

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ENGENHARIA
MESTRADO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO

Tiago Goretti Ribeiro

**Paisagem e espaço público: as intervenções urbanas na avenida
Barão do Rio Branco em Juiz de Fora/MG.**

Juiz de Fora
2016

TIAGO GORETTI RIBEIRO

**Paisagem e espaço público: as intervenções urbanas na avenida
Barão do Rio Branco em Juiz de Fora/MG.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ambiente Construído. Área de Concentração: Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Antonio Ferreira Colchete Filho

Juiz de Fora

2016

TIAGO GORETTI RIBEIRO

**Paisagem e espaço público: as intervenções urbanas na avenida
Barão do Rio Branco em Juiz de Fora/MG.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ambiente Construído. Área de Concentração: Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em vinte e cinco de fevereiro de 2016.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Antonio Ferreira Colchete Filho – Orientador

Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dr. Frederico Braidar de Paula

Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dra. Patricia Menezes Maya Monteiro

Universidade Federal do Rio de Janeiro

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela saúde, oportunidade e força.

À Capes, pela bolsa de incentivo à pesquisa e UFJF com a infraestrutura, condições que realmente nos ajudam a seguir o caminho acadêmico.

Ao meu orientador Antonio Colchete, acima de tudo pela confiança, carinho e dedicação para comigo, até então um desconhecido. Sem dúvida, um grande mestre que muito me ensinou e faz jus ao termo: orientador. Nosso encontro transformou-se em uma grande parceria. Aos professores do PROAC, especialmente Gustavo Abdalla, Klaus Chaves e Frederico Braida. À professora Patrícia Maya, pela prontidão na participação desta banca e contribuições que visam ao engrandecimento desta pesquisa. Aos queridos Fabiano Vanon e Lília de Ávila, sempre me atendendo com muita simpatia e carinho na hora das “papeladas”. Aos mestres de graduação que tenho para a minha vida, Frederico Halfeld e Renata Goretti, me acompanhando em mais esta etapa. A todos os servidores dos órgãos públicos que visitei em especial ao Antônio do IBGE, Marcos Kopschitz da PJF/MG, Carlos Eduardo Meurer da SETTRA, todos muito solícitos e entendedores da importância das pesquisas.

Agradeço aos meus pais que sempre me apóiam de forma incondicional com amor e carinho principalmente nas horas difíceis.

A todos os familiares e amigos que compreenderam as minhas ausências, especialmente minha comadre, Márcia Cristina Zanetti, mentora intelectual que eu tanto admiro, sem sua ajuda e incentivo tudo se tornaria ainda mais difícil.

Por fim, agradeço à minha grande parceira na vida, Sylvia Borboni. Pessoa especial que amo muito e tenho o prazer de conviver em perfeita sintonia por mais de 15 anos. Sempre com a intenção de me incentivar na busca pelo melhor caminho e nesta etapa merece meus especiais agradecimentos.

RESUMO

A formação do centro urbano da cidade de Juiz de Fora/MG na região em que se estabeleceu deve-se, em grande medida, à sua principal via, a avenida Barão do Rio Branco. No início do século XIX, a história da cidade integra-se à formação da avenida e as influências cidade-avenida passam a ser recíprocas. Com o intuito de elucidar essas relações, a presente dissertação apresenta o histórico da avenida e suas principais transformações, através da identificação dos marcos históricos na paisagem. O entendimento das características da paisagem urbana e do espaço público tornou-se necessário para a análise das intervenções ocorridas. O recorte temporal da pesquisa aqui relatada inicia-se em 1836, data relacionada ao desvio que deu origem à avenida, estendendo-se até os dias atuais. Como área de estudo, considerou-se a avenida Barão do Rio Branco em toda a sua extensão. Tratou-se de uma pesquisa de natureza básica, configurando um estudo de caráter documental e bibliográfico, através de revisão bibliográfica, coleta de dados primários, iconografia e dados aferidos pelo autor para a caracterização da via na atualidade. A interpretação do histórico da avenida contribuiu para o esclarecimento dos meandros de sua formação, sobretudo datas específicas e períodos. As intervenções relacionadas cronologicamente possibilitaram a observação dos rebatimentos na conformação da malha urbana, identificando o papel da avenida como importante articuladora da área central. As transformações na paisagem e na conformação da avenida também puderam ser observadas em seus diferentes períodos, visto que, ao longo do tempo, a avenida Barão do Rio Branco passou por muitas alterações que tiveram significativo impacto na paisagem de Juiz de Fora. De caráter estrutural ou embelezamento, essas alterações mostram a grande importância da avenida nesta cidade.

Palavras-chave: Vias urbanas. Intervenções urbanas. Paisagem urbana. Espaço público. Juiz de Fora/MG.

ABSTRACT

The formation of the urban center of Juiz de Fora/MG in the region where it is established, is due largely to its main route, the Barão do Rio Branco Avenue. In the early nineteenth century the history of the city is part of the formation of the avenue and city-avenue influences become reciprocal. In order to elucidate these relationships, this research shows the history of the avenue and its major transformation, by identifying landmarks in the landscape, space and time. Understanding the features of the urban landscape and public space has become necessary to analyze the interventions occurred. The time frame begins in 1836, when related to the detour that resulted Avenue, extending to the present day. As the study area considered the Barão do Rio Branco Avenue in all their extension. This is a basic nature of search, setting a documentary and bibliographical study, developed at the Post Graduate Program in Built Environment of the Federal University of Juiz de Fora, through literature review, primary data collection, iconography and data measured by the author to characterize the road today. The interpretation of the avenue's history helps to clarify the intricacies of their training, particularly specific periods and dates. Related interventions in chronology enable observation of repercussions in shaping the urban fabric, identifying the role of the avenue as an important articulator of the central area. The changes in the landscape and Avenue conformation could be observed at different periods, as over time the Barão do Rio Branco Avenue goes through many changes that had a significant impact on Juiz de Fora landscape. Structural or beautification character, these changes show the great importance of the avenue to the city.

Keywords: Urban roads. Urban interventions. Urban landscape. Public place. Juiz de Fora/MG.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - A avenida Barão do Rio Branco e os bairros adjacentes.	29
Figura 2 - Relação de usuários da avenida.	30
Figura 3 - A avenida Barão do Rio Branco e a mancha urbana.	31
Figura 4 - Travessia leste-oeste (sul) – trajeto com o uso da avenida.	32
Figura 5 - Travessia leste-oeste (sul) – trajeto sem o uso da avenida.	32
Figura 6 - Travessia leste-oeste (norte) – trajeto sem o uso da avenida.	33
Figura 7 - Relação vila X estradas.	35
Figura 8 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir da figura original. Relação entre as principais vias da cidade no ano de 1861.	36
Figura 9 - Desenho da Estrada do Paraibuna, 1847..	38
Figura 10 - Traçado de Henrique Halfeld, 1853.	39
Figura 11 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de imagem do original.	40
Figura 12 - Planta da cidade de Gustavo Dodt, 1860..	41
Figura 13 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de imagem do original.	42
Figura 14 - Paisagem da avenida em 1891.	46
Figura 15 - O Parque Halfeld (1901).	47
Figura 16, 17, 18 - Notícias do Jornal DIÁRIO MERCANTIL dos dias 11, 15, 16 de fevereiro de 1912. Mudança do nome avenida.	49
Figura 19, 20, 21 - Notícias do jornal DIÁRIO MERCANTIL dos dias 09 e 12 de maio de 1912. O jardim do Largo do Riachuelo e Homenagem a Mariano Procópio..	49
Figura 22, 23 - Notícia do jornal DIÁRIO MERCANTIL de 28 de março de 1916. Reforma do calçamento.	50
Figura 24 - Rota dos bondes, situação em 1964.	52
Figura 25 - Obra de reabertura da avenida Barão do Rio Branco.	54
Figura 26 - Trecho da avenida em 1978.	56
Figura 27 - Inauguração da “Garganta do Dilermando” – 1972..	57
Figura 28, 29 - Inauguração do Calçadão da Rua Halfeld – 1975.	58

Figura 30 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de figura da Síntese do Plano Geral de Transportes. Perfil da pista exclusiva para ônibus.....	61
Figura 31 - Perspectiva da situação proposta de faixa exclusiva para ônibus.....	62
Figura 32, 33 - Obras e inauguração do “Mergulhão”.....	63
Figura 34 - Trecho da avenida Barão do Rio Branco em 1982.....	64
Figura 35 - Projeto Rio Branco Viva, adequação da avenida.....	73
Figura 36 - Projeto Rio Branco Viva, adequação da avenida.....	74
Figura 37 - Projeto Rio Branco Viva, adequação da avenida.....	75
Figura 38 - Projeto de iluminação 2012.....	76
Figura 39 - Projeto “Bem Comum Lazer”.....	78
Figura 40 - Avenida Barão do Rio Branco – primeiro quilômetro.....	80
Figura 41 - Avenida Barão do Rio Branco – segundo quilômetro.....	81
Figura 42 - Avenida Barão do Rio Branco – terceiro quilômetro.....	82
Figura 43 - Avenida Barão do Rio Branco – quarto quilômetro.....	83
Figura 44 - Avenida Barão do Rio Branco – quinto quilômetro.....	84
Figura 45 - Avenida Barão do Rio Branco – sexto quilômetro.....	85
Figura 46 - Avenida Barão do Rio Branco – último trecho.....	86
Figura 47 – Quadro síntese dos marcos históricos.....	87
Figura 48 - Cruzamento com a rua Santa Rita – vista sul – 1920 / 2016.....	88
Figura 49 - Cruzamento com a rua Marechal Deodoro – vista sul – 1940 / 2016.....	89
Figura 50 - Cruzamento com a rua Halfeld – vista do Parque Halfed – 1950 / 2016.....	90
Figura 51 - Cruzamento com a rua Marechal Deodoro – vista sul – 1964 / 2016.....	91
Figura 52 - Cruzamento com a rua Santa Rita – vista norte – 1980 / 2016.....	92
Figura 53 - Perfis da avenida.....	93

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento
CPM	Centro de Porte Médio
CNPU	Conselho Nacional de Política urbana
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora
PAITT	Plano de Ação Imediata de Transportes e Trânsito
PDDU	Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDTU	Plano Diretor de Transporte Urbano
PGT	Plano Geral de Transportes
PJF/MG	Prefeitura de Juiz de Fora – Minas Gerais
PLUs	Planos Locais de Urbanificação
PRTC	Plano de Racionalização dos Transportes Coletivos
PTMLP	Plano de Transportes a Médio e Longo Prazo
SETTRA	Secretaria de Transportes e Trânsito
SPGE	Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. A VIA COMO PAISAGEM URBANA E ESPAÇO PÚBLICO	16
2.1 AS VIAS NA VIDA URBANA	19
2.2 CONCEPÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS	23
2.3 INTERVENÇÕES E TRANSFORMAÇÕES	25
2.4 O OBJETO DE ESTUDO: A AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	28
3. A AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO: DOS TRAÇADOS AOS PLANOS URBANOS.....	34
3.1 À MARGEM DIREITA DO RIO	34
3.1.1 O surgimento: contexto da construção.	34
3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO	44
3.2.1 A soberania dos bondes.	44
3.2.2 Dividindo as responsabilidades.	51
3.2.3 A preocupação com a paisagem.	55
3.2.4 Soluções funcionais e paisagísticas.	59
3.3 ADEQUAÇÕES: O PASSADO RECENTE	65
3.3.1 Década de 1990: os planos urbanos.....	65
3.3.2 Últimos projetos e intervenções	70
4. MARCOS NA PAISAGEM, ESPAÇO E TEMPO	79
4.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE A DINÂMICA ATUAL.....	79
4.2 SINTESE DOS MARCOS HISTÓRICOS	87
5. ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	88
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	97
APÊNDICE A	102
APÊNDICE B.....	105
ANEXO 1.....	112
ANEXO 2.....	116

1. INTRODUÇÃO

O interesse para a realização desta dissertação foi despertado e entendido como complementar as pesquisas realizadas pelo grupo de pesquisa *Ágora*, integrante do Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de Fora, grupo este, originário de uma série de publicações com interesses e olhares distintos sobre o centro urbano da cidade de Juiz de Fora em Minas Gerais.

Juiz de Fora está localizada no sudeste do estado de Minas Gerais, na mesorregião da Zona da Mata e microrregião de mesmo nome. Apresenta hoje uma população estimada de 555 mil habitantes segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015).

A relação desta cidade com a via em questão inicia-se nos tempos de formação da região, portanto, torna-se necessário abordar a origem do município que em um determinado momento integra-se ao processo de formação da avenida. Um dos principais agentes na pesquisa histórica da cidade, o historiador-pesquisador, Paulino de Oliveira relata este início da seguinte forma:

Sítio ou Fazenda do Juiz de Fora no século XVIII, Vila de Santo Antônio do Paraibuna em 1850, Cidade do Paraibuna em 1856, a localidade e toda a região da qual ficou sendo o centro voltaram a ter a primitiva denominação em 1865, quando o art. 13 de uma lei provincial de 19 de dezembro determinou: “A Cidade do Paraibuna denominar-se-á Cidade do Juiz de Fora” (OLIVEIRA, 1966, p.63).

Ainda sobre a história da formação da cidade, segundo Oliveira (1994), o período de maior crescimento de cidades, em toda a história do Brasil, foi o correspondente à época do ouro em Minas Gerais, no início do século XVIII. Por volta de 1703, ocorreu a construção de uma nova passagem de circulação, o "Caminho Novo", que tornava mais rápida a comunicação entre as minas de ouro do interior do estado de Minas Gerais e o Porto do Rio de Janeiro. A autora reforça, ainda, a importância da construção da Estrada do Paraibuna, em 1835, pelo engenheiro Henrique Halfeld que fazia parte de um projeto mais amplo pretendendo ligar Vila Rica (atual Ouro Preto) ao Rio de Janeiro. Esse novo caminho contribuiu para o surgimento do povoado de Santo Antônio do Paraibuna, que mais tarde se tornaria a cidade de Juiz de Fora. A estrada desempenhou um importante papel no desenvolvimento da cidade originando a avenida Barão do Rio Branco, nosso objeto de estudo. Baesso (2010)

destaca o importante papel da avenida Barão do Rio Branco ao abordar o desenvolvimento do centro urbano de Juiz de Fora:

A busca pela melhoria nas condições de transporte no Caminho Novo traz para a localidade o engenheiro Henrique Halfeld que chegando à várzea pantanosa, traça uma reta norte-sul (av. Rio Branco) e várias ruas na direção leste-oeste, vias que deram novos rumos ao processo de ocupação populacional e expansão da cidade e que hoje constituem principalmente o centro de Juiz de Fora (BAESSO, 2010, p.1).

Acreditando na grande influência da avenida Barão do Rio Branco como um agente na conformação da porção central da cidade de Juiz de Fora e observando o déficit existente de estudos sistematizados sobre este tema, fomos motivados a estruturar um histórico que permita a compreensão do desenvolvimento desta via.

Um dos aspectos que salientam a importância desta avenida ao centro urbano na atualidade é a relação da quantidade de habitantes diretamente relacionados à via, ou seja, pessoas que em seu dia a dia provavelmente fazem uso da avenida em seus deslocamentos. Segundo dados do Censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), somando apenas os bairros limítrofes, adjacentes e interseccionados pela avenida, essa população representa mais de 20% da população total do município. Admitindo-se que os bairros próximos também participam da relação de uso da avenida, tem-se quase 50% da população total.

Para a realização deste estudo, foi preciso inicialmente analisar o contexto urbano municipal, avaliando as circunstâncias, os porquês, as necessidades que levaram à criação de uma via de grande proporção perante o tamanho da cidade naquele momento. A partir desta contextualização, a pesquisa objetivou historiar o processo de transformação da estrutura viária da avenida, apresentando e identificando os marcos históricos em cronologia com destaque aos marcos de intervenções mais significativos para a via, desde o ano de sua construção (1836) até os dias atuais, observando sua relevância na conformação da malha urbana existente e as relações com o projeto.

Um estudo do histórico e do significado de uma via à formação de um centro urbano é parte do se pretendeu com a pesquisa. Assim, a presente pesquisa estruturou-se em três frentes de estudo, as quais originaram as principais seções desta dissertação. Ao tomarmos como base o entendimento da paisagem urbana e do espaço público, na primeira seção tratamos de identificar os conceitos de diferentes autores sobre os temas, a fim de que as discussões que se desdobram no desenrolar deste trabalho alinhem-se

aos pensamentos abordados e contribuam na contextualização dos fatos apresentados. Enfatiza-se também, nessa seção, as vias como elementos básicos, tanto para a formação como para a transformação dos centros urbanos. Trata-se também das interferências e/ou influências dessas na vida urbana, além de um panorama que permita o entendimento de classificações das distintas tipologias de vias. Este estudo tem um enfoque projetual sobre as intervenções e transformações, finalizando com uma abordagem da avenida e a dinâmica urbana, através de uma análise sobre a relação entre a população total da cidade e a população das áreas diretamente relacionadas à avenida. Estes estudos foram realizados através de revisão da literatura sobre os temas abordados, códigos de postura vigentes e dados coletados no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística deste município.

Na segunda seção, inicia-se a abordagem mais específica da pesquisa, a busca por informações no âmbito municipal, no qual está enquadrado o objeto de estudo, a conformação viária da avenida Barão do Rio Branco. Trata-se de todo o histórico da via, dos primeiros traçados aos planos urbanos mais recentes. Em uma análise prévia do histórico das intervenções ocorridas no centro urbano da cidade, observou-se que algumas delas foram geradoras de repercussões de maior impacto e, com isso, marcaram seu tempo na paisagem do centro urbano. As intervenções ocorridas na via estudada direcionaram a subdivisão da seção em três áreas de estudo: formação, transformações e adequações de um passado recente. Para essa etapa, o procedimento de investigação adotado foi o método histórico, no qual, segundo Prodanov (2013, p.36), “o foco está na investigação de acontecimentos (...) para verificar sua influência na sociedade de hoje”. Esse método “considera que é fundamental estudar suas raízes visando à compreensão de sua natureza e função” (PRODANOV, 2013, p.36).

Esta etapa do estudo iniciou-se com uma análise do contexto do município ante a construção da avenida, relacionando fatos que certamente confluíram, nesse sentido, para a formação desta, sempre com a intenção de facilitar o entendimento do contexto de sua criação. Porquanto Prodanov (2013, p.37) afirma que “visando a uma melhor compreensão do papel que atualmente desempenham na sociedade, o estudo deve remontar aos períodos de sua formação e de suas modificações”. Compilam-se dados em forma cronológica dos antigos traçados, apresentando os documentos originais e elaborando redesenhos, por vezes reorientados (com o norte magnético voltado para cima), facilitando a comparação do processo nos tempos distintos. Em seguida, apresentam-se suas transformações, intervenções relacionadas à estrutura viária da

cidade que ocorriam em função da aceleração do crescimento da população urbana e suas demandas cada vez maiores pelos deslocamentos feitos através de veículos. Estas transformações são representadas pelo início do transporte coletivo na cidade, feito através dos bondes até a intervenção que dividiu a avenida em três faixas de rolamento, dando exclusividade em uma delas aos ônibus de transporte coletivo urbano. Em um terceiro momento, ainda na segunda seção, trata-se da apresentação dos planos urbanos mais recentes, que vieram na década de 1990 e das últimas intervenções executadas na avenida.

Os dados encontrados e organizados nos permitem a análise dos fatos e seus significados na conformação do espaço urbano da porção central da cidade. A busca pela compreensão do processo histórico da avenida foi realizada através de fontes bibliográficas, aliadas a fontes iconográficas, arquivos públicos, documentos oficiais e arquivos particulares.

Na terceira seção, apresenta-se um panorama geral da cidade e da relação com a avenida em seus dias atuais, identificando as intervenções no espaço e no tempo. Apresentam-se desenhos elaborados a partir da base cartográfica do município, identificando os bairros e suas características, as vias, praças e as intervenções apresentadas na pesquisa. Trata-se ainda da possibilidade de destacar a avenida como um marco referencial dos moradores da cidade, por sua grande extensão e orientação (norte-sul), além dos marcos arquitetônicos nela existentes. Por fim, na análise dos resultados foi realizado um estudo por observação, que consiste em registrar sem interferências o que acontece ou já aconteceu (GIL, 2008, p.16). Apresenta-se a paisagem urbana atual, a conformação da avenida na escala do pedestre e a relação do *skyline* da cidade, feito através de fontes iconográficas de acervos digitais e do próprio autor.

O entendimento do espaço público, paisagem e vias urbanas com a identificação das características de sua formação, permite-nos dar início a um processo de apresentação do histórico da avenida, de forma que possamos identificar o significado dos fatos para a malha urbana conformada e influências na formação do centro urbano a fim de responder as seguintes questões: quais das principais transformações, intervenções podem ser compreendidas como marcos históricos para a cidade e sua paisagem? Quais estão diretamente relacionados à via em questão? Como a avenida contribuiu para a formação do centro urbano do município? Como o centro urbano interferiu ou ainda interfere nas transformações da avenida? Como é a relação

avenida-cidade nos dias atuais? Desta forma, relatamos a história de maneira sistematizada facilitando o entendimento e caracterizando o viés urbanístico desta pesquisa.

2. A VIA COMO PAISAGEM URBANA E ESPAÇO PÚBLICO

As cidades são os habitats humanos na sua forma mais impressionante e intensa. Elas são manifestações físicas de nossos sonhos e aspirações, não como indivíduos, mas como uma comunidade. Cada cidade é única em seus sabores, texturas, cores e, é claro, suas próprias histórias. O caráter de uma cidade é uma combinação de fatores como topografia, clima e geografia, e – o elemento mais importante – as pessoas que nela habitam (WALL; WATERMAN, 2012, p.112).

