

GIULIANO ORSI MARQUES DE CARVALHO

**AS GALERIAS DE JUIZ DE FORA: URBANIDADE
DA ÁREA CENTRAL**

GIULIANO ORSI MARQUES DE CARVALHO

**AS GALERIAS DE JUIZ DE FORA: URBANIDADE
DA ÁREA CENTRAL**

Dissertação apresentada como exigência para obtenção do Título de Mestre em Urbanismo, ao Programa de Pós-Graduação na área de Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

GIULIANO ORSI MARQUES DE CARVALHO

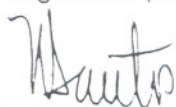
"As Galerias de Juiz de Fora: Urbanidade da Área Central".

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

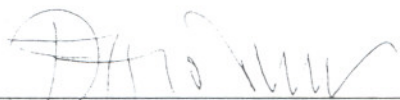
Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior.

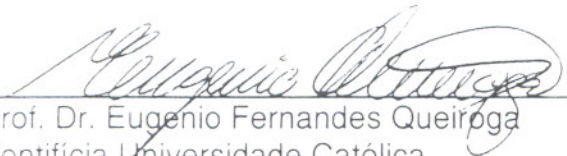
Dissertação defendida e aprovada em 27 de Março de 2006 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior
Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica



Prof. Dr. Leandro Medrano
Universidade Estadual de Campinas



Prof. Dr. Eugenio Fernandes Queiroga
Pontifícia Universidade Católica

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e
Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4098151 Carvalho, Giuliano Orsi Marques de
C331g

As galerias de Juiz de Fora como fator decisivo de sua urbanidade / Giuliano Orsi Marques de Carvalho.- Campinas: PUC-Campinas, 2006.
94p.

Orientador: Wilson Ribeiro dos Santos Júnior.

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo. Inclui bibliografia.

1. Urbanização - Juiz de Fora (MG) 2. Centros comerciais - Juiz de Fora (MG) 3. Cidades e vilas - Juiz de Fora (MG) 4. Edifícios comerciais - Juiz de Fora (MG) 5. Espaços públicos - Juiz de Fora (MG) 6. Lugares centrais (Cidades e vilas) - Juiz de Fora (MG) 7. Sociologia urbana - Juiz de Fora (MG) I. Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

22.ed.CDD – t711.4098151

A José, Otilia, Paulo e Sueli.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior,
Que, sempre atento e cuidadoso, pacientemente me orientou nos caminhos trilhados ao longo do curso. Seu entusiasmo e inteligência foram peças fundamentais para a existência desta pesquisa.

Ao Prof. Eugenio Fernandes Queiroga,
Incentivador, professor sempre presente, de preciosas palavras e aulas inesquecíveis.

Ao Prof. Denio Benfatti,
Pela valiosa colaboração no Exame de Qualificação.

A CAPES,
Que me deu condições para realizar esta pesquisa.

Aos colegas e amigos,
Célio Tasiñafo, Anderson Bernardes e Reyner Dumbra pelo grande apoio.

À minha família,
Por tudo.

“O arquiteto tende, por sua natureza própria e por deformação profissional, ao controle total da cidade, como se fora um único edifício. Mas a mítica Torre de Babel, como se sabe, nunca chegou a construir-se.”

Ludovico Quaroni
(1911-1987)

RESUMO

A dissertação tem por objetivo analisar o papel desempenhado pelas galerias na constituição da urbanidade da área central de Juiz de Fora. O caso em questão se torna bastante significativo por percebemos que ele se apresenta como particular dentro da atual realidade urbana brasileira – enquanto a maioria de cidades médias do país experimenta processo de descentralização urbana, naquela cidade o processo é outro: cada vez mais o centro se adensa, se diversifica e, por conseqüência, se torna mais importante perante o restante do município. A pesquisa, portanto, teve por objetivo analisar as transformações do traçado urbano do centro da cidade compreendido pelo triângulo central conformado pelas três principais avenidas da cidade. Esta região foi enfocada em três momentos históricos: Primeiramente, a análise aborda a constituição do núcleo urbano, a partir da transformação de importantes estradas do período do Império nas principais avenidas perimetrais da área em questão. A segunda parte privilegia as modificações da malha pública central com o advento e proliferação das galerias comerciais, sobretudo entre as décadas de 1950 e 1990, que se consolidaram como traços específicos da urbanidade de Juiz de Fora. E, por fim, o estudo se concentra no período atual, analisando as permanências de características tradicionais e as alterações estéticas impressas à rede de galerias, as quais confeririam ao centro da cidade uma nova feição.

Palavras-chave:

Juiz de Fora, galeria comercial, espaço público, *shopping center*, transformações urbanas.

ABSTRACT

This work aims to analyze the role played by the arcades in the constitution of Juiz de Fora's central area urbanity. It becomes pretty significant because we realize this is an odd case inside the current Brazilian urban reality – while the majority of medium cities of the country suffers the urban decentralization process, in this city the process is different: downtown area has become more and more diversified and as a consequence more and more important compared to the other parts of the city. Therefore, the research intends to analyze the downtown urban net's changes inside the central triangle limited by the three main avenues of the city. This region was analyzed in three different historical times: First we approach the constitution of the urban nucleus, since the transformation of important roads of the Empire period into the main avenues of the area. The second part studied the changes of the central public mesh with the advent and proliferation of the arcades, specially between the 1950 (fifties) and 1990 (nineties). The arcades have been consolidated as specific marks of Juiz de Fora's urbanity. Finally, the study focuses on the current days through the analysis of the aesthetic changes made to arcades' net, which have given the city a new style.

Key words:

Juiz de Fora, arcades, public space, shopping center, urban transformations.

LISTA DE FIGURAS

Fig. 1	Densidade demográfica – Municípios do Estado de MG	6
Fig. 2	População total – Municípios do Estado de MG	6
Fig. 3	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – Estado de MG	14
Fig. 4	Índice de desenvolvimento Humano Municipal – Zona da Mata	14
Fig. 5	Planta de região do centro de J. de Fora e Av. Br. do Rio Branco	20
Fig. 6 e 7	Av. Br. do Rio Branco atualmente e no início do século XX	21
Fig. 8 e 9	Av. Br. do Rio Branco, em dias de semana e em dia festivo	22
Fig. 10	Planta de região do centro de J. de Fora e Av. Getúlio Vargas	24
Fig. 11 e 12	Avenida Getúlio Vargas	25
Fig. 13 e 14	Cia. Têxtil Bernardo Marcarenhas e Estrada União e Indústria	27
Fig. 15	Planta região do centro de Juiz de Fora e Av. Independência	29
Fig. 16 e 17	Avenida Independência	30
Fig. 18	Planta do Plano de Gustavo Dott para J. de Fora, em 1860	33
Fig. 19, 20 e 21	Projeto da Galeria Pio X; detalhe e emblema da Pantaleone Arcuri	40
Fig. 22	Cortes da Galeria Pio X, nas três etapas de sua construção	41
Fig. 23, 24 e 25	Galeria Pio X: entrada; edifícios da R. Halfeld e da R. M. Deodoro	42
Fig. 26 e 27	Cine-Theatro Central: fachada principal e platéia	43
Fig. 28 e 29	Planta da região do Cine-Theatro Central uma de suas laterais	44
Fig. 30 e 31	Região central de J. de Fora atualmente e em 1900	47
Fig. 32 e 33	Planta do centro histórico na década de 1920 e atualmente	48
Fig. 34 e 35	População total e densidade demográfica – Zona da Mata	53
Fig. 36	Evolução da mancha urbana de Juiz de Fora (1883-1990)	55
Fig. 37 e 38	Entradas de supermercados por galerias: Bahamas 24h e Empório	61
Fig. 39 e 40	Galerias Farmacêutico Miguel Giovanini e Francisco Borrage	62
Fig. 41, 42 e 43	Aspectos da Rua Halfeld	68
Fig. 44, 45 e 46	Galerias Prefeito Álvaro Braga, Belford Arantes e Pio X	70
Fig. 47 e 48	Supermercados Empório, com edifício e galeria; e Bahamas	72
Fig. 49 e 50	Aspectos do Mister Shopping	75
Fig. 51, 52 e 53	Aspecto dos interiores das galerias do ‘Complexo Theatro Central’	78
Fig. 54, 55 e 56	Aspectos do ‘Complexo Shopping S. Cruz’	79
Fig. 57 e 58	Aspectos do ‘Complexo Manchester’	80
Fig. 59, 60 e 61	Aspectos do ‘Complexo Solar’	81
Fig. 62 e 63	Aspectos do Mister Shopping	82
Fig. 64, 65 e 66	Letreiros de galerias e matéria em jornal da cidade	84
Fig. 67, 68 e 69	Publicidades Galeria Pio X e Garden Shopping e aspecto interior	85

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	1
1.1	Juiz de Fora, a Zona da Mata e o estado de Minas Gerais.....	3
1.1.1	A Economia da Zona da Mata no Século XIX.....	7
1.1.2	Industrialização em Juiz de Fora.....	9
1.1.3	Desenvolvimento humano.....	13
1.1.4	Imagem da cidade.....	16
2	A NATUREZA DO ESPAÇO CONSTITUÍDO.....	18
2.1	A Avenida Barão do Rio Branco e a Estrada do Paraibuna.....	19
2.2	A Avenida Getúlio Vargas e a Estrada União e Indústria.....	23
2.3	Avenida Independência e o Plano Dott.....	28
2.3.1	O Plano Dott.....	33
2.4	As primeiras galerias da cidade.....	36
2.4.1	A galeria Pio X.....	39
2.4.2	O Cine-Theatro Central.....	43
3	AS ALTERAÇÕES NO TRAÇADO URBANO.....	46
3.1	A sobreposição de um novo sistema urbano.....	46
3.1.1	O surgimento das galerias no contexto urbano de J. de Fora....	50
3.1.2	A expansão da rede de galerias.....	59
4	O CENTRO E AS GALERIAS NA ATUALIDADE.....	66
4.1	Conformação e dinâmica urbana do centro.....	67
4.2	Os complexos de galerias.....	76
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	87
6	REFERÊNCIAS.....	91
	ANEXO.....	94

1 INTRODUÇÃO

Este estudo procura, principalmente, analisar o caso do centro da cidade mineira de Juiz de Fora, que consideramos singular frente à realidade urbana da região sudeste do país porque, diferente da tendência que se observa nas médias e grandes cidades daquele espaço regional, podemos observar, cada vez mais em Juiz de Fora, um processo de adensamento, fortalecimento e diversificação de seu centro – área que, por conseguinte, tem ganhado cada vez mais importância para o município.

Em uma primeira parte, procuramos abordar a constituição do núcleo urbano, a partir do processo que resultou na transformação de estradas construídas ou existentes no período do Império, nas referidas avenidas perimetrais delimitadoras da área central de Juiz de Fora. Recorreremos, para tanto, a dados históricos e sócio-econômicos, pesquisados em fontes como Relatórios dos Presidentes da Província de Minas Gerais, Atas da Câmara Municipal e jornais. Todavia, a referência documental mais importante foi o plano de melhoramentos urbanos datado de 1860 – instrumento que permite problematizar a cidade a partir de idéias de um projeto de intervenção, elaborado a partir de elementos que serviriam para definir cientificamente o urbanismo.

Assim, nesta primeira parte do trabalho, procuramos discutir a produção e constituição do espaço público na cidade de Juiz de Fora no período que abrange desde a segunda metade do século XIX até a década de 1920.

Na segunda parte do trabalho, priorizamos o período entre as décadas de 1920 e 1990, no qual pudemos observar o desenvolvimento de uma malha de ruas e avenidas e a inserção dos edifícios-galerias, como novo elemento urbano.

Procuramos, na medida do possível, caracterizar aqueles edifícios como os grandes responsáveis por uma transgressão morfológica do traçado urbano tradicional, já que eles teriam possibilitado uma nova alternativa para a circulação de pessoas através da abertura de passagens entre ruas. Em síntese, procuramos entender até onde galerias comerciais contribuíram para a singular tendência de centralidade urbana por nós identificada em Juiz de Fora.

A base analítica desta segunda parte foi realizada a partir da consulta a projetos de edifícios-galeria, observação em campo e pesquisa em planos diretores da cidade.

Na última parte do trabalho, procuramos analisar as feições atuais do centro da cidade, apontando para possíveis tendências urbanas daquela região central; tendências que nos parecem indicar uma aproximação estética do centro aos contemporâneos *shoppings centers*.

Neste ponto, é fundamental destacar que temas como o da arquitetura vernácula, o de tipologia arquitetônica, e o da recente transformação de alguns conjuntos de galerias em densos complexos comerciais, indispensáveis para as análises realizadas, são contemplados por meio do enfoque de alguns casos específicos de edifícios-galeria. Pretendemos também com isso, mesmo que indiretamente, desenvolver a temática da sociabilização do espaço na cidade atual; lançando uma hipótese sobre a crescente restrição ao espaço público a partir das modificações mais recentes naqueles complexos, localizados na área central da cidade.

1.1 Juiz de Fora, a Zona da Mata e o estado de Minas Gerais

O estado de Minas Gerais, ainda que represente uma unidade político-administrativa delimitada, corresponde a um espaço geográfico pouco homogêneo e caracterizado efetivamente por abrigar múltiplas regiões diferenciadas entre si, as quais são marcadas por profundos contrastes sócio-econômicos. Desde o declínio da economia aurífera até o presente, não é possível reconhecer processos integradores suficientemente capazes de conferir ao amplo território mineiro um conjunto nítido e incontestado de características comuns, a ponto de permitir o reconhecimento de uma 'identidade' mineira, para além do que se esboça de forma estereotipada e mesmo 'folclórica'¹

Por estes motivos é que J. Wirth cunhou a expressão 'mosaico mineiro'² para caracterizar o estado. Expressão que é fundada em duas constatações principais: os processos de desenvolvimento de cada região de Minas se realizaram "numa linha diferente de tempo", levando a crescimentos regionais "desarticulados e descontínuos"; e, por outro lado, em decorrência disto, várias regiões do estado se articularam, sobretudo no âmbito econômico, com outras unidades federativas com as quais têm maior proximidade social – o Sul com São Paulo; o Triângulo com São Paulo e Goiás; o Norte com a Bahia e a Zona da Mata com o Rio de Janeiro³.

Assim, qualquer estudo sobre Minas Gerais exige, obrigatoriamente, a escolha de um dos recortes regionais do estado para que seja possível uma

¹ O café, restrito a apenas algumas regiões do estado não viria a desempenhar esta função. Ver BLASENHEIM, P. Uma história regional: a Zona da Mata Mineira (1870/1906). In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS MINEIROS, 5., 1982, Belo Horizonte: UFMG/ PROEP, p.68-79. e MARTINS, R. ; MARTINS, M.C. As Exportações de Minas no Século XIX. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, Belo Horizonte, UFMG, p.31-40, jan. 1984.

² WIRTH, J. *O fiel da balança: Minas Gerais na confederação brasileira (1889/1937)*. São Paulo: Paz e Terra, [s.d.].

³ Juiz de Fora dista 184km da cidade do Rio de Janeiro e 272km de Belo Horizonte. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES)

articulação minimamente eficiente entre as características particulares do espaço geográfico e os processos históricos, também específicos, que explicam o seu desenvolvimento.

Sem nos atermos a rígidos recortes políticos, estabelecidos a partir de objetivos analíticos mais gerais, fizemos, portanto, a opção por um estudo de caráter mais regional e temático, como forma de buscarmos novas compreensões para além de generalidades e até mesmo abstrações pouco ligadas aos aspectos empíricos bastante complexos.

O estudo mais importante para a fundamentação desta nossa opção metodológica é o de Maria Ângela Leite, a partir do qual compreendemos que a identificação de uma região, bem como sua delimitação e construção estão ligados à noção de diferenciação de áreas; ao reconhecimento de que o território é constituído por lugares com uma ampla diversidade de relações econômicas, naturais, sociais e políticas⁴.

Tomamos em consideração, basicamente, a tese da autora de que todas as análises regionais devem ter por meta a preocupação de melhor conhecer a multiplicidade de fatores que atuam na configuração de um espaço. De tal forma que se torna possível entender quais os mecanismos que vinculam uma região às formas de produção vigentes em um determinado momento histórico.

⁴ LEITE, M.A.F.P. *Destruição ou desconstrução?* São Paulo: HUCITEC/ FAPESP, 1994. p.49. Também foi de fundamental importância para a orientação metodológica de nosso estudo o trabalho de Milton no qual o autor demonstra a importância dos estudos regionais, nesta era global pois "As regiões são o suporte e a condição de relações globais que de outra forma não se realizariam. Agora, exatamente, é que não se pode deixar de considerar a região, ainda que a reconheçamos como um espaço de conveniência e mesmo que a chamemos por outro nome". (SANTOS, 1996, p.246)

Sendo o foco de análise deste estudo a evolução de alguns dos principais aspectos do espaço urbano da cidade mineira de Juiz de Fora e, portanto, dos processos sócio-econômicos básicos que conformaram aqueles aspectos; torna-se fundamental apresentarmos, nesta introdução, os traços essenciais do desenvolvimento da região da Zona da Mata de Minas, onde se encontra a cidade. Nesta apresentação, tendo em vista os limites de um trabalho desta natureza, procuraremos ainda assinalar os elementos mais singulares daquela região frente às outras que, em conjunto, formam o estado de Minas Gerais.

Pelo Censo de 2000, 39,3% da população mineira se encontra nos 23 municípios com mais de 100 mil habitantes, sendo que só os três com mais de 500 mil concentram 18,3% dela. Juiz de Fora encontra-se com 456.796 habitantes e a sua microrregião soma 664.282 habitantes nos seus 33 municípios.

A densidade demográfica, que identifica vazios de população, é decorrente do processo de ocupação do território mineiro. A concentração de população na região central implica as maiores densidades do estado, vindo a seguir regiões de ocupação mais antiga, como Zona da Mata e Sul de Minas. As regiões de expansão mais recente, combinando grande extensão territorial e maior população rural, são as de menor densidade, como Noroeste e Norte, além do Triângulo Mineiro.

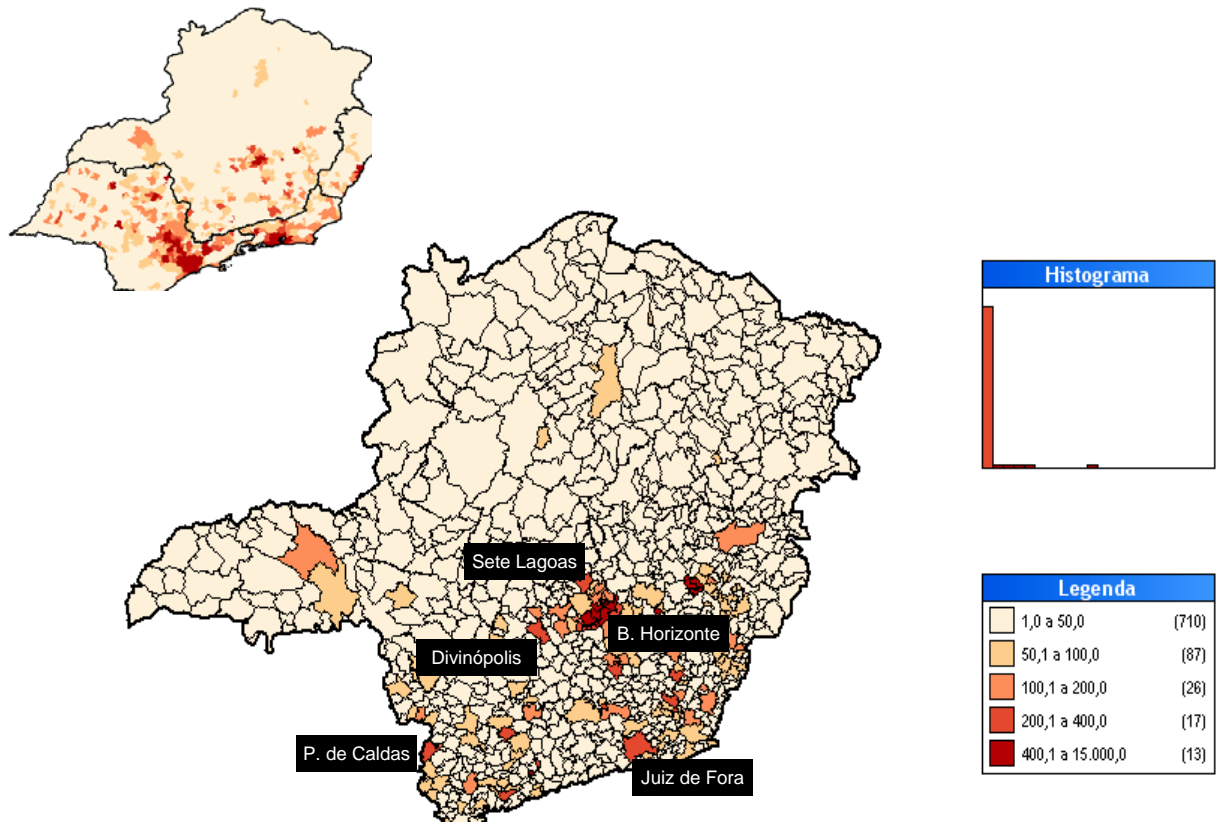


FIGURA 1 - Densidade demográfica, 2000 – Municípios do Estado de Minas Gerais e região Sudeste (detalhe)
 FONTE - ATLAS do desenvolvimento humano no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

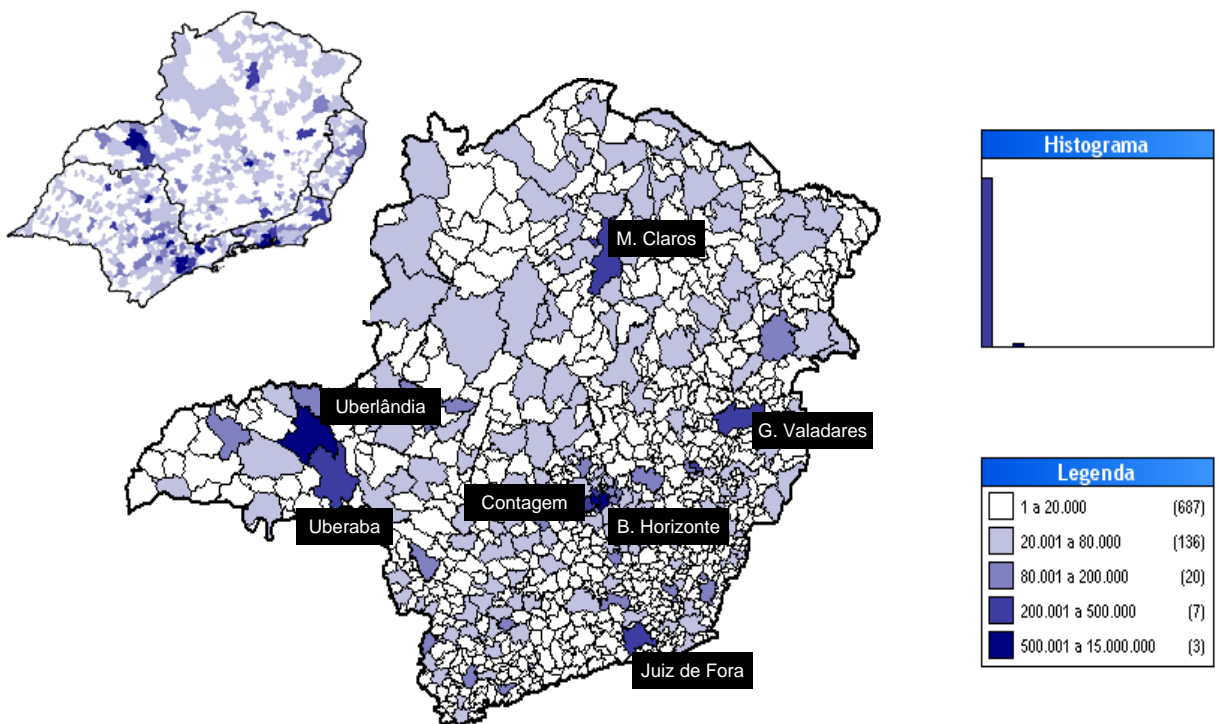


FIGURA 2 - População total, 2000 – Municípios do Estado de Minas Gerais e região Sudeste (detalhe)
 FONTE - ATLAS do desenvolvimento humano no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

1.1.1 A economia da Zona da Mata no Século XIX

Ao longo do século XIX, sob o impacto do declínio da economia aurífera, as principais regiões da então província de Minas Gerais passaram por processos de reestruturação sócio-econômica, entre elas a Zona da Mata, que se caracterizou por uma significativa realocação dos fatores de produção. Assim, a base econômica, em geral, passa a ser a produção de alimentos, com o estabelecimento de vínculos bastante variáveis com diversos pontos do mercado interno brasileiro. Esta nova dinâmica econômica, contudo, esteve longe do dinamismo que caracterizou o desenvolvimento mineiro no século XVIII⁵.

