

Universidade Federal de Juiz de Fora

Pós-Graduação em Geografia

Mestrado em Geografia

Ana Raphaela Pereira e Paula

**DESCENTRALIZAÇÃO INTRAURBANA EM JUIZ DE FORA: surgimento e
consolidação do subcentro de Benfica**

JUIZ DE FORA

2014

Ana Raphaela Pereira e Paula

**DESCENTRALIZAÇÃO INTRAURBANA EM JUIZ DE FORA: surgimento e
consolidação do subcentro de Benfica**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração: Espaço e Ambiente. Linha de Pesquisa: Dinâmica Sócio Espaciais, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Professor Dr. Luís Angelo dos Santos Aracri

JUIZ DE FORA

2014

Ficha catalográfica elaborada através do Programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Paula, Ana Raphaela Pereira e.
DESCENTRALIZAÇÃO INTRAURBANA EM JUIZ DE FORA : Surgimento e consolidação do subcentro de Benfica / Ana Raphaela Pereira e Paula. -- 2014.
124 p. : il.

Orientador: Luís Angelo do Santos Aracri
Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2014.

1. Descentralização urbana. 2. espaço intraurbano. 3. subcentro. I. Aracri, Luís Angelo do Santos, orient. II. Título.

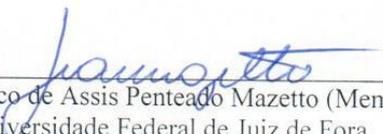
DESCENTRALIZAÇÃO INTRAURBANA EM JUIZ DE FORA: SURGIMENTO E
CONSOLIDAÇÃO DO SUBCENTRO DE BENFICA

ANA RAPHAELA PEREIRA E PAULA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Área de Concentração Espaço e Ambiente, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM: 26 / 08 / 14

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Francisco de Assis Penteado Mazetto (Membro interno)
Universidade Federal de Juiz de Fora



Prof. Dr. Gilmar Alves Trindade (Membro externo)
Universidade Estadual de Santa Cruz/BA



Prof. Dr. Luís Angelo dos Santos Aracri (Orientador)
Universidade Federal de Juiz de Fora

RESUMO

A estrutura interna das cidades reflete as ações que se realizaram no passado e que estão em curso no presente. As ações do passado deixaram marcas que associadas às transformações da contemporaneidade nos trazem a necessidade de compreensão desse movimento dialético de mudanças e permanências na (re)produção do espaço intraurbano. Com o intuito de estudar a dinâmica que se processa na hierarquização do espaço intraurbano em Juiz de Fora – MG propomos a análise da “expansão” do centro principal da cidade através da descentralização de serviços urbanos e atividades econômicas para outras áreas, fazendo surgir os subcentros. Entendemos que para o estudo da estrutura urbana faz-se necessário compreender a centralidade da cidade na rede urbana se quisermos compreender sua estrutura intraurbana representada pelo binômio centro/subcentro. Dessa forma, nossa proposta consiste em estudar o processo de descentralização na escala de análise intraurbana e sua relação com o surgimento e consolidação de Benfica e de seu papel como "subcentro" exercendo influência sobre uma hinterlândia de mais de 110 mil habitantes.

Palavras-chave: descentralização urbana, espaço intraurbano, subcentro

ABSTRACT

The internal structure of cities reflects the actions in the past that are in progress in the present. The actions of the past have left marks that associated with transformations of contemporaneity bring us the need of understanding this dialectical movement of changes and continuities in the (re)production of the intra-urban space. In order to study the dynamics that take place in the hierarchy of the intra-urban space in Juiz de Fora - MG we propose the analysis of the "expansion" of the main city center through decentralization of urban services and economic activities to other areas, making the subcentres arise. We understand that for the study of urban structure it is necessary to understand the centrality of the city in the urban chain if we want to understand its intra-urban structure represented by the binomial center/subcentre. Therefore, our proposal is to study the process of decentralization in the scale of intra-urban analysis and its relation to the emergence and consolidation of Benfica and its role as "subcentre" exercising influence over a hinterland of over 110 000 inhabitants.

Key-words: urban decentralization, intra-urban space, subcentre

Ninguém ignora tudo. Ninguém sabe tudo. Todos nós sabemos alguma coisa. Todos nós ignoramos alguma coisa. Por isso aprendemos sempre.
(Paulo Freire)

AGRADECIMENTOS

A construção deste trabalho implicou em momentos solitários e de introspecção, momentos fundamentais pois permitiram a construção dia a dia desta pesquisa que agora apresento.

Paralelamente aos momentos solitários vivenciados nas leituras, resenhas, rascunhos, pesquisa de campo, muitas pessoas se fizeram presentes incentivando e estimulando. O estímulo tornou meus dias mais leves e produtivos.

Entres as pessoas que se fizeram presentes em todas as etapas estão meus pais, sempre oferecendo apoio e tranquilidade necessários em momentos de dúvidas e incertezas. Ao meu lado estiveram também meus irmãos, sobrinhos, tias, primos e primas, e os amigos de longa data.

Agradeço especialmente ao professor Luís Angelo dos Santos Aracri que prontamente aceitou me orientar, e foi peça essencial na realização desta pesquisa, sempre solícito, atento e motivador.

Aos amigos que reencontrei no mestrado e outros que conheci agradeço por compartilharem comigo esse momento impar da minha vida acadêmica. Meu agradecimento especial a amiga Patricia Moraes Gomes que esteve ao meu lado nessa longa jornada, passando pela graduação e agora no mestrado.

Agradeço também aos professores do mestrado que contribuíram durante as disciplinas para elucidação teórica delineando um caminho a seguir durante a realização desta pesquisa.

Agradeço aos funcionários do Setor de Memória do Acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes, aos funcionários do Acervo Técnico da Secretária de Atividades Urbana da Prefeitura de Juiz de Fora, do Cadastro de Imóveis, da Secretaria de Receita e de Comunicação da Prefeitura de Juiz de Fora, por me atenderam prontamente fornecendo todos os dados disponíveis para a realização da pesquisa.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AI	Área Isótima
AMBB	Associação de Moradores do Bairro Benfica
BCRMG	Banco de Crédito Real de Minas Gerais
BIRD	Banco Internacional para Construção e Desenvolvimento
BR	Brasil Rodovias
CDI	Companhia de Distritos Industriais
Codemig	Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais
COL	Centro de Operações e Logística
CR	Constituição da República
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
CS	Comercial e Serviços
DCIM	Departamento de Cadastro de Imóveis
DDD	Discagem Direta à Distância
DI	Distrito Industrial
DICOM	Departamento de Comunicação
E.F.C.B	Estrada de Ferro Central do Brasil
FEEA	Fábrica de Estojos e Espoletas do Exército Brasileiro
I PND	I Plano Nacional de Desenvolvimento
IBGE	Instituto Brasileira de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias
II PND	II Plano Nacional de Desenvolvimento

Imbel	Indústria de Material Bélico
IN	Industrial
IPPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços
ITBI	Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis
ONG	Organização Não Governamental
PASEP	Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PEA	População Economicamente Ativa
PIS	Programa de Integração Social
PJF	Prefeitura de Juiz de Fora
PNCCPM	Programa Nacional de Apoio Às Capitais e Cidades de Porte Médio
RE	Residencial Extensiva
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RI	Residencial Intensiva
RP	Regiões de Planejamento
SARH	Secretaria de Administração e Recursos Humanos
SEDS	Secretaria de Estado e Defesa Social
SPM	Sociedade Pró-Melhoramento
UAPS	Unidade de Atenção Primária a Saúde
UP	Unidade de Planejamento
UPA	Unidade de Pronto Atendimento

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Mesorregião da Zona da Mata.....	49
Mapa 2	Municípios da Microrregião de Juiz de Fora.....	50

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Centro Principal de Juiz de Fora	79
Tabela 2	Subcentro de Benfica	80
Tabela 3	Unidades de Planejamento de Benfica.....	92
Tabela 4	População do município de Juiz de Fora e Microrregião	102
Tabela 5	PEA em setores de atividades	102
Tabela 6	Arrecadação ICMS, por atividade econômica em Juiz de Fora, 2009 a 2011	104
Tabela 7	Evolução populacional de Juiz de Fora - 1970, 1980, 1991, 1996, 2000, 2010, 2011 e 2012	105
Tabela 8	Comércio e Serviços do Subcentro de Benfica – ano 2013	110
Tabela 9	População residente nos bairros mais populosos em Juiz de Fora 2011.....	115
Tabela 10	População residente – composição por centros regionais – Zona Norte – 2011	116

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Centro de Juiz de Fora no início do século XX	66
Figura 2	Centro de Juiz de Fora na década de 1990.....	66
Figura 3	Vetores de Crescimento de Juiz de Fora	89
Figura 4	Regiões de Planejamento	90
Figura 5	Regiões de Planejamento de Benfica	93
Figura 6	Malha urbana de Juiz de Fora	107
Figura 7	Distribuição do Setor de Serviços em Benfica.....	110

LISTA DE FOTOS

Foto 1	Centro principal: equina da Avenida Rio Branco com rua Halfeld.....	62
Foto 2	Repartições municipais: equina da Avenida Rio Branco com rua Halfeld	62
Foto 3	Bairro Santa Rita – região leste de Juiz de Fora	64
Foto 4	Condomínio residencial Spina Ville – região sul de Juiz de Fora.....	64
Foto 5	Rua Martins Barbosa - Benfica	113
Foto 6	Shopping - Benfica	113
Foto 7	Centro Comercial de Benfica	114
Foto 8	Equipamentos Públicos de Benfica.....	114

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
METODOLOGIA	19

PRIMEIRA PARTE- Desenhando o espaço urbano

CAPÍTULO 1 – CIDADES MÉDIAS E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	26
1.1 – O ESPAÇO URBANO	28
1.1.1 - Gênese da relação homem/natureza	29
1.1.2 – A produção da natureza e do espaço.....	31
1.1.3 - Níveis de produção do espaço	34
1.2– A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA ESCALA REGIONAL: A REDE URBANA	36
1.2.1 – Lugares centrais.....	39
1.3– A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA ESCALA INTRAURBANA .	43
1.4– CIDADES MÉDIAS E SUAS PARTICULARIDADES	46
1.4.1 - Papel do incorporador imobiliário como promotor da expansão urbana	51

SEGUNDA PARTE – Passado e presente: reflexos do processo de urbanização em Juiz de Fora

Capítulo 2 – SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO DE JUIZ DE FORA	54
2.1– SURGIMENTO DO NÚCLEO URBANO DE JUIZ DE FORA.....	54
2.1.1 - Desenvolvimento do núcleo central de Juiz de Fora.....	58

2.1.2 - O centro principal de Juiz de Fora	60
2.2 – DESCENTRALIZAÇÃO E FORMAÇÃO DE SUBCENTROS EM JUIZ DE FORA	67
2.2.1 - Os processos de centralização e descentralização.....	70

Capítulo 3 – ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO JUIZ-FORANO	72
3.1 – PAPELO DO ESTADO NA CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO JUIZ-FORANO.....	72
3.1.1 - Aspectos Econômicos.....	74
3.1.2 – Aspectos Políticos.....	81
3.1.3 – Aspectos Sociais	83
3.2 – PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE JUIZ DE FORA	87

TERCEIRA PARTE– Descentralização intraurbana – processo por trás da emergência de Benfca como subcentro urbano de Juiz de Fora

Capítulo 4 – EVOLUÇÃO DE BENFICA E REGIÃO	95
4.1– ORIGEM E EVOLUÇÃO DA REGIÃO DE BENFICA– de distrito a bairro, de bairro a subcentro.....	95
4.1.1 – Papel da Ferrovia para Juiz de Fora e Benfca	98
4.1.2 – FEEA (Fábrica de Estojos e Espoletas do Exército), atual IMBEL (Indústria de Material Bélico).....	100
Capítulo 5 – O DISTRITO INDUSTRIAL	101
5.1 – IMPORTÂNCIA DO DI PARA O SUBCENTRO.....	101
5.2 – SIDERURGIA E INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM JUIZ DE FORA.....	106
Capítulo 6 – O SUBCENTRO	107
CONSIDERAÇÕES FINAIS	118
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	120

INTRODUÇÃO

Descentralização intraurbana em Juiz de Fora: surgimento e consolidação do subcentro de Benfica, busca fazer uma breve análise dos processos que estão por trás da emergência de Benfica enquanto subcentro intraurbano de Juiz de Fora.

Nossa proposta inicial, portanto, é identificar e descrever os processos por trás do fenômeno percebido, a descentralização intraurbana. Em seguida buscamos identificar como tal fenômeno ocorre, quais as causas. Por último temos por objetivo compreender os processos que levaram Juiz de Fora de cidade de único centro à multi-centralidade por meio da formação de subcentros.

Na base deste processo apontamos como um dos agentes indutores as ações do Estado enquanto legislador e promotor de infraestrutura urbana, agindo também na desconcentração espacial do “centro principal” assim como na desconcentração de capitais.

Partimos da hipótese de que o Estado, enquanto promotor de políticas públicas e urbanas, tem papel decisivo no processo de descentralização urbana, obviamente associando-se a outros agentes como por exemplo os agentes imobiliários, o capital industrial, o papel exercido pela ferrovia, entre outros.

Com relação aos agentes imobiliários destacamos ainda que embora se estabeleça nessa relação um conjunto de forças muitas vezes contraditórias e interdependentes, o objetivo final é sempre o processo de valorização da terra. Assim, acreditamos que esta variável nos possibilite identificar de que forma a valorização da terra no centro principal ajuda a reforçar a expansão de capitais para o subcentro como uma forma de reprodução de capital, e também como se dá a valorização espacial orquestrada pelos agentes imobiliários e governamentais no subcentro.

Nossa proposta constitui-se, portanto, em buscar elementos que nos auxiliem a explorar e identificar os processos de produção e (re)produção que se desenrolam no espaço intraurbano e que acabam por promover a hierarquia intraurbana entre o núcleo central e os subcentros.

Dessa forma, o aspecto sobre o qual iremos empregar todos nossos esforços é justamente compreender como se desenvolve o processo de produção e reprodução do espaço urbano em Juiz de Fora, que acreditamos estar diretamente associado ao processo de formação e consolidação de subcentros intraurbanos.

Juiz de Fora possui três subcentros como nos evidencia Menezes¹, são eles: Benfica; Cascatinha; e São Pedro. A escolha de Benfica enquanto área de estudo se justifica pelo fato deste subcentro ser o mais afastado do centro principal, uma distância de aproximadamente 15 quilômetros. Na nossa hipótese o grande distanciamento do subcentro em relação ao centro principal além de conferir algumas peculiaridades, ajuda a reforçar sua centralidade e contribuiu de forma decisiva para que este se desenvolvesse de forma mais intensa a ponto de possuir sob sua influência uma população de mais de 110 mil habitantes².

O presente trabalho divide-se em três partes, a primeira delas discute como se evidencia a estruturação do espaço urbano nas escalas regional e local, identificando as particularidades da rede urbana da qual a cidade faz parte, bem como procuramos evidenciar as características de Juiz de Fora enquanto cidade de porte médio.

A segunda parte discute as raízes históricas que promoveram a configuração urbana de Juiz de Fora. Nesta etapa partimos, portanto, da ideia de cidade como um sistema aberto, no qual a evolução ao longo do tempo reflete justamente as relações que nela se estabelecem. Assim sendo, nossa análise deve abarcar dois momentos importantes, um deles é o surgimento do núcleo urbano de Juiz de Fora e o processo de descentralização que está por trás da emergência de Benfica enquanto subcentro.

O processo de descentralização refere-se a descentralização de atividades e serviços que estavam antes restritos apenas ao centro principal. A medida em que ocorre a expansão de atividades e serviços que se instalam em outras áreas em busca de mercado consumidor e mão-de-obra dizemos que ocorre no contexto intraurbano a descentralização. Viabilizada por este processo observa-se o desenvolvimento de centros de menor hierarquia, os subcentros, que passam a oferecer os mesmos serviços antes localizados somente no centro principal.

Ainda na segunda parte do trabalho temos alguns objetivos específicos que certamente são indispensáveis em nossa análise como: identificar as condições socioeconômicas do município que propiciaram a expansão urbana; o papel que o Estado exerce enquanto promotor de políticas urbanas para a configuração do espaço; abordaremos ainda as diretrizes expressas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora através do diagnóstico da área de estudo (subcentro) e as diretrizes para o desenvolvimento da mesma.

Por último, na terceira parte, buscamos evidenciar as características do subcentro e seu

¹Menezes, Maria Lucia. A Geografia urbana de Juiz de Fora na atual economia mundializada. Apontamentos para pesquisa. XII Simpurb, 2011.

²Dados do Anuário Estatístico de Juiz de Fora 2012. Centro de Pesquisas Sociais da UFJF.

processo de formação e consolidação, identificando marcos históricos que foram decisivos em seu desenvolvimento como: inauguração da estação ferroviária em 1877; a feira do gado no final do século XIX; instalação da Fábrica de Estojos e Espoletas do Exército Brasileiro na década de 1930; construção de vilas operárias e loteamentos proletários; construção do Distrito Industrial na década de 1970; instalação de indústria siderúrgica e automobilística na região; consolidação de Benfica enquanto subcentro prestador de serviços e comércio diversificado.

METODOLOGIA

O presente trabalho busca retratar a estruturação do espaço urbano juiz-forano responsável pela consolidação de Benfica enquanto subcentro intraurbano, através de pesquisa bibliográfica e documental.

O diagnóstico do espaço de análise desenvolve-se dentro de um conjunto de conceitos, categorias de análise, reflexões teóricas e empíricas sobre o tema, como delimitamos a seguir.

Inicialmente percorremos o caminho delineado pela história da cidade, partindo, portanto, do simples vilarejo situado a margem esquerda do Rio Paraibuna à elevação da categoria para Vila de Santo Antônio e posteriormente cidade do Juiz de Fora.

Para uma breve pesquisa histórica sobre a cidade nos embasamos nos autores que dedicaram livros, teses e artigos a Juiz de Fora, como: Giroletti³, Miranda⁴, Lessa⁵ e Bastos⁶.

Realizamos ainda pesquisa junto ao Setor de Memória da Biblioteca Municipal Murilo Mendes, Biblioteca Delfina Fonseca Lima, Acervo da Secretaria de Atividades Urbanas da Prefeitura de Juiz de Fora (Setor de Memória do extinto IPPLAN – Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora).

Com objetivo de compreender todas as ações e atores envolvidos na estruturação da cidade e do subcentro de análise, realizamos pesquisa bibliográfica pautada em pesquisadores da temática urbana, como Villaça⁷, Spósito⁸, Côrrea⁹, Carlos¹⁰ e Lefebvre¹¹.

Duas obras em especial nos trazem um aporte teórico extremamente relevante na concepção do espaço, que será nossa categoria de análise. A seguir delineamos as contribuições desses autores na conceituação e classificação do espaço.

³ GIROLETTI, D. A Industrialização e Urbanização de Juiz de Fora: 1850 a 1930. Belo Horizonte, UFMG, (Dissertação de Mestrado), 1976.

⁴ MIRANDA, Sônia Regina. Cidade Capital e Poder: Políticas e questão urbana na velha Manchester Mineira. Dissertação de Mestrado, UFF, 1990. Acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes.

⁵ LESSA, Jair. Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo a Proclamação). Juiz de Fora: Editora da UFJF, 1985.

⁶ BASTOS, Suzana Q. de A. Disritmia Espaço – Tempo - Análise das Estratégias de Desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora (MG), pós anos 70. XVIII Fórum BNB de Economia e XVII Encontro Regional de Economia, Fortaleza/CE, 2012.

⁷ VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

⁸ SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana. 1998b

⁹ CORRÊA, Roberto Lobato. Estudos sobre a Rede Urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

¹⁰ CARLOS, Ana F. A. A condição Espacial. São Paulo: Contexto, 2011.

¹¹ LEFEBVRE, Henri. Espaço e Política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

Em sua obra “Espaço e Política” Lefebvre¹² discursa diversas hipóteses do que de fato deva ser o espaço. A primeira hipótese apresentada versa sobre o “espaço puro”, o espaço seria neste caso a forma pura, transparente, excluindo o conceito, a ideologia, interpretação. Esse espaço como vazio e puro não nos interessa como subcategoria de análise do espaço. Cremos não ser possível conceber um espaço esvaziado de conceitos materiais, simbólicos e ideológicos.

As hipóteses apresentadas a seguir, ao nosso ver, se complementam mutuamente e muito contribui para nossa análise.

Em uma das hipóteses apresentadas pelo autor, o espaço não seria ponto de partida, nem ponto de chegada, seria ele um intermédio, um modo, um instrumento, uma mediação. Neste contexto, o espaço é instrumento político passível de manipulação, tanto o Estado quanto a classe dominante poderão manipular o espaço de acordo com seus objetivos. Dessa forma, o espaço não seria uma representação inocente, muito pelo contrário, estaria a ele vinculado as normas e valores da sociedade burguesa.

O autor insere também a noção do espaço vivido, neste contexto, o espaço nunca é neutro e puro. A problemática desse espaço vivido, é segundo ele um aspecto importantíssimo e essencial para o conhecimento da realidade urbana.

O espaço social é um produto da sociedade, constatável e dependente, mas antes de tudo, da constatação, portanto, da descrição empírica antes de qualquer teorização. (LEFEBVRE, 2008. P 43)

O espaço é fruto da objetivação social, ou seja, fruto do trabalho, dos conteúdos, do conhecimento, da materialização realizada pela sociedade.

No contexto capitalista o espaço deixa de ser apenas funcional e instrumental, e passa a ser mais complexo e diversificado, principalmente porque as relações de re-produção não se restringem apenas as relações de produção, ela se efetiva através de complementariedade como as ações cotidianas de lazer, compras, estudo, atingindo o espaço num front muito mais amplo.

A hipótese apresentada por Lefebvre de que o espaço está ligado a reprodução das relações sociais de produção nos leva a compreender que este processo leva a produção das coisas, e evidencia também o seu consumo, estando o espaço ligado a todas as atividades funcionando como suporte as ações diversas como nos evidencia o trecho a seguir.

¹² LEFEBVRE. Henri. Espaço e Política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

É o espaço onde a conexão coercitiva se efetua por meio de um sistema de acessos às partes deslocadas: o espaço, ao mesmo tempo informe e duramente constrangedor das periferias e dos subúrbios; onde os cortiços, as favelas, as cidades de urgência completam os subúrbios residenciais; onde as normas reinam, prescrevendo as utilizações do tempo, enquanto se devota ao espaço toda espécie de discurso, interpretações, ideologias e valores “culturais”, artísticos, etc. (LEFEBVRE, 2008, p 49)

As contradições do espaço advêm justamente do conteúdo prático e social, somando-se especificamente ao espaço, o conteúdo capitalista. Essa adição espaço/capitalismo transforma radicalmente a relação espaço/sociedade, o espaço torna-se pulverizado, comercializável, despedaçado, vendido em parcelas.

Outra reflexão apresentada pelo autor é a política do espaço. “O espaço não é um objeto científico descartado pela ideologia ou pela política; ele sempre foi político e estratégico.” (Lefebvre, 2008, p 61).

O espaço é também histórico, pois é modelado a partir de elementos histórico ou naturais. Na concepção do espaço como produto histórico, estratégico, conferimos que a análise do espaço não é singular, pelo contrário, requer esforços múltiplos, uma vez que cada espaço será modelado ao longo da história pelas estratégias a ele empregado nas mais diversas fases de seu desenvolvimento. Por esses motivos, o método de análise do espaço não pode consistir num método formal, logístico, analisando apenas as contradições do espaço na sociedade e na prática social, deve ser também um método dialético.

Na prática urbana Lefebvre chama nossa atenção para o que ele chama de crise da centralidade, do desaparecimento dos centros. Embora a centralidade urbana fosse considerada uma característica essencial da cidade europeia e ocidental, na década de 1970 já se observava o que o autor chamou de crise da centralidade. Ressalta-se que essa afirmação foi feita em uma conferência proferida no Instituto de Urbanismo de Paris em 1970, e certamente retrata a cidade de Paris seu objeto empírico de análise.

A centralidade é constitutiva da vida urbana, e se não há centralidade não há mais vida urbana. O que há de novo é o deslocamento da centralidade, a suprafuncionalidade observadas nos centros, que por sua vez vem acompanhados de contradições do espaço. Esse movimento é dialético, e para que ocorra o deslocamento da centralidade deve existir a saturação, a destruição da centralidade por si mesma, da qual exija-se a policentralidade, a concepção policêntrica do espaço urbano.

O autor chama atenção para o fato da descentralização ser uma medida estratégica orquestrada por agentes políticos, esse processo pode e está muitas vezes associados a política do espaço.

É interessante observar que passados quarenta anos desde a conferência onde tal discurso foi proferido vemos emergir esses conceitos com outras nuances nas grandes de médias cidades brasileiras, trataremos esse assunto com mais profundidade em outro momento.

Carlos¹³ é sem dúvida outra obra que nos forneceu subsídios teóricos que nos ajudou a estabelecer uma linha condutora pautada na análise dialética do espaço. Assim como a autora adotamos a dupla determinação exercida pelo espaço, sendo o *locus* de produção como também expressão, onde no primeiro caso é visto como localização das atividades e no segundo caso representa o conteúdo das relações sociais que no espaço se estabelecem.

Analisaremos o espaço como um produto histórico assim como realidade imediata. Como produto histórico o espaço é reflexo das ações que sobre ele foram realizadas nos mais diversos momentos históricos. Como realidade imediata o espaço é reflexo das ações do passado e do presente que sobre ele foram e são concretizadas.

Nesse viés de análise do espaço enquanto produto histórico e também imediato, consideramos pertinente a elaboração de um levantamento histórico que subsidiará a compreensão dos processos que estão por trás da estruturação do espaço urbano juiz-forano e as ações governamentais e da sociedade civil organizada para o desenvolvimento e consolidação do subcentro de Benfica. Enquanto realidade imediata será possível também identificar de que forma o espaço atual se estabelece como reflexo das ações do passado e do presente.

A escolha da categoria espaço se justifica por ser ele condição para a existência do homem assim como o *locus* das transformações, essa característica do espaço que o coloca com dupla função (local de reprodução/expressão) reforça também a sua importância como categoria central em qualquer trabalho que proponha o estudo do urbano.

Carlos¹⁴ propõe que façamos o exercício de deslocar o foco da “compreensão do espaço” para a “produção do espaço” respaldada na tese de que

¹³CARLOS. Ana F. A. A condição Espacial. São Paulo: Contexto, 2011.

¹⁴ Op. Cit.

a sociedade em seu processo constitutivo de humanização produz continuamente um espaço num movimento perpétuo, tornando-o imanente a sua própria existência. A noção de produção aponta a análise de um conteúdo que transcende as formas morfológicas ou a paisagem para focar no processo constitutivo dessa produção bem como dos sujeitos dela, as mediações que tornam o processo real, tanto quanto a distribuição dos produtos desse processo. (CARLOS, 2011, p 20)

Como afirma a autora, a noção de produção do espaço vai além da simples forma morfológica do mesmo, justamente por esse motivo não consideramos pertinente apenas identificar e descrever os fixos que se estabelecem na área de estudo, mas acreditamos que torna-se fundamental identificar quais as ações estão por trás da localização de tais fixos. Somente dessa forma, acreditamos será possível desvendar a ideologia impregnada nas ações do Estado e da sociedade, desvelando a verdadeira forma através da qual se dá a produção do espaço, categoria de análise neste trabalho.

Outro exercício importante em nossa análise é situar o espaço no contexto social capitalista. Nesse contexto, o espaço toma contornos ainda mais contraditórios e complementares, pois é fruto da apropriação da natureza pelo homem que fará seu uso de acordo com as características econômicas e sociais do qual é portador.

É preciso considerar também que as relações que se estabelecem entre homem e o meio ambiente podem ser consideradas como eminentemente espaciais, justamente pela possibilidade de serem localizadas num determinado tempo e espaço.

Considerando a produção do espaço, bem como as relações que o homem estabelece com e no espaço, nossa proposta de análise da produção do espaço urbano juiz-forano se insere na produção do espaço capitalista, visto como o local onde se estabelecem as relações que impregnam a cidade moderna em seus mais variados aspectos: econômico; político; cultural; e social.

A produção do espaço urbano está envolta de aspectos discutidos na teoria marxista. Dessa forma, compreendemos ser necessário abarcar elementos importantes com a finalidade de delimitar nosso tema dentro dessa corrente teórica, assim como identificar a forma pelo qual os agentes/atores impregnam em suas ações as ideologias de que são portadores.

A ação realizada pelo homem no espaço é capaz de modificar o espaço material, morfológico, assim como modifica o homem em seu aspecto social e sua relação com o próprio espaço por ele modificado. Dessa forma, podemos inferir que se estabelece uma relação dialética entre homem e espaço, ou seja, a reprodução da vida humana implica na

produção do espaço material e simbólico, assim como a reprodução do espaço implica na reprodução da vida humana.

Para Carlos¹⁵ o que existe é a indissociabilidade entre a produção do espaço e a produção-reprodução da vida social. Nesse viés de análise, é possível inferir que a produção do espaço ocorre ao longo do tempo, constituída por processos históricos o espaço será resultado da ação que sobre ele o homem exerce. Na sociedade capitalista a ação realizada sobre o espaço o transforma em mercadoria proporcionando a reprodução capitalista do espaço, que pode ser trocado, vendido, permutado ou arrendado.

Essa nova forma de conceber o espaço, como produto da sociedade capitalista, o coloca como categoria chave quando se pretende compreender as relações sociais que se desenrolam na sociedade moderna. O estudo dessa concepção implica em identificar a forma pela qual os atores/agentes agem sobre o espaço objeto desta pesquisa, quais estratégias são empregadas e que possibilitam a produção e reprodução do espaço tanto na escala urbana quanto na escala intraurbana.

Acreditamos que a análise do espaço enquanto categoria adotada neste trabalho nos permitirá identificar as relações agentes/atores que se estabelecem no contexto intraurbano e que possibilitaram o desenvolvimento de subcentros.

Na realização do presente trabalho lançamos mão de algumas técnicas de investigação que tornaram viáveis o levantamento de dados como: coleta de dados junto aos órgãos públicos e privados, arquivo histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, projetos e artigos em geral; visitas a campo com intuito de conhecer de perto as nuances da área de estudo e a dinâmica espacial inerente a implantação e expansão de serviços bem como a expressão da centralidade e sua área de influência.