Descrever as características de uma cidade não é uma tarefa fácil, isso porque ela traz consigo diferentes tipos de leitura, sensações, percepções, modificando constantemente o modo como a avaliamos. Sabendo desta dificuldade, nesta seção indicamos as conceituações que mais nos aproximam das experiências ligadas ao modo de vida urbana. Da Cunha (2008, p.14) destaca que, na atualidade, cada vez mais se observa a necessidade e o interesse dos diferentes profissionais das mais diversas áreas de atuação em estabelecer parâmetros que permitam a identificação dos espaços, isto devido à multiplicidade de espaços passíveis de serem classificados, sendo a grande proporção do fenômeno urbano geradora de discussões sobre a necessidade de compreensão dos agentes desencadeadores de suas transformações. Nesse sentido, Landim (2004, p.29) trata a cidade como “fruto de um contexto social esse caracteriza também pelas relações de uso e apropriação dos espaços construídos, estabelecidas pelos usuários desse cenário urbano”.

Iniciamos, então, com o conceito de espaço público em sua abordagem jurídica, que segundo Albernaz (2007, p.43), é equivalente ao logradouro público, tendo rebatimento direto nas funções administrativas da cidade. Visto como um local de domínio público é um patrimônio da coletividade, estando em regime de uso comum e acesso irrestrito à sociedade. Este patrimônio abrange as vias, os largos, as praças e os parques reconhecidos pelo poder público, que tem a responsabilidade da conservação, manutenção e prestação de serviços urbanos.

A adoção de uma terminologia adequada para discutirmos as áreas públicas da cidade pode ultrapassar os limites da arquitetura, do planejamento urbano, da geografia, da política, da sociologia e mais de algumas outras disciplinas. Quando se trata do discurso sobre a paisagem, o espaço público é um termo comum e no desenho urbano e geralmente se refere às áreas onde as pessoas se encontram em liberdade (WALL; WATERMAN, 2012, p.118).

Em se tratando de uma conceituação com enfoque em estudos desenvolvidos por urbanistas, Albernaz (2007, p. 43) identifica o espaço público como “a expressão física originada de um arranjo espacial com uma situação jurídica específica. Deste modo, seus limites coincidem em geral com aqueles definidos pelo direito urbanístico”. Influenciados a uma visão do espaço público na dimensão urbanística e técnica, entendemo-los como um configurador do espaço. Assim, o espaço público adquire caráter de organizador da malha urbana, permitindo a mobilidade para a circulação ou a permanência e lazer da população. Ainda, neste espaço, coexistirão as instalações e equipamentos de apoios aos serviços urbanos.

As funções de um espaço público são inúmeras, mas Wall e Waterman (2012, p. 118) ressaltam que “a função democrática dos espaços verdadeiramente públicos permite a troca de ideias e a coexistência de pessoas de todos os tipos”. Esta é uma questão que permeia a definição dos limites entre o público e o privado, pois segundo o autor, “os trabalhos de desenho urbano mais comuns realizados pelos paisagistas talvez sejam na esfera pública” (WALL; WATERMAN, 2012, p. 118) em diferentes escalas, mas a fronteira entre o público e o privado se torna a cada dia mais indistinta. Alguns fatores aumentam a dificuldade de determinação do limite entre público e privado, dos quais o autor destaca a existência de gradações sobre esta terminologia. É comum os espaços serem descritos como “semipúblicos” ou “semiprivados” querendo dizer na maioria das vezes que o espaço é aberto, como em estações ferroviárias, lojas e cafés. Entretanto, para os autores isso significa que, em geral, “todos são bem-vindos, desde que possam pagar”. Portanto, observa-se uma forma disfarçada para a segregação.

Estamos tratando aqui de um espaço público pertencente ao contexto urbano e esta relação, segundo Albernaz (2007, p.44), define-se de forma que o espaço público é o mais estável e imutável dos espaços urbanos e por isso “tem uma enorme importância para transmissão da imagem da cidade ou de parte desta”. Neste caso, o espaço público “não se restringe aos logradouros públicos, mas abrange os espaços abertos a uma apropriação coletiva na cidade” (ALBERNAZ, 2007, p. 44).

As características básicas de um espaço urbano servem às mais variadas atividades e apresentam uma gama complexa de paisagens. Muitos são os atores envolvidos nessa diversidade e complexidade em diferentes níveis de apropriação, tratando-o como meio de produção, deslocamentos diários, objeto de contemplação ou de divertimento (ALBERNAZ, 2007).

A percepção da paisagem é alterada de acordo com a velocidade de deslocamento, mesmo na escala do bairro, em um percurso de carro o observador terá uma leitura da paisagem completamente diferente de quem caminha. O ritmo da cidade contemporânea é percebido como muito acelerado, porém um bom desenho urbano deve criar também opções de deslocamento mais lento, permitindo a coexistência de várias escalas e velocidades diferentes (WALL; WATERMAN, 2012, p.98).

A formação de um espaço urbano contempla ainda outra característica com grande influência e até agora não citada, a morfologia urbana. Segundo Lamas (2000, p. 37) “a morfologia urbana estudará essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura”. E se referindo ao solo-pavimento e sua relação com a formação da cidade, o autor assim o define:

É a partir do território existente e da sua topografia que desenha ou constrói a cidade, e começaria no “chão que se pisa” a identificar os elementos morfológicos do espaço urbano. É a topografia e modelação do terreno, mais são também os revestimentos e pavimentos, os degraus e os passeios empedrados, os lancis, as faixas asfaltadas, os carris dos eléctricos e tantos outros aspectos (LAMAS, 2000, p.80).

Nesse sentido, Landim (2004, p.26) acrescenta que “a cidade é constituída basicamente por estruturas morfológicas, arranjos organizados de volumes e subparcelamentos que expressam formas de acesso e propriedade, situados em um suporte físico”.

A paisagem é definida por Yáziqi (2001, p.34-37), como lugares transformados pelas civilizações, diferente do significado dado por geógrafos, para o cidadão comum ela adquire caráter de contemplação e dos mais diversos significados, só existindo em relação ao homem e a sua forma de percepção. Assim sendo, o autor destaca que ao se tratar de um contexto arquitetônico é interessante diferenciá-la, utilizando a qualificação *paisagem urbana*. Wall e Waterman (2012) descrevem a seguir a paisagem e a sua relação de troca com a cultura local da seguinte forma:

Os seres humanos configuram a paisagem ao seu redor e, por sua vez, são afetados por ela. Essa relação recíproca é o cerne da natureza das culturas, comunidades e paisagens urbanas. Uma cidade é um produto da cultura, mas também é um importante configurador e criador da cultura (WALL; WATERMAN, 2012, p.112).

Para Landim (2004, p.24), a paisagem adquire a singularidade como produto dos elementos econômicos, sociais e culturais de um determinado período ou contexto, sendo assim, a paisagem urbana é uma importante variável na identificação de uma cidade.

Retomando a importância da compreensão dos espaços públicos, Rodrigues (2011, p.38) observa que é através da busca por esse entendimento que se pode aperfeiçoar a capacidade de projetá-los, visto que as qualidades e deficiências de uma cidade são entendidas por suas percepções. O autor reforça, ainda, que os espaços públicos são elementos estruturadores da cidade, de suas formas de desenvolvimento, de suas relações e também a própria imagem das dinâmicas urbanas.

2.1 AS VIAS NA VIDA URBANA

A rua é um espaço social na cidade que possibilita encontros e contato humano. A vida da rua é motivo de preocupação para antropólogos, sociólogos e paisagistas, entre muitos outros profissionais, e um resultado destas perspectivas diversas tem sido os muitos estudos sobre como as pessoas usam os espaços da rua e sobre os contextos espaciais que promovem diferentes níveis de socialização (WALL; WATERMAN, 2012, p.57).

A necessidade do desenvolvimento de novas formas de distribuição espacial surge principalmente com o aumento da aglomeração da população em uma determinada região. A crescente presença do automóvel nos centros urbanos torna-se um fator determinante no funcionamento das cidades, como consequência, a cada dia surgem novas necessidades de criações ou intervenções na malha existente. Desta forma, as vias vão sendo concebidas e dimensionadas com base em diferentes critérios e escalas. Estas, por vezes, criam acessibilidades, potencializam ocupações e são estruturadoras do espaço, mas por outro lado, quando mal planejadas, podem tornar-se barreiras fortíssimas à vivência urbana (ARAÚJO, 1998, p.18).

O conceito de urbanização, baseado nas premissas de uma arquitetura modernista, foi marcado pela grande expansão das cidades e pela industrialização. Uma de suas características é a setorização da malha urbana em áreas distantes umas das outras e com diferentes finalidades, moradias, comércio, serviços, etc. No Brasil, o processo de urbanização começa a ser mais amplamente difundido somente a partir dos anos de 1950, período de consolidação da arquitetura paisagística, trazendo consigo

reflexos para a paisagem urbana (BONAMETTI, 2011, p.4-5). Tal fato, evidenciado em grande parte das cidades brasileiras, gera a necessidade de inserção de grandes avenidas por se tratarem de um elevado número de pessoas a se deslocar em determinadas horas do dia, sempre em veículos automotores devido às longas distâncias.

Segundo Wall e Waterman (2012, p.90), a configuração das cidades é formada tanto pelo movimento e transporte quanto pelas edificações, sendo que o caráter de um espaço urbano, por vezes é diferenciado por determinados tipos, maneira e velocidades de seus fluxos. Esses fluxos variados são chamados de modos, modalidades ou modais de transporte, que podem ser desde o caminhar, andar de bicicleta, dirigir ou utilizar-se do transporte coletivo. Entretanto, os autores observam que “a facilidade do trânsito de pedestres (“caminhabilidade”) é essencial para um bom projeto de desenho urbano; os indivíduos exigem qualidade, facilidade de movimentação e acesso aos equipamentos dentro de seus bairros e entre eles”.

Então, percebe-se que um dos desafios ao planejamento urbano é levar em consideração a modalidade de transporte mais vulnerável: o pedestre. Este deveria ser considerado o mais importante no projeto dos sistemas de transporte, depois os usuários de bicicletas, skates, etc. Só então os motorizados: as motos, carros, ônibus e caminhões, respeitando uma escala de prioridades aos menores e mais vulneráveis. Os vários tipos de modalidades de transporte acabam influenciando a criação de diferentes superfícies ou faixas de rolamentos destinadas a veículos distintos ou pedestres, como a faixa seletiva para ônibus ou ciclovias para bicicletas (WALL; WATERMAN, 2012, p.102).

No contexto em que a disponibilidade de transporte tem fundamental importância para o desenvolvimento das atividades urbanas, não se restringindo ao acesso físico aos diferentes modos e tecnologias, Costa (2008) elenca algumas das situações vivenciadas principalmente em grandes áreas urbanas que dizem respeito às vias públicas e acabam por influenciar o cotidiano de seus habitantes:

- a) A precariedade da infraestrutura urbana, onde a ausência de passeios públicos, iluminação adequada e a insuficiência dos equipamentos de drenagem acabam por trazer problemas para a circulação de pedestres e veículos. Todos estes fatores causam desconforto para motoristas e pedestres, além de congestionamento de tráfego e acidentes;
- b) A apropriação ilegal do espaço público, seja por ambulantes, bares ou estabelecimentos comerciais em geral, que traz prejuízo para a circulação de pedestres e pessoas com restrição de

mobilidade; c) A ausência de arborização urbana, com conseqüente perda de qualidade ambiental, contribuindo para a criação de espaços pouco atrativos para pedestres; d) As deficiências ou ausência do planejamento urbano e a má organização das cidades, com o conseqüente aumento dos tempos de deslocamento e dos custos de transporte, além da necessidade de maiores investimentos em infraestrutura urbana para atender a crescente demanda por transporte individual (COSTA, 2008, p.17).

Nesse sentido, os problemas de mobilidade podem ser vistos como multidimensionais, já que não envolve exclusivamente questões ligadas ao acesso aos meios de transporte, mas também questões mais complexas do cotidiano, incluindo o planejamento físico e organização das cidades. Assim sendo, tais problemas vivenciados no contexto urbano, nas suas diversas formas e dimensões, contribuem para o declínio na qualidade de vida da população no contexto urbano (COSTA, 2008, p.17).

A inserção das ruas no cotidiano das cidades torna possível o congestionamento e isso não é recente, na história já existiam relatos de problemas de trânsito. Entretanto, os veículos só tornaram esse cenário mais perigoso, sua rapidez e tamanho fazem com que o impacto com o pedestre possa ser fatal. Desta forma, cada vez mais se torna necessário a separação entre veículos e pedestres. Esta transformação do traçado urbano convencional fez com que o tráfego de veículos passe a ser alimentado por pequenas ruas que servem às grandes artérias, criadas com o objetivo de aumento da velocidade. O problema dos automóveis não se restringe às ruas ou avenidas enquanto deslocam-se, há que se pensar em como armazená-los quando chegam aos centros urbanos, pois com o número cada vez maior de pessoas se deslocando individualmente em seus veículos os estacionamentos ficaram disputados, passando a ser vistos como um direito e não um privilégio (WALL; WATERMAN, 2012, p.94).

Assim sendo, chegamos a uma questão contemporânea e de grande importância para o estudo das cidades, a mobilidade urbana. Diretamente relacionada à vida urbana, mas ainda vista como um campo recente de estudos e com isso muitas maneiras de conceituá-la. Segundo o Ministério das Cidades (2007), mobilidade urbana é definida como um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano sendo o resultado da interação entre os deslocamentos nas cidades. A mobilidade traduz as relações do indivíduo com o espaço em que habitam, com os

objetivos e meios empregados ao seu deslocamento e com os demais indivíduos que integram a sociedade (BRASIL, 2007).

As condições de mobilidade afetam diretamente o desenvolvimento econômico das cidades, podendo atrair ou afastar pessoas, investidores, indústrias e empregos. O agravamento dos problemas de transporte e a necessidade de uma nova forma para o planejamento da mobilidade têm elevado o uso de conceitos de sustentabilidade pelos gestores, visando assim uma melhor utilização das características das vias urbanas e utilização desses recursos (COSTA, 2008).

A conceituação de mobilidade urbana sustentável é vista em diferentes esferas, observam-se em países desenvolvidos iniciativas de promoção do conceito de transporte sustentável. Fato que vem gradativamente acontecendo também em países em desenvolvimento, como o Brasil. Tais iniciativas emergem tanto no meio acadêmico como no técnico e profissional, e ainda aplicações mais recentes nas esferas política e administrativa (COSTA, 2008).

O Ministério das Cidades define a Mobilidade Urbana Sustentável na Política Nacional de Mobilidade Urbana, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis. Esta política tem como objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, contribuindo para o acesso universal à cidade (BRASIL, 2012).

As cidades que consideram as políticas relacionadas à integração entre mobilidade e sustentabilidade urbana garantem maior eficiência e dinamismo das funções urbanas, com maior e melhor circulação de pessoas e mercadorias. Isto se reflete na valorização do espaço público, na sustentabilidade e no desenvolvimento da cidade, conciliando as dimensões ambiental, social e econômica (BRASIL, 2004).

Sendo a via urbana dos principais elementos responsáveis pela mobilidade nas cidades e de grande influencia na vida dos cidadãos, é preciso entender suas características físicas e seus rebatimentos no cotidiano. Para tanto, a próxima seção trata de identificar questões sobre as concepções e classificações das vias e as finalidades de suas determinadas dimensões e características.

2.2 CONCEPÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

A via como um elemento necessário e inserido ao espaço urbano deve então comunicar-se a todo o momento com seus usuários, sejam eles os pedestres ou motoristas. Para tanto, o principal meio facilitador desta comunicação será a diferenciação de suas características físicas: a largura de suas caixas de rua, presença ou ausência de canteiros centrais, diferenciação entre mão única ou mão dupla, etc. Para Araújo (1998, p.19), o tecido urbano, no qual todas as vias teriam características geométricas e de morfologia análogas, tornar-se-ia ilegível e incompreensível, onde não se distinguiria entre uma via principal ou de acesso local.

Desta forma, percebemos as características físicas de uma via como primeiro e principal instrumento de comunicação com o usuário. Para melhor desempenhar este papel, torna-se então necessária a hierarquização física das vias, que segundo Araújo (1998, p.19), consiste-se em dimensionar e tratar os seus diferentes tipos de forma a que o utilizador possa reconhecer facilmente a passagem de um a outro tipo via.

O desenvolvimento das técnicas de arruamento compoendo uma perspectiva urbana para a valorização de espaços, edifícios e monumentos, e em estágio posterior para facilitar a circulação, conformou o desenho de planos de planejamento ou interferências em áreas existentes (MEDEIROS; HOLANDA; BARROS, 2001, p.21).

Conforme apontam Wall e Waterman (2012, p.66), as medidas também serão importantes no dimensionamento dos sistemas de transporte em massa, como por exemplo, os sistemas de bondes por suas plataformas exigirem acomodação tanto ao comprimento dos bondes quanto a altura de seus pisos. Contudo, nenhum dos outros modais poderá ser prejudicado “e os pedestres que atravessam as ruas não podem ter sua circulação impedida por plataformas altas, cruzamentos largos ou vias expressas”.

Em uma forma de definição rígida e simplificada das possíveis características de uma via, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (2002) define a via como a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, incluindo a pista de rolamento (destinada à circulação de veículos), a calçada (pedestres), o acostamento, ilha e canteiro central, classificando-a de acordo com o fim a que se destina, bem como o espaço geográfico em que se situa. A primeira distinção na classificação do CTB refere-se ao fato da via estar localizada em área urbana ou rural. Sendo a área

urbanizada, com a existência de imóveis edificados ao longo de sua extensão, a via será classificada como via urbana e não havendo edificações, via rural.

Em se tratando do fim a que se destina, a hierarquização física das vias urbanas observadas como necessárias estão definidas no CTB da seguinte forma: via de trânsito rápido (ou expressa), caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível; via arterial, evidenciada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade; via coletora, aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade; via local, especificada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB, 2002; SILVA, 1998).

Sobre as definições em relação às vias e os resultados obtidos com as alterações delas, Wall e Waterman (2012) destacam:

Essas especificações rígidas começam a nos revelar que as mudanças sutis nas dimensões podem ter impacto significativo em uma cidade. Restringir a largura de uma rua ou diminuir o raio de giro em uma esquina também pode reduzir a velocidade do trânsito de veículos. (WALL; WATERMAN, 2012, p.66).

Estas classificações são utilizadas principalmente para o estabelecimento do dimensionamento e limites de velocidades, ficando a cargo dos órgãos responsáveis a divulgação e o controle, através de sinalizações, a velocidade que julgarem adequadas para o trecho em questão, visto que, a classificação das vias somente pela observação de sua morfologia ou localização, pode não ser possível. Observa-se, ainda, que algumas denominações, tais como: vias preferenciais, vicinais, marginais, dentre outras nomenclaturas, ainda que conhecidas e ditas popularmente, não se encontram na classificação oficial do CTB.

Percebemos, então, que a conformação das vias pode indicar um reflexo da demanda de uma determinada sociedade em seu tempo, influenciando diretamente a vivência do espaço urbano. A existência de falhas nesses processos de formação, transformações ou intervenções, como a ausência do planejamento urbano, traz reflexos diretos à utilização das cidades. A conformação das vias adquire grande importância na comunicação com seus usuários, utilizando-se para isso a diferenciação de suas

características físicas através da hierarquização, garantindo a todos os tipos de usuários o fácil entendimento sobre a melhor forma de utilização daquele determinado trecho.

2.3 INTERVENÇÕES E TRANSFORMAÇÕES

O propósito desta seção é concluirmos as abordagens e conceituações necessárias ao entendimento do processo histórico e seus rebatimentos apresentados pela presente pesquisa. Trataremos agora dos temas descritos no título em uma abordagem projetual, com foco nos agentes transformadores do espaço urbano. Sobre essas transformações e a complexidade associada a este espaço ao longo do tempo, a autora Evelyn Furquim Werneck Lima em seu livro *“Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia”* destaca: “Assim como, ao longo da vida, um indivíduo é atingido por profundas transformações físicas e interiores, também o espaço urbano sofre as consequências das mutações do tempo e pela ação do poder” (LIMA, 1990, p.17).

Em se tratando do espaço urbano, especialmente sobre a ligação entre espaço e a sociedade, Da Cunha (2008, p.13) destaca que a definição de cidade acompanha o progressivo movimento de sedentarização do Homem em sua atividade de instrumentalização da natureza até a contemporaneidade, este fato altera seu caráter de acordo com o aumento das funções nela desenvolvidas e da transformação dos elementos que determinam sua forma.

Nesse sentido, a forma que o espaço urbano adquire é efeito das ocorrências decorrentes do tempo, que vão além da solução formal e plástica. O desenho urbano diz muito mais do que uma simples geometria, eles são pautados em: necessidades de defesa, carências de tempo, desejos simbólicos, vontades por trocas, demandas por mão de obra, etc. Esses são exemplos de anseios que moldam a geometria dos espaços (MEDEIROS; HOLANDA; BARROS, 2011, p.8).

As influências de um projeto extravasam seu período ou sua escala de paisagem, pois ele é ao mesmo tempo influenciado por outras escalas de paisagem e também afetado com o passar dos anos. Ele estará sempre sujeito à pressão das mudanças, adaptações e reinvenções ocorridas no tempo. O desenho urbano e a cidade são processos que ocorrem ao longo do tempo em várias etapas (WALL; WATERMAN, 2012, p.137).

Como uma maneira de resposta às necessidades de uma sociedade em constante mudança sob vários aspectos surgem por muitas vezes as intervenções. Contudo, a intervenção nos centros urbanos deve acontecer, principalmente, quando existe o porquê de se fazer necessária, pois a ideia de intervir baseia-se na identificação de um claro processo de deterioração das estruturas físicas (VARGAS; CASTILHO, 2015, p.3).

Segundo Wall e Waterman (2012, p.46), os projetos de intervenções são capazes de criar novas situações e cenários para a cidade frente à diversidade dos contextos urbanos. Entretanto, as transformações do espaço urbano também podem adquirir uma faceta negativa, quando os governantes implantam planos reguladores e remanejamentos, muitas vezes esquecendo que aquele ambiente define a própria personalidade da população ali residente.

Principalmente a partir da cidade pós-industrial, observa-se nas grandes cidades uma ampla mudança na função das edificações: o mercado, os bancos, os armazéns ainda se mantêm presentes, mas suas funções transformaram-se pelo desenvolvimento mudando em grande medida a geografia das cidades. Antigas morfologias até coexistem com estruturas mais recentes na organização do espaço intraurbano atual, mas as novas atividades urbanas a desestruturação dos sistemas funcionais remanescentes e uma forte alteração das necessidades de deslocamento são o resultado das mudanças nos meios de produção (LIMA, 2007, p.13).