Especificamente, a Zona da Mata Mineira, que durante o ‘ciclo do ouro’ desempenhara um papel econômico apenas ‘acessório’, passa por um profundo processo de reorganização que a transforma na região mais importante e dinâmica da província pelo seu vínculo com o mercado externo, estabelecido a partir da organização de um complexo agroexportador⁶. Ora, a cultura cafeeira, base da economia brasileira entre 1850–1930 foi introduzida em Minas, justamente a partir da Zona da Mata, o que explica a importância adquirida pela região. Por conseguinte, mesmo representando apenas 5% do território mineiro, a região foi a mais rica do estado de Minas Gerais até o início do século XX.⁷

⁵ SLENES, R. *O múltiplo de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Campinas: IFCM/Unicamp, 1985.

A grosso modo, a economia da Zona da Mata pode ser dividida em quatro períodos. O de sua formação, no início de século XVIII, servindo de passagem para o Caminho Novo (constituído em 1709); o da expansão da agricultura comercial de gêneros alimentícios para mercado interno durante o ciclo do ouro; o da expansão cafeeira – ocorrida na primeira metade do século XIX e o auge da economia da regional, com a ascendente produção do café, seguido de um intenso desenvolvimento urbano.

⁶ SARAIVA, L.F. A Zona da Mata mineira: subsídios para uma historiografia. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA E ECONOMIA, 3., Curitiba, ABPHE, 1989. p.6.

⁷ Até a década de 1920 foi a principal produtora de café do estado, numa proporção que varia de 99% na década de 1850, até 70% na década de 1920. E isto em relação a um produto que entre 1870 e 1930 foi responsável pela maioria dos impostos provenientes da exportação - 60% na década de 1870 e 78,2% na década de 1920. (SARAIVA, 1989, p.5).

Desse modo, a evolução histórica, o ritmo e o padrão de desenvolvimento econômico da Zona da Mata destoam significativamente daqueles que caracterizam outras áreas de Minas Gerais. Representa mesmo uma ruptura com a própria formação histórica do estado, caracterizada, em geral, por elementos típicos do “ciclo do ouro”, no século XVIII. Neste sentido, escreveu M. Pedrosa, importante historiador da região:

(...) Esta zona, é por vários motivos a que, no processo geral do desenvolvimento social e econômico de Minas Gerais, se processou em último lugar. Ela surge com o século XIX, do qual reflete todas as suas características. O liberalismo, a iniciativa privada, a crença no progresso, o progresso material trazido pela máquina a vapor e pela eletricidade, o ecletismo do estilo arquitetônico e outras manifestações de uma mentalidade com tendência a romper com o estabelecido até o fim da centúria anterior. (...) A Zona da Mata é uma ruptura com o passado histórico de Minas Gerais (...).⁸

Neste sentido, aquele historiador caracteriza a região a partir de sua identidade com o Vale do Paraíba fluminense, marcada pelos seguintes elementos: a contigüidade espacial, estrutura sócio-econômica homogênea, formação histórico-social originada de um mesmo processo e uma aristocracia fundiária com vários traços comuns – ligada, não raro, pelos negócios e também por parentescos. A identidade entre as duas regiões se completava ainda pelo fato da produção cafeeira de ambas ter em comum o ponto de comercialização, ou seja, o porto do Rio de Janeiro.

Apesar das diversidades intrarregionais, que hoje a Zona da Mata mineira apresenta, consideramos, desta forma, a expressão cafeeira como o grande elemento responsável pela ‘uniformidade’ econômica para esta região; e

⁸ PEDROSA, M.X.V. Zona silenciosa da economia mineira: a Zona da Mata. *Revista do Instituto Histórico de Minas Gerais*, Belo Horizonte, IHGMG, v.9, p.180-191, 1962.

também como o principal aspecto em sua diferenciação com relação às demais áreas do estado de Minas.

A cidade de Juiz de Fora, por sua vez, representou o principal centro armazenador de café de toda aquela região, transformando-se em uma área urbana das mais importantes, localizadas em um eixo viário fundamental cujo destaque, ainda no início da década de 1860, foi a inauguração da Estrada União e Indústria.

Juiz de Fora, por conseguinte, teve um crescimento urbano que refletiu a prosperidade da região – daí a cidade ter se transformado em um centro receptor de imigrantes, com grande crescimento populacional e ampliação de seu mercado e da arrecadação tributária.⁹ Todos estes elementos são responsáveis pelo vigoroso processo de industrialização da cidade, ainda no final do século XIX. Por outro lado, o setor de comércio e serviços também se beneficiou de todo aquele processo de desenvolvimento, marcado pelo surgimento de um sistema bancário que, aos poucos, garantiu uma maior independência da região com relação à praça do Rio de Janeiro.

1.1.2 Industrialização em Juiz de Fora

O processo de industrialização de Juiz de Fora foi, seguramente, um dos mais significativos que ocorreu no Brasil no período que abrange até a década de 1930. O que acabou por conferir à cidade a posição de principal centro industrial do estado de Minas Gerais naquele período. A partir da década de 1890, o capital acumulado na cidade, com as atividades agroexportadoras, permitiu, direta ou indiretamente, o surto de industrialização local; pois atraiu

trabalhadores e possibilitou investimentos no setor de infra-estrutura (ferrovias e, posteriormente, rodovias, eletrificação e mesmo telefonia).

Ainda que o principal mercado consumidor para a indústria juizforana estivesse na própria Zona da Mata, outras regiões de Minas e de outros estados, como Rio de Janeiro e, em menor escala, São Paulo, também tiveram papel relevante como consumidores de produtos daquela indústria.

Em síntese, o desenvolvimento industrial na cidade foi um processo singularmente intenso dentro do contexto mineiro, pois esteve relacionado ao desenvolvimento específico de uma das regiões mineiras¹⁰.

Contudo, a partir da integração do mercado brasileiro, o parque industrial de Juiz de Fora sofre um processo irreversível de estagnação e decadência.¹¹ A indústria, desenvolvida essencialmente a partir de possibilidades e demandas muito regionais, não conseguiu se expandir e competir em pé de igualdade com a indústria de centros como São Paulo e Rio de Janeiro.

Ainda que até o fim da década de 1940, a indústria juizforana tenha apresentado algum crescimento, seus índices são bem menores dos observados em São Paulo. Entre 1935 e 1941, por exemplo, não ocorreram alterações significativas no desempenho industrial da cidade, tanto com relação ao número de estabelecimentos, quanto do pessoal empregado.

Nos anos 1950, os setores que passaram a liderar o crescimento econômico brasileiro foram os de bens de capital e de bens de consumo duráveis,

⁹ GIROLETTI, D. *A industrialização de Juiz de Fora (1850/1930)*. Juiz de Fora: EDUFJF, 1988. p. 47

¹⁰ PAULA, R.Z.A. Indústria em Minas Gerais: origem e desenvolvimento. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA E ECONOMIA, 3., Curitiba, ABPHE, 1989. p.13.

¹¹ A cidade continuava servida pelas rodovias e ferrovias, do final do século XIX e início do XX. Contudo, a ampliação do sistema de transportes nacionais permitiu que regiões antes atendidas pela indústria de Juiz de Fora passassem a receber mercadorias vindas principalmente de São Paulo. Além disso, Belo Horizonte, capital de Minas desde 1897, se consolidava como principal pólo econômico do estado. (PAULA, 1989, p. 14)

em detrimento dos setores tradicionais. Juiz de Fora esteve ausente dos grandes projetos idealizados para os novos ramos industriais, como o Plano de Metas, tendo sido beneficiada apenas marginalmente. Os empreendimentos econômicos locais entraram, portanto, em um processo de retração, marcado pela falência de várias indústrias tradicionais e pelo desmantelamento, em geral, da estrutura produtiva da cidade.

Juiz de Fora enfrentou, então, sérias deficiências de infra-estrutura (energia, transporte, telefonia, abastecimento de água e saneamento) que praticamente impediram a formulação detalhada e o êxito de qualquer projeto para o revigoramento econômico, até o final da década de 1960.

A crise econômica e política brasileira dos anos 1960 acentuou os problemas da indústria local, pois muitas empresas não conseguiram sobreviver, o que acarretou no aparecimento de pequenas e médias empresas, principalmente do setor de malharia e confecção.

Na década de 1970, através do II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico (PND), procurou-se reverter aquele quadro, atraindo para a cidade grandes investimentos, de forma a criar um novo ciclo de crescimento econômico, baseado na atividade industrial.

Amplas negociações políticas, envolvendo um grande volume de recursos, suporte e incentivos fiscais, viabilizaram dois grandes projetos no setor industrial de base: a instalação da Companhia Paraibuna de Metais e da Siderúrgica Mendes Júnior (hoje Belgo Mineira Participações), as quais passam a produzir em 1980 e 1984, respectivamente. Empresas que alteraram a composição da produção industrial de Juiz de Fora, já que o setor metalúrgico superou o setor têxtil, no que se refere aos valores gerais da produção.

Apesar da diversificação estrutural destes novos projetos industriais, seus impactos sobre a economia local foram limitados. Principalmente pela razão de sua implantação na cidade – enraizada pela tradicional e numerosa indústria têxtil – ter surgido desvinculada da região, produzindo poucas relações com o sistema produtivo local e regional.

Durante a década de 1980, o movimento de atração de empresas perdeu fôlego, devido à crise econômica nacional. Com a escassez de recursos mais significativos, provenientes dos governos estadual e federal, a cidade passou à estratégia de estímulo às pequenas e médias empresas.¹²

Só a partir do início da década de 1990 é que o processo de atração de grandes empreendimentos industriais para a cidade foi, em certa medida, retomado. Em abril de 1996, por exemplo, após um longo período de negociações, a empresa alemã Mercedes-Benz instalou na cidade a sua primeira montadora de automóveis fora da Alemanha.

O grande interesse do Estado de Minas Gerais e da prefeitura de Juiz de Fora pela implantação do projeto relacionava-se tanto à possibilidade de crescimento do PIB e de inserção do estado no fluxo de capital internacional; quanto à tentativa de romper com o ciclo de estagnação econômica da cidade. O volume bastante significativo de recursos públicos aplicados ao projeto, contudo, ainda não se justificou de maneira cabal e irrefutável.¹³

Postas as principais características dos processos históricos que marcam o desenvolvimento da Zona da Mata mineira e, em especial, da cidade

¹² Apesar dos grandes empreendimentos, a economia de Juiz de Fora é predominantemente formada por micro e pequenas empresas.

¹³ Para Compans (1999) toda estratégia de atração de empresas e investimentos externos é socialmente segregadora, pois envolve a destinação de volumosos recursos públicos para atender apenas a um tipo de usuário, as grandes empresas, em detrimento da sociedade.

de Juiz de Fora, procuraremos ainda apresentar alguns indicadores atuais do Estado de Minas, como forma de corroborar o argumento de que a complexidade do estado leva à necessidade de procedermos à investigações em níveis regionais / setoriais.

1.1.3 Desenvolvimento humano

Em termos de desenvolvimento humano, Minas Gerais está na média do Brasil. O estado marca espacialmente a transição entre as regiões brasileiras mais desenvolvidas e as menos desenvolvidas. A disparidade e a desigualdade intermunicipais são grandes no estado, maiores que no conjunto dos estados brasileiros, principalmente no que diz respeito à renda média dos trabalhadores.

Se Minas Gerais pode ser vista como um estado de transição, as diferenças nas características que servem para a elaboração do Índice de Desenvolvimento Humano, também podem ser observadas no interior do próprio estado, entre seus municípios e regiões. De forma que, é possível traçar uma nítida linha imaginária, separando suas regiões mais desenvolvidas, ao sul, das menos desenvolvidas, ao norte/ nordeste.

Assim, embora a Zona da Mata encontre-se em uma área transitória, Juiz de Fora (com índice de 0,828), assemelha-se muito mais com um contexto diferente de seu entorno regional¹⁴. Apresenta, por exemplo, índices que a colocam num patamar bastante distinto do regional matense, tanto no que diz respeito à educação, quanto à economia e expectativa de vida.

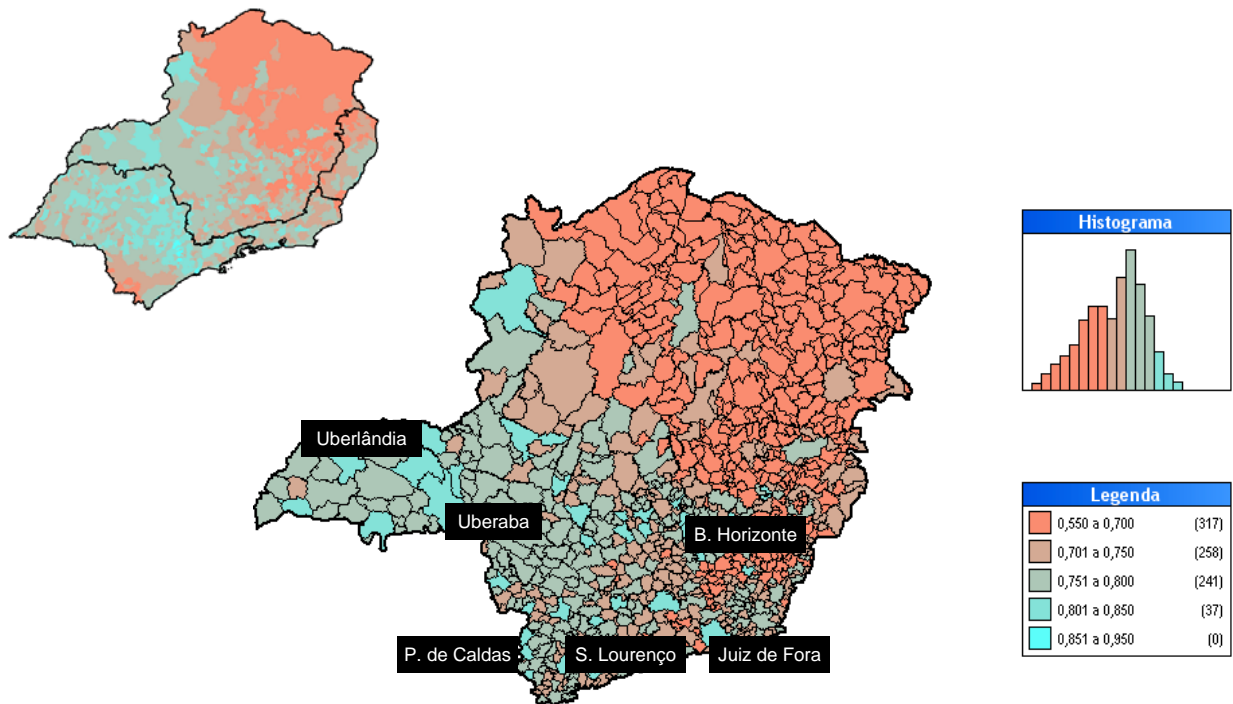


FIGURA 3 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, 2000 – Estado de M. Gerais e região Sudeste (detalhe)

FONTE - ATLAS do desenvolvimento humano no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

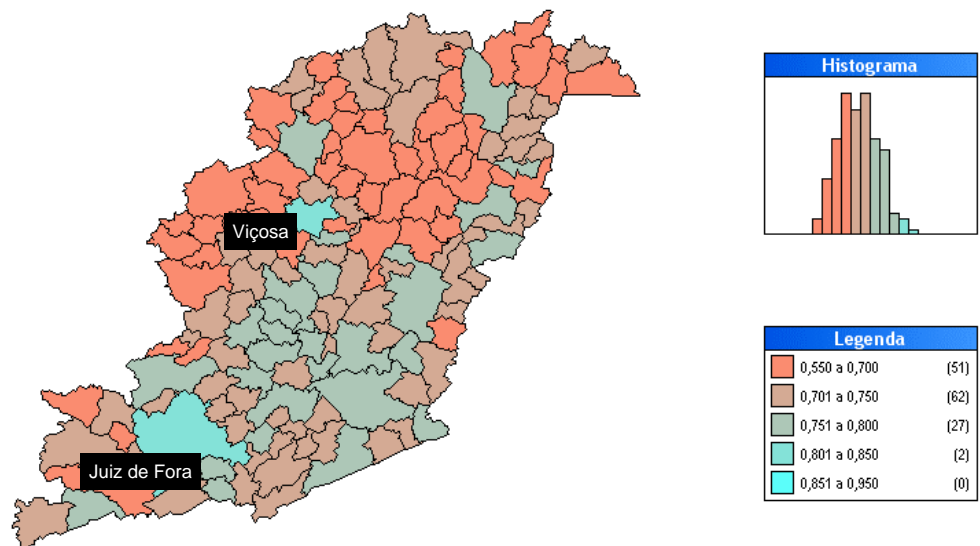


FIGURA 4 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, 2000 – região da Zona da Mata Mineira

FONTE - ATLAS do desenvolvimento humano no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

¹⁴ Dados do ano 2000 mostram que a renda per capita de Juiz de Fora está em 419,40 (a quarta maior do estado de Minas Gerais). Índice muito mais próximo aos dos estados de São Paulo (442,67) e Rio de Janeiro (413,94), do que de Minas Gerais (276,56).

O destaque de Juiz de Fora dentro do conjunto das cidades mineiras, no que diz respeito aos níveis de escolaridade de sua população, pode ser explicado, em termos gerais, pela prosperidade econômica da região, até a década de 1940, que atraiu pessoas com as mais variadas identidades culturais, religiosas e políticas – católicos, protestantes, espíritas, maçons, liberais, republicanos, monarquistas. Assim, um amplo conjunto de estabelecimentos de ensino foi aberto em Juiz de Fora para atender às demandas de grupos tão distintos.

Missionários norte-americanos, por exemplo, fundaram no ano de 1889 o Instituto Granbery. Na época, a cidade era considerada um dos principais centros da região sudeste e também um forte reduto republicano. Em 1890, iniciaram as atividades acadêmicas regulares da escola com o curso de Teologia. Em 1904, foram criados os cursos de Farmácia e Odontologia; e, pouco depois, vieram as faculdades de Direito e Pedagogia. Contudo, após uma série de crises financeiras, o projeto universitário daqueles missionários foi encerrado em 1939.

Aproveitando os cursos já existentes na cidade e federalizando-os, em 1960 é criada a Universidade Federal de Juiz de Fora, pelo presidente Juscelino Kubitschek, a partir da fusão dos cursos de Ciências Econômicas, Direito, Farmácia e Odontologia, Medicina e Escola de Engenharia.

Em 1969, foi construído o primeiro grande equipamento urbano fora dos limites centrais da cidade, o Campus Universitário, distando aproximados dez quilômetros do centro. A área possui um milhão e trezentos mil metros quadrados.

Atualmente, a universidade é constituída por um universo de quase doze mil alunos, distribuídos nos trinta e três cursos de graduação, quinze mestrados e dois doutorados.

Voltando a Minas, conforme enunciamos acima, a amplitude das disparidades existentes entre suas cidades é a mais alta entre todos os estados do Brasil. Enquanto o maior IDH é o de Poços de Caldas (0,841), o menor, encontra-se em Setubinha (0,568), com uma variação sem equivalentes próximos dentro da realidade brasileira atual. Esta disparidade não acontece apenas entre os municípios do estado, mas também nas suas macrorregiões.

1.1.4 Imagem da cidade

Juiz de Fora, cidade do século XIX, em estreita vinculação com a corte imperial, não apresenta traços significativos da arquitetura colonial mineira. Seu desenvolvimento industrial, pautado pela modernização capitalista, trouxe para a cidade, além das fábricas e da luz elétrica, o desejo de civilizar-se nos moldes dos centros europeus. Seus teatros, cinemas e intensa atividade literária refletiam a vontade de criar uma nova imagem para a cidade, fugindo à tradição escravista.

Diferente das principais cidades mineiras do período colonial, onde a arquitetura barroca pontuava sua paisagem, em Juiz de Fora, o estilo eclético das construções é que referenciou as várias citações arquitetônicas do passado, como pequenas reproduções de castelos medievais, igrejas neo-góticas e templos neoclássicos. No final da primeira década do século XX, observavam-se também construções em estilo Art Nouveau e, posteriormente, Art Déco, que ainda permanecem como principal característica de parte significativa do centro da cidade.

O aumento da população e a especulação imobiliária, muito presentes nas últimas décadas, talvez tenham sido as principais motivações para uma corriqueira arquitetura ‘descuidada’ que tanto pontua o espaço atual da cidade. Mesmo em menor escala de renovação urbana que a verificada em algumas outras médias cidades da região Sudeste, Juiz de Fora, com a presente e duvidosa visão de progresso, assistiu impassível à demolição de muitos edifícios de importância histórica e arquitetônica. E, em nome do baixo custo de produção, edificou em sua grande maioria, construções de baixa qualidade arquitetônica.

No âmago das mudanças que caracterizariam a morfologia da cidade e em meio à ‘reconstrução’ imposta pela modernidade, Juiz de Fora vê nascer muitas galerias; as quais renovariam o sentido da morfologia, levando à atual concepção da constituição urbana. Mesmo sem o repertório da arquitetura moderna, mas imbuída do espírito que faz parte dela, o conjunto destes novos exemplares irão logo deflagrar o redesenho da paisagem da cidade.

2 A NATUREZA DO ESPAÇO CONSTITUÍDO

O objeto de estudo desta pesquisa constitui-se no triângulo delimitado pelas três principais avenidas do centro da cidade de Juiz de Fora. Iniciaremos a análise a partir da constituição e desenvolvimento de cada uma de suas arestas, para em seguida, abordarmos a morfologia urbana da área.

Este capítulo detém-se inicialmente em uma análise histórica, mais especificamente entre as décadas de 1830-1860, período de formação das duas principais estradas que atravessavam a região da Zona da Mata mineira e que resultariam, posteriormente, nas mais extensas vias perimetrais do centro.

Em seguida, analisa a formação da terceira aresta deste triângulo, aprofundando-se posteriormente em um plano de melhoramentos urbanos, de 1860, que propunha a atual Avenida Independência, cerca de cem anos antes de sua efetiva construção, a partir da canalização de um córrego.

Esta parte da dissertação discute a produção do espaço público da cidade de Juiz de Fora no século XIX – mais específica e fundamentalmente sobre o “nascimento” das grandes vias públicas oficiais do centro e que delimitam nosso objeto de estudos: as obras de Halfeld – Estrada do Paraibuna (década de 1830), de Mariano Procópio – Estrada União e Indústria (anos de 1850) e das propostas elaboradas pelo engenheiro Gustavo Dott, em seu Plano de Melhoramentos Urbanos.

Os fatos antecedentes, a repercussão dos projetos e o debate político travado entre corpo técnico e Câmara Municipal, elucidam a tese de que no período do Império, o Urbanismo se firmaria como ciência não só nas principais cidades do Brasil, mas também serviria de suporte para princípios de intervenção

e constituição de novos núcleos urbanos, inclusive no interior do país, como no caso em questão.

Concluída a abordagem sobre os limites deste triângulo central, a pesquisa irá focar uma tipologia urbana e arquitetônica que se inseriria na cidade a partir da década de 1920: as galerias comerciais, com destaque para o primeiro exemplar delas, a Galeria Pio X – precursora desta nova tipologia em todo o estado de Minas Gerais – e para duas outras galerias resultantes de um espaço residual nas laterais de um grande teatro, construído nos mesmos anos de 1920. Tomando como referenciais estas análises, pretendemos contribuir para o entendimento da área central da cidade, suas particularidades, transformações, feição e morfologia urbana atual.

2.1 A Avenida Barão do Rio Branco e a Estrada do Paraibuna

Até hoje, a Avenida Barão do Rio Branco (antiga Rua Direita, ou Principal) continua sendo a principal via da cidade. Tanto no que diz respeito à sua abrangência territorial quanto a sua importância como símbolo para a identidade e paisagem urbana.

A avenida, com aproximados seis quilômetros em linha reta, atravessa o centro e quase uma dezena de bairros. Além da mais importante artéria viária, é também palco de manifestações políticas, artísticas e religiosas. Muitos dos carnavais, procissões, passeatas e desfiles (militares, promocionais, comemorativos, etc.) acontecem em seu leito.

As impressões e o impacto que causam no visitante ainda hoje são notáveis: a grande escala e extensão linear vencendo uma topografia por vezes plana, por outras acidentada, nos remete para os tempos de sua construção e

demonstram sua essencial importância para a economia do Império: na verdade, a Avenida Barão do Rio Branco é trecho da antiga Estrada do Paraíba (construída em sua maior parte na década de 1830), estrada que remonta à origem da povoação que constituiu Juiz de Fora.