Pesquisamos no Setor de Memória da Biblioteca Municipal Murilo Mendes registros de jornais, teses, dissertações e livros que versam sobre Juiz de Fora. Essa etapa da pesquisa se mostrou extremamente relevante, pois nos permitiu ter contato com diversos documentos que retratam a cidade ao longo do tempo, desde sua condição de vila até a atualidade.

Pesquisamos ainda junto ao setor de cadastro de imóveis da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Nesta etapa tivemos contato com diversos documentos, dentre eles os primeiros esboços do PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano). Tivemos ainda acesso ao

¹⁵CARLOS. Ana F. A. A condição Espacial. São Paulo: Contexto, 2011 - p 24.

setor de Receita da Prefeitura de Juiz de Fora, setor este responsável pela atualização da planta de valores que subsidia o lançamento e tributação do IPTU no município.

Realizamos também um levantamento bibliográfico sobre o processo de descentralização e centralização que tem se observado com frequência nos centros urbanos, promovendo uma reorganização do espaço e uma crescente valorização das áreas onde ocorre.

Outra importante etapa de pesquisa consistiu num levantamento sobre a evolução espaço-temporal da área de estudo mediante consulta a teses, dissertações e monografias, tanto no campo da geografia como áreas afins, bem como de artigos publicados em periódicos indexados ou nos demais meios de comunicação como jornais e revistas locais.

Para subsidiar nossa análise realizamos ainda um levantamento no subcentro, identificando a concentração de equipamentos urbanos, atividades econômicas e serviços instalados na localidade.

PRIMEIRA PARTE – Desenhando o espaço urbano

Capítulo 1 – CIDADES MÉDIAS E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O estudo do urbano é tema recorrente na literatura nacional e internacional. Os principais marcos referenciais e analíticos que contribuíram para os estudos urbanos estão reunidos no título organizados por Otávio Guilherme Velho¹⁶, nesta obra diversos estudiosos, sendo a maioria deles sociólogos, trazem contribuições relevantes sobre o fenômeno urbano.

Como não poderia deixar de ser, no contexto urbano, é a cidade a categoria que ganha relevância teórica no estudo desse espaço. Para Park¹⁷ a cidade é muito mais que um amontoado de homens individuais e de conveniências sociais, antes é a cidade “um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição” (Park, 1973, p. 26).

A abordagem ecológica de Park vê a cidade como um organismo social, nesta concepção não é uma mera construção física artificializada, ela é mais, é na verdade uma realidade a qual estão implicadas necessidades vitais potencializadas e concretizadas pela natureza humana. Obviamente que o estudo da cidade nesta corrente deverá seguir uma categorização; organização física através do estudo da planta da cidade, sendo possível inferir sobre sua estrutura, na qual estão fixados os limites, o caráter de construção, etc, suas ocupações e sua cultura.

No entanto, todos os procedimentos adotados no estudo e planejamento da cidade são incapazes de dar conta do fenômeno urbano em sua complexidade, primeiro porque as cidades ao se desenvolverem quase sempre atingem uma organização e uma distribuição difíceis de serem controladas. Seu crescimento é resultado da ação humana e, assim sendo, é quase impossível, embora existam mecanismos que se propõem a fazer o controle do crescimento urbano, que as políticas públicas se mostrem sozinhas capazes de ordenar o eixo de crescimento das cidades.

Se levarmos em consideração que a distribuição da população na área citadina é afetada por interesses econômicos estamos inserindo uma variável capaz de promover e

¹⁶VELHO, Otávio Guilherme. O fenômeno Urbano. 1973.

¹⁷PARK, Robert Ezra. In: VELHO, Otávio Guilherme. O fenômeno Urbano. 1973, p 26.

induzir a distribuição da população, do arranjo físico, social e econômico, promovendo o desenvolvimento de regiões e segregando outras.

Embora admitamos que existe um padrão de análise no estudo das cidades, que leve em consideração os aspectos históricos, econômicos e sociais, cada cidade possui sua particularidade. Essa particularidade que difere as cidades são fruto de combinações histórico-econômico-sociais que faz de cada uma o reflexo das comunidades que ao longo do tempo forjaram no espaço a necessidade de sobrevivência e reprodução.

A organização social e industrial da cidade moderna é reflexo de técnicas modernas de transporte e comunicação. Esses mecanismos ajudaram a multiplicar os subúrbios nas grandes e médias cidades como afirma Park¹⁸, são eles alguns dos responsáveis pela concentração de população e comércio em determinadas zonas, ajudando a mudar o caráter do comércio varejista e industrial.

A afirmação acima se conecta perfeitamente com o subcentro de Benfica, objeto de análise neste trabalho. Acreditamos que o desenvolvimento da região se potencializou com o desenvolvimento dos transportes e da comunicação, inicialmente marcado pela inauguração da estação ferroviária de Benfica e posteriormente pela construção do antigo eixo viário da BR-040 responsável pela ligação da região com o centro principal do município. Esses fatores aliados a outros tantos também contribuíram pela escolha da localidade para instalação do Distrito Industrial na década de 1970.

Weber¹⁹ admite dois modos pelos quais pode se fundar uma cidade, uma delas admite sua formação através da concessão de algum senhor feudal, príncipe, usurpação ou concessão; a outra admite que seria aquela onde existisse previamente algum domínio territorial e exista alguma indústria em regime de espacialização, onde se satisfaça as necessidades econômicas e políticas e onde se comerciem mercadorias. A existência de um intercâmbio regular de mercadorias é vista por ele como característica essencial da atividade lucrativa e do abastecimento de seus habitantes.

Veremos mais adiante que Juiz de Fora se desenvolve inicialmente como um importante entreposto comercial no caminho do ouro, reafirmando a tese acima de que uma localidade ao satisfazer as necessidades comerciais – abastecimento das tropas responsáveis pelo transporte do ouro das minas até o Rio de Janeiro – pode vir a originar uma cidade.

¹⁸PARK, Robert Ezra. In: VELHO, Otávio Guilherme. O fenômeno Urbano. 1973, p 46.

¹⁹WEBER, Max. In: VELHO, Otávio Guilherme. O fenômeno Urbano. 1973, p 68.

Weber concebe a cidade como espaço de concretização das relações de mercado, de abastecimento de mercado.

As abordagens sobre a cidade apresentadas por Park e Weber começam a ser redimensionadas com a utilização de referenciais marxistas. Nesta última, a cidade passa a ser compreendida como espaço de produção, consumo e reprodução da força de trabalho (divisão social do trabalho). Dentro desta perspectiva liga-se a concepção do espaço urbano como um espaço de manifestação de classes sociais distintas.

A análise da organização da cidade sobre o ponto de vista marxista é relevante não só pelo fato da cidade ser o espaço privilegiado pela efetivação do modo de produção capitalista, mas também por que é a cidade a sede do poder, sede de uma classe dominante e historicamente determinada.

Quando os estudos urbanos incorporam a divisão social do trabalho, destaca-se nesta concepção o espaço urbano como um espaço de manifestação de classes sociais distintas. Palco onde diversas forças agem com objetivos diversos e muitas vezes distintos, a cidade, tem recebido papel de destaque nos estudos urbanos. A problemática urbana tem sido objeto de reflexão teórica nas ciências humanas, sobretudo nas Ciências Sociais, Geografia, História e Arquitetura.

As cidades caracterizam-se, portanto, na perspectiva marxista, como resultado de dois processos que se dão de forma concomitante. Um deles é a concentração espacial de pessoas, meios de produção e excedente, o outro, o processo de isolamento e segregação de grupos sociais pertencentes a malha urbana.

A concepção da cidade na perspectiva marxista não se constrói em nossa análise sem que façamos inúmeras indagações a respeito do modo pelo qual as relações espaciais, econômicas e sociais coabitam e se contradizem. Confesso ser difícil encarar toda a complexidade inerente à essa concepção, por isso, propomos no decorrer do trabalho apresentar como o desenvolvimento da cidade e do subcentro se dá ao longo da história e de que forma os agentes/atores agem na produção desses espaços.

1.1 – O ESPAÇO URBANO

Como dissemos anteriormente, adotamos o espaço como categoria de análise para compreender as formação e consolidação da cidade de Juiz de Fora e o que de fato

proporcionou o surgimento e consolidação de Benfica enquanto subcentro intraurbano.

Com relação à proposta de estabelecer relações entre a hierarquia intraurbana constituídas pelo centro e subcentro, Serpa²⁰ nos evidencia a necessidade de além de respeitar a existência desta hierarquia, refletir sobre o papel das estratégias de hierarquização enquanto método para a Geografia. Nessa reflexão entendemos que precisamos sim espacializar o centro e o subcentro, mas não devemos evidenciá-los como localidades isoladas, pelo contrário, entendemos que devemos buscar identificar a dialética que existe nessa relação.

Compreendemos que esse par centro/subcentro é operacional, o que nos levou a adotá-lo em nossa análise, mas compreendemos também que ele expressa as contradições do sistema econômico predominante, o capitalismo.

O espaço como categoria da geografia nos dará suporte para compreensão das relações de produção e reprodução que se desenrolam no espaço urbano, respaldados na leitura dialética do espaço, pretendemos ressaltar a produção/reprodução da vida humana e produção/reprodução do espaço.

Como matriz conceitual deste trabalho, acreditamos que a leitura dialética do espaço possibilitará a identificação dos diferentes sujeitos que conectados permitem a produção e reprodução do espaço intraurbano. Neste sentido, nosso primeiro esforço na busca de identificar esses atores é compreender como se dá a produção da natureza e do espaço, fazendo para isso um percurso que se inicia na gênese da relação homem/natureza.

1.1.1 - Gênese da relação homem/natureza

Num primeiro momento, compreendemos ser importante entender como se dá a relação homem/natureza, buscando nesta relação elementos que acreditamos nos dará suporte para a compreensão de produção do espaço. Para tal tomamos como base a discussão realizada por Moraes & Costa²¹.

Inicialmente a relação homem/natureza se dá através da necessidade de se alimentar, aquecer e se vestir, ou seja, a riqueza natural tem como fim apenas a subsistência do homem. Ao longo dos milhares de ano essa relação passa por muitas transformações, até que seja

²⁰ SERPA, Angelo. Lugar e Centralidade em um contexto metropolitano. In CARLOS, A. F. A. SOUZA, M. L. SPOSITO, M. E. B (org). A produção do espaço urbano. São Paulo: Contexto, 2012.

²¹MORAES, A.C.R. COSTA, W.M.da. "Sociedade e Espaço" In: Geografia Crítica. A valorização do espaço. São Paulo: Hucitec, 1984. p 74-92.

possível a apropriação do espaço pelo homem. Associados a apropriação do espaço observamos inúmeros outros fenômenos correlatos: estratificação social, posse da terra, demarcação de terras, divisão territorial do trabalho, apropriação para valorização, entre outros.

O processo de apropriação da natureza pelo homem transforma radicalmente essa relação, a ponto de ser apontado como um processo de “desnaturalização da natureza” que pode ser desdobrado na fala dos autores Moraes & Costa²² como sendo a “segunda natureza” que nada mais é do que a natureza humanizada, modificada e transformada em objeto, bem diferente daquela “primeira natureza” de tempos pretéritos.

À medida que o homem se distancia da “primeira natureza” transforma-se cada vez mais em um ser social, dotado de um caráter teleológico que o diferencia na relação com a natureza.

A propriedade privada do solo é a expressão maior do processo histórico de separação entre os homens e “seu” espaço, segundo os autores Moraes & Costa²³. Neste viés que coloca a propriedade do solo como categoria central de análise, fica clara a passagem da relação de valor-de-uso que se observava em tempos remotos, a propriedade enquanto valor-de-troca observada em períodos mais recentes. E é justamente essa relação que atribui ao solo valor-de-troca, transformando-o em mercadoria que nos interessa enquanto variável de análise.

A relação entre o centro de Juiz de Fora e o subcentro de Benfica nos evidencia com clareza os processos que estão por trás dessa relação. Um dos processos é a expansão do capital que se expande do centro tradicional de Juiz de Fora em direção ao subcentro como forma se reproduzir, uma vez que as condições impostas pela centralidade dificultam sua permanência e reprodução, entre estes fatores estão o preço da terra, especulação imobiliária, infraestrutura espacial limitada, entre outros.

A expansão de capitais neste caso também não se faz sem que haja uma infraestrutura mínima no subcentro, como vias de circulação, comunicação, transporte e serviços básicos.

Acreditamos as ações do Estado associadas ao capital imobiliário se constituem como os principais atores no processo de descentralização do centro tradicional no município. Nossa hipótese é de que o capital encontra limites para sua reprodução no centro principal do município de Juiz de Fora devido ao preço da terra, e para sua acumulação faz-se necessário encontrar novas formas de se perpetuar. Como alternativa a essa barreira, o capital se expande

²²MORAES, A.C.R. COSTA, W.M.da. “Sociedade e Espaço” In: Geografia Crítica. A valorização do espaço. São Paulo: Hucitec, 1984. p 74-92.

²³Op. Cit.

para novas áreas, sempre associado a outras variáveis como infraestrutura em transportes, mão-de-obra, mercado consumidor, etc. Essa expansão em direção as áreas periféricas do município têm como proposta atender os objetivos do capital que é justamente sua reprodução.

No contexto capitalista, a acumulação de capital torna-se uma condição necessária para a reprodução da vida material, e a natureza neste mesmo viés é socialmente determinada assim como em modos de produção anteriores. No entanto, essa relação com a natureza assume contornos diferenciados no modelo capitalista, passa a ser operacionalizada como objeto de produção e reprodução do espaço, o capital imobiliário talvez seja a expressão máxima de como o capital se reproduz através da valorização da terra.

No processo de produção do espaço urbano a natureza adquire a condição de matéria-prima, e através da ação social, que potencializa essa transformação da terra como valor-de-uso em valor-de-troca, torna-se capaz de atribuir funções ao espaço urbano, mercantilizando-o e transformando-o em produto social.

1.1.2 - A produção da natureza e do espaço

Buscando elucidar o processo de produção do espaço, acreditamos que precisamos fazer antes um movimento na busca de compreender a produção da natureza. Com essa finalidade trazemos as contribuições de Smith²⁴

“a idéia de produção da natureza é paradoxal, a ponto de parecer absurda, se julgada pela aparência superficial da natureza mesmo na sociedade capitalista, a natureza geralmente é vista como sendo precisamente aquilo que não pode ser produzido; é a antítese da atividade produtiva humana. (SMITH, 1988, p 67)

Quando a aparência imediata da natureza é vista sobre o prisma histórico, o desenvolvimento da paisagem material (substrato natural) apresenta-se como processo de produção da natureza, que a cada período histórico através da interferência humana sofre modificações a ponto de ser categorizado como “segunda natureza”, produto da intervenção humana.

²⁴SMITH. Neil. Desenvolvimento Desigual - natureza, capital e a produção do espaço. Cidade: Bertrand Brasil, 1988.

De acordo com Smith²⁵, a produção do espaço é um resultado lógico da produção da natureza. Neste contexto a produção da natureza se dá à medida que esse substrato material (natureza) torna-se cada vez mais um produto social. É justamente na produção da natureza que se unem valores-de-uso e valores-de-troca.

Marx também utiliza a categoria natureza em diversas acepções, refutando o argumento de muitos críticos que o acusam de não destinar devida atenção à natureza. Foster²⁶ dedica especial atenção à natureza trabalhada nas obras de Marx. A análise marxiana do referido autor recupera o conceito de metabolismo do Marx, conceito este utilizado para se referir à interação metabólica entre homem e natureza. Essa relação se processa através do trabalho, por tanto, é este que media, regula e controla essa interação.

Tanto Smith²⁷ quanto Foster²⁸ se apoiam nas obras de Marx, precisamente na interação dos conceitos de produção, natureza e trabalho. Para o primeiro, o trabalho se constitui como um processo entre o homem e a natureza, ou seja, para a sobrevivência do homem o trabalho é uma eterna necessidade imposta pela natureza, é um processo que se desenvolve na interação homem/natureza.

Com relação à produção, percebemos que este é um processo pelo qual se altera a forma da natureza. O que diferencia os homens dos animais é justamente sua capacidade de provocar modificações na natureza utilizando para isso sua intencionalidade, por isso, ao alterar a forma da natureza o homem está através do trabalho, produzindo.

A natureza por sua vez entra em relação com o homem quando é vista como valor-de-uso. A unidade da natureza se origina da atividade concreta dos seres naturais, e na prática é produzida através do trabalho.

Aliada aos conceitos de natureza, trabalho e produção, temos ainda a divisão do trabalho, é esta última quem produz uma divisão sistemática das experiências sociais, em função das quais a natureza humana está sendo constantemente modelada e remodelada.

O excedente também merece destaque nesta nossa busca por compreender as relações homem/natureza. Primeiramente era visto como algo natural, posteriormente passou a ser

²⁵SMITH. Neil. Desenvolvimento Desigual - natureza, capital e a produção do espaço. Cidade: Bertrand Brasil, 1988.

²⁶FOSTER. John Bellamy. A ecologia de Marx: materialismo e natureza. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

²⁷SMITH. Neil. Desenvolvimento Desigual - natureza, capital e a produção do espaço. Cidade: Bertrand Brasil, 1988.

²⁸Op. Cit.

visto como uma necessidade social, é neste último que se torna a base da divisão da sociedade de classes ao mesmo tempo em que altera a relação social com a natureza.

A produção do excedente é condição necessária para que ocorra a troca regular de valores-de-uso, no entanto, “a produção para troca faz com que a relação com a natureza deixe de ser exclusivamente a de valor-de-uso; valores-de-uso não são produzidos para uso direto, mas para o intercâmbio” (Smith, 1988, p 76).

A estrutura de classe específica do capitalismo torna a acumulação de capital uma condição necessária para a reprodução da vida material, onde o que impera é a acumulação para fins de mais acumulação. Neste contexto, a natureza é vista como um objeto de produção, não devendo ser confundida a produção da natureza com o domínio sobre a natureza.

Na busca do lucro, o capital corre o mundo inteiro. Ele coloca uma etiqueta de preço em qualquer coisa que ele vê, e a partir dessa etiqueta de preço é que se determina o destino da natureza. (SMITH, 1988, p 94)

Quanto o homem etiqueta a natureza está atribuindo a esta natureza um valor-de-troca, colocando-a a favor do processo de produção, quando a ação trata de etiquetar o espaço, por exemplo, atribui-se a esse além do valor-de-uso o seu valor-de-troca, transformando-o em mera mercadoria.

Vimos até aqui que a gênese do espaço enquanto produção emerge no momento em que o homem se apropria dos recursos contidos no espaço para sua sobrevivência e reprodução. No decorrer da história essa forma de apropriação se amplifica de tal modo que o espaço toma outros contornos, assumindo uma forma que permita a valorização do capital e posteriormente assumindo a forma de mercadoria, tornando-se, no primeiro caso condição, e no segundo produto.

Quanto mais o espaço é tratado como mercadoria, e essa é a tendência do atual modo de produção capitalista, mais ele se torna suscetível à manipulação. Nessa transformação do espaço em mercadoria, este passa a ser tratado como um produto, reproduzindo a lógica capitalista.

O processo de valorização do espaço se desenvolve a partir do movimento de reprodução, e como desdobramento deste movimento os espaços realizam o movimento de ora integrar-se, ora desintegrar-se. Como desdobramento desta contradição será possível

compreender o processo de produção do capital, que na análise do subcentro polarizado por Benfica acreditamos encontrar-se vinculado as estratégias de reprodução deste mesmo capital, que se expande do centro em direção à área periférica da cidade.

1.1.3 - Níveis de produção do espaço

Para compreendermos o movimento e processo que se realiza na lógica de reprodução do capital, é preciso voltar nosso olhar para relação entre os níveis sócios espaciais.

O primeiro é o nível econômico, este relacionado à reprodução do capital. Neste nível o espaço aparece como infraestrutura, mercado de trabalho, matéria-prima, elementos que possibilitam o movimento do ciclo do capital. Neste contexto, o espaço como meio, se reduz a circulação capaz de articular as etapas, produção e circulação, etapas elementares para a reprodução. No espaço como expansão produtiva temos a cidade como forma de produção do espaço e produto específico, onde se realizam os processos de produção, circulação e distribuição.

Com relação ao capital, destacado por Carlos ²⁹ como elemento que permite a continuidade da produção-troca, Wallerstein ³⁰ propõe uma definição do que vem a ser o capital no contexto do capitalismo histórico. Segundo o autor, o capital continua sendo o estoque de bens de consumo, maquinarias, mas agrega outra função que distingue a sociedade capitalista das sociedades que a antecederam. Essa outra função dada ao capital, que o autor vai dizer que é “investida” de forma muito específica é sua utilização com o objetivo de “auto expansão”.

Nessa “auto expansão” pretendida no capitalismo moderno, está presente a mercantilização generalizada do processo, que inclui o processo de produção, de troca, distribuição e investimento. Dentro dessa lógica, o capitalista irá mercantilizar tudo em busca da maximização dos lucros, o espaço será mercantilizado, além dos processos sociais, o objetivo primordial é acumular capital a fim de acumular mais capital.

Ainda dentro da lógica do nível econômico, a reorganização do espaço através na lógica do capital poderá promover a especializações de áreas, hierarquizando os lugares e fragmentando-os.

²⁹CARLOS. Ana F. A. A condição Espacial. São Paulo: Contexto, 2011.

³⁰WALLERSTEIN. Immanuel. A Mercantilização de Tudo: A Produção de Capital. IN: O Capitalismo Histórico. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. (p. 9-37).

O outro nível é o político, que atuará no espaço como articulador dos processos espaciais, ora intervindo, ora reforçando as formas de dominação. Consideramos este nível como estratégico na reprodução do espaço, fomentando e criando as centralidades para atender as demandas postas pela sociedade e ou pela economia.

No campo político, o espaço é visto como meio e como poder, que organizado na maioria das vezes nas mãos de uma classe dominante irá direcionar, de acordo com a lógica do capital, as ações através do ato de planejar.

Lefebvre³¹ dedica a esse nível especial atenção, afirma que o espaço é político, é estratégico, é ideológico, e como tal

Depende de uma dupla crítica, ela própria política: a crítica de direita e a crítica de esquerda. A crítica de direita é, grosso modo, uma crítica da burocracia, das intervenções estatistas, na medida em que tais intervenções perturbam a iniciativa “privada”, ou seja, os capitais. Do mesmo modo a crítica de esquerda é uma crítica da burocracia e da intervenção estatista, na medida em que essa intervenção não considera, ou considera mal, os usuários, a prática social, quer dizer, a prática urbana. (LEFEBVRE, 2008, p 64)

Nos parece lógico admitir, embora seja um grande esforço ideológico, que nessa guerra de forças o capital com plenos poderes vença a batalha. Mas também não podemos deixar de admitir que ideamos mudanças profundas que permitam a médio prazo provocar alterações nesse modelo quase que cristalizado, petrificado, que é o Estado a serviço do capital privado.

No nível social, daremos enfoque as relações sociais que ocorrem num dado lugar, que é apropriado e permite a produção e reprodução das relações sociais. É neste nível que os níveis econômicos e políticos ganham visibilidade.

As relações sociais, que são espacialmente localizadas, nos remetem a dialética do espaço cotidiano, vivido, percebido, e o espaço enquanto valor de troca. Nessa relação, que é, sobretudo desigual, o espaço torna-se fragmentado, o resultado dessa fragmentação é a mercantilização do espaço, revelando a verdadeira face das estratégias do processo de produção, que são as estratégias de classe.

O espaço como condição das relações sociais, é percebido como prática e suporte dessas relações. Como meio, este espaço realiza-se enquanto circulação é espaço que permite a mobilidade de um lugar a outro. Enquanto produto, o espaço relaciona-se ao seu valor de

³¹LEFEBVRE, Henri. Espaço e Política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

troca, dentro da lógica produtiva do capital. Já com relação à morfologia, este expõe as suas formas, algumas homogêneas, outras fragmentadas e também hierarquizadas.

No plano da vida cotidiana, o espaço expõe os conflitos provenientes da contradição entre todos os níveis (econômico, político e social) e nesse movimento o espaço é o lugar, é também meio, produto e condição da reprodução.

1.2 – A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA ESCALA REGIONAL: A REDE URBANA

Para Corrêa³² a rede urbana se constitui como um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, que comumente tem sido tema de diversos estudos geográficos que os estudam sob diferentes perspectivas. As vias mais importantes dizem respeito à diferenciação de cidades em termos que funções atribuídas a cada uma delas, suas dimensões, demografia, desenvolvimento, hierarquia urbana e também relações entre cidades e regiões. Neste sentido, entendemos que estas vias não podem e não devem ser excludentes entre si, devendo o estudo articulado entre todas essas dimensões merecer destaque quando se pretende o estudo e a caracterização da rede urbana.

A rede urbana pode ser encarada como um reflexo e condição da divisão territorial do trabalho. Enquanto reflexo, a rede urbana se estabelece em razão de algumas vantagens locais que a torne especializada como, por exemplo, características portuárias, cidades industriais ou político-administrativas. Já enquanto condição a rede urbana precisa ser considerada num contexto histórico-geográfico no qual podem ser conferidas algumas funções articuladas entre grupo de cidades como, bancos, comércio, indústrias, setor de transportes, pois todos estes fatores são condição para que se estabeleça a divisão territorial do trabalho.

Para Corrêa³³ a rede urbana

é um reflexo, na realidade dos efeitos acumulados da prática de diferentes agentes sociais, sobretudo as grandes corporações multifuncionais e multifocalizadas que, efetivamente, introduzem, tanto na cidade como no campo, atividades que geram diferenciações entre os centros urbanos (CORRÊA, 2006, p 27).

³²CORRÊA. Roberto Lobato. Estudos sobre a Rede Urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

³³ Op. Cit.

Na caracterização da rede urbana enquanto forma espacial recorreremos a Santos³⁴. Para esse autor há duas coisas que estão sendo confundidas: a cidade e o urbano. A cidade seria o particular, o concreto, enquanto que o urbano é geralmente o abstrato, o geral, o externo. Sendo assim, o autor propõe diferenciar a história das cidades da história do urbano. Na história das cidades segundo ele “haveria a história dos transportes, história da propriedade, da especulação, da habitação, do urbanismo, da centralidade”. Enquanto que na história do urbano:

estaria a história das atividades que se realizam na cidade – do emprego, das classes, da divisão do trabalho e do seu universo de cooperação – e uma história que não é bastante feita: a história da socialização na cidades e a história da socialização pela cidade (SANTOS, 2008, p 66).

A história do urbano em conjunto com a história das cidades nos daria de acordo com o autor a teoria da urbanização, na qual o espaço seria categoria central de análise. Para ele uma estrutura urbana enquanto forma espacial, não pode prescindir a estrutura, ao processo e a função, afinal é através da forma que uma função de realiza. É neste contexto, da história do urbano e da cidade, agregando o abstrato e concreto que vamos nos embasar para a compreensão do espaço intraurbano de Juiz de Fora.

Ainda de acordo com Corrêa³⁵ a rede urbana pode apresentar-se de diversas formas, sejam estas complexas ou simples. Enquanto forma simples o autor cita a estrutura dendrítica, caracterizada pela presença de uma cidade primaz localizada excentricamente à hinterlândia. Enquanto forma complexa, citamos as redes caracterizadas por hinterlândias de uma cidade regional importante, de diversos padrões locacionais de centros urbanos. Dessa forma, a rede urbana pode se caracterizar por diferentes formas espaciais, pode apresentar área metropolitana com cidades dormitórios e núcleos especializados, aglomerações por duas ou mais cidades, cidades dispersas, cidades pequenas e médias, a presença de todas essas formas indica a complexidade e diversidade que pode apresentar uma rede urbana.

A diversidade de redes se refere às possíveis combinações espaciais, em diversas

³⁴SANTOS, Milton. Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional. 5 ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2008.

³⁵ CORRÊA. Roberto Lobato. Estudos sobre a Rede Urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

escalas, com particularidades próprias. Para Corrêa³⁶ a rede urbana brasileira, por exemplo, é constituída:

por um conjunto de centros urbanos e pelas interações espaciais entre eles, a rede urbana tem sido estudada privilegiando-se sobretudo os atributos fixos que diferenciam seus centros, para os quais há informações mais amplas, sistemáticas e acessíveis. (CORRÊA, 2006, p 291)

Outro grande estudioso da temática urbana é Kayser, que toma o estudo das redes urbanas na busca de explicar como as relações sociais e econômicas especializadas são controladas na verdade por uma cidade dominante que atua por sua vez em uma hinterlândia, esta última constituída por um conjunto de cidades menores. O autor utiliza a categoria região para explicar a função desta na rede urbana.

Uma região é, sobre a terra, um espaço preciso, mas não é imutável, inscrito em um quadro natural determinado, e que responde a três características essenciais: os laços existentes entre seus habitantes, sua organização em torno de um centro dotado de certa autonomia, e sua integração funcional em uma economia global. (KAYSER, 1980, p 282)

Segundo Kayser³⁷ a região é um fenômeno geográfico, que pode ser definido, explicado ou delimitado, e se define pelos laços existentes entre seus habitantes, englobando além de relações as características comuns.

A coesão espacial de uma região se dá justamente através da comunhão de diversos fatores de ordem étnica, cultural, sistemas de produção, características físicas do território, sistemas de circulação. O resultado da combinação desses fatores imprime ao espaço certa homogeneidade, mas estes fatores por sim só não são suficientes para produzir uma região. Para o autor, os fatores comuns a uma região devem ser criadores de uma organização econômica e social, onde estes coexistam a fim de reforçar o elemento, ou conjunto de elementos que faz com que essa dada região se configure como tal.

³⁶CORRÊA. Roberto Lobato. Estudos sobre a Rede Urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

³⁷KAYSER. Bernard. "A região como objeto de estudo da Geografia" p. 279-321, in GEORGE. P. GUGLIELMO. R. KAYSER. B. LACOSTE. Y. Geografia Ativa. 5º ed. São Paulo- Rio de Janeiro: Difel, 1980.

Para Benko³⁸ a hierarquização do sistema urbano implica também a predominância de determinadas cidades sobre outras em virtude de critérios multidimensionais como: rede de comunicação, comércio, finanças, cultura, entre outros. Para o autor existem ainda outros critérios de hierarquização urbana que não implica uma relação de dominação – por exemplo, a classificação das cidades em função do número de população e emprego.

Juiz de Fora, nosso objeto de pesquisa, se enquadra neste contexto da rede urbana como um centro regional. A rede urbana da qual Juiz de Fora faz parte e é polo regional, é composta por diversos municípios da Zona da Mata Mineira que se articulam entre si.