De acordo com Kostof (2001, p.36), as intervenções ocorridas no espaço urbano, marcam a paisagem na medida em que estas adições foram integradas ou distinguidas da malha anterior. Wall e Waterman (2012) descrevem o movimento como um processo decorrente das inovações nos meios de transporte e modificador do meio urbano:

Ao longo da história humana, o movimento tem tido um profundo efeito sobre a forma urbana. Esse efeito muitas vezes não é gradual, mas explosivo, uma vez que grandes mudanças nos espaços urbanos são provocadas por inovações nos meios de transporte. A invenção da ferrovia e do automóvel, em particular, tiveram impacto radical na estrutura e na forma de nossas cidades (WALL; WATERMAN, 2012, p.92).

Essas transformações ocorridas no espaço e modo de vida urbano vêm confluindo para a formação de grandes avenidas, que são concebidas, na maioria das vezes, com o propósito de facilitar as locomoções de uma nova sociedade. Entretanto,

Wall e Waterman (2012, p.57) as descrevem como espaços amplos, mas não propícios ao contato social, atribuindo a elas o início de uma separação por fluxos, faixa de rolamento para veículos e passeios para pedestres, até uma segregação total em que cada um se desloca em diferentes velocidades e níveis dentro da cidade.

De acordo com Wall e Waterman (2012, p.94), “as histórias da cidade e do automóvel são inseparáveis. Talvez nenhuma outra invenção em toda a história humana tenha tido um impacto tão profundo, às vezes fortuito e frequentemente trágico na forma e na função das cidades.” Assim sendo, identifica-se a via como um dos importantes elementos conformadores do espaço urbano. Como Lamas (2000) descreve:

O traçado é um dos elementos mais claramente identificáveis tanto na forma de uma cidade como no gesto de a projectar. Assenta num suporte geográfico pré-existente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade, e confunde-se com o gesto criador (LAMAS, 2000, p.98).

Assim sendo, o projeto para as vias já surgem com algumas características determinantes. Conforme observa Rodrigues (2011, p.39), as cidades impõem suas características morfológicas naturais ao projeto, sendo a via reguladora da disposição, hierarquia dos edifícios e dos quarteirões, ligando os seus espaços. Para o autor, a via é um elemento morfológico de importância funcional, podendo ser relacionada com as escalas de constituição da paisagem urbana, onde se destacam as mais diversas atividades, inclusive concomitantes, como o suporte ao transporte motorizado, as atividades econômicas, o lazer e as relações sociais.

Rodrigues (2011, p.52) também destaca que a grande valia da investigação e classificação das intervenções está na construção de referências, as quais visam o incremento das soluções contemporâneas, ainda que observado o menor grau de complexidade e escalas no passado, o entendimento das estruturas morfológicas e do desenho das vias públicas pode transformar-se em instrumentos capazes de sintetizar as teorias urbanas e as soluções técnicas aplicadas ao longo do tempo. Gois (2012, p.148) sintetiza: “o essencial de um espaço urbano bem desenhado são suas proporções, seu pavimento, suas paredes e as atividades que os animam”.

Entendendo as vias como agentes conformadores da paisagem e grandes influenciadoras da vida urbana, foram aqui abordadas suas distintas formas de concepção, classificações, intervenções e transformações. Desta forma, chegamos ao objeto de estudo

com o embasamento necessário para a melhor compreensão dos fatos ocorridos, sua formação, transformações e adequações mais recentes.

2.4 O OBJETO DE ESTUDO: A AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO

A avenida Barão do Rio Branco é reconhecida atualmente como o principal eixo viário da cidade. Pode-se afirmar que esse reconhecimento deve-se, além das condicionantes históricas, em grande medida, às características físicas da avenida, como a largura de suas caixas de circulação, os canteiros centrais arborizados e a presença de pistas exclusivas para transporte coletivo, características estas, advindas de suas transformações como adequações às novas demandas. Além disso, a avenida cruza com outros quatro importantes eixos viários de Juiz de Fora – ordenados no sentido sul-norte: rua Dom Silvério, avenida Presidente Itamar Franco, avenida Getúlio Vargas e avenida Brasil – as quais, por sua vez, conectam respectivamente com as regiões sudoeste, leste-oeste, centro e norte.

Protagonista da malha viária do centro urbano, os mais de seis quilômetros da avenida interceptam ou fazem adjacência a 16 bairros, os quais influenciam diretamente o seu tráfego. Localizados na figura a seguir, são eles (do norte para o sul): Bom Clima, Nossa Senhora das Graças, Bairu, Manoel Honório, Mariano Procópio, Morro da Glória, Santa Helena, Centro, Granbery, São Mateus, Alto dos Passos, Bom Pastor, Boa Vista, Santa Luzia, Cruzeiro do Sul e Graminha.

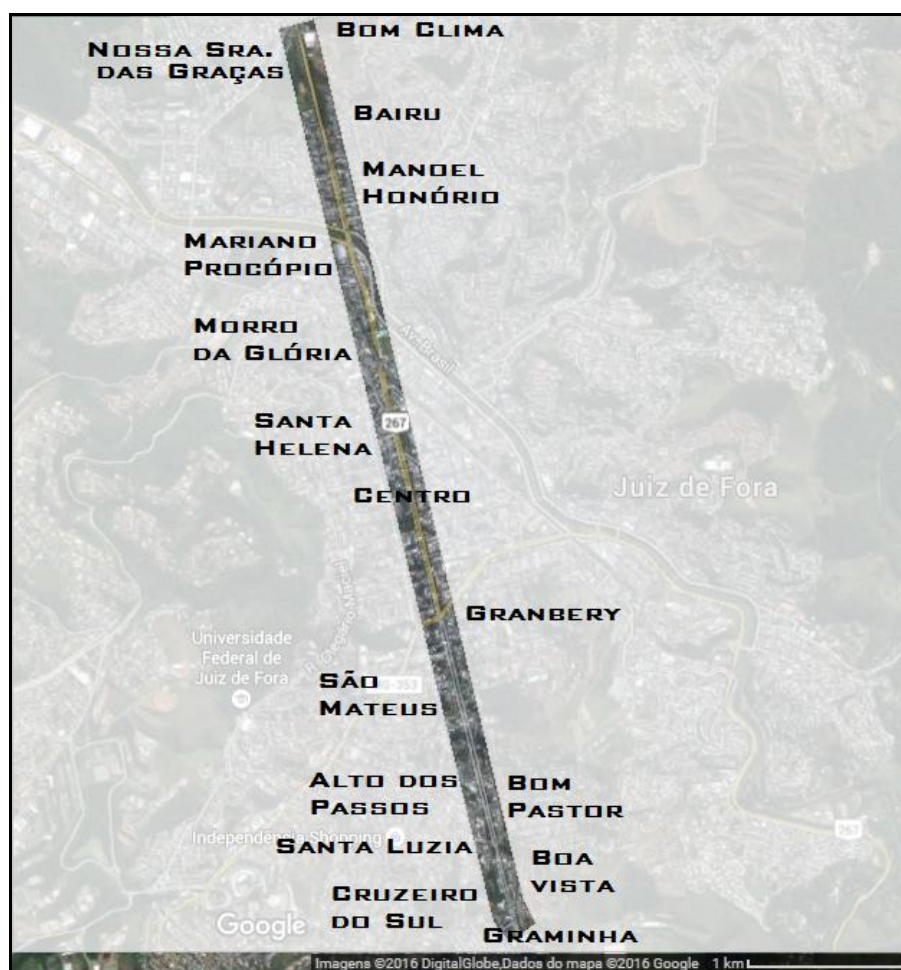


Figura 1 - A avenida Barão do Rio Branco e os bairros adjacentes. Trabalho gráfico: autor.
Fonte: GOOGLE EARTH, 2016.

Como forma de entendimento desta grande importância da avenida para o centro urbano, algumas observações foram feitas sobre os dados fornecidos pelo censo de 2010 do IBGE, pelos quais podemos estimar a população residente nas proximidades da avenida, tal qual fariam uso em seus deslocamentos diários. Relacionando esta população com o número total de habitantes da cidade, que em 2010 era de 513.566 habitantes. Além disso, destacaram-se algumas rotas através do *GOOGLE MAPS* com a finalidade de exemplificar a capacidade de integração da avenida nas áreas centrais da cidade.

Ao somarmos a população dos bairros limítrofes, adjacentes e interseccionados pela avenida Barão do Rio Branco, tem-se aproximadamente 115 mil habitantes residentes nestas regiões (ver figura 2), o que representaria mais de 20% da população. Quando se adiciona a eles a população dos bairros vizinhos, que também influenciam

no tráfego diário da via, os números se aproximam de 240 mil habitantes, perto de 50% da população total da cidade.

Limítrofes / Adjacentes ou Interseccionados	Núm. Habitantes	Bairros vizinhos:	Núm. Habitantes
Bom Clima	786	Bandeirantes	12.990
N. Sra. das Graças	10.446	Eldorado	6.104
Quintas da Avenida Santa Terezinha			
Manoel Honório	6.467	Centenário / Ladeira / Meggiolaro / N. Sra. Aparecida / Vitorino Braga	11.777
Bairú	4.667	Bonfim / Progresso / Sta Rita de Cássia	27.441
Mariano Procópio	2.141	Fábrica	4.930
Morro da Glória	3.608	Jardim Glória / Santa Catarina / Vale do Ipê	7.018
Centro	20.671	Paineiras	5.219
Santa Helena	5.974	x	x
Granbery	6.437	Poço Rico	3.239
São Mateus	19.488	Cascatinha / Dom Bosco	9.875
Alto dos Passos Mundo Novo	8.136	Santa Cecília	3.811
Bom Pastor Guaruá Jardim Europa	6.731	x	x
Boa Vista Cidade Jardim Mansões do Bom Pastor	1.699	x	x
Santa Luzia Jardim de Alá Jardim Olímpia	14.062	Arco Iris / Cidade nova / Ipiranga / Sagrado Coração de Jesus / Santa Efigênia / São Geraldo / Vale Verde	30.618
Cruzeiro do Sul Graminha Bomba de Fogo	4.417	x	x
Soma	4.417	Soma	x
TOTAL	115.730	TOTAL	123.022

Figura 2 - Relação de usuários da avenida.
Fonte: IBGE, 2010.

Em uma avaliação superficial de uma escala mais ampla, poderíamos entender a avenida como divisora (leste-oeste) da mancha urbana, como se observa na figura a seguir:



Figura 3 - A avenida Barão do Rio Branco e a mancha urbana. Trabalho gráfico: autor.
Fonte: GOOGLE EARTH, 2016.

Entretanto, na escala do pedestre e a todo tipo de usuário do centro urbano, ocorre justamente o contrário, a avenida tem fundamental importância na integração destas regiões. As rotas dos mapas a seguir foram traçadas com intenção de exemplificar esta importância, visto que as travessias pelo sul ou pelo norte se mostram inviáveis sem a utilização da avenida.

Percebermos que a travessia leste-oeste ou vice versa dos bairros do sul (Bom Pastor e Alto dos Passos) feita pelo trajeto mais curto, faz-se em 180 metros, ao passo que quando propositadamente feita sem cruzar a avenida Barão do Rio Branco, torna-se

uma viagem de mais de 40 km passando pela cidade vizinha, Matias Barbosa/MG, sem possibilidade de outra rota. Conforme se observa nas figuras que seguem.

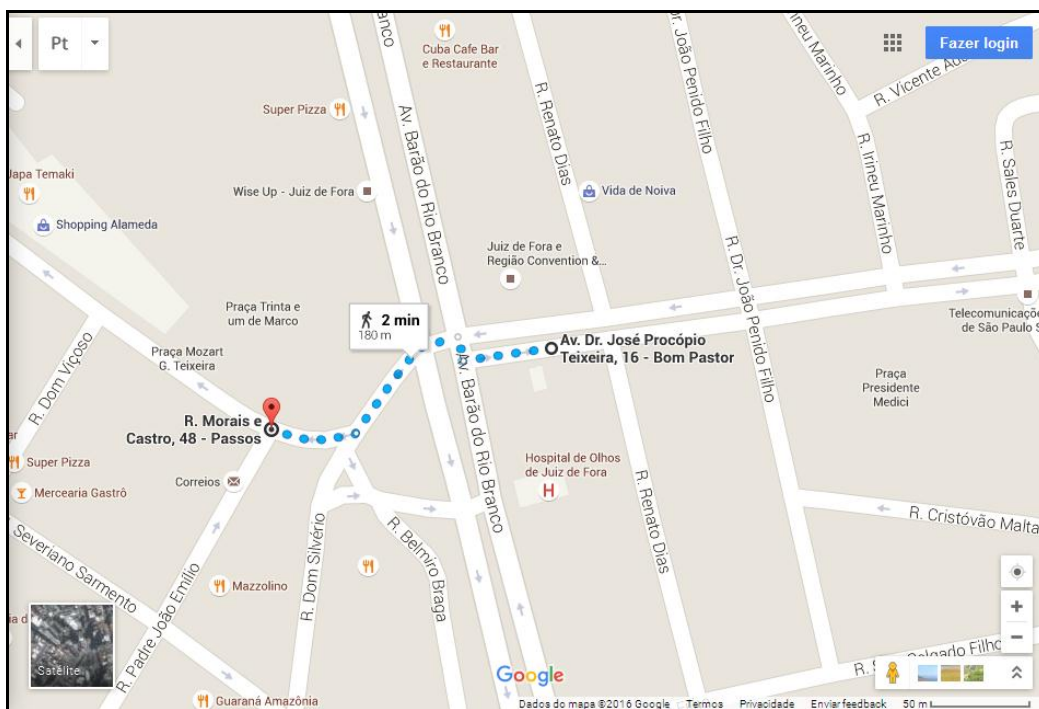


Figura 4 - Travessia leste-oeste (sul) – trajeto com o uso da avenida.
Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

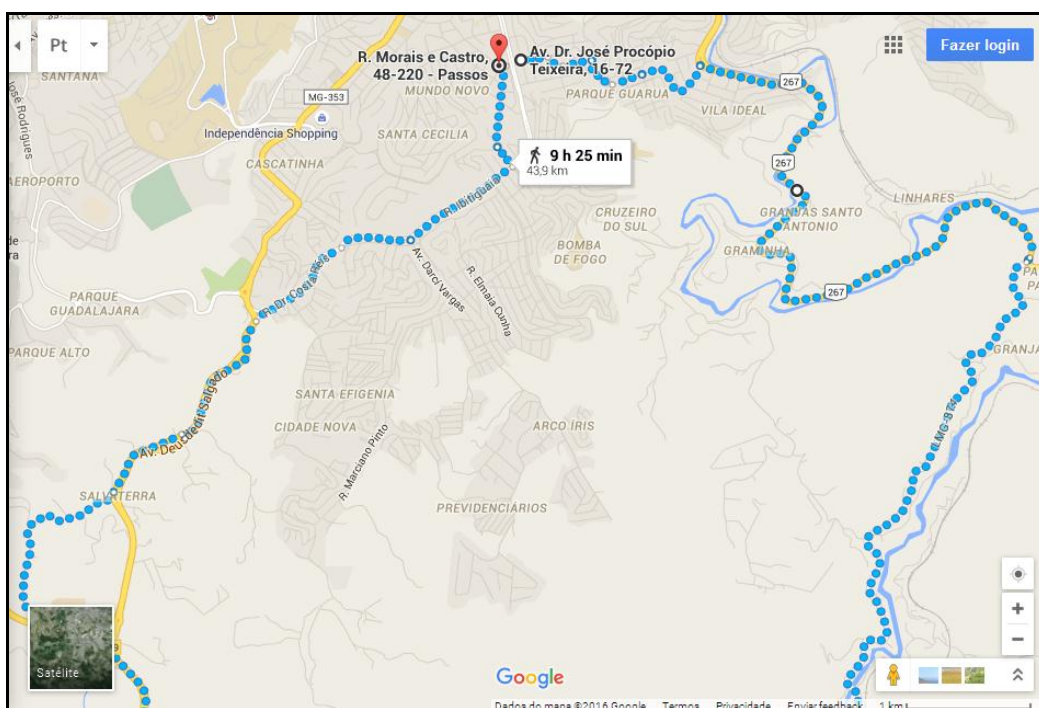


Figura 5 - Travessia leste-oeste (sul) – trajeto sem o uso da avenida.
Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

O mesmo ocorre com os bairros ao norte, em uma proporção menos acentuada, quando se quer fazer a travessia leste-oeste ou vice versa sem que se cruze ou se utilize da avenida Barão do Rio Branco. O percurso entre os bairros Manoel Honório e Centenário de aproximadamente 550 metros no trajeto mais curto (utilizando-se da avenida) passa a 6,6 km transpondo outros seis bairros, como se observa na figura a seguir:

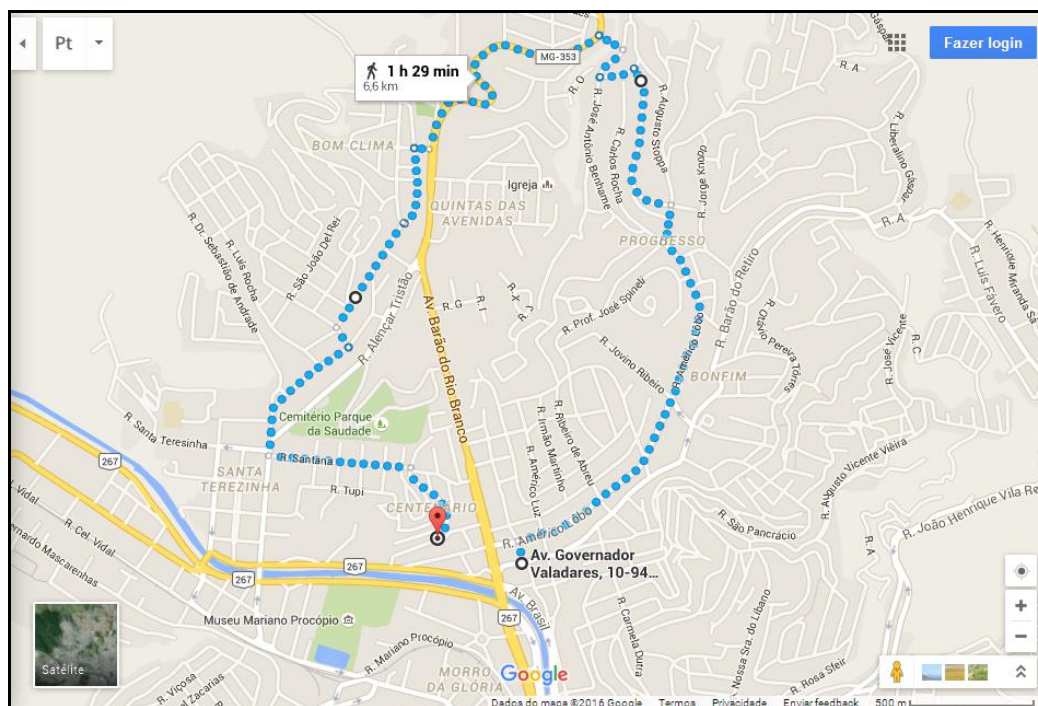


Figura 6 - Travessia leste-oeste (norte) – trajeto sem o uso da avenida. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

Com a apresentação destas questões, identifica-se o alto grau de interferência na relação cidade-avenida e sua grande importância na integração das regiões leste e oeste. O aumento da população e suas necessidades por deslocamento refletem diretamente sobre o tráfego na avenida Barão do Rio Branco, isso ocorre pela impossibilidade ou inviabilidade de não utilizá-la. De certa forma, esta dependência gerada por estas questões podem justificar as inúmeras intervenções ocorridas na via ao longo do tempo, grande parte delas em função do melhoramento do sistema de transportes no centro urbano.

Na próxima seção, contextualiza-se a origem da avenida Barão do Rio Branco junto ao início da formação da cidade, relacionando-as intervenções ocorridas na via que indicam sua influência a cada período histórico.

3. A AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO: DOS TRAÇADOS AOS PLANOS URBANOS

Os marcos históricos ou de intervenções relacionados a seguir foram os considerados mais influentes no processo de formação e desenvolvimento do centro urbano da cidade de Juiz de Fora. Em sua maioria estão relacionados diretamente com avenida Barão do Rio Branco, entretanto, alguns outros se relacionam ou contribuíram de forma indireta e portanto são pertinentes sua abordagem.

3.1 À MARGEM DIREITA DO RIO

A criação da avenida Barão do Rio Branco ocorre muito antes do processo de urbanização vivenciado no Brasil, visto que sua formação acontece na primeira metade do século XIX, com a criação da Estrada do Paraibuna datada de 1836. É quando a, então, fazenda do Juiz de Fora deixa a dependência do “Caminho Novo” abandonando a passagem pelo morro da Boiada, do outro lado do rio, seguindo a rota pelo Graminha, projetada por Henrique Halfeld. Iniciando, assim, a formação do centro urbano desta cidade na região em que se estabeleceu à margem direita do rio (OLIVEIRA, 1966, p. 10).

3.1.1 O surgimento: contexto da construção.

Desde que Henrique Halfeld iniciou a construção da Estrada do Paraibuna, de cujo trajeto na localidade resultou a sua primeira via pública – a majestosa avenida Rio Branco – a princípio chamada rua Principal e depois rua Direita, foi deixada em abandono a margem esquerda do Paraibuna, por onde passava a antiga estrada, sendo desprezada, conseqüentemente, a várzea onde se achava a “Fazenda Velha”. O arraial que poucos anos depois devia ser elevado a vila, começou a formar-se à margem da nova estrada como foi dito, bem distante do lugar chamado Juiz de Fora, e com outro nome – Santo Antônio do Paraibuna(...) (OLIVEIRA, 1966, p.19).