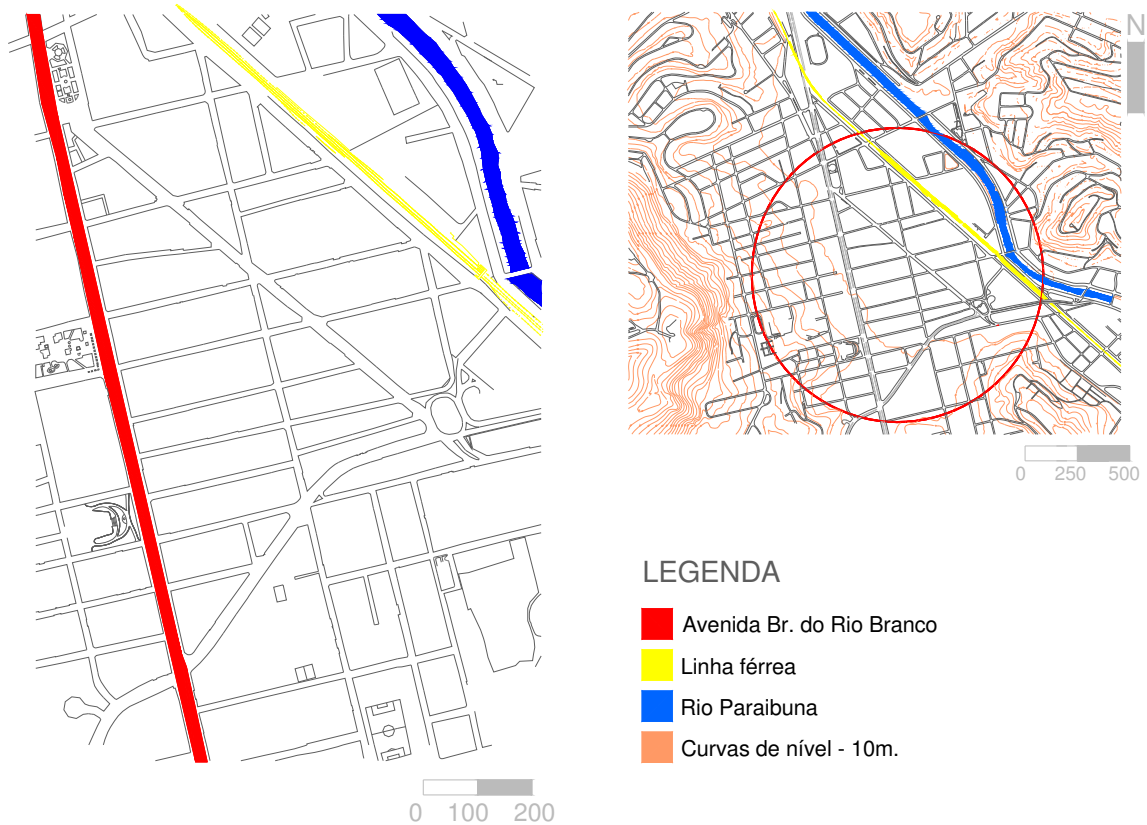


FIGURA 5 - Região do centro de Juiz de Fora e Avenida Barão do Rio Branco

FONTE - Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora

Inicialmente denominada Paraíba, a localidade não surge diretamente em decorrência da mineração do ouro, mas como passagem de estradas que levavam à região aurífera. A construção da Estrada do Paraíba aconteceu para substituir o Caminho Novo (do início do século XVIII), que foi o precursor para a circulação e o estabelecimento de pessoas na região.

O surgimento do arraial decorre diretamente da abertura desta estrada por Henrique Halfeld¹, em substituição a esse antigo Caminho. A Halfeld é dada à honra de ser o principal fundador da localidade porque, se não traçou suas ruas, projetou e construiu a estrada que se consolidou como a principal via da cidade. Com sua percepção, produziu os primeiros esboços do traçado urbano do lugar.



FIGURAS 6 e 7 - Imagens da Av. Br. do Rio Branco atualmente (esquerda) e no início do século XX (direita)
FOTOS - Orsi (2005) e autor desconhecido (Prefeitura de J. de Fora/ Arquivo Histórico)

A partir da inauguração da estrada, o arraial progrediu rapidamente. Foi elevado à vila em 1850, com o nome de Santo Antônio do Paraibuna e à Cidade do Paraibuna, em 1856. De ano para ano, o lugar rapidamente urbanizou-se: novas ruas eram abertas, novos serviços eram reivindicados e implementados. A população, inclusive com a fixação de imigrantes, e as rendas municipais também aumentaram consideravelmente.

¹ Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld (ou Henrique Guilherme Fernando Halfeld), engenheiro alemão que se estabelece na região em 1836 devido ao contrato com o Governo de Minas para a abertura de um caminho entre Vila Rica e Paraibuna, declarou, em cartas a seus parentes na Alemanha, ter fundado no Brasil uma cidade. Sua nomeação está registrada na fala do presidente Antônio da Costa Pinto, de 1837: "Cabe-me aqui, Senhores, a satisfação de comunicar-vos, que em data de 15 de maio do ano próximo passado nomeei engenheiro da Província a Fernando Halfeld (...), não hesito em assegurar-vos que fizemos a aquisição de um engenheiro hábil e honrado". (SUBJECT Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889)



FIGURAS 8 e 9 - Imagens da Av. Br. do Rio Branco, em dias de semana (esquerda) e em dia festivo (direita)
FOTOS - Orsi (2005); Fulgêncio (2004)

Para destacar a importância da grande via para o lugar, exemplificamos com uma resolução votada pela Câmara Municipal em 1856, atendendo ao “melhoramento e aformoseamento” da localidade:

Fica facultado aos proprietários da rua principal desta cidade (...) o direito de edificar jardins nas frentes de suas propriedades, não devendo estas sobressair o comprimento de trinta palmos contados perpendicularmente da face ou linha geral do arruamento das casas para dentro da dita rua e cercado com gradil de ferro que não tenha menos de cinco palmos de altura, nem mais de nove (...) cuja superfície não exceda de dois palmos sobre o nível da rua.²

Sua importância, como matriz urbanística, para dezenas de vias que foram abertas até o final do século XIX, fica demonstrada pelo fato de que qualquer melhoramento que se pretendesse realizar para o embelezamento da

² A obra de Paulino de Oliveira é referência para a cidade de Juiz de Fora em escala proporcional à de Ernani Silva Bruno para a capital de São Paulo, tanto no que se refere ao caráter das minúcias e detalhes quanto às pinceladas de romantismo, desconsideradas neste trabalho. Além de reproduzir atas da Câmara Municipal desde sua formação até a década de 1940, narra ricamente o panorama urbano da cidade no período em questão. (OLIVEIRA, 1966. p. 35).

cidade tinha de ser iniciado na avenida Barão do Rio Branco (ou Rua Direita, ou Rua Principal, ou Estrada do Paraibuna).

Desta forma, podemos afirmar que desde a constituição do núcleo urbano até a atualidade, a avenida é um símbolo para a cidade e sua importância transcende para outros campos, como o paisagístico e urbanístico. A apoteose realçada pela longa perspectiva em linha reta, impressiona o observador e laureia a avenida como o principal símbolo da cidade, desde o seu nascimento, até os nossos dias, característica esta que cada vez mais se evidencia com o passar dos anos.

Por fim, para efeito de comparação entre a avenida em questão com a próxima de nosso estudo (Estrada União e Indústria, atual Avenida Getúlio Vargas), podemos dizer que morfologicamente o desenho urbano do centro deriva da Estrada do Paraibuna e conforma um espaço de quadras ortogonais e regulares, sobretudo na área de nosso estudo. Este desenho urbano filiado à estrada interage com a cidade, diferente da Estrada União e Indústria, que veremos a seguir.

2.2 A Avenida Getúlio Vargas e a Estrada União e Indústria

Numa diagonal com a Avenida Barão do Rio Branco, situa-se a Avenida Getúlio Vargas. Mesmo com a tecnologia disponível por volta de 1850 e empregada no empreendimento, o trecho derivado da Estrada União e Indústria que atravessa o centro de Juiz de Fora não apresenta a mesma opulência da estrada do Paraibuna, construída duas décadas antes.

Comparada com a estrada anterior, não a ultrapassa em dimensão (nem em largura, ou em extensão), tampouco como elemento simbólico. A

avenida possui pouco menos de novecentos metros, que se estendem em sua totalidade apenas como aresta do triângulo central. Assenta-se em terreno plano e em linha reta, e possui largura de aproximadamente vinte e cinco metros.

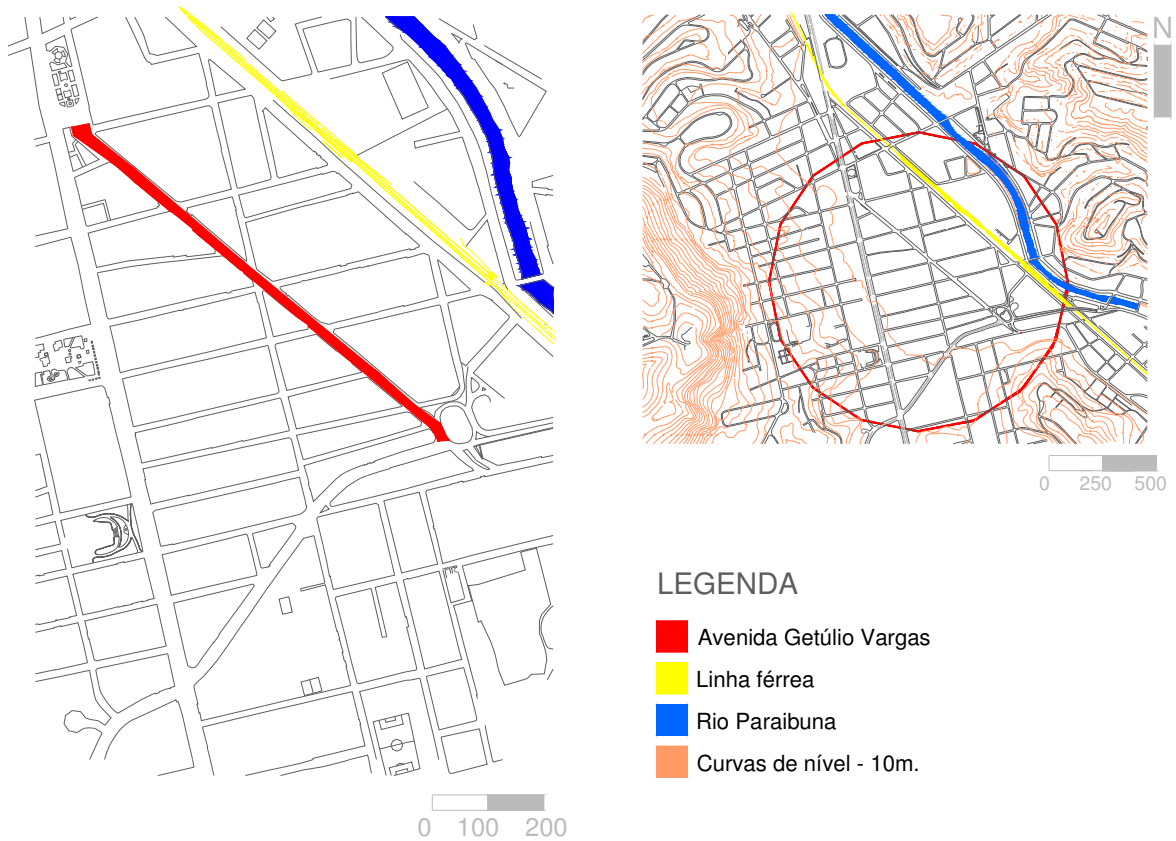


FIGURA 10 - Região do centro de Juiz de Fora e Avenida Getúlio Vargas

FONTE - Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora

Como o próprio nome indica, a Estrada União e Indústria, teve inicialmente sua vocação voltada para o setor de transformação. Em suas margens se instalaram algumas pequenas fábricas, oficinas, armazéns, açougues e também a principal indústria têxtil da cidade, a Bernardo Mascarenhas. Até hoje o grande edifício em estilo neoclássico evoca a época de glórias e progresso que o pólo têxtil levou para a cidade.

Devido a este fator, que fez com que a estrada/ avenida se voltasse para o setor industrial desde sua origem, não verificamos na Getúlio Vargas a mesma monumentalidade que observamos na Avenida Rio Branco. Atualmente, não há ali nenhuma grande indústria, mas as conseqüências de tê-las abrigado por décadas, fizeram com que sua vocação se voltasse para o comércio de peças, materiais de construção, oficinas mecânicas, açougues, etc.



FIGURAS 11 e 12 - Imagens da Av. Getúlio Vargas
FOTOS - Orsi (2005)

As poucas habitações, que ainda existem ali, são menos valorizadas do que às da avenida vizinha. Além de ser a região do centro onde, em geral, se nota maior degradação, caracteriza-se por um comércio popular. Ali os hotéis baratos e caros se misturam, no entanto os edifícios habitacionais de classe média e alta situam-se bem longe de suas margens.

A modernidade da avenida, em sua época de construção, foi resultado do plano de um pioneiro empreendedor: Mariano Procópio Ferreira Lage, que, em 1852, depois de empreender uma viagem de estudos pela Europa e Estados Unidos, deliberou construir uma estrada bem mais moderna do que a do Paraibuna, com o propósito de encurtar a viagem entre a Corte e a Província de Minas Gerais. Para isso, pleiteou e obteve do Governo Imperial a sua concessão.³

Ao iniciar as obras da União e Indústria, Procópio estabeleceu em 1859, na vila do Paraibuna, a Colônia Dom Pedro II. Dois anos depois, a colônia já contava com mais de mil pessoas, sendo a grande maioria de origem alemã, ainda que contasse também com imigrantes portugueses, austríacos tiroleses.⁴ Tal empreendimento foi o segundo responsável pelo surto de desenvolvimento que a nova estrada deu à região, transformando simples arraial numa vila para a qual se voltaram as atenções do governo.

Em 1861, a estrada era inaugurada: Procópio aproveitou para a União e Indústria grande parte da Estrada do Paraibuna (assim como Halfeld aproveitara vários trechos do Caminho Novo). Com ampliações e uso de novas técnicas, transformou-a, de fato, numa das melhores do país. A propósito, foi a primeira estrada de rodagem macadamizada do Brasil.

Com relação ao núcleo urbano, diferente da construção de Halfeld, a nova estrada não mais cruzava o centro da cidade, apenas o tangenciava. Fato

³ Segundo o Relatório do presidente Luiz Antônio Barboza, de 1853, "(...) foi cedida parte desta estrada (do Paraibuna) ao Cidadão Mariano Procópio Ferreira Lage, empresário da Companhia União e Indústria. (...) Segundo notícias recebidas de Londres, consta haver o Cidadão concluído todos os arranjos relativos à companhia mencionada, tendo já engajado em França os artífices, operários e engenheiros e partido com estes para os Estados Unidos, a fim de observarem o modo porque se executam trabalhos semelhantes aos de sua empresa". (SUBJECT Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889).

⁴ O presidente da Província em 1858, Carlos C. de Campos, defende o emprego de mão-de-obra estrangeira ao relatar "(...) a falta sensível de braços, conduz a empregar estas medidas (criação de Colônias), de cuja difícil realização sou o primeiro convencido. Vedes porém que na deficiência de uma boa polícia (...) nenhum recurso resta mais do que a introdução de colônias estrangeiras". (SUBJECT Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889).

que levou a população e o poder público a se manifestarem inúmeras vezes contra Procópio. O traçado da estrada não se preocupou em incorporar o núcleo urbano existente, demonstrando claramente sua intencionalidade de conseguir uma solução técnica, a partir dos recursos disponíveis na época, que conformasse grandes áreas em eixos amplos. Além disto, sua implantação impôs correções em trechos do Rio Paraíba, que praticamente tornou-se paralelo à estrada nos limites de nossa área de estudo.



FIGURAS 13 e 14 - Imagens da Estrada União e Indústria no início do século XX, em área urbana, com a Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas (esquerda) e fora dela (direita)

FONTE - Prefeitura de J. de Fora/ Arquivo Histórico

Com o novo traçado, a Cidade do Paraíba realmente ficou um pouco distante do leito da nova estrada. Suas margens deram lugar à formação de uma nova localidade fundada pelo seu próprio empreendedor, chamada Juiz de Fora. Essa localidade, que possuía inclusive estação de embarque para a estrada, abrangia a área onde Procópio fixou residência (chamada de Castelo de Mariano, ou Villa Ferreira Lage ⁵), além da área da Colônia de imigrantes.

⁵ O projeto do arquiteto alemão Carlos Augusto Gamps, seguindo o estilo renascentista italiano, foi concluído em 1861 com a intenção de abrigar o Imperador D. Pedro II em sua passagem pela região, em decorrência da inauguração da Estrada União Indústria. Nele, a Família Imperial Brasileira se hospedou por três vezes. Décadas depois, em 1915, foi transformado no primeiro museu do estado de Minas Gerais.

Depois de enfrentar vários desentendimentos com a Câmara Municipal em virtude deste desvio viário, Procópio passou a colaborar com a administração municipal, que solicitou a ele, por diversas vezes, além de outros favores, engenheiros de sua empresa para orientar obras que o município reclamava e cuja realização dependia de planos previamente traçados.

O empresário também foi o fundador da “Sociedade Promotora dos Melhoramentos Materiais da Vila de Santo Antônio do Paraibuna”, em 1855. No entanto, tal sociedade teve pouca duração e não há registro algum de seus feitos e propostas.

A rivalidade entre a Cidade (do Paraibuna) já constituída e este novo núcleo chamado Juiz de Fora, foi o motivo que levou o barão de São Marcelino a propor a mudança do nome da Cidade do Paraibuna para Juiz de Fora, em 1865. Assim, ao tomar para a cidade o nome que Mariano Procópio dera à localidade por ele fundada, esta perdeu o direito de pleitear ser sede de um outro município, desmembrado de Paraibuna.

2.3 A Avenida Independência e o Plano Dott

A Avenida Independência, diferente das duas outras que delimitam a área do centro da cidade, se apresenta de forma não-retilínea, por ser resultado da canalização de um córrego que a atravessa em quase toda a sua extensão. Sinuosa e determinante na paisagem que conduz ao centro, foi de extrema importância para o estabelecimento dos limites da área central da cidade a partir da década de 1960.

Atualmente, permite a ligação direta com a BR 040, atravessando o centro e uma dezena de bairros. Porém a parte que delimita o centro (de

aproximados seiscentos metros) possui dimensão bastante inferior se comparada à sua extensão total.

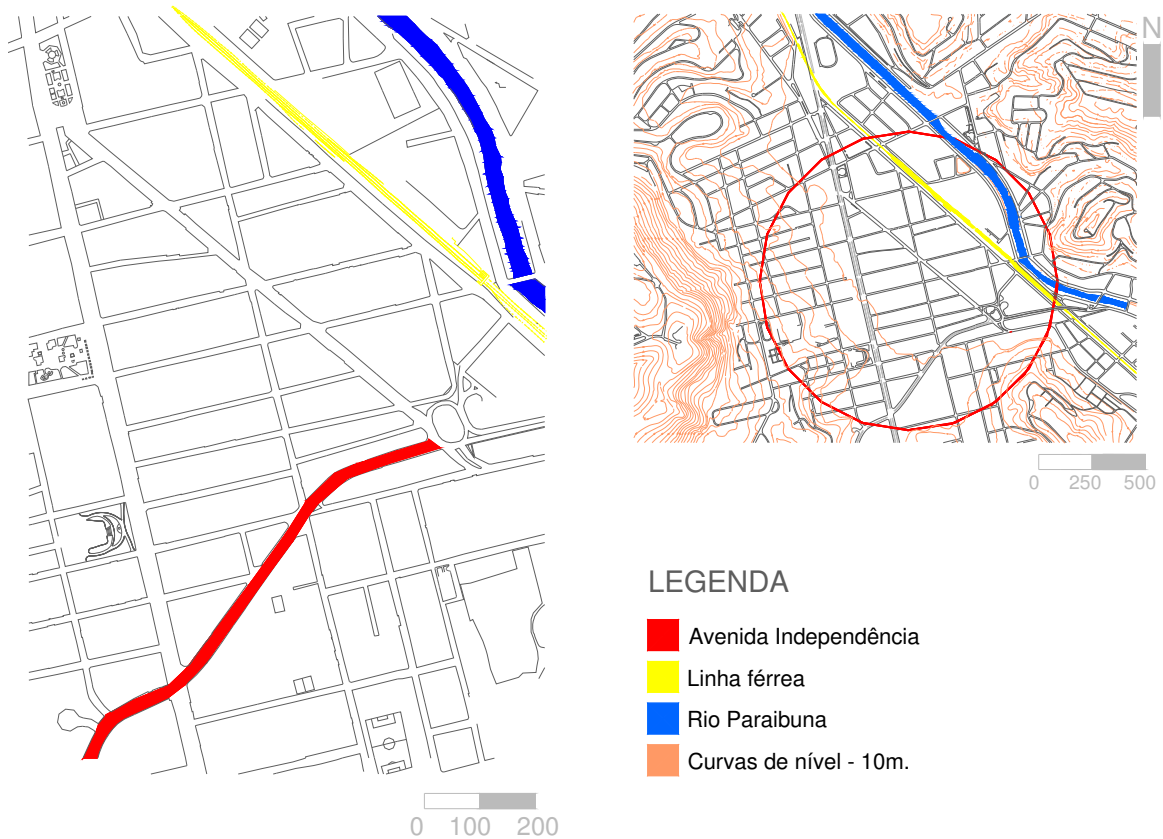


FIGURA 15 - Região do centro de Juiz de Fora e Avenida Independência
FONTE - Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora

No aspecto habitacional, se equipara à Avenida Barão do Rio Branco, possuindo inúmeros edifícios de médio e alto padrão, além de prédios de quitinetes, escolas, clubes esportivos e um comércio bastante diversificado.

Sua tipologia urbana, mesmo assentada quase totalmente em terreno plano, não permite a observação em seu conjunto geral, como no caso da Avenida Barão do Rio Branco.

Mesmo tendo sido concluída na década de 1960, podemos observar algumas semelhanças, em sua concepção, com a do primeiro plano de

melhoramentos urbanos para a cidade, que foi proposto quase cem anos antes de sua efetivação: o Plano de Gustavo Dott.



FIGURAS 16 e 17 - Imagens da Avenida Independência
FOTOS - Orsi (2005)

Em 1855 sofreu o Município, como muitos outros, as conseqüências da epidemia de cólera morbus que atingiam muitas partes do país, o que desencadeou uma série de providências sanitárias para a cidade. Naquele ano, os vereadores propuseram várias medidas como a nomeação de uma comissão para dirigir todos os serviços que fossem necessários para os melhoramentos do estado sanitário daquela região urbana.

Desde 1853, vinham os habitantes da vila reclamando a construção de um cemitério em substituição aos enterramentos na Matriz e nas suas proximidades. Só em 1855 ⁶, no entanto, com a notícia da forte epidemia na Corte, os vereadores começaram a cogitar seriamente da construção do Cemitério. A comissão designada para escolher o local em que ele devia ser construído apresentou seu parecer, opinando

que... o referido Cemitério [fosse construído] em um terreno (...) na margem direita da estrada nova, por conseguinte tão bem perto do rio Paraibuna, mas não tão chegado à sua margem, que pudesse resultar disso alguma desvantagem.⁷

(No mesmo ano) tiveram início os sepultamentos no atual Cemitério Municipal cuja construção, entretanto, só ficou concluída em 1864. Até então, passado o perigo da epidemia, continuara o vigário permitindo sepultamentos em frente à Matriz.⁸

Desde a instalação do Município, na década de 1850, a Câmara não cessou de trabalhar no sentido de dotar a localidade de tudo quanto reclamava seu desenvolvimento, procurando, ao mesmo tempo, melhorar-lhe o aspecto e suas condições higiênicas.⁹ No entanto, como os escassos recursos não permitiam levar a efeito todas as obras idealizadas, a Câmara cogitou a construção de Matadouro, Mercado, pontes e pontilhões em várias partes da cidade e ainda propôs a realização de obras de calçamento, ajardinamento e iluminação.

O vereador Alves Garcia, com relação à escolha do local para a construção do Matadouro apresentou a seguinte indicação:

Sendo de grande necessidade um Matadouro Público para o fornecimento de carnes a esta povoação (...), tomei a deliberação de ir escolher um terreno (...) contíguo ao rio Paraibuna (...) pela facilidade de sua limpeza com as águas do rio.¹⁰

A planta do engenheiro Gustavo Dott, de 1860, foi a primeira planta cadastral da cidade e também a primeira que continha propostas de

⁶ No ano de 1855 a população do município era de 27.722 pessoas: 11.176 brasileiros, 118 estrangeiros e 16.428 escravos. E se compunha em 56 quarteirões. (OLIVEIRA, 1966, p. 40).

⁷ OLIVEIRA, P. *História de Juiz de Fora*. [S.l.], 1966.

⁸ Em 1865, a Irmandade do Santíssimo Sacramento, proprietária de grande área de terrenos localizados no morro de Santo Antônio, nos fundos da Igreja Matriz, pediu à Câmara licença para construir ali um cemitério para os irmãos das Irmandades, devido à proibição dos sepultamentos dentro das igrejas. A petição foi "indeferida por ser a imprópria a localidade indicada". O parecer da Câmara relata "encarar a questão unicamente sob o ponto de vista higiênico" e considera que o "lugar proposto pelos peticionários não oferece condições geodésicas e topográficas que garantam a saúde pública da influência perniciosa do cemitério".

⁹ OLIVEIRA, P. *História de Juiz de Fora*. [S.l.], 1966. p.33

¹⁰ OLIVEIRA, P. *História de Juiz de Fora*. [S.l.], 1966. p. 34

melhoramentos urbanos. Foi aprovada pelo Governo Provincial em portaria de 18 de julho do mesmo ano. Sobre ela, as Comissões de Obras Públicas, Contabilidade e Infração da Constituição, Leis e Posturas da Câmara, emitiram o seguinte parecer:

As comissões entendem que o dito engenheiro não cumpriu todas as obrigações contraídas por via do contrato celebrado com a Câmara Municipal desta cidade. Com efeito, por esse contrato, obrigou-se ele a desenhar a cidade de tal qual ela se acha edificada e, de combinação com a comissão da Câmara, traçar o plano da mesma tal qual deve ser para o futuro edificada; entretanto (...) o engenheiro afastou-se em alguns pontos daquilo que por ela havia sido deliberado.¹¹

Desta forma, nota-se que a Câmara Municipal encomendou um Plano com diretrizes já previamente estabelecidas por ela. Em sua conferência com o engenheiro, por exemplo, a instituição exigiu que todas as ruas perpendiculares à Rua Direita fossem abertas até a serra adjacente à cidade, solicitação não atendida por Dott¹².

