou o conceito de agentes de produção do espaço urbano, pois para o autor a população em geral não tem poder de decisão sobre as transformações da cidade, exclusiva destes grupos: *"En uma sociedade capitalista, la ciudad y lo espacio em general, no pertencen a sus habitantes y no son modelados em función*

de sus interesses, sino de acuerdo com los interesses, a veces contradictorios, de uma serie de agentes" (CAPEL, 1975, p. 85).

Vasconcelos (2012) nos apresenta outros geógrafos que utilizam os agentes sociais em estudos sobre a produção do espaço urbano. De forma geral observamos a unanimidade no papel do Estado como principal agente.

Corrêa (1995) enfatiza que em última análise o Estado cria as condições para a realização da acumulação e reprodução social. Luiz César de Queiroz Ribeiro (1997) utilizou o conceito de agentes sociais em sua tese sobre a evolução do mercado imobiliário no Rio de Janeiro. Ele destacou que as ações estatais são fundamentais para a criação dos sobrelucros a serem apropriados pelos demais agentes, especialmente pelos promotores imobiliários[56].

Para Corrêa (op. cit.; 2012) os agentes sociais que modelam e remodelam o urbano são: proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, proprietários imobiliários, grupos sociais excluídos e os órgãos estatais. Destaca que no estágio atual do capitalismo os três primeiros agentes podem se confundir, estando integrados direta ou indiretamente em grandes corporações, que "compram, especulam, financiam, administram e produzem o espaço urbano" (CORRÊA, op. cit., p. 13). O autor utiliza basicamente os mesmos agentes que Capel, incluindo os grupos excluídos, pois destaque que seu trabalho é voltado para a realidade urbana brasileira, onde estes têm impactos diretos na morfologia urbana. Podemos mencionar como exemplo da atuação dos grupos excluídos a produção do espaço residencial a margem da formalidade; segundo Maricato (2008) o mercado imobiliário privado atinge apenas 30% da população brasileira.

A atuação dos agentes de produção do espaço urbano irá ocorrer de acordo com a legislação vigente (CORRÊA, op. cit.; CAPEL, op. cit.). E ai, reside a importância do Estado por ser responsável pela legislação que irá regular as práticas e estratégias de produção espacial. Capel (op. cit.) enfatiza que por diversas vezes as práticas ocorrem à margem destes mecanismos legais, que em um segundo momento pode se adequar as práticas já realizadas. Em muitos casos a própria atuação do Estado é contraditória, desrespeitando a legislação. Nesse sentido um

[56] O espaço urbano é um valor de uso complexo por ser indispensável à produção e circulação de mercadorias, embora seja ele uma mercadoria; articulando alguns valores de usos simples. Segundo Botelho (2007) nenhum capitalista pode controlar sozinho os processos de formação e renovação do urbano, cabendo esta função ao Estado. Aos outros agentes sociais cabe a apropriação de seus usos mais rentáveis que são aqueles que geram sobrelucros, isto é, parcela da renda da terra que não foi paga integralmente ao proprietário (RIBEIRO, L., op. cit., p. 99).

caso interessante no Cinturão da BR-040 foi a instalação do conjunto habitacional Jardim Caiçaras pela Prefeitura Municipal ao lado da Reserva Biológica (REBIO) Municipal Santa Cândida sem observância de zona de amortecimento[57].

Em outros casos a legislação vem a privilegiar setores econômicos específicos, como as resoluções nº 743/1917, 814/1919 e 902/1923, que dispunham sobre isenção de impostos e diminuição dos gabaritos mínimos para habitações. Estas resoluções permitiam maiores ganhos para aqueles que investiam na produção rentista de moradia. Paulino de Oliveira (1966) menciona que a família Surerus investiu em construção de vilas operárias neste período. Os Surerus eram descendentes de colonos da CUI, eram donos de ferraria Surerus (fábrica de carros e carroças) e da malharia Surerus. Eventualmente investiam no mercado imobiliário. Nos anos 40 e 50 a legislação municipal estimulou o mercado imobiliário, com isenção de impostos e a criação da categoria granjeamentos, que segundo Maria Angélica Mojaes Ribeiro (1988) foi uma forma da Prefeitura "suplantar" a Lei Federal nº 1097/1958, que determinava ser o loteador o responsável por arcar com os custos de infraestrutura do empreendimento.

O Estado enquanto agente possui variadas funções: industrial, promotor imobiliário e proprietário fundiário (CORRÊA, 1995). As terras públicas permitem ainda que o Estado negocie com os demais agentes e assuma a função de promotor imobiliário.

A implantação da FEEA pelo governo federal em parceria com a esfera municipal, que cedeu o terreno e construiu a Represa Dr. João Penido, constitui o melhor exemplo de ação estatal enquanto industrial. Mas também nos permite entender como a implantação de infraestrutura e localização de equipamentos urbanos constitui uma importante função estatal com desdobramentos para o urbano, pois influencia nas zonas de expansão urbana e usos estabelecidos no entorno.

A fábrica criou as bases para a expansão industrial da cidade em direção a Zona Norte. Além disto, em sua função aconteceu a construção do primeiro conjunto

[57] A Reserva Biológica Municipal Santa Cândida é definida pelo Decreto Municipal nº 2.904/1983 A associação do resquício de mata a esta categoria está relacionada à presença da solanácea Aureliana angustifólia, endêmica da Zona da Mata. Como unidade de proteção integral, determinada pelo Sistema Nacional de Unidade de Conservação (SNUC, Lei Federal nº 9.985/2000), seu uso deverá ser exclusivo para pesquisas, mediante autorização do órgão ambiental responsável. Contrariando a legislação federal, a administração pública construiu o bairro ao lado da reserva, sendo intensa a interferência dos moradores na mata.

habitacional público na cidade, por meio do órgão estadual. Através da história da cidade podemos compreender como a intervenção do Estado em habitação se modificou no período fordista. No contexto liberal observamos apenas a criação de leis que dispunham sobre habitação. No período fordista, o Estado assume a função de produtor imobiliário, que exemplificamos pela construção do IPASE na Zona Norte, a construção do conjunto habitacional da Fundação da Casa Popular (FCP) no bairro Costa Carvalho em terrenos doados pela Prefeitura (Lei Municipal nº 1054/1958), e também a construção da Vila Proletária Furtado de Menezes pela prefeitura com verbas do Governo Federal.

Capel (1975) nos apresenta três formas de intervenção estatal no espaço urbano. A primeira esta relacionada à produção de moradias que são insuficientes para suprir a demanda real, mas muito funcional para a economia, principalmente em momentos de crise. A segunda é a partir dos desdobramentos que certos equipamentos podem trazer para a região onde estão instalados. Outro exemplo importante no que tange a implantação de infraestrutura foi a UFJF na região Oeste, que consideramos um dos marcos do processo de descentralização da cidade, criando um novo eixo de expansão e valorização. Ele enfatiza a importância da legislação e normas urbanísticas com destaque para os planos urbanos, pois estes orientam os investimentos dos especuladores.

A partir das proposições de Capel (op. cit.) sobre as intervenções estatais iremos analisar no capítulo 4 a implantação de equipamentos e os planos urbanos que contribuíram para a formação do Cinturão da BR-040. É nítido o papel do Estado para expansão urbana em direção ao eixo da rodovia por meio de diversas ações.

Capel (op. cit.) destaca ainda que a importância do Estado não reside apenas no fato dele assumir múltiplas funções na formação do espaço urbano, mas principalmente por ser ele a regular as ações dos demais agentes. Para ele frequentemente os conflitos surgidos entre os agentes privados constitui a disputa pelo solo urbano, ou pela apropriação de seus usos mais rentáveis[58].

Corrêa (1995) destaca que a municipalidade é a esfera estatal que tem a maior interferência na produção do espaço urbano, pois assim a legislação permite.

[58] Segundo Maricato (2008, p. 119) a terra urbana é "(...) um pedaço da cidade, e não terra nua", ou seja, solo urbano é aquele dotado de infraestrutura, mobiliário e serviços urbanos, condições não totalmente reproduzíveis. O solo é uma mercadoria especial, pois depende da ação do Estado para sua formação e renovação.

Os governos municipais possuem uma série de mecanismos para regular o espaço urbano; entre eles podemos mencionar o direito de desapropriação, a preferência na compra de terrenos, a definição de impostos sobre o solo urbano, inclusive sobre lotes vagos, criação de diretrizes urbanísticas para as construções, zoneamento, etc.

A própria definição do perímetro urbano contando com suas áreas de expansão muitas vezes privilegia uma classe de capitalistas, com a transformação de terras rurais em terras urbanas. Para Ribeiro (1997) a ocupação de terras com funções rurais dentro do perímetro urbano ou em seus limites é uma das estratégias do setor imobiliário para aumentar os lucros auferidos, denominando a prática de sobrelucro de urbanização.

No que concerne aos proprietários fundiários devemos destacar a ampla dificuldade de caracterizá-los (CAPEL, 1975; CORRÊA, 1995; RIBEIRO, L., op. cit.), devido a ampla diversidade desta classe, que inclui desde grandes proprietários especuladores[59] a donos de pequenas propriedades. Isto porque investimentos em terrenos são muito atraentes, especialmente frente à possibilidade de espera para uso futuro em momentos de maior valorização e reserva de valor em momentos de crise. Constitui, portanto, uma forma de manter a poupança e ainda auferir ganhos reais. Logo, a propriedade do solo é um investimento, sendo que os lucros da atividade especulativa podem superar os lucros gerados pelas atividades produtivas (CAMPOS FILHOS, 1992). Assim, uma das práticas mais comuns dos grandes proprietários é manter sua propriedade a espera do momento propício para a venda.

As estratégias dos proprietários do solo são variadas e visam obter a maior renda de suas propriedades. Na atualidade é comum que os grandes proprietários fundiários exerçam pressões sobre o governo para aprovação de zoneamento e implantação de infraestrutura que beneficiem suas propriedades (CÔRREA, op. cit.).

Quanto a estes agentes temos diversos exemplos na história de Juiz de Fora, sobretudo durante o período liberal industrial. Também não é incomum grandes

[59] Entendemos a especulação imobiliária como a reserva de lotes ou glebas de terras para uso futuro, esperando a valorização, acarretando vazios no perímetro urbano (CAMPOS FILHO, op. cit.); como observamos em Juiz de Fora, onde apenas 23% do perímetro urbano são efetivamente ocupados (JUIZ DE FORA, 2004). A especulação também pode ser entendida enquanto a junção dos fatores naturais aos fatores sociais (investimentos), como destaca Santos (2008, p. 106): “A especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjunção de dois fatores convergentes: a superposição do sitio social ao sítio natural”, o que observamos em grande parte da Cidade Alta onde as áreas com resquícios de mata acrescidos a infraestrutura urbana são escolhidas pelo mercado imobiliário de alto padrão. Para Campos Filho (op. cit.) o Estado é um agente fundamental da especulação imobiliária, pois esta tem seu cerne na oferta desigual de áreas urbanizadas, decorrente da ação estatal desigual no espaço.

proprietários terem cargos públicos; entre 1850 e 1930 a elite local possuía grande poder de intervir na gestão do solo urbano. O principal exemplo do período é o Barão de São Marcelino, grande proprietário fundiário e deputado provincial, que propôs a lei que modificou o perímetro urbano da cidade, juntando o espólio de sua família às terras de Mariano Procópio, incluindo assim no perímetro urbano a rodovia, as instalações da companhia e o hotel, fatores de valorização. O Barão também se empenhou para que a ferrovia fosse localizada na margem direita do rio, na qual a cidade estava estruturada desde a construção da estrada do Paraibuna. Os grandes proprietários locais ansiavam para a valorização de suas terras. Para tal cidadãos ilustres contribuíram com quantias para a compra de terrenos a serem doados para a estrada de Ferro D. Pedro II. Por meio da leitura de Lessa (1985) vemos que na lista dos donos de terrenos aparecem tanto nomes ilustres para a história da cidade, quanto pequenos proprietários. Entre os doadores estavam cidadãos importantes na cidade, demonstrando o interesse da elite na criação de espaços de valorização.

Halfeld foi outra figura importante para a estruturação da cidade, realizando grandes doações ao longo dos anos. Mas suas ações também permitiram a valorização de suas propriedades. As doações de terrenos para a abertura de ruas permitiu o loteamento de suas terras, transformando suas propriedades em lotes urbanos. Esta prática foi muito comum nesse período, mas destacamos Halfeld pelo tamanho de suas propriedades e importância das doações. A cessão de terrenos para a criação do parque municipal, da praça, abastecimento de água contribuíram para valorizar as propriedades no entorno.

São interessantes as trocas realizadas com os cunhados, sempre trocando terras aptas para a agricultura por terras inapropriadas, porém na margem direita. Além disto, muitas de suas doações para implantação do fórum e câmara, entre outros, permitiu que toda a estrutura urbana da cidade fosse localizada em suas terras, onde hoje é o Centro de Juiz de Fora. De grande pendor para transações imobiliárias, Halfeld vislumbrou o espaço mercadoria da cidade, e, a partir de diversas estratégias garantiu a valorização de suas terras.

Côrrea (1995) destaca que a ação dos grandes proprietários fundiários pode ser conflitante com os proprietários dos meios de produção e promotores imobiliários. Já que os primeiros querem valorizar suas propriedades, enquanto os demais necessitam de solo urbano a preços acessíveis. No caso do mercado

imobiliário, o solo é o fator primordial para a organização de qualquer negócio. Para cada novo processo produtivo é necessário um novo solo, sendo propriedade da terra de suma importância para capitais investidos no setor. O solo constitui o fator de maior peso na produção de moradias, representando 30% dos custos totais (BOTELHO, 2007).

Para Capel (1975) a localização das grandes empresas industriais e serviços influenciam diretamente no ordenamento urbano, criando zonas de expansão. Um nítido exemplo em Juiz de Fora é a expansão do perímetro urbano para inclusão da rodovia da Cia União e Indústria e suas oficinas. Ele destaca o fato das grandes empresas se localizarem inicialmente na zona central e com a expansão da tecnologia, aumento do preço do solo e evolução da legislação ocorreu sua dispersão para as áreas periféricas. Observamos o processo de dispersão das atividades industriais diferenciadas nas três grandes fases capitalista em Juiz de Fora. No período capitalista liberal as grandes indústrias estavam situadas no Centro e no seu limite, no período fordista houve a expansão industrial para o bairro Fábrica e outros da Zona Norte. No atual momento a dispersão das atividades tornou-se mais evidente, sobretudo, pela concentração na periferia geográfica. Corrêa (1995) utiliza o termo proprietários dos meios de produção para tratar das grandes empresas industriais e serviços.

Os promotores imobiliários são diversos agentes que realizam: incorporação, financiamento, estudo técnico, construção e comercialização (Ibid.). Muitas vezes um único agente do mercado imobiliário exerce mais de uma das funções mencionadas.

Na primeira fase da história da cidade, a Cia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri foi a construtora de maior destaque. A empresa atuou por quase 90 anos e possuía filiais em Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Sua atuação foi direcionada para a construção de imóveis industriais e públicos, monumentos e projetos residenciais de alto padrão. A empresa era proprietária fundiária, possuindo diversos terrenos na cidade, e exercia as funções de incorporação, projeto, financiamento e construção.

No período fordista verificamos o aumento do número de empresas imobiliárias atuando na cidade. São elas: Juiz de Fora Sociedade Industrial e Comercial Ltda., Empresa Nacional Imobiliárias S/A, Imobiliária Riachuelo Ltda., S/A de Loteamentos Populares, Sociedade Imobiliária e Construtora Ltda., Mineira de

Imóveis e Engenharia Ltda., Imobiliária Oriente Ltda., Nova Era Industrial S/A. Os loteamentos dessas empresas deram origem aos bairros Jóquei Clube, Nova Era, Industrial, Bairu, Santa Helena e Eldorado.

Os demais agentes de produção do espaço urbano assumiram a função de promotores imobiliários em algum momento, como vários exemplos que mostramos ao longo deste capítulo. Diversos foram os loteamentos aprovados na cidade propostos por proprietários fundiários entre 1940 e 1970. Algumas fazendas e sítios como Cachoeirinha e Linhares foram loteados neste período, dando origem a alguns bairros.

Os proprietários dos meios de produção como as tecelagens Industrial Mineira e São Vicente também assumiram a função de promotores imobiliários com a construção de vilas operárias, que originaram os bairros Santa Catarina e Mundo Novo.

As diversas esferas estatais atuaram na construção de conjuntos habitacionais já falados neste subcapítulo. A Prefeitura realizou loteamentos e granjeamentos nas fazendas Yung (Região Leste) e Poço D'anta (Região Sudeste), além da Represa Dr. João Penido.

A atuação dos promotores imobiliários, ou dos diversos agentes que assumiram esta função, permitiu a segregação urbana em Juiz de Fora. No período fordista os usos mais nobres foram estabelecidos no Centro e seu entorno, nos bairros Alto dos Passos, Jardim Glória e Bom Pastor. Este último criado no final dos anos 60 como bairro exclusivamente residencial de luxo. A construção dos conjuntos populares sejam eles públicos ou privados se deu nas áreas mais distantes do Centro. Isto porque as áreas dotadas de melhor infraestrutura, acessibilidade e amenidades são reservadas ao mercado imobiliário de alto padrão.

Quanto aos grupos excluídos sua atuação no espaço urbano esta relacionada ao fato de que o mercado imobiliário formal privado é excludente para a maior parte da população. Assim, a habitação constitui um bem seletivo, ao qual a população de baixa renda não tem acesso. Estes grupos supriram a carência habitacional por meio dos cortiços no período liberal. Como apresentamos anteriormente eles estavam concentrados no Centro, onde estavam os empregos industriais. Nos anos 60 a cidade possuía 12 favelas e eram comuns as remoções daquelas localizadas na área central, retirando os grupos sociais excluídos da paisagem urbana.

III. A REESTRUTURAÇÃO PÓS-FORDISTA DE JUIZ DE FORA.

Historicamente houve a concentração de equipamentos urbanos de interesse regional no Centro. Este bairro constitui a área de ocupação mais antiga e apresenta boa infraestrutura e serviços urbanos. O desenvolvimento do sistema de transporte na cidade apenas com linhas de ônibus radiais e diametrais aumentou a atratividade do Centro[60]. Neste bairro estão situados os principais serviços da Prefeitura Municipal, toda a estrutura judiciária presente na cidade, o Pam Marechal[61] e um terminal rodoviário na Praça Dr. João Penido (Praça da Estação) alternativo ao Terminal Rodoviário Miguel Mansur (Zona Norte), o que permite o embarque e desembarque na área central para passageiros de diversas cidades.

A maior parte das unidades de comércio e serviços da cidade está na região Central com 51% e 56% das unidades, respectivamente, como vemos no quadro 11.

Quadro 11: Distribuição das unidades de comércio e serviços por regiões administrativas de Juiz de Fora.

Regiões Administrativas	Unidades de comércio	Percentual das unidades de comércio	Unidades de serviços	Percentual das unidades de serviços
Norte	4.257	13%	1.450	13%
Centro	16.941	51%	6.441	56%
Sul	2.211	7%	604	5%
Sudeste	2.067	6%	748	6%
Oeste	1.341	4%	380	3%
Nordeste	2.030	6%	601	5%
Leste	4.379	13%	1.366	12%
Total	33.226	100%	11.590	100%

Fonte: DEMLURB, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2008e, 2008f, 2008g.

Na região Central destacam-se os bairros Centro, Fábrica, São Mateus e Alto dos Passos. O percentual de unidades nas regiões Leste e Norte é explicada pelos sub-centros Manoel Honório e Benfica. Embora oficialmente situado na região Leste

[60] O transporte público em Juiz de Fora é organizado por sete empresas privadas que através de contrato com a Prefeitura Municipal dividiram o espaço urbano da cidade em sete áreas exclusivas, ou seja, uma empresa não pode atuar na área de outras. Para tal, foram implantadas apenas linhas de ônibus radiais (trajeto: centro - bairro) e diametrais (trajeto: bairro 1 – centro – bairro 2), o que aumentou a atratividade do Centro por torná-lo o local mais acessível.

[61] O edifício de 11 andares atende ao departamento de clínicas especializadas do SUS. Diariamente diversas vans e micro-ônibus de municípios conveniados a Juiz de Fora tem como destino a unidade.

no cruzamento das avenidas Rio Branco e Governador Valadares, o Manoel Honório constitui uma espécie de prolongamento do Centro, apresentando características bem semelhantes aos demais bairros da região Central.

No Centro a intensa verticalização permite a maior concentração de unidades comerciais e de serviços. Outra característica peculiar do bairro são os inúmeros edifícios-galerias, que conectam suas ruas, compondo espaços de estéticas variadas.

Ressaltamos a importância da região central pela concentração e diversidade de atividades urbanas, infraestrutura e facilidades de transporte, mas devemos destacar que de acordo com os últimos censos a região Central tem perdido população residente. No caso específico do Centro sua infraestrutura é subutilizada fora dos horários comerciais (GERALDO, 2011).

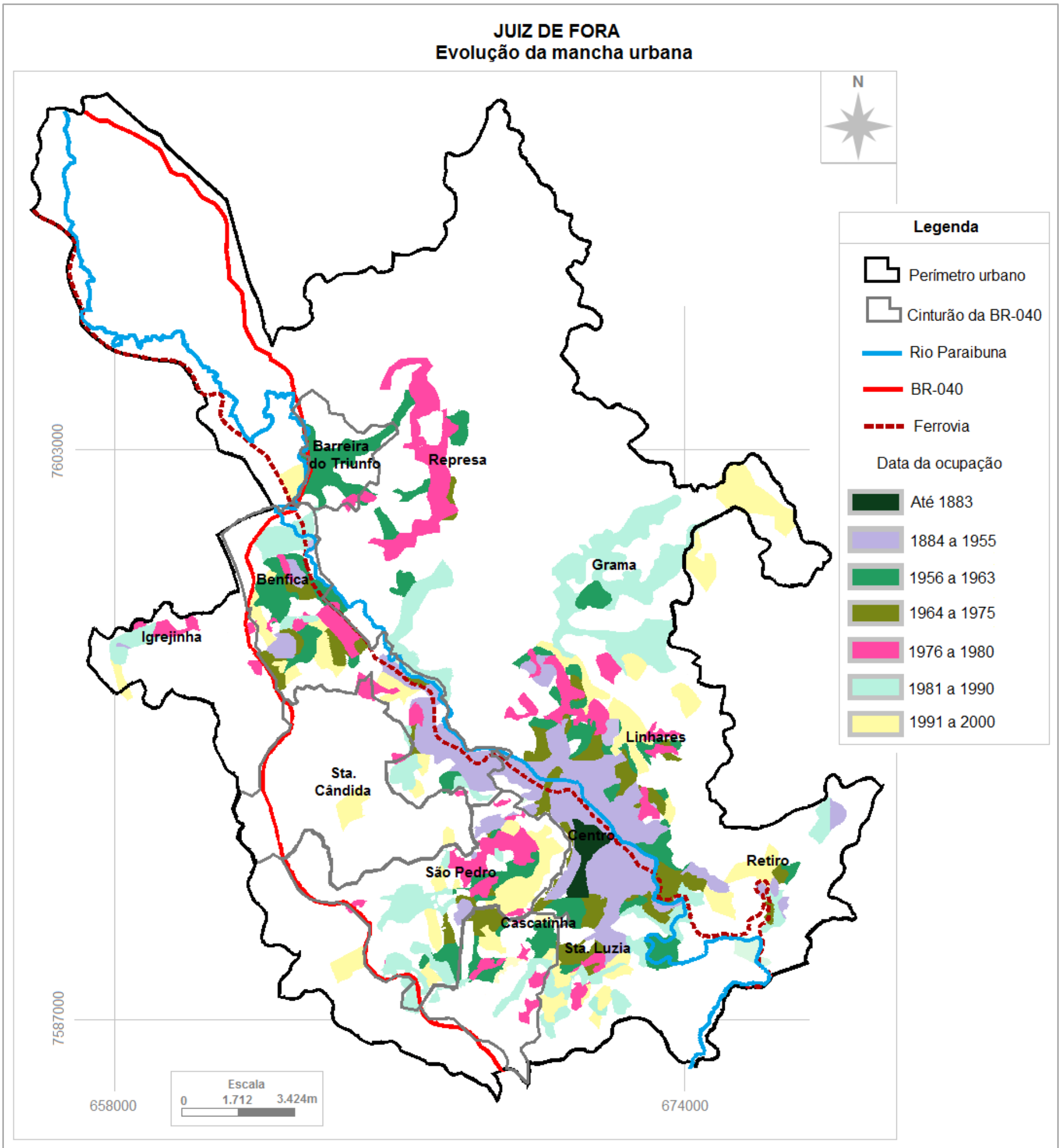
A diversidade de atividades urbanas torna o Centro um bairro de importância singular e local de atração para a população da cidade e região, mesmo diante das dinâmicas atuais que tornaram o tecido urbano mais complexo, com a expansão da ocupação, fragmentação e consolidação de novas regiões dinâmicas.

Este bairro é a área de ocupação mais antiga da cidade e podemos associar sua ocupação, bem como a de toda a cidade as características do relevo da cidade. A cidade está situada nas margens do Rio Paraibuna em uma área de relevo irregular, apenas 2% do relevo do município é classificado como plano, 15% ondulado e 83% montanhoso (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS, 2014). Constatamos a ocupação inicial no fundo do vale, área mais plana e de menor altitude (670 metros) (vide mapas 6 e 7, páginas 98 e 99). Foi fundamental para a ocupação a presença da Estrada do Paraibuna construída em 1836 (atual Avenida Barão do Rio Branco), que se estende por 6Km em linha reta, sendo hoje a principal via arterial da cidade e a Rodovia União e Indústria (atual Avenida Getúlio Vargas).

Em um segundo momento a ocupação se expandiu no fundo do vale principal na direção noroeste-sudoeste com a ocupação dos vales laterais ao principal e da meia encosta. Este segundo momento foi influenciado também pela ferrovia, como podemos verificar no mapa 6.

Portanto, fatores naturais foram importantes para definir o traçado das primeiras vias da cidade e, por conseguinte, a evolução da ocupação urbana.

MAPA 6: Evolução da Mancha Urbana de Juiz de Fora.

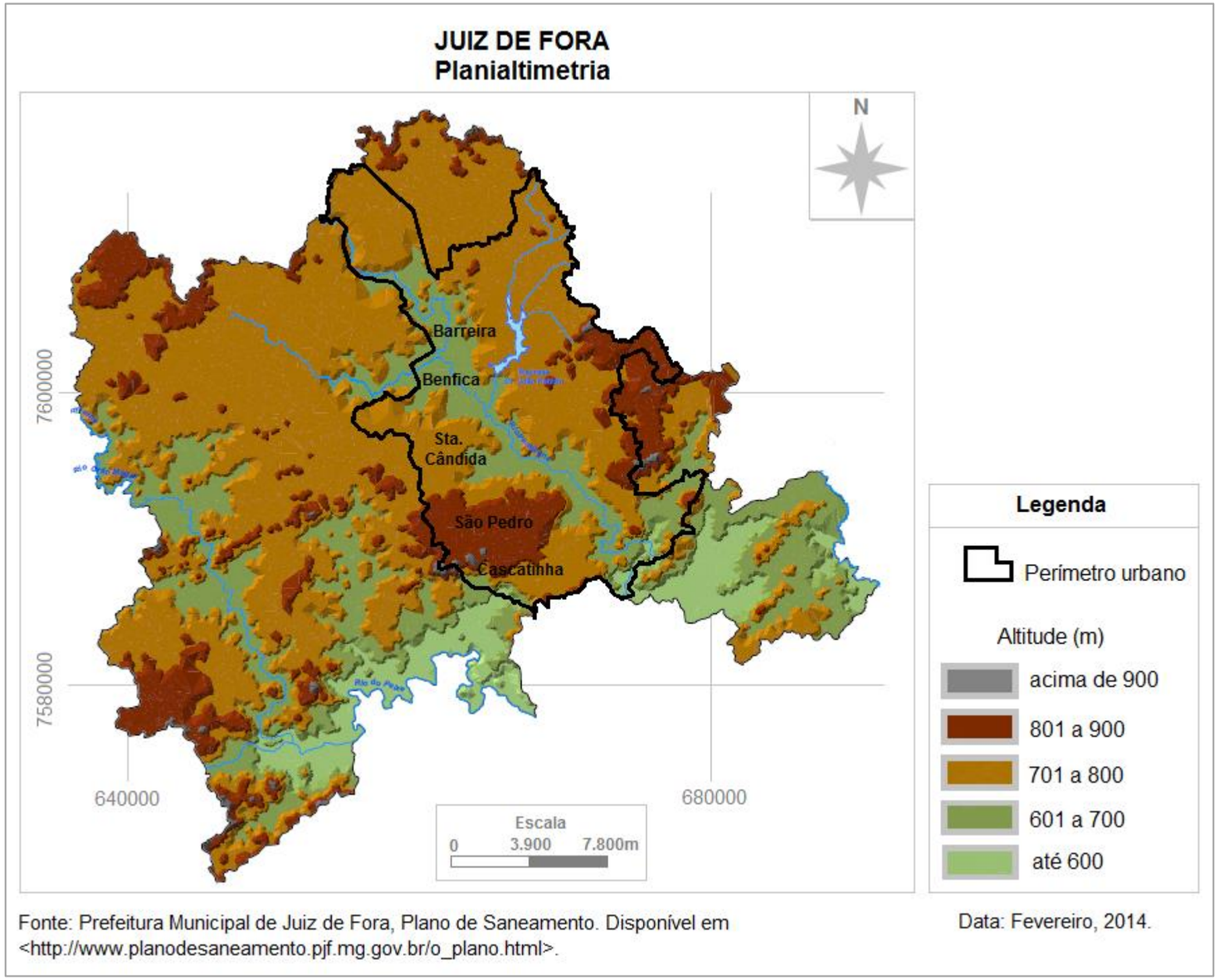


Fonte: Adaptado do Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/ilustra.htm>

Data: Fevereiro, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

MAPA 7: Planialtimetria do Município de Juiz de Fora.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano de Saneamento. Disponível em <http://www.planodesaneamento.pjf.mg.gov.br/o_plano.html>.

Data: Fevereiro, 2014.

Nos últimos 40 anos houve a tendência à concentração de equipamentos atrativos nas regiões noroeste e sudoeste da cidade. O fator de maior evidência é a presença da BR-040 e recentemente dos acessos Norte e Sul, compondo o Cinturão da BR-040 (vide mapa 8, página seguinte).

Como é possível observar no mapa 8, a rodovia e seus acessos estão nas Regiões Administrativas (RA) Norte, Oeste e Sul [62]. Nas Regiões de Planejamento (RP) Barreira do Triunfo, Benfica, Santa Cândida, São Pedro e Cascatinha[63]. Durante a análise do Cinturão da BR-040 iremos utilizar as RPs, pois entendemos que elas compreendem com mais exatidão o cinturão urbano. Tanto as RPs e RAs constituem agregados de regiões urbanas acrescidas de áreas de expansão urbanas. Ao longo do trabalho iremos utilizar as regiões urbanas, uma vez que elas correspondem aos setores censitários do IBGE, facilitando a obtenção de dados para a pesquisa. As regiões são compostas por um ou mais bairros, como podemos ver no mapa 9 (página 102).

A RP São Pedro é identificada como Cidade Alta (JUIZ DE FORA, 2004), que possui uma ocupação desenvolvida a partir do Morro do Cristo até o divisor de águas com a bacia do rio do Peixe. Toda a região esta situada na Bacia do Córrego São Pedro com cotas altimétricas muito elevadas em relação ao Centro; fator que influenciou na sua denominação. Apesar das grandes altitudes, a região é uma área de aplainamento com médias de 850 metros e declividade de 0,25%.

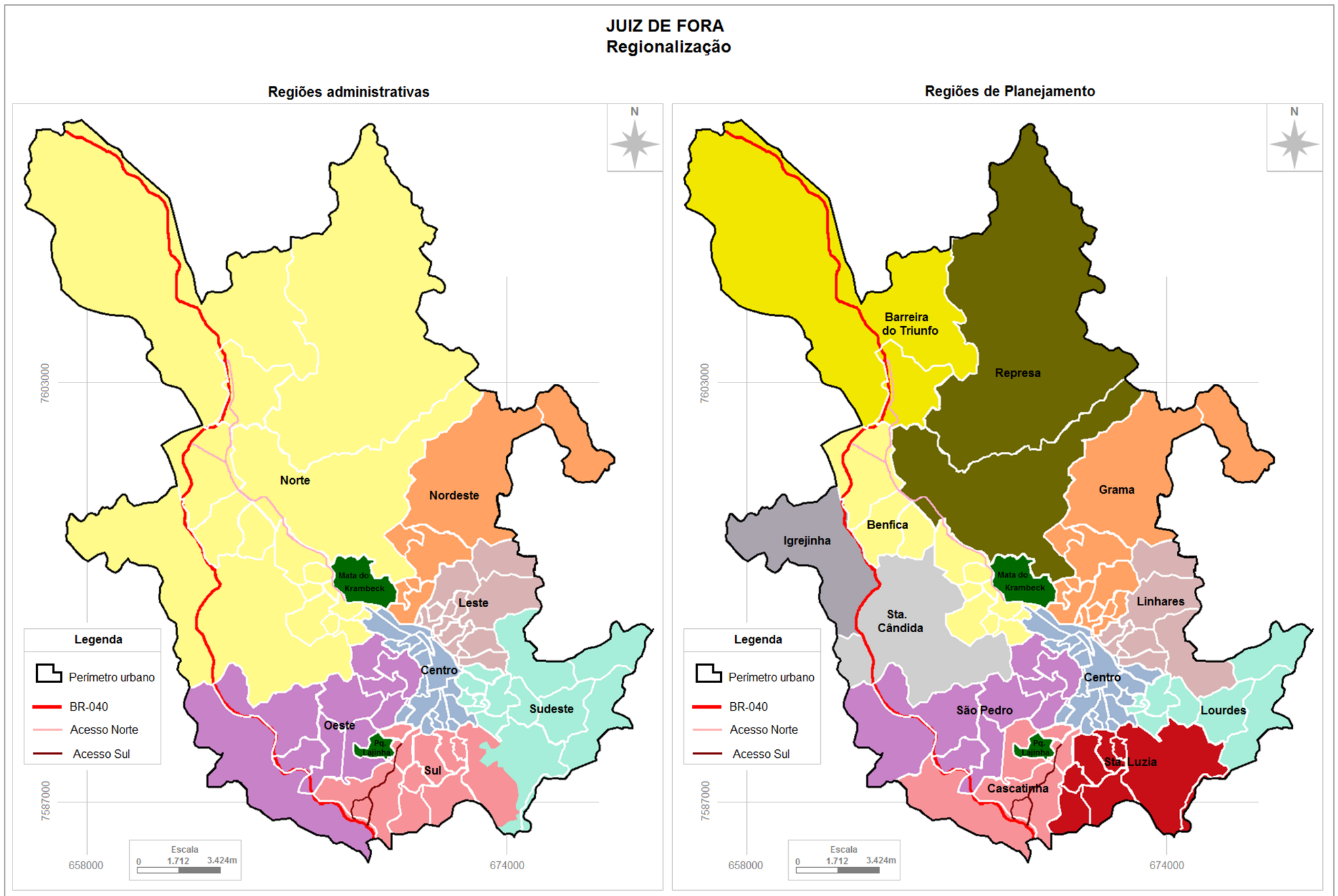
A Cidade Alta constitui uma área de ocupação muito antiga, mas seu adensamento foi intensificado a partir dos anos 70 (vide mapa 7). A ocupação inicial está associada à implantação de dois núcleos da Colônia Alemã D. Pedro II, criada em 1858 nos atuais bairros de São Pedro e Borboleta. As colônias agrícolas foram extintas no final do século XIX, sendo integradas a zona urbana no início do século XX, contudo, permanecendo como espaço de segundas residências até década de 80.

---

[62] Com a reforma administrativa de 2001 a cidade foi dividida em 7 Regiões Administrativas: Norte, Sul, Oeste, Leste, Sudeste, Nordeste e Centro. A divisão ocorreu de acordo com os Centros Regionais para operacionalizar a gestão territorial (JUIZ DE FORA, 2014a).

[63] No Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de 2004 a cidade foi dividida em 12 Regiões de Planejamento: Barreira do Triunfo, Represa, Benfica, Igrejinha, Grama, Linhares, São Pedro, Lourdes, Santa Luzia, Cascatinha, Centro e Santa Cândida. As RPs Igrejinha e Santa Cândida não são subdivididas em Regiões Urbanas. As RPs apresentam certo grau de homogeneidade no que tange a topografia, densidade de ocupação, infraestrutura e traçado dos lotes (Id., 2004). As RPs são subdivididas em Unidades de Planejamento, utilizando a homogeneidade como critério para tal subdivisão.

MAPA 8: Cinturão da BR-040.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em < http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/>.

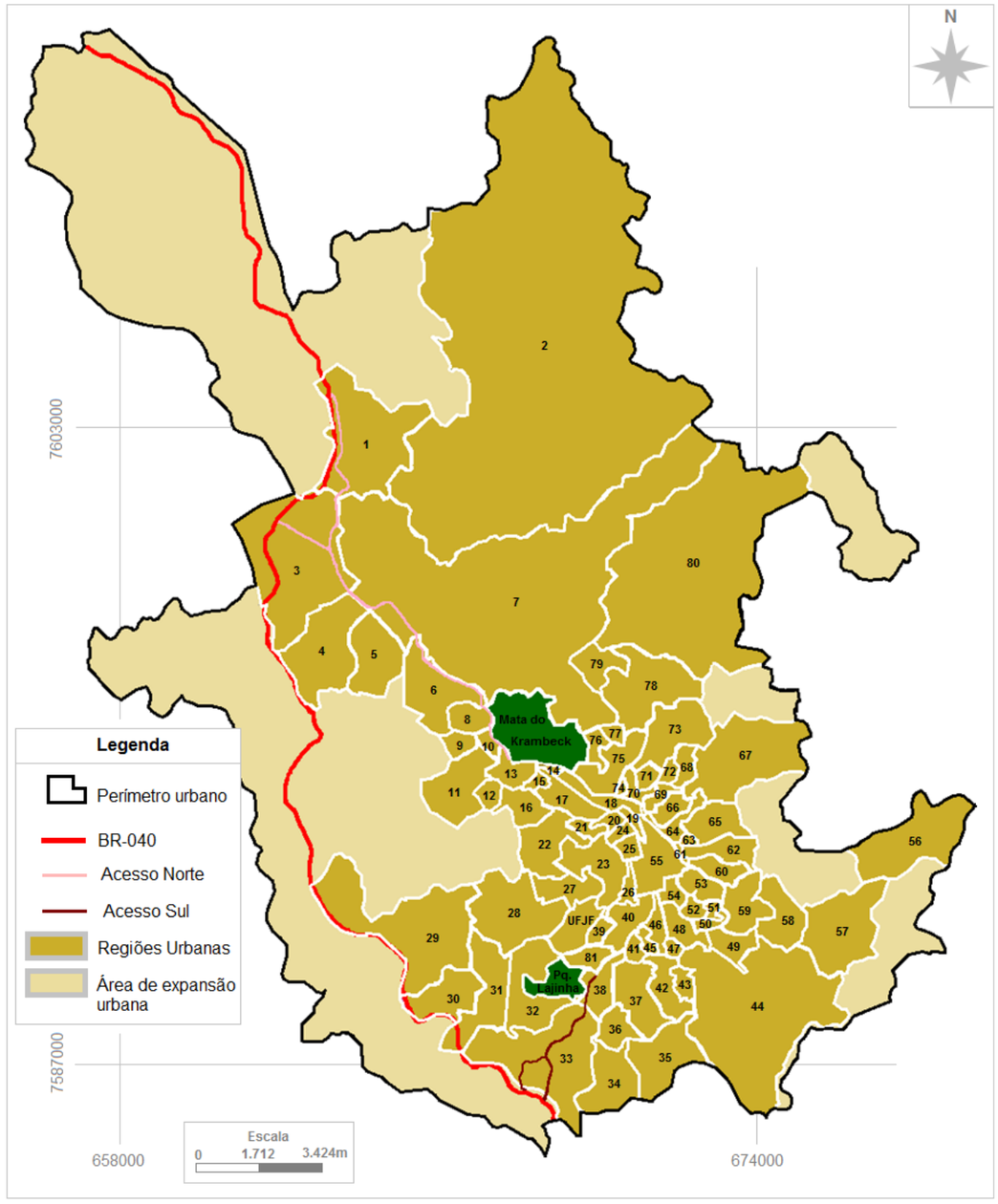
Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Data: Julho, 2014.

Mapa 9: Divisão das Regiões Urbanas de Juiz de Fora

JUIZ DE FORA
Divisão por regiões urbanas e bairros



Código	Região Urbana	Bairros
1	BARREIRA DO TRIUNFO	Barreira do Triunfo, Novo Triunfo, Aldeia, Volta Grande
2	REPRESA	Represa, Náutico, Taboporanga, Jardim Paraíso, Enseada Parque Ecológico
3	BENFICA	Benfica, Disrito Industrial, São Damião, Araújo, Ponte Preta, Vila do Sapê, Nova Benfica, Vila Esperança I e II
4	SANTA CRUZ	Santa Cruz, Vila Melo Reis, São Judas Tadeu, São Francisco de Paula, Verbo Divino, Jardim dos Alfineiros, Oswaldo Cruz, Santa Clara, Morada Nova
5	NOVA ERA	Nova Era, Nova Era II e III, Santa Lúcia e Jardim Santa Isabel
6	BARBOSA LAGE	Barbosa Lage, Cidade do Sol, Parque das Torres, Santa Amélia, Jóquei Clubell, Santa Maria, Recanto da Mata
7	REMONTA	Remonta, Jóquei II e III, Miguel Marinho, Jardim L'Ermitage, Parque das Torres
8	JOQUEI	Jóquei Clube, Vila Vidal
9	JARDIM NATAL	Jardim Natal
10	INDUSTRIAL	Industrial
11	FRANCISCO BERNARDINO	Francisco Bernardino, Milho Branco, Amazônia, Encosta do Sol, Realeza, Parque Bernardino
12	CARLOS CHAGAS	Carlos Chagas
13	CERÂMICA	Cerâmica, Parque Bernardino
14	SÃO DIMAS	São Dimas
15	ESPLANADA	Esplanada
16	MONTE CASTELO	Monte Castelo, Jardim da Cachoeira, Monteville
17	FÁBRICA	Fábrica, Democrata
18	MARIANO PROCÓPIO	Mariano Procópio
19	MORRO DA GLÓRIA	Morro da Glória
20	SANTA CATARINA	Santa Catarina
21	VALE DO IPÊ	Vale do Ipê
22	BORBOLETA	Borboleta, Residencial Pinheiros
23	MORRO DO IMPERADOR	Morro do Imperador, Serro Azul, Chácara D. Emília, Bosque Imperial, Granville, Parque Imperial, Jardins Imperiais, Chalés do Imperador
24	JARDIM GLÓRIA	Jardim Glória
25	SANTA HELENA	Santa Helena
26	PAINEIRAS	Paineiras, Redentor
27	MARTELOS	Martelos, Jardim Casablanca, Adolfo Vireque, N. Sra. de Fátima, São Lucas
28	SÃO PEDRO	São Pedro, Alto dos Pinheiros, Itatiaia, Santana, Santos Dumont, Tupã, Mandala, Jardim Universitário, Residencial Regente, Portal da Torre, Cidade Alta, Colinas do Imperador, Jardim Marajoara Milan, Via do Sol
29	CRUZEIRO ST° ANTONIO	Cruzeiro de Santo Antonio, Bosque do Imperador, Viña del Mar
30	NOVA CALIFÓRNIA	Nova Califórnia
31	NOVO HORIZONTE	Novo Horizonte, São Clemente, Marilândia, Jardim da Serra, Spinaville
32	AEROPORTO	Aeroporto, Jardim Guadalajara
33	SALVATERRA	Salvaterra, Portal do Aeroporto
34	SAGRADO CORAÇÃO	Sagrado Coração
35	SÃO GERALDO	São Geraldo, Vale Verde, Jardim Umuarama, Previdenciários, Residencial Renascença, Terra Nostra, Fazendinha do Ipiranga
36	SANTA EFIGÊNIA	Santa Efigênia, Jardim Gaúcho, Cidade Nova, Cidade Nova II
37	IPIRANGA	Ipiranga, Ipiranguinha, Jardim Bela Aurora, Estrela Sul, Alta Vista, Arco-Íris

Código	Região Urbana	Bairros
38	TEIXEIRAS	Teixeiras, Laranjeiras
39	DOM BOSCO	Dom Bosco
40	SÃO MATEUS	São Mateus
41	SANTA CECÍLIA	Santa Cecília
42	SANTA LUZIA	Santa Luzia, Jardim de Alá
43	BOMBA DE FOGO	Bomba de Fogo, Cruzeiro do Sul
44	GRAMINHA	Graminha, Granjas Bethel, Parque das Palmeiras
45	MUNDO NOVO	Mundo Novo
46	ALTO DOS PASSOS	Alto dos Passos
47	BOA VISTA	Boa Vista, Cidade Jardim
48	BOM PASTOR	Bom Pastor, Parque Guaruá
49	VILA IDEAL	Vila Ideal, Solidariedade, Parque Atlanta
50	VILA OLAVO COSTA	Vila Olavo Costa
51	FURTADO DE MENEZES	Furtado de Menezes
52	VILA OZANAN	Vila Ozanan
53	POÇO RICO	Poço Rico, Santa Teresa
54	GRANBERY	Granbery
55	CENTRO	Centro
56	FLORESTA	Floresta, Florestinha
57	RETIRO	Retiro, Jardim Esperança, Granjas Bethel, Granja Paraíso, Vila Santo Antônio, Vila São José, Vila da Conceição, Vivendas do Retiro
58	SANTO ANTÔNIO	Santo Antônio, Parque Serra Verde
59	LOURDES	Lourdes, Tiguera
60	COSTA CARVALHO	Costa Carvalho, Bairro Aracy, Bairro JK, Jardim da Lua, Porto do Sol
61	BOTANÁGUA	Botanágua
62	SÃO BERNARDO	São Bernardo, Jardim do Sol, Bosque dos Pinheiros, Belvedere
63	CESÁRIO ALVIM	Cesário Alvim
64	VITORINO BRAGA	Vitorino Braga, Santos Anjos, Jardim Vitorino, Ladeira
65	SÃO BENEDITO	São Benedito, Vila Alpina, Santa Cândida, São Sebastião
66	GRAJAÚ	Grajaú, Alto Grajaú, São Tarcísio
67	LINHARES	Linhares, Bom Jardim, Três Moinhos, Yung, Residencial Jardim das Flores, Recanto das Pedras
68	SANTA RITA	Santa Rita
69	N. SRª APARECIDA	Nossa Senhora Aparecida
70	MANOEL HONÓRIO	Manoel Honório
71	BONFIM	Bonfim
72	BAIRU	Bairú, Alto Bairú, Vila Sozzi
73	PROGRESSO	Progresso, Marumbi, Santa Paula
74	CENTENÁRIO	Centenário
75	SANTA TEREZINHA	Santa Terezinha, Nossa Senhora das Graças, Quintas da Avenida
76	ELDORADO	Eldorado, Alto Eldorado
77	BOM CLIMA	Bom Clima
78	BANDEIRANTES	Bandeirantes, Parque Guarani, Vivendas da Serra
79	GRANJAS BETÂNIA	Granjas Betânia
80	GRAMA	Grama, Parque Independência, São Conrado, Recanto das Flores, Jardim Emaús, Granjas Guarujá, Vila São José, Nova Suissa, Vila Montanhesa, Santa Lúcia, Nova Gramado, Vale do Amanhecer, Recanto dos Lagos, Residencial Santa Efigênia
81	CASCATINHA	Cascatinha

Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Data: Fevereiro, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

FIGURA 13: Monumento do Cristo Redentor, Morro do Imperador na Cidade Alta.