A imagem a seguir foi retirada do livro “*História de Juiz de Fora*” de Paulino de Oliveira que, segundo o autor, está em consonância com numerosos documentos existentes à época, sendo este desenho esclarecedor dos seguintes fatos relacionados:

a) que o Caminho Nôvo jamais atingiu, na região do “sítio Juiz de Fora”, a margem direita do rio, onde surgiu, bem distante dela, a cidade do Paraibuna; b) que a União e Indústria aproveitou para sua estrada vários trechos da estrada do Paraibuna, na margem direita do rio, e do Caminho Nôvo, rumo a Rio Nôvo. Deve ser observado nêlo, quando ao Caminho Nôvo, que a E. F. Leopoldina o utilizou também (nº 1) e que seu primitivo traçado (nº 2), só citado por Antonil – hoje irreconhecível – foi abandonado, sendo substituído pelo que atinge a fazenda do Ribeirão (nº 3), por onde passaram Saint-Hilaire e os demais viajantes que visitaram Minas antes da existência da estrada do Paraibuna (...) (OLIVEIRA, 1966, p. 54).



Figura 7- Relação vila X estradas.
Fonte: (OLIVEIRA, 1966, p.55).

Para melhor entendimento do desenvolvimento desta região nos diferentes tempos, aqui apresentados, e comparações com as demais imagens, apresentadas no decorrer desta pesquisa, foram elaborados alguns redesenhos modificando suas posições em relação ao norte magnético, reorientando-o para cima.

No redesenho apresentado a seguir destaca-se o desvio (Estrada do Paraibuna de 1836) do Caminho Novo (1705) em direção à Graminha e Alto dos Passos, passando pela atual avenida Barão do Rio Branco (rua “Principal”), o que intensificava o uso da nova avenida. Ainda, observam-se as relações da avenida com as estradas existentes à época de inauguração da estrada União e Indústria (1861).

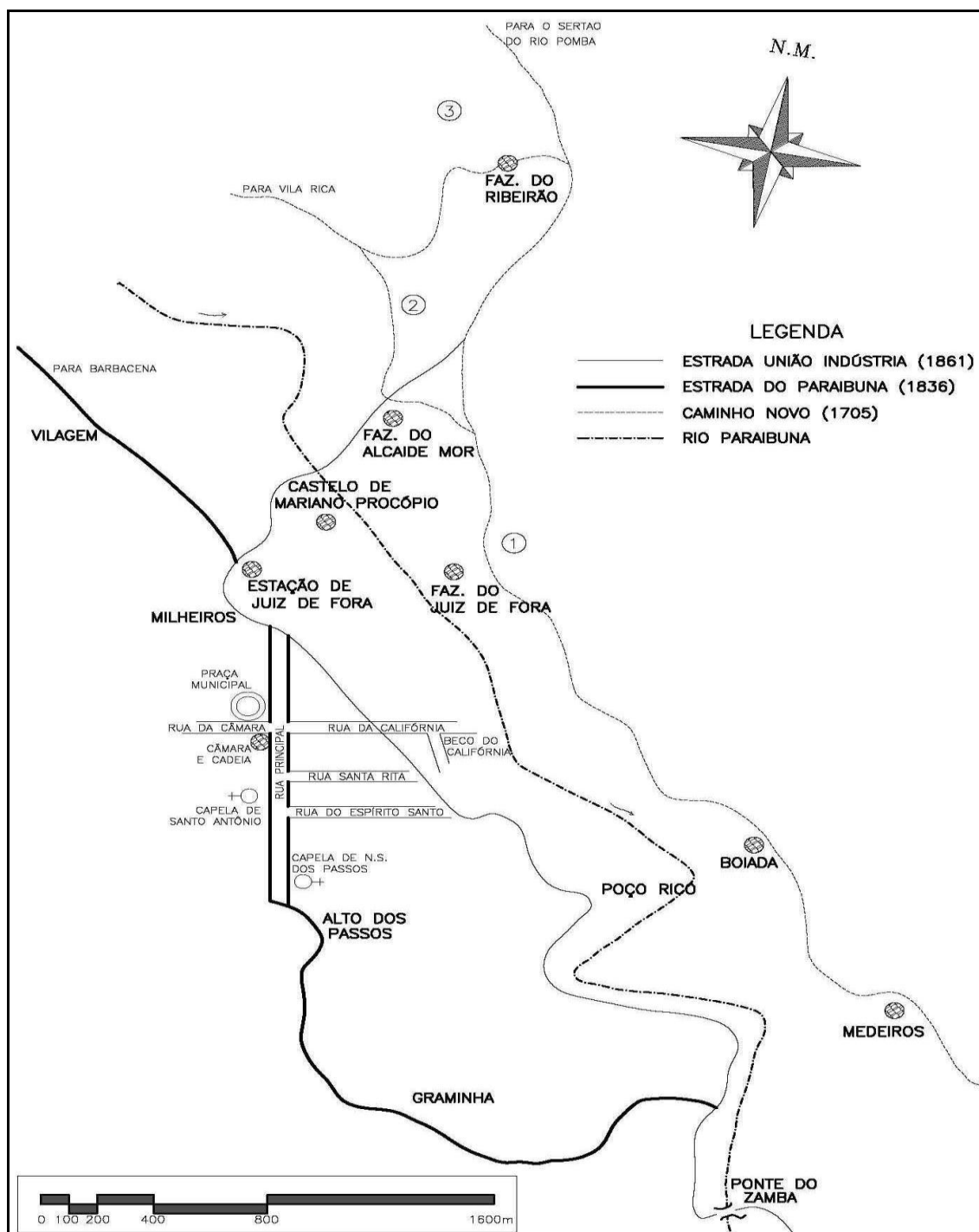


Figura 8 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir da figura original. Relação entre as principais vias da cidade no ano de 1861.

Fonte: (OLIVEIRA, 1966, p.55).

Paulino de Oliveira descreve o engenheiro alemão, Henrique Halfeld, como sendo o principal fundador da cidade. Segundo ele, em virtude do projeto e construção da Estrada do Paraibuna, que passava pela avenida Barão do Rio Branco, rumo à Graminha, intensificou-se propositadamente o uso da via por onde se desenvolveria o centro urbano da cidade. Sobre a relevância desta avenida para a formação da cidade naquele período, o autor destaca:

(...) tendo a cidade florescido no Alto dos Passos e não na Várzea do Juiz de Fora, do outro lado do rio, o que só aconteceu por causa da nova estrada aberta por Halfeld (avenida Rio Branco), à margem da qual ele construiu o prédio que serviu mais tarde para as sessões da Câmara Municipal, de onde, bifurcando a ela, descia um caminho que foi a rua Califórnia, depois rua Halfeld (OLIVEIRA, 1966, p.18).

Ainda sobre esta região, Albino Esteves, outro grande historiador desta cidade, relata a importância desempenhada por este trecho da avenida e as expectativas vivenciadas neste período, assim o descrevendo:

Em verdade foi na graciosa collina que mais tarde se denominou – Alto dos Passos – a fundação dos primeiros elementos da futura cidade mineira. Dali, como é fácil observar nossa *urbs* para seu caminhar triunfante o rumo do norte, assignalando o roteiro seguido por marcos de edificação, mais a mais elegantes e úteis, segundo as exigencias progressivas das organizações novas e sadias (ESTEVES, 1915, p.159).

A imagem a seguir é de um desenho, sem autor especificado, que se encontra no Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, um importante documento pelo qual se retrata a situação da Estrada do Paraibuna em 1847, onze anos depois de sua criação, já próximo ao ano de emancipação da cidade. Está presente a estrada do Graminha (desvio do “Caminho Novo”) que dava acesso à, então, rua Principal.

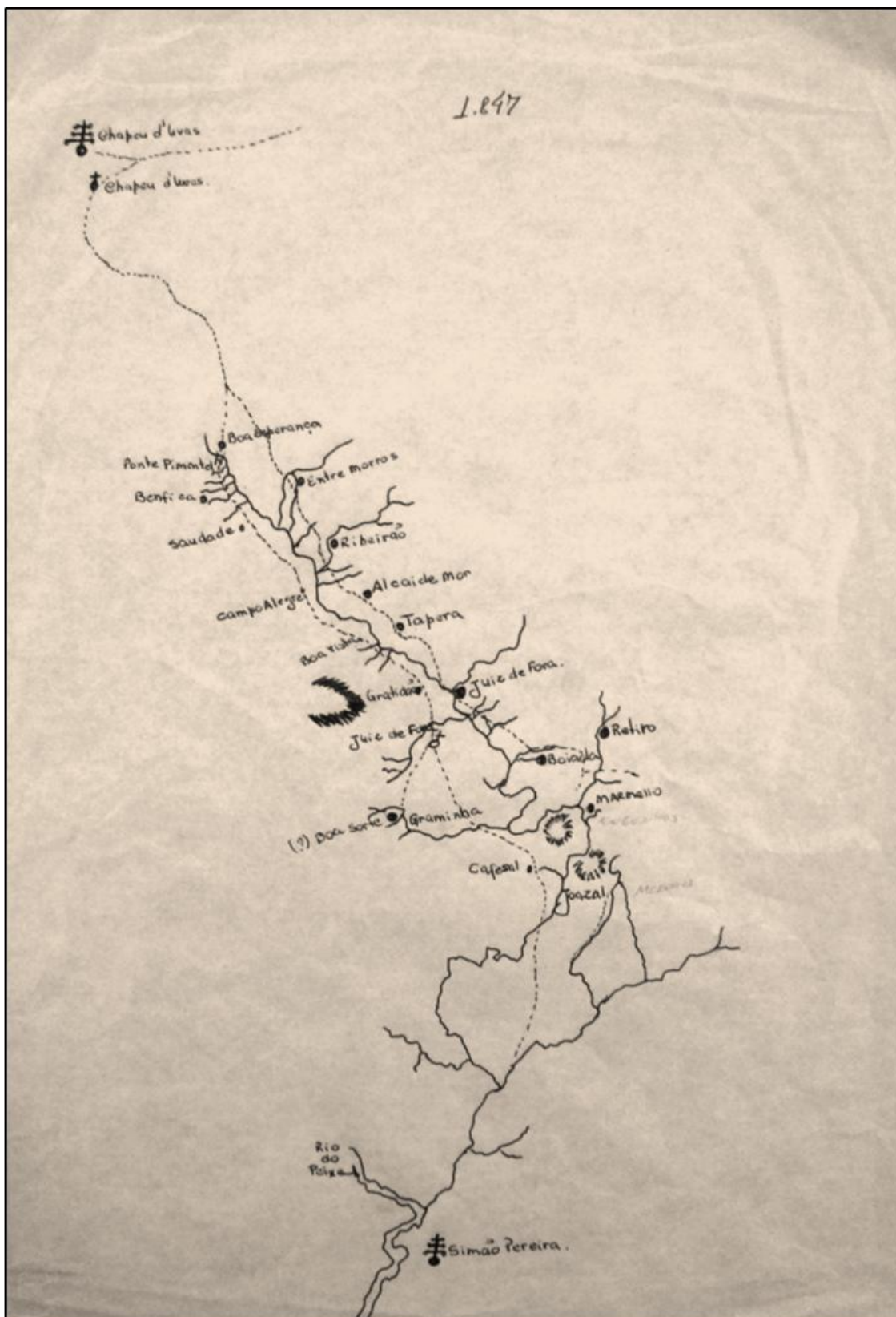


Figura 9 - Desenho da Estrada do Paraibuna, 1847. Fotografia do autor.
 Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora/MG.

Com o desenvolvimento da Estrada do Paraibuna, surgiram cada vez mais cidadãos de prestígio investindo em novas edificações ao longo da via, o que favorecia

o crescimento do novo povoado e como consequência aproximava-se da possibilidade de sua emancipação. Após 14 anos de formação desta estrada e sua forte influência ao arraial, no dia 31 de maio de 1850, foi sancionada a Lei nº 472 Art. 8º determinando a elevação de arraial à categoria de vila, dando-lhe a denominação de Vila de Santo Antônio do Paraibuna (BASTOS, 2004, p.159).

O desenho a seguir é um dos mais importantes documentos que registram a história de formação da avenida, o Traçado de Henrique Halfeld (1853). Por ele se teve origem da avenida Barão do Rio Branco.



Figura 10 - Traçado de Henrique Halfeld, 1853. Fotografia do autor.
Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora/MG.

A imagem foi redesenhada a seguir, destacando as principais vias e elementos existentes que possam ser esclarecedores ou servir de referências na comparação do espaço aos demais tempos apresentados. Nota-se uma linha reta na parte inferior esquerda da imagem registrando a “Estrada actual”, em sentido norte-sul. Neste local foi executada exatamente como projetada a avenida principal da cidade, mantendo-se nesta conformação até os dias atuais.



Figura 11 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de imagem do original. Traçado de Henrique Halfeld, 1853.

Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora/MG.

Com a execução do novo traçado a avenida se desenvolveu, talvez o primeiro sinal de urbanização desta cidade tenha sido em 1856 quando a Câmara municipal voltou suas atenções a todos os melhoramentos que significavam desenvolvimento, tanto dos aspectos estéticos e funcionais como os de suas condições higiênicas. Neste ano vinham sendo abordadas as necessidades da população, dentre elas: a criação de um matadouro oficial, um mercado, pontes, pontilhões e as obras relacionadas à principal avenida como o seu calçamento, ajardinamento e iluminação (OLIVEIRA, 1966, p.33-34).

Sobre esta fase de início dos calçamentos da avenida, o autor Paulino de Oliveira relata algumas indicações feitas por vereadores que sinalizavam os anseios pelos processos relativos à urbanização.

Naquele tempo, qualquer melhoramento que se pensasse realizar para embelezamento da cidade tinha que ser iniciado na avenida Rio Branco, primitivamente conhecida como Estrada do Paraibuna, chamada depois rua Principal e mais tarde rua Direita. Numa indicação apresentada à Câmara, diziam os vereadores Capistrano Barbosa e Moraes e Castro: “Tendo se tornado notoriamente reconhecida a necessidade de fazer-se o calçamento da rua principal desta cidade em tôda a sua extensão e considerando-se que esta rua constitui parte da Estrada do Paraibuna, que pela lei respectiva é reputada Estrada Provincial, indicamos que se represente à Assembléia Provincial a necessidade de proceder-se quanto antes ao dito calçamento pelo sistema Mac Adam ou pelo que fôr mais conveniente, pedindo-se a consignação da quantia necessária para êsse fim” (OLIVEIRA, 1966, p. 34-35).

Na imagem a seguir temos a primeira planta da cidade, levantada e desenvolvida pelo engenheiro Gustavo Dodt em 1860, aprovada pelo Governo Provincial em portaria de 18 de julho deste ano (OLIVEIRA, 1966, p.65).

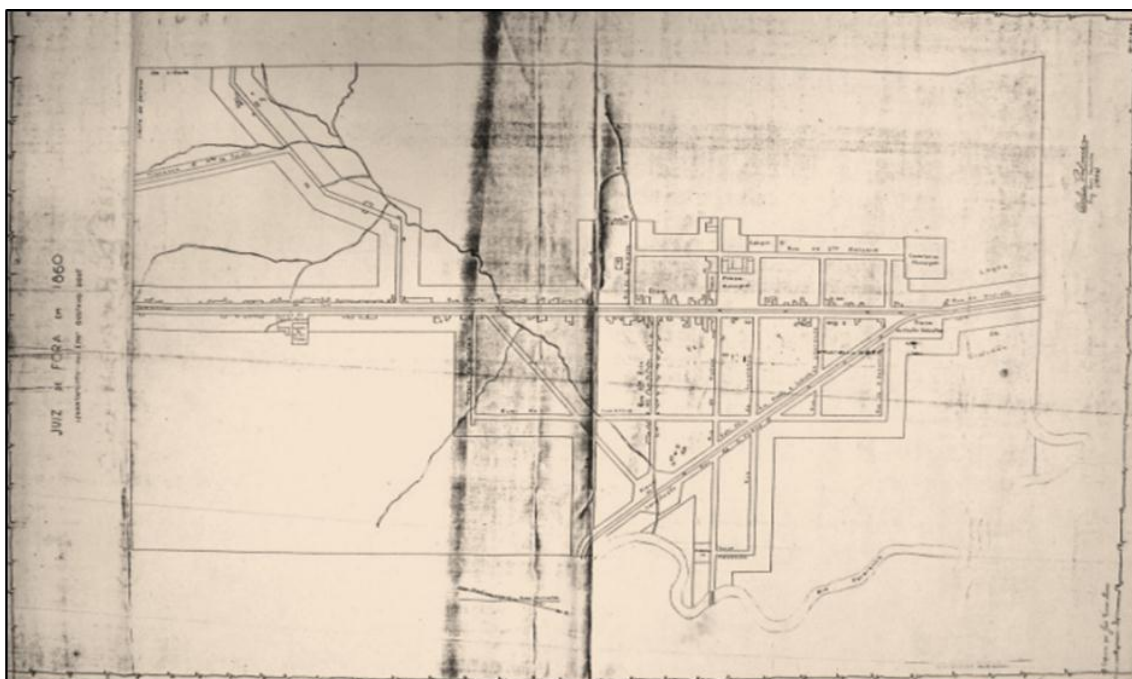


Figura 12- Planta da cidade de Gustavo Dodt, 1860. Acervo: autor.
Fonte: Arquivo Histórico Prefeitura de Juiz de Fora/MG.

Apresenta-se a seguir um redesenho, reorientado (norte-sul), destacando-se o arruamento que tinha como protagonista a principal avenida, à época, “Rua Direita” a partir da qual partiam as transversais.

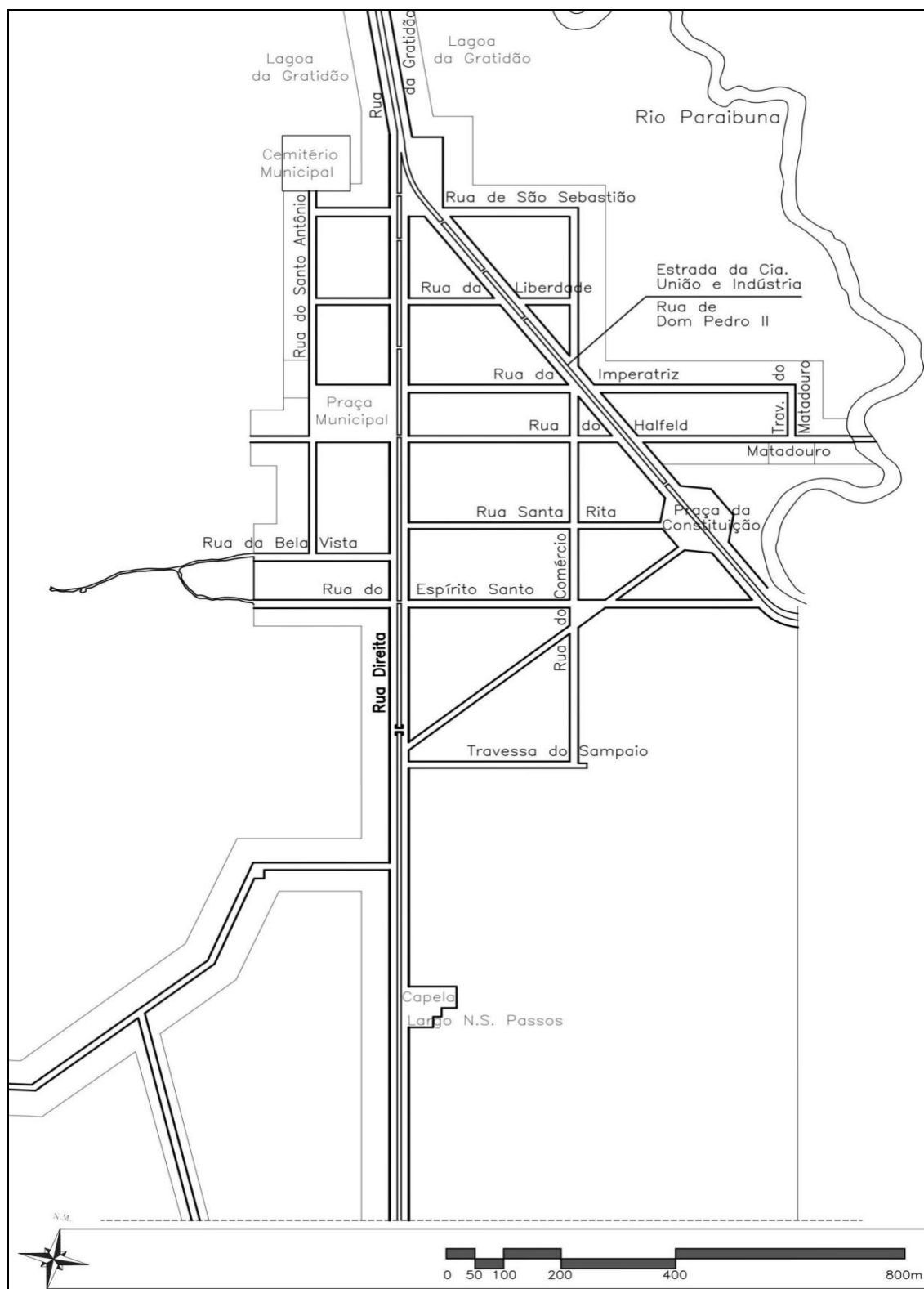


Figura 13 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de imagem do original. Planta da cidade de Gustavo Dodt, 1860.

Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora/MG.

Em 1867, observa-se, mais uma vez, a iniciativa de melhoramento da avenida com o seu calçamento:

Pela Lei Provincial nº 1.393, de 1867, a Câmara Municipal foi autorizada a contrair um empréstimo para o calçamento da rua Direita, que, de fato, como declarou Burton, viajante inglês que esteve em Juiz de Fora em 1968, estava sempre poeirenta ou enlameada. Feito o orçamento pelo engenheiro Audemars, da União e Indústria, baseado na planta de Dodt, a Câmara oficiou a vários capitalistas do Município, indagando-lhes sobre a possibilidade do fornecimento da quantia necessária e, como nada conseguisse por êsse meio, mandou imprimir títulos, ao que parece sem juros, do valor de cem mil réis, que ia expedindo na proporção das necessidades (OLIVEIRA, 1966, p.98).

Um fato marcante para a cidade no período de desenvolvimento do centro urbano foi a declaração de Richard Burton sobre a avenida principal em sua passagem pelo município no ano de 1868. Declaradamente este viajante, que também foi cônsul da Inglaterra em Santos, não viu Juiz de Fora com simpatia e publicou em seu livro *“Viagens aos Planaltos do Brasil”*: “Juiz de Fora é uma única rua, ora poeirenta, ora enlameada, ou melhor, uma estrada, ao longo da qual se alinham pares de palmeiras. Seu único mérito é a largura.” Contudo, nesta época já existiam na cidade vias públicas devidamente traçadas, onde se viam edifícios característicos de centros urbanos (OLIVEIRA, 1966, p.121).