Nota-se que o Plano Dott é principalmente um plano viário. Pelo traçado, percebemos a preocupação do engenheiro em setorizar alguns equipamentos públicos, além de delimitar o centro da cidade através de um triângulo conformado por três vias periféricas: Rua Direita (já nesta planta cadastral, a antiga Estrada do Paraibuna – ou Rua Principal – ganha esta nova denominação), Rua Dom Pedro II (parte da Estrada União e Indústria) e Avenida Independência (derivada da canalização de córrego de mesmo nome).

¹¹ OLIVEIRA, P. *História de Juiz de Fora*. [S.l.], 1966.

2.3.1 O Plano Dott

Ao analisarmos o traçado de algumas novas vias propostas por Dott (principalmente o projeto da Avenida Independência e sua canalização a fim de conter as constantes enchentes do córrego), notamos certa preocupação em evitar que a vista gerasse uniformidade: as várias mudanças de sentido em alguns trechos podem ser analisadas como uma medida para a variedade visual e participação mais intensa dos sentidos.

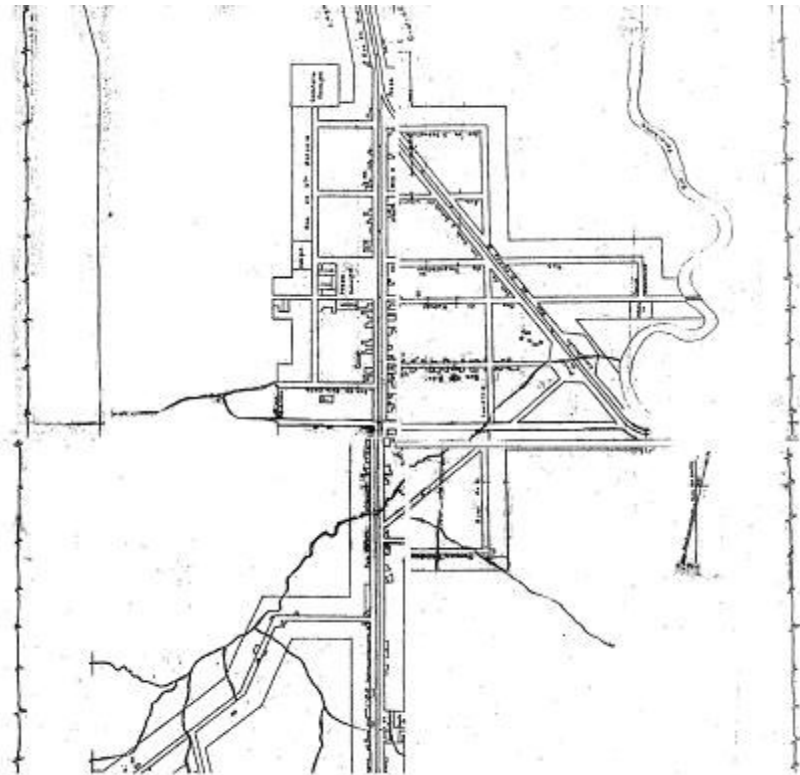


FIGURA 18 - Planta do Plano de Gustavo Dott para Juiz de Fora, em 1860. O desenho limita a área da cidade, que hoje consistiria apenas a área central, deixando de fora do cadastro as terras de domínio de Mariano Procópio. Em 1860, Juiz de Fora ainda chamava-se Cidade do Paraiibuna, por esta razão é incompreensível que a planta em questão esteja intitulada “Juiz de Fora em 1860”.

FONTE - Prefeitura de Juiz de Fora/ Arquivo Histórico

¹² Por esta razão, e alegando certa desobediência por parte do engenheiro, a Câmara não efetuou a última parcela do pagamento, estabelecida em contrato, até que o engenheiro finalizasse o que fora previamente combinado.

Dentro das propostas de organização racional da cidade, foram locados perifericamente cemitério, matadouro e hospital – fora dos limites deste triângulo central. Este tipo de organização urbana baseava-se em critérios de descentralização e orientação higiênica, fundamentados na teoria miasmática¹³ com o objetivo de prevenir das epidemias. A presença de tais edifícios, relacionados à realização de atividades consideradas insalubres, no interior das cidades era proibitiva e temerosa. Por esta razão, o local escolhido para o hospital em Juiz de Fora ficava em área das mais altas; o matadouro às margens do rio e distante das casas; e o cemitério também fora do perímetro central e próximo a uma lagoa. Desta forma, acreditava-se estar contribuindo para a melhor qualidade e salubridade do ar.

Assim, mesmo tendo priorizado questões organizacionais, funcionais e de salubridade em suas propostas, nota-se que Gustavo Dott, de maneira bem mais contida, serviu-se também de alguns critérios de forte carga simbólica. Além do projeto para a Avenida Independência, exemplificamos também com os projetos de transformação da pacata rua de Santo Antônio em importante e representativa ligação entre o antigo e o novo cemitério; e o projeto da Praça da Constituição, na interseção entre duas grandes avenidas e próxima ao rio Paraibuna – os quais também evidenciam a dimensão estética presente nas propostas.¹⁴

Percebemos que o desenho urbano concebido através daquele plano de melhoramentos para Juiz de Fora, constituiu-se em um elemento-chave para a

¹³ Esta teoria fundamentava, principalmente, as propostas sobre o lugar adequado para os edifícios que exalavam mau cheiro nos limites da cidade. Foram muitos os tratados de medicina que formulavam diversas versões sobre a teoria miasmática. Um dos que muito marcou o debate em torno do tema, foi o de Vicq d'Azir, publicado em 1778, onde procurava demonstrar, sobretudo pela convicção de provas físicas, os perigos das inundações nas igrejas e no interior das áreas amuralhadas da cidade. (SALGADO, 2003, p.33)

organização e estruturação da cidade. Através destas propostas é que os aspectos urbanos mais marcantes começaram a adquirir seus primeiros contornos e unidade.

Nota-se também que a aplicação de projetos urbanos não eram tão simples. Os debates travados entre Câmara Municipal e sociedade local, apresentados aqui, elucidam tal questão: de que a cidade se constrói a partir da consolidação de vários interesses, sejam eles eclesiásticos (como o infindável debate sobre os sepultamentos nas igrejas), da população (principalmente nas questões de desapropriação de terras executadas pelo poder público em detrimento dos interesses de seus proprietários), ou mesmo do poder público, ao contratar um especialista a fim de firmar as suas propostas em um plano de melhoramentos urbanos.

Algumas propostas de Dott que tirariam partido da paisagem proporcionada pelo Rio Paraibuna (Praça da Constituição, por exemplo) foram inviabilizadas por conta da chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II, em 1870, fazendo com que, devido às suas grandes instalações, centro e rio não mais se relacionassem visualmente. A partir de então, a paisagem do centro da cidade perderia um de seus principais elementos paisagísticos, fato este que perdura até os dias de hoje.

Desta forma, podemos notar que em Juiz de Fora – assim como em qualquer outra cidade – a dinâmica da aplicação destes projetos ultrapassou as questões puramente técnicas: ela foi, na verdade, resultado de forças diversas.

¹⁴ Desde o concurso para a praça real em homenagem a Luiz XV em Paris, soluções de praças abertas para rios eram bastante populares. (SALGADO, 2003, p. 17)

2.4 As primeiras galerias da cidade

O impacto do surgimento e multiplicação de galerias em Paris, durante o século XIX, encontra ressonância no processo de estabelecimento de galerias na cidade de Juiz de Fora, no início do século XX, como novidade urbana na peculiaridade da cidade. Contudo, nos parece que, no primeiro caso, aquele processo urbano resultou no desenvolvimento de um elemento de arquitetura. Ao passo, no segundo, pareça-nos ter resultado no surgimento de elemento urbanístico.

Assim, a nova invenção do luxo industrial parisiense, com suas coberturas de vidro e revestidas de mármore, aparece também em Juiz de Fora como fruto proveniente do avanço do capital industrial¹⁵. A prosperidade econômica da cidade mineira, que alcança o posto de primeira economia do estado em 1888, se consolidaria ano a ano nas primeiras décadas do século XX (mesmo depois da inauguração da nova capital do estado), inclusive sendo apelidada de Manchester Mineira, devido ao seu importante pólo industrial têxtil.

Se comparadas as dimensões das galerias juizforanas com outras das principais cidades da Europa, as primeiras tornam-se pouco significativas do ponto de vista da escala. É certo também que as primeiras galerias de nosso estudo não tiveram grande sucesso logo que foram inauguradas – o que fica evidente no fato de, por cerca de vinte anos, terem sido construídas apenas três exemplares na cidade sem que fossem completamente ocupadas.

¹⁵ Além de considerar também o advento da construção em ferro como segunda condição favorável para o florescimento e multiplicação das galerias parisienses, Walter Benjamin ainda complementa que "(...) os 'magazins de neuveautés' que então começam a aparecer (concomitantemente com as grandes galerias) são os primeiros estabelecimentos comerciais que mantêm grandes quantidades de mercadorias. São os precursores das grandes lojas de departamentos. (...)” (BENJAMIN, 1984, p.5).

A ocupação ocorreria com o início da forte estagnação econômica da indústria tradicional da cidade na década de 1950, período que coincide com o aumento de pequenas indústrias familiares de malharias, principal setor a ocupá-las com suas lojas de revenda – aspecto que permanece até a atualidade.

Mesmo apresentando proporções um tanto modestas, e inicialmente não servindo de elemento transitório entre ruas (no caso da primeira galeria, a Pio X, mesmo prevista a ligação viária no projeto, sua construção não efetivou tal atributo), estes edifícios trariam para Juiz de Fora a sua principal característica tipológica: a transgressão da quadra.

Historicamente, a evolução deste modelo transformou o interior do quarteirão de espaço privado em espaço público onde, mais tarde, se tornaria também acessível à rua, acolhendo serviços em geral e transformando o interior da quadra em uma via pública de propriedade privada. Portanto, o surgimento das galerias comerciais está intrinsecamente ligado à evolução do quarteirão no século XIX¹⁶

Desta forma, a partir desta ‘transgressão’, o quarteirão se tornaria um elemento de grande complexidade interna, funcional e espacial. Diante destes fatores, as galerias são o exemplo mais característico dessa expansão para os interiores do lote.

¹⁶ A hipótese de Lamas (2000) para o surgimento das galerias reside, numa primeira etapa, da formação de uma rua de serviços concedendo acesso para o interior do quarteirão aos jardins privados. Em uma segunda etapa, a dimensão do jardim privado diminui, aumenta a largura da via de circulação interna, que passa a ser um espaço semi-coletivo. A evolução deste modelo transformou o interior do quarteirão de um espaço privado em espaço público onde, mais tarde, será também acessível à rua, acolhendo assim serviços em geral e transformando o interior do quarteirão em uma via pública de propriedade privada. Portanto, o surgimento das galerias comerciais está intrinsecamente ligado à evolução do quarteirão no século XIX, mais especificamente à evolução do seu interior.

Segundo Lamas, a galeria comercial, além de ser inventada em Paris, floresceu ali. Aquele autor considera ainda que a partir das galerias é que se propõe

o fim do quarteirão como unidade impenetrável (...). (Surgem) circuitos de pedestres no núcleo das áreas de lojas e a ausência de trânsito fez permitir que o caminho fosse bastante estreito para dar ao comprador potencial de uma boa visão das vitrines dos dois lados¹⁷.

O princípio da galeria volta a ter mais relevância quando o volume do trânsito nas ruas do centro das cidades torna-se pesado, surgindo a necessidade de áreas exclusivas para pedestres. Na maioria dos casos, as galerias do século XIX passavam através das quadras, como atalhos, e sua proposta era fazer com que as áreas internas fossem usadas.

No século XX, a implantação desses atalhos se torna ainda mais 'conveniente' para as cidades e seus caminhos internos passavam a ser muito mais convidativos e acolhedores do que a própria rua:

Embora os edifícios fossem atravessados por essas passagens, sua aparência exterior não era afetada: o exterior continuava a funcionar de modo separado e independente como uma fachada autônoma. Em muitos projetos contemporâneos de caminhos cobertos para pedestres, o exterior do complexo, dentro do qual a atividade está concentrada lembra as pouco convidativas paredes de fundo de um edifício. (...) Esta inversão – virar a massa do edifício de dentro para fora – não passa de total perversão do princípio orientador da galeria.¹⁸

Desta forma, com suas passagens altas e compridas, normalmente iluminadas de cima para baixo, as galerias nos direcionam a uma leitura do exterior e do interior ao mesmo tempo. Mesmo possuindo um espaço interior, na maioria das vezes, mais confortável do que o da própria rua, nossa percepção é a de um diálogo entre 'dentro' e 'fora' tão fortemente ligados que não se tem uma

¹⁷ LAMAS, J.M.R.G. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Goulbenkian/ Instituto Nacional de Investigação Tecnológica, 2000.

definição clara de quando estamos dentro ou fora de um edifício; ou mesmo quando estamos no espaço público tradicional.

Na medida em que a posição entre as massas dos edifícios e o espaço da rua serve para distinguir o mundo privado do público, o domínio privado circunscrito é transcendido pela inclusão de galerias. O espaço interior se torna mais acessível enquanto o tecido das ruas se torna mais unido. A cidade é virada pelo avesso, tanto espacialmente quanto no que concerne ao princípio de acesso.¹⁹

Por fim, percebemos a partir do conceito desses edifícios-galeria, que eles dispõem de um novo sistema de acesso para se formular um princípio que rompe, parcialmente, com a noção de uma “fronteira” entre o público e o privado, pelo menos do ponto de vista espacial, tornando-os praticamente coincidentes e mais acessíveis um ao outro.

2.4.1 A Galeria Pio X

Assim como o engenheiro alemão Halfeld foi o responsável pela implantação do primeiro suporte urbano da cidade – a atual avenida Rio Branco, suas paralelas e perpendiculares – a primeira e precursora galeria de Juiz de Fora foi idealizada e executada também por imigrantes, de origem italiana – Rosino Baccarini e a Construtora Pantaleone Arcuri, respectivamente.

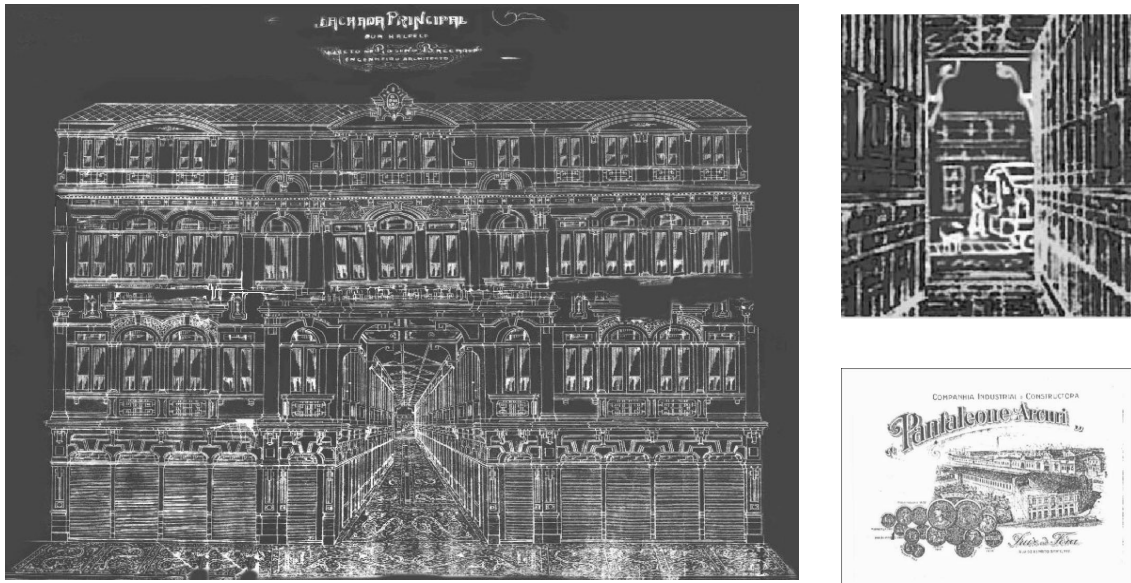
No início da década de 1920, o anúncio da construção de um prédio comercial com galeria de lojas na principal rua de comércio da cidade fez com que muitos duvidassem do sucesso do empreendimento²⁰. Em Minas não havia nada semelhante e, no Rio, existia somente a Galeria Cruzeiro. Talvez a

¹⁸ HERTZBERGER, H. *Lições de arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p.76

¹⁹ HERTZBERGER, H. *Lições de arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p.77

²⁰ Na época, veículos da imprensa escrita local, como o Jornal 'O Pharol', comentavam o risco do empreendimento.

construção da Galeria Pio X seja simbólico, ilustrativo, do panorama sócio-econômico do período.



FIGURAS 19, 20 e 21 - Projeto original para a primeira fachada da Galeria Pio X (esquerda) e detalhe do mesmo desenho contendo previsão para a ligação entre ruas (acima); emblema da Construtora P. Arcuri (abaixo).

FONTE - Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora

Assim, mesmo com o forte ritmo de crescimento populacional e econômico da nova capital do estado (Belo Horizonte – com pouco mais de trinta anos até então), o posto de capital econômica de Minas ainda pertencia a Juiz de Fora. De tal forma, que podemos notar a pertinência do edifício para a vida social da cidade pela sua composição arquitetônica e por suas características espaciais, ressaltando sua importância como obra definidora de uma tipologia específica e relevante para a cidade: a Pio X, até 1945, era o único edifício-galeria se excluirmos os outros dois que estudaremos no tópico seguinte.

Sua construção teve início no ano de 1923 e sua inauguração ocorreu em 1925. Ao longo de décadas, sofreu várias transformações internas e externas, com acréscimos de andares e lajes.

Seu primeiro projeto continha um edifício de três pavimentos, mais galeria de lojas com dois pavimentos e circulação horizontal junto às divisas. Nesta época, o complexo tinha inspiração eclética e a saída para a rua posterior, mesmo não executada nesta primeira etapa das obras, já estava prevista no projeto.

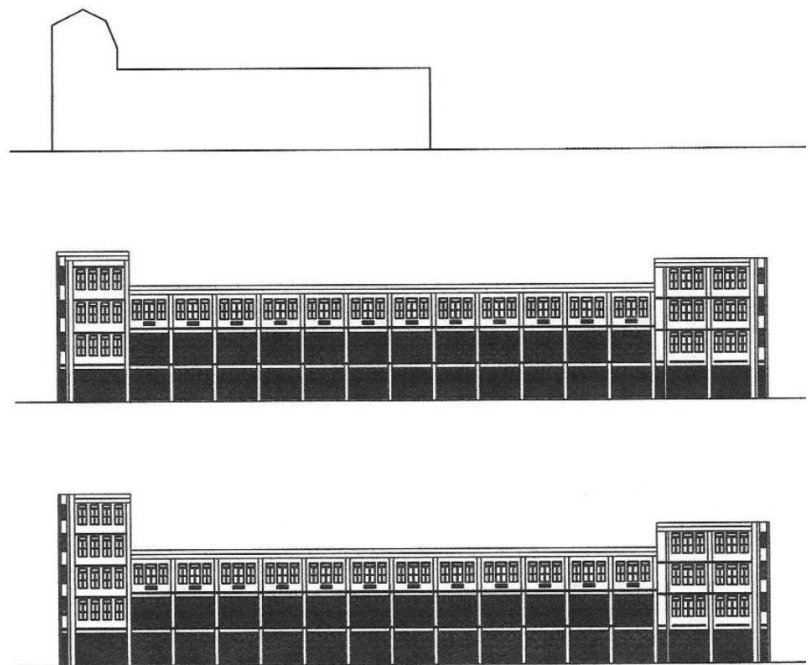


FIGURA 22 - Cortes longitudinais da Galeria Pio X, nas três etapas de sua construção (1923, 1934 e 1947)

FONTE - Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora

Posteriormente, em 1934, a galeria de lojas ganha mais um pavimento e sua estética interior é mudada completamente. Além disto, inicia-se a construção do conjunto arquitetônico de autoria de Raphael Arcuri em estilo art-déco, referente ao edifício da rua posterior, que permitirá ao novo complexo fazer ligação entre duas ruas. Com esta reforma, a galeria passa a ter linearmente a

dimensão referente à menor face da quadra onde foi implantada – aproximadamente oitenta metros.



FIGURAS 23, 24 e 25 - Imagens da Galeria Pio X: entrada da nave (esquerda); e edifícios da R. Halfeld (acima) e da R. Mal. Deodoro (abaixo).
FONTE - Abdalla (1999)

Uma reforma, em 1947, muda completamente a concepção original da fachada principal, adotando feições modernas que começavam a predominar na arquitetura daquela via e que já estavam impressas na fachada do edifício da via posterior. A circulação horizontal passa a realizar-se apenas pelo centro e são acrescentados mais pavimentos no edifício principal. As pretensões daquela reforma relacionavam-se à busca por uma arquitetura que refletisse a 'modernidade da época', a partir do espírito progressista da sociedade local.

2.4.2 O Cine-Theatro Central

Assim como no caso da Galeria Pio X, a construção do Cine-Theatro Central também é exemplar representante do período do início da industrialização brasileira e ilustra que Juiz de Fora ainda permanecia como a cidade mais importante de Minas Gerais na década de 1920. Não apenas por abrigar teatro de notável escala e imponência, mas também por apresentar-se como o maior e mais moderno do estado (sem equivalentes próximos) e um dos principais do país.



FIGURAS 26 e 27 - Imagens do Cine-Theatro Central: fachada principal e largo que se abre para a sua frente (esquerda) e platéia (direita).



FONTE – ORSI (2005) e Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora

Também executado pela Construtora Pantaleone Arcuri, foi inaugurado em 1929 e surgiu em substituição ao antigo Theatro Politheama, que foi demolido para dar lugar à nova construção com aproximados dois mil lugares, à frente do qual se formou uma praça, na verdade um largo contíguo à principal rua de comércio da cidade.

Sem entrarmos nos méritos tipológicos e arquitetônicos do edifício projetado pelo arquiteto Raphael Arcuri, sublinharemos sua importância para o presente trabalho em decorrência de uma solução arquitetônica que resultaria em importante produto urbano para o estudo dos desdobramentos urbanísticos que se manifestariam nas décadas seguintes: na verdade, duas galerias comerciais.



LEGENDA

-  Cine-Theatro Central
-  Galerias laterais



FIGURAS 28 e 29 - Detalhe de planta da região do Cine-Theatro Central (esquerda) e imagem de uma das laterais do teatro (direita). FONTE - Prefeitura de J. de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de J. de Fora e ORSI (2005)

Diferente da Galeria Pio X, que nasceu de um projeto arquitetônico concebido para um edifício-galeria, de uso estritamente comercial; as duas galerias que resultaram do espaço residual das laterais do Theatro não foram conseqüência de um projeto concomitante ao do grande equipamento de lazer, com previsão e dimensionamento para lojas, corredores e etc. Elas, na verdade, derivaram de um espaço que se fez propício para o estabelecimento de comércio,

com manifestação de algumas características favoráveis para a sua implantação: espaço de passagem entre ruas altamente acessíveis, escala favorável para o pedestre e, de certa maneira, conforto ambiental, propiciado por duas longas marquises (do teatro) que cobrem os espaços dessas duas galerias em toda a sua extensão.

A solução arquitetônica de Arcuri de não ocupar o lote todo, afastando o corpo da construção dos seus limites, permitiu a criação destas duas passagens entre duas ruas importantes de comércio, propiciando assim, a quase natural constituição de duas outras galerias para a cidade.

Desta forma, enquanto a Galeria Pio X surge de um projeto para tal, as duas galerias aqui descritas resultaram de algo que não foi previsto no projeto que fundamentalmente as determinou. Elas simplesmente se adequaram a uma condição bastante favorável, como até hoje se verifica em alguns exemplares de galerias em nossa área de estudo, frutos de um não-projeto arquitetônico. Este processo, que será descrito no capítulo seguinte, aborda o fenômeno urbano de proliferação desta tipologia nas décadas subseqüentes, tanto àquelas resultantes de um projeto, quanto outras resultantes de outros motivos ou condições.

3 AS ALTERAÇÕES NO TRAÇADO URBANO

3.1 A sobreposição de um novo sistema urbano

Os fatores geográficos foram determinantes quando da escolha por Halfeld da área em que traçaria as ruas (paralelas e perpendiculares) derivadas da Estrada do Paraibuna, assim como estes mesmos aspectos seriam decisivos para Procópio traçar a União e Indústria em região contígua a anterior.

Os motivos que o levaram a tal escolha perduraram, incessantemente, por mais de cento e cinqüenta anos: o local onde a cidade se constituiria e sua posterior experimentação, agora região central da cidade, não encontrou até os dias de hoje equivalentes próximos à sua importância e primazia para o contexto geral do lugar.