Fonte: Autoria própria, 2014.

A Cidade Alta é composta por 8 regiões urbanas: UFJF, Morro do Imperador, Borboleta, Martelos, São Pedro, Cruzeiro de Santo Antônio, Nova Califórnia e Novo Horizonte, totalizando 38 bairros (vide mapa 9). As últimas três regiões são cortadas pela BR-040.

A RP Benfica constitui uma área de ocupação longilínea no fundo do vale principal com altitude em torno de 700m, limitada pela ferrovia a leste e BR-040 a oeste (vide mapas 6 e 7). Compõem ainda o sistema viário da região a BR-267 e o Acesso Norte.

A exemplo da Cidade Alta, Benfica constitui uma área de ocupação muito antiga. Em 1853 Manoel Mendes de Serqueira vendeu a fazenda “Bemfique” (como foi registrado na escritura de compra e venda) para Francisco Martins Barbosa, que realizou a divisão da propriedade e povoamento. A fazenda assim como o povoamento “Bemfica” teria surgido às margens da Estrada do Paraibuna (OLIVEIRA, M., 1994).

Benfica situada a 18Km do Centro foi integrada ao distrito sede em 1962, como resposta a Comissão Pró-Emancipação Administrativa, que visava transformar o Distrito Benfica de Minas em município. O novo município compreenderia a área entre Francisco Bernardino e Paula Lima. Apesar de atender todas as exigências

para a emancipação, a proposta não foi aceita, devido a forte reação do empresariado e políticos locais.

Benfica é composta 47 bairros distribuídos nas regiões urbanas Benfica, Santa Cruz, Nova Era, Barbosa Lage, Jóquei Clube, Jardim Natal, Industrial, Francisco Bernardino, Carlos Chagas, Cerâmica, São Dimas, Esplanada e Monte Castelo, conforme classificação da Prefeitura Municipal (vide mapa 9).

FIGURA 14: Estação ferroviária de Benfica, Avenida JK.

Fonte: Wikimapia. Disponível em <wikimapia.org>.

A RP Cascatinha esta situada nas nascentes do ribeirão Ipiranga e córrego Cascatinha, com cotas altimétricas entre 700 e 800 metros na maior parte da região, próximo a BR-040 é a porção mais baixa da região (vide mapa 7). Ela é composta por 4 regiões urbanas, sendo apenas Salvaterra cortada pela BR-040. Nas regiões Cascatinha, Teixeiras e Salvaterra está situado o Acesso Sul (vide mapa 9).

Os bairros Cascatinha e Teixeiras são áreas de ocupação mais recentes. Antônio Carlos Corrêa Saraiva adquiriu 16 alqueires de terreno em 1968, construindo ali o Cascatinha Country Club (vide figura 15, página seguinte). Os primeiros sócios do clube ganharam terrenos no ato da associação. Com o passar do tempo, Antônio Carlos loteou seus terrenos no entorno do clube, dando origem aos bairros. No final dos anos 70 houve a implantação de prédios do Banco Nacional da Habitação (BNH). Os bairros Aeroporto e Salvaterra também tem ocupação bem

recente, sendo o último classificado como um vazio urbano, tendo sua ocupação impulsionada pela BR-040 (DEMLURB, 2008c) e estruturação do Acesso Sul.

FIGURA 15: Cascatinha Country Club, Ladeira Alexandre Leonel.

Fonte: Autoria própria, 2014.

A região de baixa ocupação nas margens da rodovia compõe a RP Santa Cândida. A área compreendida na bacia do Córrego Humaitá apresenta pequenas declividades, especialmente quando comparada ao restante da cidade. Sua ocupação está associada ao conjunto habitacional Parque das Águas, construído na Fazenda Santa Cândida, pertencente à Prefeitura Municipal por meio de verbas do programa do Governo Federal Minha Casa Minha Vida.

Nesta região não há equipamentos comunitários e a infraestrutura é muito deficiente, embora exista a facilidade de instalação de serviços de abastecimento de água e energia, devido à proximidade com a RP Benfica (JUIZ DE FORA, 2004). A estrutura viária da RP também é composta pela BR-267, contudo não há acesso a esta rodovia pela região e o acesso a BR-040 é muito precário.

As atividades econômicas são pouco expressivas, ligadas a atividades agrícolas e extração de saibro (Ibid.). Constitui uma região com características muito variadas em relação às demais que compõem o cinturão.

FIGURA 16: Parque das Águas, RP Santa Cândida.

Fonte: Autoria própria, 2013.

A RP Barreira do Triunfo é formada pela região urbana de mesmo nome. Nela estão situadas quatro bairros e o povoado de Dias Tavares. Compõe ainda a Barreira do Triunfo uma área de expansão urbana, onde estão localizados os povoados de Paula Lima e Chapeu D'uvas (vide mapa 8).

FIGURA 17: Estação Aduaneira Interior, Dias Tavares.

Fonte: Multiterminais. Disponível em <http://www.multiterminais.com.br/q_fotos_juiz.html>.

Grande parte da região apresenta um relevo favorável à ocupação, com pequenas declividades (JUIZ DE FORA, 2004). Apesar disto, região apresenta baixa densidade de ocupação e infraestrutura muito precária, sendo os índices de saneamento básico e coleta de lixo os mais baixos do Cinturão da BR-040. Existem poucas atividades comerciais para atender a população residente.

Além da BR-040, que corta a Barreira do Triunfo no sentido norte-sul, compõe seu sistema viário a ferrovia e a Avenida JK. A atividade industrial na região é muito intensa, nos anos 80 nela foi instalada a Siderúrgica Mendes Júnior, criando estrutura para instalação de outras indústrias, que culminou com a formação do Distrito Industrial II, que abriga algumas multinacionais. Em Dias Tavares está situada a Estação Aduaneira Interior ou Porto Seco.

Na Cidade Alta os novos padrões estão associados à presença dos loteamentos fechados, especialmente no Morro do Imperador. Esses padrões residenciais estão presentes em outras regiões da cidade, mas nenhuma teve a tendência a concentrar os loteamentos fechados como a região. Em Benfica e Barreira do Triunfo observamos a presença de empreendimentos logísticos, tais como redes atacadistas, transportadores e industriais multinacionais. Na RP Cascatinha estão situados importantes equipamentos urbanos tais como: Independência Shopping, Estádio Municipal Radialista Mario Helênio, Embrapa, CAS, Hospital Monte Sinai, campus do Centro de Ensino Superior (CES) e Faculdade Doctum de Engenharia, entre outros.

Os investimentos em logística com implantação de diversos fixos territoriais propicia a ampliação dos fluxos, criando linhas efetivas de circulação, ativando vários pontos da rede, caracterizando Juiz de Fora como um ponto nodal na rede urbana nacional. A cidade é interligada às principais metrópoles (Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília) pela BR-040. E nossa hipótese é que os investimentos públicos (planejamento e ordenamento territorial e infraestrutura) e privados nas RPs Barreira do Triunfo, Benfica, São Pedro e Cascatinha estão associados à presença desta rodovia.

As mudanças na morfologia urbana têm sido consubstanciadas pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Consórcio Intermunicipal da Zona da Mata e Campos das Vertentes de Minas Gerais, consistindo em mudanças logísticas, centradas na BR-040 e seus acessos.

Portanto, a reestruturação do espaço urbano de Juiz de Fora é fruto da seletividade do capital promovida pela articulação entre Estado e iniciativa privada, um dos alicerces para empreendedorismo urbano como destacado por Harvey (2006 e 2012). Estabelecem-se novas regiões dinâmicas, hierarquizando espaços, reestruturando o arranjo espacial da cidade.

Acreditamos que as bases para atual dinâmica socioespacial da cidade está na década de 1970, relacionado às mudanças na urbanização nacional, com a ampliação do papel das cidades médias na rede urbana brasileira. Devemos mencionar os governos de Itamar Franco (1967-1970/1973-1974) como período de modernização da cidade com melhorias no sistema de abastecimento de água, de telecomunicações e algumas modificações viárias.

Nos governos posteriores, Saulo Pinto Moreira (1975-1976) e Melo Reis (1977-1983), a modernização da infraestrutura foi mais intensa. Nesse período a cidade foi contemplada com verbas do PNCCPM como mencionamos no capítulo 2, sendo classificada como centro de desconcentração. Foram instaladas na cidade a Siderúrgica Mendes Júnior e Cia Paraibuna de Metais, ambas com grandes investimentos estatais, como veremos mais detalhadamente no capítulo 4. Posteriormente chegou a cidade uma subsidiária da Coca-Cola (CHAVES, 2013). Para Suzana Bastos (2002) os impactos destes empreendimentos na economia local foram limitados, uma vez que não geraram um conjunto de empresas encadeadas ao processo produtivo não geraram efeitos de multiplicação de renda.

Assim, a modernização da infraestrutura da cidade se coloca enquanto condição para a tentativa de crescimento econômico. Portanto, a reestruturação urbana possibilitou a redefinição de fluxos e estes por sua vez propiciam novas alterações na morfologia da cidade. Se as modificações dos anos 70 não trouxeram significativos impactos diretos para a economia o mesmo não podemos dizer da produção espacial da cidade; lembrando que a produção espacial é uma das formas pelas quais a acumulação flexível se realiza.

Paralelo ao planejamento estatal, Melo Reis contratou a empresa PLANAVE – Escritório Técnico de Planejamento S/A para elaborar o Plano Diretor da Cidade Alta em 1977. O plano procurava estruturar o desenvolvimento na região que até o momento contava com baixa ocupação urbana. O documento fazia diversas menções a Zona Norte como eixo de expansão urbana. Iremos aprofundar a análise deste plano no capítulo 4.

Possivelmente a definição destas regiões enquanto vetores de expansão urbana estão intrinsecamente relacionadas à história da BR-040. A rodovia foi inaugurada em 1982, mas seu trajeto foi definido pelos Planos da Viação de 1964 e 1973. Desta forma, a administração municipal direcionou o crescimento da cidade para a futura rodovia.

A administração municipal já previa a estruturação de um novo eixo econômico na cidade, em contraposição ao eixo noroeste-sudeste na várzea do Rio Paraibuna (JUIZ DE FORA, 1978a). O processo de ocupação iniciado e impulsionado nos anos 70 vem estruturando o que denominamos de Cinturão da BR-040 (cidade nova), constituindo como uma espécie de cidade paralela ao Centro (cidade velha).

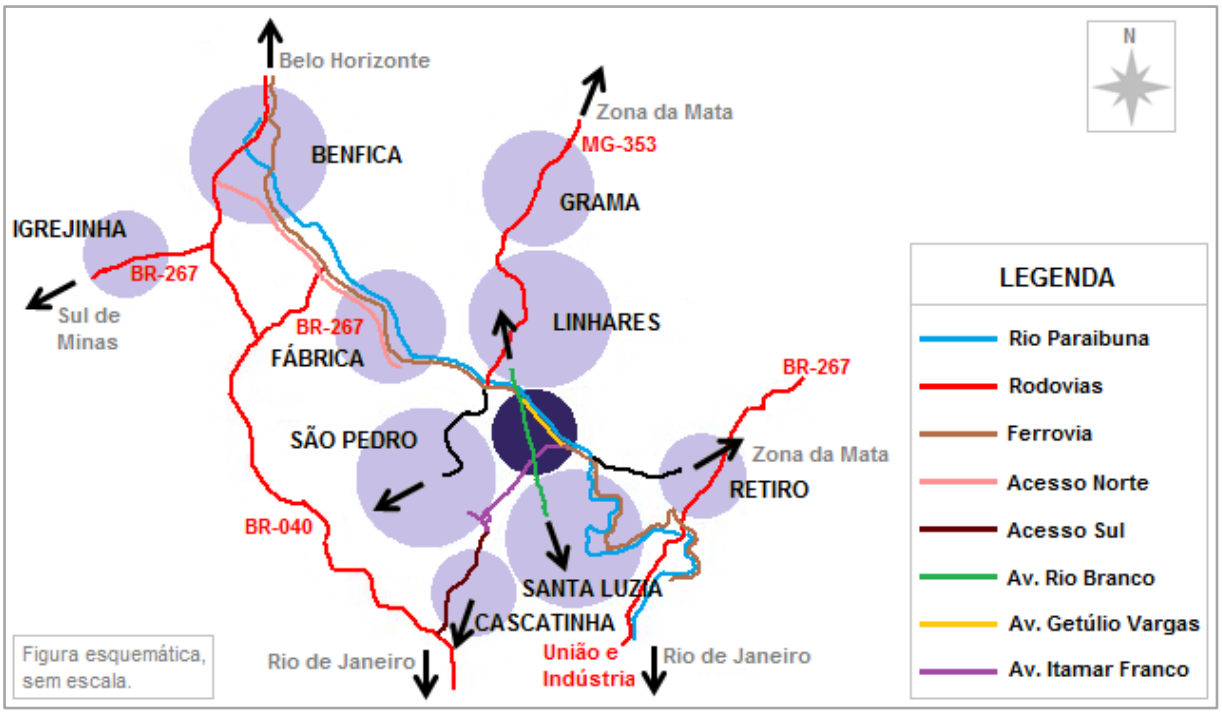
Ainda que a cidade possua vetores de crescimento em outras regiões, devemos destacar que o processo de expansão combinada à reestruturação urbana constatamos no eixo da BR-040. Adotamos a perspectiva de Sposito (2004) segundo a qual só devemos considerar reestruturação quando os fenômenos observados são de tal intensidade que modificam não apenas a morfologia como também os fluxos. Por este motivo para falar da expansão e reconfiguração urbana flexível na cidade optamos pelo Cinturão da BR-040. Pesquisamos um processo em curso, por exemplo, não há ocupação contínua no eixo da BR-040, mas observamos a maior tendência ao adensamento populacional e concentração de funções nas RPs Cascatinha, São Pedro e Benfica, que têm se estabelecidos enquanto regiões dinâmicas em concorrência com o Centro.

III.1. Regiões de obsolescência.

O maior dinamismo das regiões que formam o Cinturão da BR-040 não significou a estagnação do restante da cidade, sendo definido pela Prefeitura Municipal outros 6 vetores de crescimento, distribuídos em todas as regiões administrativas, como observamos na figura 18 (página seguinte).

Reafirmamos que não constatamos nestes vetores a intensidade dos fenômenos observados no Cinturão da BR-040. Contudo, em um trabalho que pretende tratar Juiz de Fora não podemos ignorar as demais regiões.

FIGURA 18: Vetores de crescimento urbano de Juiz de Fora.



Fonte: Adaptado do Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/ilustb.htm>.

O bairro Linhares constitui uma centralidade na região Leste, localizado no eixo da Avenida Diva Garcia polariza alguns bairros (vide mapa 10, página 112) (vide figura 19, página seguinte). Acreditamos que sua polarização esta associada à concentração de alguns serviços básicos utilizados por moradores dos bairros Recanto das Pedras, Bom Jardim, Fazenda Yung e Três Moinhos (DEMLURB, 2008g). O posto policial, posto de saúde, escolas públicas, correios e comércios estão nesta avenida. A atratividade pode ser associada ainda ao baixo preço imobiliário quando comparada as demais regiões. Entre os fatores que podemos mencionar para explicar a “desvalorização” imobiliária estão a presença da Penitenciária Regional Ariosvaldo de Campos Pires e da Casa do Adolescente.

A região está situada entre os vales dos córregos Tapera e Yung na margem esquerda do Rio Paraibuna. Este último é o único vale em V na cidade (Complexo Andrelândia) e possui grandes declividades. Esta região apresenta o maior número de áreas de risco acentuado na cidade, totalizando 10 (GERALDO, 2011). Na parte mais baixa da bacia existe o risco de inundações do Córrego Yung e

escorregamentos nas áreas mais altas. Fator agravante é o grande número de AEIS com extrema precariedade de ocupação presentes na região urbana Linhares[64].

FIGURA 19: Avenida Diva Garcia, Linhares.

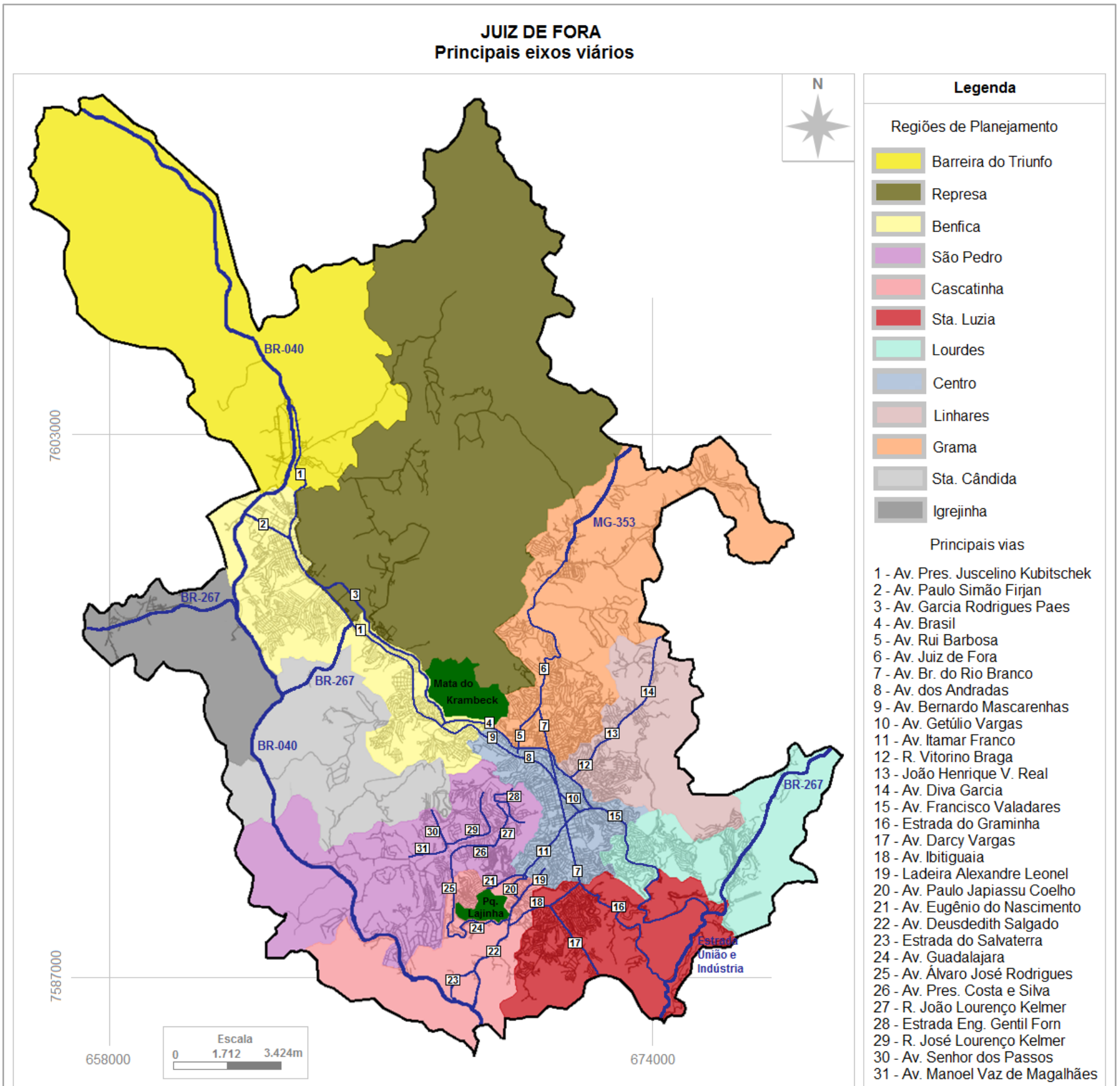
Fonte: Google Earth.

Encontramos ainda resquícios de atividade agrícola na Fazendo do Yung e no bairro Linhares com a produção de hortaliças. Este vetor de crescimento é associado principalmente à expansão residencial.

Santa Luzia tem seu crescimento associado à atratividade sobre alguns bairros vizinhos, especialmente Jardim América e Jardim de Alá onde não existem equipamentos públicos. Em Santa Luzia está situado o Centro Regional Sul, visando descentralizar algumas funções da Prefeitura Municipal. A parte mais baixa do bairro (fundo do vale do Ribeirão Ipiranga), nas Avenidas Santa Luzia e Ibitiguaia constatamos uma maior valorização imobiliária não decorrente de investimentos diretos, mas pela proximidade com uma região dinâmica.

[64] As áreas de ocupação na região urbana Linhares somam 728 moradias. São elas: Três Moinhos (300 domicílios), Alto Três Moinhos (150 domicílios), Rua Augusto Vicente Vieira (100 domicílios), Grota dos Puris (80 domicílios), Grota Funda (36 domicílios), Rua Raimundo Tavares (25 domicílios), Vila Yung (23 domicílios), Rua do Boto (14 domicílios) (JUIZ DE FORA, 2004).

MAPA 10: Principais eixos viários de Juiz de Fora.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Data: Março, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

O bairro próximo a RP Cascatinha oferece por meio da Avenida Ibitiguaia uma rota alternativa para chegar ao Acesso Sul (vide mapa 10). Esta ligação dificultou o transito no bairro para pedestres, pois a estrutura de sinalização viária não acompanhou o aumento dos fluxos. A maioria das ruas é mão única e existem poucos semáforos. Na Avenida Ibitiguaia está situada a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Santa Luzia sob a administração da faculdade SUPREMA.

FIGURA 20: UPA Santa Luzia, Avenida Ibitiguaia.

Fonte: SUPREMA. Disponível em <http://www.suprema.edu.br/2014/upa-santa-luzia>.

Mudanças na legislação urbana consistiram na reclassificação do uso do solo no bairro. As ruas Chácara, Torreões, Água Limpa, Porto das Flores passaram a ser classificadas como zona comercial (Lei Complementar nº12/2014). Efetivamente esta mudança permite implantação de empreendimentos comerciais e de serviços com área superior a 300m² e agências bancárias. A tendência é que com as mudanças o bairro amplie sua centralidade.

Chama atenção nesse vetor o bairro Cruzeiro do Sul situado no prolongamento da Avenida Barão do Rio Branco entroncamento com a Estrada Presidente João Goulart, ou Estrada da Graminha. O adensamento ocorre pela construção de prédios residenciais. Notamos ainda um número significativo de lotes vagos no bairro, que possui uma loja do Carrefour (anos 90), o campus Estácio de Sá (anos 2000) e o campus da Faculdade Machado Sobrinho.

A caracterização de Santa Luzia enquanto vetor de expansão deriva da proximidade com regiões dinâmicas, permitindo fácil acesso aos seus benefícios com um custo menor. Devemos destacar que em 2013 foram criadas duas linhas interbairros, ligando os bairros da Região Sul ao Teixeiras, ao Cascatinha, à UFJF e ao Aeroporto.

No eixo da Avenida Juiz de Fora e MG-353, eixo Nordeste, destaca-se a recente expansão da ocupação com adensamento nos últimos 30 anos no bairro Grama (vide mapas 6 e 10). Esta rodovia permite a integração da cidade com os demais municípios da microrregião de Juiz de Fora, inclusive com os municípios de Goianá e Rio Novo, onde está localizado o Aeroporto Regional Itamar Franco.

No bairro Grama estão situados o hospital Dr. João Penido (um dos três hospitais gerais públicos da cidade) e o campus da Universidade Presidente Antônio Carlos (UNIPAC), além disto, apresenta uma estrutura comercial que atende a população dos bairros mais distantes.

FIGURA 21: Hospital Dr. João Penido, Avenida Juiz de Fora.

Fonte: Foto de Raimundo P. Neto. Disponível em <http://www.midiamineira.com/2013/10/hospital-joao-penido-recebe-certificado.html>

Há a implantação dos chamados condomínios rurais próximos ao povoado de Filgueiras. Estes empreendimentos imobiliários possuem lotes grandes e área para lazer. Em alguns loteamentos só é possível o acesso por carro ou ônibus

interurbano. Esta porção do eixo Nordeste tem assumido a função de “arrabalde” que até os anos 60 era exclusiva da Cidade Alta. Acreditamos que o preço da terra na região Nordeste é mais atrativo, além de alguns condomínios possuírem o fator isolamento, quase impossível na Cidade Alta hoje. Nos eixos Sul e Sudeste há a expansão deste tipo de ocupação, porém com o predomínio de imóveis de aluguel para a realização de eventos e festas.

O bairro Fábrica constitui uma área de ocupação paralela ao Rio Paraibuna foi o primeiro eixo de expansão industrial, durante o período fordista. Das inúmeras indústrias presentes no bairro se destacavam as tecelagens.

FIGURA 22: IFET campus Juiz de Fora, Avenida Bernardo Mascarenhas.

Fonte: Wikimedia. Disponível em <commons.wikimedia.org>.

O principal eixo viário do bairro é a Avenida Bernardo Mascarenhas que oferece uma variedade de estabelecimentos comerciais, de serviços e algumas unidades industriais de menor porte (vide mapa 10). A avenida era o núcleo industrial da Colônia D. Pedro II, Villagem. Nos últimos anos, os prédios e galpões das fábricas têm sido vendidos e alugados para empresas de serviços, podemos mencionar o Centro de Políticas Públicas e Avaliação da Educação (CAEd) da UFJF, que ocupa dois edifícios de antigas tecelagens e a empresa Servir Refeições Coletivas instalada em parte do conjunto de prédios da Fábrica dos Ingleses. A empresa Alma Viva, setor de telemarketing da telefonia TIM, foi instalada no bairro

há 2 anos. Na avenida ainda estão localizados o 10º BI e o IFET. O bairro apresenta intenso dinamismo comercial.

Há dois vetores de crescimento urbano no eixo da BR-267 ao norte o povoado Igrejinha e ao sul o bairro Retiro (vide mapa 10). Esta rodovia liga a cidade ao Sul de Minas e as demais microrregiões da Zona da Mata.

O vetor de crescimento Retiro é uma área de expansão residencial, sobretudo pela disponibilidade de lotes, que somam 1.407 na região Sudeste, correspondente a 11,7% dos lotes disponíveis em Juiz de Fora, sendo inferior às regiões Norte e Oeste. Neste eixo há supermercados, o matadouro municipal e o centro administrativo do Departamento Municipal de Limpeza Urbana de Juiz de Fora (DEMLURB). As avenidas Sete de Setembro, Francisco Valadares e Rodovia União e Indústria constituem os principais eixos viários regionais (vide mapa 10). Todas estas vias tiveram seu desenvolvimento associado à ferrovia. Os bairros Florestinha e Parque das Palmeiras apresentam granjeamentos e áreas de uso rural na proximidade do perímetro urbano.

O povoado rural de Igrejinha está próximo aos bairros da Zona Norte e evidencia-se a facilidade de transporte a estes pela BR-267. A estrutura de serviços públicos do povoado é composta por uma escola estadual e Unidade de Atenção Primária a Saúde (UAPS). De acordo com o DEMLURB (2008h) há a facilidade de deslocamento dos moradores de Humaitá até o povoado pelo fato da estrada ser asfaltada. Predominam no povoado as pequenas atividades agrícolas. O fator econômico de maior evidência no povoado é a presença da Votorantim Metais.

O crescimento da cidade redundou em um ordenamento interno mais complexo com a expansão para a BR-040 e definição de alguns bairros como vetores de crescimento em todas as regiões administrativas. Estes vetores surgem como bairros mais dinâmicos em aspectos econômicos e populacionais em suas regiões.

O arranjo espacial da cidade tem se tornado mais complexo nos últimos anos com o estabelecimento de alguns bairros como centralidades. Para Corrêa (2005) este processo decorre do crescimento populacional e espacial da cidade, o que observamos em Juiz de Fora. Vale lembrar que o processo não representou a decadência do Centro.

III.2. A formação do Cinturão da BR-040.

Para analisar as ações públicas que influenciaram na formação do Cinturão da BR-040 apresentaremos os desdobramentos da implantação de equipamentos e infraestrutura, planos e operações urbanas. No que tange ao primeiro item analisaremos a instalação da UFJF, o Distrito Industrial e a definição do traçado da BR-040. Embora, a estrutura do distrito industrial se encaixe dentro de uma lógica fordista e nossa proposta seja estudar a estruturação pós-fordista em Juiz de Fora, constatamos sua importância para a formação do cinturão urbano. Em relação aos planos discutiremos o Projeto Cidades Médias e o Plano Diretor da Cidade Alta, ambos datam o final dos anos 70. Apresentaremos as propostas do Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável e do Plano Diretor, elaborados no início dos anos 2000, quando as intervenções pós-fordista tornaram-se mais evidentes na cidade. Por fim, discorremos sobre três operações urbanas consorciadas desenvolvidas em Juiz de Fora.

III.2.1. Implantação de equipamentos e infraestrutura.

III.2.1.1. Universidade Federal de Juiz de Fora.

A Universidade Federal de Juiz de Fora foi criada pela Lei Federal nº 3.858/1960, que federalizou cinco faculdades existentes na cidade. Eram elas: Faculdade de Direito de Juiz de Fora, Faculdade de Medicina de Juiz de Fora, Faculdade de Farmácia e Odontologia de Juiz de Fora, Escola de Engenharia de Juiz de Fora e Faculdade de Ciências Econômicas de Juiz de Fora. A partir da lei os bens destas instituições passaram a compor o patrimônio nacional. Esta lei determinou ainda a criação da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras num prazo máximo de 3 anos.

A contrapartida do município ocorreu com a doação de um terreno de 831.610m² na região de Martelos para a construção da cidade universitária (Lei Municipal nº 1.865/1960). O terreno era avaliado em Cr$6.873.256,65, equivalente hoje a R$364.000,00. Algo impensável para os dias atuais, uma vez que a região onde está situada a universidade apresenta grande dinamismo imobiliário, sendo o

preço médio do solo na RP São Pedro avaliado em R$76,05 o metro quadrado, atingindo R$184 em algumas regiões urbanas (JUIZ DE FORA, 2014b).

Conforme mencionamos ao citar Amorim (2010) a universidade constitui um grande atrativo regional da cidade, polarizando uma região que extrapola a microrregião de Juiz de Fora e a Zona da Mata.

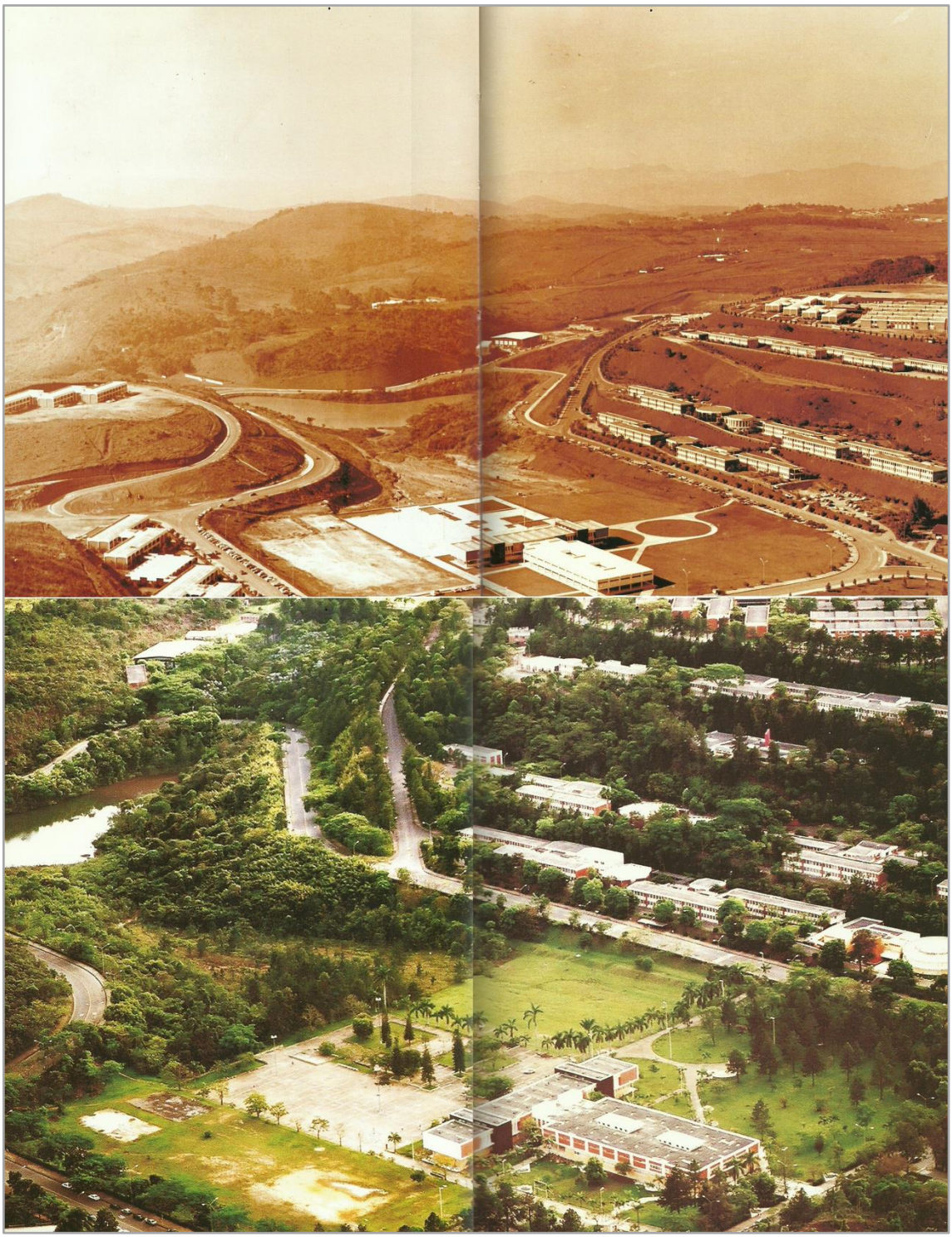
A instalação do campus foi decisiva para a ocupação da Cidade Alta, especialmente porque a UFJF não possui alojamento para estudantes, embora no projeto do campus o setor de vivência compreende-se uma zona habitacional (ARCURI, 1965 apud CRISTOFARO, 2005). Segundo dados do Centro de Gestão e Conhecimento Organizacional (CGCO/UFJF), em 2013, 15% dos novos alunos eram de outros estados e 49,8% de outras cidades mineiras. Fator que contribui para o aumento da demanda por diversos serviços, tais como moradia, alimentação, transporte, lazer e necessidades específicas.

Para Henrique (2012, p. 2) devemos conceber as universidades enquanto agentes de (re)estruturação urbana, especialmente em cidades pequenas e médias, nas quais sua instalação gera modificações nas “dinâmicas intra-urbanas (moradia, circulação, usos, etc.)”, como aconteceu em Juiz de Fora.

Faz-se necessário mencionar os recursos financeiros que dispõem estas instituições. Por vezes, elas possuem orçamento superior aos municipais, adquirindo papel de destaque na economia urbana. Os impactos econômicos podem ser diretos no que tange a geração de empregos e migração de população com alta qualificação e maior renda e indiretos referentes aos serviços para atender a universidade, estudantes e professores com destaque para o setor imobiliário (Henrique, op. cit.); como constatamos na RP São Pedro e RP Centro (Regiões Urbanas São Mateus e Morro da Glória).

No caso específico da UFJF houve grandes desdobramentos com sua implantação na Cidade Alta, conforme já mencionamos a área até então apresentava baixa ocupação urbana. Ressaltamos que ao longo dos anos no entorno do campus foram instalados grandes equipamentos, entre os quais podemos mencionar a Embrapa, Estádio Municipal, hospitais, clubes e universidades, etc. A universidade gerou o efeito catalizador de investimentos. Portanto, a implantação da UFJF consorciada à modernização do sistema viário e infraestrutura regional adquiriu grande importância para a ocupação da região.

FIGURA 23: Campus da UFJF em 1970 e 2005.



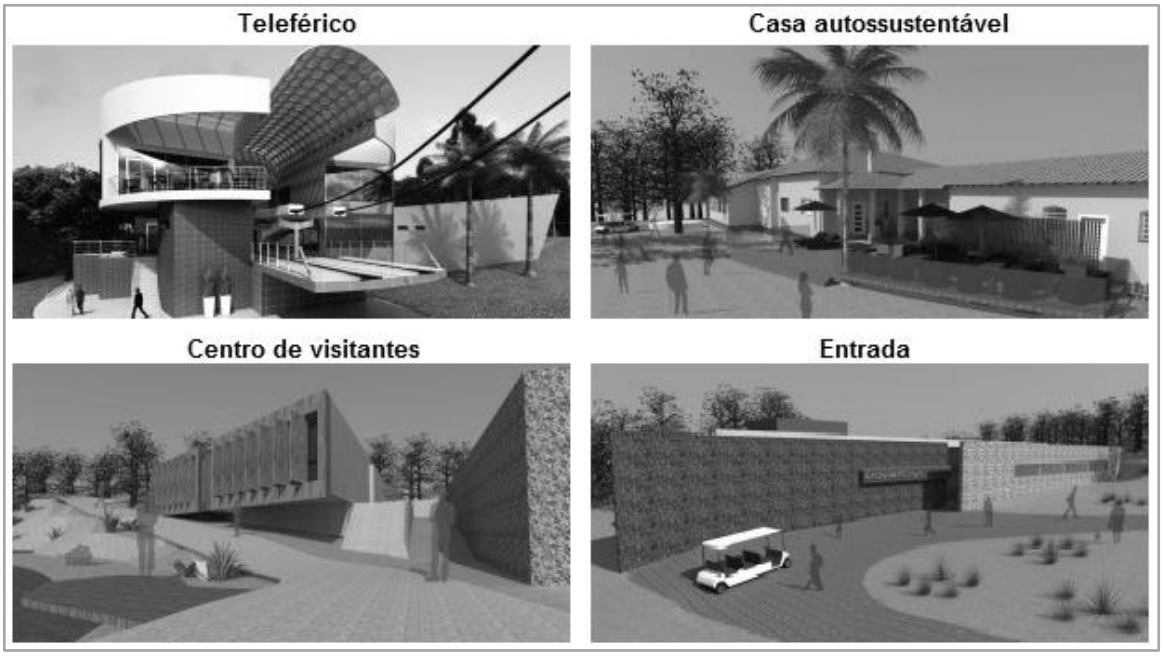
Fonte: Cristofaro, 2005.

A própria construção dos edifícios ou cidade universitária movimenta um grande volume de recursos, sendo em alguns casos as universidades grandes proprietárias fundiárias.

Concebemos a universidade enquanto agente de produção do espaço urbano, uma vez que alguns de seus investimentos apresentam efeito catalizador. Além do campus, o patrimônio da instituição é composto por uma série de imóveis em localizações privilegiadas no Centro e nos novos eixos de valorização.

No Acesso Norte a presença da UFJF refere-se ao Jardim Botânico, instalado na Área de Proteção Ambiental (APA) Mata do Krambeck[65]. O Jardim Botânico contemplará atividades de ensino, pesquisa e extensão multidisciplinares. A previsão é que seja aberto ao público em 2014. Os investimentos somarão R$36 milhões para implantação de recepção, restaurante, laboratórios, criação da casa autossustentável, centro de visitantes, teleférico para o mirante local e um trenó que percorrerá a área de preservação, além do projeto arquitetônico e paisagístico local (SECOM/UFJF, 2012).

FIGURA 24: Projeto do Jardim Botânico, Mata do Krambeck.



Fonte: SECOM, 2012.

No acesso Sul devemos mencionar o CAS/UFJF, inaugurado em 2006 na Av. Eugênio do Nascimento. O CAS/UFJF possui área física de 9.781m² e abrangência de atendimento de 94 municípios. Desde 2012 o hospital passa por obras de

[65] A APA com área total de 3.741.000m² foi formada a partir da reconstituição da mata das antigas fazendas cafeeiras Retiro Novo, Retiro Velho e Malícia (JUIZ DE FORA, 2014c). A Mata do Krambeck é maior área verde de Juiz de Fora, definida como Unidade de Conservação pela Lei Estadual nº 11.337/1993.

ampliação. Constitui um importante equipamento regional instalado no Cinturão da BR-040. Ao lado do hospital está em construção o campus de Engenharias da Faculdade Doctum. A avenida citada constitui um dos principais eixos viários da RP Cascatinha e nela também está situada a unidade de pesquisa do CAEd/UFJF, que possui uma unidade administrativa no Acesso Sul e a unidade de recursos humanos na Avenida Itamar Franco.

É impossível mensurar a importância da UFJF para a vida cultural da cidade. A instituição possui o Arquivo Histórico, bibliotecas, museus e teatros. O Arquivo Histórico é composto por 40 arquivos provenientes de doações e a biblioteca possui mais de 60 mil títulos e 140 mil exemplares. Ambos são abertos ao público para consultas.

O Museu de Cultura Popular possui mais de 3.000 peças de diversas regiões brasileiras e 100 peças de outros países. O acervo está no Fórum da Cultura e são realizadas mostras temáticas mensais (CRISTOFARO, 2005). O Teatro Fórum da Cultura está situado no prédio da antiga Faculdade de Direito de Juiz de Fora[66], abrigando também o Centro de Estudos Teatrais – Grupo Divulgação desde 1984. O grupo teatral assim como o Coral Universitário e o Grupo de Dança FAEFID são abertos à participação da comunidade.

O Museu de Arqueologia e Etnologia Americana tem acervo superior a 10.000 peças de origens diversas. Este museu gerencia o projeto “Mapeamento Arqueológico e Cultural da Zona da Mata Mineira”. Periodicamente são realizadas exposições para o público (Ibid.).

Em 2005 foi inaugurado o Museu de Artes Murilo Mendes no prédio da antiga Reitoria. O museu tem a maior coleção internacional de arte moderna de Minas Gerais, com obras originais de Giorgio de Chirico, Max Ernst, Picasso, Braque, Léger, Miró, Portinari, Guinard, entre outros. Ali também está a Pinacoteca do Núcleo de Integração Cultural composta por obras de artistas locais (Ibid.).

O prédio Marmelos Zero da CME abriga o museu de mesmo nome, que desde 2000 está sob cuidados da UFJF através de convênio com a CEMIG. A universidade é responsável por catalogar e preservar o acervo, tombado desde 1983, além de realizar o atendimento ao público.

[66] O imóvel foi tombado pelo Decreto Municipal nº 5.385/1995.

A partir de 1994 o Cine Teatro Central passou a ser administrado pela universidade, que realizou a restauração do prédio e recuperação da pintura original. A UFJF possui papel imprescindível na preservação do patrimônio artístico e histórico da cidade, além dos bens mencionados compõem o patrimônio da instituição outros imóveis tombados.

Compreendemos o campus como espaço de lazer, sobretudo a Praça Cívica e seu entorno. Nela existe uma concha acústica, praça, ciclovia e espaço para pedestres. Não temos dados sobre a quantidade de pessoas que frequentam diariamente o campus para prática de exercícios e atividades de lazer, mas podemos afirmar ser intenso o fluxo para tal objetivo. Nos últimos quatro anos a universidade passou a realizar no mês de abril a Corrida e Caminhada da UFJF.

É intensa a participação da instituição na vida cotidiana da cidade, além dos hospitais universitários e de gerenciar a UPA São Pedro, a instituição oferece uma série de serviços à população. É comum docentes escreverem artigos nos jornais locais e terem participação em conselhos municipais, bem como pesquisas e publicações sobre a cidade. Logo, é intensa a participação da universidade e de seus membros na vida urbana: “Acrescentamos ainda que as universidades contribuem para o desenvolvimento (econômico, político e cultural) urbano e regional, dinamizando cidades em suas bases econômicas, morfológicas e mesmo suas imagens na rede urbana” (Henrique, 2012, p.2).

A implantação da UFJF acarretou impactos significativos no espaço urbano da cidade pela construção de edifícios e infraestrutura para seu funcionamento, bem como pelo efeito de polarização e catalizador de outros investimentos, modificando a dinâmica socioespacial. Desta forma, consideramos a instituição um marco importante no processo de descentralização de Juiz de Fora.

III.2.1.2. Distrito Industrial.

O Distrito Industrial foi implantado na região de Benfica em 1975 pela Companhia dos Distritos Industriais de Minas Gerais (CDI), que promoveu 4 planos distritais na cidade nos anos 70 (ABDALA, 2012). Nesse período a atuação do governo estadual visava o fortalecimento econômico das cidades médias para amenizar as disparidades entre as regiões (BASTOS, S., 2004). O distrito é

administrado pela Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais (CODEMIG).

Com área de 4.392.628m² está situado em localização estratégica entre a ferrovia e a BR-040, próximo ao seu entroncamento com a BR-267 (CODEMIG, 2012). A escolha da localização do Distrito aconteceu em 1973, no mesmo ano da definição do novo traçado da rodovia. A posição em relação aos eixos viários facilita o acesso das empresas a principais metrópoles nacionais e ao porto do Rio de Janeiro.

O Distrito Industrial de Benfica consolidou a tendência à concentração de atividades industriais na Zona Norte. Tendência criada com a implantação da FEEA na região, confirmada com a lei de zoneamento de 1955, que definiu grande parte da região como zona industrial. Esta concentração seria reforçada posteriormente com os investimentos do PNCCPM.

A fábrica militar criou uma infraestrutura de abastecimento de água e energia que foi modernizada por Itamar Franco (1968-1971) juntamente com a expansão dos serviços de telecomunicações; fatores que facilitaram a instalação do distrito. Antes dos planos da CDI, a Prefeitura Municipal já havia instituído isenção de impostos municipais para indústrias com mais de 400 empregados (Lei Municipal nº 3.676/1971). Como forma de impulsionar a ocupação do distrito foram concedidos estímulos fiscais a empresas que nele se instalassem.

Os planos do CDI resultaram na instalação dos complexos industriais da Siderúrgica Mendes Júnior e Cia Paraibuna de Metais, além de uma série de ações isoladas, que possibilitaram a instalação de outras empresas de menor porte (ABDALLA, 2000). Ambas foram instaladas nas proximidades de Benfica, a primeira próxima ao povoado de Dias Tavares no eixo da BR-040, então zona rural da cidade, hoje RP Barreira do Triunfo. Ao longo dos anos a região recebeu outros empreendimentos de grande porte, tais como Dental Duflex, White Martins e Mercedes-Benz, sendo estruturada como distrito industrial. A Cia Paraibuna de Metais foi instalada na BR-267 no seu entroncamento com a BR-040.