De acordo com Oliveira (2006), na época desta visita, a avenida principal devia ser de fato uma via pública poeirenta e enlameada. Entretanto, a Lei Provincial nº 1.193, de 21 de novembro de 1871, autorizava a Câmara Municipal a contrair um empréstimo destinado à execução do calçamento numa faixa central de cinco metros de largura e 1.782 metros de extensão, que se iniciava no Largo do Riachuelo e terminava no Alto dos Passos (OLIVEIRA, 2006, p.107).

Relatou-se nesta seção o contexto de formação da avenida Barão do Rio Branco que se iniciou com a criação da Estrada do Paraibuna em 1836, uma alteração do “Caminho Novo” proposta por Halfeld. Esta nova rota adquire grande importância na história por ter sido a principal responsável pela formação do centro urbano na área onde se estabeleceu.

3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Até então os fatos apresentados sobre a avenida e a cidade se trataram de características de suas formações, tentativas de melhoramento da qualidade do ambiente urbano através de algumas ações, mas nada que pudéssemos entender por transformações. Nesta seção, iniciaremos a abordagem das intervenções que marcaram a paisagem da avenida e do espaço público. Neste sentido, as transformações mais significativas na avenida ocorreram em sua maioria relacionada ao sistema de transportes, visto que o centro urbano se desenvolveu em função dela.

3.2.1 A soberania dos bondes.

O sistema de transporte tem importante função na fluidez e mobilidade da população no interior das cidades, constituindo-se em um tema central da política urbana. A política de transporte tem como elemento fundamental o equilíbrio da evolução do espaço interurbano e intraurbano (DEÁK; SCHIFFER, 2010, p.128).

A História do transporte coletivo urbano na cidade inicia-se no ano de 1880, no qual foi instalado uma Companhia de Bondes, denominada Bondes de Juiz de Fora, com o fim de transportar passageiros e cargas dentro da cidade (ESTEVEVES, 1915, p.71).

Realizado através dos bondes de tração animal por uma concessão feita pelo Governo Provincial aos empresários Eduardo Baptista Roquete e Félix Schmidt, como relata Paulino de Oliveira (1966):

Tendo constituído em 1880 uma empresa para exploração do serviço de bondes por tração animal na cidade, os srs. Félix Schmidt e Eduardo Batista Roquete Franco, em requerimento enviado à Câmara Municipal, em data de 12 de novembro, solicitaram “licença para assentarem trilhos na rua Direita sobre o macadame e nas demais ruas e subúrbios onde forem necessários, a juízo dos suplicantes ou da companhia que se organizar”, requerimento que foi deferido a 16 do mesmo mês e ano (OLIVEIRA, 1966, p. 127-128).

O sistema inaugura-se em 15 de novembro de 1881, com o tráfego de dois bondes e 29 viagens diárias. A linha servia às ruas da Imperatriz (atual rua Marechal

Deodoro), Halfeld, Comércio (atual rua Batista de Oliveira), Espírito Santo e Direita (atual avenida Barão do Rio Branco) (ESTEVEVES, 2015, p.71).

Percebemos a rua Direita já surgindo como protagonista no sistema de transportes, sendo a utilização dos bondes como o único meio de transporte coletivo da cidade feita por mais de sessenta anos e com grande serventia aos bairros centrais. Segundo Menezes (2011, p.7), a geografia das linhas existentes revelava a estrutura urbana da cidade, o espaço, cada vez mais, complexo na área central e o processo de formação dos bairros mais afastados e ainda não urbanizados.

Não só o transporte se desenvolvia, as técnicas de organização urbana acompanhavam as novas necessidades da sociedade e também no ano de 1881 foi desenvolvida uma nova planta cadastral da cidade. Tal planta suscitou grande debate na Câmara, como já havia acontecido com a de Dodt em 1860, mas, por fim, foi aceita em 1883. Entretanto, nesta nova planta não constava o nome de quem a realizou. O destaque mais relevante deste documento foi uma “relação nominal dos proprietários cujas casas se acham na planta da Cidade de Juiz de Fora – 1883”. Planta assinada pelo Dr. Uchôa Cavalcanti e na qual a avenida Barão do Rio Branco, ainda como rua Direita, teve 155 casas identificadas ao longo de sua extensão, que ia do Largo do Riachuelo (hoje de mesmo nome) ao Lamaçal (atual bairro Bom Pastor) (OLIVEIRA, 1966, p.119).

Como uma demonstração da preocupação de melhoramento das condições da paisagem na avenida, no ano de 1891, o Sr. Francisco Batista de Oliveira faz uma doação à cidade em prol de sua arborização, assim relatando Oliveira (1966):

Por ofício de 18 de março de 1891, o sr. Francisco Batista de Oliveira, “no intuito de prestar pequeno serviço de aformoseamento da rua Direita desta cidade, que inquestionavelmente não tem neste estado nenhuma outra que se lhe aproxime, pela sua beleza e extensão”, ofereceu à Intendência tôdas as árvores de “ficus benjamins” que se tornassem necessárias à uniformização de sua arborização, desde o largo do Riachuelo até o Alto dos Passos (OLIVEIRA, 1966, p.159).



Figura 14 - Paisagem da avenida em 1891.

Fonte: (ESTEVEES, 1915, p.328)

No ano de 1894, ocorrem desapropriações necessárias à continuidade da avenida como no trecho próximo à linha férrea descrito no Álbum do Município:

A resolução n. 274 de 16 de agosto de 1894, assim dipoz: “Art. 1º Fica decretada, por utilidade publica a desapropriação dos terrenos da rua Direita entre o Largo do Riachuelo e a Estrada de Ferro Central do Brasil. Art. 2º As despesas necessárias para desapropriação correrão pela verba desapropriação” (ESTEVEES, 1915, p.159).

O início do século XX presencia uma grande obra que marcaria o seu tempo na paisagem da avenida, a criação do Parque Halfeld. No quinto capítulo do livro “*História de Juiz de Fora*” de Paulino de Oliveira, intitulado “*ATENAS MINEIRA*”, o autor relata que neste período surgiu uma série de publicações que visavam o desenvolvimento da cidade sob todos os aspectos, destacando o Parque Halfed como um importante elemento neste processo:

(...) a cidade continuava progredindo. Novas fontes de rendas eram criadas e novos empreendimentos coroavam os esforços da administração municipal e da iniciativa particular em prol do seu engrandecimento. Dentre estes últimos deve ser destacado o gesto do coronel Francisco Mariano Halfeld oferecendo-se para dirigir e custear as obras de remodelação do jardim da praça municipal, que pela Resolução nº 472, de 31 de julho de 1901, recebera seu nome (OLIVEIRA, 1966, p.189).



Figura 15 - O Parque Halfeld (1901). Acervo: Hugo Oliveira de Almeida.
Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013>>
Acesso em: 22 jun. 2015.

Neste trecho, Albino Esteves destaca a importância do Parque, descrevendo suas características deste modo:

Merece especial menção o Parque Halfeld, encravado no coração da cidade, e que é uma generosa oferta do benemerito coronel Francisco Mariano Halfeld. O parque solemnemente inaugurado no dia 15 de junho de 1902, abrange grande extensão de terreno cercado por um gradil, entre as rua Halfeld, Direita, S. Antonio e Marechal Deodoro. O logradouro, que possui diversas alamedas em que se encontram bancos destinados ao publico, tem ao centro um elegante pavilhão, que mede doze metros de frente e oito de fundos, encontrando-se ahi a bibliotheca municipal, caprichosamente mobiliada. (...) Do pavilhão parte uma ponte tosca que dá entrada a uma casinha rustica de frente a qual a uma queda d`agua, que, em seguida, deslisa serena, atravessando quatro pontes rusticas. (...) O Parque está repleto de formosa vegetação e possui raros especimens. É incontestavelmente um dos mais belos logradouros do estado de Minas” (ESTEVES, 1915, p.168-169).

A cidade se desenvolvia estruturalmente e financeiramente, salientando a necessidade de materializar esse sucesso. Naquele momento a criação do parque já

apresentava os anseios de uma sociedade e de seus governantes pela melhoria na qualidade dos espaços urbanos.

No tocante ao sistema de transportes, como ocorrido em São Paulo no final do século XIX, onde por conta da difusão da energia elétrica, os bondes elétricos ficaram responsáveis pela maioria dos deslocamentos necessários à cidade em crescimento. Também, sendo a principal infraestrutura transformadora de sua imagem naquele período. Junto a esse novo sistema vieram, ainda, as melhorias urbanas, reforma das vias, criação de espaços públicos e a consequente valorização das terras centrais (PARTEZANI, 2010, p.83).

O mesmo ocorre em Juiz de Fora, no início do século XX, quando se dá a passagem do sistema dos bondes de tração animal para os elétricos, fato histórico marcante ao desenvolvimento do sistema de transportes desta cidade, que também trouxe consigo novas melhorias urbanas. De acordo com Oliveira (1966), os bondes elétricos, aproveitando as mesmas linhas, foram inaugurados em 1906.

A avenida continuou seu processo de desenvolvimento e, em 1912, foi declarada como a mais antiga estrada de rodagem do município, com sua extensão oficializada naquele momento em 3.550 metros:

Vae do largo do Riachuelo à chacara do finado Barão de Aquino, proximo ao Asylo de Mendigos (Lamaçal). A Avenida Rio Branco, assim agora denominada por força da Resol. 672 de 18 de outubro de 1912, é a velha rua Direita e ainda a mais antiga estrada de rodagem; é a primeira em edade que possue Juiz de Fóra. É de 3.550, o numero de metros em extensão (ESTEVES, 1915, p.159).

Alguns fatos marcam a história somente na memória, mas são também pertinentes de serem revisitados, como por exemplo, a mudança de nome. A sociedade vinha acompanhando as notícias do estado de saúde do diplomata Barão do Rio Branco, quando em fevereiro de 1912, recebe com pesar a notícia de seu falecimento. Alguns dias depois de sua morte, o prefeito da cidade decretou a mudança de nome da avenida Central, então, rua Direita, para avenida Barão do Rio Branco.

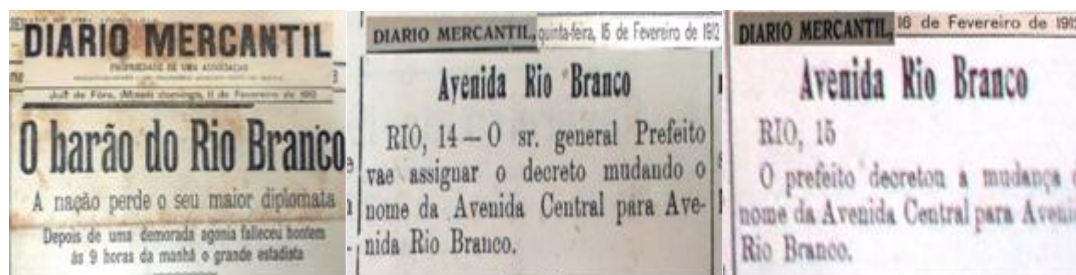


Figura 16, 17, 18 – Notícias do Jornal DIÁRIO MERCANTIL dos dias 11, 15, 16 de fevereiro de 1912. Mudança do nome avenida. Fotografia: Carina Folena Cardoso.
Fonte: Jornal Diário Mercantil, 1912

A rua Direita, por força da resolução 672 de 18 de outubro de 1912, foi então denominada a avenida Barão do Rio Branco (ESTEVES, 1915, p.159). A partir de 1912, a cidade vivenciou, segundo Oliveira (1966, p.211), uma “Nova Era de Prosperidade”, à medida que as arrecadações municipais aumentavam. Dando continuidade ao desenvolvimento estrutural da cidade, observa-se a criação dos parques e espaços públicos ao longo da avenida, que conferiam qualidade aos usuários como o Parque Halfeld. A cidade recebeu, em 1912, na administração do Dr. Oscar Vidal, mais um espaço público destinado à permanência com qualidade, o Largo do Riachuelo.

Largo Riachuelo, ajardinado tendo ao centro o busto do comendador Mariano Procópio Ferreira Lage. A sua inauguração verificou-se a 12 de maio de 1912, na presidencia Vidal (ESTEVES, 1915, p.168).



Figura 19, 20, 21 - Notícias do jornal DIÁRIO MERCANTIL dos dias 09 e 12 de maio de 1912. O jardim do Largo do Riachuelo e Homenagem a Mariano Procópio. Fotografia: Carina Folena Cardoso.
Fonte: Jornal Diário Mercantil, 1912.

O Largo do Riachuelo está situado entre a rua Direita (atual avenida Barão do Rio Branco), rua da Gratidão (atual avenida dos Andradas), avenida Quinze de

Novembro (atual Getúlio Vargas), rua Benjamim Constant, rua São Sebastião e rua Robertos de Barros.

De acordo com Oliveira (1966), até o ano de 1916, nenhuma das administrações municipais tinham se mostrado favoráveis à introdução de calçamentos em paralelepípedo na cidade. As propostas apresentadas à Câmara eram arquivadas com a alegação de que as despesas estariam fora do orçamento e o povo deveria aceitar qualquer tipo de pavimentação oferecido: macadame, pé-de-moleque ou simples ensaibramento. Qualquer um que evitariam ou diminuiriam os atoleiros que se formavam na estação chuvosa. Neste contexto, o autor ressalta o sucesso da administração da época, assim descrevendo:

(...) constituiu um sucesso administrativo a primeira pavimentação desse tipo que se fez em Juiz de Fora – a princípio, na rua Halfeld e em seguida na avenida Rio Branco, transformada em “boulevard”, com canteiros de cada lado. Mas, enquanto calçava a paralelepípedos as ruas do centro da cidade, a administração não desprezava as mais afastadas, dotando de pavimentação a pedras poliédricas as que não haviam ainda recebido qualquer espécie de calçamento ou reformando o daquelas que tinham em más condições (OLIVEIRA, 1966, p.213).

A avenida se mantém como principal estruturadora do centro urbano que se desenvolvia e com isso a busca por melhorias tornava-se recorrente, como o alargamento de alguns trechos, conforme destacou o jornal “Diário Regional” dos anos de 1917/1918:



Figura 22, 23 - Notícia do jornal DIÁRIO MERCANTIL de 28 de março de 1916. Reforma do calçamento. Fotografia: Carina Folena Cardoso.
Fonte: Jornal Diário Mercantil, 1917/1918.

Iniciadas na segunda metade do ano de 1917, as obras na porção sul da avenida, próximo ao local denominado Lamaçal (hoje Bom Pastor), incluíam aterros e

terraplanagens, tendo como finalidade o melhoramento estético e funcional. Visto que, neste trecho eram comuns os alagamentos e atoleiros que por ali se formavam, principalmente nas estações chuvosas.

O sistema de transportes coletivos formado pelos bondes manteve-se soberano até o fim da década de 1960, mesmo que os anseios pela associação com os ônibus tenham se iniciado ainda na década de 1940, como veremos na seção seguinte.

3.2.2 Dividindo as responsabilidades.

No momento em que as cidades vivenciavam os reflexos da Segunda Guerra Mundial, os efeitos negativos também se abatiam sobre Juiz de Fora. Segundo Oliveira (1966), houve nesse período uma quase completa paralisação de alguns negócios, devido principalmente à falta de transportes. A liberação de gasolina para veículos particulares ficou interrompida, diminuindo consideravelmente o tráfego nas vias públicas. Elevou-se o custo de vida pela escassez de produtos de primeira necessidade, reduziram-se as construções pelo encarecimento dos materiais e da mão de obra. Entretanto, na contramão deste processo, o parque industrial foi o setor que se salvou daquela situação, atingindo o seu mais alto grau de produção, funcionando continuamente dia e noite, fortalecendo a demanda por transportes. Contudo, este período de efeitos negativos não se perdurou e logo o movimento de veículos se restaurou. Conforme relata o autor:

(...) Terminada a guerra, cessou em seguida o racionamento da gasolina, voltando aos poucos a cidade a apresentar grande movimento de tais veículos, movimento que cada vez mais se intensifica, não apenas na zona urbana, mas também em todas as estradas que ligam Juiz de Fora aos seus Distritos e aos Municípios vizinhos, melhoradas umas e outras pelo Poder Municipal, pelo Estado ou pela União. A cidade, porém continuou por algum tempo servida apenas, em matéria de transporte coletivo, pelos bondes da Cia. Mineira de Eletricidade, obrigando a longas caminhadas, como dantes, os moradores dos bairros até onde não chegaram os trilhos daquela empresa. Foi então que, antes de ser prefeito e numa demonstração de arrôjo, o dr. Dilermando Cruz Filho, compreendendo que o progresso desses bairros dependia de transporte rápido, se dispôs a estabelecer, a título de experiência, uma extensa linha urbana

de ônibus, ligando um extremo da cidade a outro, isto é de Benfica à Vila Ideal (OLIVEIRA, 1966, p.290-291).

No fim da década de 1940, iniciavam-se os movimentos para que o transporte coletivo urbano não se restringisse somente aos bondes, mas sim, por uma associação entre os bondes existentes e os novos ônibus de transporte urbano.

O mapa a seguir é de autoria do historiador-pesquisador norte-americano, Allen Morrison, que dedicava-se a reunir documentos sobre os bondes na América Latina. Autor de várias publicações sobre o assunto, dentre elas, “The tramways of Brazil: a 130-year survey” de 1989. A história dos bondes em Juiz de Fora está incluída em seus estudos, pelos quais temos uma boa compreensão da situação vivenciada no período de existência deste tipo de transporte na cidade. Com data de 1964, o mapa que segue esclarece a situação do sistema de bondes na cidade, destaca-se o protagonismo da avenida Barão do Rio Branco e o importante papel de distribuição do eixo norte-sul.

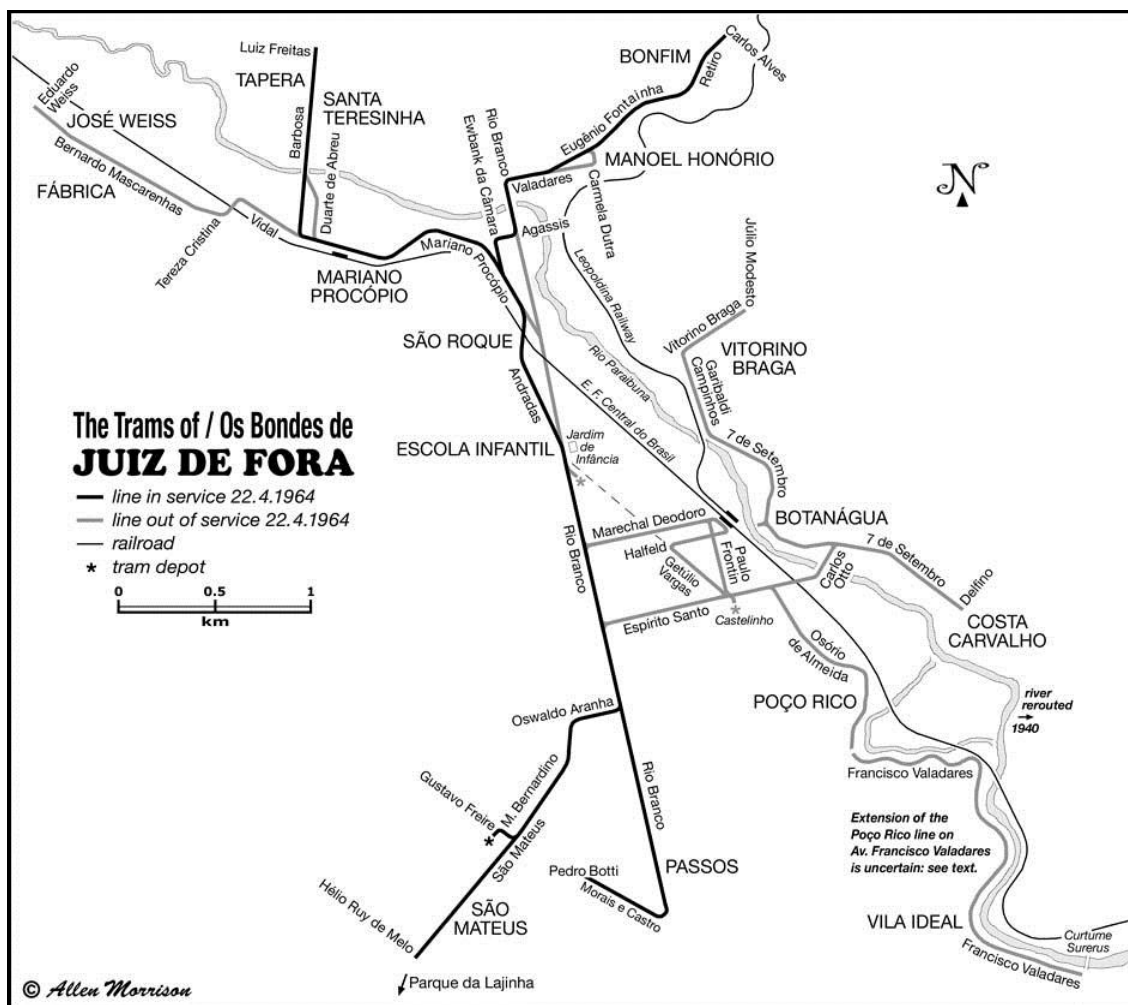


Figura 24 - Rota dos bondes, situação em 1964.

Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/jf/jfm.html>>. Acesso em: 21 jan. 2015.

Acompanhando o mapa, saindo do sul para o norte pelo bairro Alto dos Passos, o percurso dos bondes iniciava-se pela rua Moraes e Castro em direção à avenida Barão do Rio Branco, onde grande parte do percurso do bonde estava contido. Servindo ao bairro São Mateus (a oeste) pela rua Oswaldo Aranha, logo em seguida atravessava todo o centro para adentrar ao bairro Morro da Glória (a oeste) chegando ao Mariano Procópio, onde bifurcava para os bairros Santa Terezinha (a oeste) ou Manoel Honório (a leste). Para isso acessava-se novamente a avenida Barão do Rio Branco pela rua Agassis até a rua Governador Valadares, pela qual seguia até o bairro Bonfim.