Embora a hierarquização das cidades componentes da rede urbana não leve em consideração somente a população, ainda assim, esta continua sendo uma das principais formas que categorizar e classificar as cidades. Tecemos a seguir algumas considerações sobre a centralidade exercida pela cidade objeto de estudo.

1.2.1 - Lugares centrais

Compreender o processo de diferenciação das cidades é extremamente importante no contexto capitalista, primeiro porque a hierarquia urbana está intimamente relacionada ao mercado consumidor e a produção, por outro lado permite uma vez identificada a hierarquia entre cidades ações do Estado mais condizentes com as necessidades do conjunto de cidades que dela fazem parte.

Para analisar a centralidade do núcleo urbano tomamos como ponto de partida as contribuições de Corrêa (1988 e 1989). O autor por sua vez se embasou na teoria das localidades centrais originalmente publicadas por Walter Christaller em 1933. A referida teoria sugere que a centralidade de um núcleo refere-se ao seu grau de importância a partir de suas funções centrais: maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade, maior sua centralidade.

Com base nesse princípio defendido por Christaller, é possível compreender que a dimensão e a distribuição dos lugares centrais, considerados como centros fornecedores de bens e serviços a uma população circundante, acabam por hierarquizá-los segundo o seu grau de centralidade.

³⁸BENKO, Georges. Economia, Espaço e Globalização na aurora do século XXI. São Paulo: Hucitec, 1996.

De acordo com Corrêa³⁹ a recuperação da teoria das localidades centrais é de extrema importância por se tratar da organização espacial da distribuição de bens e serviços, e sua projeção espacial, traduzindo a realidade social dos lugares centrais.

No sistema econômico capitalista verifica-se uma maior integração entre centros de distribuição de serviços e produtos, essa integração entre lugares centrais só é possível porque esse modelo necessita se perpetuar o que de fato só ocorre na esfera produtiva. Uma alternativa utilizada é a criação de um mercado consumidor, no qual os meios de produção para subsistência, força-de-trabalho constituem-se como mercadorias que podem ser vendidas e compradas. No entanto essa articulação em escalas ampliadas se dá à medida que os lugares centrais são capazes de intercambiar mão-de-obra, meios de produção e produtos finais.

A organização espacial da distribuição de serviços e produtos também só é possível devido à divisão social e territorial do trabalho. Com a criação de uma mão-de-obra assalariada foi possível promover a articulação entre regiões produtoras com o objetivo de atender ao crescente mercado consumidor. Temos na figura das cidades, que são os lugares centrais, a possibilidade de intercâmbio através do comércio e serviços.

A rede hierarquizada de localidades centrais constitui-se para Corrêa⁴⁰ em uma forma de organização do espaço vinculado ao capitalismo, sendo, portanto, de natureza histórica.

O processo de acumulação capitalista concorrencial é fundamentado na produção industrial e no trabalho assalariado, e possui ainda sua dimensão espacial, essa por sua vez tem como um de seus lugares a rede de localidades centrais tanto a nível regional como intraurbano.

A nível regional a localidade central envolve a distribuição varejista e a prestação de serviços entre centros urbanos maiores e centros menores, inclusive áreas rurais.

Na escala intraurbana a hierarquia aparece comumente como resultado da localização diferenciada das classes sociais, cujo fenômeno percebido é a segregação sócioespacial.

Um dos papéis cumprido pela rede de localidades centrais, além de fomentar a espacialização das classes no território, também se complementa como um meio para o processo de acumulação capitalista.

³⁹ CORRÊA. Roberto Lobato. “Repensando a teoria das localidades centrais” p. 50-65, IN SANTOS, Milton (org). Novos Rumos da Geografia Brasileira. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1988.

⁴⁰ CORRÊA. Roberto Lobato. “Repensando a teoria das localidades centrais” p. 50-65, IN SANTOS, Milton (org). Novos Rumos da Geografia Brasileira. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1988.

Ao processo interno do capital associa-se a continuidade do processo de urbanização, ele próprio causa e efeito do processo de centralização do capital, o qual privilegia progressivamente as grandes cidades, esvaziando a área de mercado das pequenas localidades centrais. Esse processo de centralização do capital e urbanização implica, por sua vez, na ampliação e melhoria das vias de circulação e na difusão do uso de automóveis, que minimizam os efeitos da distância-tempo-custo, eclipsando os pequenos centros de mercado cujas firmas não apresentam economias de escala para a competição, oferecendo preços mais elevados que as dos centros maiores, nem vantagens locacionais que atraiam lojas pertencentes a grandes cadeias. (CORRÊA, 1988, p 63)

De acordo com estudo realizado pelo IBGE⁴¹ através do levantamento de dados sobre as regiões de influência das cidades brasileiras REGIC (Regiões de Influência das Cidades), Juiz de Fora é considerada uma capital regional-B.

Integram o nível de capital regional 70 centros que, como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. (IBGE, 2008)

O nível Capital regional possui três subdivisões que se distribuem da seguinte forma:

a. Capital regional A – constituído por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos; b. Capital regional B – constituído por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos; e c. Capital regional C – constituído por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos. (IBGE, 2008)

A classificação de Juiz de Fora enquanto capital regional-B evidencia sua importância e relevância ao estabelecer fluxos com uma enorme quantidade de localidades demonstrando o alcance de sua rede que engloba toda a Zona da Mata Mineira.

De acordo com o Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2012) a cidade de Juiz de Fora é classificada como uma cidade média, essa classificação engloba cidades com até 500 mil habitantes e que não fazem parte de região metropolitana. Tal classificação é destinada a cidades que possuem um relativo grau de avanço em sua economia e infraestrutura.

⁴¹ IBGE. Regiões de influência das cidades 2007, 2008. Disponível em ftp://geoftp.ibge.gov.br/regioes_de_influencia_das_cidades/

Juiz de Fora apresenta tais características ‘quantitativas’ e também um setor de serviços bem estruturado, atraindo grande demanda regional em serviços nas áreas de saúde e educação. Neste contexto, podemos classificar a cidade como uma localidade central exercendo influência direta sobre 7 microrregiões que compõem a Zona da Mata Mineira.

Já no contexto intraurbano observamos que o surgimento de novas centralidades intraurbanas ocorrem em decorrência da expansão do município em direção às áreas periféricas do mesmo. Estas novas centralidades, por sua vez, se despontam no fornecimento de bens e serviços de primeira necessidade, em detrimento dos bens e serviços menos frequentes, e de maior hierarquia que podem ser obtidos somente em centralidade de maior porte, como o centro principal.

Nosso recorte de análise, Benfica, pode ser caracterizado como um subcentro que se desenvolveu em decorrência do processo de expansão de capital do centro principal do município de Juiz de Fora para essa nova área, constituindo, portanto, uma centralidade intraurbana.

Identificamos a existência de uma relação funcional entre o subcentro e seu entorno expresso pelos bairros circundantes. Entretanto, essa relação não é recente, pelo contrário, tem se desenvolvido ao longo da história e se aprofundado ainda mais na atualidade. Exemplo disso é que a região polarizada por Benfica se constituiu inicialmente como um importante ponto de passagem desde o século XVIII devido à abertura do caminho novo, posteriormente com a inauguração da Estação Ferroviária e a instalação da Fábrica Estojos e Espoletas de Artilharia do Exército (FEEA). Hoje, Benfica polariza diversos bairros, dentre eles destacamos: São Damião, Araújo, Ponte Preta, Vila do Sapê, Nova Benfica, Vila Esperança I, Vila Esperança II, Nova Era, Santa Lúcia, Barbosa Lage, e ainda o Distrito Industrial do município.

A proposta de análise da centralidade intraurbana no município de Juiz de Fora, associa-se ao processo de descentralização⁴² espacial e de capital, e como consequência de tais processos acreditamos ser possível identificar o surgimento de novos subcentros, em especial

⁴² Adotamos em nossa análise o termo descentralização no lugar de desconcentração. A escolha do termo descentralização se justifica a medida que aparece como uma escolha metodológica que vai de encontro a autores que utilizamos como referenciais teóricos em nossa pesquisa. Entendemos que o centro principal continua tendo sua importância mantendo uma grande estrutura de atividades e serviços, no entanto, observamos que muitas empresas se descentralizam, se expandem do centro principal ou são criadas no subcentro devido a necessidade de reprodução do capital que encontra barreiras econômicas e espaciais para se restringir somente ao centro principal da cidade.

aquele sobre o qual propomos uma análise mais detalhada. Acreditamos que a análise de tais fenômenos que são de origem urbana, e que se apresentarem em constante movimento no tempo e no espaço, nos permitirá identificar quais os fatores que contribuíram para a formação e consolidação dessa centralidade.

1.3– A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA ESCALA INTRAURBANA

Como nosso foco de análise é o subcentro de Benfica, e este pode ser categorizado como um espaço intraurbano, dizemos portanto, que o nosso foco de análise se associa ao espaço intraurbano, por esse motivo compreendemos ser necessário promover a distinção entre espaço regional e espaço intraurbano. Tomamos como exemplo Villaça (2001)

A estruturação do espaço regional é dominada pelos deslocamentos das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho – seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa/compras, casa/lazer, escola, etc. (Villaça, 2001, p 20)

Percebemos que essa distinção entre espaço regional e espaço intraurbano se faz necessária, no entanto, se adotássemos o termo “espaço urbano” por si só já estaríamos nos referindo ao espaço intraurbano. Ainda assim, preferimos adotar a terminologia espaço intraurbano, pois acreditamos que na nossa análise se enquadra melhor quando fazemos referência ao poder estruturador intraurbano das áreas comerciais e de serviços. Essas áreas estabelecidas são responsáveis por atrair e gerar a maior quantidade de deslocamentos ou viagens. As referidas áreas intraurbanas são diferenciadas umas das outras devido a sua localização, levando em consideração seus atributos de infraestrutura e acessibilidade como: vias, redes de água e esgoto, energia, transporte e comunicação.

A localização é, ela própria, também um produto do trabalho e é ela que especifica o espaço intra-urbano. Está associada ao espaço intra-urbano como um todo, pois refere-se às relações entre um determinado ponto do território urbano e todos os demais. (VILLAÇA, 2001, p 24)

Para Castells⁴³ a “centralidade é permeada por um conteúdo social, ao mesmo tempo em que se apresenta como um local geográfico”. Com base nessa afirmação podemos compreender a centralidade como um fenômeno que abarca em si as características sociais inerentes a sua formação, assim como pode ser compreendido como um local geográfico passível de ser delimitado.

As cidades podem ser analisadas em seus mais variados aspectos, sejam estes geográficos, econômicos ou sociais, pode inclusive apresentar-se “dividida” por uma desigual disposição de fenômenos. Alguns espaços dispõem de maior concentração de atividades, que acabam por resultar num maior poder de articulação. Como resultado dessa concentração de empresas e fluxos estes espaços acabam por exercer um poder de atração sobre as demais áreas do tecido urbano, constituindo-se como centralidade urbana.

A constituição de centralidades, por sua vez, exerce grande influência nas áreas do entorno provocando alterações significativas no uso do solo, na forma urbana, tornando-a muitas vezes ainda mais segmentada. Da mesma forma que exerce influência, a centralidade também sofre influência das estratégias dos agentes imobiliários que implicam alterações no preço e no acesso a terra.

De acordo com Spósito⁴⁴ a centralidade urbana pode ser abordada em duas escalas territoriais, uma delas seria a escala intraurbana e outra a escala da rede urbana. Na primeira delas verificamos que existe maior enfoque nas diferentes formas de expressão dessa centralidade tomando como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir do seu centro ou centros. A segunda delas tem como referência a aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades.

A centralidade intraurbana na cidade ganha relevância em função de alguns fatores que a definem, são eles: as novas localizações de equipamentos comerciais e de serviços determinam mudanças de impacto no centro tradicional que provoca uma redefinição da relação centro/subcentro; a rapidez das transformações econômicas impõem mudanças na estruturação interna das cidades; a redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, mas ganha novas dimensões, considerando-se o impacto das transformações em cidades de médio porte; e por último, a difusão do automóvel e a importância do aumento do lazer e do

⁴³ CASTELLS, Manuel. A questão urbana. São Paulo: Paz e terra, 1983.

⁴⁴ SPOSITO. A gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana. 1998b. Disponível em: http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04_3_sposito.pdf acesso em 31 de outubro de 2011.

tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas.

Silva⁴⁵ propõe dois conceitos que são essenciais para iniciarmos o entendimento da centralização intraurbana. O primeiro deles versa sobre estrutura urbana, onde o centro é visto como algo fixo, “preocupando-se com a forma e com a localização”. Já a segunda corrente versa sobre o conceito de estruturação urbana, e abandona a formulação de modelos adotados pela primeira corrente.

O segundo modelo apresentado, que se refere a estruturação urbana, se adequa mais a proposta deste trabalho, que é a de analisar a centralidade intraurbana e, portanto, não ficaremos presos a descrição e sim a interpretação e debate dos fixos, mas principalmente a análise dos fluxos na centralidade de análise. Para isso, faz-se necessário identificar as relações decorrentes dessa localização territorialmente descentralizada e os fluxos que a geram e sustentam.

Sob esta perspectiva, é possível identificar que o município de Juiz de Fora, em decorrência do aprofundamento do processo de urbanização, passa a agregar novas atividades, equipamentos e fluxos, que por sua vez, emergem territorialmente descentralizados, fazendo surgir centralidades exteriores ao centro principal da cidade.

Sendo assim, as novas centralidades no município surgem devido ao crescimento horizontal do tecido urbano, como resultado do desdobramento do centro e constituição de subcentros, ou ainda através da saturação do centro tradicional.

De acordo com Spósito⁴⁶, os equipamentos urbanos que surgem territorialmente descentralizados, têm a capacidade de manter e gerar fluxos, que ao se estabelecer e se intensificar, acabam por consolidar uma nova expressão de centralidade.

Outro fenômeno importante a ser observado refere-se à capacidade que os subcentros têm de captar para si o processo de acumulação e reprodução de capital, exemplo deste processo pode ser observado claramente no crescimento da produção e do consumo nessas localidades descentralizadas em relação ao centro principal.

De acordo com Castells⁴⁷ as centralidades atraem devido a dois fatores, mão-de-obra e mercado, desenvolvendo, dessa forma, novas possibilidades de emprego e suscitando serviços.

Ressaltamos ainda que a escala de intraurbana não se explica sem o estudo da rede

⁴⁵ SILVA William Ribeiro da. A Redefinição da centralidade em cidades média. Londrina e a Maringá no contexto de reestruturação urbana e regional. X Colóquio Internacional de Geocrítica, 2008. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/37.htm> acesso em 31 de outubro de 2011.

⁴⁶ SPOSITO. A gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana. 1998b. Disponível em: http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04_3_sposito.pdf acesso em 31 de outubro de 2011.

⁴⁷ CASTELLS, Manuel. A questão urbana. São Paulo: Paz e terra, 1983.

urbana, uma vez que a cidade funciona como um espaço de intercâmbio no qual as funções urbanas extrapolam o território citadino estabelecendo, portanto, relações com as demais cidades que compõem a rede urbana. Essa relação é utilizada como base para a explicação da rede urbana, na qual se busca explicar as relações entre números, distribuição e tamanho das “cidades médias”.

Para Lefebvre⁴⁸ a centralidade do urbano e sua simultaneidade configuram a característica mais importante da cidade, para este autor o urbano é um espaço que acumula diversos conteúdos, sendo, portanto, muito mais do que o receptáculo da acumulação de capital. A cidade é um local onde os conteúdos excluem-se e incluem-se simultaneamente, e nesta dialética a cidade tende a se fragmentar. O resultado desse processo Lefebvre chama de policentralidade, processo em que o centro principal se rompe estimulando a descentralização, com relação a esse processo faremos mais adiante um debate conceitual pautado em autores da temática.

1.4– CIDADES MÉDIAS E SUAS PARTICULARIDADES

De acordo com o Censo Demográfico de 1991⁴⁹, são cidades médias aquelas cuja população compreende entre 100 mil e 500 mil habitantes. Certamente o critério demográfico tem sido um dos mais utilizados para a classificação das cidades médias.

Se levarmos em conta apenas o critério populacional do IBGE, Juiz de Fora pode então ser classificada como cidade de médio porte. A cidade possui de acordo com o censo demográfico de 2010⁵⁰ uma população residente de 516.247 habitantes.

A classificação de acordo com a demografia, embora facilite o trabalho do pesquisador em alguns casos pode também representar uma dificuldade, uma vez que a representação entre os padrões de 100 e 500 mil habitantes é bem grande e diversificada, englobando dessa forma, diversas cidades com características muito distintas.

É importante salientar que existem outras formas de categorizar as cidades médias,

⁴⁸LEFEBVRE. Henri. A Revolução Urbana. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

⁴⁹IBGE. Censo Demográfico de 1991. Adotamos o critério para definição do tamanho das cidades proposto pelo IBGE segundo o número de habitantes, no qual, até 100 mil considera-se pequeno porte, e 100 à 500 médio e mais de 500, grande porte.

⁵⁰IBGE. Censo Demográfico de 2010.

vejamos a classificação proposta por Pereira & Lemos⁵¹. De acordo com os autores as cidades médias devem ser classificadas de acordo com a tipologia que pode ser resumida da seguinte forma: a) cidades médias metropolitanas; b) cidades médias capitais de estado; c) cidades médias em eixo de transporte; d) cidades médias em fronteira agrícolas.

A primeira delas se refere ao crescimento de cidades que compõe a região metropolitana, verificada pelo autor nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo. A segunda se refere às cidades que possuem funções administrativas em áreas como saúde, educação, entre outros. A terceira faz referência aquela que se desenvolve a partir da construção ou expansão de vias de comunicação e infraestrutura em transporte. E por último aquela alavancada pelo processo de interiorização do Brasil.

Cidade média é aquela

polarizada por uma cidade de ordem superior, uma metrópole caracterizada como um macro-pólo, e, por outro lado, polarizadoras de cidades de ordem inferior numa área geográfica delimitada, uma mesorregião, composta por um subconjunto de microrregiões e municípios. (PEREIRA & LEMOS, 2004, p 14)

Com base no estudo de 45 meso-pólos brasileiros selecionados, base de dados de 1986 e 1999, Pereira & Lemos⁵² através da adoção de nove variáveis (grau de industrialização, analfabetismo, pobreza, massa salarial industrial, mercado, força de trabalho especializada, oferta de produtos e serviços, economia de escala, quociente locacional) categorizam os meso-pólos selecionados em 8 tipos. Juiz de Fora foi selecionada como meso-pólo, e de acordo com o estudo se enquadra na categoria meso-pólo industrial, tipo 4.

A tipologia meso-pólo 4 se caracteriza pela presença de um relativo mercado local, certo grau de industrialização, participação dos assalariados da indústria na massa salarial urbana e nível de especialização na força de trabalho.

a cidade mineira industrialmente consolidada do grupo 4, Juiz de Fora, parece que corre sério risco de estagnação econômica ... mesmo sendo polarizada pelo macro-pólo nacional, Rio de Janeiro, possui pouco dinamismo industrial, frágil base agropecuária e é competidora direta na atração de investimentos das cidades-pólo poligonais, que são locacionalmente melhor posicionadas e possuem um entorno de cidades menores que se

⁵¹PEREIRA, Fabiano Maia. LEMOS, Mario Borges. Políticas de Desenvolvimento para Cidades Médias. 2004.

⁵²PEREIRA, Fabiano Maia. LEMOS, Mario Borges. Políticas de Desenvolvimento para Cidades Médias. 2004.

beneficiam dos ganhos de complementaridade produtiva intra-regional. Possui a vantagem da incidência menor da pobreza urbana, o que possibilita uma reprodução urbana sem dinamismo, mas com maior equilíbrio, ou seja, a relativa desarticulação que se encontra no eixo principal do desenvolvimento regional do país possibilita, paradoxalmente, que a reprodução do círculo vicioso das mazelas da experiência de crescimento urbano das metrópoles brasileiras seja atenuada. (PEREIRA & LEMOS, 2004, p 25).

As cidades médias também são atribuídas grande centralidade no contexto regional e em função dessa centralidade funcionam como um organismo vivo e complexo, e podem ser caracterizadas como o centro das relações comerciais, administrativas, sociais, demográficas e políticas da região.

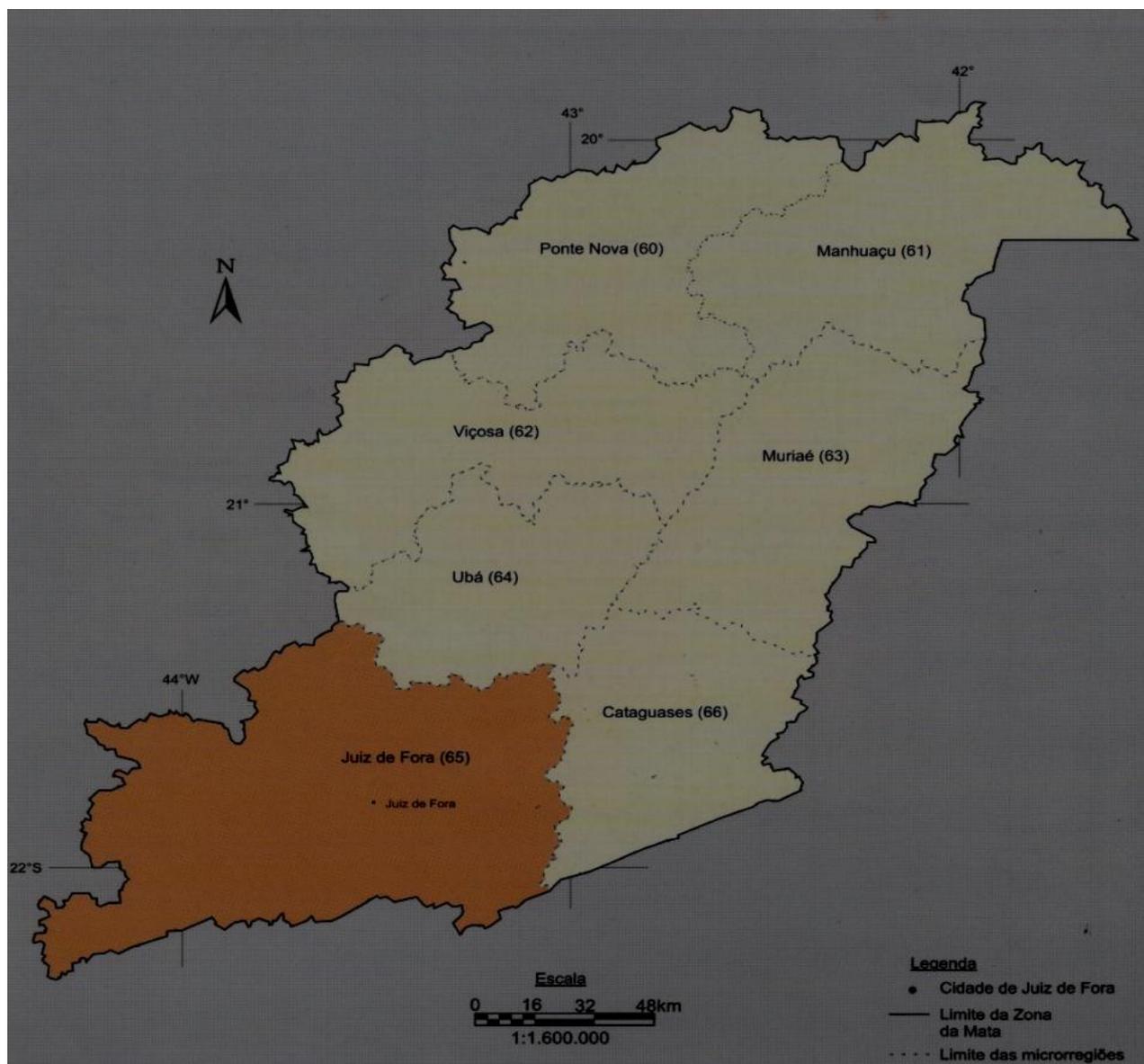
Ainda segundo Corrêa⁵³ no contexto intraurbano, as cidades médias tendem a se fragmentar em lugares definidos pelas estratégias dos agentes imobiliários favorecendo e aperfeiçoando a reprodução capitalista.

Não havendo região sem centro, sem núcleo, sem cidade, somos levados a questionar qual seria a cidade central da região conhecida como Zona da Mata mineira, que compreende 142 municípios de acordo com o IBGE.

Analisando as variáveis históricas, populacionais, e socioeconômicas disponibilizadas pelo IBGE, veremos que a cidade de Juiz de Fora aparece como cidade central no contexto da Zona da Mata mineira, o que pode ser confirmado através do seu quantitativo populacional, renda, fluxo de informação, capital, entre outros fatores. Podemos evidenciar essa centralidade da cidade tanto na mesorregião da Zona da Mata mineira (mapa 1) quanto na microrregião de Juiz de Fora (mapa 2).

⁵³CORRÊA. Roberto Lobato. O Espaço Urbano. 3 ed. São Paulo: Série Princípios, Ática 1995.

Mapa 1 – Mesorregiões da Zona da Mata Mineira



Fonte: AGUIAR, V. T. B. de. Atlas Escolar, 2000.

Mapa 2 – Municípios da Microrregião de Juiz de Fora



Fonte: AGUIAR, V. T. B. de. Atlas Escolar, 2000.

No viés de análise quantitativo, de comércio, e de serviços podemos enquadrar, portanto, a cidade de Juiz de Fora como o núcleo de uma região que se organiza tendo por base as atividades desenvolvidas nesta, como por exemplo, o grande mercado consumidor e de mão-de-obra, setores como educação, serviços especializados, redes técnicas e informacionais. Enfim, a cidade constitui-se como uma grande rede diversificada que fornece às cidades da região elementos para sua manutenção e desenvolvimento.

1.4.1 – Papel do incorporador imobiliário como promotor da expansão urbana

Antes de trazer para discussão o papel dos agentes imobiliários na cidade contemporânea vamos buscar compreender como surge essa relação, fazendo um percurso que se inicia no século XIX.

Em meados do século XIX as cidades brasileiras apresentam grande semelhança com as cidades europeias. De acordo com Benevolo⁵⁴ existe um padrão neste período, onde a administração da cidade gera um espaço mínimo para fazer funcionar o conjunto da cidade:

o necessário para rede de percursos (ruas, praças, estradas de ferro, etc) e para a rede das instalações (aquedutos, esgotos, depois gás, eletricidade, telefone, etc) [...] a utilização dos terrenos urbanizados depende dos proprietários individuais (privados ou públicos). Sobre estes a administração influi apenas indiretamente, com os regulamentos que limitam as medidas dos edifícios em relação às medidas dos espaços públicos. Os proprietários retêm todo aumento de valor produzido pelo desenvolvimento da cidade (a renda imobiliária urbana). (BENEVOLO, 2007, p 573-574)

os edifícios podem ser construídos:

sobre frentes de rua - De fato, o núcleo central, onde predominam as funções comerciais, a disposição mais conveniente é a rua-corredor, canal de tráfego e de desempenho de lojas situadas nos andares baixos.

afastados das frentes de rua – [...] esta disposição faz diminuir a intensidade e se torna conveniente somente na faixa periférica, onde predominam a residência.

(BENEVOLO, 2007, p 573-576)

Para o autor a densidade excessiva no centro é padrão na cidade pós-liberal que se sobrepõe a cidade antiga. Para atenuar essa situação a administração compõe a cidade de

⁵⁴BENEVOLO, Leonardo. História da cidade. São Paulo: Perspectiva, 2007.

equipamentos como parques públicos na área central, cujo objetivo é fornecer mesmo que de forma artificial uma “amostra do campo”. Em contrapartida nas áreas mais afastadas do centro observa-se um conjunto de moradias, cujas habitações mais precárias são habitadas por classes mais pobres e muitas vezes essas áreas não dispõem de infraestrutura mínima.

A forma da cidade ajuda de certa forma a maximizar a renda imobiliária urbana, a medida que esta extrai lucro quando explora terrenos particulares alcançando ou superando os limites fixados pelos regulamentos urbanos de uso e ocupação do solo.

As funções como habitar, trabalhar, circular e cultivar se sobrepõem na vida cotidiana da cidade. Complementarmente as residências existem outras funções como: serviços de comércio que é na verdade tem a função de um complemento imediato na escolha da localização para moradia; facilidade de circulação e acessibilidade; áreas de lazer e entretenimento, etc.

Segundo Benevolo⁵⁵, da década de trinta em diante os planos regulamentadores distinguem zonas residenciais, zonas industriais e zonas para serviços. Essa hierarquização intraurbana possui como finalidade dar à cidade uma organização mais racional sem, entretanto, mudar a primazia das funções terciárias (comércio e escritórios), que produz como consequências o aumento da densidade da periferia para o centro, os congestionamentos e os demais problemas que surgem dessa relação.

Como medida de correção ao mercado, as administrações públicas constroem casas populares para a população de baixa renda, e estas ficam localizadas na periferia das cidades onde o preço da terra é menor. Essa é apenas uma medida para corrigir o mercado privado que não oferece casas baratas para as classes mais pobres.

Na tentativa de compreensão do papel exercido pelos agentes imobiliários principalmente no espaço urbano tomamos como referência Corrêa⁵⁶. O autor dedica merecida atenção a essa categoria – agentes imobiliários.

Para o autor o espaço urbano compreende:

o conjunto de diferentes usos de terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas como: o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão; áreas industriais e residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. (CORRÊA, 1995, p 110)

⁵⁵BENEVOLO, Leonardo. História da cidade. São Paulo: Perspectiva, 2007.

⁵⁶CORRÊA. Roberto Lobato. O Espaço Urbano. 3 ed. São Paulo: Série Princípios, Ática 1995.

Uma vez definido o que vem a ser o espaço urbano na concepção do autor é preciso definir ainda quem o produz. Corrêa cita diversos atores que atuam na produção do espaço urbano, são eles: o Estado, os promotores imobiliários, proprietários fundiários, proprietários dos meios de produção, e ainda grupos sociais excluídos, sendo que cada uma desses atores possuem estratégias próprias para a produção e (re)produção do espaço.