De acordo com Suzana Bastos (2004) o fator decisivo para a escolha de Juiz de Fora entre as cidades conveniadas com o CDI pela metalúrgica foi à proximidade e facilidade de acesso ao porto do Rio de Janeiro pela ferrovia e futuramente pela rodovia. Além do fator infraestrutura e facilidade de acesso aos principais centros consumidores, a saber, São Paulo e Rio de Janeiro, a siderúrgica considerou ainda

a existência de mão-de-obra especializada, devido à presença da UFJF e do CTU. A grande ênfase dada ao fator transporte coloca mais uma vez em evidência como o novo traçado da BR-040.

As duas empresas tiveram isenção dos impostos municipais, IPTU ((Imposto Territorial e Predial Urbano) e ISS (Imposto sobre Serviços), por 10 anos. O município tentou isentar parcialmente do pagamento de ICMS nos primeiros 5 anos de funcionamento a Cia Paraibuna de Metais. A medida foi impedida pelo Governo Federal e o prefeito Mello Reis isentou a empresa do pagamento de ISSQN (Imposto sobre Serviços de qualquer Natureza) (BASTOS, S., 2004). O Estado de Minas Gerais se comprometeu a fornecer 40% da matéria-prima utilizada pela companhia.

O terreno da siderúrgica foi doado pela Prefeitura Municipal através de empréstimo com o Banco de Crédito Real de Minas Gerais. Os recursos para terraplanagem e drenagem dos terrenos das empresas foram obtidos pelo governo municipal por meio de convênio com o Banco do Estado de Minas Gerais (BEMGE).

Nas décadas seguintes a infraestrutura do distrito foi modernizada com implantação da rede de fibra ótica, gasoduto, estação de tratamento de esgoto. A Estação Aduaneira Interior também esta localizada na Zona Norte. Em muitas referências minimizam a importância destas duas empresas, por não gerarem efeitos de encadeamento econômico, sendo considerados investimentos pontuais. Mas, após os investimentos do CDI houve a intensificação do adensamento da região, sobretudo com os investimentos públicos em loteamentos populares, conjuntos habitacionais e novos bairros.

III.2.1.3. O novo traçado da BR-040.

Acreditamos que o processo de formação e adensamento da ocupação em nossa área de estudo esta intrinsecamente relacionada à história da BR-040, apesar dela não ser o único fator para tal.

A BR-040 é uma rodovia radial[67] que passa pelo Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro, ligando Brasília a Belo Horizonte e Rio de Janeiro.

[67] A denominação radial se aplica a rodovias que possuem Km 0 em Brasília, conectando a capital federal às capitais estaduais, cidades de fronteira e cidades portuárias do país (Decreto-Lei nº 142/1967).

Em 1964 foi definido pelo Plano Nacional da Viação (PNV) (Lei Federal nº 4.962/1964) a criação da BR-040 com trajeto de 1.138Km, ligando Brasília a São João da Barra (RJ), passando por Três Marias (MG), Belo Horizonte, Muriaé (MG) e Campos (RJ). O PNV de 1964 substituiu o PNV de 1934 e os planos provisórios de 1956 (Plano Rodoviário Nacional e Plano Ferroviário Nacional - Lei Federal nº 2.756/1956), sendo sua prioridade a integração nacional a partir de Brasília.

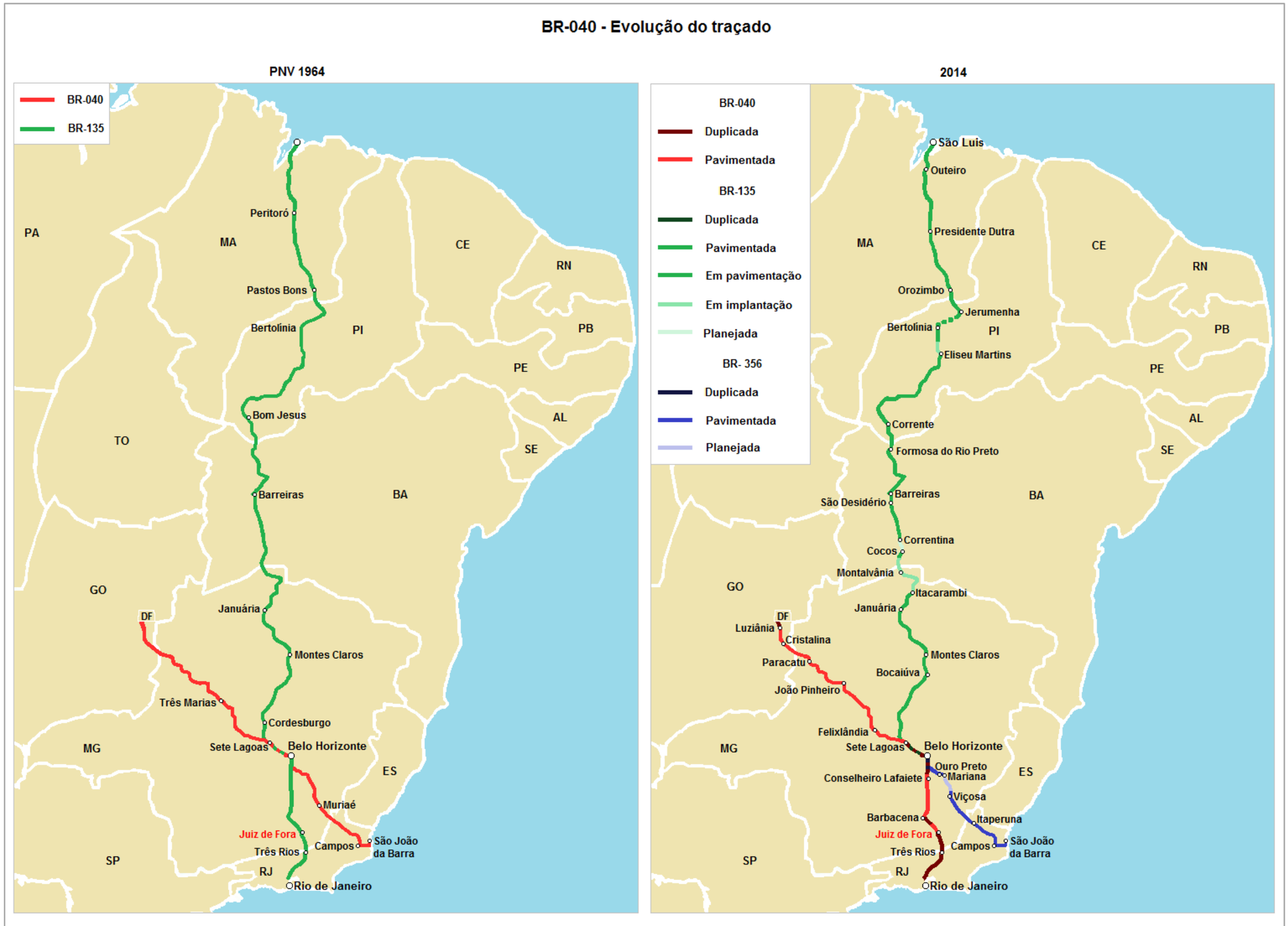
O PNV de 1964 foi revogado pela Lei Federal 5.917/1973, que instituiu o PNV ainda em vigência, embora nele estivessem previstas revisões quinquenais. No PNV de 1973 o trajeto da BR-040 foi modificado. O trecho entre a capital mineira e São João da Barra passou a compor a BR-356, que não havia sido prevista em 1964. No PNV de 1964 o trecho entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro estava incluído na BR-135: esta rodovia possuía um trajeto de 2.730Km passando por São Luís, Peritoró (MA), Pastos Bons (MA), Bertolínia (PI), Bom Jesus (PI), Barreiras (BA), Januária (MG), Montes Claros (MG), Cordesburgo (MG), Sete Lagoas (MG), Belo Horizonte, Juiz de Fora, Três Rios (RJ) e Rio de Janeiro (Lei Federal nº 4.962/1964). Com a revisão de 1973 a BR-135 passou a ligar São Luís a Belo Horizonte. Podemos observar estas modificações no croqui 1 (página seguinte).

Tal modificação talvez tenha sido influenciada pelo Decreto-Lei nº 142/1967, que padronizou a nomenclatura das rodovias federais. Segundo tal decreto as rodovias radiais deveriam ligar Brasília a capitais estaduais, o que não ocorria no trajeto anterior da BR-040.

Parte do novo trajeto da BR-040 inclui a antiga BR-3, denominada a partir de 2009 como Presidente Juscelino Kubitschek (Lei Federal nº 12.028/2009), que em 1957 pavimentou o trecho entre Juiz de Fora e Belo Horizonte, cuja parte do traçado remete ao Caminho Novo. Compreende também a Rodovia Washington Luís (trecho Petrópolis – Rio de Janeiro). Esta foi a primeira rodovia asfaltada do país, inaugurada em 1928 durante o mandato deste presidente (Departamento Nacional de Infraestrutura [DNIT], sd.)[68].

[68] O Governo de Washington Luís ficou conhecido pela estruturação do sistema rodoviário nacional. Nesse período estava em vigência o Plano Catrambi, que estabeleceu as bases da rede rodoviária brasileira, concebendo dois tipos de rodovias: federais ou troncos de penetração e rodovias estaduais (DNIT, sd.). O Decreto 5.141/1927 estabeleceu o "Fundo Especial para Construcção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes", formado a partir de impostos sobre a gasolina e automóveis. No mesmo ano do decreto aprimoram o PNV em vigência, tomando como base a capital federal no Planalto Central, sendo as rodovias irradiadas deste ponto, ideia que foi retomada no PNV de 1964, quando Brasília já estava construída.

CROQUI 1: Evolução do traçado da BR-040.



Fonte: Ministério dos Transportes, Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT). Disponível em <www.transporte.gov.be/conteudo/35852>.

Ainda segundo o PNV de 1973 o trecho entre Juiz de Fora e Petrópolis deveria ser substituído; a ligação entre estas duas cidades era realizado pela Rodovia União e Indústria, tornando o trecho perigoso e inadequado para o transporte rodoviário. As obras tiveram início em 1975 e foram concluídas em 1982, num percurso total de 138Km passando pelos municípios de Matias Barbosa (MG), Simão Pereira (MG), Comendador Levy Gasparian (RJ), Três Rios (RJ) e Arreal (RJ).

O novo traçado da BR-040 passando por Juiz de Fora veio a suprir a deficiência do transporte rodoviário na cidade, que se interligava pelas duas principais metrópoles das quais compõem a rede urbana pela BR-3 e Rodovia União e Indústria. No PNV de 1964 estava prevista para a cidade apenas a BR-267, que não foi alterada pela revisão. Esta rodovia compreende 1.832Km passando por Leopoldina (MG), Bicas (MG), Juiz de Fora, Caxambu (MG), Poço de Caldas (MG), Araraquara (SP), Lins (SP), Presidente Venceslau (SP), Rio Brilhante (MS) e Pôrto Murtinho na fronteira entre Mato Grosso do Sul e Paraguai.

Nossa pesquisa parte da premissa de que a construção do novo trecho da BR-040 influenciou no ordenamento interno da cidade, mediante a valorização das regiões sudoeste e noroeste. Acreditamos que a administração pública direcionou o crescimento da cidade para a nova rodovia. A própria Prefeitura Municipal ao dividir a história do município denomina o período posterior a 1970 como “Fase da BR-040”, tal sua importância para o desenvolvimento da cidade. Para comprovar nossa hipótese no subcapítulo seguinte verificamos como os planos urbanos, posteriores a 1973, direcionaram a expansão urbana para o eixo da rodovia.

III.2.2. Planos Urbanos.

III.2.2.1. Plano Diretor da Cidade Alta.

O Plano Diretor da Cidade Alta foi elaborado no final dos anos 70 e procurava direcionar seu crescimento para o ano 2000, partindo da premissa de que a região Oeste seria a mais atrativa à expansão urbana. Em um primeiro momento o plano procurou delimitar o que seria a Cidade Alta entendida diferente da Região Oeste. A princípio, o bairro Cascatinha foi incluído, sendo posteriormente excluído com a justificativa de o bairro possuir relações mais intensas com outros setores urbanos.

Com base Croqui 2 (página 131), que mostra a divisão das zonas de tráfego constatamos que a Cidade Alta no plano foi delimitada como o que compreendemos hoje como Região Oeste. Obviamente estimavam um maior crescimento territorial para o setor superior ao que de fato ocorreu.

O plano objetivava definir espaços para habitação, equipamentos, áreas de preservação e estruturação do sistema viário, garantido a integração da região com o restante da cidade. Uma das preocupações era garantir que a infraestrutura antecedesse ao crescimento populacional.

Neste documento foram feitas diversas menções a Zona Norte. A primeira foi ao citar que desenvolvimento de Juiz de Fora para além do Centro seria direcionado para os “atrativos do crescimento urbano”, destacando a UFJF e aeroporto na Cidade Alta e o Distrito Industrial na Zona Norte. Tomando por base o mapeamento 1: 20.000 mencionaram que estas duas regiões apresentavam relevo mais propício à ocupação com menores declividades, especialmente se comparada ao restante da cidade. Além disto, possuíam capacidade de suprir 2/3 da demanda por lotes urbanizados na cidade, somente a Cidade Alta oferecia 6.014 lotes disponíveis (JUIZ DE FORA, 1978b). Assim, o diferencial não seria apenas a disponibilidade de espaço físico como notamos, por exemplo, na região Sudeste, mas as qualidades das áreas disponíveis (declividade, infraestrutura e acesso) e possibilidades de usos. Ainda que no caso da Cidade Alta as qualidades do urbano ainda seriam criadas.

A Zona Norte foi concebida como principal vetor de crescimento da cidade, contudo com o potencial de adensamento limitado se comparado a Cidade Alta. O diferencial desta seria a proximidade com o Centro, pois acreditavam que a expansão da Zona Norte se limitaria ao vale principal. Essa hipótese se revelou verdadeira até o momento já que a RP Benfica é a mais densamente ocupada da Zona Norte, enquanto Barreira do Triunfo e Represa apresentam baixas densidades de ocupação. A ocupação dos vales laterais ao principal na margem direita tornou-se uma realidade com o adensamento da Cidade Alta e ocupação de Igrejinha a partir dos anos 80. Devemos ressaltar que as projeções populacionais do plano foram superdimensionadas, especialmente do Vetor Oeste, cuja população era estimada em 10.600 habitantes em 1978 (JUIZ DE FORA, 1978b). Como constatamos no quadro 12 projetaram que em 22 anos a população da região aumentaria 20 vezes. Dessa forma, as projeções quanto à área física ocupada foram superestimadas.

QUADRO 12: Projeções para o crescimento da população urbana de Juiz de Fora no ano 2000.

Setores Urbanos	População prevista		População urbana 2000
	Mínima	Máxima	
Cidade Alta	82.447	97.077	23.687[69]
Vetor Oeste	218.577	252.184	24.836
Vetor Sul	56.707	63.471	52.984
Vetor Leste	231.356	261.528	122.425[70]
Vetor Norte	194.969	228.764	139.383[71]
Vetor Interno	115.391	128.453	100.088[72]
TOTAL	817.000	934.400	439.716

Fonte: Adaptado do Plano Diretor da Cidade Alta. IBGE, 2000.

Previa-se uma diferenciação espacial entre Zona Norte e Cidade Alta referente aos equipamentos previstos. As menções a Zona Norte quase sempre foram relacionadas ao seu potencial industrial e econômico, enquanto para a Cidade Alta previam uma série de equipamentos de cultura e lazer.

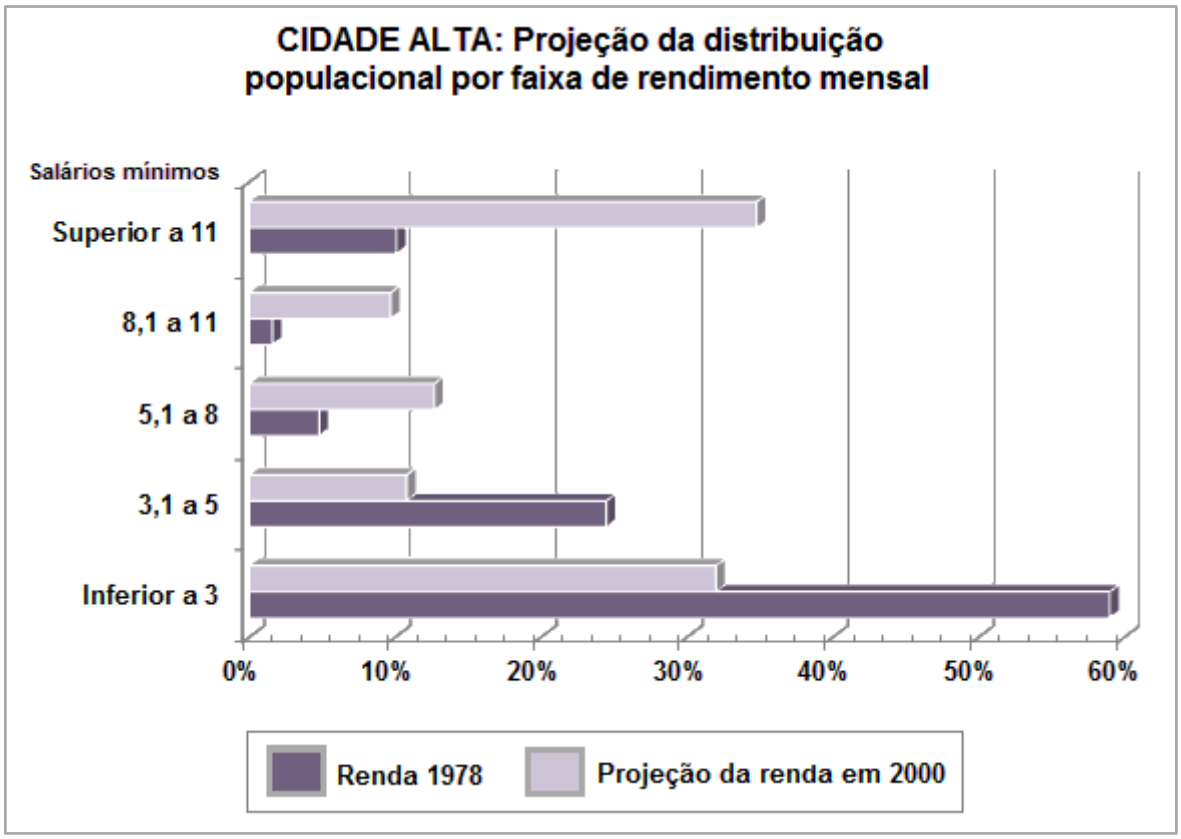
Previam que a BR-040 auxiliaria na segregação espacial da região, uma vez que as áreas ao entorno da rodovia tenderiam a desvalorização, atraindo a população de menor renda, que teria acesso ao emprego industrial (na Zona Norte) pela rodovia.

As regiões mais próximas ao Centro possuiriam maior valorização imobiliária, sendo destinadas a usos mais rentáveis. A infraestrutura e os grandes equipamentos públicos acrescidos às zonas de proteção ecológica constituiriam atrativos para o mercado imobiliário de alto padrão. Previam implantação de conjuntos habitacionais públicos nas áreas desvalorizadas.

A Cidade Alta era projetada no ano 2000 como uma área nobre de Juiz de Fora. Segundo as projeções o crescimento se daria principalmente pelo acrescimento de população de faixas de renda mais elevada como notamos no gráfico 5 (página seguinte), em concomitância com a redução percentual da população com faixa de renda abaixo de 3 salários mínimos.

[69] Dados da PR São Pedro, integrante da RA Oeste.
[70] Agrupados dados da RA Leste e Sudeste.
[71] Agrupados dados da RA Norte e Nordeste.
[72] Dados da RA Centro.

GRÁFICO 5: Projeção da distribuição da população por faixas de renda na Cidade Alta.

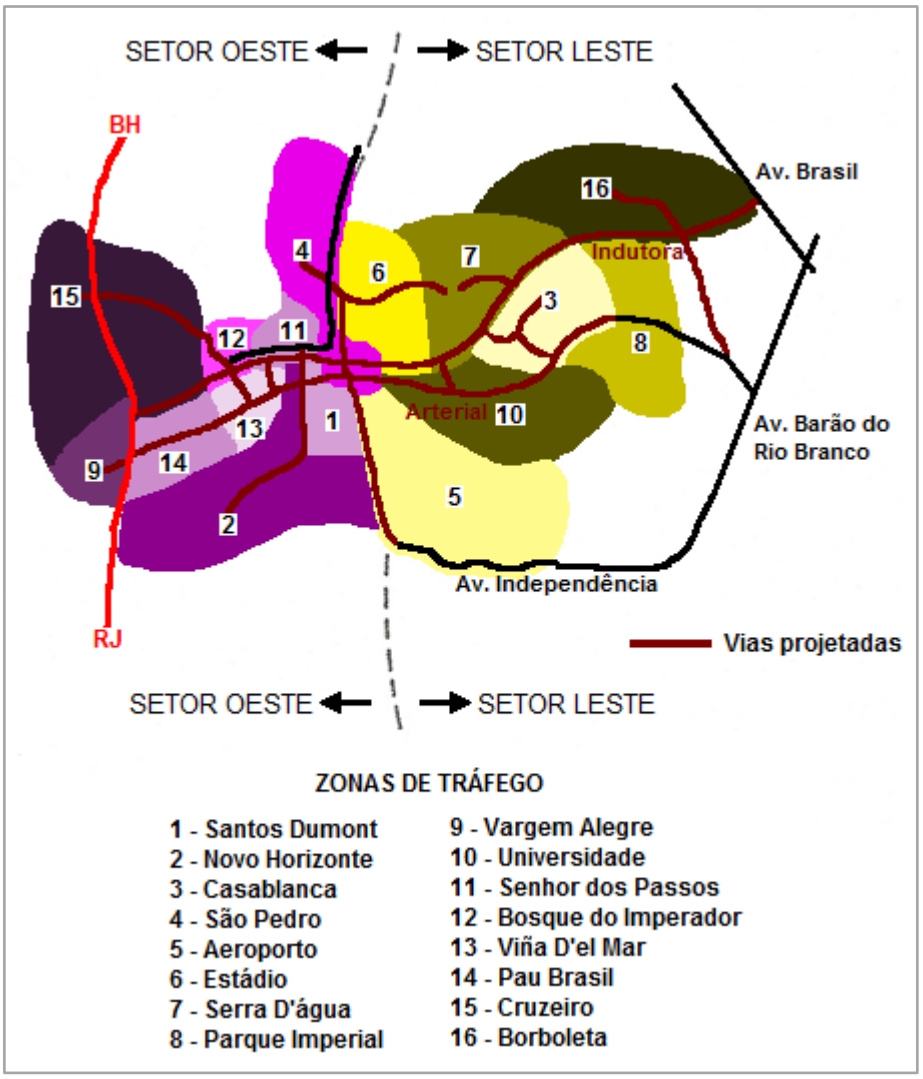


Fonte: Elaborado a partir de dados do Plano Diretor da Cidade Alta.

Realizaram a divisão da Cidade Alta em 16 unidades urbanas, agrupadas nos setores Oeste e Leste. Nas unidades Estádio, Parque Imperial, Vargem Alegre, Senhor dos Passos, Bosque do Imperador, Viña D'el Mar, Pau Brasil e Cruzeiro não havia moradores permanentes (vide croqui 2, página seguinte).

Estava previsto a implantação de 2 centros zonais nas unidades Estádio e Borboleta, as margens da Via Indutora. Previa ainda a implantação de um centro zonal distrital, cuja localização não foi definida. O projeto do centro distrital compreendia um parque, uma praça composta por sala de exposição e biblioteca, ginásio esportivo e piscina pública. Compreendia ainda uma faixa contínua de lojas e edifícios de serviços ao longo de um calçadão; o lado oposto do calçadão seria destinado a uma unidade de saúde, um posto policial, uma escola vocacional e um Centro comunitário. A unidade Estádio recebeu esta denominação por ser o local escolhido para a construção do estádio municipal da cidade com 40.000 lugares e implantação do centro poliesportivo. Segundo o zoneamento os equipamentos de alto nível urbano seriam instalados na unidade Universidade, na Via Arterial.

CROQUI 2: Divisão das zonas de tráfego da Cidade Alta.



Fonte: Adaptado de Juiz de Fora, 1978b.

Observamos no plano uma ênfase na criação e qualificação dos espaços públicos, tais como parques, praças, calçadões, bibliotecas, centros comunitários, bem como na distribuição dos serviços públicos em todas as unidades urbanas[73]. Embora, destaca-se que a região seria atrativa preferencial dos equipamentos privados de lazer como os shoppings centers. Chama atenção o descaso com a estrutura de saúde pública que contaria apenas com um posto de saúde na unidade Cruzeiro e uma unidade de atendimento infantil em Vargem Alegre.

Propunha a criação de 10 unidades de conservação ambiental, sendo 3 parques. Os parques da Lajinha, Morro do Cristo e Santa Cândida seriam transformados em centros de lazer e turismo com a instalação de equipamentos

[73] Vide no anexo K o quadro com a distribuição dos equipamentos programados entre as unidades urbanas da Cidade Alta.

públicos e privados de lazer, centros de convenções, espaço para exposições e hotéis, criando a estrutura para a realização de eventos.

As intervenções de transporte propostas possibilitariam a estruturação da malha viária da Cidade Alta, integrada a malha viária da cidade, garantindo acesso ao Centro e as regiões Sul e Norte.

Entre as vias propostas estavam as Vias Indutora concebida enquanto via expressa e a Arterial; ambas ligariam o Centro a BR-040. A via arterial aproveitaria a Estrada Engenheiro Gentil Forn, a Rua José Lourenço Kelmer e a Avenida Presidente Costa e Silva, em trajeto quase paralelo a Via Indutora. Destaca-se o acesso ao bairro Borboleta e a via que daria acesso aos distritos de Humaitá e Torrões (vide croqui 2).

Havia a proposta de acesso a Zona Norte que aproveitaria a Avenida Independência, propondo sua continuação na região do Cascatinha (Estrada de Salvaterra e Estrada do Aeroporto), contornando o Parque da Lajinha até a unidade urbana São Pedro (interceptando as vias Arterial e Indutora), proporcionando acesso ao centro esportivo, seguindo para o bairro Monte Castelo. Acreditamos que esta via aproveitaria parte das avenidas Guadalajara e Álvaro José Rodrigues. O sistema de transporte seria composto ainda por uma série de vias que permitiriam a ligação entre as unidades urbanas.

A proposta de reestruturação viária estava embasada na perspectiva de que em 2000 a Cidade Alta receberia 73.400 visitantes diários (JUIZ DE FORA, 1978c). Estimava-se que em pouco mais de 20 anos a Cidade Alta estaria estruturada como o segundo centro de Juiz de Fora. No entanto não notamos nenhum planejamento para o sistema de transporte além da criação de vias, não há menções a transporte público e formas alternativas.

O plano não foi aprovado devido as suas propostas serem consideradas muito ousadas (RODRIGUES, 2005). Nas décadas seguintes algumas das proposições do Plano Diretor da Cidade Alta foram efetivadas ou retomadas em outros planos. O Parque da Lajinha foi criado em 1982[74], a reserva de Santa Cândida foi instituída no ano seguinte como unidade de proteção integral. O Morro do Cristo foi instituído como área ambiental tombada[75], englobando área pública e

[74] O Parque da Lajinha foi instituído pelo Decreto Municipal nº 2733/1982.
[75] O Morro do Cristo foi instituído como unidade de conservação pelos Decretos Municipais nº 4312/1990 e nº 4355/1993.

privada. Uma das explicações que encontramos para o Morro do Cristo não ser parque municipal é o fato de que a Prefeitura não adquiriu as terrras privadas na região devido a seu alto valor de mercado. A área compreende um mirante, uma capela, uma casa noturna intinerante e duas lojas. O acesso somente é possivel por carro e não existem equipamentos públicos de lazer. As demais áreas verdes da Cidade Alta não foram instituidas como unidades de conservação, sendo consideradas Áreas de Especial Interesse Ambiental (AEIA).

O Estádio Municipal Radialista Mario Helênio foi construído na Região Urbana Aeroporto no final dos anos 80. O estádio possui capacidade inferior à proposta pelo plano. Algo mais próximo à realidade da cidade, que possui apenas um time de futebol que disputa o campeonato estadual e a série D do campeonato Brasileiro.

O posto policial, a unidade de saúde São Pedro e o Centro Administrativo Oeste foram implantados na Avenida Presidente Costa e Silva, onde observamos a concentração de comércio e serviços. Isto é o que podemos conceber de mais próximo ao centro regional. No final dos anos 90 foram construídos os primeiros conjuntos habitacionais públicos na Cidade Alta. A proposta da Via Indutora foi retomada no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 2004 (PDDU).

Mesmo sem ser aprovado consideramos a importância deste plano para o desenvolvimento da Cidade Alta pelas ações e propostas realizadas paulatinamente nas décadas seguintes, e, também por chamar a atenção para a potencialidade da região, ainda que apresentasse a BR-040 como um fator de possível desvalorização.

III.2.2.2. Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio.

O PNCCPM foi fruto de um convênio entre Brasil e Banco Mundial e Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), firmado em junho de 1978. Inicialmente as ações do programa teriam um prazo de execução de cinco anos.

O PNCCPM seria executado em duas etapas: a primeira compreendeu um total de 11 cidades e aglomerações urbanas. Juiz de Fora foi uma das participantes desta etapa, que beneficiou Campina Grande (PB), Campo Grande (MS), Montes Claros (MG), Natal (RN), Pelotas (RS), São José do Rio Preto (SP), Florianópolis (SC), Petrolina (PE) /Juazeiro (BA), Teresina (PI) /Timon (MA) e Vitória (ES). A segunda etapa não foi executada.

Diante da impossibilidade de atender todas as cidades brasileiras classificadas como médias, criou-se critérios para a definição das integrantes do projeto. Foram levados em consideração aspectos interurbanos e intra-urbanos. O primeiro referia-se a importância regional e a posição da cidade em relação aos principais eixos de comunicação. Para Pontes (2001) este critério relaciona-se diretamente as desigualdades dos sistemas de transporte e comunicação, decorrente de uma dinâmica incapaz de proporcionar equilíbrio na distribuição de infraestrutura. A taxa de crescimento da população da cidade constituía o principal critério dos aspectos intra-urbanos, já que um dos objetivos do programa era diminuir as taxas de migração para as metrópoles. Indicadores referentes à PEA e a qualidade de vida também eram considerados, objetivando a escolha de cidades atrativas.

O Banco Mundial foi responsável por 35% do financiamento com o equivalente a 70 milhões de dólares. A União repassou o mesmo valor aos municípios conveniados. Os outros 30% seriam de responsabilidade dos estados e municípios. As ações do projeto foram estruturadas nos componentes renda e emprego, infraestrutura e administração municipal.

Juiz de Fora participou do convênio 32/78 (FAUUSP, 1984 apud Andrade, 2006) no valor total de aproximadamente 20 milhões de cruzeiros, como podemos observar no quadro 13. Esse convênio financiou o “Plano Áudio-Visual: Projeto Especial Cidades de Porte Médio (CMP/BIRD)”, que tomaremos por base para verificar as ações realizadas pelo projeto. Juiz de Fora participou dos convênios 55/78 (Resolução Municipal nº 389/1979) e 126/79 cujas verbas permitiram a execução do Plano “Áudio-Visual” (RODRIGUES, 2013).

QUADRO 13: Investimentos do Convênio 32/78.

Projetos	**Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU) /Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos (FDTU)**
Infraestrutura viária e transportes	Cr$10.000.000,00
Elaboração do Plano Áudio-Visual	Cr$1.843.000,00
Duplicação da Ponte Pedro Marques	Cr$7.862.500,00
Desapropriação de imóveis	Cr$293.600,00
Total	Cr$19.999.100,00

Fonte: Adaptado de Andrade, 2006.

A cidade foi classificada como centro de desconcentração, cuja metodologia envolvia a modernização dos transportes, implantação de distritos industriais e isenção fiscal para indústrias, conforme mencionamos no primeiro capítulo.

O PNCCPM foi subordinado ao II PND e ao analisarmos a metodologia do programa constatamos que tinha a premissa dos polos de crescimento, segundo a qual um grande empreendimento deveria gerar efeitos de encadeamento (backwards e fowards linkages), promovendo o desenvolvimento de uma região, o que não observamos em Juiz de Fora.

Baseado no PND foi elaborado o II Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social que redundou no Programa Estadual de Centros Intermediários (PROECI). Segundo Rodrigues (2013) Juiz de Fora não participou da iniciativa estadual, que envolveu 14 cidades. Já Andrade (2006, p. 131) afirma que a duplicação da ponte Pedro Marques ocorreu com recursos do PROECI, embora a cidade não participasse desse convênio.

O plano de Juiz de Fora foi elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora (IPPLAN/JF) que havia sido criado dois anos antes. O instituto era composto por equipe interdisciplinar formada por engenheiros, arquitetos, economistas, advogados, geógrafos e técnicos (JUIZ DE FORA, 1979). O modelo do plano seguiu o direcionamento nacional, estruturando-se em 3 componentes básico, como podemos visualizar no quadro 14.

QUADRO 14: Propostas do "Plano Áudio-Visual – Projeto Especial Cidades de Porte Médio (COM/BIRD)". [76]

Componente nacional	Componente do plano de Juiz de Fora
Emprego e renda	Componente A-10: Melhoria das feiras livres - Implantação da Rede somar abastecimento
	Componente A-20: Implantação de fomento a micro e pequena empresa
	Componente A-30
	Componente A-40
	Componente A-50: Implantação do Centro de Treinamento de mão-de-obra

[76] O IPPLAN/JF cessou suas atividades em 2009. Seus arquivos inclusive os componentes do PNCCPM foram repassados a Secretaria de Atividades Urbanas (SAU) (Resolução Municipal nº 35/2009). Como os arquivos da SAU estão em fase de organização não tivemos acesso a todo o plano. Na tentativa de listar todos os componentes realizamos pesquisa na legislação municipal, contudo não encontramos informações sobre os componentes A-30, A-40 e B-20.

Infraestrutura	Componente B-10: Ampliação do sistema de abastecimento de água
	Componente B-20
	Componente B-30: Drenagem de Córregos
	Componente B-40: Melhoria do sistema de transporte e tráfego urbano
	Componente B-50: Melhoria do sistema de limpeza urbana
	Componente B-60: Implantação de lotes urbanizados
	Componente B-71: Implantação de unidades de saúde
	Componente B-73: Implantação de pré-escolas
Administração municipal	Componente C-10: Implantação e operações de unidades de administração do subprojeto

Fonte: Elaborado a partir do Plano CMP/BIRD.

No que concerne à administração municipal as ações que identificamos são desdobramentos diretos do PNCCPM. Para a aplicação e acompanhamento do projeto foram criados a Unidade de Administração do Subprojeto (UAS), a Comissão Executiva Local e a Comissão Local de Coordenação (Lei Municipal nº 5.759/1980). O Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FMDU) foi criado para gerenciar os recursos do programa (Lei Municipal nº 5881/1980). Toda essa estrutura estava subordinada ao IPPLAN/JF. Verbas deste componente permitiram ainda a construção da sede do instituto no bairro Poço Rico e aquisição de equipamentos.

Outra medida de destaque foi o convênio de cooperação técnica e financeira com a CEMIG a fim de atualizar a base cartográfica da cidade, resultando no levantamento aerofotogramétrico de 1983 (Resolução Municipal nº 590/1983).

O componente emprego e renda possivelmente foi o componente de menor sucesso no plano. Em relação ao componente A-10 encontramos nas portarias nº 794/1981 e 796/1981 as únicas menções a feiras-livres. Estas portarias estabeleceram comissões para a licitação da compra de barracas de feiras padronizadas e para a construção de um galpão de armazenamento. As duas ações nunca foram executadas pelo poder público.

O convênio entre o IPPLAN/JF e a Companhia Brasileiras de Alimentos (COBAL) com intermediação das Centrais de Abastecimento de Minas Gerais (CEASA/MG) resultou na implantação de uma unidade da CEASA no bairro Santa Cruz (RP Benfica) (Resolução nº 630/1984). As obras para a construção da unidade tiveram inicio em 1979 (CEASA, 2014). O que veio reforçar o papel de centro atacadista da cidade.

O IPPLAN/JF firmou convênio com o Centro de Apoio a Pequena e Média Empresa de Minas Gerais (Resolução Municipal nº 447/1980) e com o SENAI (Resoluções Municipais nº 520/1981 e nº 525/1981) para a qualificação de mão-de-obra. Não encontramos outras referências sobre os desdobramentos destes convênios.

Este componente previa ainda a instalação de um Distrito Industrial com área de 78.530m² e um Centro de Treinamento de Mão-de-obra na Região Urbana Francisco Bernardino (RP Benfica). O Banco de Credito Real de Minas Gerais liberou verbas para a desapropriação da área de 514.880m² das fazendas Santa Cândida e Cachoeirinha para a instalação destes equipamentos e dos componentes B-60 e B-71 (Resolução Municipal nº 527/1982 e Decretos Municipais nº 2.590/1981 e nº 6746/1985). Estava prevista para a área desapropriada a construção do Núcleo de apoio Bom Pastor (148,5m²), um pré-escolar (3.150m²) e 398 lotes urbanizados numa área total de 423.232m². Não conseguimos mais informações sobre o centro ou o núcleo de apoio e a escola não foi construída.

Foram instalados 15 lotes industriais que deram origem ao Mini Distrito do Milho Branco direcionada a pequenas e micro empresas, que tiveram incentivos fiscais para sua instalação. Os lotes urbanizados residenciais foram financiados por meio de um acordo com o BNH (Lei Municipal nº 5.727/1979). Parte dos lotes residenciais foram utilizados anos depois pela EMCASA S/A para a construção do conjunto habitacional Milho Branco inaugurado em 1990, que deu origem ao bairro de mesmo nome. Oliveira (2006) apresenta a informação de que foram implantados um total de 771 lotes urbanizados, contundo sem mencionar sua localização.

O primeiro componente de infraestrutura visava à ampliação dos serviços de abastecimento de água nos bairros Santo Antônio, São Benedito, Vila Alpina, Ipiranga, Santa Efigênia, Jóquei Clube, Vila Ideal, Santa Luzia, Cruzeiro do Sul, Linhares, Teixeiras, Grama e Retiro. Para tal fim foram realizados 3 convênios entre o IPPLAN/JF e o Departamento de Águas e Esgoto (DAE) entre 1981 a 1987. A resolução 502/1981 apenas firmou o acordo para ampliar o abastecimento de água. Os demais envolveram repasses de verbas do BIRD (Resolução Municipal nº 3.623/1986 e Lei Municipal nº 7.131/1987), utilizadas para a construção da subadutora, elevatória e construção da rede de abastecimento de água do bairro Grama. Não encontramos informações sobre a ampliação do sistema de abastecimento de água nos demais bairros.

No componente B-30 foi prevista a canalização de 3.100m dos ribeirões Yung (Vitorino Braga) Ipiranga (Santa Luzia) e córregos Tapera (Santa Terezinha), Humaitá (Industrial) e Três Pontes (Distrito Industrial). Com exceção do Córrego Três Pontes os recursos do BIRD financiou a canalização dos desaguadores destes corpos hídricos no rio Paraibuna. Nos anos seguintes foram realizadas intervenções pontuais nestes córregos, inclusive no Três Pontes. Estas outras foram realizadas com recursos de outras fontes. O Córrego Matirumbide (Manoel Honório) também foi canalizado com verbas do PNCCPM durante as obras de ampliação da Ponte Pedro Marques, no bairro Manoel Honório (JUIZ DE FORA, 2011a).

A melhoria do sistema viário consistiu em intervenções concentradas na área Central. Além da reconstrução da ponte supracitada foi construído o Mergulhão, passagem de nível entre a ferrovia e a Avenida Barão do Rio Branco. Nesta avenida foi construída a pista seletiva de ônibus. A Avenida Itamar Franco também recebeu verbas do programa, para sua ampliação até o pórtico sul da UFJF, suprindo a deficiência de ligação entre o Centro e Cidade Alta. O reitor da UFJF João Martins Ribeiro (1972-1976), engenheiro do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), elaborou um projeto que tinha como prioridade a criação de outro acesso ao campus, que até o momento se realizava exclusivamente pela Estrada Engenheiro Gentil Forn.

A Avenida Itamar Franco além de ser o principal acesso do Centro para a Cidade Alta constitui uma das áreas mais valorizadas da cidade. Neste componente também foram previstas verbas para a construção de abrigos em pontos de ônibus e sinalização vertical e horizontal.

A melhoria do sistema de limpeza urbana ocorreu através de convênio com o DEMLURB, autarquia municipal criada em 1978 (Lei Municipal nº 5.517/1978). A liberação de verbas para o DEMLURB permitiu a estruturação do departamento com a aquisição de equipamentos, bem como a construção do centro administrativo (Resolução nº 478/1980).

O componente B-71 previa a instalação de diversas unidades de saúde. Encontramos uma série de Decretos Municipais que previa a desapropriação de áreas em Retiro (Decreto Municipal nº 2.556/1981), Cruzeiro do Sul (Decreto Municipal nº 2.660/1981), Jardim Natal (Decreto Municipal nº 2.661/1981), Santa Efigênia (Decreto Municipal nº 2.665/1981) e Dom Bosco (Decreto Municipal nº 2. 649/1981) para instalação de unidades de saúde, que hoje são as UAPS.

Verificamos nas portarias nº 744/1981 e nº 797/1981 a formação de comissão para a instalação de unidades de saúde nos bairros Esplanada, Cerâmica, Marumbi, Progresso, Jardim Esperança, Santa Cecília e Nova Era. Não encontramos mais menções a estas unidades na legislação municipal, assim não podemos afirmar que as UAPS destes bairros sejam frutos do PNCCPM.

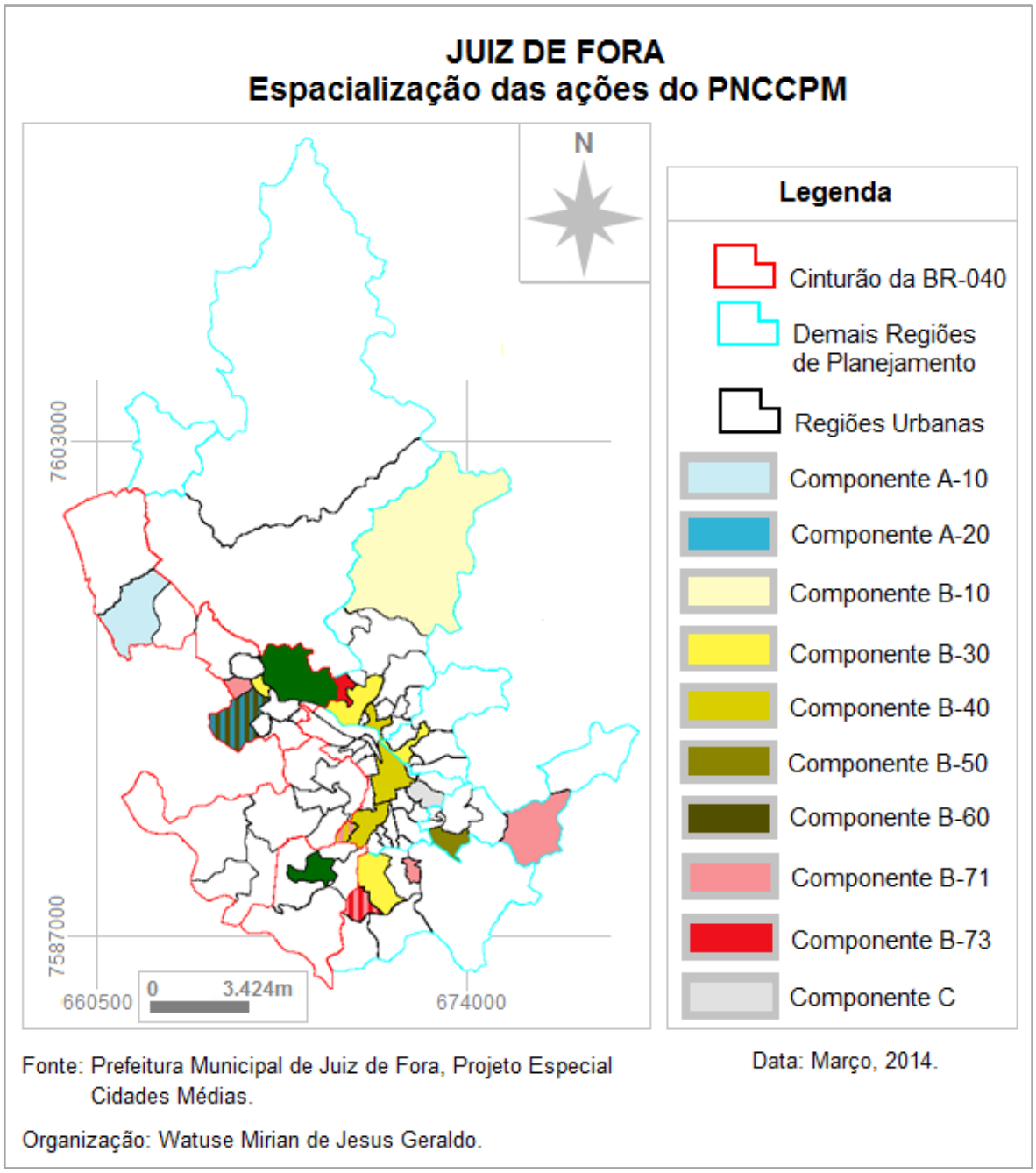
Em decorrência do componente B-73 foram criadas pré-escolas nos bairros Santa Efigênia (Decreto Municipal nº 2.657/1981), Granjas Betânia (Decreto Municipal nº 2.658/1981). Também foram criadas comissões para implantação de escolas nos bairros Ipiranga (Portaria Municipal nº 778/1981), Borboleta (Portaria Municipal nº 778/1981), Vila Olavo Costa (Portaria Municipal nº 792/1981) e Santa Rita (Portaria Municipal nº 798/1981). Semelhante as UAPS não encontramos outras referências à construção de escolas nestes bairros.

Em Oliveira (2006) e Rodrigues (2013) encontramos a posição de que o PNCCPM consistiu em ações concentradas nas regiões Oeste e Norte. Menezes (2007, 2009 e 2011) afirma que uma das consequências do programa foi a incorporação das terras do arco sul-oeste-norte ao mercado imobiliário. Dessa forma tentamos espacializar as ações do projeto para melhor entender suas as consequências.

Depreendemos pelo mapa 11 (página seguinte) que houve a concentração de ações do componente emprego e renda na RP Benfica. Entre os equipamentos instalados nessa RP estão o CEASA e o Mini Distrito do Milho Branco. Também houve melhorias na estrutura do Distrito Industrial de Benfica. Obviamente tal fato se deveu a evolução histórica da região. A escolha da RP Benfica para a implantação dos lotes urbanizados decorreu diretamente da grande disponibilidade de terra na região e ao fator preço.

Na RP Grama a principal intervenção aconteceu no bairro Manoel Honório com a ampliação da ponte Pedro Marques. Nas RPs Santa Luzia, Linhares e Lourdes as intervenções foram relacionadas à implantação de unidades de saúde, escolas e canalização de córregos. Não houve projetos de significativos impactos para a região.