Percebemos que os bondes atendiam a uma grande parte do centro urbano. Tendo a avenida Barão do rio Branco como a mais extensa via de sua rota, o bom funcionamento do sistema dependia do livre fluxo da principal avenida. Na administração do prefeito Ademar Rezende de Andrade, 1964-1966, avenida teve um trecho interrompido por obras e isso acarretou em grande transtorno ao sistema de transporte coletivo e seus usuários.

Foi assim que mais uma importante intervenção ocorrida na avenida Barão do Rio Branco ganhava destaque, a abertura para a passagem da então avenida Independência no início da administração do Prefeito Itamar Franco, no ano de 1967. Este cruzamento se tornou um dos principais da área central, tendo em vista que avenida Independência (atual Itamar Franco) é hoje em dia uma das principais vias responsáveis pelo eixo leste-oeste.

Com a alegação de falta de recursos, a Prefeitura do município vinha protelando esta obra por algum tempo, acarretando um grande prejuízo ao sistema viário. Durante sua campanha Itamar Franco divulgava a necessidade do acontecimento desta obra, foi então que no dia de sua posse ele propôs a reabertura da avenida Barão do Rio Branco em 24 horas (ZAGHETTO, 2012, p.83).

Em sua história urbana, a cidade ainda não vira tal concentração de dragas, tratores, caminhões pesados, uma montanha de sacos de cimento, varas de aço e ferramentas de todo tipo. Trabalhadores exibiam forte ansiedade enquanto corriam atrás dos engenheiros em busca de orientação. Uma operação de guerra naquele Dia D urbano (ZAGHETTO, 2012, p. 85).

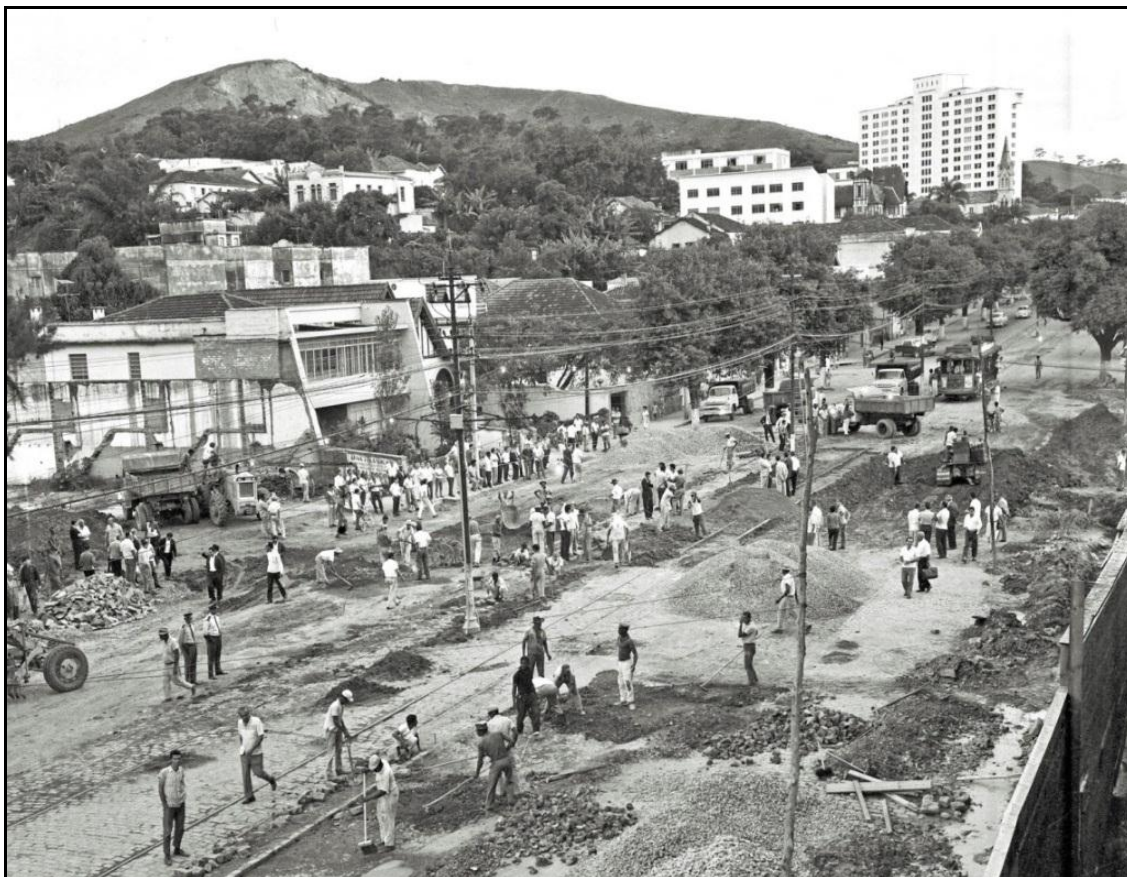


Figura 25 - Obra de reabertura da avenida Barão do Rio Branco.

Disponível em: <http://www.ufjf.br/revistaa3/files/2014/02/small_youblisher.com-183638-Revista_A3_01_56_61.pdf>. Acesso em: 05 jan. 2016.

Retomando ao âmbito administrativo e mais especificamente às questões relacionadas ao sistema de transportes, as preocupações com a situação dos bondes aumentavam. Nesse sentido, em uma escala federal, o governo criou, em 1965, o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), com a finalidade de gerir o sistema de transportes das cidades no Brasil e mais, especificamente, os bondes em Juiz de Fora.

No fim da década de 1960, os bondes já não atendiam suficientemente o crescente número de usuários e as condições topográficas inviabilizavam a ampliação desse sistema para as áreas mais íngremes, onde o serviço de transporte público passou a ser oferecido pelos ônibus. Quando estes ônibus chegavam à avenida Barão do Rio Branco, circulavam pelas laterais, deixando o centro reservado aos bondes. O aumento da frota desses ônibus associado à permanência dos bondes na área central resultou na eliminação da arborização e no asfaltamento de todas as faixas de rolamento da via (SETTRA, 2010).

A associação entre bondes e ônibus no transporte urbano da cidade não foi duradoura. A manutenção dos bondes tornou-se um problema para a administração pública e vinha sendo feita por algum tempo pela “canibalização”, uso de peças das máquinas paradas. O serviço chega ao fim, em 11 de abril de 1969, desativado pelo então prefeito Itamar Franco, que mesmo se dizendo relutante a esta decisão, declarou a impossibilidade de mantê-lo em função da falta de peças de reposição (ZAGUETO, 2012, p.109). O fim dos bondes simbolizou uma ruptura nos padrões do transporte coletivo. Neste período, as cidades tinham fortes influências internacionais que indicavam as inovações e norteavam as decisões. A administração da cidade sinalizava a prioridade aos ônibus de transporte público urbano.

3.2.3 A preocupação com a paisagem.

Na década de 1970, com retirada dos bondes na avenida Barão do Rio Branco, a separação das pistas na área central se dava por “gelos baianos”, com o propósito de serem facilmente removíveis para os desfiles das Escolas de Samba. Entretanto, o resultado foi a paisagem urbana comprometida, se tornando pouco atrativa e a cidade perdeu suas referências de urbanização, que identificavam pioneirismo e dinamismo (SETTRA, 2010). Em um período que a política nacional atravessava uma fase conturbada, a cidade vivenciou um cenário urbano que refletia as administrações públicas. A imagem a seguir é bem significativa deste período, através dela identifica-se a paisagem pouco atrativa de uma região conflituosa, onde pedestres, carros de passeio e os ônibus de transporte coletivo urbano disputam o espaço.



Figura 26 - Trecho da avenida em 1978.

Fonte: Acervo da Secretaria de Transportes e Trânsito – SETTRA/JF.

Uma intervenção significativa, sobretudo para o sistema de transportes da via foi a abertura da “Garganta do Dilermando”. Tratou-se de uma continuação na porção norte da avenida que dava acesso direto aos bairros do nordeste, Bandeirantes, Grama e Filgueiras, além de uma das estradas de acesso à cidade, a MG-353, sem a necessidade de transitar pelo bairro Santa Terezinha, a noroeste (PREFEIRURA DE JUIZ DE FORA, 2016).

A dificuldade desta obra era devida à cota elevada de inclinação do trecho, fato que fez Dilermando optar por deixá-la no nível até onde foi possível abri-la, permanecendo sem uma ligação direta pela avenida Barão do Rio Branco. Foi, em 1968, que o prefeito Itamar Franco (mandato: 1967-1970) decidiu retomar a obra e finalmente estender a avenida para além da “grotta dos macacos”, como era popularmente conhecida esta região montanhosa. Alguns estudos de viabilidade técnica e econômica solicitados pelo prefeito foram feitos rapidamente e a “Garganta” finalmente foi aberta. Entretanto, sua conclusão ficou para a administração que o sucedeu, o engenheiro Agostinho Pestana (1971-1972) (ZAGHETTO, 2012, p.132-134).



Figura 27 - Inauguração da “Garganta do Dilermando” – 1972. Acervo: Ramon Brandão. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013&page=>>. Acesso em: 12 jan. 2016.

Somente no fim na década de 1970, que alguns fatos começavam a demonstrar a preocupação com a qualidade da paisagem e do espaço urbano. Eles refletiam um anseio por melhora, com a busca por profissionais que contribuíssem no desenvolvimento com qualidade.

A inauguração do calçadão da rua Halfeld, situada no coração da cidade, anteriormente Rua da Califórnia, se deu no ano de 1975, como um dos pioneiros na pedestrianização de ruas brasileiras. Tornando-se solução de problemas em vias de grande movimento e conflito entre tráfego de veículos e pedestres (FONSECA, 2012, pp.96; 101).



Figura 28, 29 - Inauguração do Calçadão da Rua Halfeld – 1975. Acervo: José Leite.

Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013&page=1>>.

Acesso em: 12 jun. 2015.

Em 1979, como exemplo de mais uma manifestação da preocupação na qualidade dos espaços públicos, o Parque Halfeld passou por uma reestruturação, com um projeto paisagístico assinado por Rosa Grena Kliass, paulista, arquiteta e paisagista. Considerada uma das mais importantes na história do paisagismo brasileiro moderno. Dentre outras obras, Rosa foi responsável pelo projeto de reforma do Vale do Anhangabaú e o projeto paisagístico do Parque da Juventude, ambos na cidade de São Paulo. Seu trabalho teórico também possui considerável relevância, sendo autora do livro “Parques urbanos de São Paulo”.

A contratação de profissionais sinalizava uma tendência de melhoramento na vivência do espaço urbano, tanto nos aspectos funcionais como estéticos, sobretudo na avenida Barão do Rio Branco. Nesse sentido, a próxima seção trata das propostas e execuções ocorridas na cidade.

3.2.4 Soluções funcionais e paisagísticas.

Em um breve panorama sobre a situação do urbanismo no Brasil, Brito (2006, p.222) afirma que mesmo as cidades já fazendo parte da paisagem social do país desde o período colonial, foi somente na década de 1960 que a população urbana tornou-se superior à rural.

O rápido processo de urbanização teve o seu auge de crescimento da população urbana entre os anos 1950 e 1970, tornando-se fundamental para mudanças estruturais na sociedade brasileira. Em uma escala global, Choay (2003, pp.3-4) aponta que é a partir da Revolução Industrial que se inicia um impressionante crescimento demográfico nas cidades e impulsiona a transformação dos meios de produção e transporte, culminando no surgimento de novas formas urbanas. Ainda sobre o processo de urbanização, Lima (2007, p.12) destaca:

Com a sociedade industrial surge uma nova ordem do espaço urbano, que rompe de forma abrupta com a ordem vigente. O esvaziamento das áreas rurais e a aceleração do crescimento demográfico das cidades iniciam um processo de urbanização, com a inversão das relações entre cidade e campo, em um movimento de concentração necessário à realização do modo de produção capitalista.

Entende-se a urbanização no Brasil como um fenômeno relativamente recente e diretamente relacionado com um conjunto de mudanças ocorridas na economia, na sociedade e na política do país, a partir da segunda metade do século XX (BRITO, 2006, p. 221). Assim, mesmo com a defasagem de algumas décadas, no período em questão, o Brasil se enquadrava neste perfil, onde houve o aumento da aglomeração da população, principalmente a urbana, resultando no aceleração do desenvolvimento de diferentes formas de organização espacial.

O acelerado desenvolvimento apresentado por Juiz de Fora, até a década de 1970, a transformava num centro regional, consequência do rápido processo de urbanização acarretando em sobrecarga para a infraestrutura e permanente carência em relação aos serviços públicos essenciais, como era o caso dos transportes. Sabendo da importância desempenhada pelo setor de transportes como um instrumento de organização urbana, além de um agente no fortalecimento das atividades econômicas, tornou-se necessário a elaboração de estratégias ao melhoramento deste setor (Prefeitura de Juiz de Fora, 1978).

O ano de 1977 foi marcado pela criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora/MG (IPPLAN/JF), acontecimento de forte influência no processo de formação e desenvolvimento do centro urbano da cidade. Já em 1978, o IPPLAN apresenta o Plano Geral de Transportes (PGT), que dentre outras importantes propostas, destacou-se a criação de pista seletiva para ônibus na avenida Barão do Rio Branco. Tal proposta foi efetivada em 1982 e as intervenções na avenida dali em diante posicionam-se favoráveis às questões da estrutura viária e ao sistema de transportes.

O PGT tinha o objetivo de integrar os meios de transporte ao desenvolvimento do uso do solo e a implantação de suas proposições buscava um aumento dos padrões de qualidade oferecidos pelo setor naquele momento. Baseado nas diretrizes preconizadas pelo Ministério dos Transportes através da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), o PGT enfatizava a utilização do transporte coletivo e da otimização do sistema viário (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 1978).

O plano de ação do PGT ficou dividido em três etapas inter-relacionadas. O Plano de Ação Imediata de Transportes e Trânsito (PAITT) objetivava a melhoria das condições das capacidades das vias e à segurança de tráfego. Já o Plano de Racionalização dos Transportes Coletivos (PRTC), definia-se como um estudo do sistema de transportes por ônibus em toda a área urbana, feito através de um diagnóstico completo e propondo um novo sistema de ônibus que suprisse as necessidades dos usuários. Por fim, o Plano de Transportes a Médio e Longo Prazo (PTMLP), considerado como a “visão maior do problema”, tinha como objetivo levar à população um sistema de transportes que fosse capaz de incentivar uma mudança de hábitos a favor do transporte coletivo, e ainda, que esse novo sistema fosse planejado para acompanhar as evoluções da sociedade e seu crescimento demográfico, continuando operando em perfeitas condições (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 1978).

Segundo Menezes (2011), na década de 1970, Juiz de Fora/MG foi incluída no Centro de Porte Médio (COM), financiado Interamericano (BIRD) e gerenciado pelo governo brasileiro através do Conselho Nacional de Política Urbana (CNPU). Esta ação atuava nos centros urbanos classificados em porte médio pela sua posição geográfica, população, importância socioeconômica, função regional significativa, com o objetivo de incrementar o seu desenvolvimento focado na estruturação de uma rede urbana “mais equilibrada” (MENEZES, 2011, p.6).

Com a criação do IPPLAN/JF, a cidade demonstrava forte indício do surgimento de novos pensamentos, anseios e necessidades de uma população urbana cada vez mais aumentada, como destaca Menezes (2011, p. 6):

A criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora – IPPLAN/JF em 1977 é antes de tudo o resultado do capital cultural acumulado na cidade, das relações da cidade dentro da esfera de influencia do Rio de Janeiro e da posição da cidade dentro da rede urbana nacional.

Nas figuras a seguir temos o esquema proposto pelo IPPLAN, em 1978, da pista exclusiva para os ônibus. Trata-se do plano de circulação e hierarquização das vias na área central, com intenção de reduzir a interferência entre os fluxos (ônibus e carros) o que proporcionaria fluidez ao transporte coletivo. No primeiro desenho, a seguir, observa-se um perfil da via mostrando a situação existente naquele momento (quatro faixas para cada sentido) e, no segundo, a situação proposta (pista central exclusiva para os ônibus de transporte urbano). Na figura 31 tem-se a perspectiva da avenida na conformação proposta.

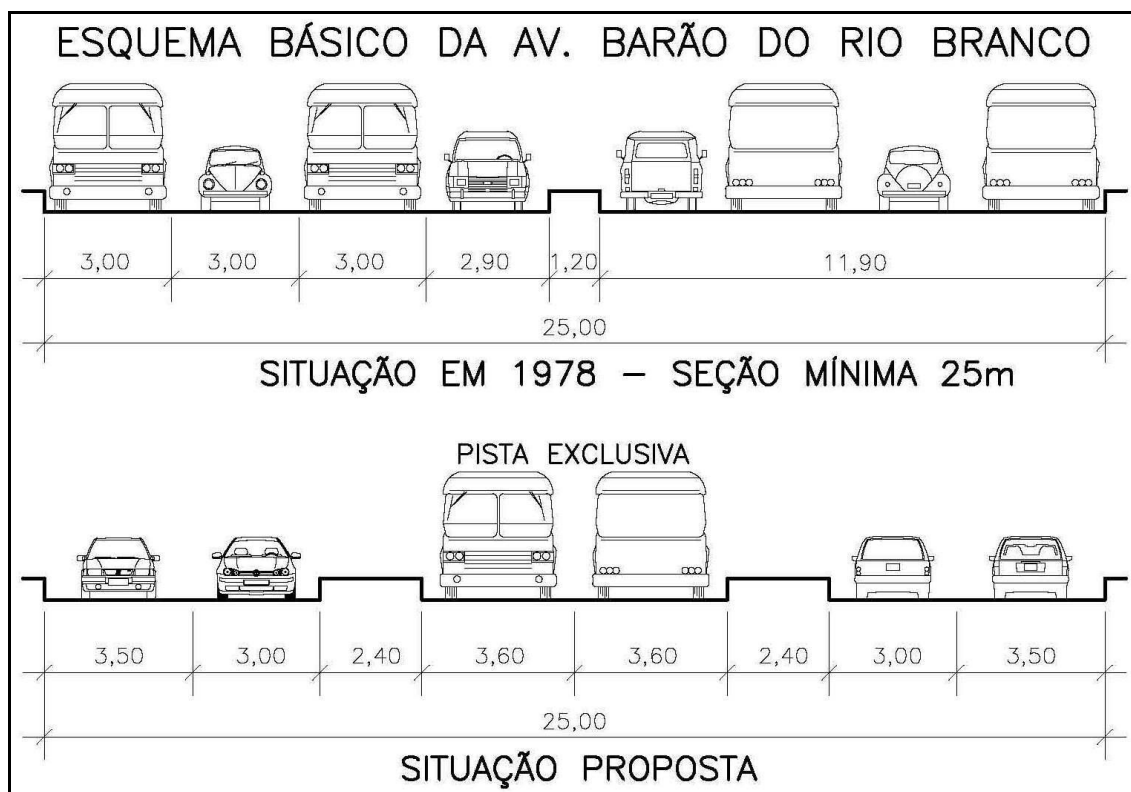


Figura 30 - Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de figura da Síntese do Plano Geral de Transportes. Perfil da pista exclusiva para ônibus.

Fonte: Síntese do Plano Geral de Transportes (Prefeitura de Juiz de Fora, 1978, p.24).

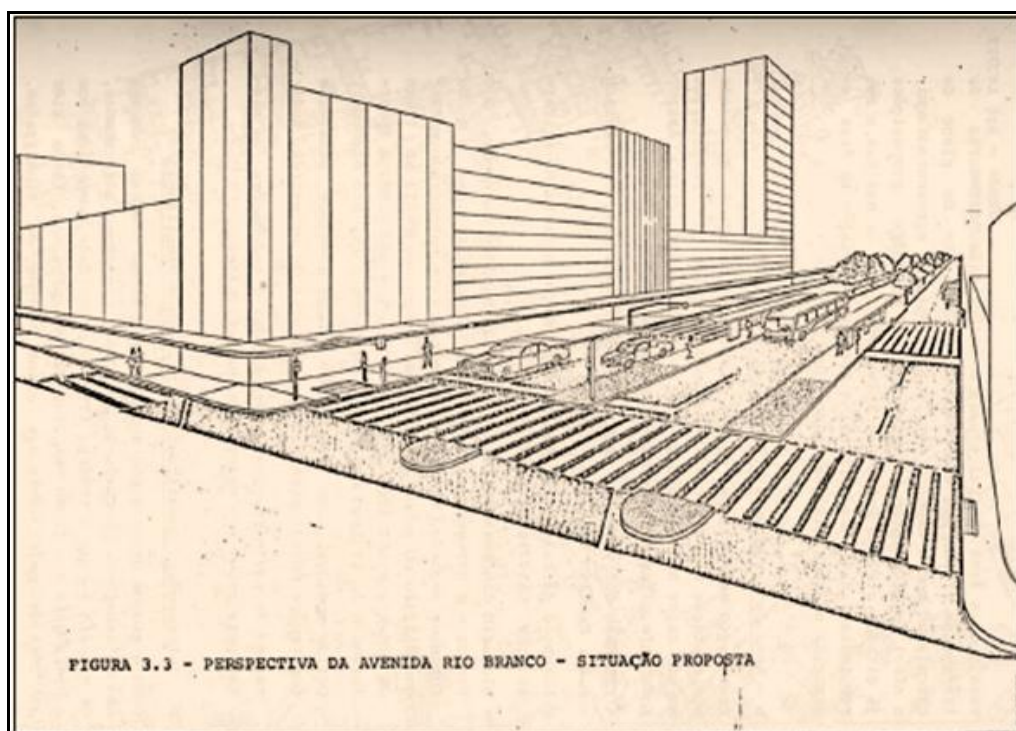


Figura 31 - Perspectiva da situação proposta de faixa exclusiva para ônibus.
 Fonte: Síntese do Plano Geral de Transportes (Prefeitura de Juiz de Fora, 1978, p.26).