Das categorias acima, uma delas, nos interessam em espacial, são os agentes imobiliários. Entende-se por agentes imobiliários:

um conjunto de agentes que realizam, parcialmente ou totalmente, as seguintes operações: incorporação; financiamento; estudo técnico; construção ou produção física do imóvel; e comercialização ou transformação capital-mercadoria em capital-dinheiro, agora acrescido de lucro. (CORRÊA, 1995, p 120)

Na busca de maximização dos lucros, os agentes imobiliários adotam estratégias para escolha da melhor localização para os empreendimentos como infraestrutura disponível, status da localidade, acessibilidade, eficiência dos transportes, entre outras.

Fato é que a atuação espacial dos agentes se dá de forma desigual, fazendo aumentar ainda mais a segregação sócioespacial na cidade, sobretudo a cidade capitalista.

Acreditamos que os agentes imobiliários atuam de forma semelhante tanto no centro tradicional do município como no subcentro de Benfica, e sua atuação ajuda a reforçar o processo de descentralização espacial promovendo a expansão de comércio e serviços para outras áreas fora do centro principal.

SEGUNDA PARTE– Passado e presente: reflexos do processo de urbanização em Juiz de Fora

Capítulo 2 – SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO DE JUIZ DE FORA

2.1 – SURGIMENTO DO NÚCLEO URBANO DE JUIZ DE FORA

O nascimento e surgimento da cidade de Juiz de Fora é poeticamente descrito na obra de Jair Lessa⁵⁷, e como leitura obrigatória para todos que estudam a referida cidade, proponho trazer para este trabalho passagens importantes que nos ajudam a compreender, sobretudo, o surgimento da região onde hoje fica localizado o centro principal da cidade, o papel da estrada “Caminho Novo”, estrada “União e Indústria”, estrada de Ferro, indústrias, entre outros.

Começamos nossa história por volta de 1702, de acordo com (Lessa, 1985, p 17), “nessa época só passava pelo Caminho Novo “gente a pé” gente esta responsável pela árdua tarefa de transportar todo ouro extraído nas minas gerais para o Rio de Janeiro”, que logo após era embarcado para Portugal com o objetivo embelezar os grandes edifícios e igrejas da Coroa Portuguesa.

O caminho novo na região de Juiz de Fora percorreu sempre a margem esquerda do rio Paraibuna, o lado direito onde hoje se encontra a região central da cidade era de difícil acesso como veremos a seguir.

Em uma passagem do livro o autor se refere a Benfica, justamente ao descrever o caminho percorrido por aqueles que vinham do norte do Estado de Minas Gerais.

Quem vinha do norte, pelo Caminho Novo, após passar por Chapéu d’Uvas, alcançava a margem esquerda do rio Paraibuna. Sem atravessá-lo, acompanhava-o ao longe, apenas avistando o local hoje ocupado por Benfica. Depois de algum tempo afastava-se para a esquerda e passava pela Fazenda Ribeirão; subia e descia, descia e subia até Grama; contornava as Granjas Betânias, passava pelo Megiolário, Vitorino Braga, paralelava por pouco tempo a avenida Garibaldi (onde seria construída a sede da Fazenda do Juiz de Fora). (LESSA, 1985, p 21)

⁵⁷LESSA. Jair. Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo a Proclamação). Juiz de Fora: Editora da UFJF, 1985.

Outro importante elemento de povoação da região de Juiz de Fora foi a doação das Sesmarias. Após a abertura do Caminho Novo, o Rei de Portugal permitiu o uso de terras ao longo do percurso com duas finalidades, a primeira de povoação e a segunda com finalidades agrícolas, no segundo caso, a contrapartida era o pagamento de tributos à coroa Portuguesa com base em tudo que fosse produzido.

No ano de 1713 o Dr. Luís Fortes Bustamante e Sá, o Juiz de Fora da cidade do Rio de Janeiro, adquiriu uma sesmaria “uma légua de terras em quadra no Caminho Novo das Minas, a qual lhe foi dada por carta de sesmaria” (Lessa, 1895, p 26). A partir de então os viajantes que pelo Caminho Novo passavam começaram a designar a localidade como “Sesmaria do Juiz de Fora”, segundo pesquisadores daí provem o nome da cidade. Ainda no século XVIII nos anos que sucederam a fazenda do Juiz de Fora foi vendida várias vezes passando por vários proprietários, mesmo assim o nome da localidade foi mantido.

Toda a área hoje compreendida pelo centro da cidade de Juiz de Fora é fruto de partilha realizada pelo tenente Antônio Dias Tostes a seus 12 filhos. A área original se estendia da atual “Avenida Rui Barbosa” até o bairro “Bom Pastor” e fora dividida em 12 faixas paralelas transversais a atual avenida “Rio Branco” – então estrada nova.

Uma figura importante para compreendermos como se deu a ascensão do antes vilarejo para categoria de “Vila de Santo Antônio do Paraibuna” foi o alemão Henrique Guilherme Fernando Halfeld. O engenheiro desembarca na Bahia onde serviu como capitão do exército prussiano, depois de ter passado por Ouro Preto então capital da província, chega finalmente na localidade do Juiz de Fora. Em 1836 é nomeado Engenheiro da Província e responsável por transformar o tortuoso Caminho Novo em “Estrada Nova do Paraibuna”, sendo que para isso aproveitou grande parte do Caminho Novo.

Fernando Halfeld, para construir a “Estrada Nova do Paraibuna”, aproveitou a maior parte do Caminho Novo, exceto em nossa região, quando – vindo de Barbacena – ao atingir a ainda não existente Benfica, abandonou-o e atravessou o rio Paraibuna e agora, pela margem direita, traçou a rua Bernardo Mascarenhas, afastou-se da grande volta de Grama, do outro lado do rio, e, para fugir dos pântanos, subiu o Morro da Glória (formando a avenida do Andradas, de forte rampa), contornou a imensa lagoa de 50.000 metros quadrados que havia no local do Largo do Riachuelo e, numa impressionante reta de cerca de três quilômetros (já estaria o engenheiro matutando uma cidade em terras que não lhe pertenciam?) subiu até o Alto dos Passos. Dali, pendeu para a esquerda e, agora descendo em curvas pela Graminha, até alcançar novamente o rio, reatrevessou-o no local da hoje chamada Ponte do Zamba, e retomando Caminho Novo, seguiu até Matias Barbosa e mais além, até a ponte do Paraibuna – do meio para cá Minas, do meio para lá Rio de Janeiro. (LESSA, 1985, p 39-41)

Segundo Lessa⁵⁸, Halfeld era fascinado com a várzea de cinco quilômetros de comprimento por quase dois mil metros de largura, situada do lado direito do rio, local onde ele próprio traça a “Estrada Nova do Paraibuna” - desvio idealizado para encurtar o caminho até o Rio de Janeiro. Ainda segundo Lessa, diz a tradição oral e comentada que Halfeld exclamava sobre a referida várzea: “Bonito lugar para se construir uma cidade” (Lessa, 1985, p 42).

Fernando Halfeld fica viúvo e se casa, agora pela segunda vez com Cândida, filha do tenente Dias Tostes. Em 1941 começa a comprar as terras dos cunhados, todas elas situadas na várzea que o mesmo admirava, onde hoje fica situada a Avenida Rio Branco. Muitos fazendeiros da época criticavam Halfeld dizendo que tais terras não serviam para o plantio de café, principal cultivo da época. “Se nascesse café, talvez, Juiz de Fora hoje ainda seria uma grande fazenda” (Lessa, 1985, p 42).

Lessa⁵⁹ dedica um capítulo do livro ao processo denominado por ele de “Urbanização”. Nessa passagem traz algumas curiosidades sobre o alinhamento da “Rua da Direita” atual Avenida Rio Branco, o quantitativo de casas, bem como sua distribuição ao longo da via e as capelas existentes. Em 1870, vinte anos após a fundação da cidade, a mesma já tinha casa bancária, teatro, jornal, escola agrícola, boticas, e cerca de 1.000 (mil) casas.

Devido ao crescimento da cidade e importância como entreposto comercial entre as minas e o Rio de Janeiro, Mariano Procópio amigo pessoal de Dom Pedro II, propõe a construção de uma nova estrada utilizando as melhores técnicas existentes na época. O próprio Mariano cria então a Companhia União e Indústria. A construção da nova estrada se deu às custas do próprio Mariano, com o direito de exploração da estrada durante 50 anos. As propriedades de Mariano Procópio ficavam no trecho onde hoje se localiza a rua Bernardo Mascarenhas até o bairro Mariano Procópio. Em suas terras construiu a indústria de tijolos, hotel, o casarão onde hoje funciona o Museu Mariano Procópio.

Nesta época é possível observar dois núcleos urbanos distantes um do outro, o núcleo formado por Halfeld e o núcleo formado por Mariano. Ambos tinham como objetivo passar a estrada próximo as suas propriedades, e dessa forma foi feito, como nos evidencia trecho do livro, no qual a rivalidade entre os engenheiros fica bem clara, o que de certa forma resultou num surto do progresso, transformando a vila agrícola em importante cidade industrial.

⁵⁸LESSA. Jair. Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo a Proclamação). Juiz de Fora: Editora da UFJF, 1985.

⁵⁹ LESSA. Jair. Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo a Proclamação). Juiz de Fora: Editora da UFJF, 1985.

Os dois centros populacionais que se formavam. Estavam nitidamente separados por seis quilômetros de matas, lagoas e brejos interligados sinuosamente entre o rio e a montanha. Pelo caminho primitivo, o de Halfeld, saindo da Estação de Diligências em direção ao Rio de Janeiro, subia-se a Avenida dos Andradas, ia-se ao Largo do Riachuelo e dali, em linha reta, atravessava-se toda Avenida Rio Branco até os Passos e lá, virando-se para a esquerda, descia a Graminha até a Ponte do Zamba. (LESSA, 1985, p 74)

Mariano, com o que parecia intuito de marginalizar a cidade (– Vocês vão ver quem manda na Estrada! Pois não está o alemão a alardear a todo o instante que a cidade está sendo construída por ele, Halfeld, dentro da sua própria fazenda?) – ao chegar ao Largo do Riachuelo, denominado antes Milheiros, agora Praça da União Indústria, torceu, apesar dos protestos veementes, o rumo da estrada para leste, num ângulo de 45° e levou a reta em frente por um quilometro – formando a atual avenida Getúlio Vargas – até a tingir o ponto onde hoje se encontra a rua Espírito Santo. (LESSA, 1985, p 75)

Outro importante capítulo para o desenvolvimento da cidade foi a construção da estrada de ferro. A estrada trouxe para a cidade inúmeros progressos, colou a cidade em evidencia como ponto de passagem obrigatório entre Ouro Preto e Rio de Janeiro, devido principalmente a existência de boas hospedarias com infraestrutura mínima para os viajantes.

A estrada de ferro vinha chegando ao território mineiro. Não sobre a estrada União e Indústria, em leito separado, em trajeto mais ou menos paralelo. Viu-se logo que com Mariano na presidência dela, já tendo doado terreno para a estação ferroviária, a cidade iria ficar novamente marginalizada, pois ela seria edificada quilômetros longe, no bairro Mariano. (LESSA, 1985, p 108)

Em 1888 concretiza-se outro importante capítulo da história de Juiz de Fora com a inauguração da Companhia Mineira de Eletricidade tendo como principal incorporador Bernardo Mascarenhas. No mesmo ano, Bernardo Mascarenhas inicia a construção de grande prédio para abrigar indústria de brins de linho, conhecida como Indústria Têxtil Bernardo Mascarenhas, que se torna o principal símbolo da antiga Manchester Mineira.

A partir das contribuições de Lessa⁶⁰ foi possível identificar de forma breve a gênese da região central da Juiz de Fora, adiante veremos como se dá o desenvolvimento da mesma.

⁶⁰LESSA. Jair. Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo a Proclamação). Juiz de Fora: Editora da UFJF, 1985.

2.1.1– Desenvolvimento do núcleo central de Juiz de Fora

Antes de iniciarmos a discussão sobre o centro da cidade de Juiz de Fora, consideramos pertinente compreender o que de fato vem a ser o centro. Para isso, tomamos como ponto de partida um exemplo citado por Villaça⁶¹

Um ponto *torna-se* centro se e quando houver um círculo. Uma capela pode preexistir em relação ao centro da cidade, mas ela somente se tornará centro ou parte do centro se e quando surgir uma cidade ou povoado em torno dela que faça dela seu centro, isto é, se vier a existir algo do que ela se torne centro. (VILLAÇA, 2001, p 238)

Esse exemplo ajuda-nos a não incorrer no equívoco de achar que um dado ponto no espaço possa se constituir por si só em um centro, somente será centro se houver em torno de si um círculo. De acordo com o autor a própria geometria prova isso - o centro do círculo não preexiste em relação a ele, enquanto ponto sim, mas enquanto centro não.

Para que um ponto se estabeleça como centro é preciso identificarmos uma variável que a este ponto se associe, a localização é um ótimo exemplo. A localização de determinado ponto se dá quando analisamos este ponto em relação a outros pontos, e quando existir uma “disputa” pelo tempo de deslocamento gasto para produzir ou consumir. Neste caso sim há de se falar em um centro, que se constitui como tal à medida que passa a ser alvo de disputa em decorrência da sua localização em relação aos demais pontos constituídos no espaço.

Para Villaça⁶², o centro surge a partir da necessidade de afastamentos indesejados, mas obrigatórios. Determinado ponto se torna alvo de disputas devido justamente a sua localização, que significa na verdade minimização de tempo de deslocamento em relação aos demais pontos.

Não há como se falar em surgimento do centro sem obrigatoriamente falar da comunidade que se desenvolve e habita uma dada região. É o homem o principal motor que entre tantos possíveis “lugares” é responsável por selecionar aquele que corresponde o ponto onde todos da comunidade se reúnem em um menor tempo possível em relação aos demais pontos, ou seja, o centro é o ponto do território que minimiza o somatório dos deslocamentos

⁶¹VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

⁶²Op. Cit.

do conjunto de membros da aglomeração.

O centro também possui sua valorização simbólica associada a sua capacidade de acessibilidade. À medida que o centro se desenvolve passa a representar o *locus* onde as atividades se estabelecem de forma mais intensa, onde o valor de uso do solo também se altera, onde o trabalho materializado em forma de acessibilidade se cristaliza.

Algumas indagações de Villaça⁶³ são pertinentes para compreendermos o que faz com que determinado local se torne um centro, como por exemplo - qual a origem ou a fonte de centralidade? - segundo o autor, a origem da centralidade está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos e espaciais dos seres humanos.

Ao considerarmos uma sociedade constituída por diferentes classes sociais sabemos que esta estará distribuída tanto no centro quanto em áreas fora do centro, esta última classificada pelo autor como não-centro. O que determina a distribuição da população no centro ou no não-centro entre outros fatores é justamente a renda, e cada uma das comunidades localizadas no não-centro terá formas distintas de acessibilidade ao centro. As distintas formas de acessibilidade constituem-se nas variadas formas de deslocamentos, a pé, de carro, de transporte coletivo urbano, sendo que este último se distribuirá de forma desigual dependendo do número de linhas que servem cada localidade.

No entanto, de acordo com o autor tanto o centro quanto o não-centro são dialeticamente produzidos pelo mesmo processo sob a égide de disputas, pelo controle das condições de deslocamento. As condições de deslocamentos são produzidas por sua vez pela localização e por um conjunto de variáveis a ela associadas, como sistema viário, equipamentos urbanos, serviços, etc.

Esse breve apanhado sobre o que de fato vem a ser o centro servirá de base para compreendermos o porquê o centro principal se constitui como sendo o mais desenvolvido e por isso deverá ser chamado de principal. Primeiro cabe destacar que no centro estará estabelecido um maior número e mais complexos equipamentos urbanos como instituições culturais, teatros, museus, restaurantes, hotéis, lazer noturno, serviços em geral, entre outros.

De fato podemos dizer que cabe ao centro principal um papel central em qualquer que seja a aglomeração urbana, seja em cidades pequenas, médias e grandes. Embora as cidades de grandes e de médio porte brasileiras apresentem outros centros que não o principal, este

⁶³VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

último continua sendo ainda assim o foco irradiador da organização espacial urbana, pois atende a mais população que os demais centros (subcentros) atraindo certamente o maior número de viagens intraurbanas.

Como relação ao papel exercido pelo centro principal há de ser considerado ainda que este papel central poderá ao longo do tempo vir a extrapolar o centro e ultrapassar o território da cidade estendendo-se pela região.

2.1.2 - O centro principal de Juiz de Fora

A partir de meados do século XIX as cidades brasileiras passam por um importante processo de industrialização, sobretudo aquelas localizadas próximas ao litoral do sudeste e nordeste brasileiro, é neste período que se observa algumas modificações no processo de concentração de capitais. Verifica-se expressivo aumento nas forças produtivas, principalmente após a abolição da escravatura onde essa mão-de-obra escrava passa a ser incorporada tanto no trabalho livre da lavoura quanto na incipiente indústria brasileira. É neste período de desenvolvimento capitalista que também se desenvolve o mercado varejista, estimulando o consumo, transformando definitivamente os hábitos de toda população⁶⁴.

Neste contexto observa-se uma alteração no modelo de consumo, se antes qualquer produto de primeira ou segunda necessidade poderia ser comprado na própria residência, em tempos de mudança este cede lugar ao comércio varejista. Aqui cabe uma pergunta: onde esse comércio se estabelece? A essa pergunta cabe apenas uma resposta: no centro principal das cidades. Somadas a tais transformações identifica-se profundas transformações no espaço intraurbano, é este que nos interessa enquanto objeto de análise.

O desenvolvimento do centro principal das cidades brasileiras segue a este modelo de desenvolvimento associado ao aprofundamento e expansão do modelo capitalista, o que inclui certamente mudanças de hábitos por parte da população e concentração de atividades e serviços na área central das cidades.

Em Juiz de Fora também se verifica esse modelo, em meados do século XIX é no centro que se concentram as principais atividades comerciais, de serviços, de gestão

⁶⁴ Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Juiz de Fora: a cidade em revista. Secretaria de Educação, 2006b.

municipal, e transporte como evidencia trecho abaixo, onde se faz menção a antiga Rua Califórnia, hoje Rua Halfeld uma das principais ruas do centro da cidade:

Na década de 1850, após a Vila de Santo Antônio ser elevada à condição de cidade, a Câmara Municipal, recém-instalada, determinou a abertura de algumas vias na região central da cidade. A Rua Califórnia, como era conhecida, tornou-se o centro econômico, social e político do município. (UFJF, 2013, p34)

A instalação da Câmara nas proximidades do atual Parque Halfeld foi mais um fator para o desenvolvimento do núcleo urbano que edificava à margem direita do Rio Paraibuna. Em 1878, foi inaugurado, com a presença do Imperador Dom Pedro II, o atual Palácio Barbosa Lima, onde, por vários anos, além da Câmara, também funcionou o Fórum da Comarca do Paraibuna. (UFJF, 2013, p32)

Bem diferente da fundação da cidade no século XIX, a região central apresenta atualmente uma paisagem caracterizada pela verticalização, verifica-se um grande número de edifícios que formam verdadeiros paredões pelas principais ruas e avenidas da cidade. Esse processo que substituiu os casarões antigos em “caixotes de concreto-armado” foi relatado em poema por Almir de Oliveira:

Demoliram tuas casas baixas e teus sobrados,
que nos davam notícias das tuas origens
que nos falavam do teu passado
de principal cidade das Minas Gerais.
Ergueram enormes caixotes de concreto-armado,
onde as pessoas passaram a morar e trabalhar,
empilhadas,
como mercadorias em prateleiras de armazéns,
e nos quais puseram nomes de gente e lugares estranhos.
(Almir de Oliveira, Letras da cidade In: UFJF, 2013, p 31)

**FOTO 1 - CENTRO PRINCIPAL: ESQUINA DA AVENIDA RIO BRANCO E
RUA HALFELD**



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

**FOTO 2 - REPARTIÇÕES MUNICIPAIS: ESQUINA DA AVENIDA RIO BRANCO
E RUA HALFELD**



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

As fotografias apresentadas registram a paisagem do centro principal de Juiz de Fora, caracterizado por uma verticalização intensa, grande fluxo de carros, transporte público, pedestres, uma enorme variedade de atividades comerciais e de serviços, além de apresentar edifícios comerciais e residenciais.

Contrapondo a enorme concentração de atividades no centro, recentemente verifica-se uma grande concentração de população nos arredores e centro da cidade, o que tem levado à opção por áreas nobres para moradia, um fenômeno que se intensifica nos anos 2000 com a construção de diversos condomínios fechados na cidade, onde a população de alta renda pode usufruir de tranquilidade e segurança.

Em contrapartida esse movimento da população de alta renda, a população de baixa renda tem sido deslocada para áreas periféricas onde contam com uma infraestrutura precária.

Na página 64 apresentamos fotografias que retratam os condomínios fechados de alto padrão e também fotografias de bairros periféricos e proletários, é notória as discrepâncias no padrão de ocupação em ambas as localidades.

Esse processo de segregação sócio espacial não é recente como nos evidencia trecho do livro “Pensando Juiz de Fora”⁶⁵

Os investimentos no setor imobiliário concentravam-se até 1915 na área central a cidade. A partir de então, inicia-se o uso de loteamentos em larga escala como forma de incorporar novas áreas à malha urbana, expandindo a cidade para áreas até então, consideradas como subúrbios. No centro da cidade, onde havia uma infra-estrutura montada, os preços dos terrenos alcançavam, gradativamente, novos valores, configurando um movimento especulativo de alta lucratividade. Tal movimento não ocorria com a mesma intensidade na periferia. Para valorizar seus terrenos, os proprietários buscavam uma padronização em lotes menores, a criação de mecanismos para facilitar as vendas (empréstimos hipotecários a juros) e ainda o incentivo à incrementação da infra-estrutura urbana. (PJF, 1993, p 20)

⁶⁵ Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Pensando Juiz de Fora. Ano 1 – n° 2. Secretaria Municipal de Educação de Juiz de Fora, 1993.

FOTO 3 - BAIRRO SANTA RITA – REGIÃO LESTE DE JUIZ DE FORA



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

**FOTO 4 - CONDOMÍNIO RESIDENCIAL SPINA VILLE –
REGIÃO SUL DE JUIZ DE FORA**



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

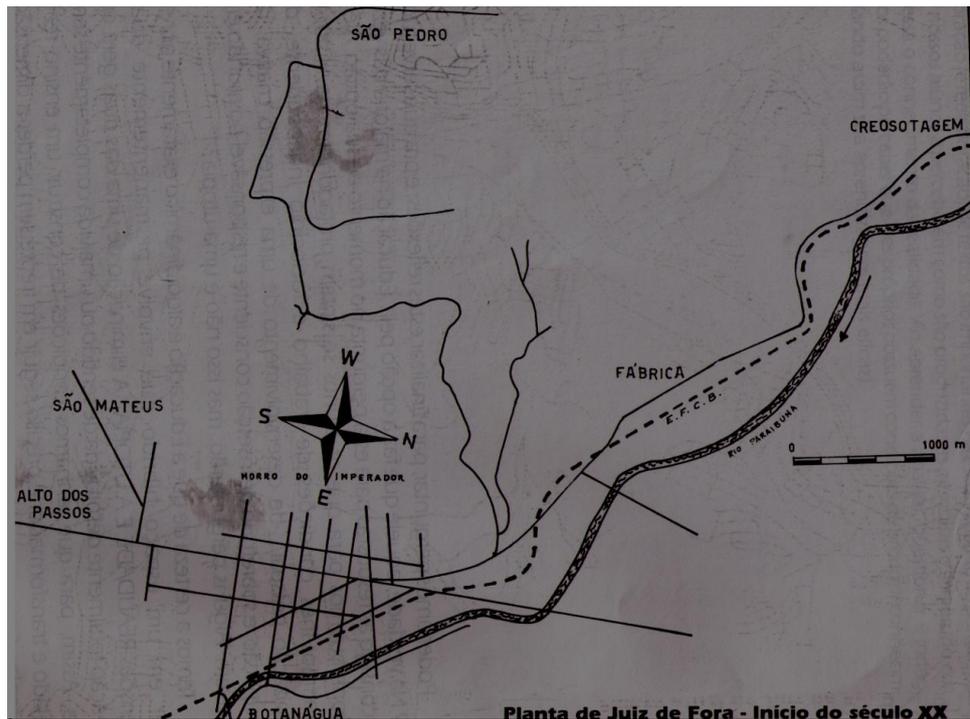
Com relação à região central de Juiz de Fora, Oliveira⁶⁶ nos relata com riqueza de detalhes como se processou o plano de arruamento da área central. Segundo o historiador os vereadores da cidade encomendaram uma planta cadastral por volta de 1860:

Além de regularizar o alinhamento das ruas mal delineadas, projetou novas vias e delimitou a região central por meio de um triângulo formado pela rua Direita (atual avenida Barão do Rio Branco), rua do Imperador/estrada União e Indústria (hoje avenida Getúlio Vargas) e pela rua Espírito Santo, que ainda preserva sua denominação original. (OLIVEIRA, 2010 – p 45)

Temos abaixo mapas comparativos do centro da cidade no início do século XX e na década de 1990 que exemplificam o crescimento do centro de Juiz de Fora.

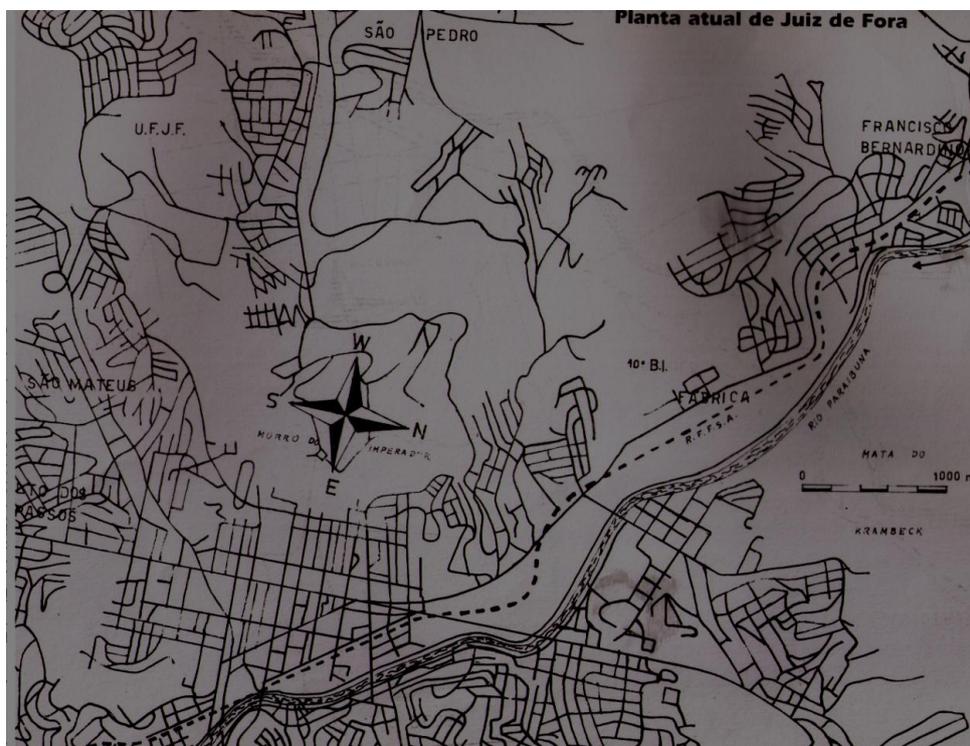
⁶⁶ OLIVEIRA. Luís Eduardo de. Os Trabalhadores e a Cidade: A formação do proletariado de Juiz de Fora e suas lutas por direitos (1877-1920). Juiz de Fora: Funalfa; Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

FIGURA 1 – Centro de Juiz de Fora no início do século XX



Fonte: Pensando Juiz de Fora, 1993.

FIGURA 2 – Centro de Juiz de Fora na década de 1990



Fonte: Pensando Juiz de Fora, 1993.

Observamos na figura 1 que o núcleo urbano de Juiz de Fora que primeiro se

desenvolveu corresponde à área que hoje é o centro da cidade. No arruamento do início do século passado é possível identificar a Rua da Direita (hoje Avenida Rio Branco) cortando todo o centro no sentido sul/norte. Perpendicularmente a Rua da Direita observamos as demais ruas que compõem o centro da cidade, rua São Sebastião, rua Floriano Peixoto, rua Marechal Deodoro, rua Halfeld e rua Espírito Santo, e outra importante avenida, Getúlio Vargas, paralela a Avenida Rio Branco aparece também a rua Batista de Oliveira.

O núcleo urbano representado na figura 1 se expande fazendo surgir novos bairros, mas sempre tendo o arruamento do início do século como centralidade principal como pode ser constatado na figura 1.

A exceção de Benfica, os demais subcentros aparecem na figura 2. O subcentro de Benfica não aparece neste mapeamento justamente por se localizar a uma distância considerável do centro principal que, portanto, não é contemplada no referido mapa.

Na década de 1970 a cidade de Juiz de Fora se beneficia do 1º Plano Nacional de Desenvolvimento⁶⁷ recebendo recursos para ampliação da rede viária, beneficiando, sobretudo, a área central da cidade, o que evidencia que o centro é o elemento fundamental da estrutura intraurbana sendo, portanto, priorizado pelo plano por se caracterizar como o nó do espaço de fluxos intraurbanos.

2.2- DESCENTRALIZAÇÃO E FORMAÇÃO DE SUBCENTROS EM JUIZ DE FORA

Como já mencionado, a região polarizada por Juiz de Fora teve seu processo de desenvolvimento associado à abertura do Caminho Novo. Embora Juiz de Fora tenha sua origem ligada ao desenvolvimento da economia mineradora que estimulou a construção do “Caminho Novo”, por volta da segunda metade do século XVIII a economia mineradora entra em decadência, levando a população local a buscar novas alternativas para sobrevivência. É importante ressaltar que Juiz de Fora só se tornou cidade porque funcionava como um entreposto para os viajantes que percorriam o “Caminho Novo” levando toda a extração de metais preciosos para o Rio de Janeiro

Em decorrência de tal fato, passou-se a desenvolver na região atividades agrícolas,

⁶⁷ Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Pensando Juiz de Fora. Ano 1 – n° 2. Secretaria Municipal de Educação de Juiz de Fora, 1993.

inicialmente para subsistência e posteriormente como atividade mercantil. O principal produto cultivado na região foi o café. Com a expansão da lavoura cafeeira, a região chegou a concentrar cerca de 26% da população escrava da província⁶⁸.

Devido às dificuldades de escoamento da produção de café, Dom Pedro II autorizou a construção da estrada União e Indústria, na qual foram utilizadas as melhores técnicas existentes à época. A construção de tal estrada contribuiu de forma decisiva para o desenvolvimento regional.