MAPA 11: Espacialização das ações do PNCCPM em Juiz de Fora.



Não houve intervenções nas RPs Represa, Cascatinha e São Pedro, sendo estas duas últimas beneficiadas diretamente com o novo traçado da Avenida Itamar Franco, que possibilitou não apenas uma comunicação com a UFJF como acarretou na valorização dos bairros de classe média na RP São Pedro. Na RP Cascatinha notamos que a aprovação dos primeiros loteamentos nas terras de Antônio Carlos Corrêa Saraiva coincide com a construção da avenida no final dos anos 70 e início dos anos 80. Embora, não tenham sido contempladas com nenhuma intervenção direta as RPs Cascatinha e São Pedro tiveram impactos decorrentes do PNCCPM.

Segundo Menezes (2011) a continuidade do projeto em Juiz de Fora e Florianópolis deveu-se a boa avaliação externa do programa nestas cidades, pois elas foram as cidades mais adiantadas nas ações. No caso de Juiz de Fora o programa foi estendido até 1988. Rodrigues (2013) destaca que os objetivos do PNCCPM eram muito ambiciosos para as ações que foram desenvolvidas, destacando que além dos lotes urbanizados foram desenvolvidos alguns programas. Houve a melhoria da infraestrutura em alguns pontos específicos da cidade, contudo não promovendo o crescimento econômico e melhoria da qualidade de vida da população.

Uma das razões que encontramos como explicação para o “fracasso” nacional do programa seria as disparidades entre política urbana local e política nacional, que ao utilizar apenas critérios econômicos para definir ações e estruturas produtivas em alguns casos se tornou discordante da política municipal. Não observamos esta discordância em Juiz de Fora, uma vez que as ações do programa auxiliaram na formação do novo eixo econômico, que o Plano Diretor da Cidade Alta já mencionava alguns anos antes. Para Amorim Filho (1984) o grande entrave à execução completa do projeto foi a falta de recursos, que impossibilitou a segunda fase do programa e o acompanhamento das ações, ressaltando ainda a falta de estudos sobre o papel das cidades médias na rede urbana. Para Andrade e Serra (2002) as contradições da política nacional foi o maior entrave para o sucesso do programa, pois apesar dela visar à desconcentração econômica e populacional o programa gerou a reconcentração espacial.

III.2.2.3. Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável.

Conforme já mencionamos ao dialogar com Lopes (2008), o Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável elaborado pela AECI e CIDEU foi aprovado em 2001 e previa-se uma serie de ações para os 21 municípios conveniados num prazo máximo de 10 anos. Concentramo-nos nas intervenções urbanas realizadas em Juiz de Fora, ou que tiveram desdobramento direto para a cidade.

Para a realização do plano foram liberados um total de R$184,2 milhões, dos quais 85% foram provenientes de transferências dos governos federal e estadual. Estas verbas contemplaram obras de infraestrutura e saneamento.

As verbas dos governos municipais foram destinadas a contemplar os eixos: Sustentabilidade Econômica e Dinamismo dos Negócios; Informação e Conhecimento; Modernização da Administração Pública; e Sustentabilidade Ambiental. O primeiro eixo foi considerado o mais importante, sendo 80% dos recursos locais direcionados para a realização dos programas, voltados para o desenvolvimento de atividades agropecuárias, industriais, valorização das atividades turísticas, sistema de incubação de empresas e criação da Companhia Financeira da Zona da Mata Sociedade Anônima, que jamais saiu do papel.

Assim como Lopes (op. cit.) utilizaremos os relatórios da cidade, pois no Plano Estratégico as ações para cada cidade são mencionadas de forma superficial. No relatório os projetos para a cidade foram divididos em 3 eixos temáticos: “Juiz de Fora, Cidade de Oportunidades” com 9 ações e 34 projetos; “Juiz de Fora, Cidade Polo” com 5 ações e 17 projetos; e, “Juiz de Fora, Cidade da Qualidade”, compreendendo 42 projetos distribuídos em 12 ações[77].

A ação “Ampliar a oferta de equipamentos e serviços de apoio à atividade empresarial”, eixo temático “Juiz de Fora, Cidade das Oportunidades”, resultou na construção Centro Regional de Convenções e Exposições da Zona da Mata — EXPOMINAS Juiz de Fora.

FIGURA 25: EXPOMINAS Juiz de Fora, BR-040.

Fonte: CODEMIG. Disponível em <http://www.codemig.com.br/>.

[77] Vide no anexo L os quadros com ações e projetos detalhadas.

O centro de convenções situado na BR-040 foi construído com verbas estaduais, sendo a obra concluída em 2004. Com capacidade total para 13 mil pessoas, a área destinada à exposição é de 15.000m², divididos entre teatros, 6 salas multiuso, hall e áreas de apoio. O Expominas Juiz de Fora é administrado pela CODEMIG e integra juntamente com o Expominas Araxá e Belo Horizonte a estrutura construída pelo Estado para atração do turismo empresarial.

Na temática “Juiz de Fora, Cidade Polo” destacamos as ações “Requalificar e revitalizar o Centro da cidade” e “Promover obras para melhorar os acessos a cidade”. Destacamos estas ações pelo fato de proporem intervenções no espaço urbano.

Chaves (2013) apresentou as modificações urbanas na área Central. O plano de reurbanização da Rua Batista de Oliveira não foi executado. Na prática foi definido um semicalçadão entre as ruas Marechal Deodoro e São João Nepomuceno em 2002, sendo permitido apenas o fluxo de taxis. A mesma modificação aconteceu na Rua Marechal Deodoro em 2006, sendo estabelecido somente o tráfego de veículos de outras cidades, que por meio de convênios de saúde utilizam os serviços do PAM Marechal. Para Chaves (op. cit.) a restrição do trafego de veículos trouxe uma maior comodidade para os pedestres e permitiu a ampliação do comércio ambulante.

Em 2008 foi realizado o recapeamento asfáltico da Avenida Getúlio Vargas e elaborado um novo projeto paisagístico no Calçadão da Rua Halfeld. Entre 2009 e 2012 aconteceu a revitalização da Rua Santo Antônio e avenidas Olegário Maciel, Itamar Franco e Rio Branco com o recapeamento asfáltico. Nesta ultima o projeto incluiu o ajardinamento dos canteiros que dividem a pista seletiva de ônibus e a ampliação dos pontos ônibus, uma vez que permaneciam no mesmo tamanho, desde a criação da pista seletiva em 1982. Assim, nos principais eixos viários as intervenções urbanas consistiram em mudanças paisagísticas, que não influenciaram diretamente na melhoria do trânsito.

A ação “Requalificar e revitalizar o Centro da cidade” envolvia ainda a recuperação de imóveis de interesse histórico-cultural, o que efetivamente não aconteceu. Esta ação estaria ligada diretamente a manutenção da atratividade da área central.

No que tange vias de ligação externa da cidade foram prevista a modernização das rodovias e adequação do transporte aéreo regional. Entre as

obras previstas estavam a duplicação da BR-040 entre Matias Barbosa e Belo Horizonte; apenas os trechos Barbacena-Oliveiras Fortes e Ouro Preto-Ressaquinha foram duplicados, compreendendo um total de 75Km, em torno de 25% do percurso total previsto no plano (vide croqui 1). A requalificação da BR-267 entre Juiz de Fora e Caxambu vista como prioritária não foi executada. Trechos destas rodovias possuem grandes problemas de manutenção. Previa ainda a ligação entre a BR-267 e MG-353 com a construção da Via Remonta, visando criar uma alternativa para o fluxo de caminhões pesados. A construção da ligação rodoviária entre Juiz de Fora e a BR-116, passando pelo município de Rio Preto foi outra proposta desse eixo.

A respeito do transporte aéreo, ocorreu a modernização do aeroporto de Juiz de Fora e a construção do Aeroporto Regional nos municípios de Rio Novo e Goianá, conforme previsto no plano. As obras foram financiadas pelo Governo Federal e Estadual, respectivamente. Para atender aos passageiros do Aeroporto Regional foi criada uma linha de ônibus entre Juiz de Fora e o aeroporto. Esta linha tem 10 horários diários. O aeroporto é administrado pela empresa Multiterminais, a mesma que administra o Porto Seco. O fato do aeroporto não operar com transporte de cargas somado a não realização das outras obras viárias afeta a capacidade do transporte de cargas na cidade.

No eixo temático “Juiz de Fora, Cidade da Qualidade” destacamos as ações “Recuperar o meio ambiente” e “Ampliar a estrutura viária da cidade”. Entre os projetos da primeira ação estava a recuperação do Morro do Alemão, na região urbana Borboleta. A área constituía um dos maiores problemas ambientais de Juiz de Fora. No inicio dos anos 80 a Prefeitura Municipal doou o terreno e realizou a terraplanagem para instalação de uma fábrica de bicicletas da Monark. A fábrica não foi instalada e posteriormente a área foi destinada a construção do estádio municipal. Até 2008 o terreno ficou exposto a processos erosivos com a ocorrência de voçorocas (vide figura 26, página seguinte), quando o Governo Municipal cedeu o terreno a Construtora Multitek Engenharia, alegando que não ter condições de realizar a recuperação ambiental, que incluiu terraplanagem e construção do sistema de drenagem de águas pluviais.

Posteriormente, o terreno foi repassado a Construtora e Incorporadora Abyara Planejamento Imobiliário, que elaborou o Projeto Neo Residencial, condomínio com 1.214 residências voltado à população de classe média baixa. O projeto financiado pela Caixa Econômica Federal incluía uma série de equipamentos coletivos

(playground, biblioteca infantil, brinquedoteca, praça de esportes, praça de atividades culturais, praça da melhor idade e espaço bebê) que nenhum projeto imobiliário para esta faixa de renda na cidade apresentava. Esta construtora também foi responsável pela construção do Independência Shopping. Concluídas as obras do shopping, a incorporação foi repassada a Asacorp Empreendimentos e Participações S/A – ASA Incorporadora, que alterou o nome do condomínio para Città Neo.

FIGURA 26: Morro do Alemão – das voçorocas ao Città Neo.

Fonte: GERALDO, 2011.

A atuação das empresas de São Paulo e Belo Horizonte mostra uma das características mais expressivas na construção do espaço urbano de Juiz de Fora nos últimos anos, com o aumento do número de empresas de atuação nacional na cidade, especialmente no setor da construção civil e imobiliário.

Consideramos esta uma das intervenções mais importantes previstas no plano, que possibilitou a implantação de 1.214 residências, modificando o uso do espaço, como também os fluxos, criando novas demandas que vão desde transporte público a serviços variados.

A ampliação da estrutura viária consistiu em uma das intervenções urbanas que consideramos mais importantes para a formação do Cinturão da BR-040 e que tiveram maiores desdobramentos para o espaço urbano de Juiz de Fora. Este eixo previa o desenvolvimento de 4 projetos: Via Interbairros como acesso entre a Cidade Alta e Zona Norte, a exemplo do Plano Diretor da Cidade Alta; ligação entre São Pedro e Borboleta ao bairro Mariano Procópio na região Central; implantação da

mão dupla na Avenida Brasil; implantação de pista dupla na Avenida Deusdedith Salgado.

A última intervenção foi financiada com verbas do DER/MG e resultou na estruturação do Acesso Sul em 2004, um dos eixos viários mais importantes e valorizados da cidade[78]. Nos últimos anos ali se concentrou uma série de importantes equipamentos: hotéis, concessionárias de automóveis, casas noturnas, centro de eventos, hipermercado, entre outros. Estes novos usos resultaram na valorização mobiliária, especialmente na região urbana Salvaterra. Desde a duplicação da avenida, esta foi a região que apresentou o maior percentual de valorização com 994,18%, passando de 8 reais o preço médio para 87,48, sendo os lotes lindeiros ao Acesso Sul os mais valorizados[79] (JUIZ DE FORA, 2005 e 2014b).

III.2.2.4. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano em vigência foi aprovado em 2004. Neste plano a exemplo dos anteriores constatamos uma ênfase nas intervenções viárias. As proposições envolviam a modernização e criação de novas vias, repetindo alguns projetos dos planos anteriores.

Enfocaremos nossa análise nos Projetos Gerais de Urbanização (PGU) (vide mapa 12, página seguinte), que objetivava o reordenamento do espaço urbano com a compactação da mancha urbana e aumento da articulação entre as regiões, além da criação de áreas públicas destinadas a preservação da paisagem e usos para recreação e lazer (JUIZ DE FORA, 2004).

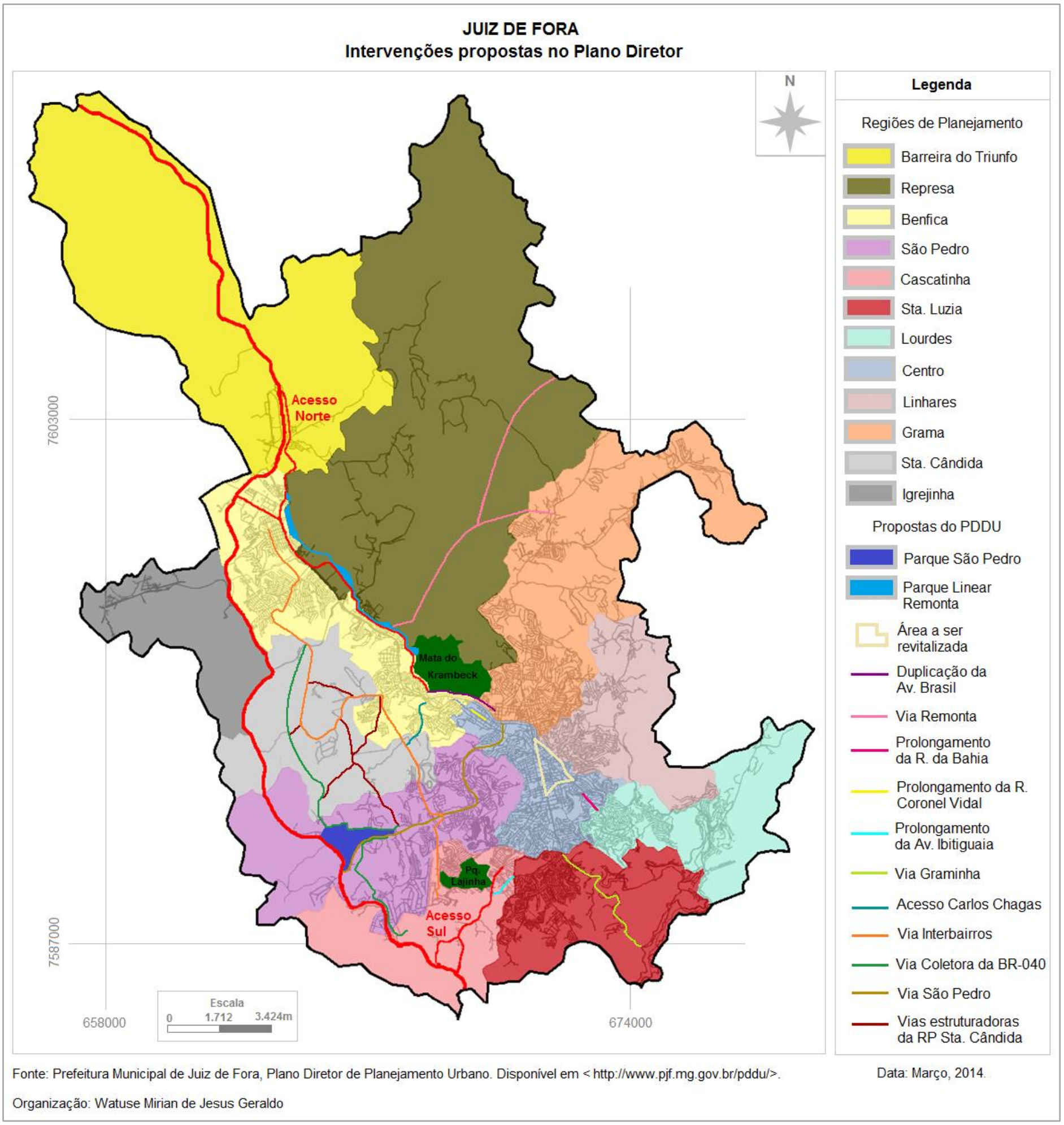
De acordo com a administração municipal, a execução do PDDU reforçaria a função inter-regional da BR-040, com a criação de outros acessos a rodovia. Verificamos no mapa 12 a concentração das propostas nas regiões cortadas pela rodovia.

---

[78] O Acesso Norte foi construído no final dos anos 80 como acesso alternativo a Avenida JK. Sua construção não ocorreu em decorrência de nenhum plano urbano. Em 2005 a via passou por uma revitalização com recapeamento e iluminação.

[79] A Planta Genérica de Valores Mobiliários divide o espaço urbano em áreas isótimas, baseada no zoneamento urbano, acesso aos equipamentos urbanos e aos fatores de insalubridade e amenidades. O Valor venal de um imóvel ou terreno é alicerçada pela planta genérica e acrescido a fatores de microlocalização, como área do terreno, frente efetiva, topografia e padrão construtivo. Os valores de mercado podem ser diferentes do valor venal (utilizado para o cálculo do IPTU), pois os primeiros envolvem mecanismos de especulação imobiliária. Ao longo do trabalho utilizaremos os valores presentes na planta genérica.

Mapa 12: GPUs propostos pelo PDDU de Juiz de Fora.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em < http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/>.

Data: Março, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo

A criação do Parque Linear da Remonta na margem esquerda do rio Paraibuna entre os bairros Barbosa Lage e Benfica está entre as propostas que não foram realizadas. O parque seria integrado a Mata do Krambeck e previam que este equipamento acarretaria na valorização da região urbana Remonta, área de pouca ocupação. Outro parque proposto foi o São Pedro, limítrofe a BR-040, seria formado por três AEIA, Parque São Pedro, Mata São Pedro e Represa Cruzeiro de Santo Antônio, popularmente conhecida como Represa São Pedro, que abastece a região. Nenhum dos parques foi implantado e segundo a legislação municipal as áreas permanecem como AEIA[80].

Assim como o plano estratégico, um dos GPUs consistia na revitalização da área central. As propostas incluíam revitalização do calçadão da Rua Mister Moore e implantação do calçadão na Rua Marechal Deodoro, que aconteceu em 2006. A construção de duas passarelas cobertas entre estas ruas, o que também não aconteceu.

Foram realizadas obras de remodelação nas praças da República, da Estação, Riachuelo, Antônio Carlos e a construção da Praça dos Três Poderes (no Terreirão do Samba), conforme previsto no plano.

No que diz respeito à revitalização da área central havia a proposta de restauração das pontes sobre o rio Paraibuna. As Pontes Arthur Bernardes na Rua Halfeld (primeira inaugurada na cidade em 1928), Antônio Carlos na Rua Carlos Otto e Benjamim Constant na rua de mesmo nome não passaram pelas reformas previstas e apresentam problemas com piso quebrado, pintura e iluminação. A ponte Pedro Marques passou por reformas. Outras obras que não foram realizadas foi a construção de 2 mergulhões nas ruas Silva Jardim e Benjamim Constant. Vale lembrar que outras pontes, cujas reformas não foram previstas no PDDU passaram por modernização recente.

Quanto aos imóveis históricos previam reforma e restauração do Cine Palace, Cine Excelsior e Cine São Luís. O primeiro foi reformado e é o único cinema de rua em funcionamento na cidade.

Entre as intervenções viárias estava a implantação da Via Remonta e Via Graminha, ambas seriam vias de pista dupla, o projeto da primeira inclui ciclovias

[80] Vide no anexo M as AEIA de Juiz de Fora.

para acesso ao parque Linear. Este ano teve início às obras da Via Remonta, também prevista no plano estratégico.

As principais intervenções viárias foram centradas no eixo da BR-040, com a Via Coletora da BR-040 e Via Interbairros, que propiciariam a ligação entre a Cidade Alta e Benfica. Foram projetadas diversas vias para Santa Cândida, denominas vias estruturadoras. Elas melhorariam o acesso às rodovias BR-040 e BR-267 e estruturariam o sistema viário regional, que é muito precário. Nenhuma destas vias saiu do papel.

O prolongamento da Avenida Ibitiguaia permitiu mais uma opção de acesso à Avenida Deusdedith Salgado, no plano é colocada a possibilidade de extensão da avenida até a Via Coletora. A duplicação da Avenida Brasil entre Santa Terezinha e Avenida JK possibilitaria melhorias no acesso a Zona Norte.

Devemos destacar a Via São Pedro, via semiexpressa que ligaria o bairro Mariano Procópio a BR-040, passando por diversos bairros da Cidade Alta. Notamos que o traçado proposto é semelhante ao traçado da Via Indutora do Plano Diretor da Cidade Alta.

Em 2008 foram iniciadas as obras de construção da BR-440, ligação entre a BR-040 e BR-267. A rodovia tem seu trajeto muito semelhante à Via São Pedro, porém com função bem diferenciada.

FIGURA 27: Trajeto da BR-440.

Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Disponível em <www.pjf.mg.gov.br>.

Com o percurso de 9Km e custo inicial de R$120 milhões, o órgão ambiental responsável pelo licenciamento ambiental foi a Agenda JF (órgão municipal), que para a implantação da rodovia fracionou a obra e, portanto, liberando licenças parciais. Fato muito negativo, pois uma obra deste porte deveria ter seus impactos socioambientais danosos analisadas integralmente.

As obras financiadas com verbas do DNIT, compreendiam 3 viadutos, 2 pistas de rolamento, acostamento, canteiros, passeios e passarelas para pedestres. Por diversas vezes as obras foram interrompidas pelo Ministério Público por irregularidades no licenciamento ambiental e em 2012 pelo Tribunal de Contas da União por irregularidades de contrato.

Após 6 anos a rodovia não foi implantada conforme o projeto, mas gerou impactos ambientais danosos e promoveu grandes modificações na paisagem urbana da Cidade Alta. O trecho entre os bairros Jardim Casablanca e São Pedro foi construído e afetou a mobilidade dos moradores da região, sobretudo dos pedestres.

Este ano o DNIT lançou edital para a conclusão do trecho entre a represa e a BR-040, com a justificativa de melhorar a fluidez na região, uma vez que a obra inacabada e sem sinalização é utilizada como via urbana. Prevendo ainda a construção de 4 passarelas para pedestres. Os valores não foram divulgados e nem a previsão para retorno das obras. Segundo a administração municipal não há previsão de construção do trecho entre Borboleta e Mariano Procópio, assim a rodovia não consistirá na ligação entre a BR-040 e a BR-267.

III.2.3. Operações urbanas: as parcerias público-privadas.

Foram realizadas três operações urbanas em Juiz de Fora entre 2002 e 2007, sendo todas nas proximidades do Acesso Sul; permitindo a concentração de atividades imobiliárias, comerciais e de serviços em uma mesma região. Fator relevante é que a contrapartida “social” constitui condição para o pleno funcionamento do empreendimento nos casos da Ladeira Alexandre Leonel e do Independência Shopping.

Rodrigues (2013) ao discutir tais operações concluiu que as parcerias concebidas pelo Estatuto da Cidade como mecanismos para modificações urbanas de interesse público com uso de recursos privados criaram condições para a reprodução do capital mediante flexibilização da legislação.

Sobre os agentes proponentes das operações constatamos mais uma vez o aumento de capitais externos presentes na cidade, sobretudo nos novos eixos de valorização.

III.2.3.1. Operação urbana Ladeira Alexandre Leonel.

As empresas U&M Construção Pesada e Multitek Engenharia S/A adquiriram um terreno de 20.900m² na Ladeira Alexandre Leonel, bairro Cascatinha em 2001. No mesmo ano o terreno foi passado aos sócios das duas empresas. Os proprietários formaram a Sociedade Imobiliária Estrela Sul Ltda. e apresentaram ao poder executivo municipal o pedido da operação urbana Ladeira Alexandre Leonel (Processo nº 770/2002).

A operação foi aprovada pela Câmara Municipal através da Lei nº 10.240/2002. De acordo com a referida lei a operação teria a finalidade de "ordenamento e melhoria da estrutura urbana e a implantação de equipamento urbano, através da alteração dos parâmetros de uso do solo da área de que trata, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário da aludida requalificação" (Art. 2º da Lei Municipal nº 10.240/2002).

No terreno foi implantado um complexo de comércio e serviços com supermercado, restaurante, loja de conveniência e posto de combustível (com limite de 4 bombas).

A contrapartida do empreendimento se deu pela estruturação do sistema viário regional. Efetivamente foram realizados o alargamento e pavimentação da Ladeira Alexandre Leonel entre as ruas Miguel Mansur e São Mateus, a pavimentação da Ladeira entre Miguel Mansur e Paulo Japiassu Coelho, implantação de sinalização horizontal e vertical. Notamos que as medidas foram imprescindíveis para a melhoria do acesso ao centro comercial, e ainda beneficiou o Independência Shopping, na época em construção. Cabe ressaltar que os dois empreendimentos tinha donos em comum.

Uma vez consolidada a operação urbana outras lojas instalaram-se no entorno, conforme é possível verificar nas figuras 28 e 29 (página seguinte).

FIGURA 28: Projeto do Complexo Comercial – Operação urbana Ladeira Alexandre Leonel.

Fonte: Rodrigues, 2013.

Figura 29: Ladeira Alexandre Leonel.

Fonte: Autoria própria, 2014.

A operação consistiu na modificação da morfologia urbana e uso do solo, acarretando também em transformações simbólicas. Uma das maiores consequências do empreendimento ocorreu no mercado imobiliário com grande valorização a partir de sua instalação. No ano da aquisição do terreno o preço médio

do solo na Ladeira Alexandre Leonel era de R$31,78 (RODRIGUES, 2013). Em 2005, ano em que o complexo estava em pleno funcionamento, o preço médio era de R$127,48, indicando o percentual de valorização em torno de 300%. O preço médio do solo nos últimos 10 anos dobrou.

QUADRO 15: Valorização da Ladeira Alexandre Leonel.

Trecho	Valores em reais									
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Teixeiras	169,98	169,98	204,02	238,02	252,90	303,48	320,57	341,86	360,76	381,58
São Mateus	84,98	84,98	93,50	97,81	103,92	114,31	120,75	128,77	135,89	143,73
Cascatinha	153,23	153,23	183,92	214,57	227,98	273,58	288,98	308,17	325,21	343,97
Preço Médio	127,48	127,48	148,76	167,92	178,41	208,90	220,66	235,32	248,33	262,66

Fonte: JUIZ DE FORA, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011b, 2012, 2013 e 2014b.

As áreas lindeiras a via são dividas em 3 zonas isótimas, sendo as três classificadas como “Residencial Extensiva”, mesmo após a implantação do complexo comercial e de serviços. O maior percentual de valorização ocorreu no bairro Cascatinha, onde a Ladeira Alexandre Leonel se conecta ao Acesso Sul e nas proximidades do Loteamento Estrela Sul, promovido pelos mesmos agentes da operação urbana, compreendia 310 lotes, dos quais uma parte foi destinada a implantação de um loteamento fechado.

A atuação dos agentes privados envolvidos na operação urbana Alexandre Leonel e no loteamento Estrela Sul possibilitou que eles adquirissem os diferenciais de renda, que não foi paga integralmente ao proprietário do terreno. Assim, eles apropriaram-se dos sobrelucros de inovação, decorrente da implantação de usos mais rentáveis e mudança de status na região.

III.2.3.2. Operação urbana Independência Shopping.

A operação urbana Independência Shopping foi aprovada pela Lei Municipal nº 11.404/2007, reconhecendo um conjunto de intervenções urbanas necessárias para o funcionamento do estabelecimento de propriedade da Sociedade Independência Imóveis S/A, que tinha como sócios donos do terreno onde fora realizada a operação urbana Ladeira Alexandre Leonel.

O processo nº 1767/2007 propunha alterações do parâmetro urbanístico, mediante ao aumento do coeficiente de aproveitamento do solo para que a área construída fosse ampliada de 23.000m² para 54.000m².

FIGURA 30: Projeto de ampliação do Independência Shopping.

Fonte: Rodrigues, 2013.

A alteração da área construída modificou a classificação do empreendimento, que passou de médio para regional. Os shoppings center são classificados em tradicionais e especializados pela Associação Brasileira de Shopping Center (ABRACE). Nos primeiros há diversos tipos de comércios e serviços, enquanto nos segundo as lojas são destinadas a um único setor. Os shoppings tradicionais são subdivididos em quatro categorias de acordo com o tamanho: pequenos (até 19.999m²), médios (20.000 a 29.999m²), regionais (30.000 a 59.000m²) e mega (acima de 60.000m²) [81].

O shopping foi inaugurado no ano seguinte com amplo apoio da administração municipal que realizou a permuta de terrenos para a ampliação e

[81] http://www.portaldoshopping.com.br.

cedeu a praça localizada em frente ao empreendimento. Foi veiculado pela imprensa local que a Praça José Gattas Bara, onde havia um campo de futebol, seria transformada em uma praça urbanizada para a realização de eventos públicos. No entanto, ali foi implantada uma passagem para o shopping e um ponto de ônibus, além de um gramado irregular que dificulta o uso do espaço como vemos na figura 31. Com a inauguração do shopping a Prefeitura criou uma linha de ônibus que liga o Centro ao empreendimento.

FIGURA 31: Independência Shopping e Torres do Independência Trade Center.

Fonte: Autoria própria 2014.

A contrapartida da Sociedade Independência Imóveis S/A ocorreu através da ligação do loteamento Estrela Sul à Avenida Itamar Franco, incluindo serviços de urbanização com construção da rede de drenagem, rede elétrica e arborização, além da implantação de sinalização vertical e horizontal na interseção da avenida citada com a Avenida Dr. Paulo Japiassu Coelho. Assim, a contrapartida possibilitou a implantação do loteamento Estrela Sul, que aprovado desde 2001 foi implantado após esta operação urbana.

O Independência Shopping possui 5 pisos, 150 lojas, sendo 5 lojas âncoras, 5 salas de cinema e estacionamento para 1.300 veículos. Segundo Rodrigues (2013), o Independência é o maior shopping num raio de 100Km, com área de abrangência de 98 municípios.

O publico anual é de 4,6 milhões, dos quais 50% são de outras cidades. Segundo dados do próprio empreendimento, as cidades Barbacena com 15% dos visitantes, Ubá com 14,4%, Três Rios e Petrópolis, ambas com 12,5%, são as cidades que possuem o maior número de visitantes[82].

A empresa BRMalls Participações S/A adquiriu 75,4% do empreendimento por 110 milhões de reais; a participação da empresa totaliza 83,4%. Esta empresa está presente em todo o país e possui participação em 51 shopping centers. Reafirmamos assim, a ampliação dos capitais não locais atuando na cidade.

Entre os desdobramentos para espaço urbano devemos amenizar a valorização imobiliária na área isótima na qual o empreendimento está localizado na região urbana Cascatinha. Constatamos tal fato a partir da análise da Planta Genérica de Valores Mobiliários, isto porque o shopping foi situado na Avenida Itamar Franco, um dos eixos viários mais valorizados da cidade. Não acarretando mudanças de uso, mudanças sociais ou simbólicas tão intensas quanto aconteceu no caso da operação urbana Ladeira Alexandre Leonel.

No diz respeito ao efeito catalizador está em construção ao lado do shopping o Independência Trade Center (figura 31), que é composto por uma torre de salas empresariais/comerciais e um hotel, incluindo salas de convenções com capacidade para 1.200 pessoas. É o primeiro empreendimento que vincula hotelaria a salas comerciais na cidade. Amaral e Tasca (2012) em um artigo sobre projetos urbanos de grande impacto na cidade apresentam uma fala do diretor da construtora responsável; segundo o qual o Independência Trade Center se justifica pelo fato da cidade receber empresários de outras cidades e estados, aumentando a demanda por salas comerciais, como também a necessidade de hospedagem da população flutuante.

Outro empreendimento que associa salas comerciais a moradia está em construção na Rua Ataliba de Barros, ao lado do shopping. O projeto Rossi 360 Home e Business é composto por duas torres, uma de salas comerciais de 36m² e outra de apartamentos com 1 e 2 dormitórios. O primeiro piso será destinado a lojas. O projeto é da empresa Rossi Empreendimentos Imobiliários que tem sede em São Paulo.

[82] http://www.brmalls.com.br/.

Nos folders publicitários destes novos empreendimentos há destaque para sua localização privilegiada na Avenida Itamar Franco, na proximidade do Acesso Sul, do aeroporto, do Expominas e a poucos minutos do Centro. No site da empresa BRMalls também destacam a localização privilegiada do shopping.

As operações urbanas realizadas permitiram a realização de outros projetos que causaram grandes impactos para o espaço urbano em uma mesma região; reforçando a função de centralidade e ampliando o raio de influência.

IV.3.3. Operação urbana Monte Sinai.

A operação urbana Monte Sinai consistiu em alterações nos parâmetros urbanísticos para ampliação do hospital e estruturação do Complexo Médico Hospitalar Monte Sinai. O hospital foi construído em 1985 através de uma associação de médicos. Situado nos bairros Dom Bosco e São Mateus, na Rua Vicente Beghelli e com entrada na Avenida Itamar Franco.

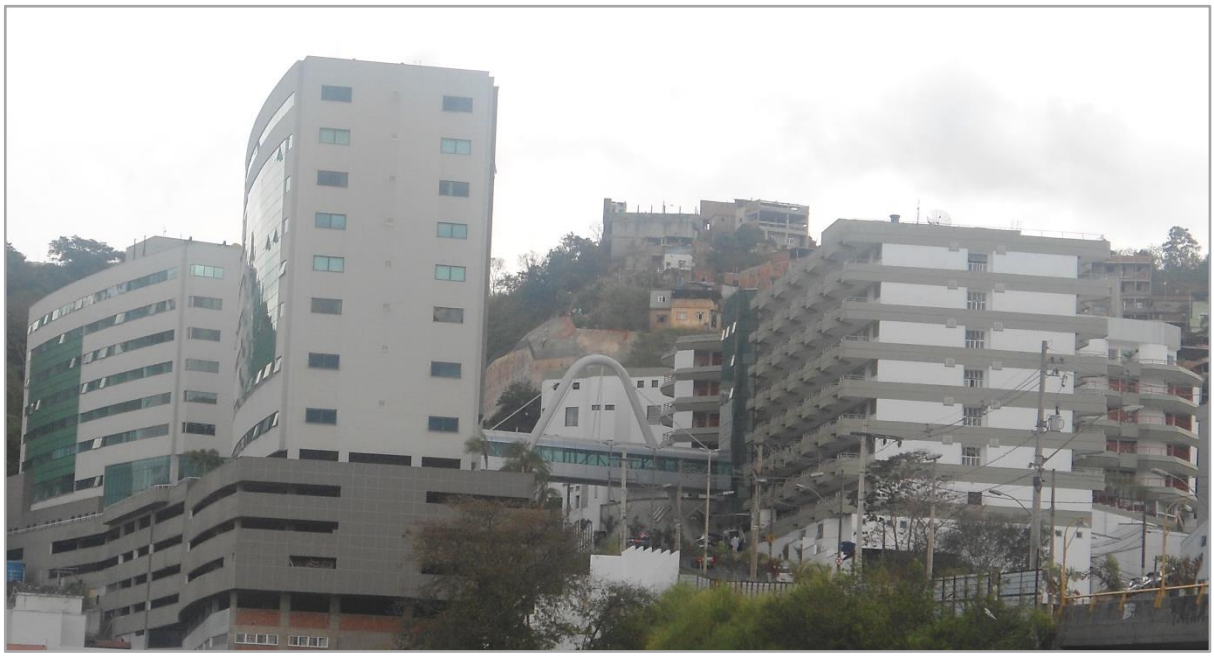
A Lei Municipal nº 10.885/2005 permitiu a ampliação do hospital com a construção de um novo prédio no outro lado da avenida. O zoneamento não permitia a construção de prédios de grande porte naquele trecho. A mesma lei alterou o coeficiente de aproveitamento do solo, permitindo ainda a construção de uma passarela sobre a Avenida Itamar Franco. A passarela denominada Sky way, com 44,5m de comprimento conecta os dois edifícios do complexo hospitalar. A área construída do Monte Sinai passou de 16.000m² para 71.000m².

Segundo Rodrigues (2013, p. 249) ao mesmo tempo em que a construção da Sky way possibilita a locomoção de pacientes, atendendo ao interesse público, criou uma dualidade ao estruturar um espaço privado sobreposto ao espaço aéreo público.

A contrapartida para a realização da operação urbana se daria por um conjunto de medidas para reduzir os impactos sobre o trânsito local. Previa a implantação de sinalização viária, rotatória no cruzamento da Avenida Itamar Franco com a Rua Vicente Beghelli e a construção de um ponto de ônibus nesta rua. O hospital foi responsável pela remoção dos tanques comunitários existentes nos terrenos onde foi construído o novo prédio. Os tanques eram usados por moradores do bairro Dom Bosco, assim a contrapartida previu sua instalação em outro local. Outra medida seria o custeio de 50% da construção da nova unidade de saúde do

bairro Dom Bosco. As obras para a contrapartida deveriam ter início em um prazo de até 180 dias após a aprovação da lei.

FIGURA 32: Passarela de Ligação do Complexo Hospitalar Monte Sinai, Avenida Itamar Franco.



Fonte: Autoria própria, 2014.

As obras de o complexo hospitalar foram iniciadas no ano seguinte a aprovação da operação urbana e a passarela foi inaugurada em 2012. Esse ano a Câmara Municipal aprovou um disposto que modificou a redação da lei e a contrapartida, desobrigando o hospital a arcar com os custos para a colocação da rotatória e financiar todos os custos da reconstrução da UAPs Dom Bosco. Chama a atenção o fato de o hospital descumprir os prazos previstos na lei e não ocorrer nenhuma medida legal da administração municipal a este respeito. A contrapartida desta operação urbana, diferente das demais realizadas na cidade, não foi importante para o pleno funcionamento do empreendimento, visando amenizar os impactos no trânsito local.

A realização desta operação urbana propiciou grandes alterações na paisagem urbana, mas ao contrario das demais não conseguimos visualizar os desdobramentos para a dinâmica urbana como observamos nas outras operações urbanas.

IV. CINTURÃO DA BR-040.

V.1. Expansão urbana para o eixo da BR-040.

Comprovamos a formação do Cinturão da BR-040 por meio de dados quantitativos acerca do crescimento espacial e demográfico da cidade.

A Prefeitura Municipal vislumbrava a formação de um novo eixo econômico, destacando entre os fatores para a expansão em direção a Zona Norte e Cidade Alta a disponibilidade de lotes (JUIZ DE FORA, 1978a). Passados 40 anos do documento no qual a administração municipal apresentava esta previsão, observamos que estas duas regiões são as que possuem a maior disponibilidade de lotes urbanizados.

QUADRO 16: Estoque de terras desocupadas em Juiz de Fora.

Região Urbana	Lotes vagos (2004) [83]	Lotes vagos (2007) [84]
Norte	2.986	2.986
Nordeste	-	-
Leste	-	-
Centro	177	43
Sudeste	1.100	1.234
Sul	1.407	1.407
Oeste	7.408	6.921

Fonte: Carcereri, 2009. Centro de Pesquisas Sociais, 2007.

A região Oeste com 6.076 construções e 6.921 lotes vagos possui 57% do estoque de terras disponíveis da cidade, seguida pela região Norte com 2.986 lotes representando 23% (GERALDO, 2011; CARCERERI, 2009). Em 3 anos o número de lotes da região Oeste caiu de 7.408 para 6.921 (Centro de Pesquisas Sociais, 2007). Obviamente o fator disponibilidade de terras influenciou na ocupação, mas não foi determinante já que as regiões Sul e Sudeste apresentam significativo estoque, o que reforça nossa hipótese de que os investimentos são reflexos da construção da rodovia. Dessa forma entendemos a disponibilidade de solo como uma das razões para a expansão urbana em direção as regiões da rodovia, mas que deve ser relativizado.

[83] Fonte: Cadastro Imobiliário da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora apud Carcereri, 2009.
[84] Fonte: Centro de Pesquisas Sociais/UFJF; Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Projeto Habitar Brasil BID, 2007.

Acrescentamos ao fator disponibilidade as possibilidades de uso a serem implantados, bem como a existência de infraestrutura e as características do relevo com menores declividades, fator diferencial em uma cidade localizada nos domínios morfoclimáticos de mares de morros e que apresenta significativas declividades.

Através da pesquisa sobre os loteamentos públicos e privados aprovados na cidade entre 1970 e 2010, constatamos que 55,12% dos loteamentos foram situados nas cinco RPs que formam o cinturão urbano, sobretudo São Pedro e Benfica com 25,31% e 23,67% dos loteamentos do período, respectivamente. As regiões urbanas Benfica, Santa Cruz, Borboleta, Morro do Imperador e São Pedro são as de maior destaque; em todas elas foram implantados mais de 10 loteamentos regulares (vide mapa 13, página seguinte).

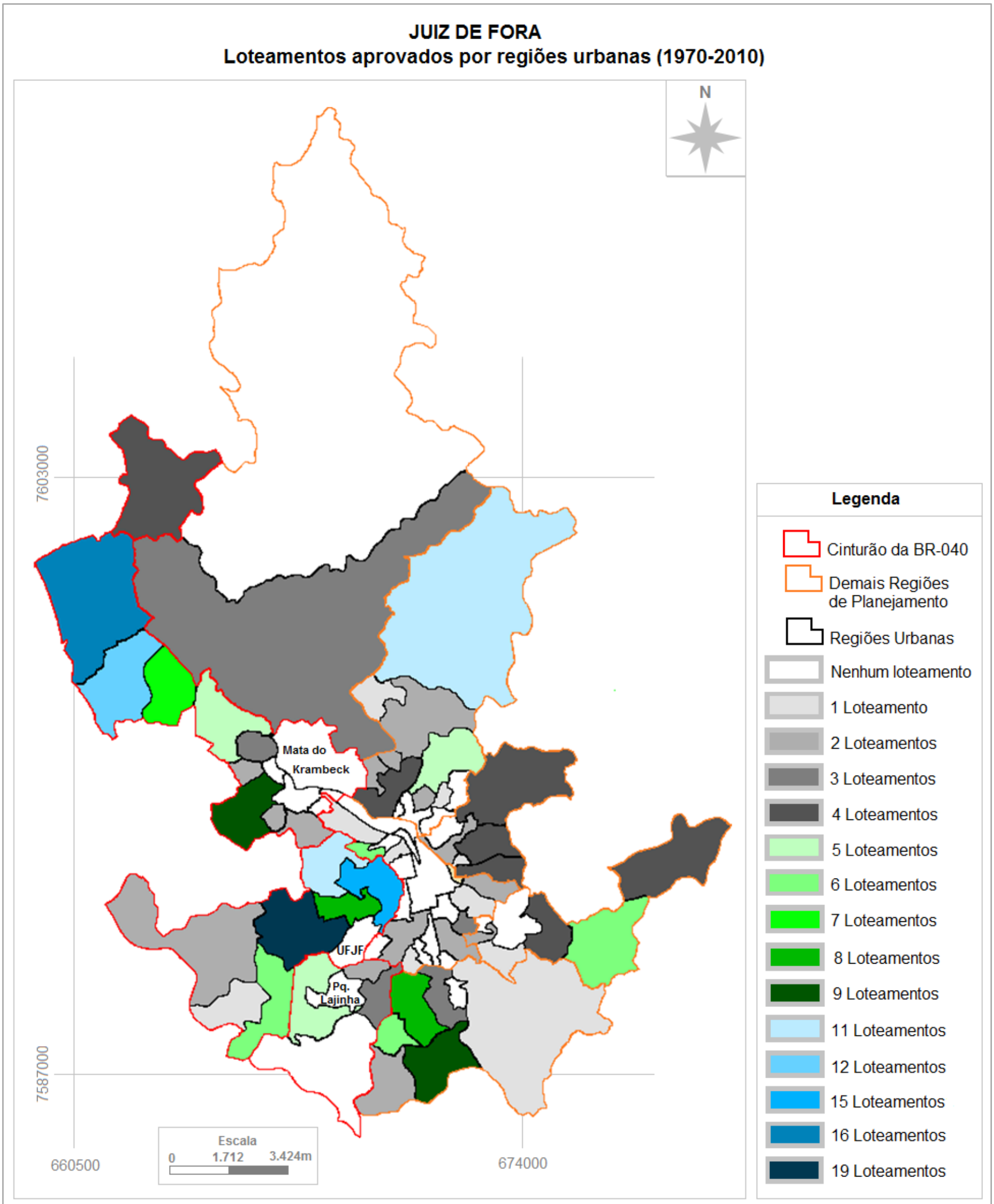
Nas regiões urbanas Salvaterra, Industrial, Cerâmica, São Dimas e Esplanada nenhum loteamento foi aprovado nos últimos 40 anos. A primeira é caracterizada como vazio urbano, nas demais, componentes da RP Benfica, acreditamos que não houve aprovação de loteamentos pelo fato delas serem áreas densamente ocupadas. Vale ressaltar que no período fordista houve a expansão urbana no fundo do vale do Paraibuna em direção a Zona Norte, já caracterizada como zona industrial. Assim, estas regiões mais próximas ao Centro teriam ocupação consolidada no período anterior a 1970.

As regiões Santa Luzia e Grama apresentaram o número de loteamentos superiores às demais RPs, mas muito longe do dinamismo do cinturão.

Acreditamos que a existência de infraestrutura urbana, que se justifica através de uma nítida política de descentralização conforme demonstramos no capítulo anterior e equipamentos que geram efeito de catalisador como o Distrito Industrial e a UFJF são algumas das razões para explicar o maior número de loteamentos no Cinturão.

Acrescentamos ainda a estes dois fatores o preço do metro quadrado do solo no Cinturão da BR-040. Como podemos observar no mapa 14 (página 162), as regiões urbanas que compõem o cinturão apresentam valores mínimos e máximos do solo muito inferiores aos valores observados na região Central, que historicamente aparece como a mais valorizada da cidade.

MAPA 13: Loteamentos aprovados por regiões urbanas de Juiz de Fora (1970-2010).