A implantação das principais propostas iniciou-se alguns anos depois, na década de 1980, que foi marcada pela efetivação das obras contidas nas estratégias elaboradas na década de 1970, fruto de investimentos recebidos pelo município:

As diretrizes do Banco Mundial para o financiamento de projetos de melhorias urbanas em países do Terceiro Mundo propunham especificamente gerar impacto sobre a pobreza urbana. Juiz de Fora recebeu verbas e assessoria técnica para operar sobre três metas: investimento em infra-estrutura e serviços urbanos, geração de emprego e renda e melhoria da administração pública. Até o final do projeto (1984) a cidade efetivamente promoveu uma reurbanização da área central da cidade, redirecionou novas vias de acesso e reestruturou o sistema de transportes (MENEZES, 2011, p.6).

Naquele contexto, estas realizações indicavam inovações e prosperidade à cidade, como podemos perceber nas imagens, a seguir, obra e inauguração de mais uma de suas grandes transformações, o “Mergulhão”.



Figura 32, 33 - Obras e inauguração do “Mergulhão”. Fig.32: Acervo de Márcio Assis. Fig. 33: Acervo de Eduardo Tipotti.

Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013>>. Acesso em: 19 jun. 2015.

Esta intervenção trata-se de um rebaixamento de um trecho da avenida no cruzamento com uma linha férrea, permitindo a não interrupção do tráfego e, com isso, aumentando a fluidez do trânsito no local. Foi inaugurado, em 1982, pelo prefeito em mandato, Mello Reis, reconhecido por obras de grande porte na estrutura urbana de Juiz de Fora.

A reurbanização da Avenida Rio Branco, com a criação dos canteiros centrais e pista exclusiva para ônibus, data de 1981. A obra foi executada sob a administração do prefeito Francisco Antônio de Mello Reis, com a previsão de que as mudanças ali introduzidas atenderiam às necessidades urbanas nas duas décadas seguintes (OLIVEIRA, 2006, p. 106).

A avenida, no ano de 1982, foi palco de grandes transformações, talvez a mais marcante intervenção na paisagem urbana tenha sido a execução da faixa exclusiva aos ônibus de transporte coletivo urbano, fruto de estudos do IPPLAN em 1978. Esta obra também ficou atribuída ao prefeito Mello Reis. A avenida Barão do Rio Branco era mais uma vez a protagonista de alterações em função do melhoramento do transporte urbano, através de um audacioso projeto que dividia a avenida em três pistas e não mais em duas.

Este projeto atribuía exclusividade o uso da pista central aos ônibus de transporte coletivo urbano em um trecho de aproximadamente quatro quilômetros. Os pedestres também foram beneficiados, visto que a instalação de plataformas aos usuários do transporte coletivo transferiu esta permanência às laterais da faixa exclusiva, liberando o fluxo nas calçadas. Os conflitos entre os veículos de passeio e os ônibus foram eliminados. Os canteiros centrais utilizados para esta separação ainda

possibilitaram o tratamento paisagístico da avenida com uma grande arborização, reflexos positivos percebidos ainda hoje (SETTRA, 2010).

Através dessa reurbanização da avenida Barão do Rio Branco concluída no ano de 1982, foi possível adequar o sistema de transporte coletivo urbano, definindo o número de empresas que deveriam operar na cidade, a padronização dos veículos, o controle dos horários das viagens, dentre outras ações (SETTRA, 2010).

A imagem a seguir é bem significativa de um período de grandes transformações na paisagem da avenida, na década de 1980. Nota-se o esquema de faixa exclusiva aos ônibus de transporte coletivo proposto pelo IPPLAN, ainda em fase de adaptação, visto que um carro de passeio faz uso da faixa central, o que não mais poderia ocorrer, a não ser em casos emergenciais.



Figura 34 - Trecho da avenida Barão do Rio Branco em 1982. Acervo de Ramon Brandão.

Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013>>.

Acesso: 19 jun. 2015.

Segundo Carlos Eduardo Meurer, engenheiro efetivo da Prefeitura de Juiz de Fora por mais de duas décadas, a implantação, em 1982, da canaleta central da avenida Barão do Rio Branco para a operação segregada do transporte coletivo urbano, transformou-a no mais importante corredor de transporte da cidade, além de proporcionar ganhos significativos para o sistema e para a circulação do tráfego em geral. Promoveu uma nova dinâmica para a antiga avenida ao agregar soluções urbanísticas às intervenções viárias.

3.3 . ADEQUAÇÕES: O PASSADO RECENTE

3.3.1 Década de 1990: os planos urbanos

No ano de 1997, foi concluído o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) como um produto do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) desenvolvido no ano anterior, em 1996. Surgiu pela necessidade de soluções às sobrecargas na área central, indicando paralelamente a demanda por ampliação da capacidade viária e da implantação de um sistema troncalizado, operando através de ônibus articulados.

Neste período, o sistema de transportes urbanos de Juiz de Fora passava por uma fase de transição e muita complexidade. As recomendações do Plano Geral de Transportes de 1978 já não se aplicavam e o que se observava no sistema viário era o aumento da disputa na utilização entre automóveis, transporte público e pedestre, sobretudo nas áreas centrais. Além disso, o sistema de transporte coletivo dava sinais de esgotamento ao longo de seus principais eixos devido ao aumento demasiado do processo de capilarização das vias advindas da periferia urbana (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, p.18, 1997).

O Plano apresentava-se como um instrumento de orientação para o desenvolvimento do sistema de transportes da cidade até o ano 2010, divididos em etapas de implantação, compondo-se de seis volumes em sua íntegra.

O primeiro volume do PDTU de 1997, diagnóstico e prognóstico, trata-se de uma “radiografia” dos principais aspectos do sistema atual de transportes, dos cenários prospectivos de desenvolvimento da cidade que eram utilizados como base para as

projeções de demanda do projeto e, por fim, da concepção básica proposta para o sistema de transportes.

No segundo volume são abordadas as proposições de médio e longo prazo: tratam-se da proposta de hierarquização do sistema viário da área de estudo e das diretrizes para o modelo de gestão dos transportes urbanos. No terceiro, as proposições de curto prazo davam enfoque ao que seria efetivado até a virada do século: uma avaliação do modelo tarifário do transporte público e sua utilização, identificando um sistema de bilhetagem recomendado. O plano de ação imediata compõe o conteúdo do quarto volume, no qual se encontram propostas de intervenções localizadas sobre os estacionamentos de veículos, carga/descarga e de coleta de lixo na área central. O quinto é o processo de modelagem. Este volume descreve em detalhes como foi feita a projeção da demanda por transportes na área de estudo: hipóteses, modelo de geração de viagens, divisão dos modais, distribuição e alocação das viagens. Por fim, o sexto e último volume trata de estudos mais específicos que abordam questões sobre: transporte escolar, transporte fretado, linhas distritais de transporte coletivo, linhas intermunicipais do entorno, sistema multimídia de informação ao usuário do transporte público, viabilidade de implantação de ciclovias no município, o portador de deficiência física e os transportes urbanos e sistema complementar de transporte público (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, p.1, 1997).

Segundo Carlos Eduardo Meurer, o PDTU indicou a necessidade de solução para as sobrecargas no centro urbano, sobretudo ao transporte coletivo urbano, que seria feito através de um sistema tronco-alimentador com grande integração. O plano apontava para duas alternativas tecnológicas na operação do sistema troncalizado. A primeira seria feita através de ônibus articulados com grande capacidade e a segunda através dos Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), integrados aos ônibus convencionais. Entretanto, o autor aponta que estudos de viabilidade de implantação destes sistemas só viriam a ser realizados nove anos depois, em 2006.

De acordo com os resultados apresentados por análise preliminar do Censo Demográfico do ano 2000, realizado pelo Departamento de População e Indicadores Sociais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE, 2001), naquele momento, a população total do Brasil era de 174,5 milhões de habitantes, já sendo que a população urbana é 4,3 vezes maior em relação à rural, o que confirmava uma tendência iniciada na década de 1950. A cidade de Juiz de Fora, em 2000, vivenciava neste período uma situação ainda mais avançada deste processo, visto que dentre sua

população de 456.796 habitantes, 99,17% estavam na área urbana, enquanto 0,83% na rural (IBGE, 1980-2000).

Desta forma, tratar de uma região bastante populosa e de uma sociedade com seus distintos anseios era uma tarefa cada vez mais complexa. Tornando-se necessária a criação de um instrumento que amparasse os administradores públicos. Então, no ano de 2000, Juiz de Fora teve seu primeiro Plano Diretor instituído, denominado de Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), o qual se limitava a abordar a área urbana do município.

Este Plano foi aprovado após longo período de sistematização de dados, informações e pesquisas que possibilitaram a definição e implementação de diversas ações para o desenvolvimento urbano. Iniciado e coordenado pelo extinto IPPLAN/JF, teve por finalidade oferecer ao município “instrumentos adequados para seu ordenamento e crescimento dentro de padrões sustentáveis de qualidade de vida”. Esta contido neste plano a elaboração de Planos Locais de Urbanificação (PLUs), os quais seriam os “elementos essenciais para a plena aplicação dos instrumentos de intervenção urbana previstos”. Contudo, os PLUs não foram desenvolvidos o que impossibilitou a adequação da legislação urbana de 1986 ao que propunha o PDDU (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2000).

Dentre os artigos da Lei N.º 9811, de 27 de junho de 2000, que institui o PDDU, destaca-se os Art. 1º, Art. 2º e Art. 3º, que merecem especial atenção pelo fato de estarem diretamente relacionados às questões do espaço urbano e suas utilizações:

Art. 1º - O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora (PDDU) é o instrumento básico da política municipal de desenvolvimento urbano e o referencial de orientação para os agentes públicos e privados na produção e na gestão da cidade.

Art. 2º - Constituem princípios básicos do PDDU e norteadores das ações de planejamento e gestão urbana:

I - assegurar o direito de todos os cidadãos ao acesso e desfrute do espaço urbano;

II - assegurar o direito de todos os cidadãos à moradia, serviços e infra-estrutura básica, através da ocupação justa e racional do solo urbano;

III - garantir a participação da comunidade e da sociedade civil organizada na sua implantação e gestão;

IV - considerar que o processo de planejamento e normatização das ações referentes aos espaços da cidade constituem tarefa permanente,

democrática e flexível, com relação ao dinamismo do desenvolvimento urbano;

V - viabilizar a participação do setor privado na sua realização, enquanto agente da construção do espaço urbano, formando, para isso, parcerias com o Poder Público;

VI - propiciar o desenvolvimento econômico socialmente justo e ecologicamente equilibrado do território, de forma a assegurar o bem-estar dos habitantes de Juiz de Fora;

VII - respeitar e defender as especificidades locais, através da identificação das referências urbanas, da valorização dos espaços públicos, da preservação da memória cultural da cidade e da proteção do meio ambiente, com vistas à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Art. 3º - O objetivo do PDDU é orientar o pleno desenvolvimento da função social da cidade, buscando atender o direito de acesso do cidadão a moradia, ao transporte, aos serviços e equipamentos urbanos e à preservação, proteção e recuperação dos patrimônios ambiental, arquitetônico e cultural.

Parágrafo único - Entende-se como serviços e equipamentos urbanos, dentre outros, o saneamento básico, a energia elétrica, a iluminação pública, a arborização de vias, a saúde, a assistência social, a segurança, a educação, a cultura, o lazer e a recreação (Prefeitura de Juiz de Fora, 2016).

Em alguns momentos o PDDU traz informações que confirmam a importância funcional da avenida Barão do Rio Branco no cenário municipal, como o trecho, citado a seguir, em que a via é caracterizada, reafirmando a importância de sua implantação: “o principal eixo viário é a av. Barão do Rio Branco, tanto para o transporte coletivo quanto para o individual, devido à sua extensão e ligação Norte/Sul e interceptação com diversas vias importantes” (PDDU, 2004).

Também, o Art. 19 da Lei N.º 9811 menciona que:

Art. 19 - São diretrizes referentes ao transporte e ao sistema viário:

I - a revisão dos projetos de alinhamento existentes, criando novos, quando for o caso, incorporando-os aos projetos de parcelamento, visando a integração e adequação à estrutura viária global;

II - a inclusão das rodovias nos projetos de alinhamento de forma a permitir a implantação de vias de serviços destinadas ao tráfego lento, com especial atenção à BR-040, assegurando o seu caráter inter-regional e rodoviário;

III - a criação e consolidação através de planos locais de Urbanificação de estacionamentos para veículos e para bicicletas (bicicletários) bem como de Edifícios Garagens nas proximidades dos terminais rodoviários a serem implantados;

IV - a análise e o monitoramento das atividades geradoras de tráfego, relativamente aos impactos causados no sistema viário, visando adequá-las às condições de fluidez das vias;

V - a articulação do Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) com este Plano, promovendo os ajustamentos necessários, visando:

a) a priorização da circulação de pedestres, garantindo a estes os espaços necessários nas vias de circulação, através de regulamentação do uso dos passeios e da implantação de sinalização vertical e horizontal;

b) a definição da rede viária, estrutural da cidade, visando o planejamento e a operação eficientes, bem como a utilização prioritária do transporte público de passageiros, estabelecendo faixas exclusivas, quando for o caso;

c) a indicação de melhorias na estrutura viária existente, visando a eliminação de congestionamento nos corredores e a redução ou a eliminação de pontos críticos de tráfego;

d) o estabelecimento de planos de ação para situações emergenciais;

e) a implantação de ciclovias e de ciclofaixas, como complementação do sistema de transporte nas vias públicas existentes e nas novas, desde que tecnicamente possível;

f) a ampliação, manutenção e melhoria do sistema de comunicação visual de informação.

VI - No que se refere ao transporte público, promover:

a) a adequação da oferta às demandas atual e projetada, aproveitando seus efeitos indutores, compatibilizando a acessibilidade às propostas de uso e ocupação do solo;

b) o estímulo ao uso do transporte coletivo sobre o individual, orientando neste sentido os investimentos públicos e privados;

c) o estímulo à integração dos vários modos de transporte num sistema único;

d) a criação e melhoria dos terminais rodoviários, visando a integração dos meios de transporte;

e) a implantação de drenagem e pavimentação nas vias onde se faça necessário o acesso do transporte público;

f) o estudo da viabilidade de implantação de um sistema de transporte público de alta capacidade, aproveitando ou não o leito da ferrovia;

g) o estabelecimento de medidas para disciplinar o tráfego nos pontos de carga e descarga, entrada e saída de colégios e das áreas ou edifícios de estacionamento;

h) a definição de rotas alternativas para o transporte de cargas perigosas;

i) o estímulo à adaptação dos veículos a padrões de operação que reduzam o ruído, a poluição por gases e resíduos em suspensão (Prefeitura de Juiz de Fora, 2016).

Em 2006, a Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica (SPGE) elaborou um novo estudo para a reestruturação urbano-viária da região central de Juiz de Fora,

que seria realizado através da troncalização do sistema de transporte público. Os influenciadores deste estudo foram os trabalhos iniciados pelo PDDU e PDTU, ainda não concluídos sobre a viabilidade para a implantação de VLT.

Para tal planejamento, foi necessário absorver as diretrizes desses planos anteriores e resgatar informações importantes obtidas na fase de diagnóstico destes dois instrumentos de planejamento, a fim de desenvolver as seguintes soluções: a curto e médio prazo, seria considerado o porte e a facilidade das execuções das intervenções viárias/urbanísticas; a longo prazo, implantação do VLT na canaleta central da avenida Barão do Rio Branco e a “longuíssimo” prazo, implantação do VLT na via férrea existente na avenida Francisco Bernardino. Paralelamente, seriam agregadas intervenções urbanísticas que contribuiriam para o conforto e segurança dos cidadãos, além da transformação da paisagem urbana (SPGE, 2006).

Um novo plano se justificava em função das dificuldades na fluidez do trânsito em determinadas vias da cidade, principalmente da avenida Barão do Rio Branco, da perda de qualidade no transporte público, da saturação frequente dos pontos de ônibus, da degradação urbanística e da desqualificação estética das avenidas, ruas e praças da cidade.

3.3.2 Últimos projetos e intervenções

No ano de 2010, foi elaborado mais um projeto de reestruturação urbano-viária da avenida Barão do Rio Branco. Segundo a Secretaria de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG, este projeto contempla intervenções, como alterações nas condições de travessias; aumento de faixas para ônibus e veículos; revisão da circulação em alguns pontos; mudanças semaforicas e alterações de plataformas de embarque e desembarque de ônibus. Além disso, seriam instalados novos abrigos, pavimento, sistema de iluminação em obras que contemplariam os trechos entre o Bairro Bom Pastor e a Garganta do Dilermando (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2015).

A justificativa para as propostas apresentadas neste projeto eram de que, desde o processo de reurbanização da avenida vivenciado nos anos de 1980, a via não havia sofrido nenhuma intervenção significativa, ainda que o número de usuários do

transporte coletivo e de linhas de ônibus tenha crescido significativamente (SETTRA, 2010).

Para Carlos Eduardo Meurer, a avenida Barão do Rio Branco apresentava claros sinais de saturação, que podiam ser percebidos em seus passeios, plataformas de embarque/desembarque e distintas pistas de tráfego principalmente na área central e entornos. O desafio era então o de qualificar novamente a avenida, com melhores condições operacionais, de segurança e de conforto para que ela pudesse desempenhar melhor suas funções. Tendo em vista que uma maior eficiência do transporte coletivo urbano traria benefícios para todas as questões apresentadas, pois atraindo um maior número de usuários e geraria menor utilização dos veículos particulares.

Nesse sentido, cientes das possibilidades de ações que poderiam melhorar os níveis de segurança e conforto, tanto para os usuários do transporte coletivo como para os pedestres, os técnicos da Secretaria de Transporte e Trânsito se mobilizaram em uma proposta de implantação do “Projeto Rio Branco Viva”. Este projeto continha uma série de ações que se diferenciavam por suas distintas dimensões, complexidades e custos. Estas ações deveriam ser implantadas ao longo dos anos de acordo com a disponibilidade financeira, levando em consideração a relevância sob a ótica da segurança e diminuição dos riscos aos pedestres (SETTRA, 2010).

As propostas contidas no projeto eram orientadas no sentido de melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade para todo o tipo de usuário da avenida. Dentre estas ações, estavam projetos de circulação e urbanísticos, que visavam solucionar problemas junto às travessias de pedestres, sendo esses pontos os mais vulneráveis e onde ocorria o maior número de acidentes. Algumas propostas eram bem simples como a ampliação de parte dos passeios, instalação de gradis de segurança e adequação de faixas de pedestres. Entretanto, havia outras bem mais complexas, como a ampliação da seção transversal de trechos na parte sul (bairro Bom Pastor) e norte (“Garganta do Dilermando”) (SETTRA, 2010).

Outra ação de extrema importância abordada pelo “Projeto Rio Branco Viva” foi a proposta de revisão da iluminação geral da avenida, visto que na reurbanização de 1982 foram instalados postes de grande altura, que por um determinado período funcionaram adequadamente, proporcionando excelentes níveis de luminosidade e com isso impactos bem positivos para a paisagem urbana e segurança. Contudo, o crescimento das árvores fez com que suas copas passassem a prejudicar a iluminação da avenida. A fim de resolver esta questão, a proposta foi a troca por modelos de menor

altura, medida que recuperaria a luminosidade adequada, respeitaria a arborização existente e agregaria novos valores ao cenário urbano (SETTRA, 2010).

Ao sistema de transporte coletivo urbano o projeto apresentou, dentre outras ações, propostas de adequação da avenida Barão do Rio Branco nos seguintes pontos: em frente à Praça do Riachuelo, nos cruzamentos com as avenidas Brasil, Francisco Bernardino, Andradas, Getúlio Vargas e Independência (atualmente avenida Itamar Franco), nos cruzamentos com as ruas Roberto de Barros, Afonso Pinto da Motta, Antônio Carlos e Oswaldo Aranha, bem como no trecho entre a avenida Procópio Teixeira e a Rua Aurora Torres, o qual receberia um canteiro central. Outras ações no sentido de melhoramento no transporte coletivo urbano incluiriam um remanejamento com diminuição do número de linhas em circulação na avenida evitando os acúmulos de ônibus junto a determinadas plataformas de embarque/desembarque (SETTRA, 2010).

As imagens a seguir são ampliações de alguns dos trechos anteriormente citados, propostas de adequação contidas no “Projeto Rio Branco Viva” que foram executadas. As pranchas estão presentes na íntegra nos anexos deste trabalho.



Figura 35 - Projeto Rio Branco Viva, adequação da avenida. Trabalho gráfico: autor.
 Fonte: SETTRA, 2010; GOOGLE EARTH, 2016.