Assim como a construção da União e Indústria, a construção de estradas de ferro foi outra importante estratégia para o desenvolvimento da região. Ambas são responsáveis tanto pela valorização quanto pela construção da cidade, integrando-a no conjunto regional, são ainda responsáveis pela rapidez e flexibilidade no deslocamento, assegurando integração e desenvolvimento econômico as cidades da região.

Outro elemento importante, responsável pelo desenvolvimento da cidade, foi a instalação da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira, que deu à cidade de Juiz de Fora o título de “Manchester Mineira”.

O processo de industrialização na cidade passa por diversas fases, a primeira delas associada ao predomínio de pequenas fábricas e posteriormente a constituição de fábricas de maior porte como a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira, principal símbolo da época.

Obras realizadas na cidade até o início do século XX culminou em novos investimentos como, transporte, luz elétrica, sistema de comunicação, serviços de saúde, educação, e desenvolvimento do setor bancário.

A partir da década de 1930 o município passa por um período de estagnação econômica devido ao declínio da industrialização e crise do café, este último principal produto agrícola da cidade. Um dos fatores responsáveis pelo declínio foi justamente a perda de recursos em relação ao Rio de Janeiro e Belo Horizonte, fazendo com que o município passasse por um processo de descapitalização.

Apesar do declínio, Juiz de Fora não entra em colapso. A cidade consegue manter certo equilíbrio, se apoiando principalmente na pequena indústria têxtil, no setor de comércio e serviços e no crescimento dos investimentos do setor imobiliário.

⁶⁸ Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Funalfa, 2006a.

Juiz de Fora de fato passa por diversas fases, inicialmente caracterizada pelo caráter mercantil, posteriormente pelo caráter industrial, e hoje se caracteriza como uma cidade dinâmica, funcionando como um polo de atração populacional, de comércio, serviços, investimentos, polarizando toda a Zona da Mata Mineira.

Com relação à tendência de polarização de Juiz de Fora, entendemos que esse elemento se deve à importância que esta cidade possui em relação à região. Para Kayser⁶⁹, a região será mais bem formada e madura, quanto maior a importância relativa do centro e, sobretudo quanto maior for a influência que o centro exerce sobre todo o território considerado.

A atração que Juiz de Fora desempenhou sobre outras cidades no seu entorno, fez com que o seu núcleo urbano acabasse afluindo de forma mais intensa, fazendo surgir, como consequência deste processo, uma grande demanda de pessoas para trabalhar tanto nas indústrias como no setor terciário, o que contribuiu para o crescimento no índice populacional e crescimento urbano da cidade.

O crescimento da população sobre a área urbana fez surgir inicialmente um adensamento populacional na área central da cidade (centro principal), provocando mais tarde uma expansão populacional para as regiões periféricas da cidade. Essa expansão pode ser observada pela evolução da mancha urbana do município, que em 2004 ocupava aproximadamente 93,5 Km² (9.355,36 ha), o que corresponde a 23% da área urbana do município, sendo assim uma parcela que corresponde a 77% do espaço legalmente considerado urbano, de acordo com Prefeitura de Juiz de Fora⁷⁰.

A expansão urbana em direção a regiões periféricas observadas em Juiz de Fora, fez surgir no município novos núcleos que se desenvolveram e passaram a polinuclear as regiões do entorno, fornecendo bens e serviços aos consumidores dessas novas centralidades. De acordo com Carlos⁷¹, essas novas centralidades por sua vez, surgem porque as tradicionais não são mais funcionais e suficientes para a reprodução e acumulação do capital.

Partindo dessa premissa, entendemos que para compreendermos a rede urbana da qual a cidade faz parte é preciso também compreender a hierarquia dos seus centros ou subcentros. A compreensão de tal hierarquia perpassa pela análise dos processos de centralização e

⁶⁹ KAYSER. Bernard. "A região como objeto de estudo da Geografia" p. 279-321, in GEORGE. P. GUGLIELMO. R. KAYSER. B. LACOSTE. Y. Geografia Ativa. 5º ed. São Paulo- Rio de Janeiro: Difel, 1980.

⁷⁰ Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Funalfa, 2004.

⁷¹ CARLOS. Ana F. A. A condição Espacial. São Paulo: Contexto, 2011.

descentralização. Com o objetivo de compreender a relação existente entre áreas que apresentam essa forma, bem como as transformações que ocorreram e ainda estão em curso no espaço, que acabam por criar e recriar uma nova configuração do espaço urbano e de seus aspectos socioeconômicos, é que propomos a análise de tais processos.

2.2.1 - Os processos de centralização e descentralização

Para Corrêa⁷² a cidade capitalista é um lugar privilegiado da ocorrência de uma série de processos espaciais, e à medida que estes ocorrem facilitados devido a enorme capacidade de intervenção do homem, desencadeiam alguns processos, cujas formas e função são materializações da organização espacial urbana.

Dentre muitos processos espaciais elencados pelo autor destacamos dois que são processos que podem ser observados em Juiz de Fora, são eles: “centralização e área central”, “descentralização e núcleos secundários”.

Para a análise do processo de descentralização que propomos neste trabalho, é preciso antes buscar a explicação sobre o processo de centralização que na verdade antecede aquele.

O processo de centralização pode ser verificado a partir do momento que se observa o estabelecimento de atividades na área central. A centralização promove a configuração do núcleo urbano segmentando-o em dois setores: sendo um o núcleo central e outro externo a esse núcleo, chamado também de área periférica.

No núcleo central verifica-se um uso mais intensivo do solo, com maior concentração de atividades comerciais e de serviços, verticalização acentuada, limitada escala horizontal que pode ser percorrida a pé, concentração diurna que segue o horário comercial.

Já o processo de descentralização se configura como aquele em que se observa uma expansão da área em torno do núcleo central, caracterizada por uma ampla escala horizontal, áreas residenciais, atividades de armazenamento de indústrias leve, entre outros.

O processo de descentralização ajuda a reforçar os núcleos externos ao centro, resulta também de uma menor rigidez locacional fomentada, sobretudo, pelo aumento constante no preço da terra, dificuldade de áreas centrais para expansão, e também devido ao surgimento de externalidades negativas. Todos estes fatores combinados promovem a repulsão da área

⁷² CORRÊA. Roberto Lobato. O Espaço Urbano. 3 ed. São Paulo: Série Princípios, Ática 1995.

central.

Cabe reforçar que não estamos aqui, nos referindo ao abandono da área central, pelo contrário, ela continua sendo o centro do núcleo urbano, importante no setor de comércio e serviços não só do município, mas de grande parte da Zona da Mata Mineira. Tratamos de caracterizá-la com o intuito de identificar que a descentralização é um fenômeno complexo e que se associa ao processo de centralização prévio, e que só ocorre quando são criadas algumas condições como infraestrutura implantada, serviços de transportes, disponibilidade de terras a preços acessíveis.

De acordo com Corrêa⁷³ o processo de descentralização está associado ao crescimento da cidade, aumentando as distâncias entre a área central e novas áreas. Pode aparecer como uma medida espontânea ou planejada, mas quase sempre será impulsionado pelo aumento do valor da terra na região central, aumento dos impostos e aluguéis, congestionamentos, alto custo do sistema de transporte e comunicação, e ainda dificuldade de obtenção de espaço para expansão.

Precisamos considerar ainda que o espaço também se reproduz enquanto condição de reprodução continuada, e neste caso será um elemento importante para atrair capitais que migram de um setor para outro, ou no caso do centro em relação ao subcentro, pode também migrar daquele para este por diversos motivos, como o preço da terra associado a infraestrutura, quanto pela oferta de mão-de-obra e mercado consumidor, ação estatal, ou ainda pela associação desses fatores.

Do ponto de vista do capital, a descentralização insere-se no processo de acumulação, assim sendo, esta aparece como um processo espacial associado a necessidade de reprodução do capital que se expande para outras áreas (subcentros). Essa expansão se dá pela necessidade de acumulação e reprodução do capital, que não mais fica restrita a área central, buscando novas áreas (os subcentros) para se produzir e (re)produzir.

A prática de produção que é, sobretudo, espacial, desvela a noção de produção como elemento importante para a produção material do espaço. Neste sentido, Carlos⁷⁴ define ainda que é preciso diferenciar a produção do espaço e a produção das atividades no espaço. Nesta linha de análise, acreditamos que essas duas noções são dialéticas e se complementam a medida que a produção do espaço também se faz pela produção das atividades, como também

⁷³ CÔRREA. Roberto Lobato. *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

⁷⁴ CARLOS. Ana F. A. *A condição Espacial*. São Paulo: Contexto, 2011.

a produção das atividades se faz pela organização do espaço. Nesta lógica, precisamos considerar ainda que, o espaço além de aparecer como elemento que possibilita a reprodução do próprio espaço, aparece também com condição e meio de realização das atividades.

Na região polarizada por Benfica percebemos que muitas firmas que se fixaram no local já nasceram descentralizadas, ou seja, foram criadas e instaladas na localidade, portanto, não existiam previamente no centro principal. Muitas outras firmas são filiais de empresas que se instalaram na área em busca de um novo mercado consumidor. Outros elementos também podem ser motivadores do processo de descentralização, são eles: terras disponíveis para ocupação, preço baixo da terra, infraestrutura implantada, facilidade de transporte, qualidades atrativas do sítio, mercado para sustentar a atividade descentralizada.

Diante do exposto, entendemos que se faz necessário e útil pensar e repensar, no contexto de Juiz de Fora, os processos espaciais inerentes ao processo de acumulação de capital e reprodução social, para que o entendimento dos processos espaciais descentralização e centralidade intraurbana, que não são excludentes, nos revele de que forma a expansão da cidade viabilizou o surgimento de núcleos secundários de atividades.

Acreditamos que Benfica foi eleita para realocação de capitais porque já existia uma densidade de capitais alocados na região. O setor industrial ainda em processo de instalação na localidade se aproveitou de um a infraestrutura prévia.

Capítulo 3 – ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO JUIZ-FORANO

3.1 – PAPEL DO ESTADO NA CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO JUIZ-FORANO

Como já destacamos em momentos anteriores Juiz de Fora já possuiu o título de “Manchester Mineira”, uma alusão a cidade inglesa retrato da industrialização mundial. No entanto, a cidade sofreu um processo de desaceleração econômica o que levou a decadência da indústria têxtil e do setor industrial como um todo.

A economia juiz-forana teve sua base agrícola, centrada principalmente na produção de café, mas antes mesmo da produção cafeeira e devido a sua localização privilegiada funcionava como um entreposto comercial no período imperial, o que já lhe conferia papel de destaque no caminho do ouro, eixo de Ouro Preto ao Rio de Janeiro. Em decorrência da sua

localização considerada estratégica a cidade também foi palco de alguns empreendimentos inovadores para a época como por exemplo a instalação da primeira hidroelétrica da América Latina, além de Instituições Bancárias como Banco de Crédito Real e Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais.

Para Giroletti⁷⁵ o responsável pelo desenvolvimento industrial da cidade foi a construção da Rodovia União e Indústria, ligando Juiz de Fora ao Rio de Janeiro. Segundo o pesquisador os capitais gerados no setor agroexportador não foram suficientes para desencadear o processo de industrialização, estiveram antes de tudo associado a localização privilegiada da cidade.

Contudo, a situação geográfica privilegiada da cidade não foi suficiente para impedir a sua decadência econômica, que se associa obviamente a outras deficiências de infraestrutura com: transporte, energia, telefonia, abastecimento de água, saneamento, entre outros.

Até o final da década de 40 a indústria de Juiz de Fora permaneceu crescendo. Entretanto, no final dos anos 30, já apresentavam sinais de crise que continuaria seu curso após o término da II Guerra Mundial. No período de 1935 a 1941, como reflexo da concorrência da produção de São Paulo, não ocorreram alterações significativas no desempenho industrial de Juiz de Fora, tanto com relação ao número de estabelecimentos quanto do pessoal empregado. Porém o número de pessoas empregadas reduziu-se de 9.549, em 1939, para 7.695, em 1940 (nível de 1935), e o valor da produção diminuiu de 115.676:675, em 1938, para 105.674:450, em 1940. (BASTOS, 2002, p 5-6)

Observamos na citação acima que a cidade passa por um processo de desaceleração econômica a partir da de 30 e que se estende pelas décadas seguintes, com redução do desempenho industrial e conseqüente redução no número de empregos no setor.

Com objetivo de reverter a estagnação econômica enfrentada pela cidade algumas medidas foram tomadas, por isso propomos delinear a seguir a reestruturação econômica do espaço urbano a partir da década de 1970, período em que se observa a tentativa de retomada do desenvolvimento industrial.

⁷⁵ GIROLETTI, D. A Industrialização e Urbanização de Juiz de Fora: 1850 a 1930. Belo Horizonte, UFMG, (Dissertação de Mestrado), 1976.

3.1.1 - Aspectos Econômicos

O contexto Nacional pós 1930 foi marcado pelo ideário desenvolvimentista de Getúlio Vargas, propondo a superação do atraso através da industrialização rápida. A década de 1950 é marcada pelo Plano de Metas de Juscelino Kubitscheck, que pretendia fazer o país desenvolver 50 anos em 5, priorizando a construção de uma indústria de bens duráveis, por isso os investimentos foram canalizados para os setores de energia, transporte, construção da capital Federal – Brasília, e indústria de base.

A década de 1970 é marcada por fatores que ajudaram a delinear o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), dentre estes fatores destaca-se a crise do petróleo que refletiu na economia brasileira, bem como o Regime Militar sob qual o país estava subjugado. Diante do contexto econômico nacional e internacional o governo militar lançou no final de 1974 o II PND, cujo objetivo era a interiorização da produção industrial brasileira e desconcentração da produção de São Paulo, e ainda manter o crescimento econômico do país, mas com alteração de algumas prioridades. Os setores privilegiados passam a ser o de bens de capital e insumos básicos no lugar de bens de consumo duráveis justamente para tentar solucionar a dependência externa no país na busca de superar os desequilíbrios setoriais.

O pacote de investimentos do II PND consistia em ampliar a produção interna do petróleo, expansão da matriz energética com a construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu, expansão da produção de insumos industriais como aço e metais, expansão da infraestrutura ferroviária e rodoviária. Os investimentos utilizados no projeto proviam principalmente do PIS e Pasep.

A tentativa de reindustrialização de Juiz de Fora fez parte do II PND que possuía como objetivo atrair investimento para a cidade criando-se dessa forma um novo ciclo econômico pautado na atividade industrial.

Bastos⁷⁶ destaca três intervenções estatais que tiveram como objetivo reverter a tendência ao declínio industrial em Juiz de Fora, são elas: a atração da Siderurgia Mendes Júnior e Paraibuna de Metais na década de 1970; atração da montadora de automóveis

⁷⁶ BASTOS, Suzana Q. de A. Disritmia Espaço – Tempo - Análise das Estratégias de Desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora (MG), pós anos 70. XVIII Fórum BNB de Economia e XVII Encontro Regional de Economia, Fortaleza/CE, 2012. Disponível em http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/ETENE/Anais/docs/mesa4_texto1.pdf

Mercedes-Benz na década de 1990; e a implantação do Plano Estratégico de Cidade no final da década de 1990.

Certamente as medidas adotadas contribuíram para a ampliação do setor industrial na cidade, seja através da geração de empregos ou da diversificação da estrutura produtiva. Porém, as estratégias se mostraram incapazes de reverter a tendência de desaceleração do setor industrial local.

Em todos os períodos citados é clara a intervenção do Estado no sentido de induzir a localização das atividades econômicas privadas, ampliando a intervenção estatal através de isenção de impostos. A montadora Mercedes-Benz, por exemplo, obteve isenção dos impostos (IPTU, ISS, ITBI) e demais taxas de competência do município pelo prazo de 10 anos, além da doação do terreno bem como obras de infraestrutura que ficaram a cargo na Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

Essa política ao meu ver privilegia o setor privado e somente o setor privado. Em qualquer localidade que a empresa se instale ela vai precisar de contratar mão-de-obra local para o desenvolvimento de sua atividade produtiva. Mas os governos locais travam essa disputa desenfreada a fim de que a empresa se instale na localidade, gerando emprego e receita no futuro, após o período de isenção de tributos.

Nota-se que instalação da indústria siderúrgica e montadora de automóveis foram medidas adotadas pela estrutura governamental nas décadas de 1970 e 1990, respectivamente, e representam modelos distintos. O primeiro deles, se integra ao regime de acumulação fordista (grandes unidades produtivas, grande número de trabalhadores, integração vertical), retratando o contexto de implantação da indústria siderúrgica em Juiz de Fora. Já o segundo modelo adota o regime de acumulação flexível (empresa enxuta, flexível, desverticalizada) representando a implantação da montadora Mercedes-Benz na cidade.

A estratégia idealizada pelo II PND foi justamente a implantação do Distrito Industrial em Juiz de Fora. A escolha do município para sediar o DI e os empreendimentos metalúrgicos se deu de acordo com uma estratégia locacional, uma vez que tratava-se de uma cidade de médio porte e próxima aos principais centros consumidores e fornecedores do país.

Com relação a escolha da cidade para sediar a montadora da Mercedes-Benz nos anos 90, além obviamente dos incentivos fiscais ofertados a empresa, está sem dúvida a possibilidade de redução dos custos operacionais com a logística em transporte, pois como dissemos a implantação desta ocorreu dentro do modelo econômico flexível, e dentro deste modelo desverticalizado o transporte possui papel central, e como a cidade está bem

localizada entre os principais mercados essa deve ter sido a verdadeira motivação da implantação da empresa na cidade, sua localização geográfica privilegiada .

Para alcançar os objetivos expressos pelo IIPND foi preciso priorizar alguns setores como, transporte, energia, e serviços urbanos básicos. Acontece que este período de reestruturação industrial, tanto a nível nacional como local, vem acompanhado pela intensificação dos problemas decorrente da expansão contínua dos centros urbanos, promovendo o aumento dos desequilíbrios na distribuição de renda e segregação espacial como veremos mais a frente.

De acordo com Moreira⁷⁷ a distribuição territorial da renda monetária e fundiária é que orienta a distribuição das localizações espaciais. Dessa forma, toda e qualquer redistribuição na arrumação do espaço reflete-se também na distribuição da renda monetária e fundiária e, por sua vez, na relação entre elas.

Buscando estabelecer o momento em que ocorre essa reorganização espacial no centro principal de Juiz de Fora e, de forma concomitante, no subcentro, tomamos por base os dados apresentados pela Prefeitura de Juiz de Fora.

Um aspecto econômico que ajuda a exemplificar o processo de descentralização do centro principal e o desenvolvimento de núcleos secundário de atividades, mais precisamente Benfica, é justamente o aumento do preço da terra na área central, que na nossa hipótese é um dos fatores que fomentaram o processo de descentralização.

O indicador “preço da terra”, personificado através das “Zonas de Uso do Solo”, fomenta em nossa análise sua contribuição ao ajudar a explicar a “diminuição” do crescimento do centro em detrimento do desenvolvimento de Benfica enquanto subcentro.

Apresentamos nas páginas 70 e 71 dados que foram obtidos nos arquivos da Prefeitura de Juiz de Fora, precisamente no DCIM (Departamento de Cadastro de Imóveis), Secretaria de Receita e, DICOM (Departamento de Comunicação).

O setor de cadastro de imóveis da Prefeitura de Juiz de Fora classifica as “Zonas de Uso do Solo” em diversos tipos de acordo com as suas características de ocupação, incidindo sobre cada tipo de ocupação uma cobrança que leva em consideração fatores como conjunto de atividades presentes na localidade, padrão de ocupação, infraestrutura urbana entre outros. Veremos a seguir os três principais tipos que utilizaremos em nossa análise.

⁷⁷ MOREIRA, Ruy. O pensamento geográfico brasileiro 2. São Paulo: Contexto, 2009

A primeira delas se refere as áreas de uso residencial que por sua vez se subdivide em áreas de ocupação intensiva e ocupação extensiva.

A ocupação intensiva, cuja nomenclatura é RI (Residencial Intensiva) caracteriza-se pela verticalização de estabelecimentos, neste caso residenciais, acarretando maior densidade populacional e, por este motivo, requerendo uma infraestrutura adequada a essa localização intensiva da população. Os índices dessa densidade populacional relacionam-se, diretamente, com a renda da população que abriga.

Já a ocupação extensiva, cuja nomenclatura é RE (Residencial Extensiva), caracteriza-se pela horizontalização do uso do solo, ou seja, baixa concentração de estabelecimentos, neste caso residenciais, acarretando menos densidade populacional.

A segunda classificação das “Zonas de Uso do Solo” se refere ao “Uso Comercial e de Serviços” cuja nomenclatura é CS. Geralmente dividem-se as zonas de uso comercial e de serviços em três tipos: zona central de comércio e serviços, zona comercial e de serviços ao longo dos eixos, e zona de núcleos comerciais e de serviços de bairro.

A terceira classificação apresenta a zona de uso industrial, cuja nomenclatura é IN, e que por sua vez divide-se em quatro tipos: zona de localização industrial de grande porte, causando alto grau de poluição do meio ambiente; zona de localização industrial de médio porte, causando alguma poluição do meio ambiente; zona de localização de médio porte, não causando poluição ao meio ambiente; e por último a zona de localização industrial de pequeno porte, não causando poluição.

Apresentamos a seguir um levantamento do centro principal de Juiz de Fora e do Subcentro de Benfica que leva em consideração a zona de ocupação, bem como os valores tributados por metro quadrado do terreno. Cada rua ou trecho de rua possui uma Área Isótima específica, que pode ser RE, CS, IN, e essa nomenclatura por sua vez vem acompanhada de uma numeração, cada numeração diz respeito a um trecho e possui um valor específico por metro quadrado de terreno como apresentamos na tabela.

Devido a enorme dificuldade do levantamento dos dados junto a PJF, que alegou não possuir todo o histórico dos arquivos desde a década de 1960, período que antecede a instalação do distrito industrial, elaboramos uma tabela iniciando nossa análise na década de 1970. Não consideramos que a falta de dados anteriores configure prejuízo para a pesquisa.

Nossa intenção, é demonstrar que devido à elevação do preço da terra na área central, mais especificamente após a instalação do Distrito Industrial de Juiz de Fora muitas empresas migraram do centro e regiões próximas a ele em busca de terrenos com preços mais acessíveis

para instalações de suas unidades, inclusive em busca de maiores espaços que se encontravam escassos na região central devido ao processo de verticalização ocorrido na área.

Apresentamos nas páginas 79 e 80 duas tabelas, na primeira delas é possível visualizar os valores das Áreas Isótimas do centro principal, e na segunda os valores das Áreas Isótimas cobrados na região do subcentro de Benfica.

Tabela 1									
Centro Principal de Juiz de Fora									
Área Isótima	Descrição	Bairro/Loteamento	ano de exercício e valor por m ²						
			1978 - Cr\$	1991 - Cr\$	1996 - R\$	1999 - R\$	2005 - R\$	2009 - R\$	2014 - R\$
CS048	Av. Rio Branco	Centro	3200	66502	1055	1131,68	1724,26	1969,68	2971,82
CS064	Av. Rio Branco (entre Rua Floriano Peixoto e Rua Marechal Deodoro)	Centro	2400	não existia	1250	1340,85	2042,96	2333,76	3521,14
CS065	Av. Rio Branco (entre Rua Marechal Deodoro e Rua Halfeld)	Centro	2080	não existia	1500	1609,03	2451,56	2800,52	4225,37
CS001	Av. Rio Branco (entre Rua Braz Bernardino e Rua Halfeld)	Centro	2600	95708	1500	1609,03	2451,56	2800,52	4225,37
CS047	Av. Rio Branco (entre Rua Ferando Lobo e Av. Itama Franco)	Centro	2600	88851	1250	1340,85	2042,96	2610,87	3939,23
CS026	Av. Itamar Franco (entre Rua Batista de Oliveira e Rio Branco)	Centro	2600	46801	690	740,16	1127,73	1441,23	2174,5
CS068	Av. Itamar Franco (entre Rua Batista de Oliveira e Av. Getúlio Vargas)	Centro	2600	não existia	550	589,97	898,9	1148,78	1733,26
CS039	Av. Getúlio Vargas (entre Rua Halfeld e Av. Rio Branco)	Centro	2600	67675	1000	1072,79	1634,37	1867,01	2816,92
CS040	Av. Getúlio Vargas (entre Rua Halfeld e Praça Antônio Carlos	Centro	2600	68466	760	815,24	1242,13	1418,93	2140,87
CS043	Rua São João (entre Av. Rio Branco e Rua Batista de Oliveira) Rua Santa Rita (entre Av. Rio Branco e Rua Batista de Oliveira)	Centro	2600	46801	690	1126,32	1716,09	1960,36	2957,76
CS070	Galerias entre (Rua Halfeld, São João, Batista de Oliveira e Rio Branco)	Centro	2600	46801	690	1179,95	1797,8	2053,7	3098,6
CS002	Rua Halfeld (entre Av. Getúlio Vargas e Av. Rio Branco)	Centro	2600	112711	1600	1716,29	2614,99	2987,21	4507,06
CS014	Rua Batista de Oliveira (entre Rua Halfeld e Rua Marechal Deodoro) Galerias (entre Rua Halfel e Rua Marechal Deodoro e Rua Barista de Oliveira e Av. Rio Branco)	Centro	2600	128855	1270	1362,31	2075,65	2371,11	3577,49
CS044	Rua Marechal Deodoro (entre Rua Batista de Oliveira e Av. Rio Branco)	Centro	2600	144999	1560	1673,38	2549,6	2912,51	4394,34
CS066	Rua Mistre Moore (toda) Galeria Herman Erhardt (toda)	Centro	2600	não existia	980	1051,23	1601,68	1829,67	2760,58
CS003	Rua Afonso Pinto da Mota (toda) Rua Floriano Peixoto (entre Av. Getúlio Vargas e Av. Rio Branco)	Centro	2600	60297	650	697,25	1062,34	1213,57	1831,01
CS042	Rua São João (entre Rua Batista de Oliveira e Getúlio Vargas) Rua Santa Rita (entre Rua Batista de Oliveira e Getúlio Vargas)	Centro	2600	83161	900	965,41	1470,92	1680,29	2535,19
CS046	Rua Barbosa Lima (entre Rua Batista de Oliveira e Getúlia Vargas)	Centro	2600	39997	450	482,41	735,46	814,15	1267,23

Fonte: Secretaria de Receita da PJF. Elaboração: Ana Raphaela Pereira e Paula

Tabela 2									
Subcentro de Benfica									
Área Isótima	Descrição	Bairro/Loteamento	ano de exercício e valor por m ²						
			1978 - Cr\$	1991 - Cr\$	1996 - R\$	1999 - R\$	2005 - R\$	2009 - R\$	2014 - R\$
RE282	Av. Juscelino Kubitschek (entre Rua Ines Garcia e Rua Porto Seguro)	Benfica/Vila Benfica	250	2089	40	64,36	98,06	122,02	162,91
RE286	Av. Juscelino Kubitschek (entre Rua Porto Seguro e Corrego Santa Cruz)	Benfica/Benfica	212	3828	20	42,91	65,39	114,84	152,33
RE399	Av. Juscelino Kubitschek (entre Rua Ines Garcia e Antônio Simão Firjam)	Benfica/Benfica	240	4271	35	53,63	81,7	121,57	162,31
RE281	Av. Juscelino Kubitschek (entre Rua Antônio Simão Firjam e Concrel)	Benfica/Distrito Industrial	225	5354	30	21,45	32,67	40,66	54,28
RE260	Rua Diogo Alvares (entre Rua Ines Garcia e Rua Martins Barbosa)	Benfica/Vila Benfica	225	1943	30	39,69	60,47	74,24	99,12
RE284	Rua Martins Barbosa (entre Av. Juscelino Kubitschek e Rua Evaristo da Veiga)	Benfica/Vila Benfica	225	3122	40	53,63	81,7	110,3	133,92
RE144	Rua Henrique Dias (entre Rua Bartolomeu e Rua Diogo Alvares)	Benfica/Vila Benfica	225	2500	30	39,69	60,47	74,24	99,12
RE285	Rua Martins Barbosa (entre Rua Evaristo da Veiga e Rua Sem nome)	Benfica/Vila Benfica	225	2414	20	21,45	32,67	40,11	56,08
RE261	Rua Henrique Dias (entre Rua Bartolomeu e uma das extremidades) Rua Vitorio Perobeli (toda) Rua Francisco Esteve de Oliveira (toda)	Benfica/Vila Benfica	225	1900	9	9,66	14,71	18,06	24,13
RE462	Rua João Carlos Garcia (toda) Rua Angelino Marinho (toda)	Benfica/ Jardim Bela Vista	não existia	não existia	9	9,66	14,71	18,06	24,13
RE579	Todo o Loteamento	Benfica/ Lot° Nova Benfica	não existia	não existia	5	12,87	19,61	24,08	36,98
RE112	Rua Professora Helena Antipof (toda) Rua Vidal Negreiros	Benfica/ J. N. S. de Fátima	não existia	1939	15	16,09	24,5	27,7	36,98
RE460	Todo o Loteamento	Benfica/ Vila Esperança I e II	não existia	não existia	9	9,66	14,71	16,64	22,21
RE109	Rua General Lacerda (toda) Rua Maria Eugenia (entre corrego Igrejinha e Rua General Lacerda)	Benfica/J. Val Paraiso	não existia	1575	12	12,87	19,61	29,87	45,86
RE458	Rua Rafael Merula (toda) Rua Jose Epifano (toda) Rua Maria Eugênia (entre seu início e corrego Igrejinha)	Benfica/ Lot° Popular	não existia	não existia	12	12,87	19,61	24,08	32,14
RE459	Rua das Estrelas (toda) Av. das Palmas (toda) Rua Pedro Nava (toda) Rua das Palmiras (toda) Rua dos Encantos (toda)	Benfica/Lot° J. Santa Bárbara	não existia	não existia	10	10,72	16,33	20,06	26,78
RE202	Rua Maria Verônica (toda)	Benfica/Lot° Ponte Preta	não existia	709	7,5	8,04	12,24	15,03	23,07

Fonte: Secretaria de Receita da PJF. Elaboração: Ana Raphaela Pereira e Paula

Com base nas tabelas apresentadas é possível observar a diferença na valorização dos espaços do centro principal se comparado com o subcentro de Benfica. Acreditamos que a supervalorização das áreas centrais em relação as áreas suburbanas contribuíram de forma efetiva para que houvesse o processo de expansão do subcentro.