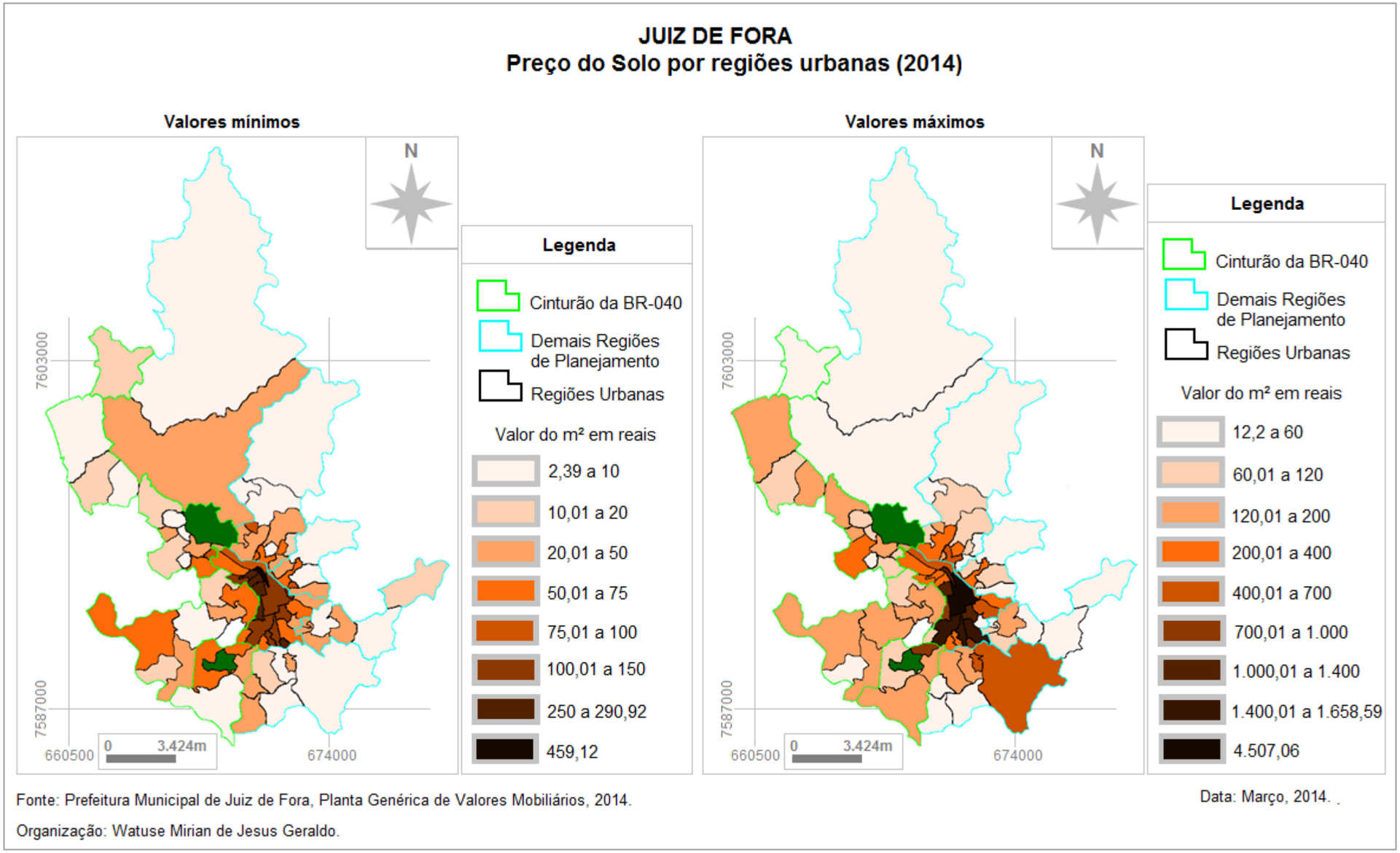
Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em < http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/>.

Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, JF Legis. Disponível em <http://www.jflegis.pjf.mg.gov.br/>.

Data: Março, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

MAPA 14: Valores mínimos e máximos do solo urbano por regiões urbanas de Juiz de Fora (2014).



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Planta Genérica de Valores Mobiliários, 2014.

Data: Março, 2014. .

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Ainda sobre os dados que comprovam a formação do Cinturão da BR-040 devemos mencionar que as RPs Barreira do Triunfo, Benfica, São Pedro e Cascatinha tiveram percentual de crescimento entre 2000 e 2010 superiores às taxas municipais.

Enquanto o percentual de crescimento da cidade entre os Censos Demográficos foi de 13,01%, a média do Cinturão foi de 21,51%; sendo a maior taxa da Cidade Alta com 36,61%, seguido da RP Cascatinha com 29,79% e Barreira do Triunfo com 21,7%. O menor percentual foi apresentado por Benfica com 16,23%.

Em termos de crescimento absoluto o Cinturão teve acréscimo de 26.007 habitantes, já a cidade apresentou acréscimo de 59.451 habitantes. A região de Benfica apresentou maior crescimento absoluto entre as RPs da cidade, com 13.359 habitantes, ou seja, apenas esta região foi responsável por 23% do crescimento populacional da cidade no período. Esta é a região que possui a maior participação na população de Juiz de Fora com 18,95% em 2010.

Faz-se necessário ressaltar que em 2000 a população do Cinturão representava 26,46% da população da cidade, passando para 28,48% em 2010, como verificamos no quadro abaixo.

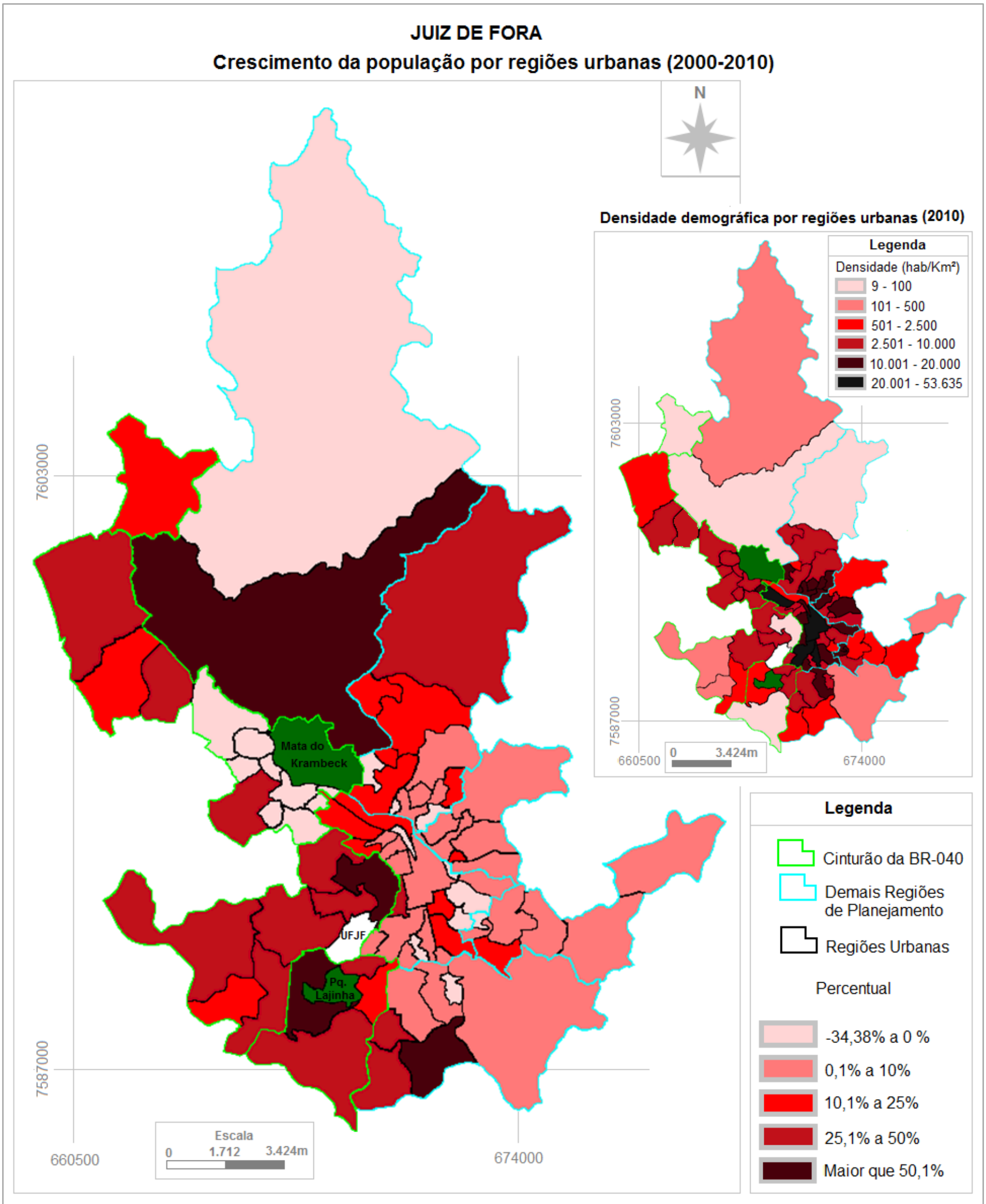
QUADRO 17: Percentual de crescimento populacional do Cinturão da BR-040 (2000-2010).

Região de Planejamento	Participação na população de Juiz de Fora (2000)	Participação na população de Juiz de Fora (2010)
Barreira do Triunfo	0,49%	0,53%
Benfica	18,42%	18,95%
São Pedro	5,10%	6,16%
Cascatinha	2,45%	2,81%
Total	26,46%	28,45%

Fonte: IBGE, 2000 e 2010.

Por meio do mapa 15 (página seguinte) constatamos que algumas regiões urbanas de Benfica apresentaram taxas de crescimento negativas. Apenas regiões urbanas Benfica, Santa Cruz, Nova Era e Francisco Bernardino possuíram percentuais positivos. Acreditamos que os menores percentuais de crescimento podem ser atribuídos ao mesmo fator que explica o menor número de loteamentos aprovados nestas regiões, que tiveram ocupação significativa no período entre 1930 a 1970.

MAPA 15: Evolução populacional por regiões urbanas de Juiz de Fora (2000-2010).



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico.
Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

IBGE, Censos Demográficos 2000 e 2010.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Data: Março, 2014.

A maioria das regiões urbanas da Cidade Alta apresentou crescimento entre 25% e 50%. As regiões Morro do Imperador e Aeroporto tiveram taxas superiores a 50%. Vale ressaltar que o adensamento da ocupação nesta região ocorreu nos últimos 40 anos, ao contrário de Benfica, onde a região mais próxima ao centro foi eixo da primeira expansão industrial. Assim, observamos que regiões urbanas das RPs Barreira do Triunfo, São Pedro e Cascatinha possuem densidade de ocupação inferiores à Benfica. Na região Central, as áreas de maior densidade demográfica tiveram taxas de crescimento menores que o Cinturão.

Dessa forma, constatamos a tendência à expansão urbana e demográfica para o Cinturão da BR-040. É imprescindível dizer que estamos tratando de um processo em curso. Nas regiões São Pedro, Benfica e Cascatinha a expansão esta mais evidente. A ocupação da RP Santa Cândida dependerá da implantação da mínima estrutura viária na região, como proposto no Plano Diretor; nesta região ainda predomina pequenas atividades agropecuárias e baixas densidades de ocupação.

Concebemos como consequências do processo de reestruturação o reordenamento do arranjo espacial da cidade, com a formação do Cinturão da BR-040, estabelecendo novos usos e morfologia, permitindo novos fluxos, materiais e imateriais, redundando em novas centralidades urbanas. Neste último capítulo abordaremos todos estes aspectos.

V.2. Uso do solo.

A maior parte da RP São Pedro é classificada como área residencial extensiva, sendo as exceções a UFJF e o cemitério São Pedro. Há uma enorme diversidade no uso residencial com seis segmentos de ocupação distintos. Os padrões de parcelamento do solo apresentam extrema heterogeneidade nas regiões urbanas São Pedro e Martelos. Nos últimos quarenta anos a construção do espaço urbano residencial da Cidade Alta imprimiu diversificação das morfologias de ocupação, como também diferenciação funcional e social, tornando o espaço fragmentado.

Nas áreas de ocupação mais antiga nos bairros São Pedro e Borboleta há intenso parcelamento do solo, predominando lotes pequenos com grande percentual de aproveitamento do solo (vide figura 34, página 167). Apesar de estes dois bairros

terem sido sedes da Colônia D. Pedro II, as heranças da colonização foram suprimidas ao longo dos anos.

O segundo segmento é formado por parte do bairro São Pedro, Santos Dumont e Marilândia com a presença de lotes médios com menor coeficiente de aproveitamento quando comparada as áreas de ocupação mais antigas. Nos principais eixos viários destes bairros observamos a concentração de atividades de comerciais e de serviços, levando a classificar estas áreas como residencial extensiva, já que não existem zonas comerciais na região.

Nestes dois segmentos e na Cidade Alta como um todo predominam edificações de um e dois pavimentos, sendo a verticalização acentuada somente nas principais avenidas, onde os prédios de três e quatro andares associam comércios no térreo e moradia nos demais andares. Também é muito comum a destinação de residências ou partes a atividades terciárias.

FIGURA 33: Avenida Costa e Silva, bairro São Pedro.

Fonte: Autoria própria, 2011.

Estas áreas de ocupação mais consolidadas sofrem com os impactos da valorização imobiliária, decorrentes da implantação de loteamentos fechados e equipamentos urbanos de grande porte, sendo comum a remodelação das residências e implantação do uso misto nas áreas antes exclusivamente residenciais.

FIGURA 34: Usos do solo na RP São Pedro.

Ressaltamos no bairro São Pedro o lançamento imobiliário da Construtora e Incorporadora MRV, vinculados ao programa Minha Casa Minha Vida. Os blocos de apartamentos do Parque do Jaguar totalizam 280 unidades com áreas de 44,5m² e valor de 130 mil reais. As obras já foram concluídas, mas o conjunto ainda não foi ocupado e certamente trará grandes impactos para região. As construtoras PDG e Tenda têm projetos imobiliários na Cidade Alta, associados ao programa do governo federal, evidenciando que há grandes empresas incorporadoras e construtoras atuando no mercado imobiliário de Juiz de Fora em todas as faixas de renda.

Nas regiões urbanas Nova Califórnia, Novo Horizonte e Cruzeiro de Santo Antônio estão presentes os granjeamentos com lotes de grandes dimensões, entre 1.000 e 5.000m² segundo modelo de parcelamento proposto pela legislação urbana. É muito comum neste padrão de ocupação a presença de áreas de lazer. Alguns deste granjeamentos são destinados ao aluguel por temporada ou para eventos.

Há ainda a presença de loteamentos fechados de alto padrão, destinados à população de classe média alta e alta. Estes a exemplo dos granjeamentos caracterizam-se por lotes de grandes dimensões, pequeno coeficiente de aproveitamento do solo e unidades unifamiliares com dois pavimentos.

No final dos anos 70 foram implantados os primeiros condomínios fechados na Cidade Alta e a partir dos anos 90, com a intensificação dos padrões pós-fordista em Juiz de Fora, aconteceu o aumento dos condomínios na região, como constatamos com o mapa 16 (página 170). Existem loteamentos fechados em outras regiões da cidade, mas nenhuma apresentou a concentração deste padrão de ocupação como a Cidade Alta.

Existem em Juiz de Fora 27 loteamentos fechados, dos quais 17 estão na RP São Pedro; em todo o Cinturão da BR-040 existem 20 loteamentos fechados. Notamos a concentração destes empreendimentos imobiliários na região urbana Morro do Imperador (vide mapa 16). No que tange aos padrões de ocupação esta é a região urbana com maior homogeneidade.

Devemos destacar no setor imobiliário de alto padrão a ação das empresas Habitat e Incorporadora Frederico Godinho/Predial Godinho. A primeira possui sede em Curitiba e as outras são empresas locais. Elas foram responsáveis pela implantação dos loteamentos Jardim da Serra, Parque Alto, Granjas do Bosque, Bosque do Imperador, Spinaville, Parque Imperial, Jardins Imperiais, Bosque Imperial, Parque Guadalajara, Chalés do Imperador e São Lucas. Em alguns destes

loteamentos ocorreu a parceria entre incorporador e proprietário do solo, como é o caso do Spinaville, no qual o proprietário se associou a Incorporadora Frederico Godinho. Logo, em vez de vender seu terreno ainda com uso agrícola para a incorporadora, vendeu lotes no condomínio adquiridos como pagamento pela seção do solo, adquirindo diferenciais de renda pelas transformações do uso do solo rural em urbano. Em decorrência da concentração de loteamentos há a valorização do solo e principalmente a alteração do status da região, criando áreas exclusivas.

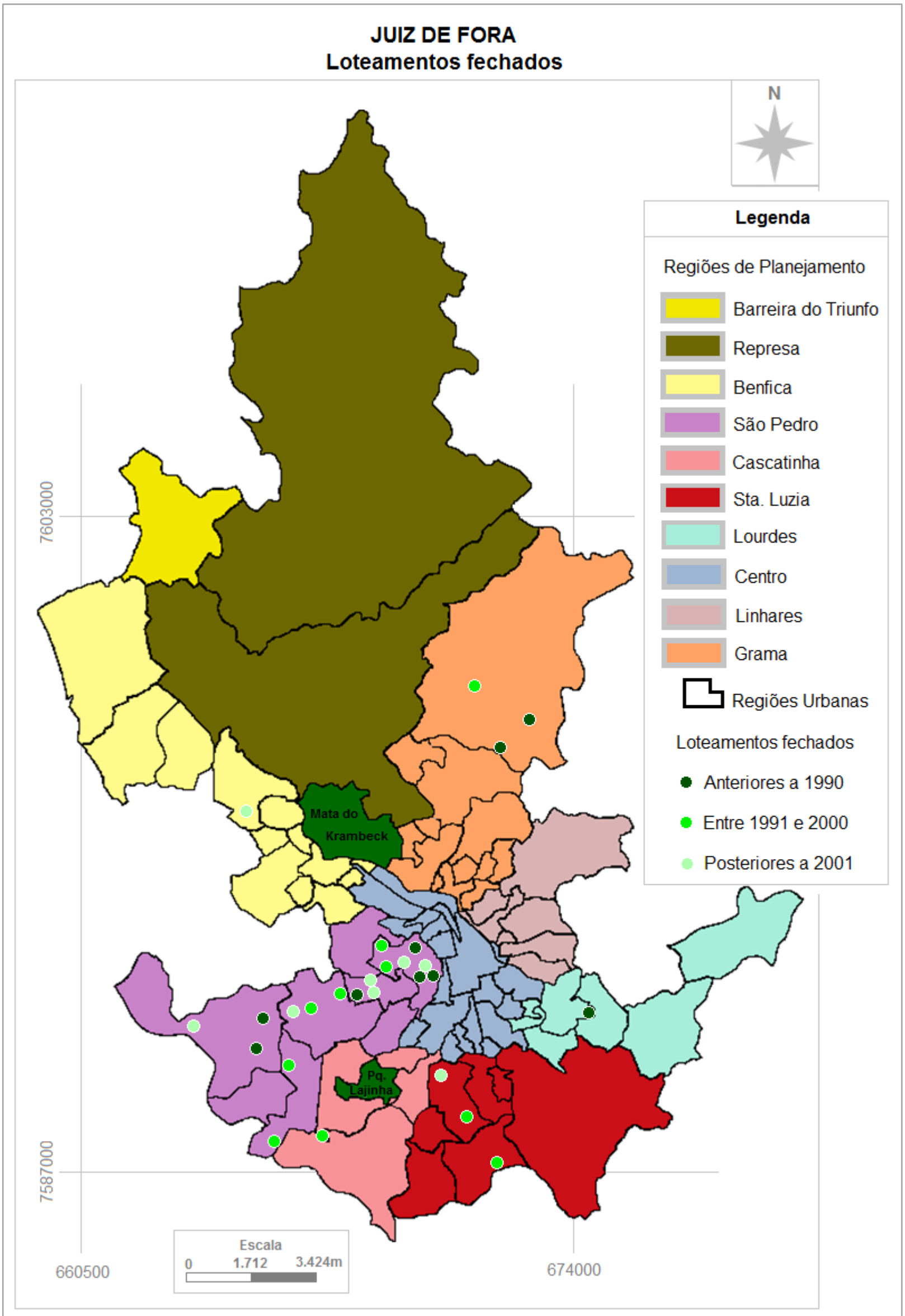
Os diversos empreendimentos situados na Cidade Alta destacaram os aspectos ambientais da região, subordinando as áreas verdes existentes ao mercado imobiliário. Contraditoriamente ao discurso ambiental notamos que muitos condomínios ocasionaram impactos ambientais negativos durante sua instalação, com remoção de parte da mata para abertura de ruas, além da alteração do escoamento superficial das águas pluviais, uma vez que alguns estão localizados em divisores de água, como é o caso do Parque Residencial São Lucas. Com a construção deste condomínio houve o aumento das enchentes na parte baixa da bacia do Córrego São Pedro.

Maia (2006) chama atenção que mais do que vender novas formas de moradia, estes empreendimentos vendem novas formas de viver, exaltando as amenidades do local. Já no Plano Diretor da Cidade Alta, a administração destacava que a presença de áreas verdes atrairia população de alta renda no entorno dos parques que seriam criados. No caso do Morro do Imperador e Parque da Lajinha esta previsão se concretizou. Na região de concentração de condomínios o Índice de Áreas Verde (IAV) é de 1.109,2m²/hab., superior ao IAV de 15m²/hab. recomendado pela Sociedade Brasileira de Arborização Urbana[85].

Faz necessário mencionar que está em implantação o Alphaville, na BR-040 nas proximidades da Represa São Pedro. O projeto com área total de 2.388.108m², dos quais 25.590 serão destinadas ao clube, 1.255.387m² compreenderam áreas verdes, com total de 305 lotes residenciais e 8 praças. A expectativa é que após a inauguração o IAV do empreendimento seja de 296m². Chama atenção o fato deste ser o primeiro loteamento fechado implantado na cidade que terá uso misto, os demais são de uso exclusivo residencial.

[85] Vide no anexo M as AEIA de Juiz de Fora.

MAPA 16: Distribuição dos loteamentos Fechados em Juiz de Fora.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico.
Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Data: Março, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Este novo padrão de moradia vende a imagem do moderno, da segurança devido o isolamento das mazelas presentes no espaço urbano, tais como trânsito, violência e carências. De forma até mesmo contraditória alguns condomínios fechados estão limítrofes a AEIS, sendo o caso de maior destaque o Residencial Granville e Jardim Casablanca.

FIGURA 35: Jardim Casablanca e Residencial Granville.

Fonte: Rodrigues, 2005.

Materializam-se no espaço urbano imensas diferenças de apreensão do espaço e acesso a serviços públicos em decorrência da diferença de renda. Embora próximos espacialmente constituem mundos distintos separados por muros, fragmentando o espaço urbano.

A Cidade Alta possui 6 áreas de ocupação, 3 na região de Martelos, 2 no Borboleta e 1 em São Pedro (vide mapa 17, página 179). Elas estão relacionadas à ocupação de áreas públicas, privadas e loteamentos irregulares, totalizando 600 moradias, equivalente a 5,9% dos domicílios da RP. Entre os indicadores de carência estão ausência de infraestrutura urbana básica e serviços públicos.

Se por um lado o poder público municipal assumiu a lógica de elitização da Cidade Alta desde o final dos anos 70, por outro, as diversas esferas estatais implantaram conjuntos habitacionais na região. Os conjuntos estão concentrados na porção norte da Região São Pedro, nas proximidades da REBIO Santa Cândida,

uma área que facilmente poderia ser usada pelo mercado imobiliário privado, se não fosse a existência de torres de alta tensão da CEMIG. Associam-se a estas torres a maior incidência de raios e queima de aparelhos eletrônicos, além do aspecto visual. Uma vez instaladas estas torres não são retiradas. Dessa forma, os conjuntos foram instalados em uma área desprezada pelo mercado imobiliário privado. Eles apresentam incipiente infraestrutura e nenhum equipamento coletivo, a exceção da Escola Municipal Augusto Gotardelo no Jardim Caiçaras.

O primeiro conjunto construído na Cidade Alta foi o Jardim Caiçaras, implantado em 3 fases: a primeira pela Fundação Pró-Solidariedade Habitação em 1998; a segunda fase foi inaugurada pela EMCASA S/A em 2003; as obras da terceira etapa foram interrompidas por desvios de verbas do Ministério das Cidades em 2007, sendo as casas invadidas. Há ainda um conjunto da COHAB e dois conjuntos do programa Minha Casa Minha Vida. Embora, construídos em momentos políticos e econômicos diferenciados pelas 3 esferas estatais, o que observamos é a reprodução da forma. Casas inacabadas, precariedades nos padrões de ocupação urbana e inexistência de equipamentos coletivos. Cria-se desta forma a periferia social dentro de um eixo de valorização.

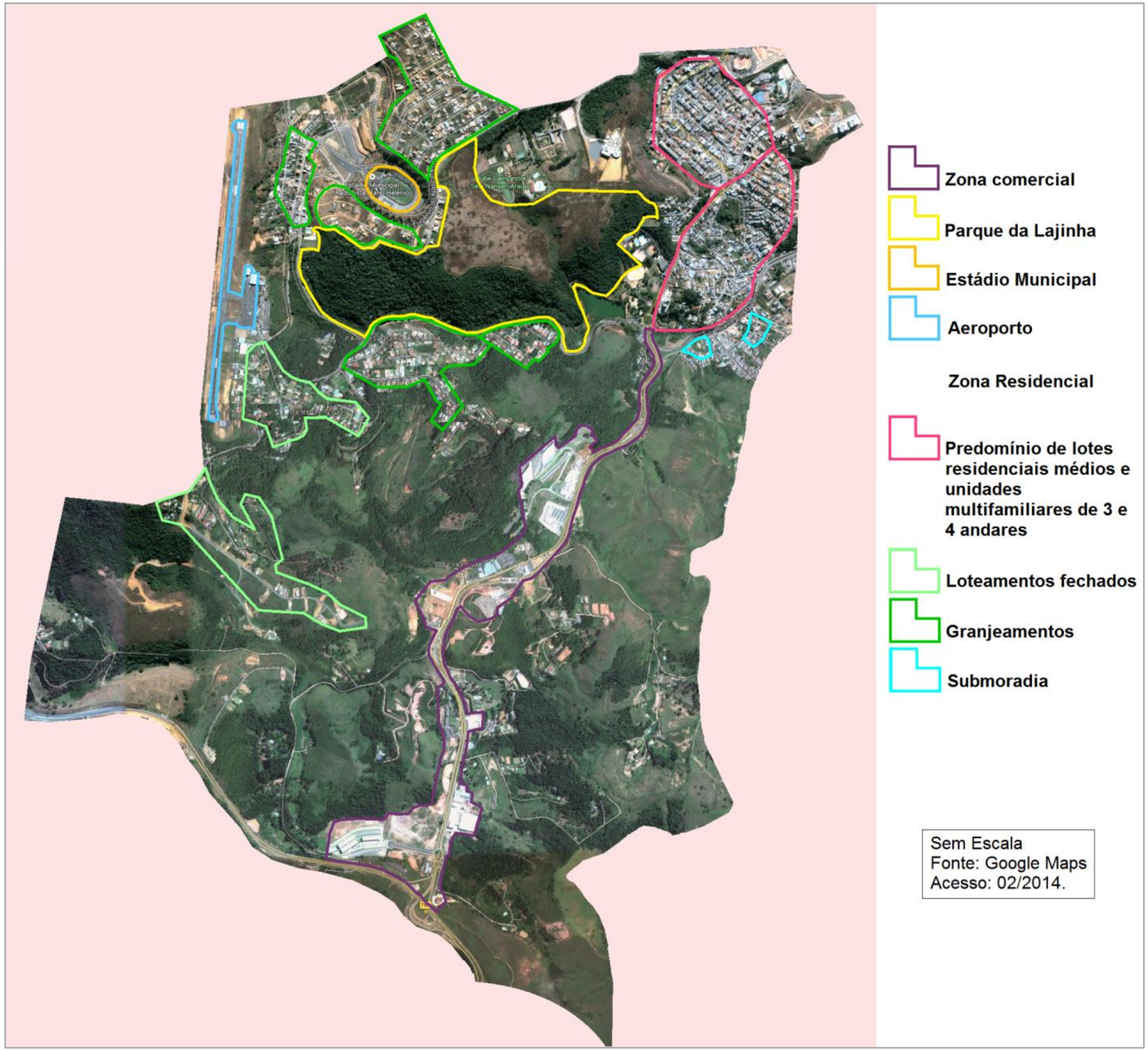
Na RP Cascatinha os usos do solo estão associados a uma zona comercial na Avenida Deusdedith Salgado na região urbana de Salvaterra, a presença de 3 importantes equipamentos urbanos, a saber, aeroporto, estádio e parque municipal (vide figura 36, página seguinte). O restante da área apresenta uso residencial associado a estabelecimentos de comércio e serviços.

A maioria das ruas do Teixeiras e Cascatinha predominam lotes médios com prédios de até 4 andares, sem necessidade de instalação de elevador.

Nos principais eixos viários, avenidas Paulo Japiassu Coelho e Deusdedith Salgado no trecho do bairro Teixeiras observamos verticalização com predomínio de prédios de até 4 andares, como no restante da região. Além da concentração de comércios de alto padrão, como lojas de decoração, lojas de móveis, gourmets, entre outros.

No Aeroporto o uso residencial é caracterizado por lotes de maiores dimensões com presença de granjeamentos. Nesta região urbana há 2 loteamentos fechados: o Portal do Aeroporto e o Jardim Guadalajara. Na Avenida Eugênio Nascimento, principal da região, notamos uma serie importantes equipamentos, tais como Embrapa, CAS, Estádio Municipal, entre outros.

FIGURA 36: Usos do solo na RP Cascatinha.



No Salvaterra predominam chácaras e sítios, voltados a atividades de recreação e pequena produção, não sendo significativa a produção rural.

FIGURA 37: Rua Petrus Zaka, Cascatinha.

Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=899808.

FIGURA 38: Rua Luz Interior, Estrela Sul.

Fonte: Rodrigues, 2013.

Nas proximidades da Ladeira Alexandre Leonel foi criado o bairro Estrela Sul, localizado na região urbana Ipiranga na RP Santa Luzia, tem suas ligações viárias e relações com o Cascatinha. O bairro possui prédios luxuosos com ampla estrutura de lazer combinados a comércio de alto padrão e o campus do CES, caracterizando uso residencial extensivo. Alguns lotes foram destinados ao condomínio fechado de mesmo nome do bairro, como mencionamos ao tratar as operações urbanas.

Há duas áreas de submoradia na RP, ambas situadas no bairro Teixeiras, mas nenhuma delas é classificada como AEIS.

Nos bairros mais antigos existem conjuntos de prédios do BNH, construídos no final dos anos 70. Após os investimentos do banco a região não foi alvo de nenhum projeto de política habitacional. Embora apresentem usos diferenciados entre si, observamos homogeneidade dos usos dentro das regiões urbanas.

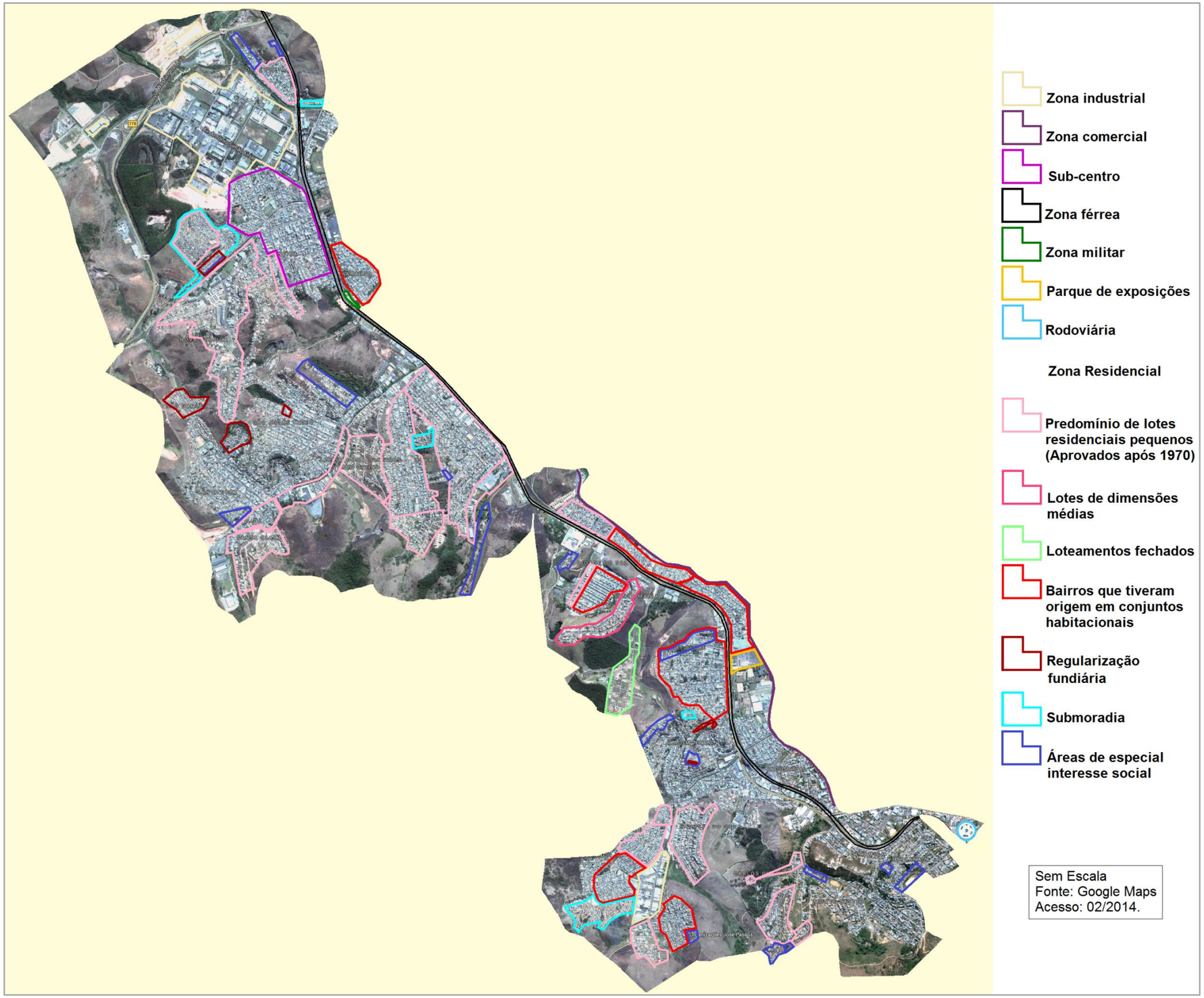
De todas as RPs que compõe o Cinturão da BR-040, Benfica é a que apresenta a maior diversidade de usos. Além da ocupação residencial apresenta zonas comercial, ferroviária, industrial e militar (vide figura 39, página seguinte). A zona industrial está relacionada aos distritos industriais de Benfica e Milho Branco. A zona comercial está localizada na extensão da Avenida Garcia Rodrigues Paes nas regiões urbanas Industrial, Jóquei Clube e Barbosa Lage. A ferrovia corta a região no sentido longitudinal, estando presente na maioria das regiões urbanas, as exceções são Monte Castelo, Jardim Natal e Francisco Bernardino. A presença militar na região esta relacionada à IMBEL e a sede do 4º Grupo de Artilharia e Campanha em Nova Era.

No que tange ao espaço urbano residencial constatamos quatro segmentos de ocupação. Há a predominância de lotes de pequenas dimensões com unidades unifamiliares e multifamiliares de 3 e 4 andares; sendo os lotes maiores destinados a fins industriais.

Nesta região há inúmeros conjuntos habitacionais, desde o IPASE construído em Benfica nos anos 40, a região tem sido foco de projetos de política habitacional. Há conjuntos habitacionais de unidades unifamiliares como no Barbosa Lage e conjunto de blocos de apartamento do BNH como nos bairros Cidade do Sol e Jóquei Clube.

Nos anos 90 foram implantados pela EMCASA S/A 4 conjuntos habitacionais: Milho Branco e Amazônia em Francisco Bernardino, Vila Esperança I em Benfica e Parque das Torres no Barbosa Lage.

FIGURA 39: Usos do solo na RP Benfica.



Recentemente a região recebeu investimentos do programa Minha Casa Minha Vida para a construção de conjuntos habitacionais no Jóquei Clube, Santa Cruz, Nova Era e Benfica. Nas RPs Linhares, Santa Luzia e São Pedro também foram instalados loteamentos horizontais e blocos de apartamentos com verbas deste programa, mas nenhuma região concentrou tantos investimentos como Benfica.

FIGURA 40: Prédio do BNH, Jóquei Clube 3.

Fonte: Ricardo Antônio da Silva Santos, 2014.

Nas regiões Monte Castelo, São Dimas e Esplanada observamos a remodelação das áreas de ocupação mais antigas, possivelmente enquanto impacto dos novos equipamentos em construção, tais como o hospital regional, shopping center e Jardim Botânico. Assim, acreditamos que estas áreas passam por um processo de valorização, que promove alterações na morfologia urbana.

Predominam usos misto com grande diversidade de atividades terciárias, especialmente em Benfica, estruturado como sub-centro.

O Recanto da Mata, na região urbana Barbosa Lage, é o primeiro loteamento fechado aprovado em Benfica. O loteamento compreende 250 lotes, instalados na Fazenda Santa Mata. Os lotes possuem tamanho grande, cerca de 1.000m², diferenciando-se de grande parte da região, conforme observamos na figura 39.

A região juntamente com a Cidade Alta apresentou um elevado número de loteamentos privados aprovados, voltados para a população de classe média baixa e baixa, além do fator disponibilidade e preço do solo acreditamos que a explicação para o fato possa ser o dinamismo econômico regional.

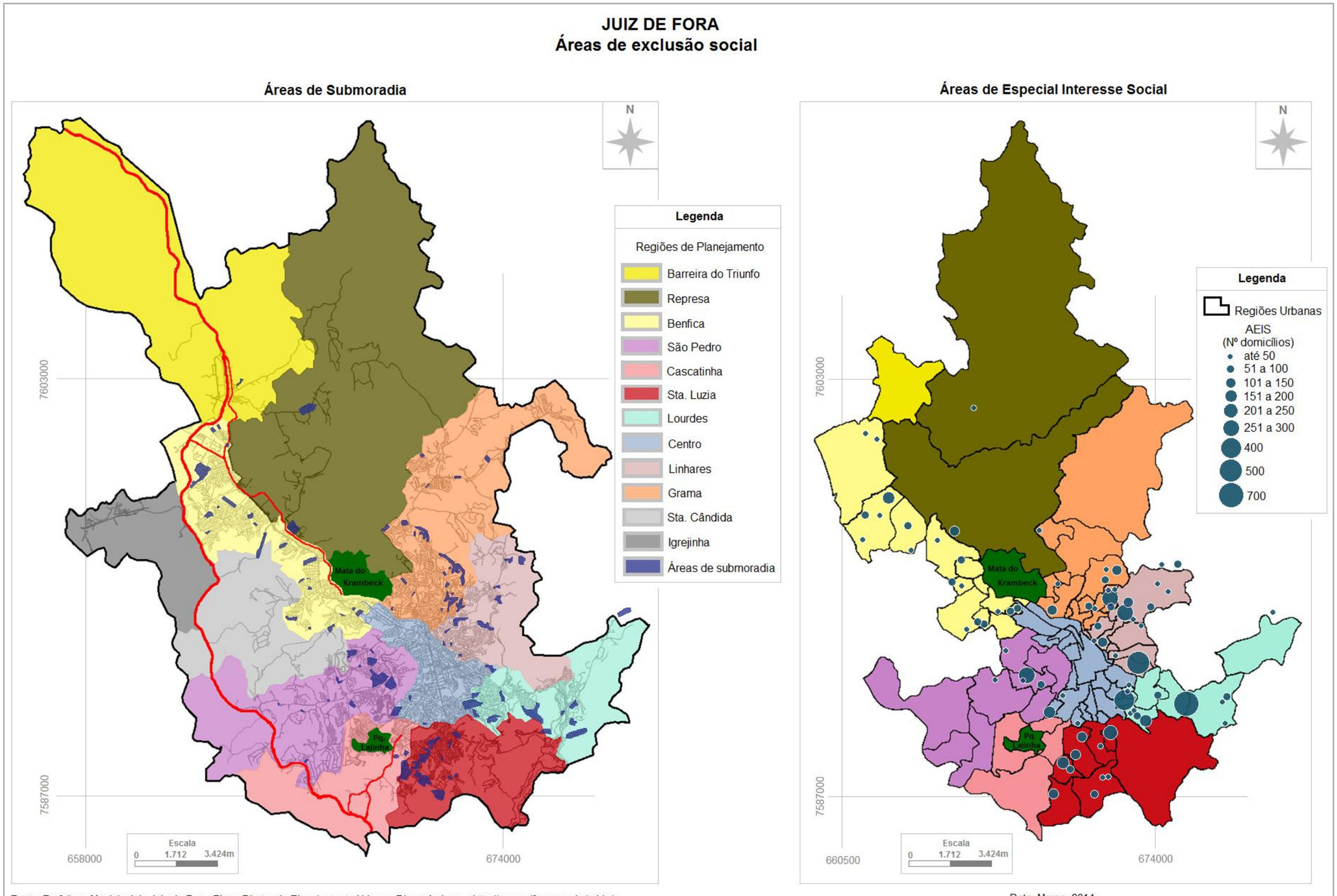
Existem na RP Benfica 18 AEIS, distribuídas em 11 regiões urbanas (vide mapa 17, página seguinte). Elas somam cerca de 1.090 domicílios, ou seja, 3,5% dos domicílios na região estão em situação de precariedade nos padrões de ocupação, acesso a infraestrutura e serviços. Em Nova Era, Vila Tarcísio (Jardim Natal), Amazônia (Francisco Bernardino), Parque das Cachoeiras (Jardim Natal), Coronel Quintão (Cerâmica) e Vila Todos Juntos (Esplanada) existe risco ambiental devido à extrema precariedade das habitações, localizadas em áreas íngremes.

FIGURA 41: Ocupação Amazônia, Francisco Bernardino.

Autoria: Ricardo Antônio Silva Santos, 2010.

Nos anos 90 a ação do poder público consistiu na regularização fundiária de 5 áreas, sendo elas: São Damião e Vila Esperança II em Benfica; Vila Paraíso e Vila Melo Reis em Santa Cruz; Vila José Nunes Pereira e Rua José Schettino no Jardim Natal. Se a regularização resolve problemas de infraestrutura e endereço legal, não representa por si só a inclusão social. A exclusão não é apenas espacial, como também socioeconômica, educacional, cultural, jurídica e ambiental. Desta forma, a exclusão espacial é produto, reflexo e meio das demais exclusões.

MAPA 17: Áreas de Especial Interesse Social em Juiz de Fora.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em < http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/>.

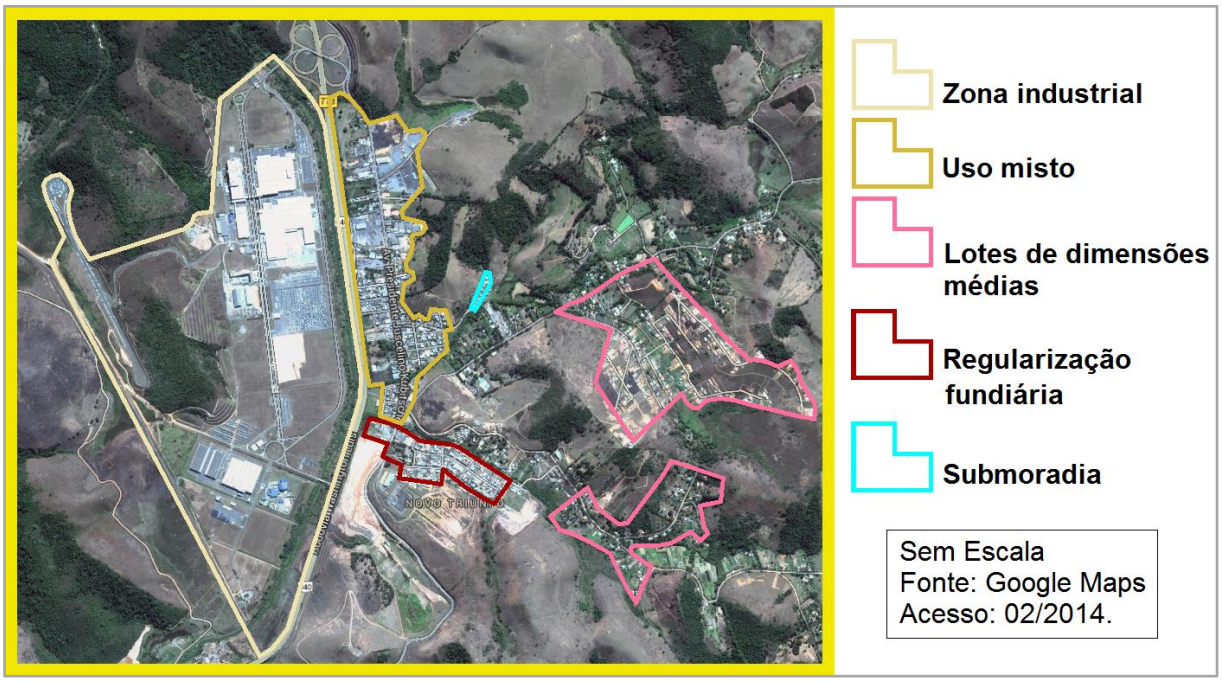
Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Data: Março, 2014.

Na RP Barreira do Triunfo os usos residencial e industrial ocorrem em áreas bem definidas, sendo o bairro Barreira do Triunfo a exceção com uso misto (vide figura 42).

Nos bairros próximos a rodovia, Barreira do Triunfo e Novo Triunfo, predominam lotes residenciais de pequenas dimensões e atividades comerciais voltadas para atender a demanda local. As ocupações no entorno destes bairros caracterizam-se por lotes de maiores dimensões.

FIGURA 42: Usos do solo na RP Barreira do Triunfo.



Na faixa entre a rodovia e a ferrovia o uso é exclusivamente industrial, estando implantado ali o Distrito Industrial II. Algumas indústrias da região e o porto seco estão situados fora do distrito.

IV.2. Dos fixos à fluidez do território.

Barreira do Triunfo, Benfica, São Pedro e Cascatinha sofrem impactos do processo de reestruturação pós-fordista, mas de forma diferenciada. Os processos desenvolvidos em São Pedro são mais próximos do Cascatinha, assim como Barreira se aproxima de Benfica; diferenciando o Acesso Sul do Acesso Norte. Em comum nestas regiões a intensidade das mudanças e o dinamismo econômico.

No Acesso Norte os processos produtivos tem enfoque na indústria. Nessa região há um grande número de empresas multinacionais e nacionais com mercado internacional, empresas nacionais e empresas que atuam no eixo centro-sul do país.