Assim, com relação aos aspectos que fizeram (e fazem) do centro da cidade a mais notável síntese do espaço urbano do município, podemos afirmar que o fator determinante para esta manutenção (e constante revigoração) deu-se inicialmente por aspectos de ordem topográfica. E, pelo mesmo motivo, mas de forma oposta, outras áreas ainda não se viabilizaram para concorrer, de maneira igual, com o centro urbano tradicional.

Desta forma, ressaltamos que os fatores geográficos e ambientais foram fundamentais na formação de Juiz de Fora, principalmente se avaliarmos que as ações humanas dirigiram a urbanização da cidade e as configurações específicas assumidas pelo desenho urbano (e também pela mancha urbana, se observarmos a cidade numa outra escala) – sua forma, evolução, vetores de crescimento e, conseqüentemente, suas particularidades.

Pode-se mesmo dizer que a própria escolha do sítio tenha sido a primeira dessas ações humanas e, embora o sítio de implantação da cidade e as condições favoráveis ou desfavoráveis sejam colocadas em questão, mais interessante é refletir sobre o que se fez e o que se faz a partir delas.¹

Em síntese, a área entendida como centro tradicional está inserida num fragmento do vale do rio Paraibuna e encontra-se emoldurada por inúmeros morros de alta declividade. Seu espaço, ocupado por edificações é pouco extenso, praticamente plano e, atualmente, fortemente edificado e verticalizado (congrega cerca de 140 edifícios com mais de 8 pavimentos).



FIGURAS 30 e 31 – Aspectos da região central de Juiz de Fora atualmente (esquerda) e em 1900 (direita)
FOTOS – Autores desconhecidos.
FONTE – Prefeitura de Juiz de Fora.

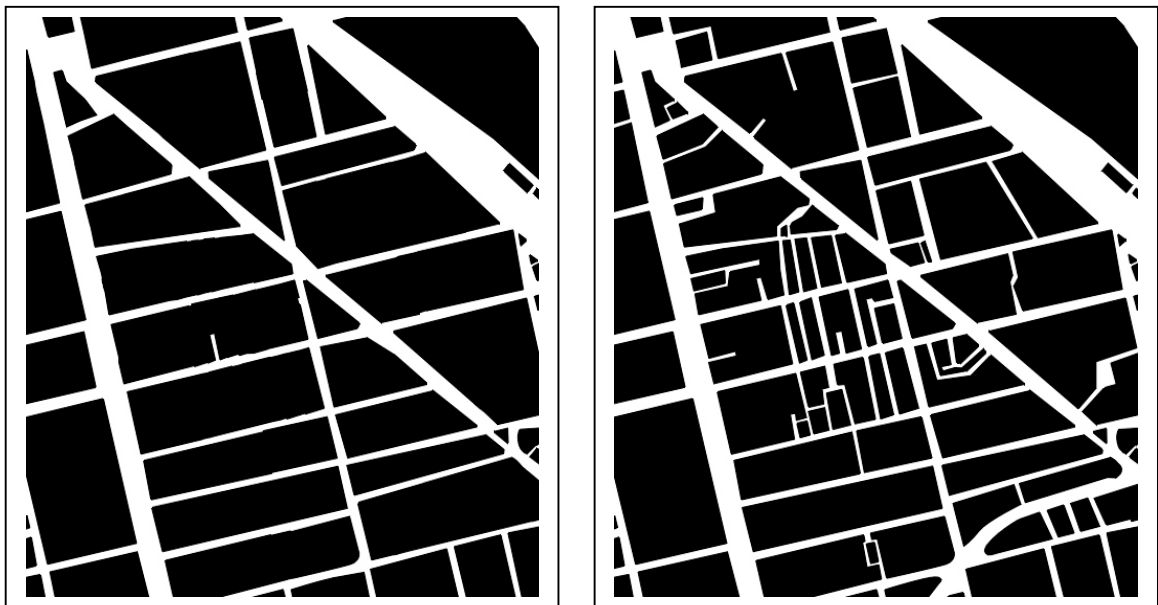
O somatório entre leito do rio e a linha férrea delimita um dos lados da área central que, junto com os inúmeros morros que a cercam, podem ser considerados como os principais agentes contra a expansão da mancha urbana

¹ PLANO diretor do município. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora, 1986. p.38.

do centro (e também do município). A essa delimitação somou-se ainda uma forte e ininterrupta ocupação, adensando o centro e, conseqüentemente, promovendo sua verticalização.

Para Aldo Rossi, não se pode falar de forma urbana sem lhe associar o suporte geográfico “O sítio é um 'gênio' determinante e inseparável da arquitetura que o ocupará.”²

Assim, o processo de construção desta centralidade, tanto material, quanto social, iniciou-se com o traçado de Halfeld e vem se dando ao longo de todos estes anos com a participação de diferentes agentes. Nas últimas décadas, principalmente, em decorrência da proliferação dos edifícios-galeria, que através de sua diversidade indicam como se processa a ação de uma identidade, de uma cultura, de uma cidade e de uma centralidade urbana.³



FIGURAS 32 e 33 – Planta do centro histórico na década de 1920 (esquerda) e atualmente (direita), onde verificamos a densa malha de galerias na área delimitada por um triângulo formado por três avenidas.

FONTE – Prefeitura de Juiz de Fora.

² ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

³ ABDALLA, J.G.F. *Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora: fascínio e identidade entre público e privado*. Juiz de Fora: Mimeo, 2000.

Além de espalhar-se por toda área central, esta tipologia arquitetônica atua no processo da centralidade principalmente quando destacamos que existe em seus interiores o exercício de todos os principais usos urbanos, isto é, habitacional, comercial, serviços, industrial e lazer.

Dados os elementos da área de estudo, podemos detectar que a malha formada pelo conjunto de galerias (atualmente são mais de cinquenta) é o último dos desenhos-suporte⁴ para a área central. Ela é mais uma situação fisicamente característica da vida local e destaca o caráter e personalidade urbana que está inserida no espaço da cidade. Ou seja, a partir de um conjunto de edifícios-galeria (objetos de arquitetura) introduziu-se um novo sistema urbanístico. O que nos faz conjecturar sobre os limites entre os conceitos acerca da arquitetura e do urbanismo:

A forma da cidade corresponde à maneira como se organiza e se articula a sua arquitetura (...). Através da arquitetura da cidade é que melhor se pode definir e caracterizar o espaço urbano.⁵

Acrescente-se ainda que:

A experiência espacial própria da arquitetura prolonga-se na cidade (...) onde quer que a obra do homem haja limitado "vazios". (...) Todo espaço urbanístico, tudo o que é visualmente limitado por cortinas, quer sejam muros, fileiras de árvores ou cenários, é caracterizado pelos mesmos elementos que distinguem o espaço arquitetônico.⁶

Desta forma, considerando as galerias em questão como elementos de arquitetura, evidenciamos que elas também são componentes decisivos para a definição da urbanidade local. Ressaltamos ainda que sua experiência espacial urbanística ultrapassa a experimentação puramente externa ao lote e adentra

⁴ Consideramos como primeiro suporte urbano aquele derivado das duas estradas que cruzavam a localidade no século XIX. Este segundo suporte refere-se ao sistema viário formado pelo conjunto de edifícios-galeria.

para os seus interiores: estes passam a fazer parte do espaço urbano da cidade e sua experimentação amortece os limites entre a arquitetura e o urbanismo, entre o público e o privado.

De maneira sutil, conferem ao espaço urbano uma forte permeabilidade ao promoverem a transição entre espaços público e privado, a ponto dessas duas esferas praticamente se confundirem dentro da nossa área de estudo. Com isto, este aspecto atribui à área central um caráter diferenciado e reforça o peculiar processo de centralidade urbana que ali acontece.

Além de contribuírem fundamentalmente para a centralidade urbana, esta trama urbana de galerias representa mais que uma simples alteração espacial. Elas são, na verdade, um componente fundamental na identidade morfológica da cidade.

3.1.1. O surgimento das galerias no contexto da evolução urbana de Juiz de Fora

Para entender a produção do espaço público na cidade de Juiz de Fora no período de maior incremento da rede de galerias, priorizou-se o levantamento de dados censitários que pudessem aferir resultados referentes à demografia e consolidação da mancha urbana. Em seguida, a pesquisa deteve-se na abordagem de questões físicas e comportamentais, contemplando aspectos decorrentes desta expansão dos espaços públicos com a sobreposição deste novo sistema (de galerias sobre o sistema de ruas e avenidas).

⁵ ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001. p.57.

⁶ ZEVI, B. *Saber ver a arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 2002. p.25.

O debate enfoca, por fim, questões oriundas dessa ampliação do espaço público criado pelo novo sistema sobreposto, tomando como ponto de partida os reflexos da diversidade nas áreas centrais, discutindo questões sobre segregação/exclusão urbana e sócio-econômica e seus efeitos na configuração do centro da cidade.

Analisaremos, primeiramente, o centro de Juiz de Fora (e também o município) tomando como base dados do IBGE e do Plano Diretor da cidade – de forma específica, observamos as informações referentes aos movimentos da população. O objetivo principal, neste momento, é demonstrar a hipótese de que o centro de Juiz de Fora, mesmo em sua diversidade, apresenta-se dividido em pequenos núcleos segregados.

Ainda utilizando as mesmas fontes, prosseguimos o trabalho, circunstanciando-o a partir do desenvolvimento urbano de Juiz de Fora em comparação à tese sobre a explosão urbana brasileira, segundo a qual a partir da década de 1960 o país começaria a se urbanizar rapidamente.

A urbanização de Juiz de Fora acontece tão rapidamente quanto à brasileira, no entanto em momento diverso. A cidade fundada em 1856 aparece com aproximadamente noventa mil habitantes (90.000) em 1912. Ou seja, em pouco mais de cinquenta anos após sua formação, o município se constituía como um dos maiores e mais importantes do país.

No século XX, enquanto a população brasileira aumentaria mais de 110% entre 1912 e 1950, saltando de vinte e quatro milhões (24.000.000) para aproximados cinquenta e dois milhões (52.000.000), a de Juiz de Fora permanecia quase estagnada, com taxas de crescimento muito inferiores às nacionais – no período mencionado, a cidade cresceu apenas 40%, passando a

pouco mais de cento e trinta mil (130.000) habitantes em 1950. Apesar disso, continuava a ser das cidades mais importantes do país: a vigésima maior⁷.

Já a intensa urbanização brasileira ocorreu de fato a partir de 1960.

Segundo Renato Cymbalista,

A imensa e rápida urbanização pela qual passou a sociedade brasileira foi certamente uma das principais questões sociais do país no século XX – enquanto em 1960 a população urbana representava 44,7% da população total, dez anos depois essa relação se invertera, com números quase idênticos⁸.

Desta forma, o vertiginoso crescimento da população nacional até 1950, refletido no início da explosão demográfica das cidades nas décadas de 1960-70, não tem paralelo direto em Juiz de Fora. Fato evidenciado ao considerarmos a população urbana do município, que já se apresentava em patamares muito superiores aos do país antes daquele período.

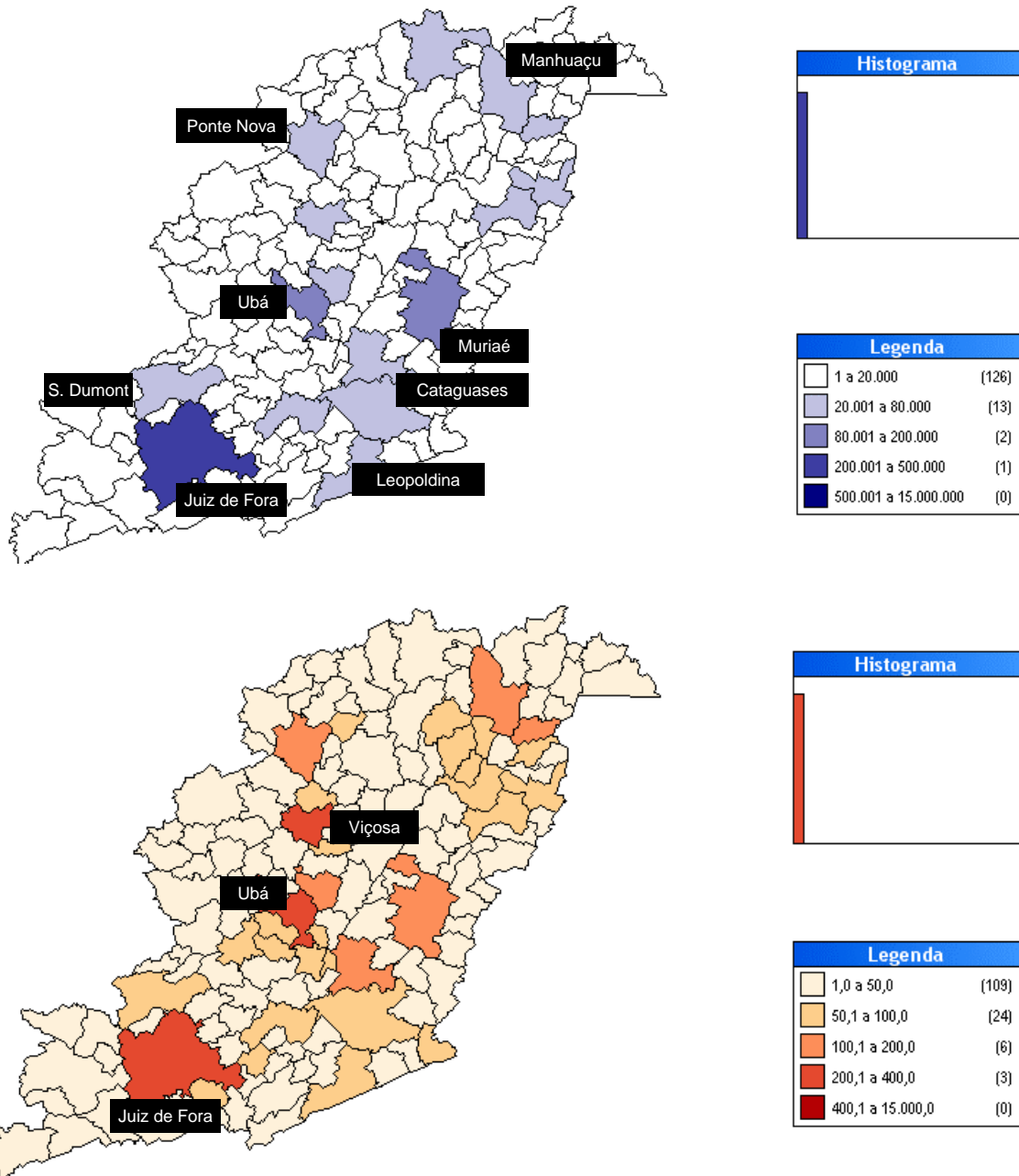
A cidade apenas retomaria taxas de crescimento dentro da média nacional a partir de meados do século XX: até 2000 a população do país cresceria praticamente 230%; a de Juiz de Fora pouco mais de 250% no mesmo período, passando a ter aproximadamente quatrocentos e cinquenta mil (450.000) habitantes no final daquele século.

Não por acaso o período de maior decréscimo econômico da história da cidade coincide com a transferência de status de capital do Rio para Brasília e com a perda da importância econômica para São Paulo. Soma-se a isto o fato de não haver na região da Zona da Mata mineira, da qual Juiz de Fora é pólo, uma densa rede de cidades. A mais rica região do estado de Minas, em vários

⁷ CENSOS populacionais, 1910-2000. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 03 março 2006.

⁸ CYMBALISTA, R. *Política urbana e regulação urbanística no Brasil* :conquistas e desafios de um modelo em construção. São Paulo: Mimeo, 2004. p.2.

momentos do século XIX, não mais se constitui como aquela que o café consolidou como unidade. Atualmente, a Zona da Mata mineira é uma região bastante fragmentada, tanto econômica quanto demograficamente. Excluindo Juiz de Fora, na região não existe nenhuma cidade com mais de cem mil habitantes.



FIGURAS 34 e 35 - População total, 2000 (acima) e densidade demográfica, 2000 (abaixo) – Municípios da região da Zona da Mata Mineira

FONTE - ATLAS do desenvolvimento humano no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

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

Esta trajetória de estagnação por que passou a cidade nas décadas de 1960 e 70 culminaria não só em transformações de escala intra-urbana, mas também regional. Enquanto a rodovia cada vez mais começava a fazer parte da paisagem urbana de tantas outras cidades da região Sudeste que não tiveram sua trajetória de prosperidade econômica interrompida, exercendo papel de eixo de ligação não só entre uma forte rede de cidades, mas também como via urbana e microrregional, em Juiz de Fora ela não se confirmou: sua paisagem urbana se manteve independente da rodovia.⁹

Ampliando um pouco nosso horizonte de pesquisa, torna-se importante também relacionarmos estes dados censitários ao desenho da mancha urbana da cidade, para constatarmos que ela permaneceu praticamente constante desde o início do século, Ou seja, principalmente no centro, a população adensou-se consideravelmente.

⁹ E talvez o mais contraditório seja que as avenidas que delimitam o centro da cidade de hoje eram as antigas (e importantes) estradas que ligavam as Minas à Corte. Com a construção da BR 040, definitivamente a cidade (entendida pela área urbanizada), muito se afastou da rodovia.

De início, podemos observar que a mancha ocupa apenas 93,5 km² (9.355,36 ha) aproximadamente, ou seja, pouco mais de 23% da área urbana legal do município, o que deixa desocupados quase 77% do espaço legalmente considerado urbano.¹⁰ Isto, porém, não significa que toda a mancha urbana esteja ocupada e muito menos que esteja homogeneamente ocupada, o que fica claro numa análise simples da distribuição demográfica intra-urbana devido, fundamentalmente, à topografia do sítio onde se situa.

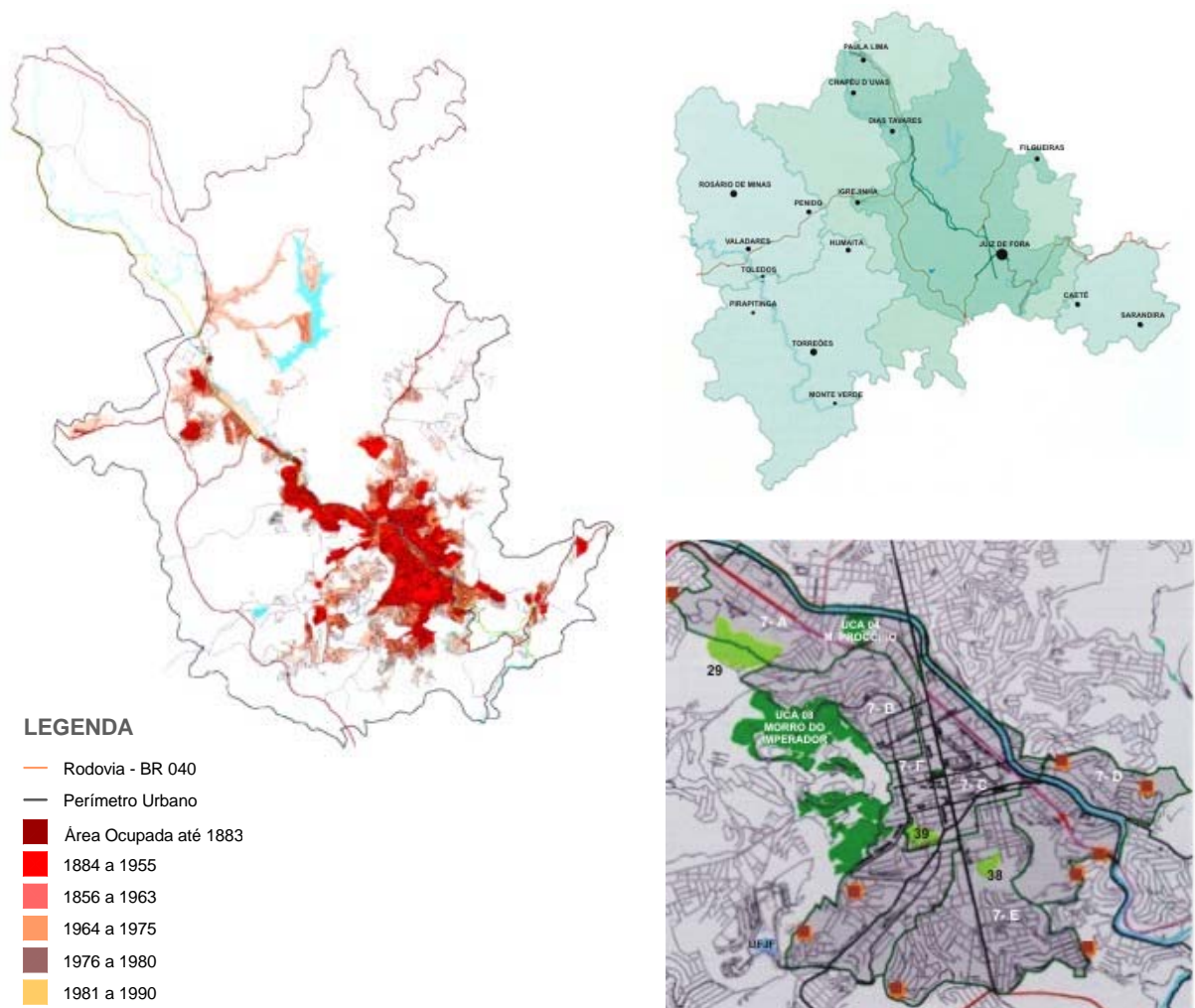


FIGURA 36 – Evolução da mancha urbana de Juiz de Fora (1883-1990) à esquerda; área do município e perímetro urbano (acima); e detalhe da região do centro (abaixo).

FONTE - Prefeitura de J. de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de J. de Fora

¹⁰ PLANO diretor do município. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora, 1986. p. 43.

Podemos notar que a mancha urbana pouco se expandiu num período de quase quatro décadas (1956-90). Fato fundamental para avaliarmos que a urbanização da cidade já estava consolidada antes do período de explosão demográfica da maioria das cidades brasileiras. Desta forma, todas as conseqüências negativas da urbanização feita às pressas que atingiriam boa parte de nossas cidades principalmente na década de 1970, não chegaram a ser muito sentidas em Juiz de Fora.

O que se observa, destas décadas na cidade, foi a diminuição expressiva nas taxas de crescimento populacional e econômico. Desta forma, talvez possamos levantar a pressuposição de que, excluídas as galerias comerciais – que se inseririam com maior força neste delimitado período – já havia no centro da cidade um conjunto arquitetônico praticamente consolidado até a década de 1950. E, se analisado do ponto de vista urbano, externo à arquitetura dos edifícios, podemos considerar ainda que essa relação entre massa edificada e rua, permaneceu praticamente estável até os nossos dias. Ela, de fato, mais se consolidou e pouco se renovou devido talvez à carência de recursos para grandes obras de renovação urbana. Ou seja, o período de maior estagnação econômica pode ter sido o maior responsável pela permanência do aspecto arquitetônico-urbanístico que serviu de suporte para esta sobreposição de um outro sistema urbano.

Do ponto da extensão linear os edifícios-galeria em Juiz de Fora concorrem em pé de igualdade com os eixos de formação da área central.¹¹ Sua abrangência territorial urbana é restrita ao lugar da centralidade da cidade, e sua

¹¹ Em levantamento feito em 1991 as vias públicas somavam 1.600m na área do estudo ao passo que as galerias já atingiam um total de 2.180m. Abdalla, J.G.F, op.cit. Hoje em dia este último número se aproxima de 2.500m.

característica espacial se diferencia também pela escala dos edifícios nos lotes urbanos.

Destacamos que o trânsito que ocorre em seu interior é exclusivamente para pedestres e que, na grande maioria dos casos, serve de ligação entre ruas. O interesse de seus construtores normalmente é de utilização comercial ou de serviços para o empreendimento, incluindo usos múltiplos (mais comumente habitacional), nos andares superiores.

Através destes edifícios, pode-se estudar tanto a arquitetura de Juiz de Fora ao longo das últimas décadas (que não é pretensão desta pesquisa), quanto a centralidade da cidade, através da percepção material e social do espaço e da identificação do caráter do lugar central, no campo dos estudos urbanos.¹² Esse estudo relaciona-se aos mais diversos fenômenos urbanos – sociais, econômicos e culturais, reunindo uma pluralidade de elementos e de proposições, que o faz constituir uma identificação que se percebe na imagem do espaço urbano.¹³

Ao passo que alguns elementos são concebidos em escala urbanística, como as três grandes avenidas que delimitam a área central de Juiz de Fora, outros, como a rede de galerias, apresentam-se como uma estrutura incorporada pelo traçado da cidade – definida por um conjunto de elementos arquitetônicos na espacialidade urbanística.

Elas possuem uma tipologia característica universal dentro do que se apresentam, num diálogo entre a arquitetura e o urbanismo. Ou entre a forma e a

¹² ABDALLA, J.G.F. *Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora: fascínio e identidade entre público e privado*. Juiz de Fora: Mimeo, 2000.