Devido as condições topográficas, a região norte representou uma importante alternativa para realocação do setor industrial que carecia de uma planta de fábrica compatível com seu desenvolvimento.

Outro fator que em nossa análise também ajuda a fomentar a instalação de tais empresas no Distrito Industrial de Juiz de Fora, áreas contíguas do subcentro de Benfca, é justamente o conjunto de benefícios fiscais e de infraestrutura ofertados pelos governos municipal e estadual à iniciativa privada para que se instalem na localidade.

3.1.2 – Aspectos Políticos

Muitos dos problemas sociais se manifestam em termos espaciais, como resposta a tais problemas de origem sociais e urbanas, o Estado utilizando da sua prerrogativa de normatizador age muitas vezes de forma paliativa, com objetivos de dar uma resposta a demanda que emana da sociedade como um problema.

O Estado tem sido acionado enquanto instituição normatizadora ou promotora de serviços coletivos básicos, muitas vezes responsáveis pela concentração ou redistribuição de renda. (MIRANDA, 1990, p 12)

A ação estatal deverá ser normalmente anterior as transformações operadas no espaço urbano, ou caso contrário, não se efetivará nenhuma ação normativa eficaz. No entanto, como já mencionado, o Estado age de forma seletiva, ou seja, fazendo escolhas, e ao optar por uma em detrimento de outra escolha, está direcionando sua ação conferindo recursos e formulando políticas aos diversos níveis.

Como assegura Lefebvre

Esse espaço depende de interesses divergentes e de grupos diversos que, no entanto, encontram uma unidade no Estado. Ele depende de uma encomenda e de uma demanda que podem não ter nenhuma relação e que, contudo, encontram um denominador comum sob a predominância deste ou daquele interesse. (LEFEBVRE, 2008, p 53)

As ações do Estado que visam assegurar e regular o espaço urbano são respostas a demanda que emana da própria sociedade. No cumprimento de seu papel normatizados é criado pela Prefeitura de Juiz de Fora a legislação urbana de 1986, cujo nome é mais conhecida como “Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo”⁷⁸. Tal lei tem por objetivo definir o tipo de ocupação para o perímetro urbano, estipulando um zoneamento para a área urbana, cujos limites tem função de definir as tipologias de uso, mesclando atividades que sejam complementares e compatíveis dentro de uma mesma região.

A área central abriga 50% da população, além do comércio, serviços e atividades institucionais, por este motivo, a legislação visa induzir o crescimento da cidade no sentido norte, provocando a desconcentração das zonas centrais mais saturadas. Essa legislação local, é por sua vez, fruto das diretrizes definidas pelo governo federal na década de 1970 através da criação do I PND e II PND.

As medidas expressas na legislação de 1986 com base na ênfase de desenvolvimento de cidades médias do II PND, são a ampliação da rede viária local e desenvolvimento do setor agropecuário e industrial. A modernização do sistema viário local, por exemplo, teve papel decisivo na transferência e implantação da siderurgia em Juiz de Fora.

Com a criação de uma Legislação Urbana, a ação do poder público municipal de Juiz de Fora assume importância no contexto do estudo local, já que a cidade desempenha grande importância no contexto regional da Zona da Mata mineira e também seu funcionamento como polo atrativo de população e recursos na segunda metade do século XIX.

De acordo com o PDDU⁷⁹ o projeto PNCCPM/BIRD injetou recursos na ordem de 22 milhões de dólares, a fundo perdido, repassados do Banco Mundial pelos governos federal e estadual. Aplicados a partir de 1980, permitiram que em 1982 a prefeitura investisse em grande escala nas áreas de administração e planejamento, educação, urbanismo, saúde, saneamento e transporte, correspondendo ao financiamento, nesse ano, a 1/3 do total de recursos da própria prefeitura. No entanto a partir de 1986 estes recursos declinaram bruscamente fazendo com que os investimentos nas áreas supracitadas também sofressem declínio.

⁷⁸ Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Funalfa, 2000.

⁷⁹ Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Funalfa, 2000.

3.1.3 – Aspectos Sociais

De acordo com Carlos⁸⁰ o estudo do espaço requer a análise em três níveis, o econômico, o político e o social. Segundo a autora o nível social é o mais importante pois é nele que os níveis político e econômico ganham visibilidade e realizam-se dialeticamente. Assim sendo, as relações sociais que se realizam num determinado espaço e ao longo do tempo serão merecedoras de destaque em nossa análise.

Neste nível, ainda segundo a autora supracitada, o espaço produzido pela lógica da reprodução torna-se fragmentado devido a mercantilização do espaço, e as estratégias de classe é quem coordena a distribuição e as condições de acesso e uso do espaço urbano.

É neste momento de disputas por uma porção do espaço que as estratégias empregadas pelas classes sociais tornam-se conflitantes. Outra variável social que ajuda a evidenciar as disparidades entre as classes é justamente as relações de trabalho que subjuga o proletariado as condições impostas pelo burguês.

Em Juiz de Fora essa estratificação social revela disputas acirradas desde o final do período republicano como aponta Oliveira⁸¹

No último quartel do Oitocentos, assim como nos primeiros decênios do século XX, a experiência social do proletariado de Juiz de Fora foi marcada, em grande medida, por um esforço crescente de resistência à opressão e à marginalização espacial e socioeconômica. (OLIVEIRA, 2008, p. 217)

Diante desse quadro a municipalidade enfrenta diversos desafios, entre eles a ocupação da região central da cidade por famílias que viviam em cortiços, casebres e barracões. De acordo com relatos de Oliveira⁸² houve por parte da elite local a tentativa de retirar essa população, que segundo a visão preconceituosa disseminada pelos jornais da época, constituíam “aleijões” que “afeavam” o núcleo de população mais desenvolvida e progressista.

⁸⁰ CARLOS. Ana F. A. A condição Espacial. São Paulo: Contexto, 2011.

⁸¹ OLIVEIRA. Luís Eduardo de. Os Trabalhadores e a Cidade: A formação do proletariado de Juiz de Fora e suas lutas por direitos (1877-1920). Juiz de Fora: Funalfa; Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

⁸² Op. Cit

Os bairros operários da primeira década do século XX situavam-se próximos aos estabelecimentos fabris. A falta de infraestrutura em transportes, aliada às longas jornadas de trabalho dificultavam que as classes operárias se instalassem em áreas suburbanas.

Na década de 1930 devido a instalação da FEEA (Fábrica de Estojo e Espoletas do Exército Brasileiro) atual IMBEL (Indústria de Material Bélico) a região norte do município compreendido pelo subcentro de Benfca, vivencia a instalação do modelo cidade-empresa, e conta com a instalação de vilas operárias instaladas próxima a unidade fabril, cuja finalidade é manter a classe trabalhadora sob o domínio desta, como veremos em outro momento do trabalho.

A instalação das vilas operárias na região norte traz consigo um conjunto de melhorias em infraestrutura urbana, entre elas melhorias no sistema de transporte, além de representar uma alternativa de moradia para a classe operária, ainda que fosse pago o aluguel para a empresa que neste caso também era dona das casas da vila proletária.

O desenvolvimento de regiões suburbanas, principalmente na região norte, também vem acompanhada por diversas demandas sociais como veremos a seguir.

Pesquisamos junto a AMBB (Associação de Moradores do Bairro Benfca) que possui o título de “Utilidade Pública” gestão “Benfca Bem Melhor” que tomou posse em 13 de julho de 2013, quais são as principais demandas sociais apresentadas na atualidade. Uma delas é a questão da moradia.

Delineando a Região de Benfca e próxima a BR-040 existe uma ocupação de mais de 60 famílias que aguardam uma possível remoção para casas do programa “Minha Casa Minha Vida” do Governo Federal, que estão localizadas no bairro “Novo Triunfo” na região do subcentro de Benfca. Devido a impasses municipais e todo o processo de burocratização que a remoção implica, as famílias seguem sem qualquer perspectiva de que tal remoção de concretize no curto prazo.

Observamos que passados mais de um século desde a detecção dos primeiros problemas sociais vivenciados pela classe operária em Juiz de Fora, a demanda por moradia continua a ter papel de destaque na problemática social.

De acordo com informações obtidas junto a associação de bairros da região norte, as demandas chegam a associação através da internet pela página que possuem ou pessoalmente. Em ambos os casos o solicitante é orientado a protocolar seu pedido junto a Regional Norte coordenada pela Secretaria de Administração de Recursos Humanos da Prefeitura de Juiz de Fora (SARH) e aguardar providências do poder público municipal. A Regional Norte oferece

diversos serviços à comunidade, como solicitação de documentos, acesso gratuito à internet no apoio a inscrições a vestibulares e concursos e auxílio às associações e às sociedades pró-melhoramentos (SPM) dos bairros, durante a realização de eventos culturais, sociais e religiosos, entre outros. Caso o problema não seja solucionado a associação atua utilizando sua prerrogativa enquanto entidade organizada junto ao poder público local.

A associação tipifica as demandas em dois tipos. A primeira é considerada como “demanda imediata”, que corresponde as demandas emergenciais e mais fáceis de serem atendidas como: alteração de horários de ônibus, poda de árvores, solicitação de reparos na pavimentação, entre outros. Já o segundo tipo de demanda é classificado como “lutas”, que correspondem aos problemas de segurança, saúde, educação, mobilidade urbana, cuja demanda requer mais tempo para ser discutida pela comunidade, encaminhada ao poder público e por fim solucionado.

Na educação por exemplo, a escola de tempo integral da comunidade (Escola Estadual Professora Ana Salles) localizada em Benfica que atende aproximadamente 150 alunos está com projeto de reforma desde 2009 parado na instância pública, a estrutura física da escola é muito antiga e precisa de uma reforma.

A localidade também conta com Conselho de Saúde Local e Conselho Municipal de Segurança Pública, ambos realizam um diagnóstico local que em seguida é encaminhado para o conselho regional e posteriormente para o conselho municipal.

As principais ações dos conselhos de segurança e saúde que contam com conselheiros da própria comunidade é levantar as principais demandas da população local e encaminha-las as instâncias superiores.

De acordo com dados apresentados pela SEDS⁸³ (Secretaria de Estado e Defesa Social), os Homicídios Consumados em Juiz de Fora apresentaram aumento de 49,7% no comparativo 2012/2011. A Taxa de Homicídios foi de 8 para grupos de cem mil habitantes no ano de 2011 e passou para 12 no ano de 2012. Já os registros de Homicídios Consumados em Juiz de Fora apresentaram aumento de 51,2% no comparativo 2012/2011.

No relatório de 2013 é possível verificar que o número de homicídios consumados continua a crescer, em 2012 foram registrados 65 homicídios contra 100 homicídios em 2013, o que representa um aumento de 35% de um ano para outro. De acordo com o Relatório

⁸³ SEDS, Informativo dos Índices de Criminalidade Violenta em Minas Gerais – Anos 2012 e 2013.

Minas em Números⁸⁴ só nos primeiros 4 meses de 2014 já foram registrados 49 homicídios em Juiz de Fora o que corresponde a 49% dos homicídios registrados em todo o ano de 2013.

Diante de tais índices, é possível verificar que aumento da criminalidade em Juiz de Fora carece de políticas públicas capazes de atuar junto as comunidades procurando reverter esse índice vertiginoso de crescimento. Ao analisarmos tais índices por região de planejamento é possível constatar que o maior número de homicídios ocorre nas áreas suburbanas entre elas a região norte.

É importante ressaltar que na Região Norte fica localizado a 173 Companhia de Polícia pertencente ao 27º Batalhão de Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, além de Postos Policiais instalados em Benfica.

Outro grande problema levantado pelos moradores é o crescimento da população de rua na Zona norte, neste caso é preciso acionar o CRAS (Centro de Referência de Assistência Social) para que atue junto a essa população promovendo o encaminhamento a casas de apoio ou ao serviço de saúde.

Com relação ao setor de saúde, a comunidade da Zona Norte conta diversas UAPS (Unidade de Atenção Primária a Saúde) em praticamente todos os bairros. A principal reivindicação da comunidade está relacionada a demora no atendimento e a necessidade de enfrentar grandes filas para marcação da consulta. A região conta ainda com a UPA Norte (Unidade de Pronto Atendimento) instalada em 2012 em Benfica, essa representa uma grande conquista para a população na área da saúde, antes de sua instalação era preciso se deslocar para o centro principal do município para conseguir atendimento de urgência e emergência.

Recentemente a associação criou um regimento para utilização da praça e por não ter sido possível concluir sua aprovação na comunidade este foi encaminhado para o jurídico da Prefeitura a fim de que esta levante o estatuto para identificar os usos da praça.

As atividades culturais no subcentro também são muito expressivas, o Centro Cultural de Benfica atualmente é administrado pela Paróquia Nossa Senhora da Conceição. Do ano de 1959 ano de sua inauguração, até 1976 a paróquia local era responsável por sua administração. De 1976 até 1994 o local ficou fechado por falta de recursos para sua manutenção. Em 1994 a comunidade local se uniu para que fossem feitas reformas nas instalações físicas e no ano seguinte o Centro Cultural de Benfica foi reinaugurado com uma nova proposta de utilização do espaço onde se apresentam atrações, promovendo artistas regionais e locais, nas áreas de

⁸⁴ SEDS, Minas em Números, <http://numeros.mg.gov.br/mapa-resultados>

música, teatro, dança. O Centro Cultural também oferece diversas oficinas de dança, pintura, teatro e música.

Na área de esportes o Esporte Clube Benfica é referência, inaugurado em 1937 foi responsável pela formação de diversos times aos longos dos seus 77 anos de existência. A sede social do clube também recebe diversos eventos culturais além dos esportivos.

Recentemente a ONG Mobilicidade JF, grupo Pedal Ecológico, e AMBB realizaram a contagem de bicicletas em Benfica, cuja finalidade é fornecer dados para a discussão de mobilidade urbana dentro do Plano Diretor de Juiz de Fora. O grupo solicita tal discussão junto ao poder público para que seja estudada a viabilidade de implantação de uma ciclovia no subcentro, uma vez que o transporte é muito utilizado por estudantes e trabalhadores na região, e entre bairros, e por esse motivo requer uma maior atenção no Plano Diretor.

3.2 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora

Após a década de 1960 observa-se em nível nacional o início de um intenso processo de deslocamento da população para as áreas urbanas. Tal fator acabou por provocar um inchaço urbano, levando as cidades ao esgotamento da sua capacidade de infraestrutura instalada. Em Juiz de Fora a realidade não é diferente daquela observada em âmbito nacional, na década de 1980 havia uma concentração de 98% dos habitantes instalados no distrito sede⁸⁵.

Diante da realidade comum aos centros urbanos, coube ao Estado enquanto legislador e promotor de políticas públicas, colocar em prática diversas ações com objetivo de readequar sua realidade as demandas atuais e futuras.

De acordo com a Constituição da República/1988⁸⁶ em seu artigo 182 que trata “da política urbana”, a política urbana deve ser executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, e tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

De forma complementar a CR/1988 a lei 10.257/2001, mais conhecida como Estatuto das Cidades, estabelece diretrizes gerais da política urbana e obriga as cidades com mais de

⁸⁵Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Funalfa, 2000.

⁸⁶REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Acesso em 04/10/2013 http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

vinte mil habitantes a criar o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano que deverá ser aprovado pela Câmara dos Vereadores. Tal medida mostra-se como uma importante iniciativa do poder público à medida que permite conhecer melhor a realidade urbana através de um diagnóstico da cidade bem como a proposta de diretrizes que deverá garantir seu desenvolvimento futuro, prezando sempre a qualidade e bem-estar dos habitantes.

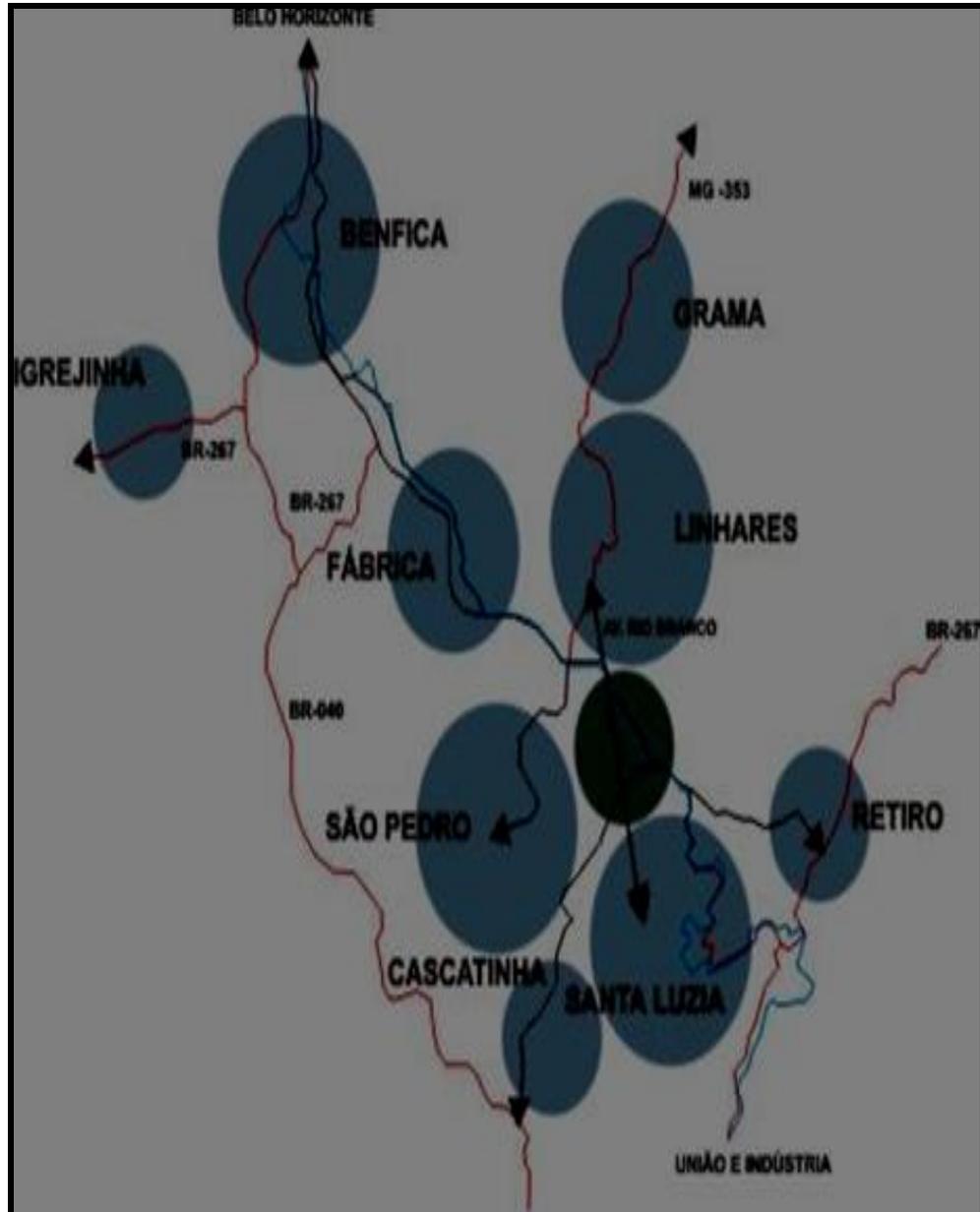
No final do ano de 1996 foi enviado ao Poder Legislativo uma Proposta de Plano Diretor de Juiz de Fora, fruto da mobilização de diversos profissionais de diversas áreas que se empenharam durante mais de um ano na elaboração no diagnóstico dos principais problemas encontrados na cidade. A proposta inicial sofreu alterações posteriores, inclusive com a substituição de todos os membros que haviam elaborado a proposta de PDDU-JF 1996.

Após as modificações realizadas foi aprovado no ano 2000 o PDDU de Juiz de Fora através da Lei 9.811 de 27 de junho de 2000, o referido documento buscou retratar a sua época as características da cidade bem como as diretrizes propostas para a estruturação do espaço urbano.

Dentre os principais objetivos do PDDU⁸⁷ de Juiz de Fora enquanto instrumento normativo está o direcionamento da expansão da mancha urbana, o que implica no direcionamento de vetores de crescimento adequado as condições geomorfológicas em consonância com as potencialidades de cada região, como nos apresenta a figura baixo, definindo os eixos de expansão de Juiz de Fora.

⁸⁷ Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Funalfa, 2000.

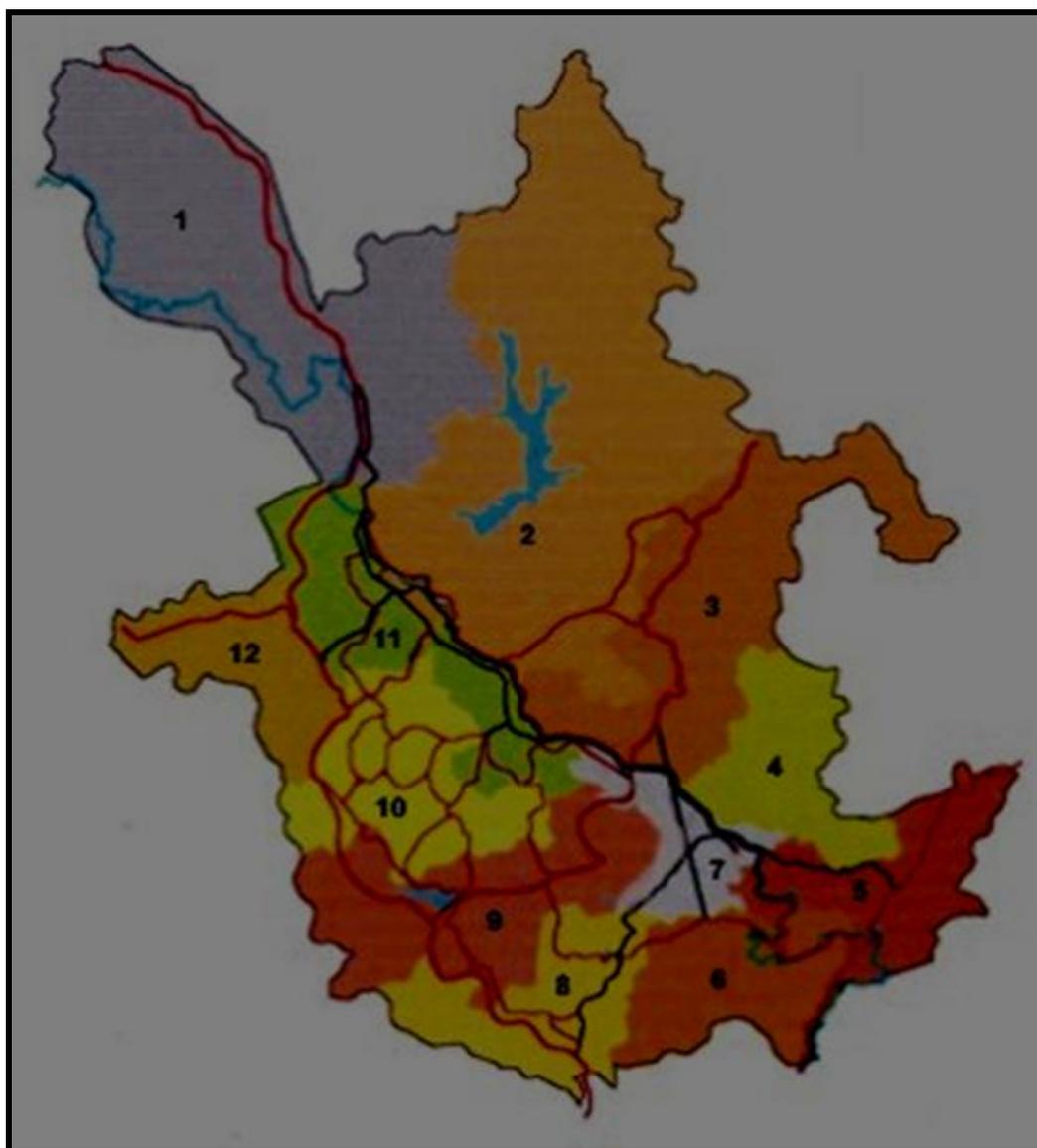
FIGURA 3
VETORES DE CRESCIMENTO EM JUIZ DE FORA



Fonte: PDDU, 2004

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbanos de Juiz de Fora - PDDU/JF divide a cidade em 12 RP (Regiões de Planejamento), sendo: RP01 – “Barreira Do Triunfo”, RP02 – “Represa”, RP03 – “Gramma”, RP04 – “Linhares”, RP05 – “Lourdes”, RP07 – "Santa Luzia", RP07 – “Centro”, RP08 – “Cascatinha”, RP09 – “São Pedro”, RP10 – “Santa Cândida”, RP11 – “Benfica”, RP12 – “Igrejinha”. Estas regiões são definidas por critérios espaciais, ou seja, são divididas de acordo com sua localização conforme mapa abaixo.

FIGURA 4
REGIÕES DE PLANEJAMENTO



Fonte: PDDU, 2004.

A região que nos interessa em especial é a RP Benfica - RP 11. A RP 11 é descrita no PDDU⁸⁸ como sendo fruto do marco histórico definido pelo Bairro de Benfica, cuja ocupação se iniciou quase que concomitantemente à do núcleo central, e nos últimos anos tem passado por um processo de expansão bastante intenso.

O nucleamento de Benfica evoluiu de forma quase independente da malha urbana expandida a partir do Centro. A sua integração ao conjunto da cidade se deu progressivamente, pressionada pela implantação de novos empreendimentos na região, e do adensamento acompanhado de esgotamento da capacidade da infra-estrutura ao longo do vale do Rio Paraibuna, na Área Central. Por outro lado, ao longo dos anos, esta região vem recebendo continuamente uma série de benefícios por parte dos Poderes Públicos Municipal, Estadual e mesmo Federal, visando consolidá-lo como Zona Industrial. A duplicação da Av. Juscelino Kubitschek, principal via que o atravessa, e também a localização do terminal Rodoviário, que deslocaram o trânsito de pessoas e veículos para a direção noroeste, compõem a série de iniciativas voltadas à sua valorização. (PDDU/JF, 2004)

A RP Benfica é por sua vez é dividida em Unidades de Planejamento (UP) e seus respectivos bairros conforme tabela da página 92.

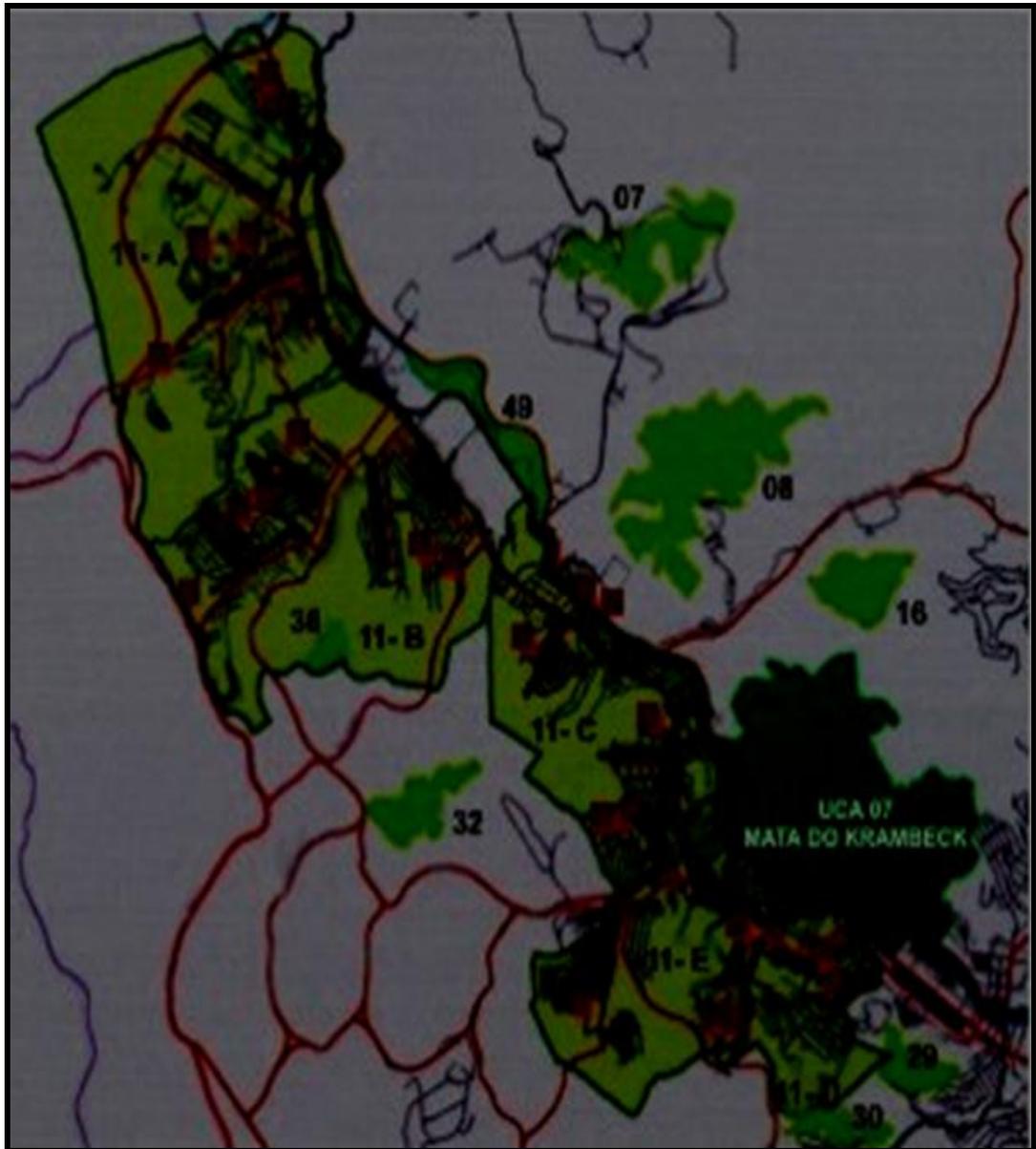
⁸⁸Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Funalfa, 2004

Tabela 3

Unidades de Planejamento de Benfica		
Região de Planejamento	Unidades de Planejamento	Bairros
11 – Benfica	UP – 11 ^a	21 - Ponte Preta
		22 - Vila Esperança
		23- Benfica
		24 – Araújo
		25 - Nova Benfica
	UP - 11B	26- São Judas Tadeu
		27 - Santa Cruz
		28 - Nova Era II
		29- Nova Era 1
	UP -11C	30 - Cidade do Sol
		31 - Barbosa Lage
		32 - Jôquei Club
	UP - 11D	34 – Industrial
		38 – Cerâmica
		39 - São Dimas
		40 – Esplanada
		41 - Monte Castelo
UP - 11E	33 - Jardim Natal	
	35 - Francisco Bernardino	
	36 - Milho Branco	
	37 - Carlos Chagas	

Fonte: PDDU/JF, 2004.