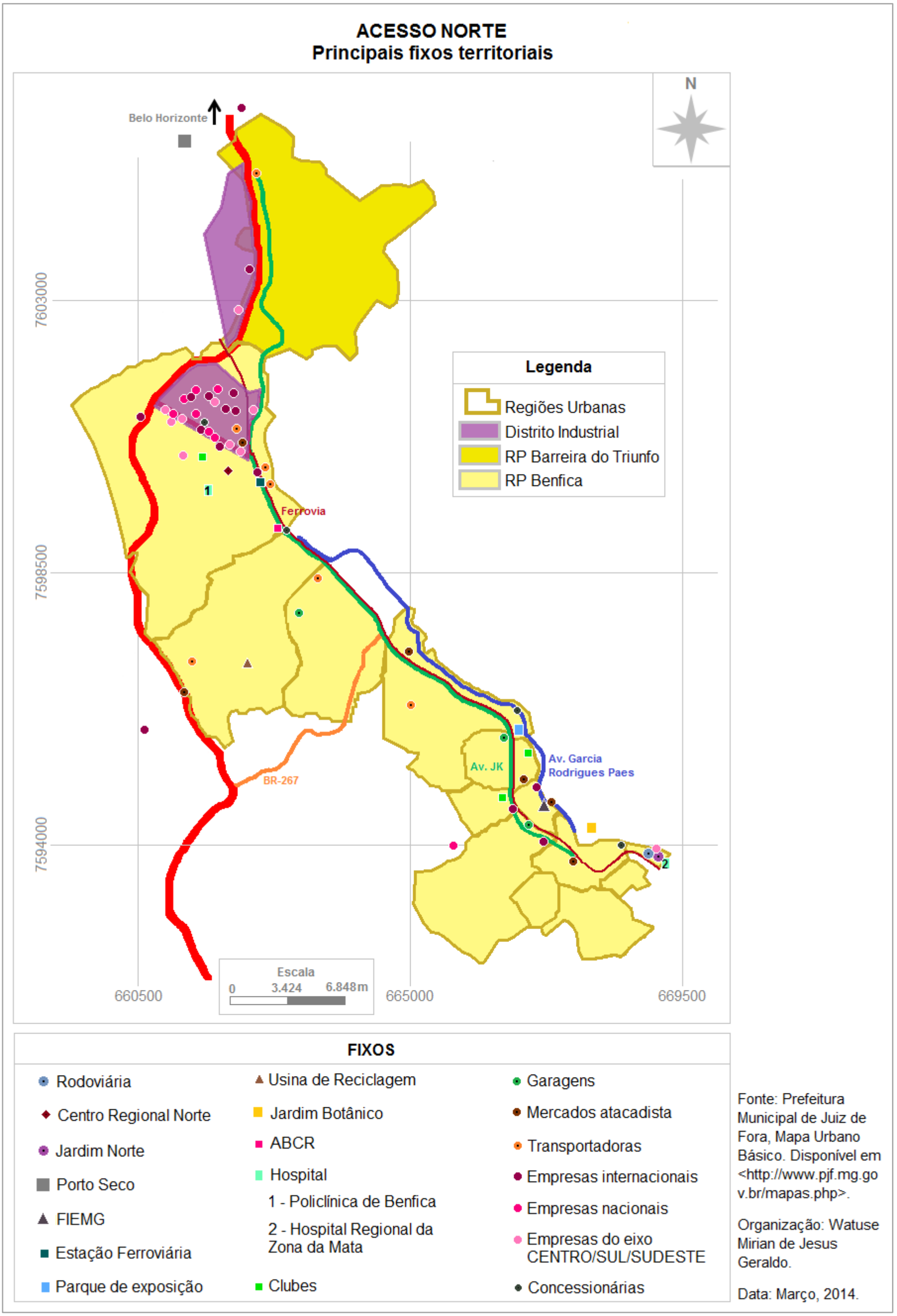
Entre as multinacionais presentes podemos citar a montadora alemã Mercedes Benz, a siderúrgica Arcelor Mittal pertencente ao grupo franco-indiano de mesmo nome, a metalúrgica Votorantim Metais com capitais de origem nacional, Comercial Gerdau que possui unidades em outros países da América do Sul, a indústria alimentícia Bunge Alimentos, a distribuidora de gás AGA pertencente ao grupo alemão Linde Group, a subsidiária de gases norte-americana White Martins do grupo Praxair, entre outras. As indústrias multinacionais na região do Acesso Norte totalizam 15 (vide mapa 18, página seguinte), evidenciando que as relações da cidade, fluxo de mercadorias, capitais e informações, acontecem em escala internacional. Notamos ainda a presença de multinacionais em outros setores, como filiais de rede atacadista de mercados.

Além destas empresas e dos distritos, há inúmeras indústrias de menor porte distribuídas nas regiões urbanas de Benfica, Nova Era e Francisco Bernardino. Multiplicam-se no Acesso Norte empresas logísticas, rede atacadista, garagens de empresas de ônibus e transportadoras. Estas últimas passaram de 60 em 2004 para 350 em 2013. Destacamos no mapa 20 apenas as empresas mais importantes do Acesso Norte. Acreditamos que nesse eixo a reestruturação associa-se a reestruturação dos processos produtivos, sobretudo com o aumento de empresas estrangeiras e pelo crescimento de novos setores. O Acesso Norte, tradicional eixo industrial, tem se estruturado também enquanto eixo logístico.

A prefeitura classificou em 2011 a área no entorno da BR-040, entre o Distrito Industrial e o perímetro urbano na direção norte, como área de especial interesse econômico (AEIE). Consoante à classificação existe uma política de atração de empresas com a doação de terrenos, isenção de impostos e instalação de infraestrutura.

No final de 2013 a CODEMIG doou a Prefeitura Municipal um terreno de 264.000m² no valor total de 2,4 milhões para a construção de um Condomínio Industrial Alimentício. É previsto um investimento de R$40 milhões por parte do governo municipal para a construção do condomínio que terá capacidade para 20 empresas.

MAPA 18: Principais fixos territoriais no Acesso Norte.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Data: Março, 2014.

Este ano a Câmara Municipal aprovou a doação de um terreno de 136.036m² para a montadora italiana FIAT, além da isenção de IPTU e outros impostos no ato de transferência do terreno. A montadora irá construir um centro de distribuição na cidade. Está previsto ainda para este ano a inauguração do MRV Logística, condomínio logístico que compreendeu um total de R$64 milhões.

Conforme destacado por Harvey (2006, p. 166) uma das características do período pós-70 é que investimentos redundam da negociação entre capital financeiro internacional e poderes locais, “que fazem o impossível para maximizar a atratividade local como chamariz para o desenvolvimento capitalista”.

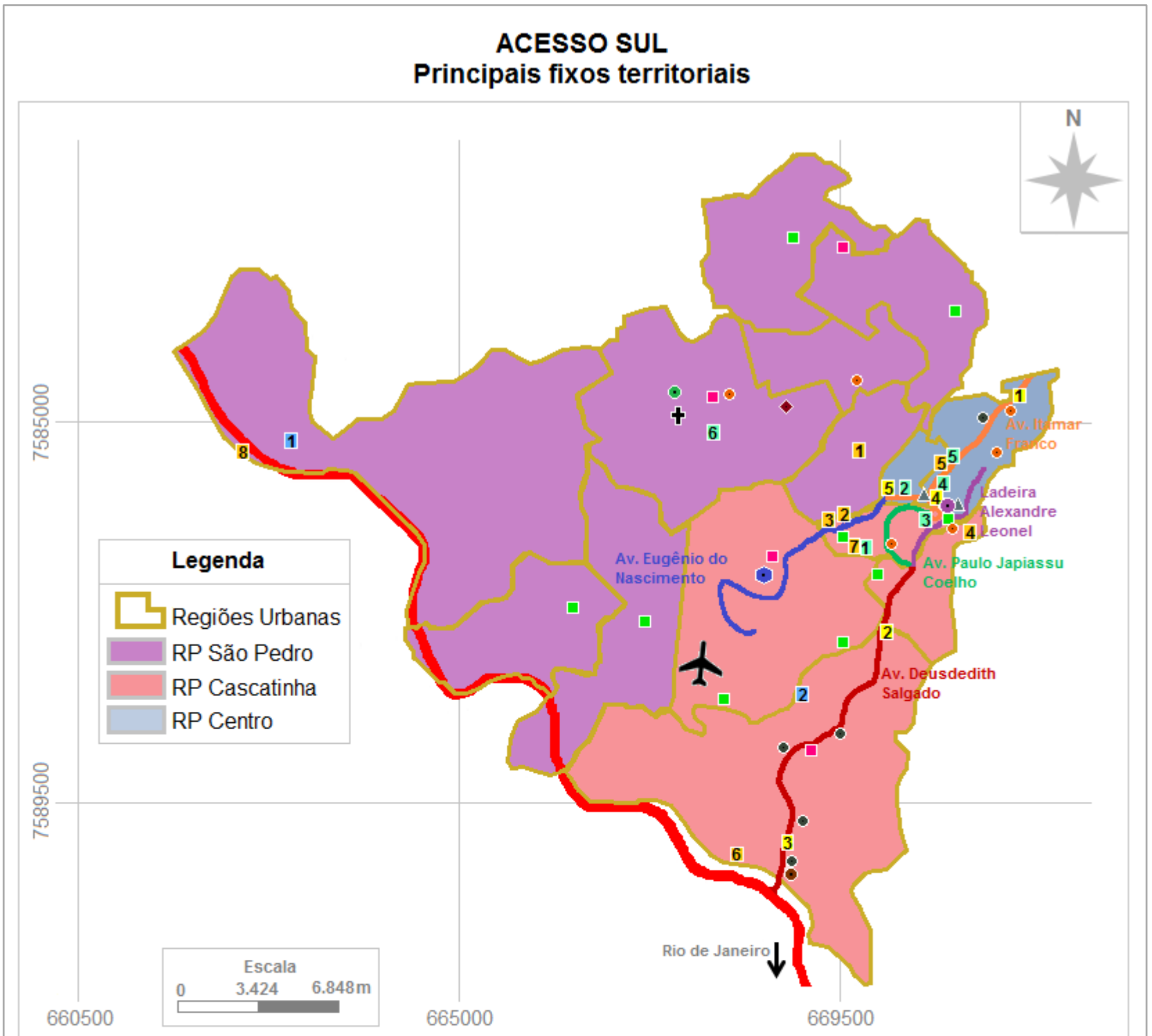
O diferencial da região do Acesso Norte é a sua posição em relação aos principais eixos de ligação externa da cidade, sendo servida pela ferrovia e rodovias BR-040 e BR-267. Este ano está prevista o início das obras para a construção da Via Remonta, que permitirá a ligação direta desta região com o Aeroporto Regional. Além da posição excepcional, as RP Benfica e Barreira do Triunfo apresentam boa infraestrutura urbana, passando por constantes processos de modernização ao longo dos anos.

A análise das morfologias de ocupação evidencia uma diferença entre os acessos Sul e Norte, no que tange aos principais equipamentos instalados, aos padrões e novas morfologias de ocupação. Um exemplo são as concessionárias presentes nesses eixos. Além da concessionária da Mercedes Benz, as lojas instaladas no eixo Norte são destinadas principalmente a comercialização de caminhões, já no eixo Sul são destinadas ao comércio de carros de luxos.

No Acesso Sul há a concentração de hospitais particulares, faculdades, clubes, casas noturnas, centros de convenções e comércio de alto padrão. Podemos dizer que na região existe uma ênfase nos processos direcionados para o terciário superior, conforme podemos ver no mapa 19 (página seguinte).

No Acesso Sul há a instalação de alguns hotéis de alto padrão, inclusive pertencentes a grupos nacionais como o Victory Business Hotel. Existem 3 grandes hotéis em funcionamento e 2 em construção. No acesso Norte o padrão da hotelaria é mais modesto, possivelmente demonstra o grande número de vendedores que tem a cidade como centro de distribuição.

MAPA 19: Principais fixos territoriais no Acesso Sul.



FIXOS

- Aeroporto da Serrinha
- Cemitério São Pedro
- Estádio Municipal
- Independência Shopping
- Centro Regional Oeste
- Garagem TUSMIL
- Clubes
- Casas noturnas
- Mercados
- Mercados atacadista
- Concessionárias
- Torres comerciais em construção
- Ensino e Pesquisa
  1 - UFJF
  2 - Embrapa
  3 - Caed
  4 - CES
  5 - FJF
  6 - SUPREMA
  7 - DOCTUM
  8 - Pq. Tecnológico
- Centro de eventos
  1 - EXPOMINAS
  2 - La Rocca
- Hospitais
  1 - CAS
  2 - Monte Sinais
  3 - ASCOMCER
  4 - ACISPES
  5 - HMTJ
  6 - UPA São Pedro
- Hotéis
  1 - Victory Business
  2 - Premier Parc Hotel
  3 - Green Hill
  4/5 - Em construção

Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo. Data: Março, 2014.

Outro importante equipamento presente no Acesso Sul é o Parque tecnológico. Sua construção por meio de uma parceria entre UFJF, prefeitura e governo federal, que subsidiou a maior parte dos investimentos na ordem de R$100 milhões. A expectativa é que 30 empresas funcionem no parque. A estrutura contará com área administrativa, 12 laboratórios, 10 salas de reunião, setor de incubação de empresas e centro de eventos.

Contribui ainda para o dinamismo no Cinturão os amplos investimentos em projetos imobiliários. Caracterizados principalmente por projetos de alto padrão no Acesso Sul. No Acesso Norte existe 1 loteamento fechado, inaugurado em 2008. Apesar de registrado na Prefeitura Municipal como tal não existem cancelas e muros, como notamos em todos os loteamentos fechados do acesso Sul.

Está em construção o segundo shopping center regional da cidade, também no Cinturão da BR-040, tornando mais nítido o processo de descentralização vivenciado em Juiz de Fora. O empreendimento será localizado próximo à rodoviária, ao Jardim Botânico e ao hospital regional. O shopping terá área construída de 36.700m² e contará com 7 lojas âncoras, 8 megalojas e 5 salas de cinema. Os grupos ABX Participações S/A, São Francisco e Traituba Empreendimentos financiam a construção do Jardim Norte no valor aproximado de R$120 milhões[86].

A segunda etapa do projeto incluirá a construção de um hotel e prédios comerciais, a exemplo do que acontece no entorno do Independência Shopping. O valor total do complexo será de R$250 milhões. Diferente do shopping do Acesso Sul que atende as classes A e B, o Jardim Norte será destino à população B e C, buscando atender ao público da Zona Norte.

No site do shopping observamos uma grande ênfase na localização privilegiada, próximos a grandes equipamentos que estão em instalação. O fluxo mensal da rodoviária é de 79.000 passageiros por mês. O hospital regional compreende investimentos totais de R$152 milhões e sua área de abrangência corresponde a Macrorregião Sudeste de Saúde, englobando 94 municípios conveniados a Juiz de Fora. O Jardim Botânico compreende investimentos no total

[86] O Grupo São Francisco foi criado em 2010, pelo empresário mineiro Estevam Duarte de Assis, após a venda do Grupo Bretas para o grupo chileno Cencosud. O Traituba Empreendimentos é um grupo local que cedeu o terreno 80.000m². Já o grupo ABX Participações foi formado por Antônio Arbex, ex-executivo da BRMalls. Este último tem participações em shoppings nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul.

de R$36 milhões. Assim, cria-se uma área de valorização no entorno da rodoviária, na região urbana São Dimas. Acreditamos que está região urbana se tornará alvo de outros investimentos.

Ressaltamos que até os anos 80 a Cidade Alta e o Cascatinha apresentavam baixa ocupação urbana, sendo que na primeira concentrava segundas residências. A Zona Norte já possuía ocupação consolidada e intensa atividade industrial, a ponto de tentar sua emancipação nos anos 60. Talvez por isto seja mais fácil a construção de morfologias pós-fordista no Acesso Sul, onde estes investimentos não encontram “resistências”.

A noção do Acesso Norte como “acesso do trabalho” e do Acesso Sul enquanto “acesso do lazer” são frutos de uma construção histórica. No Plano Diretor da Cidade há menção ao Distrito Industrial como atrativo da Zona Norte, enquanto na região Oeste os atrativos seriam a universidade, o aeroporto e o futuro estádio. Destacam que apesar das duas possuírem potencial de expansão e adensamento urbano seriam estruturados usos diferentes. E o poder público auxiliou nesta diferenciação. Um exemplo é o tratamento das reservas na Cidade Alta, segundo o plano o Morro do Cristo, o Parque da Lajinha e Santa Cândida seriam parques e atrairiam uma serie de equipamentos e população de alta renda. Ao mesmo tempo em que existiu uma “preocupação” com os resquícios de mata do Acesso Sul, o poder público ignorou o maior resquício de mata existente na cidade. A Mata do Krambeck foi estabelecida como reserva em 1993 por meio de uma lei estadual, uma década depois das unidades de conservação supracitadas. O projeto do Jardim Botânico foi elaborado e será financiado exclusivamente pela UFJF.

O aumento dos investimentos em capitais fixos, com a duplicação da BR-040 e construção dos acessos Sul e Norte, permitiu a maior fluidez do território, ampliando de forma efetiva os fluxos. Logo, os investimentos em fixos possibilitam a estruturação de novas redes.

A política de atração de empresas está embasada em técnicas de city marketing que foram acentuadas após a elaboração do plano estratégico. Nesse contexto é fundamental a promoção da cidade. Para Compans (2005, p. 33) é necessário “(...) a construção e divulgação de uma imagem ‘de marca’, positiva e sólida, capaz de facilitar a venda de seus ‘produtos’ – sejam eles mercadorias, recursos humanos ou serviços”.

Assim, os novos processos destacam a posição de Juiz de Fora como centro regional polarizador de grandes investimentos em sua região. Reforça-se, desta forma, a função de polo regional da Zona da Mata; consorcia-se a posição geográfica privilegiada a novas estratégias de consumo, aumentando seu mercado regional e sua área de influência. Nesse processo os capitais privados se associam ao poder público local para a instalação de novos equipamentos centrados no eixo da rodovia.

A centralização de investimentos no eixo da rodovia propicia mudanças no ordenamento interno de Juiz de Fora. Isto porque, a materialização de capitais é seletiva, concentrando investimentos em um ponto do território, neste caso na BR-040.

Logo, a ação estatal na produção e renovação espacial, por meio da instalação de infraestrutura diferenciada cria áreas preferenciais para os investimentos privados, direcionando capitais para as regiões Sul, Oeste e Norte (vide figura 44, página 189). Entre 2004 e 2013 foram criados 6.856 novos negócios em Juiz de Fora, dos quais 70% não estavam na região Central, os maiores crescimentos percentuais foram constatados nas regiões servidas pela rodovia com 91,4% na região Sul, 112% na Oeste e 69,5% na Norte; dados superiores às demais regiões como observamos na figura 43 (página seguinte).

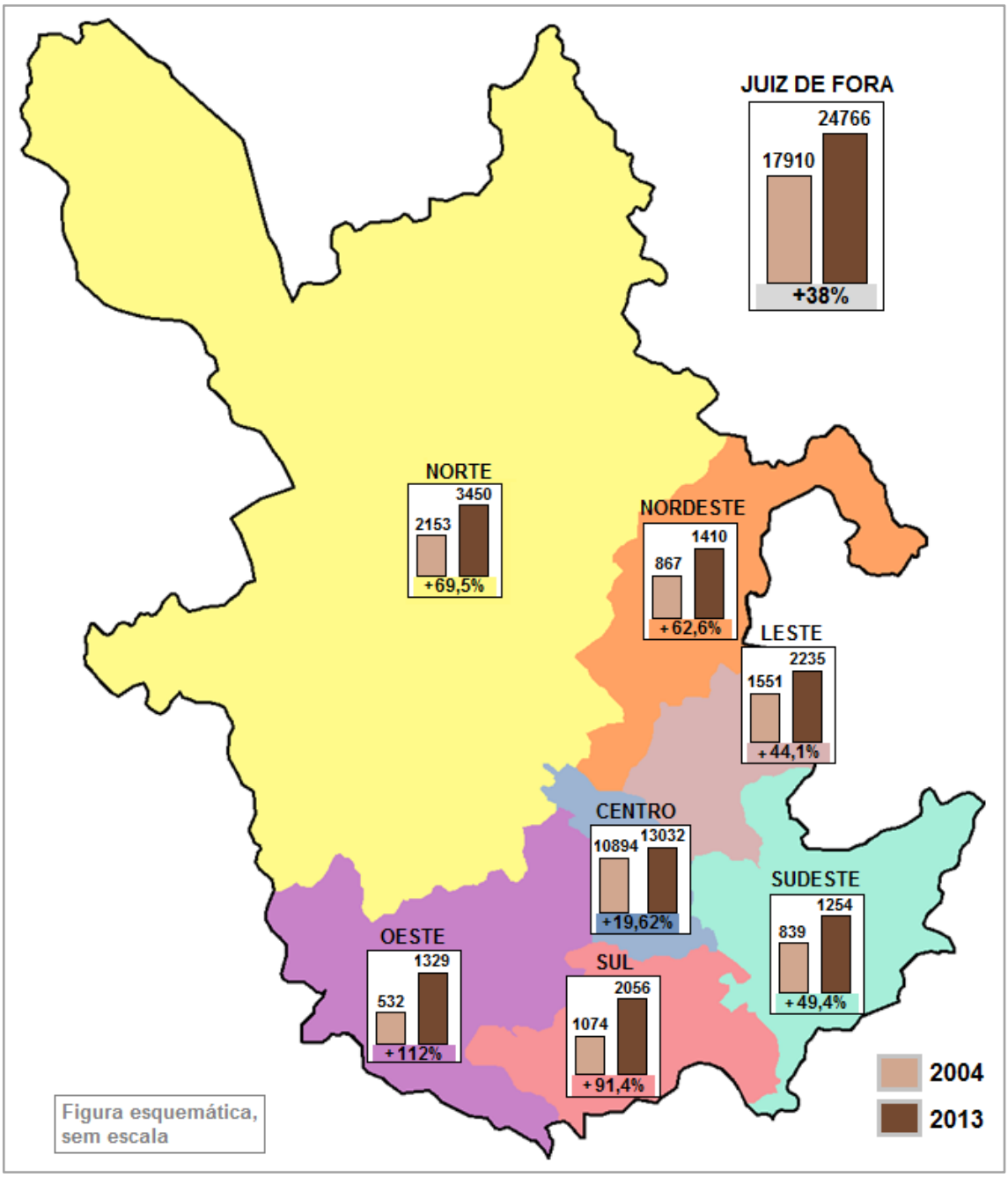
Os novos equipamentos presentes nos acessos Sul e Norte demonstram as novas concepções de pensar e planejar a cidade. Frequentemente estes equipamentos geram grandes impactos para o urbano, seja pelo montante de capital envolvido como no caso do shopping Jardim Norte, do Parque Tecnológico e condomínio industrial, entre outros equipamentos que vimos na figura 44. Ou pelos agentes de produção do espaço urbano, sobretudo agentes externos, o que demonstra certo grau de sucesso na política de atração de investimentos. Ou pelos fluxos estabelecidos, sejam eles imateriais, comprovando a inserção da cidade no circuito superior da economia, e, materiais, trazendo impactos efetivos para o urbano com a criação de novas demandas.

Assim, o estabelecimento de padrões pós-fordista em Juiz de Fora está associado, principalmente, a mudanças na paisagem urbana com novas tipologias de ocupação no Acesso Sul e novos setores e processo produtivos no Acesso Norte.

Se a expansão na região é influenciada pelo estoque de terras e os preços inferiores à região Central, os novos usos tem acarretado a valorização do Cinturão,

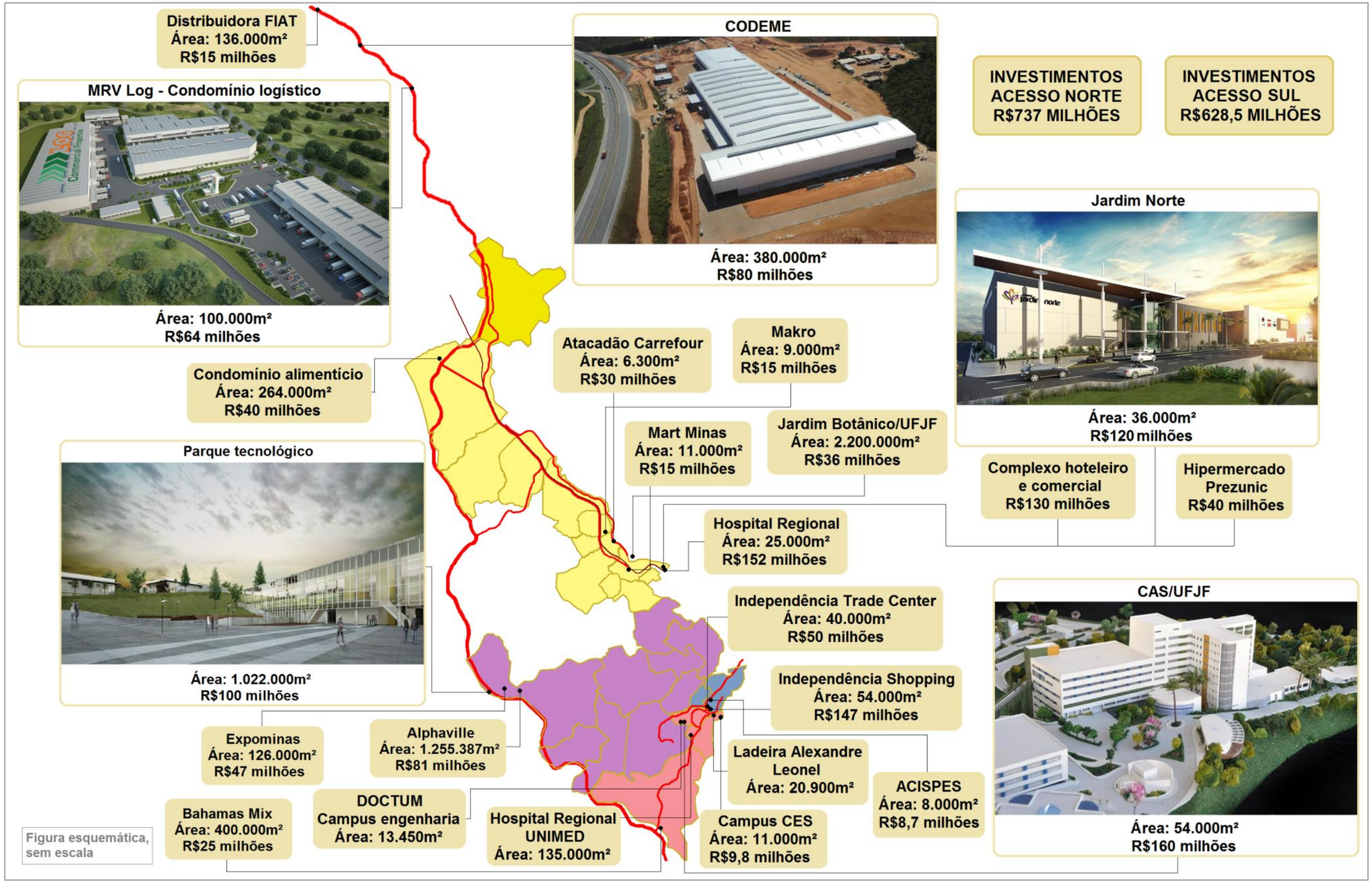
especialmente nas RPs Cascatinha e São Pedro, onde estão implantados equipamentos lazer, ensino e pesquisa, hotéis de alto padrão. Nesse sentido destacamos as regiões urbanas Salvaterra com a maior valorização entre 2005 e 2014 com percentual de 994,18% em decorrência da estruturação do Acesso Sul, Novo Horizonte (211,49%), Cruzeiro de Santo Antônio (163,67%), Morro do Imperador (129,4%), Cascatinha (120,69) e São Pedro (109,31%) (JUIZ DE FORA, 2005 e 2014b).

FIGURA 43: Evolução das empresas em Juiz de Fora por Regiões Administrativas (2004-2013).



Fonte: Adaptado do Jornal Tribuna de Minas, 30/05/2013.

FIGURA 44: Grandes investimentos no Cinturão da BR-040 (2004 - 2014).



IV.3. As novas centralidades.

Em consequência do processo de reestruturação urbana há modificações no ordenamento interno da cidade, que comprovamos por meio da expansão para a periferia urbana com a formação do Cinturão da BR-040. As mudanças também compreendem a formação de centralidades urbanas. Dessa forma, o ordenamento intra-urbano torna-se mais complexo. A notoriedade dos sub-centros decorrem da ampliação da infraestrutura, comércios e serviços. Assim, os investimentos concentrados em um único ponto trazem alterações para a morfologia e funcionalidade do espaço urbano, alterando o cotidiano dos moradores.

A partir da leitura de documentos da Prefeitura Municipal e planos urbanos encontramos referências a 4 sub-centros: Benfica, Manoel Honório, Santa Terezinha e São Mateus (vide mapa 20, página seguinte).

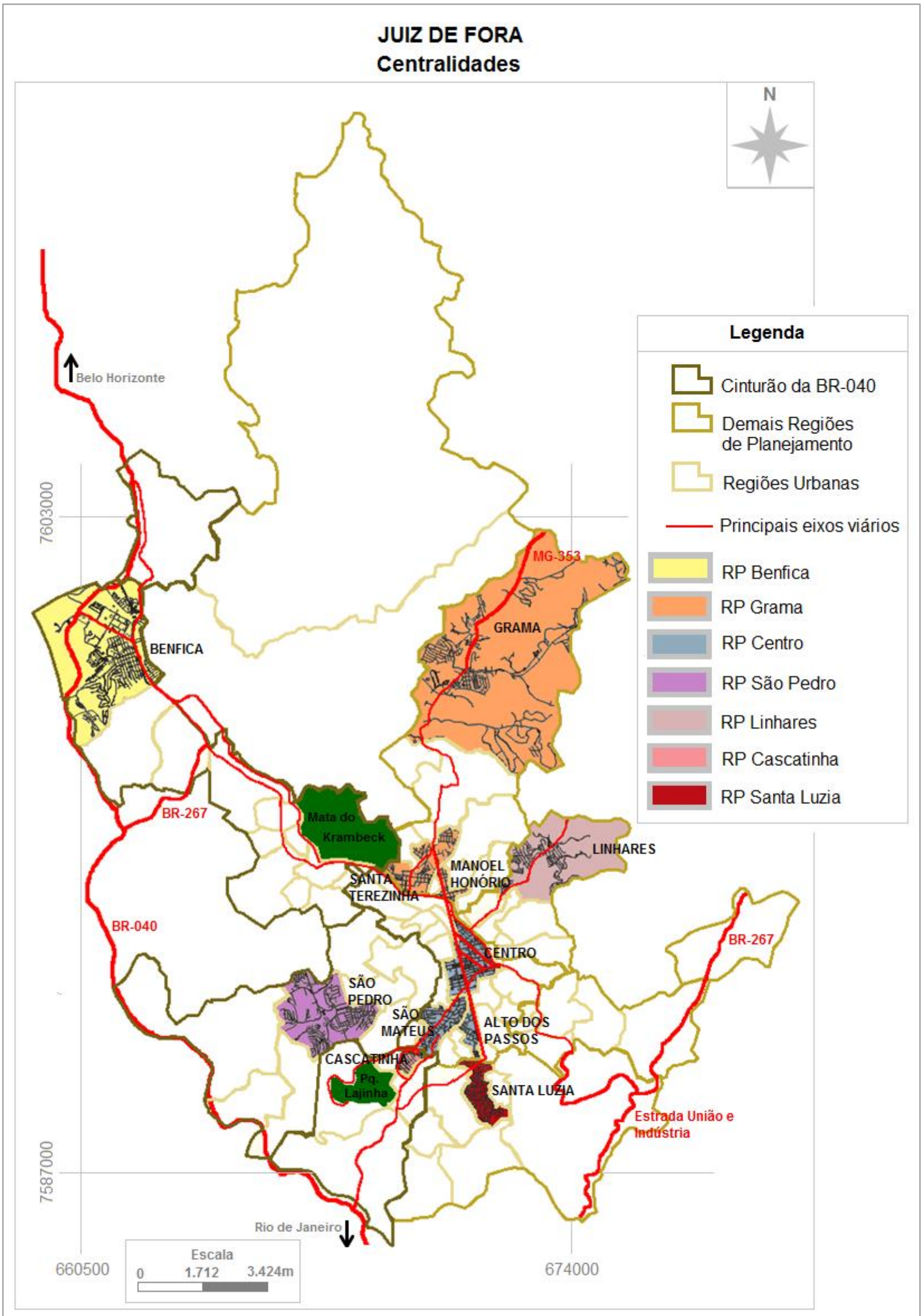
Também identificamos outras centralidades urbanas como Linhares, Grama, Santa Luzia, Alto dos Passos, Cascatinha e São Pedro. Ainda que estes apresentem estrutura menor do que a presente nos bairros classificados como sub-centros pela Prefeitura. Portanto há centralidades em várias regiões urbanas, pois como falamos o maior dinamismo do Cinturão da BR-040 não representou a estagnação do restante da cidade. Trataremos de forma mais aprofundada as centralidades presentes no eixo da rodovia: Benfica, Cascatinha e São Pedro.

Alguns pesquisadores, a exemplo de Sposito (1991), consorciam o surgimento de novas centralidades aos shoppings centers, pois estes possuem comércio e serviços variados, atraindo público de uma área extensa.

Para Villaça (2001) a formação de centralidades tende a diminuir o deslocamento dos consumidores e usuários da região Central. Ainda segundo este autor (op. cit.) os primeiros sub-centros teriam surgido nas metrópoles brasileiras nos anos 20, identificando a Praça Saens Peña no Rio de Janeiro e o bairro do Braz em São Paulo.

Tourinho (2006) destaca que o processo ganha evidência nos anos 80, quando tiveram início as discussões sobre a nova estrutura urbana. A centralidade poderia ser explicada como um atributo do centro até a década de 80. E, que nos últimos anos outros pontos da cidade têm adquirido este atributo, com diferentes graus de intensidade (Ibid.), deixando de ser um atributo exclusivo do centro, materializando em outros pontos do espaço urbano.

MAPA 20: Centralidades urbanas em Juiz de Fora.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em < http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/>.

Data: Março, 2014.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Mais uma vez destacamos que apesar de novas centralidades o Centro possui importância histórica singular, prática e simbólica, tanto que é comum referência à região central como “a cidade”. Estas centralidades não são estruturadas de forma isolada ou independentes, sendo pontos de apoio ao Centro, realizando intercâmbio de fluxos. Mantem-se dessa forma, certo grau de dependência com a região Central.

Villaça (2001, p. 293) explica que os sub-centros consistem:

> [...] numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-se para toda a cidade.

As três centralidades existentes no Cinturão da BR-040 apresentam diferentes graus de intensidade e área de influência. Benfica é o principal sub-centro de Juiz de Fora. Podemos atribuir tal fato a história do bairro, localizado a 18Km do Centro, sendo a centralidade urbana mais distante da área central.

A ocupação do bairro é muito antiga, remonta a construção da Estrada do Paraibuna, com a formação da Fazenda Bemfique e posteriormente o povoado. Devido à distância do Centro, o bairro se desenvolveu a parte do crescimento de Juiz de Fora. Em bibliografias encontramos a décadas de 1970 e 1980 como o período do início do processo de descentralização em cidades médias. No caso específico de Benfica entendemos que o bairro deve ser entendido como sub-centro a partir de sua incorporação ao distrito sede, nos anos 60. Naquele período o bairro já era muito bem equipado e houve tentativa de emancipação, que não ocorreu por interesses políticos locais, à medida que Benfica cumpria os requisitos para se tornar cidade.

Associamos ao desenvolvimento do bairro a estação ferroviária, inaugurada em 1877, a agência dos correios que funcionou entre 1881 e 1915 junto à estação, quando ganhou sede própria. O transporte também deve ser destacado, especialmente o trem Xangai, que ligava Benfica aos municípios vizinhos. A primeira linha de ônibus criada na cidade também atendia ao bairro. A região possuía no

início do século XX uma importante feira de gado, que atraia público regional. E nos anos seguintes se consolidou como polo industrial.

O então distrito recebeu amplos investimentos decorrentes da presença da FEEA. Estes consistiram em política habitacional, implantação de hospital e maternidade, escolas, praças, teatro, cinema e comércio. Como impactos destes investimentos houve o adensamento populacional. Desta forma quando Benfica torna-se bairro de Juiz de Fora, já apresentava uma estrutura urbana consolidada e bem diferenciada dos demais bairros.

Talvez isto explique o porquê de Benfica ser o sub-centro que tem a estrutura de comércio e serviços mais completa. Esta é a região com o maior percentual de população como já mencionamos. E o bairro tem uma estrutura de comércio e serviços para atender grande parte desta população.

O morador de Benfica possui um grau de independência em relação ao Centro, que morador de nenhum outro bairro da cidade possui. Nesse bairro está localizado o Centro Regional Norte, que como já mencionado foi criado para descentralizar os serviços municipais. No bairro estão localizadas a Policlínica de Benfica e a Unidade de Pronto Atendimento Infantil, clínicas médicas e odontológicas privadas, agência de correios, agências bancárias, escolas, comércio e serviços extremamente variados e capazes suprir diferentes demandas. Acreditamos que a maior carência do bairro seja a inexistência de uma IES.

As atividades terciárias estão distribuídas em varias ruas do bairro, mas notamos uma tendência à concentração nas principais avenidas. Além da zona férrea na Avenida JK, as demais áreas isótimas do bairro são classificadas como residencial extensiva, compreendendo uso misto, porém com intensa atividade comercial.

É interessante destacar que em toda a cidade existem 3 linhas de ônibus circulares, sendo que as três atendem ao bairro Benfica. A linha Benfica/SENAI BR-040, conecta o bairro a Faculdade de Tecnologia Luiz Adelar Scheuer (FATEC/JF), situado no Km 769 da rodovia na Barreira do Triunfo. Dá acesso ainda ao povoado de Dias Tavares. A linha Benfica/Distrito Industrial liga o bairro aos distritos industriais. Por fim a linha circular BR-267, que conecta o bairro ao povoado de Igrejinha e aos distritos de Rosário de Minas e Valadares e aos bairros situados na região urbana de Santa Cruz. Estas linhas garantem a ligação do bairro a uma ampla área de influência, relacionada não apenas ao consumo, bem como ao

trabalho. Dessa forma, o bairro une dois atributos importantes para sua estruturação como sub-centro, oferta de consumo variado e acessibilidade em uma ampla área influência.

É interessante ressaltarmos o bairro São Dimas, que pode se tornar uma centralidade urbana em decorrência dos equipamentos que estão em construção no bairro. Como já mencionamos está em construção o Hospital Regional da Zona da Mata, o Shopping Jardim Norte e futuramente o hotel e prédios comerciais, além do Jardim Botânico.

Acreditamos que após o funcionamento destes equipamentos o São Dimas terá seu grau de centralidade ampliado. Ali já funciona a rodoviária interestadual e em breve outros equipamentos regionais estarão em funcionamento e trarão impactos diretos para o bairro, mediante a valorização, modificação do uso do solo e aumento efetivo dos fluxos e da área de influência do bairro. O São Dimas já possui grande acessibilidade, seja pela sua posição em relação a outras regiões urbanas da RP Benfica e também pela rodoviária.

No bairro Cascatinha atribuímos a centralidade diretamente aos processos atuais de reestruturação urbana, culminando com a instalação do Independência Shopping. O bairro possui um comércio de rua diversificado, sendo que as atividades mais importantes situadas na Avenida Paulo Japiassu Coelho, principal eixo viário do bairro, que liga a Avenida Deusdedith Salgado à Avenida Itamar Franco.

Ali encontramos agências bancárias, lojas de decoração, mercado, concessionárias, restaurantes, consultórios, academias, entre outros. Nesse bairro estão situados o Cascatinha Country Club, a Associação Atlética do Banco do Brasil e o hospital ASCOMCER. Na divisa do bairro com São Mateus e Dom Bosco estão presentes uma série de importantes equipamentos, como vimos no mapa 19.

Assim, o dinamismo do terciário e a valorização imobiliária não devem ser atribuídos exclusivamente ao shopping, pois muitos dos equipamentos presentes são anteriores a ele. A construção do shopping aconteceu em um eixo de valorização imobiliária e de concentração de grandes investimentos, sendo ele mais um investimento.

Para a discussão a cerca de centralidade do bairro Cascatinha, podemos dizer que o empreendimento ampliou os fluxos e área de atração do bairro, que passou a um novo patamar. Conforme mencionamos ao discutir as operações

urbanas, o shopping tem público anual de 4,6 milhões, dos quais metade são de outras cidades, incluindo de outras microrregiões da Zona da Mata e Rio de Janeiro. Além disto, este empreendimento veio consolidar a centralidade do bairro, atraindo novos investimentos.

Faz necessário mencionar a Operação Ladeira Alexandre Leonel com a instalação de um complexo comercial em uma área continua ao shopping. Após a instalação do complexo houve a atração de novos investimentos.

Talvez seja importante ressaltar que se estrutura enquanto centralidade não o bairro Cascatinha em si, mas a região formada por ele juntamente com os bairros Dom Bosco e São Mateus (situados na região Central). Estes bairros sofrem com os impactos da estruturação do Acesso Sul. Nessa região percebemos alguns equipamentos regionais de grande atratividade (vide mapa 19). Diferente de Benfica, onde a estrutura terciária é voltada para atender as demandas locais.

Recentes modificações no transporte coletivo garantiram a maior acessibilidade desta centralidade. As 3 linhas de ônibus interbairros existentes atendem a região. A linha Zona Norte/UFJF já existia antes da construção do shopping como resultado da tentativa frustrada de implantação de sistema integrado de transporte troncalizado na cidade, proposto no plano estratégico. A linha que tinha como pontos finais o bairro Benfica e a UFJF foi estendida até o Independência Shopping. Há dois anos foram criadas 2 linhas Zona Sul/UFJF/CAS, ligando os bairros da RP Santa Luzia ao Cascatinha, ao shopping, universidade e ao novo hospital universitário. A Acessibilidade também foi ampliada pelo novo trajeto da linha São Mateus, que passou a atender a Ladeira Alexandre Leonel. Além disto, foi criada a linha Avenida Presidente Itamar Franco/Via Shopping, ligando-o a Avenida Barão do Rio Branco, principal corredor viário da cidade.

No bairro São Pedro observamos um processo bem diferenciado de Benfica e Cascatinha. Associamos a formação da centralidade à expansão urbana, sobretudo nos últimos 20 anos, quando esta região passou a apresentar as maiores taxas de crescimento populacional e urbano.

Associamos a centralidade do bairro São Pedro à Avenida Presidente Costa e Silva e Rua José Lourenço Kelmer, principais corredores viários do bairro. Nestas ruas observamos grande concentração comercial e a presença de unidades de serviços. Existem unidades de comércio e serviços em outras ruas do bairro, porém em nenhuma notamos a intensidade de atividades e acessibilidade, como notamos

nestas duas. A acessibilidade consorciada a ampla oferta de serviços transforma esta rua em um nó de fluxos, uma das definições que Villaça (2001) utiliza para explicar a centralidade.

Fator importante para a formação desta centralidade é o fato destas vias serem os principais corredores viários da região, sendo que a maioria das linhas de ônibus do São Pedro, inclusive aquelas que dão acesso a outros bairros passa pela avenida.

Como já falamos muitas destas unidades tem uso consorciado à moradia, com lojas nos andares térreos e domicílios nos segundo e terceiros andares, ou ainda o uso de parte de casas para atividades comerciais.

A ampliação do terciário vem atender as demandas criadas pelo expressivo aumento populacional da região. Relacionamos a criação desta centralidade diretamente à formação do Cinturão.

Os processos aqui são bem diferenciados de Benfica, onde o bairro está estruturado como um sub-centro e tem uma ampla área de influência e Cascatinha, onde os fluxos são regionais. Além disto, a área física é bem menor, restringindo-se a avenida.

Devemos destacar os equipamentos públicos e coletivos localizados na Avenida Costa e Silva. O Centro Regional Oeste, a UAPS São Pedro, a UPA São Pedro, a creche comunitária e o único posto policial da RP e o Pórtico Norte da UFJF estão nesta avenida. Alguns destes equipamentos têm sua importância reafirmada pelo fato das demais regiões urbanas da Cidade Alta possuírem parca estrutura pública.

IV.4. Arranjo socioespacial.

Entre os últimos censos o Cinturão da BR-040 foi responsável por aproximadamente metade do incremento populacional da cidade. Esse expressivo crescimento gera mudanças nos padrões populacionais, alterando seu perfil.

No caso da RP São Pedro e Cascatinha, regiões preferenciais para a implantação de projetos imobiliários de alto padrão traz impactos diretos para a renda média da região e distribuição de renda em Juiz de Fora. Ao analisarmos a renda média por regiões urbanas depreendemos que no Acesso Sul a renda é

superior ao Acesso Norte (vide mapa 21, página 184). Até porque ali foram estabelecidos usos mais “nobres” em comparação a Benfica.

É necessário ressaltar que o comparativo entre a renda média nos anos 2000 e 2010 a renda em salários mínimos apresentou uma diminuição, pois o salário era R$151 em 2000 e R$510 em 2010. Assim, a renda real teve aumento.

Em 2000, as regiões Salvaterra, Morro do Imperador e Cascatinha apresentaram faixas de renda superior a 10,32 salários mínimos, semelhante às regiões urbanas da RP Centro. Seguidas do Aeroporto, Nova Califórnia, Novo Horizonte e Cruzeiro de Santo Antônio entre 5,59 e 10,31. Apenas o Carlos Chagas na RP Benfica apresentou esta faixa de renda, sendo que o restante da região apresentou renda média ente 1,76 e 5,58 salários mínimos.

Em 2010 o Morro do Imperador foi a única região urbana com renda média superior a 10,32 salários. Nessa região existem 7 loteamentos fechados de alto padrão, o que certamente eleva a renda média. Este dado é um forte indicativo de que a redução da população na região Central, segundo dados dos últimos censos, associa-se a redução da população de alto poder aquisitivo.

Cruzeiro de Santo Antônio, onde existem granjeamentos e está em construção o Alphaville, Aeroporto, Cascatinha e Salvaterra apresentaram em 2010 faixa de renda semelhante ao Centro. Todas as demais regiões apresentaram renda entre 1,76 e 4,6 salários mínimos.