¹³ Neste sentido, as galerias em questão também podem ser analisadas a partir do conceito sartriano de “prático-inerte”, instrumentalizado por Milton Santos: o prático-inerte significando as cristalizações da experiência passada do indivíduo e da sociedade, corporificada em formas sociais e também em configurações espaciais e paisagens. (SANTOS, p. 315-317,1996)

norma numa ambigüidade entre o edifício e a cidade, entre o público e o privado e entre o formal e o informal.¹⁴ Podemos observar que não é apenas em Juiz de Fora que existem edifícios-galerias, presentes também em várias cidades do país e do mundo. O que diferencia a cidade, aqui estudada, é que houve ali a inserção de um sistema de galerias comerciais a partir de um sistema de ruas e avenidas bastante consolidado. Estabelecendo, desta forma, um microcosmo urbano gerado pela fragmentação do espaço das quadras intercalado na rede pública de ruas e avenidas.¹⁵

A presença desta tipologia de edifícios como parte de uma das arquiteturas características da cidade, merece tanto ser saudada como construção da tradição local, quanto gerador da centralidade urbana. Ou ainda como promotor da personalidade do lugar na formulação da identidade da cidade.¹⁶

Esta identidade própria e bastante peculiar – a partir da inserção desta complexa rede arquitetônico-urbana – confere à cidade, e principalmente às áreas centrais, um modo de experimentação urbanística extremamente diferenciado no que diz respeito à convivência dos muitos usos que ali acontecem, ou mesmo quanto às diferentes formas de ocupação dos espaços do centro de acordo com o horário: do dia para a noite, por exemplo.

Visto que nestes edifícios-galeria (ou rede urbana de galerias), há a manifestação de todos os principais usos urbanos, consideramos que uma das

¹⁴ ABDALLA, J.G.F. *Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora: fascínio e identidade entre público e privado*. Juiz de Fora: Mimeo, 2000.

¹⁵ A partir do conceito de “pracialidade” formulado por Eugênio Queiroga, para caracterizar espaços de ampla sociabilidade e considerando o papel das galerias no mesmo sentido, consideramos que as mesmas desempenham no conjunto urbano de Juiz de Fora um “estado de praça”. (QUEIROGA, 2001).

¹⁶ Segundo Kevin Lynch (1997, p.112), “Um marco não é necessariamente um objeto de grandes dimensões; pode ser tanto uma maçaneta de porta como uma cúpula de catedral. (...) Qualquer interrupção do fluxo de trânsito – cruzamentos, pontos de tomada de decisão – é um lugar onde nossa percepção se torna mais intensa.”

observações importantes para este estudo, seja aquela que contemple a análise de como se revela a convivência entre estes usos. Ou seja, nossa análise para tal questão consiste na proposição inicial de que há, em nossa delimitada área de estudos, uma linha bastante tênue entre um e outro uso. Na verdade, esta linha sutil é também elástica quando observamos que um mesmo espaço é apropriado de maneira diferente em cada horário. Com isto, podemos dizer que a convivência destes usos acontece de forma praticamente harmônica com relação à sociabilidade e experimentação urbana.

3.1.2 A expansão da rede de galerias

A partir da década de 1930, finalmente a nova capital política do estado (Belo Horizonte), começava a apontar como sucessora econômica de Juiz de Fora. O pólo têxtil juizforano na década seguinte não seria mais páreo para a heterogênea indústria da capital mineira. Soma-se a isto a transferência da capital federal na década de 1960 para Brasília. E ainda a perda do posto de maior cidade do país, do Rio de Janeiro para São Paulo.

Ou seja, por aproximadamente setenta anos (1920-90), a cidade muito se abateu com o processo de transferência da capital econômica do estado para Belo Horizonte, e posteriormente viveu as conseqüências do deslocamento do eixo político para o centro-oeste do país, acompanhado da acelerada escalada econômica paulistana.

O período de maior estagnação econômica pelo qual passou a cidade se constituiu no momento em que o centro urbano ganhou, ano após ano, uma nova galeria comercial. Enquanto a tipologia de galerias se espalhava pelo país,

em Juiz de Fora ela atingiu uma outra escala de importância, praticamente sendo incorporada à malha urbana tradicional. Assim, poucos anos mais tarde, o traçado das ruas do centro praticamente se confundiria com esse novo sistema urbano que ali começava a se sobrepor, revelando que, independente do valor arquitetônico destas galerias comerciais, salientamos que sua contribuição para a urbanidade da cidade está numa outra escala de importância (muito mais expressiva), se comparada com o valor arquitetônico quando do exame de cada exemplar isoladamente¹⁷.

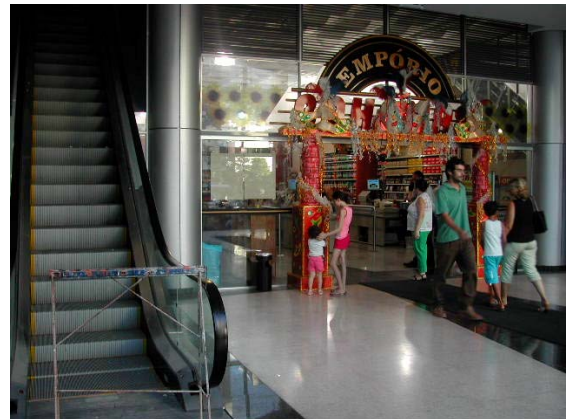
Claro que há também exemplares de singular valor arquitetônico: Edifícios-galeria que evocam todos os períodos do estilo *art-déco* e algumas derivações do movimento modernista brasileiro. No entanto, tomando-se como base um universo de mais de cinquenta exemplares, podemos afirmar que a maior parte deles possui representatividade apenas como conjunto urbano.

Quanto à sua concepção, enquanto algumas delas surgiram de um projeto arquitetônico, muitas outras acabam por aparecer como produtos de espaços residuais, normalmente entre o corpo edificado e o limite do lote. Nascendo assim, como derivação de um projeto concebido para um outro uso. Exemplos, como este, são freqüentes dentro da nossa área de estudos. Ou seja, alguns exemplares invocam algo que talvez possa tangenciar aspectos da arquitetura vernácula, enquanto outros também são frutos de inúmeras outras possibilidades.

Um exemplo dessa multiplicidade de concepções para galeria pode ser observado em alguns tantos casos que se espalham pela área central, como a transformação de um hotel de três pavimentos da década de 1940, em galeria

¹⁷ Cf. anexo: Lista de galerias.

comercial no térreo e salas de escritórios nos andares superiores; no exemplo de reciclagem de usos, relatado no capítulo anterior, sobre a apropriação do espaço para circulação lateral de um teatro; ou ainda sobre a transformação de espaços desativados de antigas indústrias têxteis em complexos de galerias. Além de alguns projetos recentes para supermercados onde a entrada se faz por uma galeria.



FIGURAS 37 e 38 – Entradas de supermercados por galerias: Bahamas 24h (esquerda) e Empório (direita)
FOTOS - Orsi (2005)

Ainda observamos que a tipologia galeria é concebida em projetos bastante diversos entre si e com uma multiplicidade de finalidades. Podemos exemplificar com o Edifício dos Previdenciários: um edifício público, de linhas modernas, assentado sobre base contendo pilotis e galeria para ligação entre ruas. Nele observa-se que a galeria foi inserida apenas como ligação entre vias para o acesso ao edifício institucional público. Neste caso, o espaço destinado para o comércio não foi contemplado pelo programa do projeto.

Verificamos ainda que há na cidade de hoje uma tipologia consolidada para galerias comerciais e que frequentemente se repete com mínimas variações. Podemos comprovar com alguns exemplares de edifícios-galeria contendo torre e base praticamente com feição idêntica e com diferença de idade bastante

considerável entre um e outro. Às vezes, observamos edificações quase gêmeas, mas construídas em anos que estão separados mais de duas décadas.



FIGURAS 39 e 40 – Galerias semelhantes: F. M. Giovanini, 2000 (esquerda) e Francisco Borragi, 1976 (direita)
FOTOS - Abdalla (2000)

Na verdade, a inserção de edifícios-galeria nos moldes que foram (e ainda são) introduzidos em Juiz de Fora – ou mesmo como aconteceu em outras cidades do país como São Paulo, Rio ou Belo Horizonte, principalmente entre as décadas de 1940 e 1960 – pressupõe uma supervalorização do lote. No lote tradicional o espaço de exposição para fachadas conta apenas com a medida da testada, no caso da inserção da galeria o mesmo lote ganha, internamente, uma área expositiva maior.

Fora a questão fundiária – que talvez possa um pouco obscurecer o brilho do equipamento quando da observação puramente imobiliária – e voltando-se para a análise em torno da disciplina do urbanismo, podemos sublinhar sua principal contribuição para o acréscimo de um novo traçado de vias, causando uma modificação da malha urbana central através do incremento de vias de passagens de pedestres. Ou seja, praticamente há nelas um outro espaço urbano ‘público’ formado pela grande estrutura urbana.

O que chamamos anteriormente de microcosmo urbano encontra uma de suas principais razões do sucesso que se deu em Juiz de Fora também pela propícia feição da morfologia urbana do centro da cidade, principalmente pelo desenho de várias quadras ‘longilíneas’, adequadas para a fragmentação e transformação dos seus interiores em espaços públicos.

Ou seja, da mesma forma que o primeiro suporte-urbano decorreu das estradas implantadas, na área em questão, a partir de fatores principalmente geográficos e ambientais; o segundo suporte-urbano (o de galerias) foi produto do primeiro, seu nascimento e consolidação relacionam-se diretamente a aspectos propiciados pela urbanidade anterior à sua implantação, os quais, em seguida, passam a se confundir e interagir fortemente com ela.

Esse desenho particular e até inusitado do centro que podemos observar hoje em dia, realmente começou a estruturar-se a partir da década de 1950. Antes era Juiz de Fora uma cidade de paisagem urbana configurada dentro de moldes semelhantes aos de muitas outras, que se apresentavam similares em porte ou importância¹⁸.

¹⁸ O plano urbanístico da cidade que hoje resulta a região central foi finalizado na íntegra por Gustavo Dott, em 1860. Trata-se de um plano convencional para a época, dentro do arquétipo que Kevin Lynch estabelece como o da “cidade prática”. Isto não significa, entretanto, que falte um pouco de poesia a esta categoria formulada pelo autor, pois no caso em

As conseqüências da implantação do sistema de galerias comerciais não foram apenas de ordem arquitetônica ou urbanística. Os desdobramentos (e alterações) na percepção da paisagem da cidade também foram significativos, por introduzirem uma nova forma de apreensão do centro a partir de um elemento transitório entre exterior e interior do lote.

A força da paisagem do centro, que se multiplicaria com o acréscimo do interior de muitas quadras ao espaço público urbano, perdura praticamente com a mesma intensidade nos dias de hoje, quando percebemos que a área central de Juiz de Fora continua a esboçar as representações da paisagem voltando-se principalmente para a escala de percepção do pedestre – seus marcos, símbolos e pontos de referência – as representações de paisagem de outras cidades da região Sudeste (sobretudo as que muito se expandiram horizontalmente nas últimas décadas) representam-se em outra escala. Seus pontos de referência já não são mais os mesmos de anos atrás e a perda de importância das respectivas áreas centrais reflete-se nas várias instâncias¹⁹.

A resistência oferecida pelos lugares, aos processos globais, permite a sua diferenciação²⁰. Assim podemos fundamentar o argumento de que, em decorrência disso, Juiz de Fora possa ter permanecido ‘à margem’ destas mudanças por décadas, permitindo a ela uma continuidade no processo de experimentação e uso do espaço público (especialmente o espaço central) com a mesma intensidade de antes.

questão ele se soma a uma paisagem de topografia acidentada, trazendo um elemento pitoresco para a cidade prática. Segundo Rybczynski, este tipo de traçado de ruas paralelas são monótonos só quando vistos de cima. Influenciado pela topografia, ele toma outro formato no chão. (LYNCH, 1997, p.72-98; RYBCZYNSKI, 1995, p.42)

¹⁹ Conforme o artigo 'O centro de Juiz de Fora e os 'Novos Centros' paradoxos da urbanidade, no qual ressalto que "Nelas ganham força a paisagem normalmente apreendida de dentro do carro, ou a paisagem para onde se quer ir. Inversa à paisagem do centro urbano – normalmente considerado inóspito pela atual população de rendas média e alta." (ORSI, 2006).

²⁰ SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1996. p.250-273.

Desse processo resulta a atual configuração intrincada de galerias e ruas onde público e privado tomam uma nova dimensão e se apropriam de conceitos antes relegados a uma ou outra instância.

4 O CENTRO E AS GALERIAS NA ATUALIDADE

Neste capítulo, buscaremos apresentar as novas manifestações no traçado urbano consolidado do atual centro de Juiz de Fora, procurando compreender nosso objeto de estudo, a partir de considerações relacionadas à dialética local-global. Desta forma, procuramos atingir nosso objetivo a partir do reconhecimento da área central como um suporte geográfico, ou espacial, inserindo a pesquisa no conjunto de conceitos e categorias analíticas do espaço, essenciais para a realização de reflexões teóricas e as análises empíricas relacionadas ao tema estudado neste trabalho.

Diferente dos dois capítulos anteriores, nos quais priorizamos o estudo do tecido urbano, constituição e consolidação da trama de edifícios galeria em importante malha alternativa à pública; este capítulo enfoca as novas formas que o conjunto de galerias começa a apresentar – a partir, principalmente, da apropriação de alguns novos elementos estéticos, relacionados a uma linguagem arquitetônica e urbanística destoante da tradição do lugar, ligados a diferentes componentes referenciais. Assim procuraremos verificar os vínculos que se estabelecem entre aquelas ‘novidades’ e a relação entre público e privado, as divisões entre interior e exterior e a visibilidade urbana e formal dos edifícios das galerias.

Para a finalização da pesquisa, por conseguinte, a obra de Milton Santos é tomada como principal referencial teórico, sobretudo no que se refere ao tema relativo ‘a força do lugar’ – a partir do qual o autor explora os efeitos da globalização atual, da nossa relação com o mundo, da relação local-global; além

de outras considerações importantes sobre cultura popular e cultura das massas, que poderão validar aspectos do trabalho.

Os temas que pretendemos desenvolver neste capítulo referem-se às novas linguagens impressas às galerias comerciais e, conseqüentemente, ao centro da cidade como objeto da pesquisa. Assim, serão analisadas questões a respeito da dinâmica urbana atual, incluindo aspectos de segregação urbana e a 'subversão' do modelo urbano do *shopping center* pelo elemento galeria na cidade.

Se considerarmos o *shopping center*, como se manifesta de forma predominante nas cidades grandes e médias, como um equipamento urbano hermético, capaz de propiciar rupturas e descontinuidades na malha que o abriga, verificamos que no caso de Juiz de Fora as galerias existentes, embora se apropriem de diversos aspectos dos *shoppings centers*, incorporando novos programas e principalmente as linguagens visuais características, continuam preservando a mesma inserção original no tecido urbano da área central.

4.1 Conformação e dinâmica urbana do centro

Atualmente, o tecido formado pela rede de ruas e galerias está bastante interpenetrado, numa característica peculiar da feição urbana do centro da cidade, e propicia um tipo de convivência social, de certa maneira, particular e característica de Juiz de Fora, com espaços dinâmicos e estáticos intercalados e variados, onde a fluidez dos 'calçadões' reveza com inúmeros espaços de menor

circulação como grandes ou pequenos largos abertos normalmente em frente de grandes edifícios públicos ou não (Theatro Central, Edifício dos Previdenciários).



FIGURAS 41, 42 e 43 – Aspectos da Rua Halfeld, principal rua de comércio e de galerias
FONTES – Prefeitura de Juiz de Fora, Portal Terra e G. Abdalla (1999)

Ainda observam-se uma multiplicidade de funções urbanas, volumetrias variadas, áreas de interesse histórico, onde predominam bancos, edifícios de diversos padrões, edifícios-garagem e edifícios-galeria.

Analisadas algumas proposições do Plano Diretor de Juiz de Fora para a referida região, podemos sublinhar que ela é “(...) historicamente a área de

maior ocupação demográfica, tendo sofrido importante decréscimo de participação (35%), no período de 1970-91”.¹

Complementando, destacamos que em 1970 essa população que ali residia correspondia a 22,55% do total contra 14,60% em 1991. O Plano ainda considera que

(...) a redução da importância residencial do Centro pode acarretar conseqüências desaconselháveis para esta área (como a desertificação noturna, por exemplo), não devendo ser tomadas iniciativas capazes de aprofundar ainda mais esta situação.²

É importante, no entanto, contextualizar que estes dados referem-se à área considerando apenas números percentuais, já que trata apenas das taxas de crescimento/redução da população, comparando-as com as totais do município. Porém, se levarmos em conta a pouca disponibilidade (ou até o esgotamento) de áreas para construção de novas moradias e o aumento (mesmo que pequeno) em números absolutos – 53.664 em 1970 e 56.355 em 1991 – poderemos afirmar que o centro de Juiz de Fora é uma região fortemente habitada.

Esta afirmação fica mais evidente quando verificamos que do número total de habite-se nos últimos 15 anos, fornecidos pela Prefeitura de Juiz de Fora, (67,3%) foram para a região central³. Conseqüentemente, verifica-se a intensificação e continuidade no processo de verticalização no centro e nos bairros contíguos a ele.

¹ PLANO diretor do município. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora, 1986. p.48.

² PLANO diretor do município. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora, 1986. p.79.

³ Dentre os “habite-se” encontramos os residenciais, comerciais e de serviços.



FIGURAS 44, 45 e 46 – Galerias com uso também residencial: P. Álvaro Braga, 1956 (acima); Belford Arantes, 1957 (abaixo) e Pio X, 1925 (direita).
FOTOS – Orsi (2005)

Por seu dinamismo, esta área ainda é palco de transformações constantes, e mantém, contudo, sua principal característica de atratividade. A concepção tradicional das galerias passa a ser adotada nos novos conjuntos comerciais implantados, dando uma roupagem ‘moderna’ à antiga solução de galerias, proporcionando ao comércio, que antes se instalava basicamente no térreo, ocupar também pavimentos superiores.

Segundo Abdalla, o centro de Juiz de Fora pode caracterizar-se em parte como ‘um verdadeiro shopping center’⁴ de acordo com sua diversidade e dinamismo comercial, setorização e, principalmente, por muitas galerias que

começam a apresentar-se como tal. No entanto, se a intensa atividade de compras pode caracterizá-la de forma similar aos 'shoppings', a diferença está na simplicidade de sua produção (na maior parte dos casos), na ausência de uma administração geral e gerência centralizada e nos contrastes da sua evolução. Diferencia-se, também, pela liberdade de locação, dimensão e categoria das lojas que vão desde o pequeno comércio até grandes centrais atacadistas, de "pronta-entrega" ⁵.

Desta forma, a área central reveste-se de uma importância ímpar para o município, comportando uma infra-estrutura completa: grandes supermercados, lojas de departamento e cinemas, por exemplo, continuam a se instalar dentro dos seus limites.

A saturação desta área, sobretudo quanto ao tráfego de veículos, a excessiva verticalização concentrada e o conflito entre o patrimônio histórico e a renovação urbana, são as suas características mais marcantes. Observando a sua configuração, nota-se que ela é circundada por uma ocupação tipicamente residencial com predominância de padrão sócio-econômico médio e alto, enquanto no Centro, propriamente dito – o triângulo delimitado pelas três grandes avenidas citadas anteriormente – podemos encontrar todas as classes sociais e comércio destinado para todos os segmentos econômicos. Esta coexistência permite a interligação fundamental entre as funções e apropriações de espaço. Se de um lado se apresenta como pólo de atratividades em todos os níveis, de outro é estimulado pela própria população, que as solicita, formando um binômio entre

⁴ ABDALLA, J.G.F. *Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora*: fascínio e identidade entre público e privado. Juiz de Fora: Mimeo, 2000.

⁵ Em Juiz de Fora, popularmente a denominação 'pronta-entrega' refere-se às pequenas ou grandes lojas de malharias, que têm mercadoria estocada tanto para atender comerciantes atacadistas quanto ao setor varejista.

distribuição e consumo – fator importantíssimo para a manutenção de seu dinamismo.



FIGURAS 47 e 48 – Aspectos do centro da cidade: O contraste entre o novo – Supermercado Empório, com edifício e galeria – e patrimônio histórico (esquerda); e supermercado inaugurado em 2003 (direita)
FOTOS – Orsi (2005)

No caso de Juiz de Fora, pode-se observar a existência de um processo de segregação urbana que acontece de forma sutil, e de maneiras distintas. A distribuição dos pontos de ônibus, por exemplo, enquadra-se na categoria de análise mais comum sobre segregação urbana. O caso dos pontos, mesmo que desprovido de barreiras físicas promove uma separação das classes sociais no centro de acordo com o bairro para onde vai. Ou seja, tal setorização dos pontos obedece a critérios puramente econômicos⁶: se o bairro pertence às zonas norte e leste (as mais populares), o passageiro certamente desembarcará na Avenida Getúlio Vargas; caso provenha de bairros da zona sul e central (as mais ricas), seu ponto de desembarque será nas avenidas Independência ou Rio

⁶ MARCUSE, Peter. Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o Estado. *Espaço e Debates*, São Paulo, n.45, p.24-33, 2004.

Branco. Desta maneira, a mesma área (um relativamente pequeno triângulo central conformado por três grandes avenidas, esmiuçado anteriormente), apresenta-se com características bastante distintas. Por outro lado, e de forma mais complexa na análise, a segregação também ocorre mesmo quando a estrutura física não se comporta de maneira excludente.

Cabe registrar também que espaços segregadores também podem ser diversos. Segundo Vera Telles, infelizmente o debate em torno desta questão praticamente reduziu-se à distribuição da pobreza no espaço urbano (...) é como se a noção de segregação urbana fosse também esvaziada da potência crítica (...)"⁷

Porém, a coexistência entre segregação e diversidade pode manifestar-se de diversas formas e das maneiras menos previsíveis, diferente da idéia mais comum que normalmente considera o conceito de segregação relacionado à existência de alguma barreira física⁸. Jorge Cerdá também compartilha da tese afirmando que:

"Este viés metodológico complementa-se com uma importante deficiência conceitual. Os estudos supõem que a segregação espacial é um simples reflexo das diferenças sociais." ⁹

Certamente que, por não haver nenhum elemento físico que separe estes dois grandes setores do centro – referentes ao comércio e também às residências – haja neles alguns pontos de interseção. No entanto, à medida que tal setor vai se aproximando de seus limites, ele começa a definir-se de acordo

⁷ TELLES, Vera. *Pontos e linhas de um debate: o urbano como questão*. Paris: Mimeo, 2004. p.20.

⁸ Segundo Caldeira (2000, p.152), a maior proximidade entre diferentes grupos sociais não exclui a segregação. A prática de construção de muros não acontece apenas num momento de incertezas quanto à criminalidade ou de incertezas econômicas, mas também quando as diferentes classes começam a ficar mais próximos.

⁹ CERDÁ, J. Segregação residencial nas principais cidades chilenas: tendências das três últimas décadas e possíveis cursos de ação. *Espaço e Debates*, São Paulo, n. 45, p.60-74, jan./jul. 2004. p.61.

com seu mercado consumidor, seus moradores, enfim, segmentado e especializado de acordo com a classe social que o frequenta ou habita.

Desta forma, podemos constatar que mesmo sutil e demarcada por 'linhas elásticas', o centro de Juiz de Fora se apresenta como uma área social e espacialmente segregada. Assim, talvez seja relevante indagarmos a respeito das possíveis origens de tais demarcações e divisões do espaço, verificando inclusive se a conformação de uma determinada área, com todas as características referentes à sua segmentação sócio-econômica, poderia ser fruto principalmente da regulação do poder público e de uma política urbana que estabeleça as áreas de maior ou menor valor.

Segundo Peter Marcuse,

(...) o papel do Estado no estabelecimento de linhas de divisão involuntárias que reflitam status/poder é fundamental ao processo ativo que denominamos repartição. Esta repartição implementada pelo Estado, conforme as linhas de poder, é foco de nossa preocupação principal, pois a considerarmos aquilo que há de mais ameaçador às expectativas acerca de uma cidade justa e democrática e pode ser particularmente danosa quando utiliza ou é reforçada por componentes culturais e/ou funcionais.¹⁰

Podemos exemplificar, no caso de Juiz de Fora, tal característica de repartição com uma das dezenas de galerias comerciais espalhadas por toda a área central. Talvez a que funcione como melhor exemplo de espaço excludente seja a que mais se aproxime da estética de *shopping center*, o *Mister Shopping*. O conjunto comercial possui comércio voltado para o público das classes média e alta; estrutura-se funcionalmente como uma galeria, fazendo ligação entre duas vias que possuem realidades contrastantes se analisarmos seus moradores e/ou comércio. De relevante para o presente trabalho é a constatação de que as

soleiras que separam o ‘shopping’ da popular avenida Getúlio Vargas são raramente ultrapassadas pela população que todos os dias ali faz uso do transporte coletivo: neste caso, as soleiras representam o limite entre dois espaços diversos entre si: o fator cultural faz-se neste exemplo, de potência muito maior que o simplesmente econômico.



FIGURAS 49 e 50 – Aspectos do Mister Shopping, 1986: entrada pela Av. Getúlio Vargas, com ponto de ônibus (esquerda) e pela Rua Mister Moore (direita).

FOTOS – Orsi (2005)

Também podemos observar que existem diferentes morfologias arquitetônicas de edifícios-galerias, seguindo certo padrão de acordo com a área em que se localizam. Enquanto as galerias da parte alta (próximas à avenida Rio Branco) começam a apresentar-se com uma estética de *shopping center*; as da parte baixa, principalmente as que fazem ligação com as ruas mais populares, guardam as mesmas características de sua concepção original, muitas delas em estado de avançada degradação.