FIGURA 5
REGIÃO DE PLANEJAMENTO BENFICA



Fonte: PDDU, 2004.

A implantação dos distritos industriais I e II na região também tiveram por finalidade reafirmar a vocação industrial que volta a despontar na década de 1970 com a implantação de diversas empresas na RP Benfica.

Ainda de acordo com o PDDU de 2004 a RP Benfica pode ser caracterizada como aquela que apresenta o maior potencial para expansão urbana, tanto do ponto de vista

populacional quanto para o industrial. Apesar de ter recebido melhorias viárias, como a duplicação da Av. Juscelino Kubitschek e o Acesso Norte, há saturação do tráfego em trechos da Av. Brasil e Rua Bernardo Mascarenhas. Internamente, os bairros apresentam extrema dependência destas vias e praticamente não se interligam. Da mesma forma, não existe a ligação desta RP com as demais, excetuando-se a RP Centro e precariamente a RP Represa.

A ocupação da RP Benfica se deu de forma linear, ao longo do Rio Paraibuna e da linha férrea, o que lhe proporcionou certa descontinuidade da mancha urbana, ocasionando certos vazios com grande potencialidade de adensamento.

Em função de todas essas características, considerando a expansão das atividades industriais, a existência de áreas favoráveis à ocupação, o grande número de lotes e de vazios urbanos, as melhorias implantadas na malha viária estruturadora e a importância do núcleo de Benfica, constitui-se na RP estratégica para crescimento.

TERCEIRA PARTE – DESCENTRALIZAÇÃO INTRAURBANA – processo por trás da emergência de Benfica como subcentro urbano de Juiz de Fora

Capítulo 4 – EVOLUÇÃO DE BENFICA E REGIÃO

4.1– ORIGEM E EVOLUÇÃO DA REGIÃO DE BENFICA – de bairro a subcentro intraurbano

Benfica, como muitos outros bairros da cidade, se originou a partir do loteamento de fazendas. O bairro surgiu a partir de fazenda de mesmo nome, no entanto, são várias as versões⁸⁹ que buscam explicar o nome Benfica, uma delas diz que o nome é uma homenagem ao sacerdote Joaquim Antônio de Andrade Bemfica, que teria se hospedado na fazenda em novembro de 1859.

A fazenda Benfica pertenceu a Francisco Martins Barbosa, que foi vereador em meados do século XIX, inclusive, hoje a principal rua do bairro leva seu nome. Na década de 1960 a propriedade foi dividida entre os herdeiros, a parte que hoje é o centro, o núcleo do bairro, foi comprada por uma família que promoveu o loteamento popular.

O Jornal do Commercio⁹⁰ de Juiz de Fora em um dos seus números de dezembro de 1908, assim descreve Benfica:

A paisagem, o aspecto, a topografia. – O rio. A população, os typos – o commercio – as tradições locais:

Benfica é triste. Vasto descampado; pastagens infindas, onde vagam manadas de bois estarrecidos e nostálgicos, vindos de longe, de muito longe, dos confins de Minas ou dos planaltos de Goyas.

Uns deitados, ruminando tristemente; as húmidas narinas gotejantes, as longas orelhas caídas e os doces olhos imóveis, fitos na miragem longinqua das brisas frescas, a beira do rio manso, abundoso trepido, onde pastam felizes, bellas e amaveis juvenças ... monotonia sem fim. Apenas, aqui e alli, baixas culturas adustas, onde se esforcem, ao sol estival, as folhas murchas, os caules pendidos, os milharaes que tosta o verme ardente.

Ao fundo passa o rio sonolento, plácido e morno, semi-sepulto entre barrancas, como vasta e pesada Bôa, que o mormaço enlanguece.

A população é simples e bondosa.

Nos dois hotéis do logar conversam de negócios boiadeiros requeimados pelos sóes de grandes jornadas.

⁸⁹Versões publicadas pelo pesquisador Vanderlei Tomaz no site <http://www.benficanet.com/pagina-da-memoria.htm>

⁹⁰ESTEVEVES e LAGE (1915) transcrevem texto publicado no Jornal do Commercio em 1908.

Commercio, - quasi nenhum, - a não ser o da feira, que definha consideravelmente.
De onze a doze mil rezes, que ali se vendiam todos os mezes, vendem-se, hoje, apenas nove centenas.
A vizinha Feira do Sitio foi sua morte. (ESTEVEES e LAGE, 1915, p 176)

O decreto de número 184, de 7 de setembro de 1935⁹¹ cria o bairro de Bemfica e baixa instruções reguladoras do desenvolvimento do plano de construções daquele subúrbio. De acordo com o decreto considerando o notório desenvolvimento da localidade devido principalmente a construção da Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia, o campo de Aviação e o Quartel do Grupo de Artilharia de Dorso e estabelecimentos do Exército Nacional, todos em fase de acabamento à época, é necessário algumas providencias do poder público face as seguintes justificativas.

considerando que, em virtude dessas circunstancias, varias edificações residenciais estão sendo levantadas naquella localidade, apressadamente e á revelia da administração municipal;
considerando que é dever do poder público diligenciar no sentido de que a expansão da cidade e dos centros residenciais de sua população se processe consoante principios regulamentares acauteladores da ordem technica e do bom estado sanitario das habitações;
considerando que retardar o emprego de medidas protectoras da evolução desse prospecto suburbio será expor a fazenda municipal ás consequencias de accommodação forçada de um plano urbanistico serodiamente elaborado e, portanto, dificultar a observancia do ordem racional de localização dos habitantes;
considerando que o territorio de Bemfica é parte integrante do que forma o districto da cidade de Juiz de Fóra. (PJF, 1938, p 123)

Diante de todas as justificativas que motivaram o decreto de criação de “Bemfica” apresentamos resumidamente a seguir as principais medidas.

O artigo 1º do supracitado decreto define os limites do bairro, considera zona suburbana de Juiz de Fora a faixa territorial com largura de um quilometro de cada lado que margeia a E. F. C. do Brasil, iniciando quinhentos metros antes da parada Setembrino até um quilometro além da estação de “Bemfica”.

De acordo com o artigo 2º, ninguém poderá efetuar construção de casas ou estabelecimentos no território definido pelo perímetro a que se refere o artigo anterior e que passa a ter a denominação de “Bairro de Bemfica”.

⁹¹PJF. Decretos da Administração Interventorial (10 de dezembro de 1930 – 17 de agosto de 1936). Juiz de Fora, 1938

Dos artigos 3º ao 8º o decreto dedica especial atenção a especificações do arruamento, medida das vias, quadras e lotes.

Nos artigos seguintes fica definido que a prefeitura realizará levantamento cadastral do bairro bem como aprovará os loteamentos para comercialização, para tanto cria em caráter provisório um distrito de engenharia municipal no bairro de Bemfica. Todos os proprietários gozarão de desconto de 50% dos impostos e taxas no período de 2 anos, até que sejam feitas obras de iluminação, água e esgoto.

De acordo com o pesquisador Vanderlei Tomaz⁹² o desenvolvimento de Bemfica se deu a partir de três situações. O marco inicial é inauguração da estação ferroviária em 1877, posteriormente a inauguração da feira do gado por volta de 1890 e por último a instalação da Fábrica de Estojos e Espoletas do Exército (Feea) em 1936, atual Imbel (Indústria de Material Bélico). Adotaremos em nosso trabalho estes três momentos elencados pelo pesquisador e inserimos um outro momento que acreditamos ser decisivo para a constituição de Bemfica enquanto subcentro urbano, este quarto momento é a instalação do Distrito Industrial na década de 1970.

Através de jornais e revistas da época em que Bemfica era apenas um simples distrito é possível conhecer um pouco mais sobre a localidade. Jesus de Oliveira é reconhecido como uma personalidade que representou muito para Bemfica, tendo ido morar no bairro aos 4 anos de idade apaixonou-se pela região e lá fundou revista e jornal, entre os principais destacam-se, respectivamente, “O Lince” (1912) e “O Bemfica” (1913).

“O Lince” iniciou suas atividades em Bemfica, mas logo mudou sua sede para Juiz de Fora. O redator proprietário criou então “O Bemfica” que tinha por finalidade conforme descrito em sua edição nº1⁹³, ser um jornal independente, crítico, humorístico e literário, sua publicação seria por tempo indeterminado mas durou apenas um ano, tendo sua última edição em 1914.

Na edição de “O Lince” no 16 de janeiro de 1931, Jesus de Oliveira persona extremamente politizada, faz duras críticas as condições vivenciadas por aqueles que se dedicavam a lavoura, tanto em âmbito nacional como local. Estava naquela época se delineando o fenômeno conhecido na literatura atual com êxodo rural.

⁹²Reportagem publicada no Jornal Panorama no dia 30/07/2004. Acervo Biblioteca Municipal Murilo Mendes.

⁹³OLIVEIRA. Adail de. Coletânea da Saudade. Acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes, p 43.

O amor pelo rude trabalho na lavoura é que tem prendido os agricultores no interior, que se contentam com os resultados das trocas de gado, animaes, etc.

O agricultor é uma victima dos governos e dos açambarcadores: o toucinho, o arroz, o feijão, o milho, quando saem da fazenda para o commercio é apenas alguns nickeis. O carroto da fazenda a estação, o frete, os impostos, e os açambarcadores, é que encarece os cereaes...Não sejamos tão ingratos aos homens do trabalho na lavoura, pequenas e grandes. (OLIVEIRA, acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes, p 124)

Como dissemos anteriormente Benfica até a década de 1930, antes da implantação da Feea, era tipicamente rural. Dentre todas as atividades ligadas a terra, agricultura e pecuária, destaca-se a feira do gado.

A feira do gado de Benfica que teve sua origem por volta de 1890 é também descrita por Jesus de Oliveira⁹⁴ como sendo uma feira onde eram comercializados bois, vindos de trem de Curvelo e outros conduzidos por terra por sertanejos. Em decorrência da feira existia grande movimento em Benfica, os bois comprados eram embarcados na estação ferroviária para o Rio de Janeiro e outras localidades, o que representava intenso movimento de funcionários, tanto da EFCB quanto de fiscais do Estado.

4.1.1 – Papel da Ferrovia para Juiz de Fora e Benfica

No Brasil, as primeiras tentativas de construção de ferrovia são da década de 1830, quando foi sancionada uma lei que autorizava o governo a conceder carta de privilegio para que se fizesse uma estrada de ferro ligando as Minas Gerais ao Rio de Janeiro, muitas tentativas de angariar recursos foram feitas, mas sem sucesso.

Somente em 1854 o Barão de Mauá, grande produtor de café, consegue com recursos próprios inaugurar a primeira estrada de ferro brasileira. A partir daí outras estradas foram construídas, a mais importante da época foi inaugurada em 1858:

As dez horas da manhã de 29 de março de 1858 circulou, conduzindo toda a família imperial, o primeiro trem na Estação Ferroviária Dom Pedro II. Inaugurava-se o trecho de 48Km da Estação do Campos até Queimados. (DAVID, 1985, p 12)

⁹⁴OLIVEIRA. Adail de. Coletânea da Saudade. Acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes, p 134.

Nos anos que seguiram foram realizados diversos estudos para ampliar a E.F.D. Pedro II até Minas Gerais, a principal dificuldade era imposta pela própria natureza, vencer a Serra da Mantiqueira constituía um grande desafio.

Uma figura importante para a construção do trecho ferroviário ligando Minas Gerais ao Rio de Janeiro foi Mariano Procópio. Inicialmente foi responsável pela construção da Estrada União e Indústria uma obra arrojada para a época. Posteriormente foi nomeado diretor da E.F.D. Pedro II onde dedicou anos aos estudos para elaboração de uma proposta eficaz e exequível para romper as dificuldades impostas pela serra do mar.

Em 1875 a estrada de ferro finalmente chega a Juiz de Fora

A estrada-de-ferro vinha chegando ao território mineiro. Não sobre a Estrada União e Indústria, porém em leito separado, em trajeto mais ou menos paralelo. (LESSA, 1985, p 108)

No dia 30 de dezembro de 1875 – simultaneamente com a chegada dos trilhos – foi inaugurada a Estação Ferroviária. Uma decepção, um simples “estribo” para desembarque de passageiros, situado entre as ruas Halfeld e Marechal Deodoro. (LESSA, 1985, p 110)

Dois anos depois é inaugurada a “Estação Ferroviária de Bemfica”. Esteves e Lage⁹⁵ descrevem as características da estação.

Bemfica está entre a estação Creosotagem e Dias Tavares, dista 288k 745ms, do Rio de Janeiro e está a 684 ms de altitude... Tem agencia do correio de 3ª classe, permutando malas, diariamente, com Bello Horizonte, Rio, Juiz de Fóra, Barra do Pirahy e outros. A correspondência segue pela Central do Brasil ao destino. (ESTEVEES & LAGE, 1915, p 176)

A transcrição acima nos dá a impressão que Bemfica é vista na época como uma localidade a parte de Juiz de Fora, e como a referência sugere, Bemfica “permutava malas diariamente” com Juiz de Fora. Tirando a recém estrada de ferro, a única ligação entre

⁹⁵ ESTEVES. Albino. LAGE. Oscar Vidal Barbosa. Album do Municipio de Juiz de Fóra. Bello Horizonte: Imprensa Official do Estado de Minas Gerais, 1915.

Benfica e a região central de Juiz de Fora à época era justamente estrada denominada “Caminho Novo”, devido à falta de estrutura viária e de meios de transporte a distância de 15 quilômetros entre as localidades era difícil de ser superada.

4.1.2 – FEEA (Fábrica de Estojos e Espoletas do Exército), atual IMBEL (Indústria de Material Bélico)

Na década de 1930 é instalada próximo a Benfica a Fábrica de Estojos e Espoletas do Exército Brasileiro (FEEA) atual Indústria de Material Bélico (IMBEL). Juntamente com a empresa foram construídos diversos equipamentos de suporte ao seu funcionamento e permanência da mão-de-obra, como ambulatorios, vila operária, escolas, entre outros.

Podemos afirmar que a região de Benfica se desenvolve associada ao processo de segregação proporcionada pela construção de vilas operárias naquela localidade. Ao contrário do que se pensa, este não é um processo que ocorre de forma aleatória ou natural, muito pelo contrário, é uma estratégia de dominação.

O domínio exercido pela empresa subordina os moradores à sua influência e ao seu controle. Sendo não apenas empregadora, mas também proprietária das moradias e dos equipamentos coletivos, é ela quem determina regras a serem cumpridas tanto no trabalho como fora deles. (PIQUET, 1998, p37)

Em Benfica é possível perceber a aplicação do modelo cidade-empresa, caracterizado pelo domínio que a empresa exerce sobre seus funcionários tanto dentro como fora delas. Neste modelo as vilas operárias são vistas como um prolongamento da empresa permitindo o controle ideológico, além de funcionarem também com finalidades de acumulação uma vez que as casas eram alugadas aos funcionários e desta forma estaria garantida a ocupação permanente das habitações.

Toda empresa que investe em alojamento para seus funcionários o faz com algumas finalidades. A vila operária da FEEA que fora instalada na região de Benfica em 1934, não fugia a essa regra. A construção da vila foi feita objetivando algumas vantagens: a cobrança de alugueis a preço de mercado para garantir a ocupação permanente da casa, como eram a

única opção de moradia para o operariado muitas vezes eram cobrados preços mais altos; a vida na vila operária muitas vezes funcionava como um prolongamento da disciplina rígida imposta pelo regime fabril; veiculação ideológica dominante era realizada pelas igrejas e escolas.

A FEEA chegou a ater quase dois mil funcionários e foi responsável pelo crescimento de Benfica, antes de sua implantação a área era tipicamente rural. A própria fábrica criou uma estrutura urbana para funcionar escolas, hospital-maternidade e casa para os operários.

Capítulo 5 – O DISTRITO INDUSTRIAL DE JUIZ DE FORA

5.1 – IMPORTÂNCIA DO DI PARA O SUBCENTRO

O Departamento de Industrialização do Conselho Estadual de Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais através da CDI (Companhia de Distritos Industriais) em parceria com a Prefeitura de Juiz de Fora foram responsáveis pelo estudo e implantação do Distrito Industrial de Juiz de Fora.

Em meados da década de 1950 já havia uma discussão de industriais sobre a possibilidade de construir um DI nas proximidades de Benfica ou Francisco Bernardino, criando uma área destinada a aglomerar grandes empresas. O projeto explorou a proximidade de Juiz de Fora em relação aos grandes centros, mas só começou a ser melhor sistematizado após a criação do CDI por iniciativa do então governador de Minas Gerais Rondon Pacheco.

O CDI foi alterado pela lei de 17/12/2003 e incorporado junto a outros órgãos, passando a ser denominado Codemig (Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais) empresa pública constituída em forma de Sociedade Anônima e controlada pelo Estado de Minas Gerais, cujo objetivo é o desenvolvimento de atividades de fomento complementar ao desenvolvimento econômico do Estado.

Vários projetos que começaram a ampliar as aberturas empresariais em Minas Gerais optaram por Juiz de Fora principalmente devido a interferência do eixo rodoviário que leva aos principais centros como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, os principais centros consumidores do país.

Os investidores tanto de origem nacional como internacional também tiveram papel importante no processo de escolha da localidade para implantação do DI, foram influenciados

por algumas características apresentadas pela cidade como, presença do aeroporto da Serrinha, sistema de telefonia implantado DDD, quantitativo de mão-de-obra economicamente ativa, entre outros.

De acordo com o Censo do IBGE, realizado em 1970, a população era de 234.797 pessoas na microrregião de Juiz de Fora, distribuídos conforme tabela abaixo:

Tabela 4

População do município de Juiz de Fora e Microrregião

Faixa etária	Juiz de Fora		Microrregião de Juiz de Fora	
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
15 a 19 anos	13505	14631	24638	25427
20 a 24 anos	11298	12710	19152	20583
25 a 29 anos	6668	8937	13087	14657
30 a 34 anos	6951	7722	11976	12863
35 a 39 anos	6398	7348	11179	12372
40 a 49 anos	11047	12644	19490	20981

Fonte: Censo do IBGE de 1970

De acordo com o mesmo censo a PEA (População Economicamente Ativa) apresenta a seguinte distribuição de acordo com os setores de atividades exercidas por pessoas de 10 ou mais anos de idade.

Tabela 5

PEA em setores de atividades

Setores	Juiz de Fora		Microrregião de Juiz de Fora	
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
Agricultura e atividades afins	5439	51	33793	338
Atividades industriais	18099	3685	24846	4394
Comércio	6205	1445	8263	1167
Serviços	5276	11540	6915	15830
Transporte, comunicação e armazenagem	4369	379	7724	489
Atividades sociais	2438	4396	3240	6336
Administração Pública	5834	605	7154	772
Outras atividades	4737	1140	6365	1352

Fonte: Censo do IBGE de 1970

Com base nos dados apresentados pelo Censo de 1970 fica clara a representatividade populacional de Juiz de Fora no contexto da microrregião, sendo portanto capaz de absorver quaisquer tipos de empresas das mais diversas áreas de atividade.

Os atrativos citados foram associados ao fato de Juiz de Fora ser caracterizada como um centro polarizador de uma vasta região tecnicamente denominada microrregião de Juiz de Fora, que abrange além do próprio município outros 33 municípios.

A construção do DI em Juiz de Fora foi uma idealização do Ministério de Desenvolvimento Econômico e Social, tendo sido criado em vinte e um de junho de 1961 pelo decreto de lei 3365. Mas só na década seguinte adquire condições de implantação despertando o interesse de empresários.

As obras de implantação foram executadas em três etapas, sendo que a primeira delas consistiu na implantação de 2.480 metros de vias, 290.400 metros quadrados de áreas industriais e 85.800 metros quadrados de áreas de apoio. Na segunda etapa houve um acréscimo de 460.000 metros quadrados de áreas industriais e 78.000 metros quadrados de áreas de apoio. A terceira etapa contou com um acréscimo de 6.370 metros quadrados de vias, 1.027.825 metros quadrados de área para instalação de indústrias e 75.000 metros quadrados para áreas de equipamentos de apoio. (Jornal Diário Mercantil, 08/01/1971 – p 5, Acervo Biblioteca Municipal Murilo Mendes)

Em reportagem publicada no Jornal “Diário Mercantil” no dia vinte e sete de agosto de 1970 - página 1, o então prefeito de Juiz de Fora Itamar Franco, concede entrevista ao jornal onde afirma a importância de tal empreendimento para Minas Gerais e particularmente para a Zona da Mata, região polarizada por Juiz de Fora. Segundo ele é verificado na época um esvaziamento econômico no Estado, por esse motivo a instalação do Distrito Industrial em Benfica tem como objetivo aproveitar a matéria-prima existente na região sem entretanto, concorrer com as indústrias já instaladas na localidade.

A Lei 4.084 de 10 de julho de 1972, dispõe sobre a concessão de estímulos fiscais às indústrias que se instalarem no Distrito Industrial de Juiz de Fora.

Foram concedidos os seguintes estímulos:

I – Isenção do pagamento dos Impostos Territorial, Predial Urbano, que incidam sobre os imóveis lá localizados e sobre serviço de qualquer natureza, pelo período de 10 anos.

II – Restituição de 25,6% do valor da Participação do Município na arrecadação de Imposto Sobre Circulação de Mercadorias, pelo período de 5 anos. (PJF, Assessoria de Planejamento e Controle - Documento do acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes, 1972, p 2)

Quanto ao sistema viário, a Lei 4.082 traz em anexo algumas justificativas para a localização do DI. Entre as principais justificativas está o sistema viário existente ou planejado para a área do DI. A BR-135 (um dos limites da área desapropriada) interligando-se à BR-267 e a BR-116 e tendo prosseguimento na BR-040, representa segundo o documento, ligação por vias de primeira categoria aos principais mercados do país. Outros elementos que justificam a escolha é sua localização próxima a estação ferroviária de Benfica e ao Ramal de Lima Duarte, o que facilitaria a ligação para várias regiões do Estado.

Podemos inferir que a implantação do DI constituiu também numa tentativa de resgatar a vocação industrial auferida por Juiz de Fora que um dia já teve o título “Manchester Mineira”, no entanto, sabemos que esse resgate ou retomada não se faz no curto prazo, e passados 38 anos desde sua implantação é possível observar que o DI tem sua importância econômica para o município, principalmente no que se refere a arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias) como evidencia tabela abaixo.

Tabela 6

Arrecadação ICMS, por atividade econômica em Juiz de Fora, 2009 a 2011						
Atividade	Total em reais (RS)			Percentual		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Indústria	232188332,9	282320265,4	379316318,6	46,81	31,56	61,16
Comércio varejista	89383395,97	119092944,8	112722106,1	18,02	13,31	18,18
Comércio atacadista	42552018,07	43858976,94	45067380,5	8,579	4,9	7,27
Serviços	131871156,4	448640962	83007114,99	26,586	50,16	13,38
Agropecuária	30622,75	595732,11	64004,82	0,006	0,07	0,01
Outros	0	887,56	0	0	0	0
Total	496025526,1	894509768,8	620176924,9	100	100	100

Fonte: Anuário Estatístico de Juiz de Fora 2012

Analisando a arrecadação do ICMS em Juiz de Fora no período compreendido entre 2009 e 2011 fica evidente a importância do setor industrial em relação principalmente as demais atividades. É certo que na atualidade Juiz de Fora tem sido reconhecida no contexto regional como polo na prestação de serviços, no entanto, não podemos menosprezar a participação do setor industrial que corresponde em 2011 a exatos 61,16 na arrecadação de ICMS.

A anuário de 2012⁹⁶ traz o número de empregos gerados por setor de atividade em 2011, o setor de serviços é o que mais emprega com 47,89%, seguido pelo comércio com 23,68%, contra apenas 14,10% da indústria da transformação.

A tabela a seguir nos evidencia o ritmo de crescimento populacional em Juiz de Fora a partir da década de 1970.

Tabela 7

Evolução populacional de Juiz de Fora - 1970, 1980, 1991, 1996, 2000, 2010, 2011 e 2012	
Ano	População
1970	238510
1980	307534
1991	385996
1996	424479
2000	456796
2010	516247
2011	520810
2012	525225

Fonte: Anuário Estatístico de Juiz de Fora 2006 e 2012

*** Censo Demográfico 1970/1980/1991/2000, 2010. Contagem da população 1996, 2011, 2012 e estatísticas históricas**

⁹⁶Anuário Estatístico de Juiz de Juiz de Fora / Centro de Pesquisas Sociais - UFJF, 2012.

5.2 – SIDERURGIA E INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM JUIZ DE FORA

Ainda na década de 1970 é discutida a viabilidade de implantação da indústria siderúrgica em Juiz de Fora, como nos evidencia trecho da reportagem publicada⁹⁷ “está assegurada a participação do BCRMG (Banco de Crédito Real de Minas Gerais) junto à prefeitura, financiando a instalação da Siderúrgica Mendes Júnior.”

A chegada da Siderurgia em Juiz de Fora significou grande possibilidade de desenvolvimento para toda a região. A siderúrgica foi instalada no Distrito Industrial na região de Benfica. A localização da empresa representou para Benfica grande incremento populacional, afinal as áreas de concentração industrial geram incremento da demanda de habitação em zonas adjacentes. Outro fator que ajuda a explicar a concentração industrial na região de Benfica é justamente os fatores topográficos, sua topografia plana certamente influenciou na escolha do DI.

A antiga siderúrgica “Mendes Júnior” foi arrendada pela “Belgo Mineira” no ano 1995 e a partir de então passou por um processo de reestruturação financeira que culminou na demissão de trabalhadores. Nos anos seguintes implanta projetos de expansão para ampliação da produção sendo gerida desde 2005 pelo grupo “Arcelor Mittal” que está presente em diversos países. A empresa em Juiz de Fora localiza-se no DI e é uma das mais modernas do país no setor siderúrgico, é ainda responsável pela produção de 1 milhão de toneladas por ano de aço.

No ramo automobilístico damos destaque a Mercedes-Benz que também compõe o DI de Juiz de Fora. A empresa inaugurou sua sede na cidade no dia 23 de abril de 1999 dando início a produção do carro de passeio Classe A. Inicialmente a empresa empregou aproximadamente dois mil funcionários distribuídos nos setores gerenciais, administrativos e operacionais.

A escolha de Juiz de Fora para instalação da empresa constituiu no exemplo de disputa entre estados no qual Minas Gerais ofereceu melhores incentivos.

Como empresa complementar as atividades exercidas pela Mercede-Benz foi instalado o Porto Seco de Juiz de Fora. Hoje o Porto Seco é gerenciado pela Multerminais, empresa que também atua na movimentação e armazenagem de mercadorias, depósito alfandegário e ainda

⁹⁷Jornal Diário Mercantil, 16/01/1970, p 5.

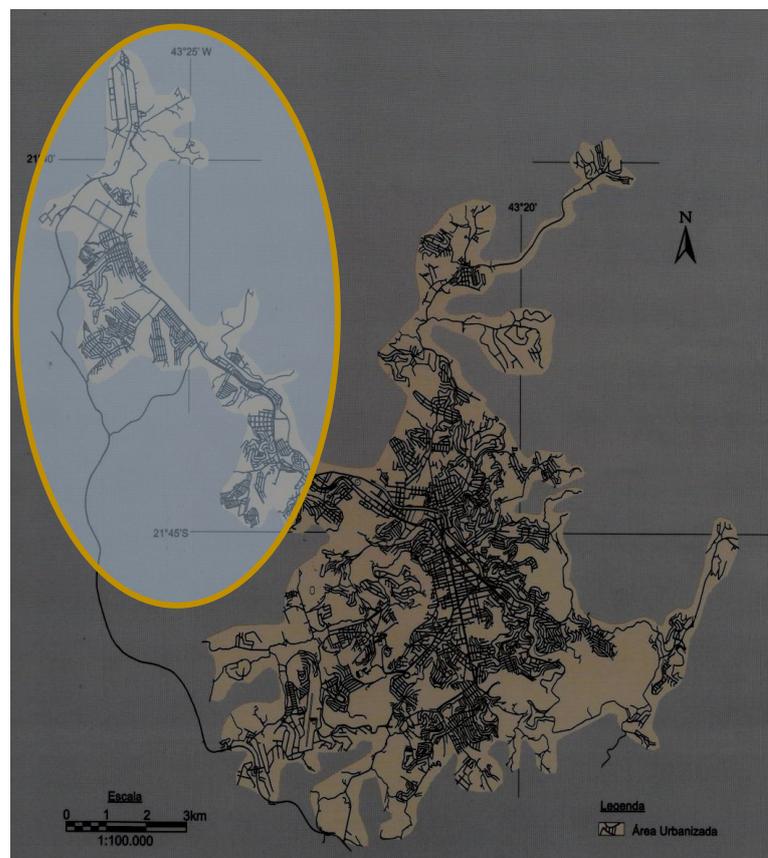
presta serviço a Mercedes-Benz através do COL (Centro de Operações e Logística) gerenciando o fluxo de peças através do modelo Just in time. A mesma empresa também é responsável pela operação aeroportuária do Aeroporto Regional da Zona da Mata, localizado no município de Goianá, cidade próxima a Juiz de Fora.

O Porto Seco fica localizado no bairro Dias Tavares, localidade próxima ao Distrito Industrial de Juiz de Fora e portanto sob influência direta do subcentro de Benfica.

Capítulo 6 – O SUBCENTRO

O processo de descentralização do centro tradicional de Juiz de Fora nos evidencia a expansão urbana para regiões afastadas, como por exemplo, o crescimento urbano em direção à região norte do município, como pode ser observado no mapa da malha urbana (figura 6) onde destacamos toda a Região de Planejamento Benfica.

FIGURA 6 – Malha Urbana de Juiz de Fora



Fonte: AGUIAR, V. T. B. de. Atlas Escolar, 2000

A expansão em direção à região norte como observada na figura 6, ajuda a aprofundar o desenvolvimento do subcentro de Benfica que polariza toda a região noroeste do município.

Como nossa proposta de análise é o subcentro de Benfica, vamos agora destinar a esta categoria intraurbana devida atenção, buscando contribuições teóricas importantes para seu entendimento.