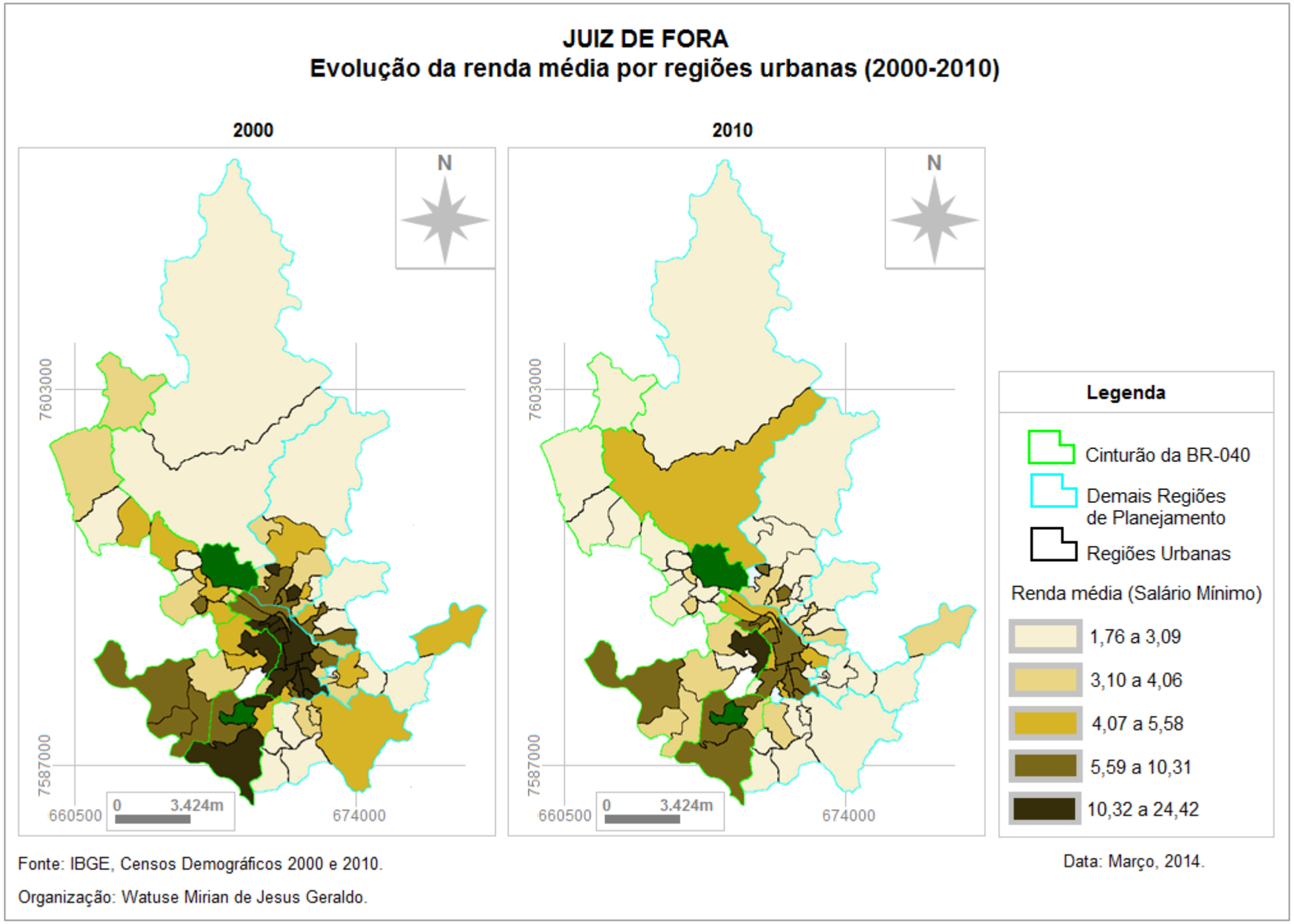
Nas regiões urbanas de Benfica e Cascatinha observamos maior proximidade da faixa de renda decorrente da menor diversidade de usos residenciais, que atrai uma população com faixa de renda mais próxima.

Carlos Chagas, Industrial e São Dimas apresentam as maiores faixas de renda da RP Benfica com 3,10 e 4,06, as demais regiões urbanas de Benfica apresentam faixa de 1,76 e 3,09. As regiões São Dimas e Industrial passam por um processo de transição com remodelação das edificações e certamente trarão impactos para as dinâmicas socioespaciais. É importante frisar que São Dimas tem a menor população entre as regiões urbanas de Benfica com apenas 159 residentes em 2010, tendo apresentado decréscimo entre os censos de 2000 e 2010.

Na Cidade Alta as disparidades na faixa de renda são mais visíveis. Martelos onde existem 3 AEIS apresenta a menor faixa de renda. Situada a lado do Morro do Imperador com a maior faixa de renda. Em consequência desta imensa diferença de renda, existe uma imensa diferença na apreensão e construção espacial. A figura 35

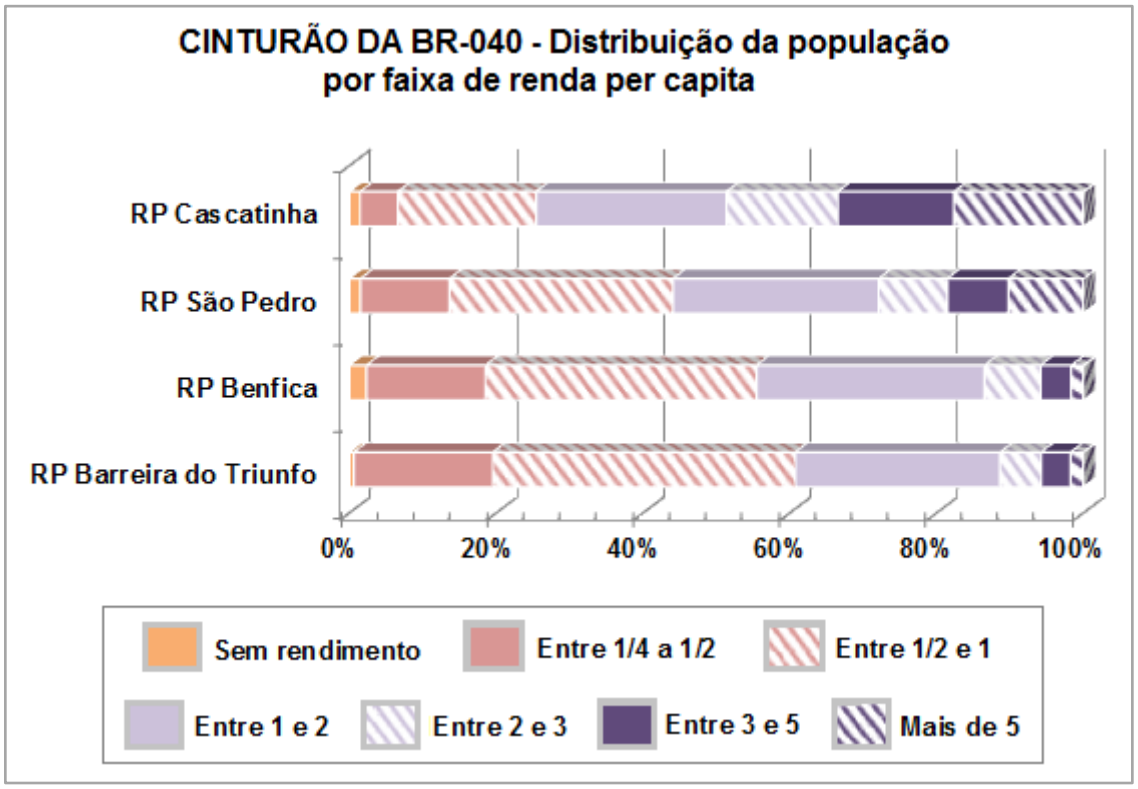
na qual mostramos o loteamento fechado ao lado da AEIS retrata o limite das regiões.

MAPA 21: Evolução da renda por regiões urbanas de Juiz de Fora (2000-2010).



A análise da distribuição populacional por faixas de renda per capita nos auxilia a entender melhor o arranjo socioespacial do Cinturão.

GRÁFICO 6: Cinturão da BR-040 – Distribuição da População for faixa de renda per capita.



Fonte: IBGE, 2010.

As disparidades entre São Pedro e Benfica que apareciam tão nítidas no mapa parecem amenizadas. Isto porque a regiões urbanas Morro do Imperador e Cruzeiro de Santo Antônio são as com a menor representatividade na população regional, juntas elas somam 7,7% do total populacional, tendo assim menor influência nos dados agregados da RP. A distribuição de renda per capita nestas duas regiões são as que apresentam maiores disparidades em relação RP. Se no São Pedro 6,7% tem renda per capita superior a 5 salários mínimos, nessas duas regiões urbanas os percentuais são 58% e 32%.

Cascatinha é a RP com maior taxa de população com elevada renda per capita: 20% da população tem renda superior a 5 salários mínimos e 15% entre 3 e 5 salários. Conforme indica o mapa nessa região há a menor disparidade entre as regiões urbanas. O Teixeiras possui as taxas que mais destoam do agregado com 68% da população com renda per capita de até 1 salário mínimo. Lembrando que nesta região está presente duas áreas de submoradia.

Os dados de Benfica e Barreira do Triunfo são bem próximos. Entre todas as RPs, Barreira é a com menor taxa de população sem rendimento. Em Benfica 64% da população tem faixas de renda entre ½ e 2 salários mínimos. Em todas as regiões urbanas notamos dados muito semelhantes ao da RP Benfica.

As disparidades de renda entre as RPs acarreta disparidade na qualidade de vida, influenciando no acesso a educação, lazer, saúde e serviços básicos.

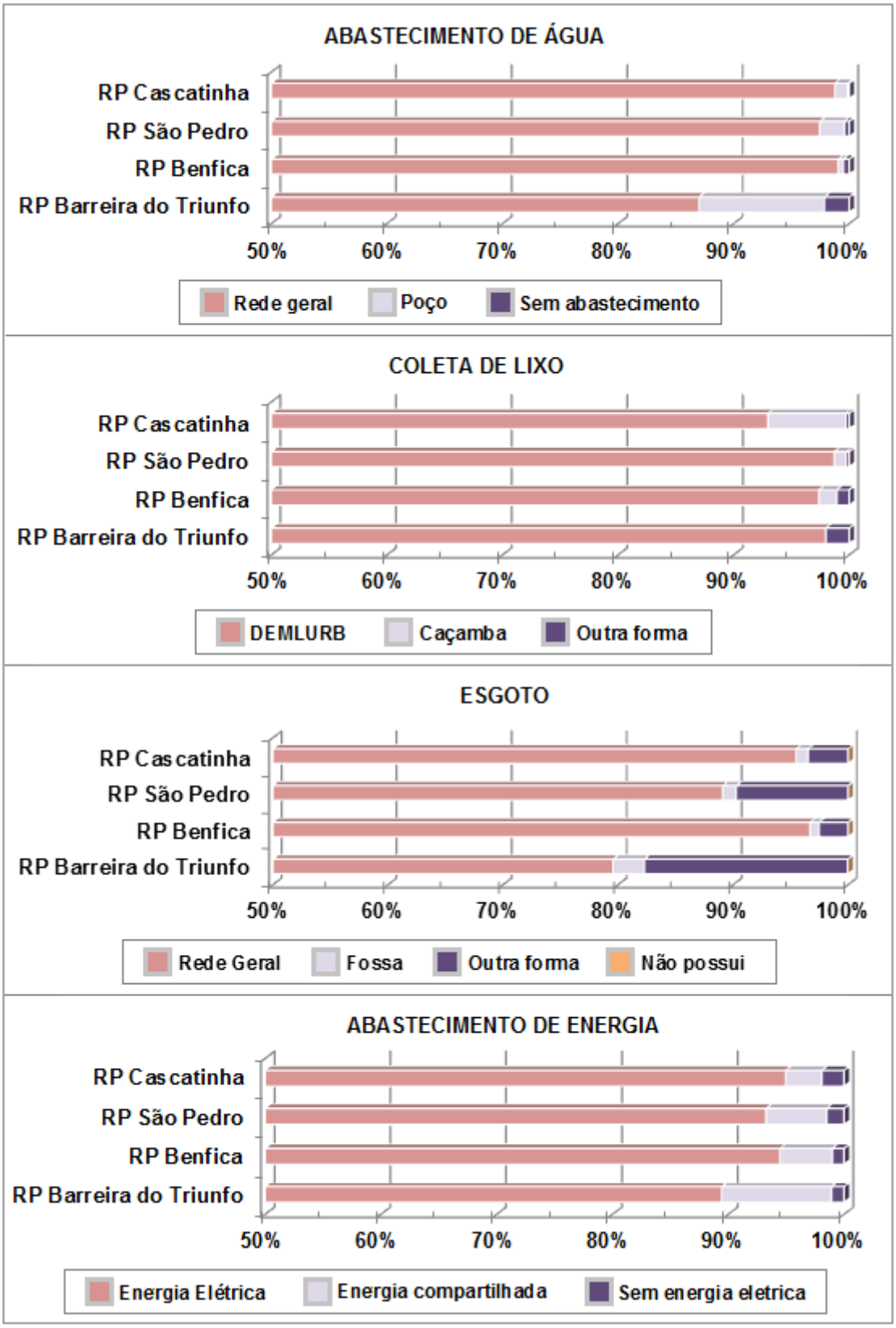
No que tange a educação, Barreira do Triunfo apresenta a maior taxa de população adulta analfabeta com 5,4%, bem superior à taxa municipal com 3,11%. Benfica, Esplanada, Francisco Bernardino, Jardim Natal e Jóquei Clube no Acesso Norte também apresentam dados superiores à taxa municipal. O mesmo se repete em Martelos e Salvaterra. Merece destaque o Cascatinha com apenas 0,17% da população adulta analfabeta, seguida do Morro do Imperador com 0,97%. Estas duas regiões possuem os menores índices de analfabetismo na cidade. Nas demais regiões urbanas os dados são mais uniformes. Quando analisamos os anos médios de estudo a distribuição é muito semelhante com melhores percentuais no Cascatinha e Morro do Imperador.

O acesso aos serviços básicos não necessariamente segue a mesma distribuição da renda e educação, como é possível observar no gráfico 7 (página seguinte). Porém mantem-se alguma disparidade.

Benfica é a RP onde um maior número de domicílios são atendidos pelo sistema geral de abastecimento de água. A Prefeitura ressalta a facilidade de instalação de abastecimento de água na RP Santa Cândida se deve a proximidade de Benfica. As regiões urbanas Cruzeiro de Santo Antônio e Nova Califórnia apresentam os maiores percentuais de domicílios que tem como fonte de abastecimento o poço; na primeira está situada a Represa São Pedro. Acreditamos que o maior percentual de domicílios com abastecimento de água realizado por poço ou sem nenhum tipo de abastecimento na Barreira do Triunfo associa-se aos povoados rurais e sítios presentes na área rural da região.

A exemplo do abastecimento de água, Barreira do Triunfo apresentam as maiores taxas de domicílios sem acesso ao serviço de coleta de lixo. Os serviços de caçamba do DEMLURB acontecem em locais de difícil acesso, frequentemente em povoados rurais. Os maiores dados do Cascatinha estão associados ao Teixeiras.

GRÁFICO 7: Cinturão da BR-040 – Gráficos sobre o acesso a serviços básicos (Água, Lixo, Esgoto e Energia).



Fonte: IBGE, 2010.

Nas áreas que não há serviço de coleta ou caçamba a forma de disposição final dos resíduos sólidos ocorre pela queima do lixo, formação de lixão e outras formas prejudiciais à população e ao meio ambiente. Em Francisco Bernardino e Salvaterra há um grande número de domicílios que não são atendidos por nenhum serviço do DEMLURB.

Entre os serviços considerados básicos o serviço de esgoto ligado à rede geral da cidade é o que se mostra mais precário, sobretudo em Barreira do Triunfo e São Pedro, onde 80% e 90% dos domicílios são atendidos pelo serviço, respectivamente.

Por meio da análise do gráfico reafirmamos que o acesso a serviços básicos não segue a distribuição da renda. De forma geral Benfica possui o maior percentual de domicílios com acesso a serviços de abastecimento de água, coleta de lixo, rede de esgoto e energia elétrica, evidenciando uma boa infraestrutura urbana na região. Barreira do Triunfo apresenta os piores percentuais de acesso aos serviços. Lembrando que parte desta RP predominam usos rurais. Em Benfica, Cascatinha e São Pedro todos os dados são mais equilibrados, destoando uma ou outra região urbana destas RPs. Em Cascatinha e São Pedro observamos um acesso mais próximo no que tange abastecimento de água e energia elétrica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constatamos grandes mudanças no espaço urbano de Juiz de Fora – reordenamento e novos usos – em um curto espaço de tempo, modificando de forma efetiva os fluxos e o cotidiano dos moradores. A exemplo de Lopes (2008), Chaves (2013), Rodrigues (2013) e Menezes (2005, 2007, 2009 e 2011) utilizamos a reestruturação urbana como base teórica para entender as transformações da cidade. Assumimos a posição de que novos padrões econômicos e políticos têm impactos diretos sobre a morfologia urbana.

Apontamos como marco histórico do processo atual o PCCPM, desenvolvido em um momento de modificações na rede urbana nacional; num contexto de aumento da importância das cidades médias, diante dos novos papéis adquiridos por elas. Momento em que estas cidades também ganharam visibilidade nos estudos de Geografia Urbana.

A partir das discussões sobre cidade média, compreendemos que Juiz de Fora possui os atributos de uma cidade média. Conforme mostramos no capítulo 2, a cidade nasce moderna e próspera durante o período liberal. No início do século XX podemos concebê-la como uma cidade grande, afinal ela era a cidade mais importante, rica e populosa de Minas Gerais, sendo pioneira em vários setores. Um exemplo é a utilização de energia elétrica para fins industriais cerca de 15 anos antes que o Rio de Janeiro, a maior cidade da rede urbana em que Juiz de Fora está inserida.

A maioria dos pesquisadores apregoa a existência de uma forte crise econômica na cidade entre 1930 e 1970. Não concordamos com este posicionamento e comprovamos por meio de dados que esta crise não ocorreu, ou que deve ser relativizada. Visualizamos que o número de estabelecimentos industriais na cidade aumentou, bem como a população absoluta e a população empregada. Concluímos que o fato da cidade não apresentar no período fordista o mesmo dinamismo do período anterior a 1930 se deveu diretamente ao rearranjo da economia de Minas Gerais e ao crescimento de outros centros.

Ocorreram significativas mudanças no sítio urbano durante o período liberal e fordista, bem como lógicas diferentes de produção espacial. No primeiro período houve a formação de grande parte da região Central, sobretudo, devido à expansão das linhas de bonde. A implantação do transporte urbano influenciou não só na

ocupação como na segregação urbana, a exemplo da Rua São Mateus, que teve alteração de status após a implantação do serviço.

A legislação urbana também garantiu a preservação do Centro como o bairro da elite. Neste período a Avenida Rio Branco (trecho Parque Halfeld e Alto dos Passos) possuía uma função peculiar, abrigando casarões das famílias mais tradicionais da cidade. Assim, a avenida constituía não apenas o locus da riqueza, mas da "tradição". Um nítido exemplo talvez seja a Vila Iracema, único imóvel tombado na cidade em estilo Art Déco, projetada por Rafael Arcuri para um empresário de fora da cidade foi a casa mais luxuosa da cidade e a primeira com piscina. No entanto a construção está situada na Rua Espírito Santo. No início do século esta rua era o limite do centro, ocupada por fábricas e casas de funcionários da CME. Em Genovez (1998c) encontramos menções à função simbólica que esta avenida possuía. Não à toa Predo Nava a toma por base para escrever suas memorias e traçar seu mapa mental da cidade, destacando que entre Parque Halfeld e Alto dos Passos a avenida diferenciava-se do trecho entre Parque Halfeld e Largo do Riachuelo.

Por outro lado observamos que bairros como Dom Bosco e São Benedito, onde hoje existem áreas classificadas como "submoradia" e AEIS, no início do século XX foram destinados à população negra que migrava do campo. E durante cerca de 100 anos houve a manutenção das precariedades nestes bairros.

No período liberal a lógica da produção espacial garantiu o Centro como bairro da elite e instalação da população pobre no entorno.

No período fordista houve a expansão do sítio urbano e surgimento de novas lógicas de ordenamento interno da cidade. As fábricas até então distribuídas no Centro foram concentradas no bairro Fábrica, mais especificamente na Rua Bernardo Mascarenhas, já indicando a tendência que se consolidaria no final deste período e início do período pós-fordista. A redistribuição das indústrias certamente trouxe consequências para a produção do espaço.

Constatamos por meio de dados oficiais o adensamento do Centro, seguindo das regiões Norte e Sudeste; lembrando que estas duas foram as primeiras a receber projetos habitacionais públicos dos IPASE e FCP. Faz necessário mencionar a importância da FEEA para urbanização do bairro Benfica. Acreditamos que grande parte do espaço da periferia da cidade foi produzido através de loteamentos irregulares ou clandestinos; que seriam legalizados nos anos posteriores.

Se por um lado existiu a manutenção da importância do Centro, por outro ele deixou de ser espaço de moradia da elite. Ganham importância bairros no entorno do Centro, especialmente o Bom Pastor. O Lamaçal, onde aconteciam as rodas de Tumba, deu lugar a este loteamento, alterando por completo o status da área. A planta inicial do loteamento composta apenas por unidades residenciais foi alterada pela Prefeitura para a instalação de equipamentos públicos, que se resumem a uma praça e uma igreja. Na Avenida Rio Branco (trecho do Centro) a maioria dos casarões deram lugar a prédios, iniciando um intenso processo de verticalização. No final deste período, os planos de modernização contaram ainda com o fim do transporte de bondes e implantação do primeiro calçadão da cidade na Rua Halfeld.

A política de “saneamento social” do Centro permaneceu inclusive com a remoção das ocupações do bairro sem existência de uma política habitacional ou social. O importante era a preservação da paisagem do Centro. Pesquisas deste período comprovaram que a maior parte da população residente em favelas era de outras cidades, visão que permanece até os dias atuais, quando não temos dados disponíveis sobre este aspecto. É muito comum ouvirmos moradores da cidade reclamarem de moradores de cidades vizinhas que utilizam os serviços de Juiz de Fora; culpando-os pela precariedade dos mesmos.

No período pós-fordistas constatamos que as alterações no sítio urbano e morfologia de ocupação foram mais intensas com a expansão da ocupação em direção a BR-040, Acesso Sul e Acesso Norte. A expansão horizontal da cidade acarretou grandes vazios dentro do perímetro urbano, sendo apenas 23% do perímetro urbano efetivamente ocupado. Em decorrência surge um novo arranjo espacial, inclusive com a formação de centralidades nos eixos das rodovias. De forma geral nos acessos Sul e Norte há a multiplicação de morfologias pós-fordistas.

O Centro continua com função importante especialmente pela ampla oferta de comércios e serviços variados para uma população duas vezes maior que a de Juiz de Fora. Na maior parte da Avenida Rio Branco constatamos intensa verticalização e usos comerciais. Nesta avenida também foi construída uma pista seletiva de ônibus nos anos 80.

Os poucos casarões que restam do período liberal estão em péssimo estado de conservação, sendo umas das maiores dificuldades da cidade a preservação dos imóveis históricos. Muitos preservam apenas as fachadas. Nesse aspecto a UFJF assume função importante na preservação da história e arquitetura do município. Em

um primeiro momento estes imóveis dão origem a estacionamentos e posteriormente a prédios comerciais, uma vez que não há interesse dos proprietários na manutenção destes imóveis em terrenos de alto valor de mercado.

Nesse período a Zona Norte (especialmente Benfica, Distritos Industriais e Barreira do Triunfo) se consolidou como eixo industrial e logístico do município, sendo que as instalações das antigas fábricas no Centro e na Rua Bernardo Mascarenhas são usados para outros fins.

Os bairros residenciais em torno do Centro passam por um processo de remodelação com substituição das casas por prédios, nesse sentido destacamos o Bom Pastor e Alto dos Passos, onde o processo tem sido mais intenso. Acreditamos que existe o deslocamento da população de maior poder aquisitivo para os loteamentos fechados no Acesso Sul. Esta hipótese é formulada a partir da análise do mapa de distribuição da renda da cidade.

Relacionamos as mudanças do espaço intra-urbano à posição de polo regional de Juiz de Fora, que é a cidade mais importante da Zona da Mata; sendo que dados econômicos e populacionais comprovam a concentração e polarização exercida pela cidade. Mesmo em uma região empobrecida a cidade se mantém como uma das importantes de Minas Gerais e apresenta o segundo maior PIB entre as cidades médias mineiras. A classificação da cidade como centro regional B deve ser atribuída à preponderância do terciário, com destaque para o comércio varejista, serviços educacionais e de saúde. A indústria, setor tradicional, não deve ser menosprezada.

Apesar da posição privilegiada no triângulo formado por Belo Horizonte – Rio de Janeiro – São Paulo constatamos algumas deficiências na cidade, que influem de forma negativa neste contexto de intensa competição interurbana. Apesar da “posição privilegiada”, a cidade atraiu investimentos que apresentam baixo nível técnico e redundam em poucos ganhos reais para a cidade, que também sofre com a concorrência de cidades menores em seu entorno.

A ação do poder público ocorre no sentido de ampliar a competitividade de Juiz de Fora. As intervenções estatais mediante aos planos urbanos, sobretudo aquelas que possibilitaram a criação do Acesso Sul e Norte consistem na instalação de infraestrutura para grandes investimentos privados. Assim, visualizamos intervenções estatais pontuais e seletivas, porém que permitem novas dinâmicas e fluxos de capitais.

Notamos intervenções políticas pautadas pelo empreendedorismo, apontado por Harvey em diversos trabalhos como uma das bases do período pós-fordista. No que tange a política de atração de investimento houve a definição de três AEIE na BR-040. O Parque tecnológico, o Distrito Industrial e Mini Distrito do Milho Branco foram definidos como tal pelas leis municipais nº12.099/2010, nº 12.205/2010 e nº 12.141/2010. Essas leis também instituem uma política de isenção fiscal e doação de terrenos nas AEIE, além da definição de novos padrões urbanísticos. A tentativa de atrair capital externo ganha evidencia nestas leis, bem como a tentativa de consolidar a cidade enquanto um polo logístico.

O período marcado pela intensa competitividade interurbana e a atuação seletiva das diversas frações do capital propicia novas morfologias espaciais e conteúdos urbanos.

Adotamos a perspectiva de Amorim Filho (1979), segundo a qual a morfologia interna das cidades é o suporte como também consequência de sua posição na rede urbana. Desta forma, percebemos que a reestruturação do espaço urbano da cidade relaciona-se a reestruturação de sua função na rede urbana.

A análise da relação interurbano e intra-urbano evidencia o papel da cidade na divisão territorial do trabalho. Onde os novos fixos implantados propiciam a produção socioespacial. Menezes (2007) chamou atenção para o fato de que a maior operacionalização da malha viária consorciada aos novos fixos territoriais revela a readequação da cidade no polígono produtivo brasileiro.

A reprodução do capital materializa-se pelo aumento da importância de novos setores produtivos e por outro lado pela ampliação da oferta de comércios e serviços, bem como um novo padrão na distribuição destas atividades. Processos que tentamos demonstrar em Juiz de Fora por meio da análise do processo de formação e renovação espacial no Acesso Norte e Acesso Sul.

A ação estatal por meio do planejamento e empreendedorismo urbano e as ações variadas das diversas frações do capital, bem como ações combinadas destes dois agentes produtores do espaço urbano tem impulsionado a expansão da cidade para a rodovia por meio de renovação urbana e novas urbanizações, formando o Cinturão da BR-040.

A tendência à expansão em direção aos principais eixos viários foi comprovada pela expansão populacional e pela expansão de capital com

implantação de grandes equipamentos, que demandaram grande quantidade de capital e ampliaram os fluxos.

Ainda que com características bem diferenciadas, os acessos Sul e Norte sofrem impactos da expansão urbana associada à restruturação econômica, política e espacial. A diferenciação do processo nos dois acessos redunda em usos diferentes, e, por conseguinte, morfologias e tipologias de ocupação diferenciadas.

Concluímos que a proliferação de fixos, especialmente aqueles relacionados ao pós-fordismo e ao meio técnico-científico-informacional, trazem alterações efetivas na morfologia urbana, seja pela valorização imobiliária e efeito catalizador com atração de novos investimentos ou ainda pela estruturação de novos fluxos, estabelecendo as regiões que compõem o Cinturão da BR-040 como regiões dinâmicas.

No que tange ao intra-urbano comprovamos a expansão para a BR-040 e a tendência à formação do cinturão urbano; onde processos de renovação e formação do espaço promovem uma urbanização diferenciada do restante da cidade.

Nestas regiões o dinamismo econômico e populacional bem como as mudanças espaciais são impulsionadas pelos novos padrões de intervenção política, especialmente após a elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Consórcio Intermunicipal da Zona da Mata e Campo das Vertentes de Minas Gerais.

Além destes aspectos evidenciamos que alguns bairros dentro do Cinturão da BR-040 são estruturados como centralidades urbanas em decorrência do crescimento espacial e populacional da cidade, ou pelas demandas regionais.

Em Benfica a estrutura presente é voltada para atender as demandas de parte da população da Zona Norte. Este bairro consorcia os fatores crescimento demográfico à distância do Centro. Semelhante a Benfica a estrutura de comércio e serviços presentes na Avenida Costa e Silva, no bairro São Pedro, atende as demandas da população local; lembrando que a RP São Pedro foi a que apresentou maiores taxas de crescimento nos últimos 20 anos. A formação destas duas centralidades estão relacionadas às dinâmicas intra-urbanas, decorrentes da redistribuição populacional.

A região da divisa dos bairros Cascatinha, Dom Bosco e São Mateus compõe uma centralidade que não deriva apenas das dinâmicas intra-urbanas, mas sim interurbanas. No eixo sul há o shopping e hospitais regionais, faculdades, torres

empresariais (consorciando escritórios com moradia) e hotéis de alto padrão. Estas morfologias de ocupação tão presentes nas grandes cidades, têm se proliferado em cidades médias, como notamos em Juiz de Fora.

No Acesso Norte, mais especificamente na região urbana São Dimas há a reprodução destas morfologias e processos. O que nos leva a afirmar que após a implantação e funcionamento dos equipamentos previstos, São Dimas poderá se consolidar como centralidade de abrangência regional. Estrutura-se desta forma uma centralidade regional no Acesso Sul e outra no Acesso Norte.

Apesar do recente processo de descentralização, que se comprova pela diminuição da população do Centro e bairros no entorno, não acreditamos no seu abandono e decadência; pois este possui a maior estrutura de comércio e serviços e melhor acessibilidade, além do fator simbólico. Fator relevante para manter a atratividade do Centro é o tratamento que os governos dispensam a ele. Observamos pelos planos urbanos e legislação a preocupação em manter a qualidade da infraestrutura e serviços públicos na região central. São constantes as obras de manutenção e melhoria da estrutura do bairro.

A ação das frações do capital permite a ampliação e diversificação do consumo em cidades médias, pois estas ao realizarem a função de intermediação entre grandes e pequenas cidades possuem um mercado de consumo de abrangência regional; como é o caso de Juiz de Fora, onde a polarização regional associa-se a estrutura terciária capaz de atender uma população duas vezes maior que a da cidade. Assim, as diversas frações do capital localizam-se em locais onde há a possibilidade de atender o mercado regional com facilidade. Em um contexto de saturação do Centro e dos altos valores mobiliários e de mercado neste bairro, o capital concentra-se nos principais acessos a principal rodovia que corta a cidade. A acessibilidade pode ser considerada um dos principais atributos dos dois sub-centros regionais, Cascatinha e São Dimas.

Constatamos um grande dinamismo também no setor imobiliário para todas as faixas de renda no Cinturão da BR-040. Esse dinamismo associa-se a projetos privados e públicos. Estes últimos consistiram na construção de blocos de apartamentos e conjuntos habitacionais nas RPs Benfica e São Pedro, além dos projetos financiados pela Caixa Econômica Federal. Nos últimos dez anos houve o aumento do grande número de empresas incorporadoras e construtoras atuando no mercado imobiliário de Juiz de Fora.

Os investimentos de alto padrão, que podem acarretar impactos no entorno seja pela valorização imobiliária e efeito catalizador, estão concentrados no Acesso Sul, como demonstramos ao tratar do uso do solo e do arranjo espacial no cinturão. Todos os loteamentos presentes são exclusivamente residenciais, a exceção é o Alphaville em construção e que será o primeiro loteamento fechado de uso misto.

Alguns dos produtos imobiliários destinados à população de alto poder aquisitivo se beneficiam da mobilidade urbana, portanto, se localizam na periferia geográfica da cidade em locais onde o valor do preço do solo é mais baixo se comparado aos bairros mais tradicionais da região Central. O que consiste numa das estratégias dos promotores imobiliários para auferir maiores lucros. É interessante como a ação dos promotores imobiliários permitiu que em pouco tempo a Cidade Alta fosse transformada em uma área valorizada. Como suas ações acarretaram alterações do espaço construído, de status e por fim das dinâmicas socioespaciais.

Papel importante também tiveram as operações urbanas, que na prática vem atender interesses específicos da iniciativa privada e em muitas vezes nem em sua contrapartida atendem aos interesses da coletividade. Quando atendem ao interesse público como é o caso da Operação Urbana Monte Sinai, os propositores da operação descumprem os prazos.

As contrapartidas das demais operações urbanas realizadas na cidade consistiram em investimentos em infraestrutura, que potencializaram os empreendimentos proponentes. As contrapartidas da Operação Ladeira Alexandre Leonel e Independência Shopping permitiram a melhoria do acesso a estes dois empreendimentos, como também criaram acesso para a região onde foi implantado o loteamento Estrela Sul. Lembrando que alguns dos investidores presentes nestes três empreendimentos se repetem.

É fundamental lembrar que muitas das dinâmicas desenvolvidas redundam na negação ou desvalorização do espaço público, como a retirada da Praça José Gattas Bara em prol do espaço privado, restringindo também o acesso à cidade.

Destacamos mais uma vez o papel da municipalidade não apenas no que concerne ao empreendedorismo com a política de atração de investimentos, mas também pelo nítido direcionamento da ocupação urbana para os eixos da rodovia. Primeiro pelo Plano Diretor da Cidade Alta que embora não tenha sido realizado, apresentou a intenção de estruturar um novo eixo econômico e cujas propostas reapareceram em outros planos.

As intervenções urbanas dos planos posteriores foram centradas em propostas para a melhoria da acessibilidade do Cinturão da BR-040, bem como estruturação do sistema viário na região, que permitiria maior integração entre as RPs componentes.

No plano estratégico as intervenções viárias tinham por objetivo ampliar a acessibilidade a Juiz de Fora e a reestruturação do sistema de transportes intra-urbano, prevendo para tal fim intervenções concentradas na melhoria da acessibilidade nas regiões Norte-Oeste-Sul, inclusive com a estruturação do Acesso Sul. Os maiores investimentos do plano foram centrados no eixo da BR-040.

Por meio do marketing urbano, principalmente em alguns projetos dos eixos "cidade da qualidade" e "cidade das oportunidades" do plano estratégico verificamos a tentativa de construção de uma imagem da cidade, que se traduz em solidez, segurança e qualidade de vida. Há destaque não apenas para os atributos direcionados aos grandes investimentos, mas projetos que permitiriam a melhoria da qualidade de vida.

No entanto, constatamos diversas áreas de exclusão dentro do Cinturão da BR-040, inclusive nas RPs São Pedro e Cascatinha, no Acesso Sul, que tem se estruturado enquanto eixos de valorização e concentração de investimentos imobiliários destinados à população de alto poder aquisitivo. Infelizmente devido aos limites de tempo da pesquisa e impossibilidade de tratar todos os aspectos da formação e renovação espacial em Juiz de Fora não nos aprofundamos na pesquisa destas áreas de exclusão. De forma superficial podemos dizer que embora algumas áreas tenham passado por regularização fundiária não notamos melhorias efetivas na qualidade de vida.

Um aspecto que tratamos de forma superficial ao longo do trabalho foi a lei de uso e ocupação do solo (Lei Municipal nº 1980/1986), quando mencionamos que a caracterização de algumas áreas isótimas pela Planta de Valores Mobiliários não condiz com a realidade. Grande parte do Cinturão da BR-040 é classificado como uso residencial extensivo, ou seja, predomínio do uso residencial associado a comércio e serviços de menor porte. Apenas os Acessos Sul e Norte são classificados como zonas comerciais.

A legislação urbana de ordenamento do solo, promulgada há 28 anos apresenta grandes defasagens, bem como a lei de parcelamento do solo e código de edificações instituídas no mesmo ano. O PDDU está em processo de revisão. As

cidades são estruturas dinâmicas, o que torna mais crítica à defasagem da legislação. Achamos imprescindível a existência de uma legislação que corresponda a realidade urbana e condizente com o crescimento da cidade.

As transformações no espaço urbano são indicativas das transformações políticas e econômicas, mediante novas concepções de planejamento urbano. Todo o processo redunda na concentração espacial, com os investimentos concentrados no Cinturão da BR-040, onde uso dos recursos públicos ocorre de forma desigual, bem como a ação das diversas frações do capital.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABDALLA, Gustavo. Juiz de Fora: evolução urbana de uma cidade industrial desde o século XIX. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. **Anais do Seminário de História da Cidade e do Urbanismo (1990 a 2008)**, v. 6, nº 2, 2000. Disponível em <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/735/710>. Acesso: 15 mar. 2012.

ABREU, Christiane Silva. Favelas em Juiz de Fora. A ocultação do fenômeno. In: **Libertas** [Online], Juiz de Fora, v. 4, n.1, jul. 2010, p.146-170. Disponível em <http://www.ufjf.br/revistalibertas/edicoes-anteriores/volume-10-%E2%80%93-numero-1-jan-jun-2010/>. Acesso: 17 jan. 2014.

AGÊNCIA INTERMUNICIPAL DE SAÚDE PÉ DE SERRA (ACISPES). Disponível em <www.acispes.com.br>. Acesso: 18 jan. 2013.

ALMEIDA, Renato. Planejamento urbano em Juiz de Fora. Reflexões históricas. In: Colóquio do Laboratório História Econômica e Social - LAHES, 1., 2005. Juiz de Fora. **Anais do I Colóquio do LAHES**. Disponível em <http://www.ufjf.br/lahes/producao-cientifica/anais-do-i-coloquio-do-lahes-13-a-16-de-junho-de-2005/>. Acesso: 12 abr. 2012.

_____. Desigualdade social e pobreza. O lugar dos pobres na cidade – pobreza e espaço urbano em Juiz de Fora – MG. In: Encontro Regional de História, 12., 2006. Rio de Janeiro. **Anais do XII Encontro Regional de História**. Disponível em <http://www.rj.anpuh.org/resources/rj/Anais/2006/conferencias/Renato%20de%20Almeida.pdf > . Acesso: 14 abr. 2012.

ALMEIDA, Patrícia Lage. **Elos de permanência.** O lazer como preservação da memória coletiva dos libertos e de seus descendente em Juiz de Fora no início do século XX. 2006. 107 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas: Departamento de História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2006.

AMARAL, Sabrina Ferreti; TASCA, Luciene. A reestruturação do espaço urbano em Juiz de Fora a partir de projetos urbanos de grande impacto. In: Conferência Internacional da LARES, 12., 2012. São Paulo. **Anais do 12ª Conferência Internacional da LARES**. Disponível: <*www.lares.org.br/2012/images/631-879-1-RV.pdf>.* Acesso: 05 jul. 2014.

AMBRÓZIO, Júlio Gabrich; FERNANDES, Nelson da Nóbrega; MENEZES, Maria Lucia Pires. Estruturação e reestruturação em diferentes escalas urbanas: Rio de Janeiro e Zona da Mata Mineira. In: Encontro Nacional de Geógrafos. 17., 2012. Belo Horizonte. **Anais do XVII Encontro Nacional de Geógrafos**. Disponível: <http://eng2012.org.br/>. Acesso: 26 jan. 2013.

AMORIM, Cassiano Caon. **O uso do território brasileiro e as instituições de ensino superior**. 2010. 335 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2010.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Patos de Minas: uma cidade média de Minas Gerais. **Geografia**, Rio Claro, v. 3, nº 5, 1978, p. 58-69.

_____. Cidades médias e organização do espaço no Brasil. **Revista Geografia e Ensino**, Belo Horizonte, v. 2, nº 5, 1984, p. 5-34.

_____. Origem, evolução e perspectivas sobre dos estudos sobre cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: Espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 69-87.

_____; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento Urbano e Regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001, p. 01-34.

ANDRADE, Elisabete de. **A sustentabilidade apoiada pelas políticas urbanas federais e estaduais: o caso de Governador Valadares, Juiz de Fora, Montes Claros, Poços de Caldas e Uberlândia – MG.** 2006. 223f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2006.

ANDRADE, Thompson; LODDER, Celsius. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. Notas sobre a experiência de crescimento recente das cidades médias brasileiras. In: KON, Anita. **Unidade e fragmentação**: a questão regional no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 2002. p. 117-164.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS. **Municípios – Juiz de Fora**. Disponível em <http://www.almg.gov.br/consulte/info_sobre_minas/index.html?aba=js_tabMunicipios&sltMuni=368>. Acesso: 27 fev. 2014.

ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE CULTURAL E RECREATIVA BENFIQUENSE. **Pioneirismo e compromisso social.** Disponível em <http://clubeabcr.com.br/nossoclube.htm>. Acesso: 14 dez. 2013.

BARROS, Cleyton Souza. **Eletricidade como elemento de modernização em Juiz de Fora (1889 – 1915)**. 2008. 159 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas: Departamento de História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2008.

BARROS, Nicélio do Amaral. Relações políticas e des(envolvimento) regional: uma análise do comportamento dos setores industriais de Juiz de Fora e Belo Horizonte entre 1925 e 1940. In: **Cadernos de História** [Online], Ouro Preto, vol. IV, n. 2, ano 2, 2007, p.208-229. Disponível em <*http://www.ichs.ufop.br/cadernosdehistoria/ojs/index.php/index/index>.* Acesso: 01 nov. 2012.

_____. Etnia e proto-industrialização: história e historiografia da participação dos imigrantes alemães no desenvolvimento econômico de Juiz de Fora –1856/1887. In: **Revista Ágora** [Online], Vitória, n. 7, 2008, p. 1-14. Disponível em <*www.periodicos.ufes.br/agora/article/view/1922*>. Acesso: 01 nov. 2012.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **IMBEL – JF.** Sua Importância estratégica. s.d. Disponível em <http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/IMBELJF.pdf>. Acesso: 15 nov. 2013.

BASTOS, Suzana Quinet de Andrade. Juiz de Fora: Análise do Desenvolvimento Industrial e dos Desafios Colocados pela Implantação da Mercedes-Benz. In: Seminário Sobre a Economia Mineira, 10., 2002, Diamantina. **Anais do X Seminário Sobre a Economia Mineira.** Belo Horizonte: CEDEPLAR, 2002. Disponível em <http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2002/textos/D38.PDF>. Acesso: 12 mai. 2011.

_____. **Disritmia Espaço-Temporal:** Análise das Estratégias de Desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora (MG), pós anos 70. 2004. 260f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2004.

BENFICANET. **A maternidade da FEEA**. Disponível em <http://www.benficanet.com/memoria_mat6.htm>. Acesso: 15 set. 2012.

_____. **Praças construídas pela antiga FEEA**. Disponível em <http://www.benficanet.com/memoria_mat6.htm>. Acesso: 15 set. 2012.

BONDUKI, Nabil. **Origens da Habitação Social no Brasil:** arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BOTELHO, Adriano. **Do fordismo à acumulação flexível**: a produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação do capital. 2000. 148f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2000.

_____. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário.** São Paulo: Annablume; Fapesq, 2007.

CAMPOS FILHO, Cândido Motta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos.** O que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil. 2ed. São Paulo: Studio Novel, 1992.

CAPEL, Horacio. **Capitalismo y morfologia urbana em España**. Barcelona: Los libros de la frontera. Realidad Geografica/4, 1975.

CARCERERI, Maria Luisa Gambôa. **Cidade Alta: território em construção**. 2009. 145 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. De la “geografía de la acumulación” a la “geografía de la reproducción”: un diálogo con Harvey. **Scripta Nova** [Online], Barcelona, v. XII, n. 270, ago. 2008. Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-143.htm.>. Acesso: 21 mai. 2013.

CENTRAIS DE ABASTECIMENTO DE MINAS GERAIS (CEASA). **Unidade Juiz de Fora.** Disponível em <http://www.ceasaminas.com.br/>. Acesso: 14 mar. 2014.

CENTRO DE GESTÃO E CONHECIMENTO ORGANIZACIONAL (CGCO/UFJF). Disponível em <http://www.ufjf.br/cgco/>. Acesso: 15 nov. 2013.

CHAVES, Telma Souza. **Juiz de Fora – MG: uma análise da reestruturação urbana entre o discurso e a realidade.** 2013. 157f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2013.

COMPANS, Rose. **Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais**: experiências nacionais e internacionais. São Paulo: Contexto, 2005.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE MINAS GERAIS (CODEMIG). Disponível em <http://www.codemig.com.br/>. Acesso: 23 fev. 2014.

COMPANHIA DE SANEAMENTO MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA (CESAMA). Disponível em <www.cesama.com.br/>. Acesso: 16 abr. 2012.

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DA ZONA DA MATA E CAMPO DAS VERTENTES DE MINAS GERAIS. **Plano estratégico de desenvolvimento sustentável.** Juiz de Fora: 2001. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/plano/plano.htm>. Acesso: 16 abr. 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3.ed. São Paulo: Ática, 1995

_____.**Trajetórias geográficas***.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In. Sposito, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandrini; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano** – Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2012, p. 41-52.

CRISTOFARO, Valéria de Faria. **Patrimônio Vivo – UFJF 45 anos.** Juiz de Fora: Editora UFJF, 2005.

DAMIANI, Amélia Luísa. As contradições do espaço: da lógica (formal) à lógica dialética, a propósito do espaço. In: _____; CARLOS, Ana Fani Alessandri;

SEABRA, Odete Carvalho de Lima. **O Espaço no Fim de Século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999.

DAVIDOVICH, Fany. Considerações sobre urbanização no Brasil. In: BECKER, Berta et al. (Org). **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995, p. 79-96.

DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE LIMPEZA URBANA (DEMLURB). **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Norte.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008a.

_____. **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Centro.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008b.

_____. **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Sul.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008c.

_____. **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Sudeste.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008d.

_____. **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Oeste.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008e.

_____. **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Nordeste.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008f.

_____. **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Leste.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008g.

_____. **Caracterização das Regiões Urbanas de Juiz de Fora: Rurais.** Juiz de Fora: DEMLURB, 2008h.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA (DNIT). **Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes.** Disponível em <http://www.transportes.gov.br/conteudo/60924>. Acesso: 15 out.2012.

FERNANDES, Nelson Nóbrega. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI). **Scripta Nova** [Online], Barcelona, v. XII, n. 270, ago. 2008. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-56.htm>. Acesso: 15 mar. 2012.

_____. **Eletrificação do sistema suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil e a política urbana no Rio de Janeiro**. 19 de março de 2012. Notas de aula. Universidade Federal Fluminense.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). **Boletim: Produto interno bruto dos municípios de Minas Gerais – 2011**. Belo Horizonte, 2013. Disponível em <http://www.fjp.mg.gov.br/index.php/docman/cei/pib/pib-municipais/214-anexo-estatistico-pib-dos-municipios-de-mg-1999-2011>. Acesso: 28 dez. 2013.

GENOVEZ, Patrícia Falco et al. **Núcleo histórico e arquitetônico da Rua Batista de Oliveira e Avenida Getúlio Vargas** – Nota Prévia de Pesquisa. Juiz de Fora, Clio Edições Eletrônicas, 1998a.

_____. **Núcleo histórico e arquitetônico da Praça Dr. João Penido** – Nota Prévia de Pesquisa. Juiz de Fora, Clio Edições Eletrônicas, 1998b.

_____. **Núcleo histórico e arquitetônico das Ruas Halfeld e Marechal (parte baixa) –** Nota Prévia de Pesquisa. Juiz de Fora, Clio Edições Eletrônicas, 1998c.

GENOVEZ, Patrícia Falco. **Núcleo histórico da Rua Espírito Santo.** Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 1998a.

_____. **Núcleo histórico do Bairro Granbery.** Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 1998b.

_____. **Núcleo histórico da Avenida Barão do Rio Branco (Alto dos Passos).** Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 1998c.

_____. **Núcleo histórico da Avenida Barão do Rio Branco (Parque Halfeld e Largo do Riachuelo).** Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 1998d.

_____. **Núcleo histórico da Avenida dos Andradas e Bairro Mariano Procópio.** Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 1998e.