Mesmo um tanto segregado, o centro da cidade difere da maioria das grandes e médias cidades brasileiras, onde

¹⁰ MARCUSE, Peter. Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o Estado. *Espaço e Debates*, São Paulo, n.45, p.24-33, 2004.

“(...) (as classes alta e média) romperam com o centro. Esse rompimento, embora existisse, não era tão sério até por volta da década de 1970. A partir de então, outro fator especificamente brasileiro colaborou inegavelmente para agravar esta ruptura e aniquilar a frágil simbiose centro – classes média e média alta centrais: a tomada do centro pela violência, mais que sua tomada pela violência”¹¹.

4.2 Os complexos de galerias

O olhar voltado para o centro de Juiz de Fora hoje, não pode deixar de constatar este extenso sistema de galerias: intrincado, por vezes subversivo, mas acima de tudo, coeso. O que já foi exceção ao tecido urbano agora se apresenta como regra e, a primeira vista, compõe uma estrutura de unidade. Mas, paradoxalmente, uma análise mais minuciosa revela um conjunto de complexos resultantes da fusão de várias galerias, que mantém entre si dinâmica e feições próprias e que delineiam identidades diferenciadas. Mas nem por isso divergente do todo.

Os complexos, aqui, devem ser entendidos como pontos de convergência onde é possível observar não só a fusão entre galerias próximas, mas, também, a inclusão de outros equipamentos urbanos como supermercados (e hipermercados) ou lojas de departamento – além de excluir, no todo ou em parte, o uso residencial.

Ao analisarmos estes novos complexos poderemos constatar que o conceito de galeria, premissa para seu estabelecimento, agora divide papel com o conceito de *shopping center* e suas repercussões são, para o centro da cidade, de ordem não apenas física, mas também comportamental. Esse novo conceito

¹¹ Este não rompimento da sociedade juizforana com o centro talvez possa inclusive contribuir para as baixas taxas de criminalidade verificadas no município. Segundo o IPEA, no ano de 2005, a cidade apenas ficou atrás de Maringá (PR) e Joinville (SC), dentre os mais seguros do país. VILLAÇA (2001).

(ou a busca por ele) reescreve a experimentação e a percepção espacial agindo como elemento no processo de segregação urbana no centro.

Dessa junção/ sobreposição de conceitos resulta, primeiramente, o centro atual – ambíguo entre a totalidade do traçado e a singularidade de cada complexo – e, depois, os novos complexos – consoantes com a oferta de serviços dos shoppings, mas ainda arraigados na estrutura física das galerias.

Complexo Teatro Central

Trata-se do mais antigo agrupamento de galerias da cidade formado, inicialmente, pelas galerias Azaria Vilela e Ali Halfeld – que aproveitaram-se da passagem residual do lote do teatro com a sua inauguração na década de 1920. com edifícios das décadas de 1950 (Galerias João Beraldo e Phintias Guimarães), de 1960 (Galerias Azarias Vilela e Ali Halfeld) e 1980 (Galeria Roberto Neves e também a loja de departamentos contígua ao conjunto).

Trata-se de um conjunto interpenetrado, com uma complexidade de formas e funções das mais interessantes para a nossa análise: conta os usos comercial (inclusive uma grande lojas de departamentos – Casas Bahia), residencial, serviços e lazer (teatro). No entanto, mesmo com sua infinidade de usos, não se aproxima de um shopping center de maneira alguma – as partes pouco se relacionam tanto operacional quanto esteticamente, exibindo uma feição bastante elementar e, ao mesmo tempo, fragmentada.



FIGURAS 51, 52 e 53 – Aspectos dos interiores das galerias que compõem o 'Complexo Theatro Central'
FOTOS – Orsi (2005)

Nascido da coincidência do espaço, da oportunidade de integrar espaços contíguos, foi se formando à medida que as galerias foram surgindo de maneira independente. As partes, apesar de integradas, apresentam características distintas e não estão ligadas a atos administrativos comuns. O conjunto aparece como uma unidade despretensiosa.

Complexo Shopping Santa Cruz

O conjunto, que pretende atingir unidade formal, ainda é claramente fragmentado em suas partes. Na verdade, é um exemplo de shopping center (se

assim podemos chamá-lo) que foi se formando com o acréscimo de várias galerias e posteriormente desenvolvendo certa interioridade.

As primeiras galerias do conjunto nasceram do aproveitamento de uma extinta fábrica de tecidos na década de 1980. Depois, foram sendo incorporadas outras partes. O Santa Cruz possui ainda, assim como outros shoppings de fato, um hipermercado bem em frente a uma de suas entradas e um estacionamento para quase mil veículos dentro de suas dependências.



FIGURAS 54, 55 e 56 – Aspectos do 'Complexo Shopping S. Cruz': setor de brinquedos eletrônicos (esquerda); corredor de lojas (direita) e uma de suas fachadas, proveniente de uma indústria têxtil (abaixo)
FOTOS – Orsi (2005)

Atualmente o complexo apresenta características que de fato o aproximam de um shopping center, inclusive por sua dimensão de 450 lojas. Mas isto ocorre com mais evidência em alguns de seus setores do que em outros – ao

mesmo tempo em que observamos padronização de vitrines, brinquedos eletrônicos de última geração e cinemas em algumas partes, em outras, ainda é clara a evidência que o conjunto constituiu-se de galerias.

Complexo Manchester

Segue os moldes de formação do Complexo Theatro Central, com a interpenetração entre as partes à medida que o espaço se torna contíguo. O que é possível de se notar na conexão entre a Galeria Manchester (1996) com a Galeria Bellini (1955), anteriormente ligada a um supermercado na década de 1980, que interliga duas outras ruas, possuindo caixas de pagamento instaladas nas suas duas entradas.



FIGURAS 57 e 58 – Aspectos do ‘Complexo Manchester’: ponto de ligação entre duas galerias e supermercado (esquerda) e estacionamento com entrada da Galeria Castro Alves, s.d. (direita)
FOTOS – Orsi (2005)

Além destes três elementos, podemos verificar também uma terceira galeria praticamente ligada ao conjunto, mas de forma menos explícita. Talvez pela diferença do segmento comercial mais popular que ela atinge – diferente das anteriores – e pela aproximação com uma forma elementar, sem unidade e sem cobertura.

Complexo Solar

O edifício de galerias e salas comerciais que surgiu com a conversão de um hotel na década de 1960 (Rosa Falci Maia), hoje é parte de um complexo que soma um edifício comercial de dez pavimentos, um hotel de quinze andares e outras duas galerias (Edgard Bento Salgado e Farmacêutico Miguel Giovaninni).



FIGURAS 59, 60 e 61 – Aspectos do 'Complexo Solar': ponto de ligação entre duas das três galerias do complexo (acima); entrada de galeria adaptada em construção anterior (abaixo) e edifício com hotel e galeria, que se ligou às demais mais recentemente (direita)
FOTOS – Orsi (2005)

Com formas bastante irregulares e cinco acessos voltados para três diferentes ruas, o conjunto apresenta-se com difícil compreensão interna devido à quantidade de ligações que se estabeleceram entre estas três galerias.

Mister Shopping

De todos os complexos que estabelecemos para esta análise, o *Mister Shopping* é o único exemplar que nasceu de um projeto arquitetônico concebido como um todo e também o único que foi construído em apenas uma única etapa, e com a finalidade de funcionar estritamente como um *shopping center*.



FIGURAS 62 e 63 – Aspectos do Mister Shopping: entradas pela Rua Mr. Moore (esquerda) e interior (direita)
FOTOS – Orsi (2005)

No entanto, mesmo possuindo características típicas de um *shopping*, como administração centralizada, 140 lojas (inclusive de grife), estacionamento rotativo, além de outros elementos que criam uma atmosfera para tal, o conjunto se insere no tecido urbano dando continuidade à trama de galerias do centro, com três acessos voltados para duas importantes vias da cidade e que podem ser usados apenas como passagem.

Ainda que cada um desses grandes complexos tenha uma linguagem particular e se aproxime, em maior ou menor escala, com a linguagem de *shopping center*, não podemos compreendê-los como unidades autônomas. Desse modo uma descrição conjunta ainda é cabível para o estudo de algumas de suas peculiaridades.

Dentre os 'Complexos', apenas o do Theatro Central – onde algumas das galerias são também acessos para edifícios residenciais – permite o acesso às suas dependências além do horário comercial, o que o diferencia enquanto experimentação espacial dos demais complexos de galerias.

Não são apenas os *shoppings* que atualmente se espelham nas cidades. O inverso também é verdadeiro¹². Estas mudanças no centro urbano de Juiz de Fora, comprovam esta idéia. Elas buscam, na verdade, uma relativa modernização, ao reproduzirem a estética do shopping. Mudanças que vão desde a atualização das feições das vitrines das lojas até a mudança dos nomes das Galerias para *Shoppings*.

¹² Enquanto as galerias buscam esta nova estética, podemos dizer que os shoppings centers também começam a se apropriar de elementos da cidade, como exemplifica bem Rybczynski (1995, p.192) ao citar, entre outros mais, o *Mall* os América, no estado de Minnessota, inaugurado na década de 1990: "As lojas ficam num pátio com parque (...), dois teatros e uma dúzia de atrações menores. O pátio lembra o Palais Royal, em Paris, no século XVIII".

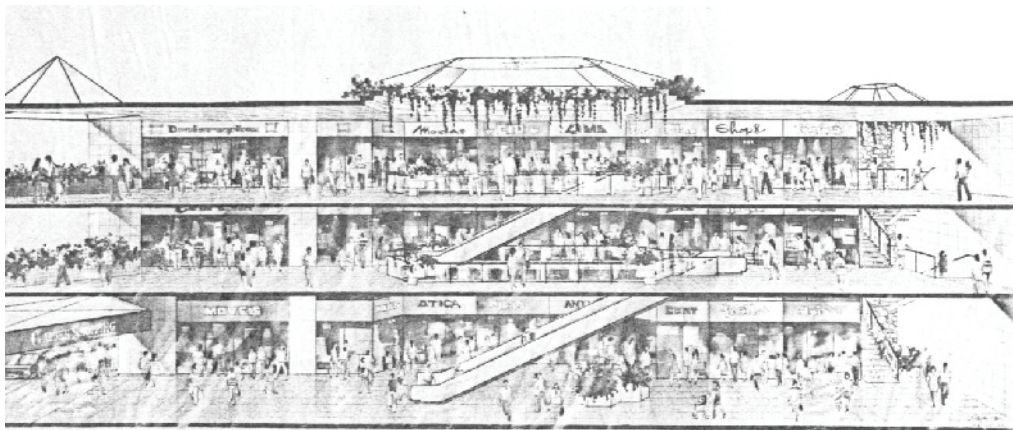
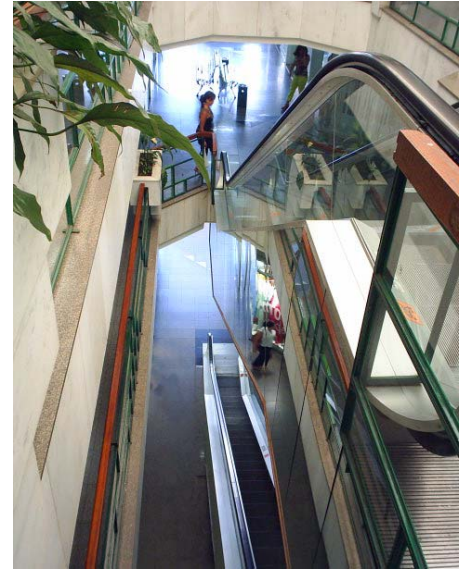


FIGURAS 64, 65 e 66 – Letreiros de galerias tradicionais que passaram a adotar o nome *shopping* (direita e acima) e matéria em jornal da cidade, que enuncia o mesmo termo (abaixo)
FOTOS – Orsi (2005);
FONTE – Abdalla

Assim como o uso de elementos como escadas-rolantes elevadores- panorâmicos, cenografia na ambientação, iluminação controlada, padronização da informação e unidade no uso de materiais. Não que isso ocorra em todos os complexos, mas verificamos que esta é uma forte tendência quando da constituição deles – frutos ou de um projeto para o todo ou provenientes da fusão entre galerias.

Quanto aos usos, estes complexos se aproximam muito dos que existem nos interiores de um *shopping center*, principalmente quando verificamos alguns elementos que recentemente começaram a se acoplar aos shoppings

como hotéis e clínicas médicas. Tanto o complexo quanto o *shopping* agora exibem a mesma variedade de funções integradas ao seu conjunto.



FIGURAS 67, 68 e 69 – Desenho de campanha publicitária para a reforma da Galeria Pio X na década de 1990 (esquerda); escada-rolante no Garden Shopping, 1998 (direita) e imagem de corte longitudinal para a comercialização do mesmo empreendimento (abaixo)

FOTOS – Orsi (2005);

FONTE – Abdalla

Nos complexos há forte predominância de comércio, à exceção do Complexo Theatro Central onde ainda verificamos o uso residencial, seguido de serviços nas áreas menos valorizadas e também uma crescente oferta de vagas de estacionamentos – outro fato que os difere das galerias tradicionais da cidade.

Além de romperem, em parte, com uma das principais características da galeria, não mais estabelecendo uma relação íntima entre a paisagem das ruas com o seu ambiente interior, estes complexos, fundamentalmente aqueles que se denominam *Shopping Center* – como o *Mister Shopping* e o Santa Cruz Shopping – possuem uma oferta consideravelmente maior de equipamentos de lazer, como cinemas, boliches, bares, etc.

A relação entre as fachadas e o entorno acrescenta maior destaque à ruptura entre os novos complexos e as tradicionais galerias da cidade. Enquanto o primeiro grupo se aproxima do *shopping center*, com entradas mais demarcadas, anunciadas por letreiros, logotipos e certa padronização, o grupo das galerias, em sua grande maioria, dialoga mais discretamente com a massa edificada do entorno.

A inclinação para a ruptura acarreta diferentes conformações físicas aos complexos e pode ser notada principalmente quando acontece a “interiorização” do ambiente. Ele volta-se pra si mesmo, propondo o fim do conceito fundamental de galeria.

Estas considerações não devem levar à conclusão de que a tipologia de galeria esteja fadada à extinção na cidade, pelo contrário, ela permanece pertinente. Mesmo que seu caráter de elemento público esteja um pouco obscurecido pela ascensão do *shopping*, este modelo ainda se mostra economicamente viável: o modelo do *shopping*, totalitário, impondo deslocamentos no tecido urbano pressiona o modelo de galeria e nele acarreta mudanças. Na contrapartida, o modelo de galeria resiste e fragmenta a força do *shopping center*.

Desse embate começa a aflorar esse novo conceito, mais cauteloso e que incorpora elementos dos dois que o precedem. Suas transformações não só estabelecem novos padrões para a ordenação morfológica, mas, no cerne do conflito, deflagram reflexões sobre os domínios público e privado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em Juiz de Fora, onde se verifica uma expansão e fortalecimento do lugar central, ao contrário de uma possível fragmentação da centralidade da cidade, ocorreu a implementação de uma estrutura imprevisível, com a formação de inúmeras vias informais decorrente do processo de proliferação de galerias.

A sociedade local, que não vê as galerias como algo negativo, as incorpora mentalmente como espaço público ou semi-público da cidade legal. Estas condições ao mesmo tempo cercam e facilitam a diversidade na área central, constroem a materialidade, a qual cria condições para a sociabilidade desta área urbana.

Além disto, a multiplicação das galerias, a ponto de se constituírem uma estrutura que ultrapassa os limites da sua presença isolada, formando um complexo central de prédios, faz com que o lugar seja percebido como uma propriedade cultural local.

Em contraposição a um espaço bastante permeável entre ruas, como o sistema tradicional de galerias, o processo de 'fechamento' e 'fusão' de várias delas e a semelhança com o *shopping center* reinicia o processo de definição das esferas pública e privada. Este processo na atual Juiz de Fora só reforça a idéia

de uma clara valorização ideológica da esfera privada e abrandamento do espaço público. Não que este espaço público esteja prestes a acabar, mas sim que a esfera de vida pública passa por um processo de 'metamorfose'.¹³

Os distintos domínios público e privado, bem delineados ou pelo menos claramente estabelecidos, são interpolados na cidade quando da inserção da tipologia de galeria. Ela torna elásticos os tais domínios e restabelece o limiar de cada um deles. A via pública ganha, então, espaço interior do quarteirão privado, mas este espaço é temporal, condicionado à razão do tempo privado. Uma única galeria pode abarcar diferentes usos (comercial, residencial e serviços) e, em muitos momentos, não diferir, neste aspecto da via pública. Mas seu caráter privado vai sempre se fazer presente nos momentos em que seus proprietários acharem conveniente.

Essa constatação não deve levar à conclusão de que os atuais grandes complexos de galerias, tão semelhante ao *shopping center*, excluam o sistema anterior já consolidado na malha pública tradicional. Na verdade, estas novas entidades apenas ensaiam a ditar uma nova forma de apreensão do espaço que antes não se verificava. Começam a apontar para uma direção onde a separação entre espaços públicos e privados são bem mais definidas que anteriormente.

Cada objeto ou ação que se instala se insere num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Sua presença também modifica os valores preexistentes. (...) Todos os objetos e ações vêm modificada sua significação absoluta (ou tendencial) e ganham uma nova significação relativa, provisoriamente verdadeira, diferente daquela do

¹³ HABERMAS, J. *Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

momento anterior e impossível em outro lugar. É dessa maneira que se constitui uma espécie de tempo do lugar, esse tempo espacial que é um outro espaço.¹⁴

Esses objetos e essas ações¹⁵ ganham uma lógica que é, ao mesmo tempo, remete a uma história passada (sua datação, sua realidade material, sua causação original) e ao momento presente (seu funcionamento e sua significação presentes).¹⁶

Podemos notar, por conseguinte, a força da cultura de massas frente a uma cultura tradicional¹⁷, pois na impossibilidade de construção de um espaço-shopping dentro dos moldes estabelecidos, ocorre a remodelação de espaços que traziam consigo marcas da história de um lugar em espaços que respondem à vontade de uniformização e indiferenciação.¹⁸

Neste processo de 'fechamento' dos complexos de galerias na busca da semelhança com o *shopping center*, há apropriação não apenas de seus elementos mais marcantes, a atmosfera de vida pública também aparece um tanto suprimida. Tem-se a luz controlada, os materiais interiores bem diferenciados dos materiais das ruas, enfim, tudo é feito de forma a se ter um espetáculo urbano diferenciado muito diferenciado do espaço da rua¹⁹.

¹⁴ SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996. p.59

¹⁵ Santos define o espaço como sendo formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações. (SANTOS, 1977, p.81-99)

¹⁶ SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 79

¹⁷ Michel Serres "(...) nossa relação com o mundo mudou. Antes ela era local-local; agora ela é local-global (...)". (SANTOS, 1996, p. 313)

¹⁸ Segundo Milton Santos, a globalização em seu estágio atual é perversa para a maioria da humanidade porque a ordem trazida pelos vetores da hegemonia cria localmente a desordem. Esta ordem não é portadora de um sentido, já que seu objetivo traz o mercado global – é uma auto-referência. (SANTOS, 1996, p. 334)

¹⁹ Este lugar é o espaço público. Um lugar onde a arquitetura constrói não só aquilo que é físico e concreto como o edifício, mas estabelece um espaço do público. O artefato humano citado por Arendt (2003) é aquele que diferencia um lugar de outro, ou uma cidade de outra. É também aquilo que é encantador em cada cidade ou lugar, aquilo que é próprio de cada região. Vai depender de como essa esfera pública e social se constrói e de como transforma em lugares, para se definir o caráter de cada espaço.

Entre a população da cidade é comum designar o nome de “*shopping center*” em substituição ao de “galeria”, mesmo que em Juiz de Fora não haja shoppings dentro dos moldes mais comumente estabelecidos.

A construção da tradição e, sobretudo o esforço demandado para a consolidação de uma cultura local e identificação da centralidade urbana, social, reflete materialmente na cidade. O intrincado devir de forças que atuam nos modelos urbanos dissolve, cria e transforma todas as realidades existentes. Os resultados da sobreposição entre esferas pública e privada e a redefinição constante de seus limites refletem-se no corpo do centro Juiz de Fora e demonstram uma dinâmica fundamentalmente transitória, de uma malha inquieta que, nesse ponto, se assemelha a pulsão de qualquer corpo urbano.

REFERÊNCIA

ABDALLA, J.G.F. *Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora: fascínio e identidade entre público e privado*. Juiz de Fora: Mimeo, 2000.

ARENDT, H. *A condição humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SHOPPING CENTERS. Disponível em: <<http://www.abrasce.com.br>>. Acesso em: 03 março 2006.

ATLAS do desenvolvimento humano no Brasil. [S.l.]: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/Programa das Nações Unidas, 2003. (Software). Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/produtos/cees/idh/atlas_idh.php>. Acesso em: 6 março 2006.

BENJAMIN, W. Capital do século XIX. *Espaço e Debates*, São Paulo, NERU, ano 4, n. 11, p. 5-13, 1984.

BLASENHEIM, P. Uma história regional: a Zona da Mata Mineira (1870/1906). In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS MINEIROS, 5., 1982, Belo Horizonte: UFMG/PROEP, p.68-79.

CALDEIRA, T.P.R. *Cidades de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 2000.

CENSOS populacionais, 1910-2000. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 03 março 2006.

CERDÁ, J. Segregação residencial nas principais cidades chilenas: tendências das três últimas décadas e possíveis cursos de ação. *Espaço e Debates*, São Paulo, n. 45, p.60-74, jan./jul. 2004.

COMPANS, R. O Paradigma das Global Cities. *Espaço e Debates*, Campinas, ANPUR, n.1, p.91-104, maio 1999.

CYMBALISTA, R. *Política urbana e regulação urbanística no Brasil :conquistas e desafios de um modelo em construção*. São Paulo: Mimeo, 2004.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES. Disponível em: <<http://www.dner.gov.br>>. Acesso em: 07 março 2006.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 03 março 2006.

GIROLETTI, D. *A industrialização de Juiz de Fora (1850/1930)*. Juiz de Fora: EDUFJF, 1988.

- HABERMAS, J. *Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- HELLER, A. *O cotidiano e a história*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- HERTZBERGER, H. *Lições de arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- LAMAS, J.M.R.G. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Goulbenkian/ Instituto Nacional de Investigação Tecnológica, 2000.
- LEITE, M.A.F.P. *Destrução ou desconstrução?* São Paulo: HUCITEC/ FAPESP, 1994.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MARCUSE, Peter. Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o Estado. *Espaço e Debates*, São Paulo, n.45, p.24-33,2004.
- MARTINS, R. ; MARTINS, M.C. As Exportações de Minas no Século XIX. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, Belo Horizonte, UFMG, p.31-40, jan. 1984.
- OLIVEIRA, P. *História de Juiz de Fora*. [S.l.], 1966
- ORSI, G. O centro de Juiz de Fora e os novos centros: paradoxos da urbanidade. *Oculum*, Campinas, PUC Campinas, n.3, 2006. P.97-112.
- PAULA, R.Z.A. Indústria em Minas Gerais: Origem e Desenvolvimento. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA E ECONOMIA,3., Curitiba, ABPHE, 1989. P.189-197.
- PEDROSA, M.X.V. Zona silenciosa da economia mineira: a Zona da Mata. *Revista do Instituto Histórico de Minas Gerais*, Belo Horizonte, IHGMG, v.9, 1962. P180-191.
- PINTAUDI, S.M., *Shopping centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo: Unesp, 1992.
- PLANO diretor do município. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora/ Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora, 1986.
- QUEIROGA, E. *A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa*. São Paulo: Mimeo, 2001.
- ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- RYBCZYNSKI, W. *Vida nas cidades: expectativas urbanas no novo mundo*. Rio de Janeiro: Record, 1995.

RYKWERT, J. *A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SALGADO, Ivone. Pierre Patte e a cultura urbanística do iluminismo francês. *Cadernos de Pesquisa do LAP*, São Paulo, USP, n.38, 2003. 95p.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n.54, p.81-99, jun. 1977.

SARAIVA, L.F. A Zona da Mata mineira: subsídios para uma historiografia. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA E ECONOMIA, 3., Curitiba, ABPHE, 1989.

SICA, Paolo. *Storia dell' urbanística*. Roma: Laterza, 1984. V.2

SLENES, R. *O múltiplo de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Campinas: IFCM/Unicamp, 1985.

SUBJECT Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889. In: CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Disponível em: <<http://www.crl.uchicago.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33&l4=22>> Acesso em: 06 março 2006.