O termo subcentro é empregado por Villaça⁹⁸ para designar “aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços, que não o centro principal.” Propomos fazer uso deste termo no mesmo sentido conferido pelo autor supracitado.

Navarro⁹⁹ também nos traz uma importante contribuição ao conceituar subcentro, segundo o autor:

os subcentros desenvolveram-se, não para facilitar a vida dos moradores, mas como resultado do processo de reestruturação urbana, em função da expansão desta, desenvolvendo uma centralização de acordo com os atrativos proporcionados por algum tipo de instituição ou equipamento urbano que gera certo fluxo de pessoas. (NAVARRO, 2005, p 108)

Já para Pacheco¹⁰⁰ parece haver um descompasso entre o entendimento prévio do que era subcentro e a realidade urbana que se manifesta através de outras linguagens. Para a autora os conceitos são suscetíveis a mudanças, ainda mais se tratando da forma urbana das cidades que sofrem modificações em ritmo muito acelerado. Para ela não é possível continuar conceituando os subcentros de acordo com os princípios acumulados na segunda metade do século XX.

De encontro as ideias da autora supracitada, compreendemos também que os conceitos podem e devem ser redefinidos levando-se em consideração as características apresentadas na primeira década do século XXI, bem como as especificidades de cada cidade, considerando a reorganização de áreas que se desenvolvem como novas centralidades intraurbanas.

O subcentro de análise deste trabalho pode ser inicialmente caracterizado como um

⁹⁸ VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

⁹⁹ NAVARRO, N. A. Hospital de Base e a Formação de Subcentros na Zona Sul de São José do Rio Preto (SP) - 151 f. Dissertação de Mestrado em Geografia. 1950-2000. 2005.

¹⁰⁰ PACHECO. Susana Mara Miranda. Reflexões sobre a atualidade do conceito de subcentro em áreas consolidadas na metrópole carioca. IN. PACHECO. Susana Mara Miranda. MACHADO. Mônica Sampaio. (orgs). Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.

bairro residencial, e com o passar do tempo também se desenvolve com intensidade e complexidade serviços até então encontrados somente na área central ou em outros subcentros.

Os serviços que caracterizam os subcentros são aqueles também encontrados na área central das cidades, como: bancos, consultórios, lojas comerciais, escolas, bibliotecas, restaurantes, bares, todos estes destinados a atender a população residente na localidade e sua hinterlândia, que no caso de Benfica abrange alguns distritos mais afastados assim como cidades do entorno como Santos Dumont e Lima Duarte.

Nas palavras de Villaça (2001) “subcentro constitui-se, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar”. Embasados nessa descrição é possível confirmar que Benfica se constitui como um subcentro da cidade de Juiz de Fora, pois apresenta todas as características descritas pelo autor, além de apresentar características de acessibilidade para uma parte da cidade, sua hinterlândia.

Procurando sintetizar o conceito de subcentro a partir da contribuição de diversos autores, dizemos que eles nada mais são que lugares centrais intraurbanos que são estruturados de acordo com uma hierarquia intraurbana e funcionam como centro de atividades e serviços, sendo também capazes de transformar o espaço ao funcionarem como centro de fluxo para trabalho, lazer e serviços diversos.

Com o intuito de caracterizar a área de estudo como um subcentro intraurbano, e que portanto se enquadra nas características de subcentro supracitadas, fizemos um breve levantamento de dados que apresentamos em forma de tabela (Tabela 8). Cabe ressaltar que o referido levantamento abrange somente a parte central do subcentro, a parte do bairro que foi loteada, planejada. Ficou de fora do levantamento o Distrito Industrial de Juiz de Fora que se localiza na contiguidade da região de levantamento, caso contrário o número de indústrias seria bem maior do que o apresentado na tabela 8.

O levantamento das indústrias do Distrito Industrial não foi realizado embora se estabeleça na contiguidade de Benfica, mas sua importância econômica foi acima exemplificada através da arrecadação de ICMS que o setor representa para a cidade. Entretanto, consideramos importante enfatizar que a região de estudo sofre influência direta do Distrito Industrial, à medida que muitos funcionários das empresas instaladas no local se hospedam nos hotéis localizados na área de estudo, bem como utilizam serviços, bancos e comércio diversos na área de estudo.

Tabela 8

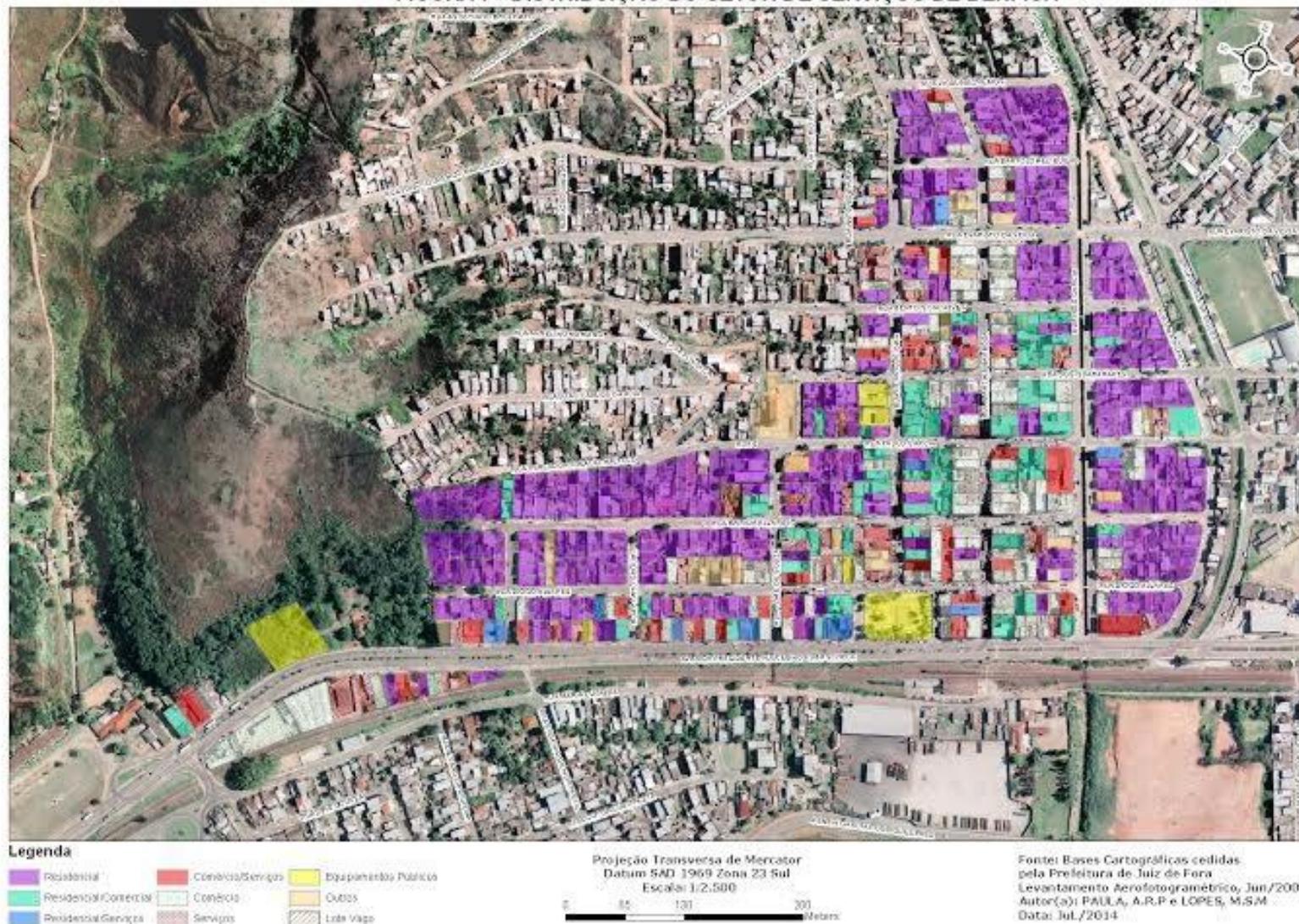
Comércio e Serviços do Subcentro Benfica - ano de 2013

Atividades	Nº de estabelecimentos	Atividades	Nº de estabelecimentos
Academia de Ginástica	2	Informática	9
Açougue/Casa de Frios	5	Locadora de Carro	1
Advocacia/Contabilidade	6	Locadora de DVD	2
Agropecuária/Pet shop	5	Loja Móveis	8
Armarinho/Papelaria	14	Material de Construção/Elétrico/Hidráulico	15
Auto Escola	2	Mercadinho	3
Banca de revistas	1	Oficina Automotiva/Borracharia	11
Banco (1)	5	Padaria	5
Biblioteca	1	Peças e acessórios automotivos	7
Bar/Lanchonete	28	Ponto de Taxi	1
Cartório de Registro e Notas	1	Posto de Gasolina	3
Casa lotérica	2	Posto Policial	2
Clínica veterinária	1	Praça	1
Clínicas/laboratórios/Dentista	8	Emissora de Rádio	1
Concessionária de Carros e motos (novos e usados)	5	Restaurante	18
Correio	1	Salão de Beleza	20
Cursos diversos (2)	2	Salão de Festas	2
Despachante de documentos	2	Seguradora de carro e imóveis	1
Distribuidora de bebidas/alimentos	3	Serralheria	2
Escola	2	Serviços Diversos (3)	30
Farmácia/Ótica/Material Cirúrgico	11	Supermercado	2
Hotel	4	Unidade de Saúde Pública	2
Imobiliária	4	Vestuário/Calçados	40
Indústria	3	Total	186
Total	118	Fonte: Ana Raphaela P. e Paula Levantamento realizado em maio de 2013	

(1) Banco do Brasil/Itaú/Santander/Caixa Econômica/Bradesco (2) curso inglês/pintura

(3) Floricultura/Vidros/Conserto de máquinas/Bicicleta/Distribuição de Gás encanado/Fotografia/Chaveiro/Lava jato/Produtora de vídeo

FIGURA 7 - DISTRIBUIÇÃO DO SETOR DE SERVIÇOS DE BENFICA



Com base na figura 7 é possível observar que a distribuição dos serviços em Benfica ocorre de forma bastante concentrada no eixo viário da Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, e nas ruas Martins Barbosa, Paulo Garcia, Marília Alvares, Diogo Alvares, Inês Garcia, Tomé de Souza, Guararapes e Henrique Dias.

Constatamos também que grande parte das atividades comerciais estão localizadas na mesma unidade territorial de imóveis residenciais, o que de certa forma evidencia o uso misto de alguns imóveis em: residencial e comercial; residencial e serviços.

Muitas empresas dos setores de comércio e serviços funcionam em antigas garagens que hoje deram lugar a imóveis comerciais. Essa transformação é reflexo da valorização imobiliária verificada em Benfica, que começa também a ser definida por uma concentração de serviços diversificados, desenvolvendo também a potencialidade para novos investimentos residenciais e de edifícios comerciais.

Outras categorias presentes na figura 7 são de comércio e de serviços. É possível observar que na rua Martins Barbosa existe a predominância de lotes que abrigam exclusivamente atividade comerciais e de serviços. O uso misto na rua Martins Barbosa, no trecho da Avenida Juscelino Kubitschek até a rua Evaristo da Veiga quase inexistente, o que demonstra uma gradativa valorização no uso do solo, o que certamente acaba refletindo no tipo de ocupação.

Os equipamentos públicos presentes na figura 7 são: UPA Norte (Unidade de Pronto Atendimento da Região Norte), Praça de esportes e lazer, UAPS (Unidade de Atenção Primária a Saúde).

Na categoria “Outros” estão incluídas as igrejas: Católicas, Protestantes, Centro Espírita, e o Centro Cultural de Benfica que é Administrado pela Paróquia Nossa Senhora da Conceição.

É interessante observar que em todo o trecho trabalhado no levantamento existe apenas 1 lote vago, revelando que a ocupação em Benfica é bastante densa e quase inexistente lotes para construção de novos prédios comerciais. Essa constatação, de certa forma, orienta o processo de transformação de imóveis residenciais para imóveis mistos ou ainda a substituição destes através de demolição de imóveis antigos para dar lugar a novos prédios.

De acordo com a figura 7 é possível perceber que ocorre um processo de requalificação de Benfica, transformando-se de um simples bairro para se firmar definitivamente como um subcentro intraurbano como também nos evidencia registros da

paisagem urbana que apresentamos a seguir.

FOTO 5 – RUA MARTINS BARBOSA – BENFICA



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

FOTO 6 - SHOPPING - BENFICA



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

FOTO 7 – CENTRO COMERCIAL DE BENFICA



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

FOTO 8 – EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE BENFICA



Fonte: Ana Raphaela Pereira e Paula

Não nos restam dúvidas de que a instalação do Distrito Industrial na década de 1970 proporcionou a região de Benfica uma melhoria considerável de sua infraestrutura viária incentivando a instalação de diversas empresas, bem como aumentando a densidade demográfica o que estimulou a alocação de investimentos imobiliários, equipamentos urbanos, além do desenvolvimento de uma forte rede de comércio e serviços, e esse conjunto de elementos fizeram emergir um novo subcentro.

A importância de tal subcentro no contexto intraurbano pode ser verificada através de seu quantitativo populacional. Para se ter ideia a população residente¹⁰¹ em Benfica em 2011 era de 23.045 pessoas, o centro fica atrás com 20.752 habitantes, seguido por São Mateus com 19.582, como nos evidencia quantitativo populacional dos bairros mais populosos do município.

Tabela 9

População residente nos bairros mais populosos em Juiz de Fora – 2011		
Colocação	Bairro	2011
1°	Benfica	23045
2°	Centro	20752
3°	São Mateus	19582
4°	Ipiranga	16045
5°	São Pedro	14641
6°	Santa Luzia	14100
7°	Santa Terezinha	10456
8°	Bom Pastor	6772
9°	Manoel Honório	6483
10°	Cascatinha	5154

Fonte: Anuário Estatístico de Juiz de Fora 2012

Com relação a população do centro regional norte, conforme classificação do Anuário de 2012, estão sobre a influência do subcentro de Benfica uma população de mais de cem mil

¹⁰¹Anuário Estatístico de Juiz de Fora, 2012.

habitantes. Segundo o censo do IBGE¹⁰² são apenas 29 dos 853 municípios de Minas Gerais que possuem mais do que 100 mil habitantes. Esses dados evidenciam a importância do subcentro de Benfica no contexto intraurbano e regional. Digo regional porque, embora não tenhamos dados oficiais sobre a influência do subcentro nas cidades do entorno como Lima Duarte, Santos Dumont, foi possível identificar através de pesquisa de campo que a população dessas localidades utiliza o subcentro para aquisição de produtos e serviços diversos ao invés de se deslocarem para o centro principal do município.

Tabela 10

População Residente - composição por centros regionais - Zona Norte – 2011	
Bairro	2011
Benfica	23045
Santa Cruz	16864
Barbosa Lage	12704
Francisco Bernardino	12283
Nova Era	10631
Monte Castelo	5798
Jardim Natal	5177
Fábrica	4964
Joquey Club	4763
Cerâmica	3195
Barreira do Triunfo	2737
Rosário de Minas	2381
Carlos Chagas	1818
Represa	640
Remonta	469
São Dimas	159
Total	110645

Fonte: Anuário Estatístico de Juiz de Fora 2012

*O Anuário apresentou alguns bairros agrupados, motivo pelo qual os bairros Amazônia, Araújo, Cidade do Sol, Esplanada, Jardim de Fátima, Milho Branco, Monte Castelo, Parque das Torres, Santa Lúcia, São Damião e Vila Esperança, não aparecem na tabela acima embora componham o centro regional norte.

¹⁰²IBGE - Censo Demográfico de 2010.

É possível verificar que Benfica se tornou polo regional para uma área que engloba 110.645 pessoas. Se compararmos essa população as populações de cidades mineiras veremos que a região de influência de Benfica é maior que a maior parte delas, o que de certa forma ajuda a reforçar sua importância enquanto subcentro intraurbano.

A vocação industrial de Benfica pode ser confirmada com a implantação do Distrito Industrial na década de 1970, e nas décadas seguintes com a instalação de grandes empresas na região, reforçando nossa hipótese de que o DI se figurou como grande propulsor no desenvolvimento do subcentro.

Benfica também teve seu desenvolvimento associado ao eixo viário da antiga BR-040, atual avenida Presidente Juscelino Kubistchek que definiu o caráter linear de sua ocupação.

O subcentro de Benfica possui algumas condições que o coloca como opção para expansão urbana do município. São eles: o fato de ser contíguo ao Distrito Industrial e possuir, mesclado o uso residencial, o uso comercial e de serviços, o que o torna uma forte opção para funcionários do distrito que desejam se instalar próximo as empresas onde trabalham. Após a instalação da Siderúrgica Mendes Júnior essa atração se intensificou ainda mais devido a expectativa de emprego.

Não nos resta nenhuma dúvida de que o crescimento da região é reflexo do processo de expansão ocorrido nos últimos 40 anos, tanto do ponto de vista populacional quanto industrial. A implantação do DI a partir da década de 1970 foi sem dúvida o fator que consolidou o crescimento da região, obviamente associado a criação de novos loteamentos que foram surgindo em torno de Benfica.

A instalação de empresas de diversos ramos de atividade no DI se iniciou com a instalação da Paraibuna Embalagens. Nos últimos dez anos outras empresas de diversos ramos se instalaram no DI de Juiz de Fora, são elas: Castor (ramo de colchões), Onduline (fabricação de telhas) Medquímica (indústria de remédios), Condeme (fabricação de estruturas metálicas), reforçando ainda mais a condição de Benfica enquanto subcentro intraurbano.

Vale destacar que muitas das empresas instaladas no DI tiveram incentivos fiscais, doação de terrenos, bem como infraestrutura realizada pela Prefeitura de Juiz de Fora para que instalassem sua planta no DI de Juiz de Fora.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer do presente trabalho procuramos localizar espacial e temporalmente alguns fatores que ajudaram no processo de descentralização do centro principal de Juiz de Fora e que ao mesmo tempo foram decisivos no desenvolvimento de Benfica enquanto subcentro intraurbano.

O primeiro fator refere-se ao processo de centralização prévia do centro principal e posteriormente o processo de saturação desse mesmo centro fomentado por alguns fatores como: limitação espacial para crescimento, falta de grandes áreas para instalação de empresas de médio e grande porte, alto valor do preço da terra no centro principal.

Viabilizado pelo processo de descentralização intraurbana verificamos o surgimento de subcentros, dentre eles nosso objeto empírico de análise, Benfica.

É possível concluir que o desenvolvimento do subcentro de Benfica é resultado de uma série de fatores políticos, econômicos e sociais, que ajudaram ao longo do tempo a delinear o espaço intraurbano e o colocaram em uma condição de subcentro consolidada como demonstramos através das informações do setor de comércio, serviços, e representatividade populacional.

Como aspecto político que contribui decisivamente para formação e desenvolvimento de Benfica, destacamos a ação do Estado enquanto promotor de políticas de regulação do espaço urbano. Dentre tais políticas destacamos a Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1986, o I PND e II PND, e ainda o PDDU de Juiz de Fora. Todas as intervenções mencionadas contribuíram cada qual ao seu modo para o desenvolvimento de Benfica, entretanto, destacamos o papel exercido pelo PDDU que utilizando de sua prerrogativa enquanto instrumento normativo ajudou a fomentar a expansão urbana em direção a região norte da cidade de Juiz de Fora, constituindo-se como importante vetor de crescimento urbano.

Como fator de desenvolvimento econômico, identificamos três grandes momentos que foram decisivos para o desenvolvimento do Subcentro de Benfica. O primeiro deles foi a construção da Estação Ferroviária na localidade que inicialmente viabilizou o desenvolvimento da região funcionando como entreposto comercial. Um segundo momento que na nossa análise ajudou nesse processo foi a construção da IMBEL (Indústria de Material Bélico) na década de 1930. E por fim a instalação do Distrito Industrial na década de 1970.

Compreendemos que todos os três momentos tiveram sua importância histórica, no

entanto, entendemos que a instalação do DI representou para a região um maior desenvolvimento em infraestrutura devido a instalação de empresas de grande porte na localidade o que ajudou a atrair mão-de-obra, mercado consumidor, e representou grande crescimento do setor de serviços. Resultado desse processo pode ser observado no incremento populacional conforme Anuário Estatístico de 2012.

Como fator social, destacamos a atuação da sociedade civil organizada que juntamente com o aparato fornecido pelo Estado buscaram ao longo do tempo um crescimento social capaz de acompanhar o desenvolvimento econômico do subcentro. Percebemos que houve e ainda há uma tentativa de que os problemas sociais que emanam da sociedade sejam dirimidos através de políticas eficazes em saúde, segurança, lazer e educação.

Percebemos que muitos esforços têm sido feitos neste sentido, mas ainda assim observamos o quanto precisamos avançar no setor social se pretendemos de fato ter uma sociedade mais equilibrada político-econômica e socialmente.

Neste trabalho nos esforçamos na caracterização e análise do subcentro de Benfica enquanto centralidade intraurbana que se desenvolve a partir do processo de descentralização intraurbana verificada em Juiz de Fora. No entanto, a cidade está em constante processo de expansão, de transformação, e assim sendo, é possível observar que novos subcentros em potencial passam a se desenvolver de forma mais intensa devido ao incremento de atividades no setor de serviços e comércio nas localidades onde ocorrem.

Exemplos de subcentros em potencial em Juiz de Fora são: São Pedro (região oeste e próximo a Universidade de Juiz de Fora, nos últimos anos tem sofrido uma série de transformações em seu espaço); Manoel Honório (região leste, centralidade intraurbana bem próxima ao centro principal, é possível observar importantes alterações em seu espaço urbano). Destacamos apenas dois subcentros em potencial, embora existam outros, que carecem de uma melhor análise, suscitando novos trabalhos e desdobramentos futuros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Valéria Trevizani Burla de Aguiar. **Atlas Geográfico Escolar de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2000.
- ALVES, Glória da Anunciação. **A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano**. In CARLOS, A. F. A. SOUZA, M. L. SPOSITO, M. E. B (org). A produção do espaço urbano. São Paulo: Contexto, 2012.
- BASTOS. Suzana Q. de A. **Disritmia Espaço – Tempo - Análise das Estratégias de Desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora (MG), pós anos 70**. XVIII Fórum BNB de Economia e XVII Encontro Regional de Economia, Fortaleza/CE, 2012. Disponível em http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/ETENE/Anais/docs/mesa4_texto1.pdf
- _____. **Juiz de Fora: Análise do Desenvolvimento Industrial e os desafios colocados com a implantação da Mercedes-Benz**. X Seminário sobre Economia Mineira, Diamantina, Cedeplar/UFMG, 2002. Disponível em <http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2002/textos/D38.PDF>
- _____. **Reflexões sobre o desenvolvimento local: a partir da análise do processo de industrialização de Juiz de Fora (MG)**. Anais do Seminário do PPGEA/UFJF, 2007. Disponível em http://www.ufjf.br/seminarios_ppgea/files/2013/07/td_006_2007.pdf
- BASTOS. Suzana Q de A. SOUZA. K. B. MACIEL. M. T. **Setor de Serviços em Juiz de Fora: uma análise comparativa entre os principais municípios mineiros**. Anais do XIII Seminário sobre a Economia Mineira, Cedeplar/UFMG, 2008. Disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2008/D08A041.pdf
- BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- BENKO, Georges. **Economia, Espaço e Globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e terra, 1983.
- CARLOS. Ana F. A. **A condição Espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CORRÊA. Roberto Lobato. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- _____. **O Espaço Urbano**. 3 ed. São Paulo: Série Princípios, Ática 1995.
- _____. **Trajетórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- _____. **A Rede Urbana**. Série Princípios: Ática, 1989.
- _____. **“Repensando a teoria das localidades centrais”** p. 50-65, IN SANTOS, Milton (org). **Novos Rumos da Geografia Brasileira**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1988.
- DAVID. Eduardo Gonçalves. **127 anos de Ferrovia**. Juiz de Fora: Esdeva, 1985.
- ESTEVES. Albino. LAGE. Oscar Vidal Barbosa. **Album do Município de Juiz de Fóra**. Bello Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1915.
- FOSTER. John Bellamy. **A ecologia de Marx: materialismo e natureza**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- GIROLETTI, D. **A Industrialização e Urbanização de Juiz de Fora: 1850 a 1930**. Belo Horizonte, UFMG, (Dissertação de Mestrado), 1976.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades 2007**, 2008. Disponível em ftp://geoftp.ibge.gov.br/regioes_de_influencia_das_cidades/
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico de 2010**. Acesso em novembro de 2012. <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=313670#>

- _____. Censo Demográfico de 1991.
- KAYSER, Bernard. “**A região como objeto de estudo da Geografia**” p. 279-321, in GEORGE. P. GUGLIELMO. R. KAYSER. B. LACOSTE. Y. **Geografia Ativa**. 5º ed. São Paulo- Rio de Janeiro: Difel, 1980.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.
- _____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo a Proclamação)**. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 1985.
- MENEZES, Maria Lucia Pires. **A Geografia urbana de Juiz de Fora na atual economia mundializada. Apontamentos para pesquisa**. XII Simpurb, 2011. Disponível em <http://xiisimpurb2011.com.br/app/web/arq/trabalhos/38d90146355b4220d726d44dbf37445f.pdf>
- MIRANDA, Sônia Regina. **Cidade Capital e Poder: Políticas e questão urbana na velha Manchester Mineira**. Dissertação de Mestrado, UFF, 1990. Acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes.
- MORAES, A.C.R. COSTA, W.M.da. “**Sociedade e Espaço**” In: **Geografia Crítica**. A valorização do espaço. São Paulo: Hucitec, 1984. p 74-92.
- MOREIRA, Ruy. **O pensamento geográfico brasileiro. Volume 2**. São Paulo: Contexto, 2009
- NAVARRO, N. A. **Hospital de Base e a Formação de Subcentros na Zona Sul de São José do Rio Preto (SP)** - 151 f. Dissertação de Mestrado em Geografia. 1950-2000. 2005.
- OLIVEIRA, Adail de. **Coletânea da Saudade**. Acervo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes.
- OLIVEIRA, Luís Eduardo de. **Os Trabalhadores e a Cidade: A formação do proletariado de Juiz de Fora e suas lutas por direitos (1877-1920)**. Juiz de Fora: Funalfa; Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.
- PACHECO, Susana Mara Miranda. **Reflexões sobre a atualidade do conceito de subcentro em áreas consolidadas na metrópole carioca**. IN. PACHECO, Susana Mara Miranda. MACHADO, Mônica Sampaio. (orgs). **Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial**. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.
- PARK, Robert Ezra (1967). A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (org). **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. págs. 29 -72.
- PEREIRA, Fabiano Maia. LEMOS, Mario Borges. **Políticas de Desenvolvimento para Cidades Médias**. 2004. Acesso em maio de 2013. <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/pol%C3%ADticas%20de%20desenvolvimento%20para%20cidades%20m%C3%A9dias%20mineiras.pdf>
- PIQUET, Rosélia. **Cidade-Empresa: presença na paisagem urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Funalfa, 2006a.
- _____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Funalfa, 2004.
- _____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Funalfa, 2000.
- _____. **Juiz de Fora: a cidade em revista**. Secretaria de Educação, 2006b.

_____. **Pensando Juiz de Fora**. Ano 1 – nº 2. Secretaria Municipal de Educação de Juiz de Fora, 1993.

_____. **Decretos da Administração Interventorial (10 de dezembro de 1930 – 17 de agosto de 1936)**. Juiz de Fora, 1938.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Acesso em 04/10/2013
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. 5 ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Novos rumos da Geografia brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SEDS. Secretaria do Estado e Defesa Social. Informativo dos Índices de Criminalidade Violenta em Minas Gerais – Anos 2012 e 2013, 2014. Disponível em:

https://www.seds.mg.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=364&Itemid=186 Acesso em 29 de maio de 2014.

_____. Minas em Números, Disponível em :
<http://numeros.mg.gov.br/mapa-resultados> - acesso em 29 de maio de 2014.

SERPA, Angelo. **Lugar e Centralidade em um contexto metropolitano**. In CARLOS, A. F. A. SOUZA, M. L. SPOSITO, M. E. B (org). A produção do espaço urbano. São Paulo: Contexto, 2012.

SILVA William Ribeiro da. **A Redefinição da centralidade em cidades média**. Londrina e a Maringá no contexto de reestruturação urbana e regional. X Colóquio Internacional de Geocrítica, 2008. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/37.htm> acesso em 31 de outubro de 2011.

SPOSITO. Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1998a.

_____. **A gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana**. 1998b. Disponível em:
http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04_3_sposito.pdf acesso em 31 de outubro de 2011.

SMITH. Neil. **Desenvolvimento Desigual - natureza, capital e a produção do espaço**. Cidade: Bertrand Brasil, 1988.

Universidade Federal de Juiz de Fora. **Juiz de Fora: verbo e cor - das origens ao início do século XX**. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 2013.

VELHO. Otávio Guilherme. **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

WALLERSTEIN. Immanuel. **A Mercantilização de Tudo: A Produção de Capital**. IN: O Capitalismo Histórico. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. (p. 9-37).

WEBER, Max. In: VELHO, Otávio Guilherme (org). **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

Acervo Biblioteca Municipal Murilo Mendes

Documentos

Prefeitura de Juiz de Fora. Assessoria de Planejamento e Controle. II Distrito Industrial de Juiz de Fora. Dezembro de 1972.

Jornal

Diário Mercantil – Datas consultadas: 27/08/1970; 08/01/1971; 13/01/1971; 16/01/1971; 26/02/1975; 27/02/1975

Jornal Panorama do dia 30/07/2004

Site consultados

Anuário Estatístico de Juiz de Fora 2012. Centro de Pesquisas Sociais da UFJF. Acesso em 23/09/2013 - <http://www.cps.ufjf.br>

Arcelor Mittal – acesso em 23/09/2013 - <https://www.belgo.com.br/index.asp>

Codemig – Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais – acesso em 23/09/2013, <http://www.codemig.com.br/>

IBGE. Censo Demográfico de 1970 – acesso em 25/09/2013 <http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=CD77>

IBGE. Censo Demográfico de 2010 – acesso em 25/09/2013 - <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/uf.php?coduf=31&search=minas-gerais>

História de Benfica por Vanderlei Tomaz – acesso em 24/09/2013 <http://www.benficanet.com/pagina-da-memoria.htm>

Multiterminais – acesso em 05/10/2013 <http://www.multiterminais.com.br>