_____. **As Malhas do poder**: uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 2002.

GERALDO, Watuse Mirian de Jesus. **Novas Dinâmicas Socioespaciais na "Cidade Alta" de Juiz de Fora – MG.** 2011. 126 f. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Instituto de Ciências Humanas: Departamento de Geociências, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2011.

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora 1850/1930.** Juiz de Fora: Editora UFJF, 1988.

GUIMARÃES, Elione Silva. Camponeses Negros na Zona da Mata Mineira (Juiz de Fora e Mar de Espanha, 1850-1920). **Revista Heera** [Online], v. 6, n. 11, 21.p. jul-dez. 2011. Disponível em <http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/GUIMARAESES_HEERA-2011.pdf>. Acesso: 30 out. 2013.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. Trad. Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. **A produção capitalista do espaço**. Trad. Carlos Szlak. 2ed. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. **Condição pós-moderna**. Trad. Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. 22.ed. São Paulo: Editora Loyola, 2012a.

_____. **O novo imperialismo**. Trad. Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. 6.ed. São Paulo: Editora Loyola, 2012b.

HENRIQUE, Wendel. Dinâmicas urbanas e regionais em cidades médias após a instalação de universidades públicas. In: Seminário da Rede Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalização e Território, 12., 2012. Belo Horizonte. **Anais do XII Seminário da Rede Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalização e Território (RII)**. Disponível em <http://www.rii.sei.ba.gov.br/anais/g6/dinamicas%20urbanas%20e%20regionais%20em%20cidades%20medias%20apos%20a%20instalacao%20de%20universidades%20publicas.pdf>. Acesso: 13 dez. 2013.

HOSPITAL E MATERNIDADE TEREZINHA DE JESUS (HMTJ). Disponível em <http://www.hmtj.org.br/2012/unidades/ceo>. Acesso: 11 jan. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Área de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Censo demográfico de 2010.** Disponível em <http://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso: 15 out. 2012.

_____. **Juiz de Fora – Cidades.** Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/historicos_cidades/historico_conteudo.php?codmun=313670> . Acesso: 10 out. 2012.

_____. **Banco de dados agregados**. Disponível em <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso: 14 fev. 2013.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Coleções do Mariano Procópio (Juiz de Fora, MG).** Disponível em <http://www.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=tc_hist.gif&Cod=1315>. Acesso: 14 out. 2013.

_____. **Cine Teatro Central.** Disponível em <http://www.iphan.gov.br/ans/>. Acesso: 14 out. 2013.

JUIZ DE FORA. **Plano diretor da Cidade Alta.** Síntese. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal, 1978a.

_____. **Plano diretor da Cidade Alta.** Volume 1. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal, 1978b.

_____. **Plano diretor da Cidade Alta.** Volume 2. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal, 1978c.

_____. **Plano Audio-Visual – Projeto Especial Cidades de Porte Médio (COM/BIRD).** Juiz de Fora: Prefeitura Municipal, 1979.

_____. **Juiz de Fora Sempre**. Plano diretor de desenvolvimento urbano. Juiz de Fora: FUNALFA Edições, 2004.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2005.** 2005.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2006.** 2006.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2007.** 2007.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2008.** 2008.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2009.** 2009.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2010.** 2010.

_____. **Plano de Drenagem de Juiz de Fora – Parte 1: Zona Norte.** Volume 1. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal, 2011a.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2011.** 2011b.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2012.** 2012.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2013.** 2013.

_____. **Características Gerais**. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/cidade/gerais.php>. Acesso: 10 jan. 2014a.

_____. Secretaria da Fazenda. **Planta Genérica de Valores Mobiliários – 2014.** 2014b.

_____. **Unidades de Conservação**. Disponível em <https://www.pjf.mg.gov.br/sma/unidades_de_conservacao.php>. Acesso: 09 jan. 2014c.

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. 2003. 116 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2003.

JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO JUDICIÁRIO DE MINAS GERAIS. **Comarca Juiz de Fora.** Disponível em <http://www.jfmg.jus.br/Judicial/Jurisdicao/Jurisdicao2.asp?cod=4>. Acesso: 26 nov. 2013.

KLÔH JÚNIOR, Carlos Eduardo. **A Estrutura comercial de Juiz de Fora (1888-1930).** 2008. 150 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas: Departamento de História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2008.

LACERDA, Antônio Henrique Duarte. **A evolução da população escrava e o padrão das manumissões em Juiz de Fora (1844/88).** Juiz de Fora, UFJF, 1998. Disponível em <http://historia_demografica.tripod.com/bhds/manumis.htm>. Acesso: 30 out. 2013.

_____. **Economia cafeeira, crescimento populacional e manumissões onerosas e gratuitas condicionais em Juiz de Fora na segunda metade do século XIX.** In: Seminário Sobre a Economia Mineira, 10., 2002, Diamantina. *Anais do X Seminário Sobre a Economia Mineira.* Belo Horizonte: CEDEPLAR, 2002. Disponível em <http://web.cedeplar.ufmg.br/cedeplar/site/diamantina2002/textos/D07.PDF>. Acesso: 30 out. 2011.

LAWALL, Janaina Sara. **Espacialização da habitação de baixa renda em Juiz de Fora**: habitação popular e 'submoradia' nos centros regionais norte e oeste. 2010. 190 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2010.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira; Sérgio Martins. Primeira versão: início - fev.2006.

_____. **O direito a cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. 5.ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros.** Do caminho Novo a proclamação. Juiz de Fora; Editora UFJF, 1985.

LIMA, Fábio José Martins. As noções urbanísticas de eng. Francisco Baptista de Oliveira. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. **Anais do Seminário de História da Cidade e do Urbanismo (1990 a 2008)**, v. 6, nº 2, 2000. Disponível em < http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/788>. Acesso: 15 mar. 2012.

LIMONAD, Ester. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: SANTOS, Milton et al. **Território, territórios**: ensaios sobre o ordenamento territorial. 2.ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

LOPES, Leandro Faber. **Uma análise do Plano Estratégico de Juiz de Fora**. 152f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, Niterói. 2008.

MAIA, Doralice Sátyro. Lotes e Ruas: Componentes para Análise da Produção dos Loteamentos Fechados. In: SOBARZO, Oscar; SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades Médias – Produção do Espaço Urbano e Regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 155-174.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades:** alternativas para a crise urbana. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

MENEZES, Maria Lucia Pires. Juiz de Fora e a moradia popular: O Alto Santo Antônio. In: **Scripta Nova** [Online], Barcelona, v. VII, n. 146, ago. 2003. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146%28133%29.htm>. Acesso: 15 mar. 2012.

_____. Aeroporto regional e business Pak: logística e negócios na geografia urbano regional de Juiz de Fora, Brasil. In: **Scripta Nova** [Online], Barcelona v. VIII, n. 170, ago. 2004. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-23.htm>. Acesso: 15 mar. 2012.

_____. **Novas geografias no espaço urbano de Juiz de Fora.** Projeto: CNPq, 2007.

_____. **O espaço urbano de Juiz de Fora e a dinâmica regional contemporânea**. Projeto: FAPEMIG, 2009.

_____. A geografia urbana de Juiz de Fora na atual economia mundializada. Apontamentos para uma pesquisa. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 12., 2011 Belo Horizonte. **Anais do 12º Simpósio Nacional de Geografia Urbana.** Disponível em <http://xiisimpurb2011.com.br/app/web/arq/trabalhos/38d90146355b4220d726d44dbf37445f.pdf>. Acesso: 15 mai. 2013.

_____; MONTEIRO, Gabriel Lima. O espaço fora do lugar: uma análise do processo de gentrificação do Bairro Dom Bosco e seus impactos para a comunidade local. In: **Scripta Nova** [Online], Barcelona, v. XIV, n. 331, ago. 2010. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-97.htm>. Acesso: 15 jun. 2011.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA (MEC). **Instituições de Ensino Superior e Cursos Cadastrados**. Disponível em < https://emec.mec.gov.br/>. Acesso: 27 fev. 2014.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE). **Perfil do Município – Juiz de Fora**. Disponível em <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php> . Acesso: 13 jan. 2013.

NEDER, Carolina Barbosa. **Memórias que não se apagam**: o cotidiano de lutas das operárias na Manchester Mineira (1890-1954). 2010. 118 f. Dissertação (Mestrado

em História) – Instituto de Ciências Humanas: Departamento de História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2010.

OLIVEIRA, Paulino. **História de Juiz de Fora.** 2.ed. Juiz de Fora: Editora UFJF, 1966.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Juiz de Fora. **Vivendo a História.** Juiz de Fora: Núcleo de História Regional da UFJF/Editora UFJF, 1994.

OLIVEIRA, Miriam Monteiro. **Plano Estratégico e Diretor de Juiz de Fora – modelos contraditórios ou complementares?.** 2006. 109f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2006.

PAULA, Maria Carlota de Souza. **As vicissitudes da industrialização periférica**: o caso de Juiz de Fora (1930-1970). 1976. 192 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 1976.

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. ...**E do Caminho Novo das Minas dos Matos Gerais emerge a "Manchester Mineira" que se transformou num "baú de ossos".** História de Juiz de Fora: da vanguarda de Minas Gerais à "industrialização periférica". 2006. 426 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2006.

PINTO, Jefferson de Almeida. A Caridade e a ordem: ação e contribuição da cristandade na organização do espaço público da cidade de Juiz de Fora na passagem à modernidade oitocentista. In: Simpósio Nacional de História, 23., 2005. Londrina. **Anais do XXIII Simpósio Nacional de História – ANPUH**. Disponível em < http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.0492.pdf>. Acesso: 15 mai. 2012.

PIRES, Anderson. **Café, finanças e bancos**: uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais: 1889/1930. 2004. 424 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2004.

PONTES, Maria Beatriz Soares. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização regional (década de 1970). In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP/FCT, 2001, p. 569-607.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. **Dos Cortiços aos Condomínios Fechados. As Formas de Produção da Moradia na Cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997.

RIBEIRO, Maria Angélica Mojaes. **Urbanização e loteamentos irregulares em Juiz de Fora.** 1988. 151 f. Dissertação - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo. 1988.

RODRIGUES, Andréia de Souza Ribeiro. **Atuais Dinâmicas Socioespaciais: A Habitação em Juiz de Fora / MG.** 2005. 135 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

_____. **A produção do espaço urbano de Juiz de Fora/MG: dinâmicas imobiliárias e novas centralidades.** 2013. 292f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 2013.

SAMPAIO, Júlio Cesar Ribeiro. Desafios da proteção do patrimônio cultural industrial de Juiz de Fora. **Revista CPC**, São Paulo, nº 14, p. 70-86, mai-out. 2012.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira.** 5.ed. São Paulo: EdUSP, 2008.

_____. **A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo. Razão e Emoção***.* São Paulo: EdUSP, 2009.

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO (SECOM/UFJF). **Investimentos no Jardim Botânico irão contemplar pesquisa e turismo em JF**. Disponível em <http://www.ufjf.br/secom/2012/12/11/investimentos-no-jardim-botanico-irao-contemplar-pesquisa-e-turismo-em-juiz-de-fora/>. Acesso: 11 dez. 2012.

SECRETARIA DE ESTADO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO DE MINAS GERAIS. **Congresso de Latícinios**. Disponível em: <http://www.agricultura.mg.gov.br/noticias/2512-epamig-anunca-novidades-no-congresso-de-laticinios>. Acesso: 02 dez. 2013.

SECRETÁRIA DE ESTADO DE SAÚDE DE MINAS GERAIS. **Plano Diretor de Regionalização da Saúde de Minas Gerais (PDR)**. Belo Horizonte, 2011.

SILVA, Maíra Carvalho Carneiro. **Lugar de trabalhador é na área de serviço.** Moradia popular em Juiz de Fora (1892-1930). 2008. 186 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas: Departamento de História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2008.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**. Natureza, Capital e a Produção de Espaço. São Paulo: Bertrand Brasil, 1984.

_____. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. Trad. Daniel de Mello Sanfelici **GeoUSP** [online], São Paulo, nº 21, 2007, p. 15-31.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Trad. Vera Ribeiro. 2.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana.** Revista de Geografia, São Paulo, v. 10,1991, p.1-18.

_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: _____ (Org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP/FCT, 2001, p. 569-607.

_____. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 504f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente. 2004.

_____. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil.In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Org.). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006a, p. 175-197.

_____. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades** [Online], Presidente Prudente, v. 3, n. 5, 2006b, p.143-157. Disponível em <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/508/541>. Acesso: 07 jan. 2014.

_____. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: _____ (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 233-253.

_____; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010a.

_____; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Tandil e Uberlândia**. São Paulo: Expressão Popular, 2010b.

_____; SPOSITO, Eliseu Savério. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias. In: Seminário da Rede Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalização e Território, 12., 2012. Belo Horizonte. **Anais do XII Seminário da Rede Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalização e Território (RII)**. Disponível em <http://www.rii.sei.ba.gov.br/anais/g6/reestruturacao%20economica,%20reestruturacao%20urbana%20e%20cidades%20medias.pdf>. Acesso: 13 dez. 2013.

STEHLING, Luiz José. Juiz de Fora. **A Companhia União e Indústria e os alemães.** Juiz de Fora: Instituto Histórico Geográfico de Juiz de Fora - IHGJF, 1979.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. In: OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Editora Contexto, 2006.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS. **Catálogo de Comarcas de Minas Gerais.** Disponível em <http://www8.tjmg.jus.br/info/pdf/index.jsp?uri=/servicos/gj/guia/docs/comarcas.pdf>. Acesso: 26 nov. 2013.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA. **Dados Estatísticos**. Disponível em <http://www.ufjf.br/portal/universidade/ufjf/dados-estatisticos/#>. Acesso: 26 nov. 2013.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A utilização dos agentes sociais nos estudos de geografia urbana: avanço ou recuo? In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano** – Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2012.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: _____; ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia (Org.). **A cidade do pensamento único**. Desmanchando consensos. 5.ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

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

ANEXOS

ANEXO A: Macrorregião Sudeste – abrangência dos serviços de saúde de Juiz de Fora.

Microrregiões	Municípios	População
Além Paraíba	Além Paraíba	34.591
	Estrela Dalva	2.536
	Pirapetinga	10.636
	Stº Antônio do Aventureiro	3.600
	Volta Grande	5.402
Total da Microrregião		56.765
Carangola	Caiana	4.733
	Caparaó	4.991
	Carangola	33.182
	Divino	20.099
	Espera Feliz	21.612
	Faria Lemos	3.734
	Fervedouro	10.754
	Orizânia	7.078
	Pedra Bonita	6.751
	Pedra Dourada	2.241
	Tombos	8.881
Total da Microrregião		124.056
Juiz de Fora/Lima Duarte/Bom Jardim de Minas	Andrelândia	12.369
	Arantina	2.538
	Belmiro Braga	3.079
	Bias Fortes	3.881
	Bocaina de Minas	5.216
	Bom Jardim de Minas	6.657
	Chácara	2.762
	Chiador	2.974
	Coronel Pacheco	2.427
	Ewbank da Câmara	3.676
	Goianá	3.846
	Juiz de Fora	526.706
	Liberdade	5.397
	Lima Duarte	16.494
	Matias Barbosa	13.872
	Olaria	2.479
	Passa Vinte	2.132
	Pedro Teixeira	1.680
	Piau	3.064

	Rio Novo	9.300
	Rio Preto	5.631
	Stª Bárbara do Monte Verde	2.999
	Stª Rita do Jacutinga	5.869
	Santana do Deserto	3.977
	Simão Pereira	2.594
Total da Microrregião		651.619
Leopoldina/Cataguases	Argirita	3.051
	Astolfo Dutra	13.109
	Cataguases	70.507
	Dona Euzébia	5.808
	Itamarati de Minas	4.232
	Laranjal	6.568
	Leopoldina	51.545
	Palma	6.212
	Recreio	10.538
	Santana de Cataguases	3.785
Total da Microrregião		175.355
Muriaé	Antônio Padro de Minas	2.070
	Barão de Monte Alta	5.700
	Eugenópolis	10.769
	Miradouro	10.648
	Miraí	13.502
	Muriaé	99.628
	Patrocínio do Muriaé	5.613
	Rosário da Limeira	4.362
	São Francisco do Gloria	5.685
	São Sebastião da Vargem Alegre	2.877
	Vieiras	3.899
Total da Microrregião		164.753
Santos Dumont	Aracitaba	1.885
	Oliveira Fortes	1.951
	Santos Dumont	47.244
Total da Microrregião		51.080
São João Nepomuceno/Bicas	Bicas	14.309
	Descoberto	5.126
	Guarará	4.114
	Mar de Espanha	11.658
	Maripá de Minas	2.981
	Pequeri	3.093
	Rochedo de Minas	2.137
	São João Nepomuceno	26.160
	Senador Cortes	2.082

Total da Microrregião		71660
Ubá	Brás Pires	4.615
	Coimbra	7.209
	Divinésia	3.409
	Dores do Turvo	4.668
	Ervália	18.855
	Guarani	10.049
	Guidoval	7.523
	Guiricema	9.116
	Mercês	10.902
	Piraúba	10.931
	Presidente Bernardes	5.853
	Rio Pomba	17.359
	Rodeiro	6.589
	São Geraldo	9.846
	Senador Firmino	7.361
	Silveirânia	2.193
	Tabuleiro	4.068
	Tocantins	16.408
	Ubá	99.708
	Visconde do Rio Branco	37.228
Total da Microrregião		293.890
População total da Macrorregião Sudeste		1.589.178

Fonte: Secretária de Estado de Saúde de Minas Gerais, 2011.

ANEXO B: Instituições de ensino superior na cidade de Juiz de Fora.

Instituição	Organização acadêmica	Categoria administrativa
Centro de Ensino Superior de Juiz de Fora – CES/JF	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Centro Universitário Internacional – UNINTER	Centro Universitário	Privada sem fins lucrativos
Centro Universitário – UNISEB	Centro Universitário	Privada sem fins lucrativos
Faculdade de Ciências Médicas e Saúde de Juiz de Fora – SUPREMA	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade de Tecnologia e Ciências – FTC	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade de Tecnologia Luiz Adelar Scheuer – FATEC/JF	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade Doctum de Juiz de Fora	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade do Sudeste Mineiro – FACSUM	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade Educacional da Lapa – FAEL	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade Juiz de Fora – FJF	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade Machado Sobrinho	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdade Metodista Granbery	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdades Integradas Viana Junior – FIVJ	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Faculdades Organização Paranaense de Ensino Técnico – OPET	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais – IFSEMG.	Instituto federal	Pública federal
Instituto Superior de Educação Carlos Chagas – ISECC	Faculdade	Privada sem fins lucrativos
Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PUC Minas	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade Anhanguera – UNIDERP	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade Castelo Branco – UCB	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade de Uberaba – UNIUBE	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL	Universidade	Especial
Universidade Estácio de Sá – UNESA	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF	Universidade	Pública federal
Universidade Federal de São João del-Rei – UFSJ	Universidade	Pública federal
Universidade Norte do Paraná – UNOPOR	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade Paulista – UNIP	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade Presidente Antônio Carlos – UNIPAC	Universidade	Privada sem fins lucrativos
Universidade Salgado de Oliveira – UNIVERSO	Universidade	Privada sem fins lucrativos

Fonte: EMEC, 2014.

ANEXO C: Representatividade do café transportado pela CIU no total do Estado.

Ano	Café exportado de MG. (ton)	Café transportada pela CUI (ton)	Percentual dos transportes da CUI em relação ao total do Estado (%)
1858	10.974	7.400	67
1859	22.776	15.908	70
1860	26.970	20.024	74
1861	29.743	23.179	78
1862	20.695	11.342	55
1863	23.345	14.495	62
1864	23.802	13.042	55
1865	31.998	19.242	60
1866	32.627	19.504	60
1867	41.061	29.139	71
1868	36.641	24.602	67
Total	276.830	197.877	67

Fonte: PIRES, 2004.

ANEXO D: Evolução dos Estabelecimentos comerciais na década de 1870.

Ano de 1870		Ano de 1877	
Tipo de estabelecimento	**Número**	**Tipo de estabelecimento**	**Número**
Casas de negócios	107	Lojas: roupas feitas, mantimentos e molhados	76
Mascates e Fazendas	13	Lojas: fazendas e armarinhos	27
Hotéis	8	Hotéis	2
Farmácias	5	Farmácias	5
Mascates de Joias	4	Negociantes de Joias	6
Relojoeiros	3	Relojoeiros	4
Açougues	2	Açougues	6
Barbearias	2	Barbearias	6
Cambistas	2	Cambistas	4
Bilhar	1	Bilhares	12
Ourives	1	Ourives	4
Alfaiatarias	2	Alfaiatarias	10
Casa de lavar chapéus	1	Casa de agência de leilões	1
Casa Bancária	1	Capitalistas	12
Livreiro	1	Retratista	1
		Advogados	16
		Médicos	6
		Dentistas	3
		Padres	3
		Pintores	4
		Vidraceiros	2
		Modistas	1
		Carros de Aluguel	20
Total	153	Total	231

Fonte: OLIVEIRA, P., 1966; PIRES, 2004.

ANEXO E: Evolução dos estabelecimentos industriais na década de 1870.

Ano de 1870		Ano de 1877	
Tipo de estabelecimento	**Número**	**Tipo de estabelecimento**	**Número**
Oficinas de ferreiros	7	Oficinas de ferreiros	12
Olarias	6	Olarias	4
Fábricas de carroças	3	Fábricas de carros e carroças	5
Selarias	3	Selarias e oficinas de correeiro	4
Fábricas de fogos de artifício	2	Fábricas de fogos de artifício	2
Funilarias	2	Oficinas de Funileiro e Caldeireiro	9
Oficinas de marceneiro	2	Oficinas de marceneiro	3
Charuteiros	2	Fábrica de charuteiros e cigarros	4
Padarias	2	Padarias	3
Sapatarias	2	Sapatarias	10
Fábricas de chapéu de sol	1	Oficinas de chapeleiro	2
Oficinas de cocheiro	1	Oficinas de cocheiro	2
Fábricas de cerveja	1	Fábricas de cerveja	2
		Oficinas de carpinteiro	6
		Confeitarias	3
		Casas de café torrado	2
		Tipografia	1
		Oficinas diversas	6
Total	34	Total	80

Fonte: OLIVEIRA, P., 1966; PIRES, 2004.

ANEXO F: Principais empresas que tinham fazendeiros locais entre os principais acionistas.

Setores	Empresas
Rodoferroviário	Companhia União e Indústria
	Companhia União Mineira
	Companhia Ramal do Rio Novo
	Companhia E.F. Juiz de Fora a Piau
Financeiro	Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais
	Banco de Credito Real de Minas Gerais
Transportes Urbanos	Companhia Ferrocarril de Porto das Flores e Paraibuna
	Companhia Ferrocarril Bondes de Juiz de Fora
Construção civil	Companhia Construtora Mineira
Industrial	Companhia Chímico Industrial Mineira
	Companhia Mechânica Mineira
	Companhia Fiação e Tecelagem Industrial Mineira
	Companhia Fiação e Tecelagem São Vicente
	Companhia de Laticínios de Juiz de Fora
Diversos	Sociedade Progresso de Juiz de Fora
	Companhia Promotora de Indústria e melhoramentos
	Academia de Comércio
	Companhia Mutuação Comercial e Agrícola
	Companhia Mineira de Eletricidade

Fonte: PIRES, 2004.

ANEXO G: Representatividade dos estrangeiros na industrialização da cidade (1889-1930).

Ramos	Origem dos empresários		
	Imigrantes	Brasileiros	Total
Alimentação (bebidas)	22	38	60
Fiação, tecelagens e artigos de tecidos	15	16	31
Metalurgia	30	6	36
Couros, calçados e artefatos	22	17	39
Marcenaria	17	4	21
Cerâmica, cimento e marcenaria	11	9	20
Construção	3	5	8
Fumos, cigarros e charutos		11	11
Tipografia e Litografia	11	12	23
Indústrias diversas	10	27	37
Total	141	145	286

Fonte: GIROLETTI, 1988.

ANEXO H: Municípios mais industrializados de Minas Gerais (1920).

Municípios	Valor da Produção (em mil contos de réis)	Pessoal Ocupado
Juiz de Fora	33	4.953
Conselheiro Lafaiete	19	1.650
Belo Horizonte	18	2.223
Nova Lima	16	3.395
Santos Dumont	13	520
Ouro Preto	8	884
Oliveira	7	320
São João Nepomuceno	5	872
Itajubá	5	599
Ponte Nova	5	508

Fonte: PIRES, 2004.

ANEXO I: Participação industrial de Juiz de Fora em relação à Zona da Mata e Minas Gerais (1907).

	Juiz de Fora números absolutos	Representatividade da cidade na Zona da Mata	Representatividade da cidade em Minas Gerais
Nº de estabelecimentos	43	22,34%	8,2%
Capital (em contos)	5.859	56,01%	22,09%
Nº de operários	1.516	50,58%	16,09%
Produção (em contos)	8.341	59,28%	25,86%

Fonte: PAULA, M., 1976.

ANEXO J: Juiz de Fora: Loteamentos públicos e privados aprovados pela Prefeitura Municipal (1940-1959).

Lei	Descrição	Região Urbana/Região Administrativa
Decreto nº 10/1940	Aprova o loteamento da Vila militar do 2º batalhão.	Santa Terezinha/Nordeste
Decreto nº 14/1940	Aprova loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Severino Belfort de Andrade.	Manoel Honório/Leste
Decreto nº 16/1940	Dispõe sobre a abertura de ruas em terrenos da Prefeitura Municipal.	Entorno da Rua Benjamim Constant - Centro/Central
Decreto nº 21/1941	Aprova loteamento em terrenos de propriedade da Sra. Maria Berta Paleta Halfeld e outros herdeiros do Dr. Constantino Luiz Paleta.	Francisco Bernardino/Norte
Decreto nº 23/1941	Aprova a abertura de 3 ruas próximas a Rua Moraes e Castro em terrenos de propriedade do Sr. Jacinto Queiroz.	São Mateus/Central
Decreto nº 27/1941	Aprova o prolongamento de ruas em terrenos de propriedades do Comendador Pantaleone Arcuri.	Poço Rico/Central
Decreto nº 34/1941	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Juiz de Fora Sociedade Industrial e Comercial Ltda.	-
Decreto nº 35/1942	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade de Sra. Inês Pereira Garcia.	Benfica/Norte
Decreto nº 38/1942	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Dr. Luiz Bonifácio de Araújo.	Prolongamento da Rua Oscar Vidal - Centro/Central
Decreto nº 39/1942	Aprova o loteamento da vila Operária da Cia. Fiação e Tecelagem São Vicente.	Mundo Novo/Central
Decreto nº 40/1942	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Dr. Cícero Tristão.	Prolongamento da Rua Oscar Vidal - Centro/Central
Decreto nº 41/1942	Dispõe sobre loteamento da Prefeitura Municipal.	Entre as ruas Batista de Oliveira e Delfim Moreira - Grambery/Central
Decreto nº 46/1942	Dispõe sobre o loteamento e plano de urbanização em terrenos da Prefeitura municipal.	Baixada do Rio Paraibuna/Central
Decreto nº 48/1942	Aprova a abertura de 3 ruas na Vila Quintão em terrenos de propriedade do Dr. Enéas Guimarães Mascarenhas.	Monte Castelo/Norte
Decreto nº 58/1946	Aprova o loteamento Vila São Geraldo.	Francisco Bernardino/Norte
Decreto nº 62/1947	Aprova a abertura de 2 ruas em terrenos de propriedade do Sr. Edgard Ribeiro de Castro.	Vila Ideal/Sudeste
Decreto nº 63/1947	Aprova o loteamento Vila Redentor em terrenos de propriedade da Empresa Nacional Imobiliárias S/A	-

Lei nº 107/1948	Dispõe sobre o loteamento urbano, granjeamentos e sítios na em terrenos de propriedade da Prefeitura Municipal nas Fazendas de Yung e Poço D'anta.	Linhares/Leste São Benedito/Sudeste
Decreto nº 85/1949	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Imobiliária Riachuelo Ltda.	Prolongamento da Rua Barão de Cataguases - Centro/Central
Lei nº 233/1949	Dispõe sobre o loteamento em terrenos de propriedade da Prefeitura Municipal, resultantes do plano de urbanização da Represa Dr. João Penido.	Represa/Norte
Decreto nº 135/1951	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Imobiliária Riachuelo Ltda.	Santa Helena/Central
Decreto nº 145/1952	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Dr. Antônio Carlos Pereira.	Costa Carvalho/Sudeste
Decreto nº 150/1952	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Sra. Luiza Guaranta Calmanti.	Entorno da Rua Comendador Francisco Brandi - São Mateus/Central
Decreto nº 151/1952	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Edgar Ribeiro de Castro.	Vila Ideal/Sudeste
Decreto nº 158/1952	Aprova a abertura de 5 ruas em terrenos de propriedade da S/A de Loteamentos Populares.	Bairu/Central
Decreto nº 159/1953	Aprova a abertura de 2 ruas em terrenos de propriedade do Sr. Américo Vale de Macedo.	São Mateus/Central
Decreto nº 160/1953	Aprova a abertura de 4 ruas em terrenos de propriedade do Sr. João Raphael Zacarias no então bairro Rosa Branca.	Fábrica/Central
Decreto nº 161/1953	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Antônio Passarela Júnior.	São Mateus/Central
Decreto nº 164/1953	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade dos senhores Homero Gonçalves e Marcelino Gonçalves Júnior.	Costa Carvalho/Sudeste
Decreto nº 165/1953	Aprova a abertura de 2 ruas em terrenos de propriedade dos senhores Lysandro de Andrade e Erasto Ferreira Gomes.	Nossa Senhora das Graças/Nordeste
Decreto nº 171/1954	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade dos senhores Gheorge Staico e Bolivar Duque.	Rua Santos Dumont - Grambery/Central
Decreto nº 173/1954	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade dos Dr. José Procópio Teixeira Filho e Dr. Antônio Procópio de Andrade Teixeira.	Prolongamento da Rua Tiradentes - Santa Helena/Central
Decreto nº 188/1954	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira.	Santa Catarina/Central

Decreto nº 192/1954	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Sociedade Imobiliária e Construtora Ltda.	Grajaú/Leste
Decreto nº 197/1954	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da S/A de Loteamento Populares.	Bairu/Central
Decreto nº 198/1954	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Raul Lopes Silva no local conhecido como Várzea do Euclides.	Avenida Marginal a Estrada de Ferro Central do Brasil/Central
Decreto nº 201/1954	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Henrique Surerus Sobrinho.	Mariano Procópio/Central
Decreto nº 217/1955	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Alfredo Assad Feres, denominado Vila Santo Antônio.	Poço Rico/Central
Lei nº 753/1955	Aprova o plano de loteamento Bairro Jardim de Alá.	Santa Luzia/Sul
Decreto nº 243/1956	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade dos senhores Valentim Colsera, Antonio Colsera e Vitório Colsera.	Próximo a Avenida Sete de Setembro - Costa Carvalho/Sudeste
Decreto nº 262/1956	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Adriano Joaquim Moreira.	Aldo dos Passos/Central
Decreto nº 263/1957	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade dos senhores Lysandro de Andrade e Erasto Ferreira Gomes.	-
Decreto nº 265/1957	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Mineira de Imóveis e Engenharia Ltda.	Bairro Industrial/Norte
Decreto nº 337/1958	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade da Sra. Berenice Rodrigues de Araújo.	Benfica/Norte
Decreto nº 338/1958	Aprova o loteamento em terrenos de propriedade dos senhores Oswaldo Costa e José Sabino Filó.	São Pedro/Oeste
Lei nº 1054/1958	Dispõe sobre o acordo entre a Prefeitura Municipal e a Fundação Casa Popular para a construção de 200 casas.	Costa Carvalho/Sudeste
Decreto nº 364/1959	Aprova loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Eurico Menezes.	Costa Carvalho/Sudeste
Decreto nº 409/1959	Aprova loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Saint Clair José de Miranda Carvalho.	Prolongamento da Rua São Sebastião - Santa Helena/Central
Decreto nº 465/1961	Aprova loteamento Vila Marcia em terrenos de propriedade do Sr. Cristovam de Almeida.	Botanágua/Central
Decreto nº 492/1963	Aprova loteamento em terrenos de propriedade dos senhores João Batista Campos, Mauro de Oliveira Pereira e Camilo Pereira Filho.	Centro/Central

Decreto nº 511/1962	Aprova loteamento em terrenos de propriedade da Imobiliária Oriente Ltda.	Santa Terezinha/Nordeste
Decreto nº 512/1962	Aprova loteamento em terrenos de propriedade da Sociedade Anônima Henrique Surerus.	Entorno da Rua Benjamim Constant - Centro/Central
Decreto nº 538/1963	Aprova loteamento em terrenos de propriedade do Sr. João Alvares de Assis.	Floresta/Sudeste
Decreto nº 540/1963	Aprova loteamento em terrenos de propriedade da empresa Nova Era Industrial S/A.	Nova Era/Norte
Decreto nº 558/1963	Aprova loteamento em terrenos de propriedade do Sr. João Rafael Zacharias.	Parque Guarani/Nordeste
Decreto nº 566/1963	Aprova loteamento em terrenos de propriedade do Sr. Ulisses Guimarães Mascarenhas.	Vila Ideal/Sudeste
Decreto nº 569/1963	Aprova a abertura de 6 ruas em terrenos de propriedade da Imobiliária Oriente Ltda.	Eldorado/Nordeste
Decreto nº 572/1963	Aprova a abertura de 20 ruas em terrenos de propriedade dos senhores Ambrósio Ribeiro da Rocha, Alvino de Paula e Marcelo Alves de Paula.	Vila Santo Antônio/Sudeste
Decreto nº 644/1965	Aprova loteamento em terrenos de propriedade da Sra. Laura Hermes Machado.	Avenida marginal ao Córrego Independência/Central
Decreto nº 680/1966	Aprova loteamento em terrenos de propriedade da empresa Companhia Cine Brasileira Ltda.	Jóquei Clube/Norte
Decreto nº 893/1969	Aprova o loteamento Jardim Bom Pastor.	Bom Pastor/Central

ANEXO K: Distribuição dos equipamentos programados entre as unidades urbanas da Cidade Alta.

Equipamentos		Unidades urbanas																Total
		Santos Dumont	Novo Horizonte	Casablanca	São Pedro	Aeroporto	Estádio	Serra D'água	Parque Imperial	Vargem Alegre	Universidade	Senhor dos Passos	Bosque do Imperador	Viña D'el Mar	Pau Brasil	Cruzeiro	Borboleta	
Serviços Públicos	Serv. Público	1	1		1	1	1	1		1	1					1		9
	INPS ou Ass. Social	1	1	1		1	1	1		1	1					1		9
	Correio Local	1	1	1		1	1			1	1							7
	Correio Zonal															1		1
	Posto Telefônico	1	1	1		1		1			1							6
	Posto Policial	1	1	1		1	1			1	1					1		8
Serviços de Saúde	Posto de Saúde ou INPS															1		1
	Posto de Puericultura									1								1
	Consultórios e Clínicas	1	1	1	1	1	1	1			1							8
	Farmácia	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	26
Serviços de Educação	Creche	3	3	2	2	3	3	3	1	3	3	1	1	1	1	4	2	36
	Jardim de Infância	4	4	2	2	4	3	3	1	3	3	1	1	1	1	5	2	40
	Escola de 1º grau	4	4	2	2	4	3	3		3	2	1				4	2	34
	Escola de 2º grau ou vocacional	1	1	2	2	1	1	1		1	1					1		12
Serviços Socioculturais	Igrejas	5	5	3	2	5	3	2	1	4	3	1	1	1	1	6	2	45
	Centro Cultural ou Clube			1	1		1				1						1	5
	Centro Comunitário Local	1	1			1		1		1								5
	Centro Comunitário															1		1
	Cinema	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1				1	1	12
APA	Praça Setorial	5	5	3	2	5	3	3	1	4	3	1	1	1	1	6	2	46
Serviços Comerciais	Grupo de Lojas	4	4	2	2	4	2	2	1	3	2	1	1	1	1	5	2	37
	Shopping Center de Vizinhança	1	1			1	1	1		1	1					1		8
	Bares, Lanchonetes, Restaurantes, Discotecas	5	5	5	5	5	5	5	2	5	3	2	2	2	2	5	3	61
	Grupo de Serviços Pessoais	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	1	1	1	4	2	47
	Oficinas/Postos de Gasolinas		1	1	1	1		1	1	1	1					1		9

	Grupo de Pequenos escritórios	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2					2	1	20

Fonte: Juiz de Fora, 1978c, p.6.61.

ANEXO L: Ações e Programas propostos pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável.

Juiz de Fora, Cidade das Oportunidades.

Ações	Projetos
Apoiar a implantação de indústrias intensivas em conhecimento	Polo Audiovisual de Juiz de Fora.
	Centro Contemporâneo de Cultura.
	Incentivo a empresas de base tecnológica.
	Complexo de telecomunicações e informática.
	Núcleo Softex.
Desenvolver a infraestrutura para a atividade industrial	Atração de investimentos.
	Aumento da utilização do gás natural na matriz energética.
	Novas áreas industriais.
Fomentar o agronegócio	Infraestrutura econômica da zona rural.
	Reorganização da cadeia agroalimentar do leite.
	Fomento à fruticultura tropical e temperada.
	Polo da industrialização e exportação de café.
Ampliar a oferta de equipamentos e serviços de apoio à atividade empresarial	Câmara de negócios de Juiz de Fora.
	Juiz de Fora - Convention & Visitors Bureau.
	Centro de convenções e exposições.
	Coordenadoria de apoio à instalação de novos empreendimentos.
Estimular a implantação de programas de qualidade	Gestão pela qualidade total.
	Qualidade na construção civil.
Apoiar os pequenos empreendedores	Crédito para pequenos empreendedores.
	Centro de desenvolvimento de negócios internacionais.
	Capacitação de fornecedores para as grandes empresas locais.
	Balcão legal.
Facilitar o acesso ao ensino fundamental de qualidade	Expansão do atendimento na educação básica.
	Laboratórios de informática para uso educacional.
	Rede comunitária de acesso à internet.
	Rede de avaliação educacional.
	Erradicação do analfabetismo.
Ampliar as oportunidades de formação profissional	Centro de formação profissional para jovens e adultos.
	Restaurante escola.
	Conselho de educação profissional.
	Formação e requalificação para o trabalho.
	Capacitação gerencial de pequenos e médios empresários.
Favorecer a empregabilidade e a inserção social	Capacitação profissional em áreas de pobreza.
	Formação de cooperativas populares.

Fonte: Lopes, 2008.

Juiz de Fora, Cidade Polo.

Ações	Projetos
Requalificar e revitalizar o Centro da cidade	Reurbanização das praças e ruas da área central.
	Revitalização dos imóveis de interesse histórico-cultural e promoção da atratividade da área central.
Promover obras para melhorar os acessos à cidade.	Interligação dos bairros Grama e Barbosa Lage através da região Remonta.
	Construção de rodovia lingando Juiz de Fora a Via Dutra através da região de Rio Preto.
	Interligação das rodovias BR-267 e MG-353 através do contorno leste.
	Duplicação da rodovia BR-040 entre Matias Barbosa e Belo Horizonte
	Requalificação da rodovia BR-267 no trecho Leopoldina-Juiz de Fora-Caxambu
	Recuperação e ampliação do Aeroporto de Juiz de Fora e construção do novo aeroporto regional.
Desenvolver iniciativas de abrangência regional	Consolidação do Consórcio Intermunicipal da Zona da Mata, Campos das Vertentes de Minas Gerais.
	Rede Regional de Tecnologia.
Ampliar a oferta de cursos universitários	Expansão da oferta de cursos de graduação e pós-graduação.
	Educação na TV.
Elevar a qualidade dos serviços de saúde	Novo Hospital Universitário.
	Telemedicina.
	Educação para profissionais de saúde.
	Centro de Atenção Odontológica Multidisciplinar do paciente portador de necessidades especiais.
	Zona da Mata Transplantes.

Fonte: Lopes, 2008.

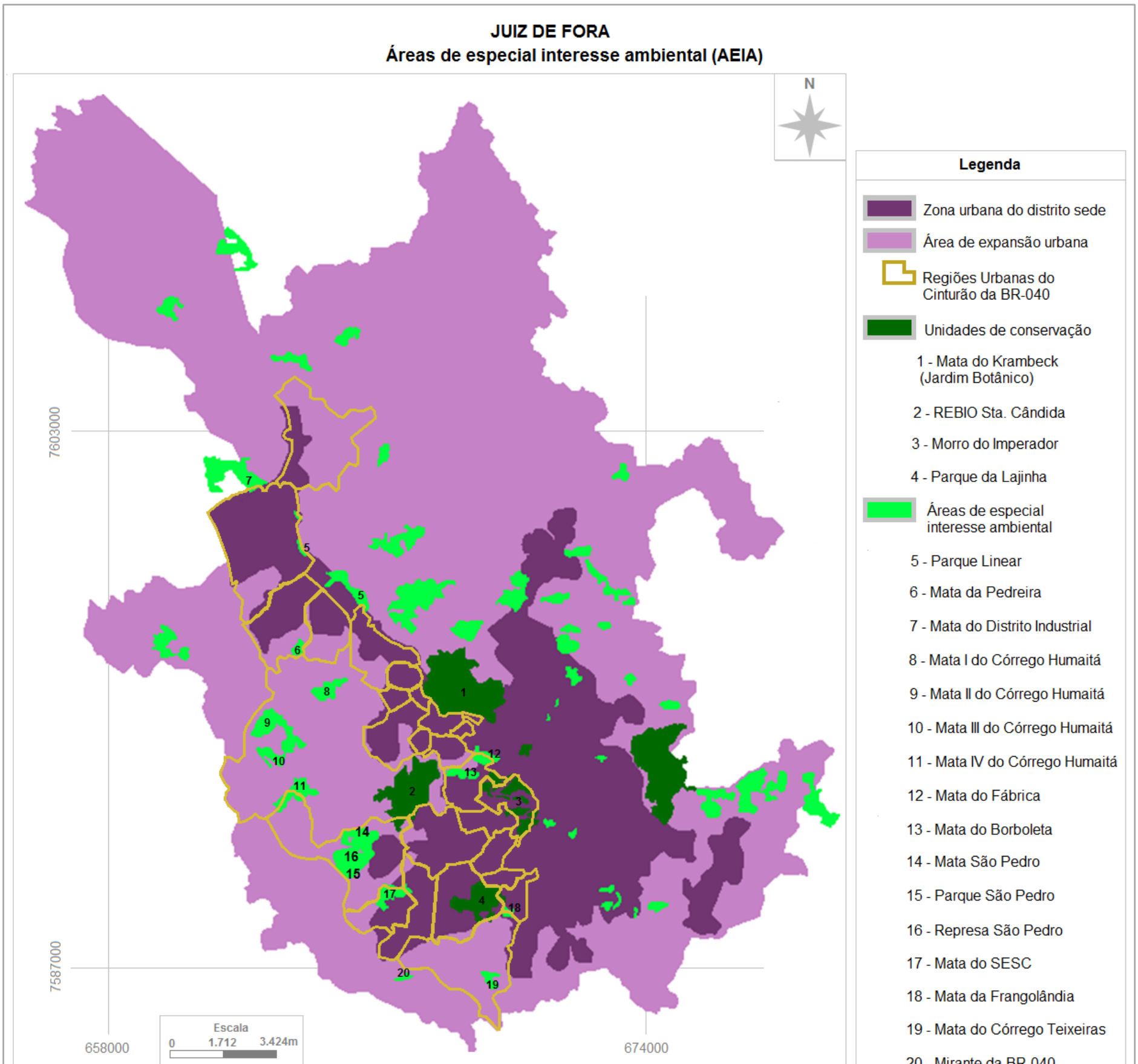
Juiz de Fora, Cidade da Qualidade.

Ações	Projetos
Ampliar a estrutura viária da cidade.	Implantação de mão dupla na Avenida Brasil e requalificação do seu entorno.
	Interligação da Cidade Alta à Zona Norte, através da Via Interbairros.
	Interligação dos bairros São Pedro, Borboleta e Mariano Procópio.
	Implantação da pista dupla na Av. Deusdedith Salgado.
Aumentar a mobilidade e qualidade do transporte coletivo.	Implantação do sistema troncalizado de transporte coletivo urbano.
	Melhoramento do Terminal Rodoviário Miguel Mansur.
	Acessibilidade para todos.
Municipalizar a gestão ambiental.	Implantação do Sistema Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.
	Código ambiental do município.
	Zoneamento ambiental.

	Prevenção à ocupação em áreas de risco.
Recuperar o meio natural.	Arborização dos espaços públicos e reflorestamento de encostas e topos de morros.
	Recuperação da área degrada do Morro do Alemão.
	Implantação do Parque Ecológico da Lajinha.
Desenvolver a educação ambiental para públicos diferenciados.	Educação ambiental para públicos específicos.
Modernizar a administração municipal	Reestruturação da administração municipal.
	Modernização da administração fiscal.
	Monitorização de índices de qualidade de vida.
	Capacitação permanente dos servidores municipais.
	Reestruturação das bases de dados municipais e dos sistemas de informação ao cidadão.
	Implementação de postos de atendimento.
	Qualidade 10 x Tolerância 0.
Reforçar a capacidade de regulamentação e fiscalização	Revisão e compilação da Legislação urbana.
	Reorganização da fiscalização municipal.
	Implantação do Código Sanitário e da Vigilância Sanitária municipais.
Reestruturar a área de saneamento básico	Gerenciamento integrado do lixo e entulho.
	Criação de empresa prestadora de serviços de saneamento.
	Implementação do programa integrado de saneamento ambiental das bacias hidrográficas do município.
Ampliar a oferta de serviços na área de saúde	Renovação e ampliação do sistema de resgate.
	Criação de unidades de saúde em áreas desassistidas
	Ampliação do programa de Agente Comunitário.
	Implementação da atenção integral à pessoa portadora de deficiência no SUS
	Tratamento homeopático nas UBS.
Criar a rede de serviços de apoio social.	Articulação das ações de assistência social em rede única.
Promover a melhoria dos serviços na área de segurança pública.	Construção e recuperação de Postos Policiais, aquisição de viaturas e contratação de policiais.
	Criação do Conselho de Defesa Social do Município e incremento dos Conselhos comunitários nos bairros
	Centro de Inteligência pra as questões de narcotráfico e crime organizado.
	Casa Abrigo.
Estabelecer as bases institucionais para o desenvolvimento do esporte, lazer e cultura.	Órgão autônomo para a gestão dos desportos, recreação e lazer.
	Fundo Municipal do Esporte e lazer.
	Legislação de incentivo a projetos culturais.

Fonte: Lopes, 2008.

ANEXO M: Juiz de Fora – Áreas de Especial Interesse Ambiental.



Fonte: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Mapa Urbano Básico. Disponível em <http://www.pjf.mg.gov.br/mapas.php>.

Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Plano Diretor de Planejamento Urbano. Disponível em < http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/>.

Organização: Watuse Mirian de Jesus Geraldo.

Data: Março, 2014.