TELLES, Vera. *Pontos e linhas de um debate: o urbano como questão*. Paris: Mimeo, 2004.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

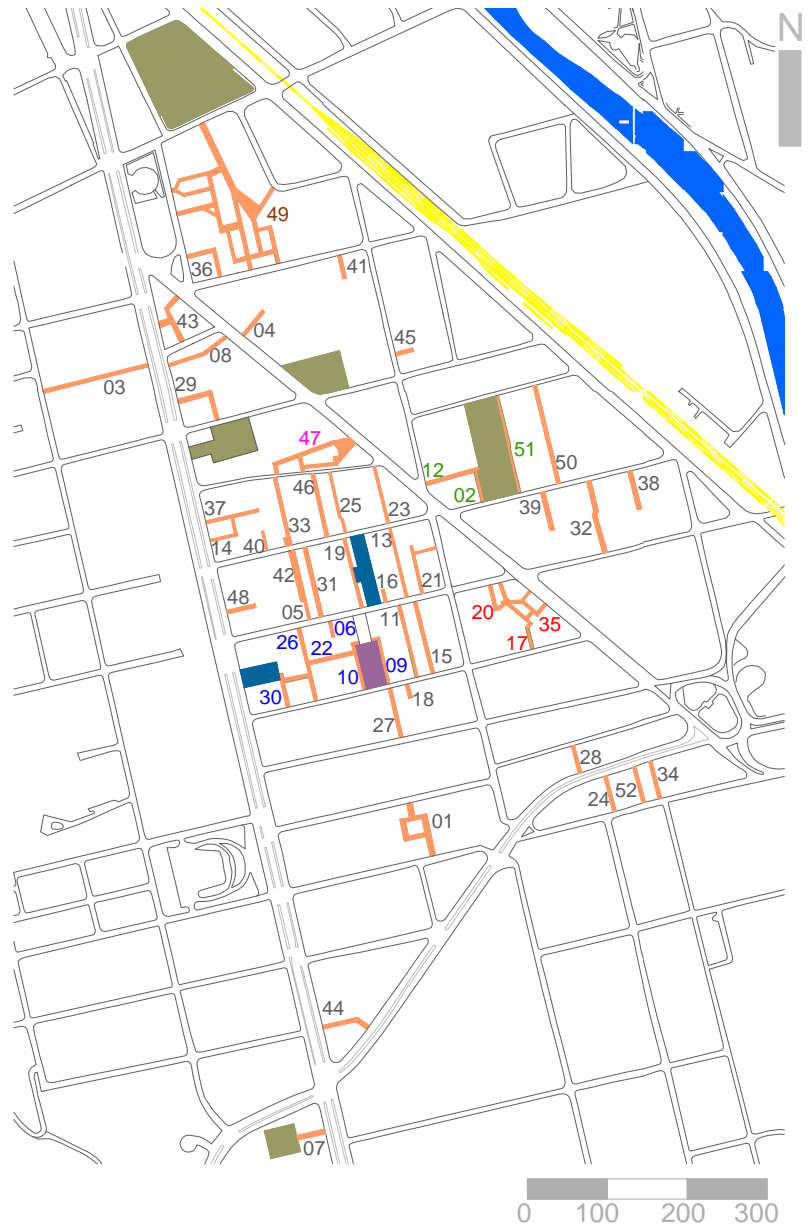
WIRTH, J. *O fiel da balança: Minas Gerais na confederação brasileira (1889/1937)*. São Paulo: Paz e Terra, [s.d.].

ZEVI, B. *Saber ver a arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

ANEXO

Lista de Galerias

01 Braz Shopping
02 C. Comercial Manchester
03 C. Com. R. Branco
04 C. Empresarial 828
05 Ed. Cathoud
06 Ed. Sedan
07 Empório Bahamas
08 Gal. Alberto Andrés
09 Gal. Ali Halfeld
10 Gal. Azarias Vilela
11 Gal. Belford Arantes
12 Gal. Bellini
13 Gal. Bruno Barbosa
14 Gal. Carmelo Sirimarco
15 Gal. Constança Valadares
16 Gal. Delanda
17 Gal. Edgard B. Salgado
18 Gal. Ed. Pres. F. Peixoto
19 Gal. Epaminondas Braga
20 Gal. Farm. M. Giovanini
21 Gal. Francisco Borrage
22 Gal. G. Roberto Neves
23 Gal. Hallack
24 Gal. Irineu Guimarães
25 Gal. Itala
26 Gal. João Beraldo
27 Gal. João B. de Mattos
28 Gal. José Seta
29 Gal. Labibe Simão
30 Gal. Phintias Guimarães
31 Gal. Pio X
32 Gal. Pref. Álvaro Braga
33 Gal. dos Previdenciários
34 Gal. Prof. Jamil Mokdeci
35 Gal. Rosa Falci Maia
36 Gal. Rosário Falci
37 Gal. Salzer
38 Gal. São Paulo
39 Gal. Sem Nome
40 Gal. Sofia
41 Solar S. Sebastião
42 Garden Shopping
43 GHS Shopping
44 Golden Center
45 JF Shopping
46 Marechal Center
47 Mister Shopping
48 Central Shopping
49 Santa Cruz Shopping
50 Shopping Marechal
51 Trav. Castro Alves
52 Gal. Izaltino Silveira



LEGENDA

■ Galerias comerciais	○ Galerias comerciais
■ Supermercados	○ Galerias 'Complexo Teatro Central'
■ Lojas de deptos. ligadas à galerias	○ Galerias 'Complexo Manchester'
■ Teatro	○ Galerias 'Mister Shopping'
■ Linha férrea	○ Galerias 'Complexo Shopping S. Cruz'
■ Rio Paraibuna	○ Galerias 'Complexo Solar'

Edifício Cathoud (1947)



Edifício de feições do Art-Deco, segundo exemplar na cidade da tipologia de edifício-galeria. Seu projeto foi executado também pela Construtora Pantaleone Arcuri. Retomando as construções de galeria na cidade, interrompidas desde a formação das galerias do Theatro Central. Poucos anos após sua construção é que começaram a aparecer um número considerável de exemplares na cidade.

O edifício contém galeria comercial no pavimento térreo, com circulação central sem fazer ligação com a rua posterior. Os três pavimentos superiores destinavam-se às salas comerciais. Fig. 70 e 71: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Edifício Sedan (1948)



Este exemplar muito se assemelha ao que o precedeu se considerarmos que o conjunto de salas comerciais mais galeria somam apenas um único elemento volumétrico, não apresentando distinção alguma entre base e torre, que seria prática corriqueira em alguns exemplares posteriores. Assim como o Cathoud, o Edifício Sedan também não faria ligação

com a rua posterior e suas feições estéticas representam um Art-Deco muito menos ornamentado, bastante representativo de seus últimos anos. Fig. 72 e 73: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Bruno Barbosa (1954)



A Galeria contém dois edifícios distintos e independentes em cada uma de suas entradas.

Notamos que o processo de constituição desta galeria difere consideravelmente daquele que, a exemplo da galeria Pio X ou da Galeria Cathoud, surgiram de um projeto que contemplaria o edifício como um conjunto homogêneo.

A galeria propriamente dita constitui-se de um edifício de dois pavimentos de uso comercial e serviços que faz ligação entre os dois edifícios de três pavimentos das extremidades, sendo um de uso residencial e o outro de uso comercial. Fig. 74 e 75: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria dos Previdenciários (1955)

Diferente dos exemplares anteriores é um edifício público, que abriu caminho para a implantação da estética modernista na cidade. Apesar de acompanhar a tipologia urbana de galeria, ela não acontece funcionalmente como as demais. Notamos, assim, a partir deste edifício, a força com que a tipologia urbana



de galerias comerciais começava a ter para a cidade, pois aqui a galeria serve apenas ao edifício. E, desta forma, é o único na cidade em que não há comércio nesta ligação entre ruas. Fig. 76 e 77: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Bellini (1955)

Galeria de um pavimento com edifício residencial de três pavimentos na entrada da galeria. O projeto não contempla a saída com a rua exterior. A primeira galeria implantada no sentido longitudinal do quarteirão.



Atualmente, a galeria dá acesso a um supermercado. Fig. 78 e 79: Aspectos da entrada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Epaminondas Braga (1955)

Inicialmente a galeria era formada apenas por um edifício residencial de seis pavimentos que remete ao estilo Art-Déco e galeria de lojas que apenas duas décadas depois fez ligação com a rua posterior.

A galeria de lojas possui também um pavimento de sobre-lojas em toda a sua extensão. Na rua posterior foi construído na década de 1970, além do prolongamento até a rua, também edifício comercial de dez pavimentos. Fig. 80 e 81: Aspectos da entrada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)





Galeria Delanda (1956)

Galeria que tem sua maior importância como passagem para a circulação vertical do edifício, pois é pouco extensa, não faz ligação entre ruas e possui menos de dez lojas. Apresenta bastante semelhança com o Edifício Sedan (inaugurada na década anterior), como simetria, gabarito de altura, unidade volumétrica e estética. Fig. 82 e 83: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Prefeito Álvaro Braga (1956)

Primeira galeria de Juiz de Fora não-linear e não simétrica. Sua configuração está imbricada ao fato de ser um edifício de uso misto. O uso residencial se evidencia notadamente pelas inúmeras varandas que se voltam para o átrio central. Pois diferente dos exemplares construídos até então, o uso residencial não se limitará apenas ao edifício implantado na entrada do conjunto, o que



determinará a particularidade de sua forma. A surpreendente arquitetura que domina o espaço interior não encontra reflexo com aquela que se percebe externamente. Talvez seja a galeria com maior diversidade de usos na cidade. Além dos já citados, há também pequenas indústrias e serviços. Fig. 84 e 85: Aspectos da entrada e átrio da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Phintias Guimarães (1956)

Galeria concebida como conjunto misto residencial e de comércio. A simetria do edifício residencial de dois pavimentos, implantado na entrada, domina toda a extensão do lote. E a galeria comercial se limita ao pavimento térreo que, poucos anos depois, com a inauguração de galeria vizinha, ligou-se à ela através de uma outra passagem lateral. Sua estética se apresenta como tantas outras na cidade, onde não percebemos grandes elaborações arquitetônicas devido principalmente talvez ao fato da forte tradição da escola de

engenharia, precursora da atual Universidade Federal de Juiz de Fora. Fig. 86 e 87: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)



Galeria Belford Arantes (1957)



Concebida e construída como um único conjunto, a gelaria possui lojas (com sobre-lojas) apenas no pavimento térreo e dois edifícios residenciais (um em cada entrada, de 5 e 7 pavimentos), nas vias em que faz ligação. A arquitetura possui poucas elaborações, no entanto as grandes proporções da nave nos remete à amplitude daqueles espaços tão bem explorados pela arquitetura Modernista e que logo em seguida seria por tantas vezes repetidas nos demais exemplares. Fig. 88 e 89: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Constança Valadares (1957)

A grande proporção do átrio e sua amplitude visual, que ainda não encontraram equivalentes próximos na cidade, definem a singularidade desta que ainda é a maior galeria de Juiz de Fora. Abarcando quatro pavimentos de lojas que se comunicam através de seqüência de mezaninos, sua forma expõe traços visivelmente da Arquitetura Modernista. Há no conjunto, uma clara hierarquia entre os edifícios



comerciais das entradas, que não se percebe na apoteose do ambiente interior: o edifício da rua de maior circulação de pessoas possui sete pavimentos, e o da outra via, apenas três. Fig. 90 e 91: Aspectos da entrada e átrio da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galerias Salzer (1957) e Carmelo Sirimarco (1962)



Apesar de não se destacar, por seus elementos morfológicos, no contexto de galerias da cidade, a Galeria Salzier é, em si, o relato físico de um processo de formação de galerias que surgem a partir de reformulações constantes do espaço inicialmente destinado a elas. Assim é possível notar ao longo

de seu percurso vários elementos dissonantes que não só descrevem sua própria história como faz ecoar a formulação tipológica de boa parte das galerias da cidade: primeiramente uma galeria térrea este espaço se manteve praticamente intacto em alguns pontos e bastante alterado em outros depois da construção do edifício de oito andares sobre sua entrada. Fig. 92 e 93: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Ítala (1958)



O conjunto tem formas bastante contrastantes entre suas partes se considerarmos os edifícios das suas duas entradas. Enquanto um deles trata-se de um edifício em estilo eclético, aproveitado para o uso de edifício-galeria, o outro se integra ao conjunto estético da rua, evidenciando uma forte característica das galerias em Juiz de Fora: a fragmentação de seus espaços. Do mesmo modo em que

uma fachada se integra ao conjunto arquitetônico da rua, o outro é fruto de uma reformulação na arquitetura de um período anterior. O interior constitui uma galeria não-linear de lojas térreas com sobre-loja, onde não é possível perceber conexões que integrem estas partes. Fig. 94 e 95: Aspectos da entrada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galerias Azarias Vilela (1960) e Ali Halfeld (1960)

Estabelecendo uma nova referência morfológica no processo de formação de galerias na cidade, estes dois exemplares surgem de maneira incidental oriundas do espaço residual do lote. A configuração destas passagens como galerias, decorre principalmente da qualidade do espaço que ali se constituiu na década de 1920. Levando edifícios que, inicialmente, não constituiriam estas galerias a se integrarem a elas com o

passar dos anos e, finalmente, fazerem deste espaço a sua principal fachada. Fig. 96 e 97: Aspectos de uma das laterais do Cine-Theatro Central e galeria. Fotos: Orsi (2005)



Galeria Rosário Falci (1966)



A galeria encontra-se no entorno da nossa área de estudo. E está implantada em uma quadra que é pouco propícia para a ligação entre ruas. No entanto, sua forma em “L” contida no edifício residencial de três pavimentos, reforça a unidade do conjunto e acaba por fazer ligação entre duas ruas contíguas. Fig. 98 e 99: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galerias Prof. Jamil Mokdeci (1971) e João Borges de Mattos (1973)

Assim como outros tantos conjuntos de edifícios-galeria na cidade, estes apresentam-se com várias características comuns, como a ocupação total do lote nos dois logradouros, simetria formal, linearidade, marquise, lojas térreas e sobre-lojas. No entanto, estes exemplares são únicos quando consideramos que os dois edifícios residenciais das entradas são idênticos. Fig. 100 e 101: Aspectos das fachadas das galerias. Fotos: Orsi (2005)



Galeria Francisco Borrage (1976)



Ainda que tenha encontrado terreno propício para ligar duas vias de maneira linear esta galeria acaba por ligar ruas contíguas. Além disso, é o primeiro exemplar na cidade que possui claramente distinção entre torre e base. Onde encontramos na base, de três pavimentos e sobre-loja, as funções mais comuns de uma galeria; e na torre, um edifício de salas comerciais. Fig. 102 e 103:

Aspectos da entrada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Alberto Andrés (1977)



As testadas dos lotes – tanto na avenida Getúlio Vargas, quanto na avenida Rio Branco – são bastante curtas se comparadas com a maioria dos outros edifícios-galeria na cidade. Os edifícios das entradas muito diferentes entre si. Enquanto um é de uso residencial, o outro, de salas comerciais. Sua forma acontece por conta da perpendicularidade entre cada avenida. Fig. 104 e 105: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Labibe Simão (1980)



Apesar de possuir características comuns como ligar ruas contíguas num traçado em “L”, comércio no pavimento térreo e uso residencial nos demais pavimentos, entre outras, o edifício se destaca pela grande dimensão, tanto em altura,

quanto em área. Desta forma, a galeria se integra ao conjunto de maneira que externamente não há tanta evidência de sua existência. Fig. 106 e 107: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria General Roberto Neves (1980)



Primeira galeria que promove a ligação entre outras duas, acrescentando mais complexidade ao traçado urbano. Seu conjunto de lojas e sobrelojas apresenta elementos típicos de um complexo de galerias e não mais de uma simples via de passagem. Fig. 108 e 109: Aspectos da entrada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Centro Comercial Rio Branco – Shopping Rio Branco (1985)

Edifício térreo de uso exclusivamente comercial, busca apreender a estética do shopping. Localizando-se no limite de nossa área de estudo essa



galeria é a de maior extensão na cidade e única a fazer ligação nessa área de quarteirões. Fig. 110 e 111: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Marechal Center (1985)



Primeira galeria da cidade a incorporar elementos de shopping center e de certa maneira configurar-se como tal. Também é possível perceber a integração da entrada da galeria com o edifício que se destaque em meio a paisagem do quarteirão.

O edifício possui apenas uso comercial. A estética do conjunto aproxima-se com aquela muito usada em *shopping centers* da década de 1980, como o excessivo uso do esquadro em 45 graus, escadas-rolantes como elemento compositivo e também o uso de espelhos nos átrios. Fig. 112 e 113: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Shopping Marechal (1985) e extensão (1996)



Depois da ampliação até a rua posterior em 1996, esta galeria tornou-se uma das maiores de Juiz de Fora no que diz respeito à extensão linear.

Percebemos que assim como outras de mesmo período, também incorpora elementos de shopping center, no entanto, por outro lado os elementos que a configuram como galeria tiveram muito mais força que os elementos de shopping. Desta forma, atualmente se assemelha muito mais às várias galerias na cidade do que daquelas que se anunciam como shopping center. Fig. 114 e 115: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Centro Empresarial 828 (1986)



A galeria é praticamente a entrada de um edifício de salas comerciais. Mesmo que tímida, a gradual proliferação de lojas em seu interior já pode ser verificada. O pouco espaço para lojas determinado no projeto, começa a ser reformulado e ocupado por quiosques de vendas e outras pequenas lojas. Fig. 116 e 117: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Mister Shopping (1986)

O maior conjunto comercial da cidade construído em uma só etapa possui três andares de loja e oito de estacionamentos. Concebido como um shopping, com cinemas, praça de alimentação, etc., o edifício guardou o principal elemento morfológico das galerias: ser via de passagem entre ruas – no caso entre vias de realidade sócio-econômica diversa. Mesmo com atmosfera de shopping center (inclusive com ar refrigerado), o conjunto se separa das vias públicas apenas por soleiras. E somente durante a noite se mantém fechado.



Galeria Irineu Guimarães (1986)

Assim como as outras galerias vizinhas a ela, a Irineu Guimarães tem simetria bilateral em todo o seu conjunto de edifícios residenciais – um em cada entrada, ocupando toda a testada do lote – e também na parte de galeria, propriamente dita, ocupando apenas o andar térreo (loja e sobre-loja). Os acessos para os edifícios residenciais localizam-se no interior da galeria de lojas, que independente do horário, permanece sempre aberta. Fig. 118 e 119: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Central Shopping (1988)



Galeria de estética que muito se aproxima com a do *shopping center*, tanto no que se refere aos materiais empregados – vidros reflexivos, metais cromados, elevador-panorâmico – quanto ao projeto arquitetônico e programação visual. O conjunto, que atende principalmente às classes média e alta, tem uso restritamente comercial e não faz ligação entre ruas. Fig. 120 e 121: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Santa Cruz Shopping (1991)



Atualmente o conjunto possui mais de 450 lojas e constitui-se em um complexo que se assemelha a um shopping center. No entanto, a falta de unidade entre suas partes – finalizadas em épocas distintas – é o que mais o diferencia dos projetos de shopping. E também pelo tamanho de suas lojas, em sua maioria revendas de pequenas indústrias de malharias. Nota-se a diferença entre as partes inclusive externamente. Sobretudo se compararmos as mais novas entradas às antigas – provenientes da ocupação de uma antiga indústria têxtil.

O complexo possui uso restritamente comercial, cinemas, praça de alimentação, centro de lazer e edifício-garagem. Fig. 122: Aspectos de uma de suas várias fachadas. Fotos: Orsi (2005)

Braz Shopping (1991)



Mesmo com aparência externa de shopping center, o Braz Shopping não possui nada que o eleve a este patamar. O edifício é um complexo bastante diverso: comércio no andar térreo (e sobre-loja), serviços no

andar superior e garagem nos demais pavimentos da base do edifício. Na torre situa-se um hotel de dez andares. Fig. 123 e 124: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

JF Shopping (1996)

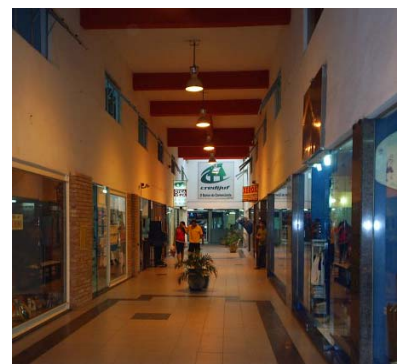


A galeria está no entorno imediato de nossa área de pesquisa e, mesmo possuindo projeto para fazer ligação entre ruas, ainda não se prolongou até a rua posterior. O edifício possui apenas uso

comercial. As lojas ocupam o térreo e andar superior. No terceiro pavimento há um estacionamento coberto. Fig. 125 e 126: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Centro Comercial Manchester (1996)

A galeria tornou-se parte de um conjunto formado pela Galeria Bellini (1955) e um supermercado. Possui edifício comercial (de oito pavimentos) logo na entrada da galeria e lojas apenas no térreo. Fig. 127 e 128: Aspectos da entrada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)



Garden Shopping (1998)



É a galeria que promoveu a ligação entre o antigo edifício Cathoud (1947) com a rua posterior. Mesmo sendo construído no final dos anos 1990, o conjunto nos remete àqueles complexos de lojas muito comuns na década de 1980, com relação à sua estética, disposição das lojas e uso de elementos muito comuns no período citado. Possui uso apenas comercial e de serviços espalhados por três pavimentos. Fig. 129: Aspecto da fachada da galeria. Fotos: Orsi (2005)

GHS Shopping (1999)



O conjunto é composto de base de dois pavimentos e torre de dez andares. Este exemplar talvez possa ser um dos que melhor ilustre a força que o elemento galeria possui na cidade, pois mesmo sendo recente sua transformação em galeria

comercial, este processo não ocorreu por acaso. Antes de galeria, o edifício já abrigou a rodoviária da cidade, depois um supermercado e há poucos anos, o espaço destinava-se a um estacionamento. Fig. 130 e 131: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galerias Rosa Falci Maia (s.d.) Edgard B. Salgado (2000) e F. M. Giovanini (2000)



Estas três galerias integram o Complexo Solar 2000. A primeira delas, Rosa Falci, originou-se da conversão de um tradicional hotel da década de 1940, em galeria de lojas e edifício comercial na década de 1960. Posteriormente, em 2000, duas novas galerias foram construídas e fundiram-se com a primeira num único grande complexo com dois novos edifícios (um hotel e o outro de salas comerciais). Atualmente o complexo

possui cinco entradas que dão acesso para três ruas. Fig. 132 e 133: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Golden Center (2000)



Diferente da maioria de galerias na cidade, o conjunto que soma edifício de salas comerciais e galeria, faz ligação entre duas avenidas, e não entre duas ruas. Diferente ainda por estas avenidas não serem paralelas nem

perpendiculares, o que confere à galeria um traçado característico. O conjunto possui também três andares de estacionamento e um visual de certa maneira temático, onde a cor dourada está presente em todo o conjunto. Fig. 134 e 135: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria João Beraldo (s.d. 1950-60)



Sem grandes elaborações arquitetônicas, a galeria se formou ao longo das décadas de 1950-60 e possui características bem diferenciadas em cada uma de suas duas entradas. Na parte mais antiga, possui um edifício de uso misto (comercial e residencial) de dez andares, e na outra rua um edifício apenas residencial de dois pavimentos. Atualmente, duas outras galerias se ligaram a ela. Fig. 136 e 137: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Hallack (s.d. 1950-60)



Assim como a Galeria João Beralda, mas em menor escala, esta galeria formou-se em épocas distintas. De um lado um edifício construído em função dela e de outro um edifício que distoa de sua fachada. Fig. 138 e 139: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria José Seta (s.d.)



É apenas uma passagem entre edifícios residenciais muito utilizada pelos pedestres, desprovida de qualquer elemento que a caracterize como galeria, a não ser o acesso entre duas vias. Fig. 140: Aspecto da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Travessa Castro Alves (s.d.)



A galeria é um dos poucos exemplos na cidade que se constituiu em decorrência de um espaço residual entre duas edificações. Formou-se sem nenhum projeto

arquitetônico e em grande parte de um de seus lados há uma extensa empena. A galeria é totalmente descoberta. Fig. 141 e 142: Aspectos da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Solar São Sebastião

(s.d.)

É uma galeria que não dá acesso a rua posterior, principalmente pelo fato da quadra onde está implantada não ser tão propícia a esta realização. Encontra-se no entorno imediato de nossa área de estudos e possui lojas (com sobre-lojas) apenas no pavimento térreo, além de um edifício comercial de três pavimentos. Fig. 143 e 144:



Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Sofia (s.d.)

A galeria é das menores e mais estreitas da cidade. É pouco mais que um simples acesso para o edifício residencial (de dois pavimentos) que está nos andares superiores. Possui lojas e serviços apenas no térreo. O conjunto do edifício



galeria é totalmente simétrico. Fig. 145 e 146: Aspectos da fachada e interior da galeria. Fotos: Orsi (2005)

Galeria São Paulo (s.d.) e Galeria Sem Nome (s.d.)



Encontram-se no entorno imediato da área de pesquisa e possuem dimensões pouco significativas se comparadas com a maioria dos outros exemplares na cidade. Possuem edifícios residenciais de dois e três pavimentos, respectivamente, logo na sua entrada e não dão acesso à via posterior do ao quarteirão. Fig. 147 e 148: Aspectos das fachadas das galerias. Fotos: Orsi (2005)

Galeria Edifício Presidente Floriano Peixoto (s.d.)



A simplicidade dos elementos que a constituem fazem destoar do conjunto de galerias em suas imediações. Possui edifício residencial de dois pavimentos sobre sua entrada. Sua dimensão reduzida abriga poucas lojas de comércio e serviço. Fig. 149 e 150: Aspectos da fachada e interior da

galeria. Fotos: Orsi (2005)