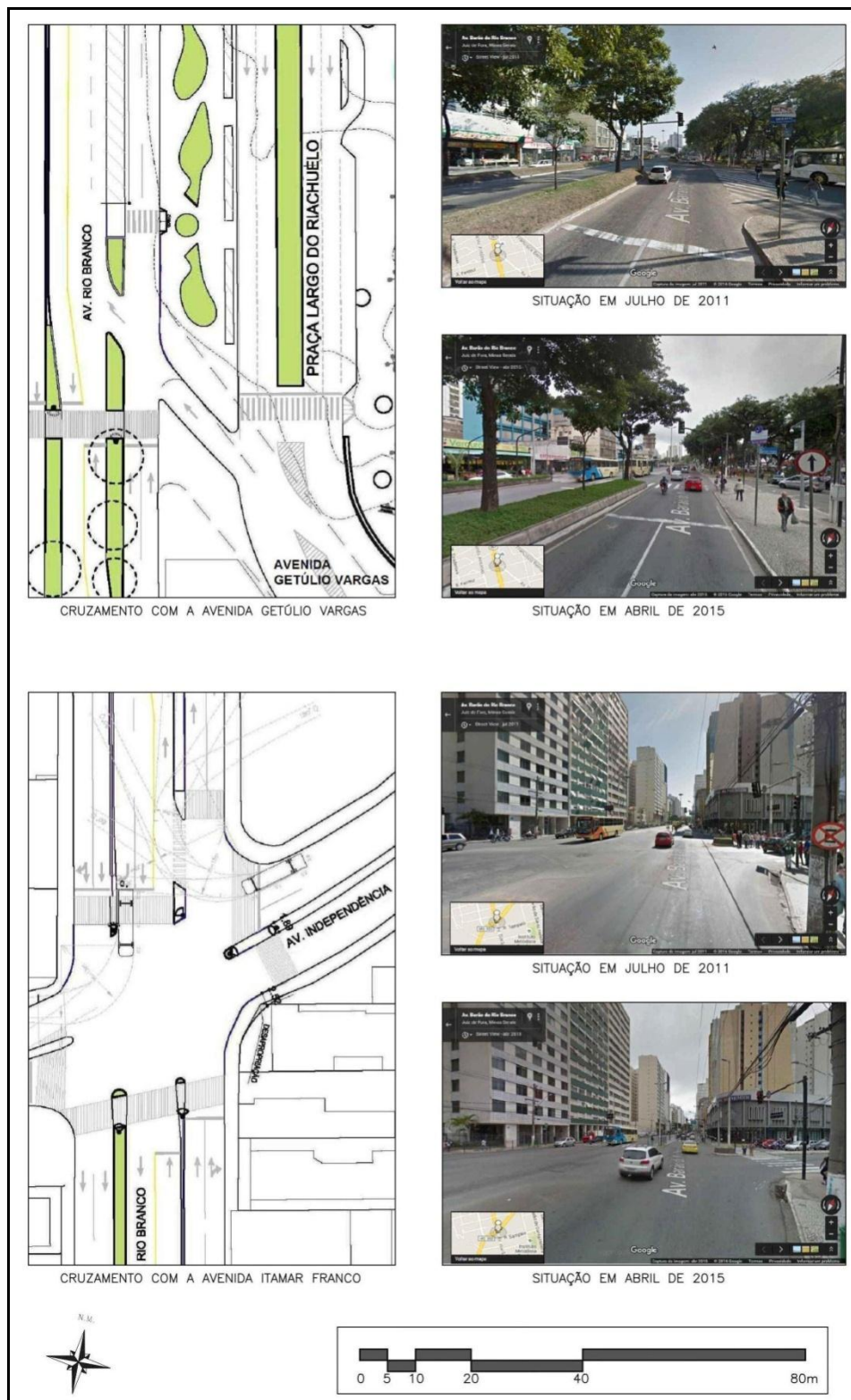


Figura 36 - Projeto Rio Branco Viva, adequação da avenida. Trabalho gráfico: autor.
 Fonte: SETTRA, 2010; GOOGLE EARTH, 2016.



Figura 37 - Projeto Rio Branco Viva, adequação da avenida. Trabalho gráfico: autor.
 Fonte: SETTRA, 2010; GOOGLE EARTH, 2016.

Das intervenções mais recentes e significativas ocorridas na via nos últimos anos, destaca-se o novo sistema de iluminação pública da avenida Barão do Rio Branco. Este novo

sistema atendeu às demandas de moradores, comerciantes e pessoas que circulam diariamente por esta região, permitindo que o local tenha mais segurança.

As obras de iluminação foram executadas no ano de 2012, abrangendo toda a extensão da avenida. A nova iluminação priorizou a estética e a eficiência, implementando novos dispositivos para garantir maior segurança ao longo da via. Dentre as novidades, está a iluminação especial nas travessias de pedestres, medida que melhora as condições de acessibilidade e mobilidade para todos os usuários. Ao todo a avenida Barão do Rio Branco recebeu 184 novos postes de concreto circular, de 11,5 metros, com duas luminárias por poste. O novo sistema substituiu os antigos 109 postes, instalados na década de 1980. À época, os equipamentos, com aproximadamente 20 metros de altura, proporcionaram um bom nível de luminosidade. O projeto atual está compatível com a arborização existente, de forma que agrega novos valores ao cenário urbano e recupera os níveis de luminosidade adequados. Além da região do “Mergulhão”, as áreas da Praça Alfredo Lage, no Bairro Manoel Honório e da Ponte Pedro Marques, receberam a iluminação especial (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2014).



Figura 38 - Projeto de iluminação 2012.

Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=31697>.

Acesso em: 15 jan. 2016.

Ainda em 2012, outras intervenções mereceram destaque neste sentido, como a ampliação e mudança de posicionamento dos pontos de ônibus (para aumentar o espaço de embarque e desembarque e, conseqüentemente, agilizar este processo); instalação de *trafficalming* nos principais cruzamentos; novo asfalto e novos abrigos de ônibus; além de mudanças no traçado da avenida (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2014).

Estas intervenções fizeram parte das ações previstas no projeto de reestruturação urbano-viária da avenida Barão do Rio Branco de 2010, que tinha como objetivos proporcionar mais segurança aos pedestres, conforto ao usuário do transporte coletivo e fluidez ao trânsito.

Em 2013, a Secretaria de Comunicação Social da Prefeitura de Juiz de Fora iniciou o projeto “Bem Comum”, com o objetivo de ajudar a população carente e compromisso permanente com a sociedade, em parcerias com empresas públicas, privadas ou Organizações não Governamentais (ONGs), no intuito de levar cultura, lazer e confraternização a instituições e assistidos por programas sociais (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2016).

Como forma de democratização do espaço urbano, recentemente a Prefeitura de Juiz de Fora colocou em prática mais uma ação do projeto “Bem Comum Lazer”. Uma iniciativa que visa transformar uma via arterial de grande importância ao sistema de transportes da cidade, como é a avenida Barão do Rio Branco, em um equipamento público de uso coletivo, voltado para o lazer, atividades esportivas e culturais.

A primeira edição desta ação foi realizada por meio das Secretarias de Transporte e Trânsito e de Comunicação Social no dia 4 de outubro de 2015. Desde então, vem se realizando em datas específicas, mas sempre aos domingos, no turno da manhã. O trecho da avenida Barão do Rio Branco dedicado ao projeto fica entre a rua Doutor Romualdo e o cruzamento com a avenida Procópio Teixeira no bairro Bom Pastor. Sendo que a proposta é ampliar esta ação no futuro para acontecer também em outras áreas da cidade (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2016).



Figura 39 - Projeto “Bem Comum Lazer”.

Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2015/12/avenida-em-juiz-de-fora-e-interditada-para-bem-comum-lazer.html>>. Acesso em: 15 jan. 2016.

A Secretaria de Transportes e Trânsito, além de controlar o trânsito nestas áreas, contribui com campanhas educativas direcionadas às crianças. Segundo Rodrigo Tortoriello, titular da Secretaria, a intenção é que as pessoas possam frequentar a rua novamente e que “as vias públicas têm se tornado um espaço de muitos automóveis e pouca gente. (...) Queremos que a população volte para a rua, para ocupar um espaço que nunca deveria ter sido tomado das pessoas”. Além disso, o projeto conta com a participação da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), que por meio do programa “Gente em Primeiro Lugar”, promovem atividades culturais e as secretarias de Esporte e Lazer e de Saúde e ficam responsáveis pela promoção de avaliações da saúde em geral (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2016).

Ações desse tipo demonstram a capacidade da avenida em modificar positivamente a sua relação com o cotidiano dos usuários, adquirindo cada vez mais importância, não só como principal via estruturadora do centro urbano e ao sistema viário, mas como um elemento que agrega valor ao espaço e permite a sua utilização em diferentes contextos. Possibilitando que o usuário tenha a oportunidade de perceber a paisagem urbana e os diferentes usos atribuídos ao espaço público.

4. MARCOS NA PAISAGEM, ESPAÇO E TEMPO

4.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE A DINÂMICA ATUAL

De acordo com Wall e Waterman (2012), para compreender um espaço muitas pessoas fazem uso de marcos históricos ou arquitetônicos, que caracterizam a paisagem em diferentes escalas.

Esses pontos na paisagem são referência e guias de navegação para nossos percursos através da cidade – dos territórios que a circundam, passando pelos limites da cidade e os bairros identificáveis e, por fim, chegando ao nosso destino. Todas essas etapas dependem dos marcos para que possamos criar um mapa mental único e contextualizar cada experiência urbana (WALL; WATERMAN, 2012, p.60).

Acredita-se que a orientação norte-sul da avenida Barão do Rio Branco possa servir de guia a uma boa parte da população, sendo que as intervenções nela contidas a tornam ainda mais atrativa e facilitadora dos deslocamentos.

Os desenhos a seguir foram elaborados a partir da base cartográfica do município, enfatizando os bairros e vias que estão diretamente relacionados com a avenida Barão do Rio Branco, destacando também as praças ao longo da via. Esses desenhos pretendem contribuir para a elucidação dos fatos anteriormente apresentados, visto que situam as intervenções relacionadas nesta pesquisa.

Como forma de organização e facilitação da visualização, foram divididos em faixas de quinhentos metros cada, adequando-se à escala pretendida, 1/2.500. Juntamente a eles, faz-se uma breve descrição dos espaços, apresentando na imagem que segue: as relações com os bairros e suas características, ruas/avenidas, praças e intervenções. Para efeitos de orientação, a apresentação foi feita no sentido norte-sul respeitando o início da numeração de seus lotes lindeiros, sendo os bairros e vias apresentados a leste ou a oeste.

A avenida tem início ao norte, em aclave, com acesso pelos bairros Bom Clima e Nossa Senhora Aparecida, predominantemente residenciais, feito através da rua Paracatu. Em pouco mais de quinhentos metros percorridos já acumula um desnível de aproximadamente quarenta metros, onde se inicia a leste o próximo bairro, Bairu, também de predominância residencial.

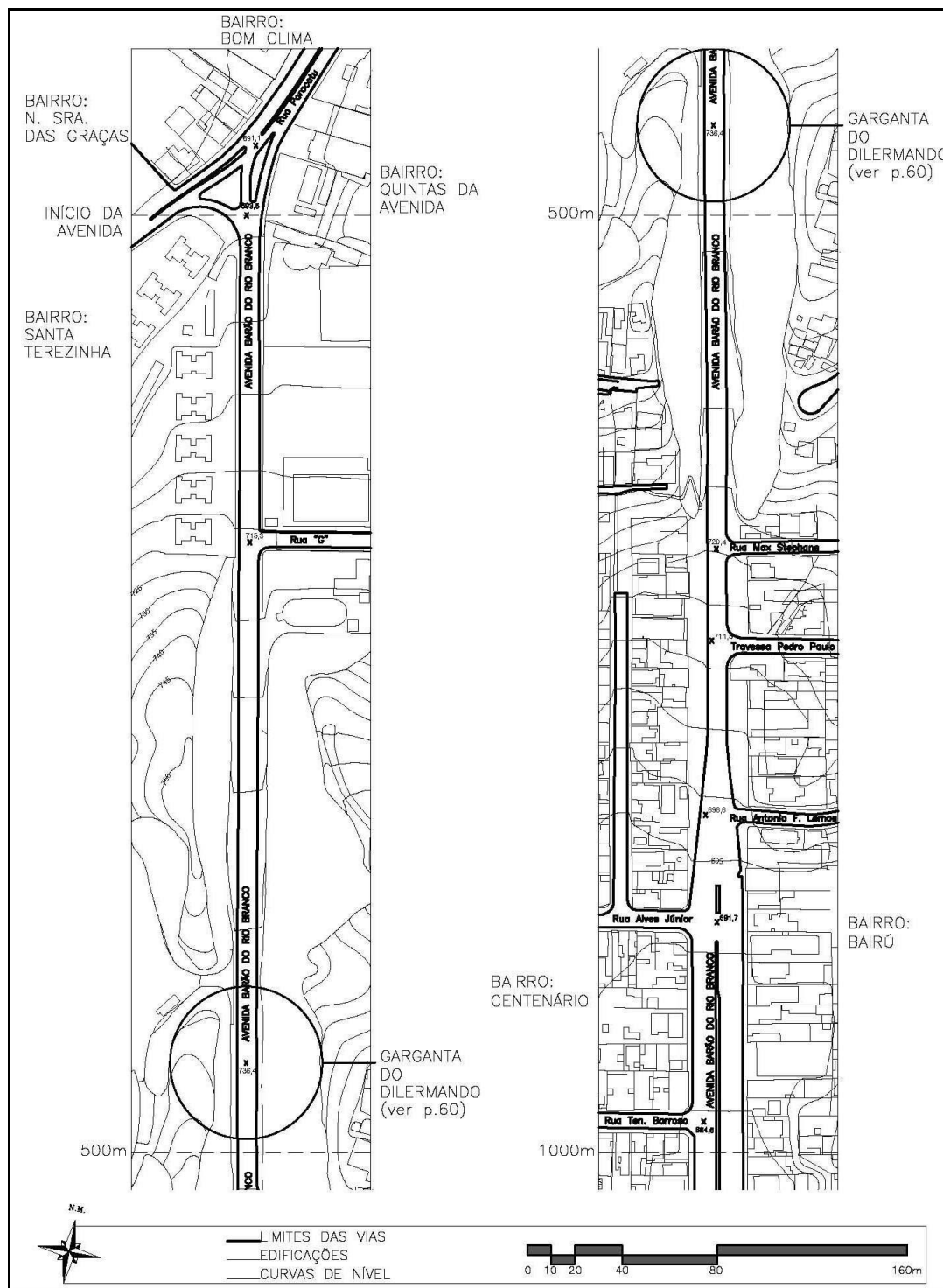


Figura 40 - Avenida Barão do Rio Branco – primeiro quilômetro.

Fonte: Adaptado pelo autor de arquivo digital da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

Descendo em direção ao Centro, logo após seu primeiro quilômetro a via chega a um de seus níveis mais baixos, sessenta metros de desnível, caracterizando a topografia da região, onde atravessa o bairro Manoel Honório, um importante subcentro comercial. Em seguida, cruza a avenida Brasil e a ponte sobre o rio Paraibuna chegando

aos bairros Mariano Procópio e Morro da Glória respectivamente a oeste, predominantemente residenciais.

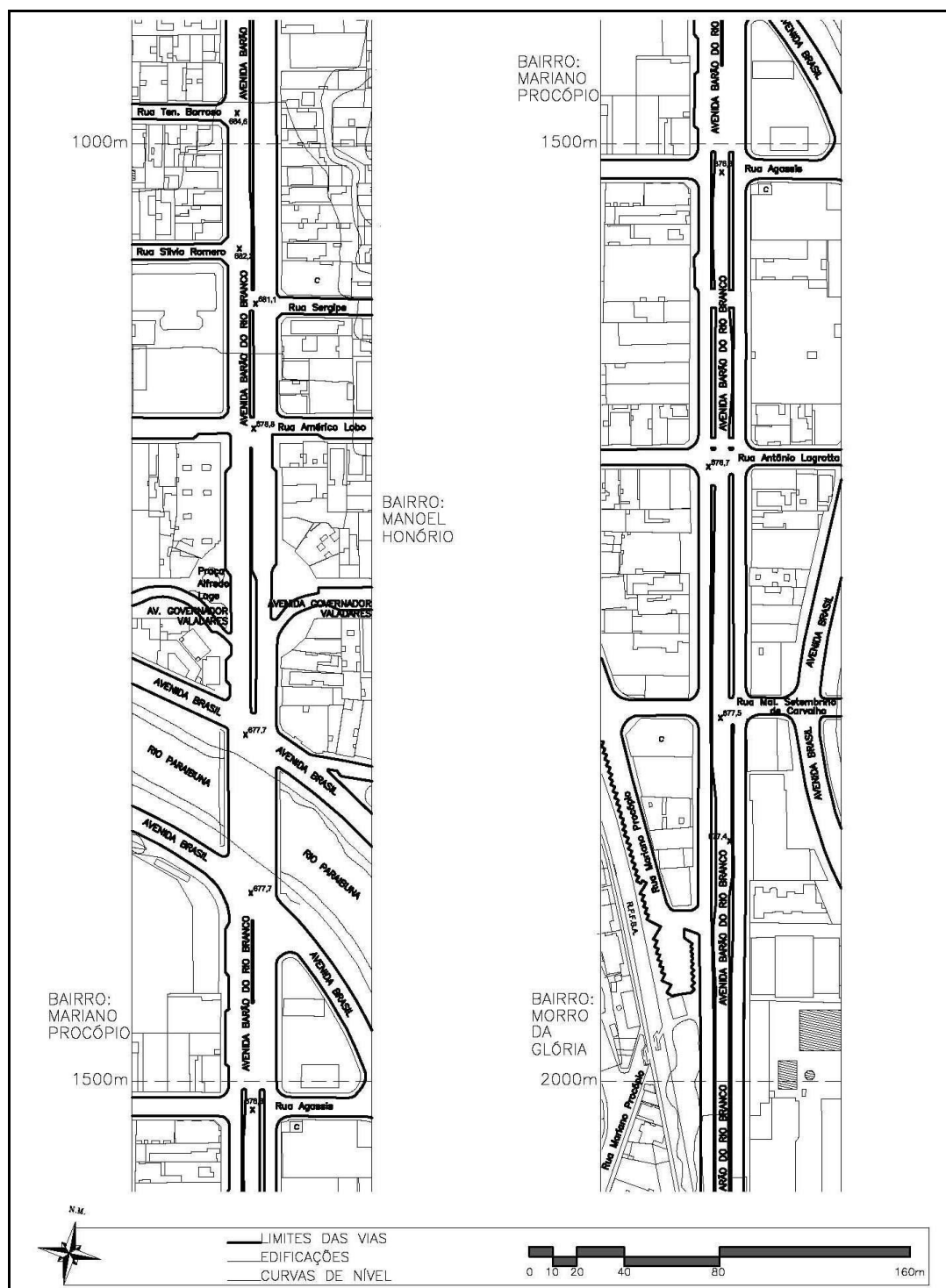


Figura 41 - Avenida Barão do Rio Branco – segundo quilômetro.

Fonte: Adaptado pelo autor de arquivo digital da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

Rumo ao Centro, a avenida transpõe a linha férrea pelo “Mergulhão”, intervenção anteriormente citada, um rebaixamento da via para que não haja

interrupções no tráfego, iniciando a partir dali o Centro da cidade, tendo acesso ao bairro adjacente Santa Helena ao este, onde predominam as residências.

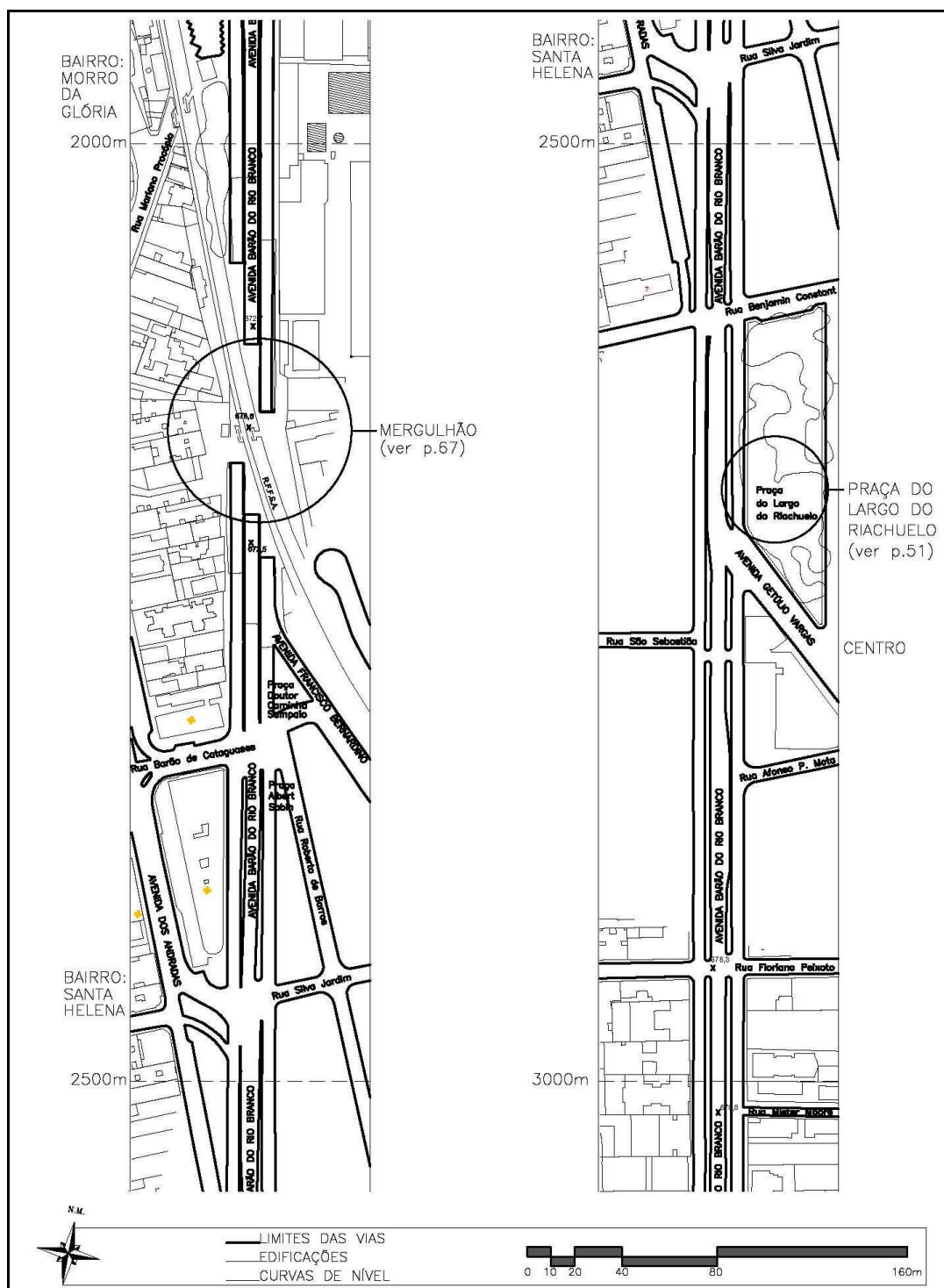


Figura 42 - Avenida Barão do Rio Branco – terceiro quilômetro.

Fonte: Adaptado pelo autor de arquivo digital da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

É no centro que a avenida tem seus principais cruzamentos: avenida Getúlio Vargas, importante conformadora do centro comercial, rua Halfeld, que tem uma boa

parte de calçada (fechado ao trânsito de carros), onde encontra-se o Parque Halfeld. Mais adiante, cruza-se com a avenida Presidente Itamar Franco, principal via de ligação leste-oeste. Logo em seguida o bairro Granbery, a leste, de origem residencial com vocação ao comércio devido à proximidade com o Centro.

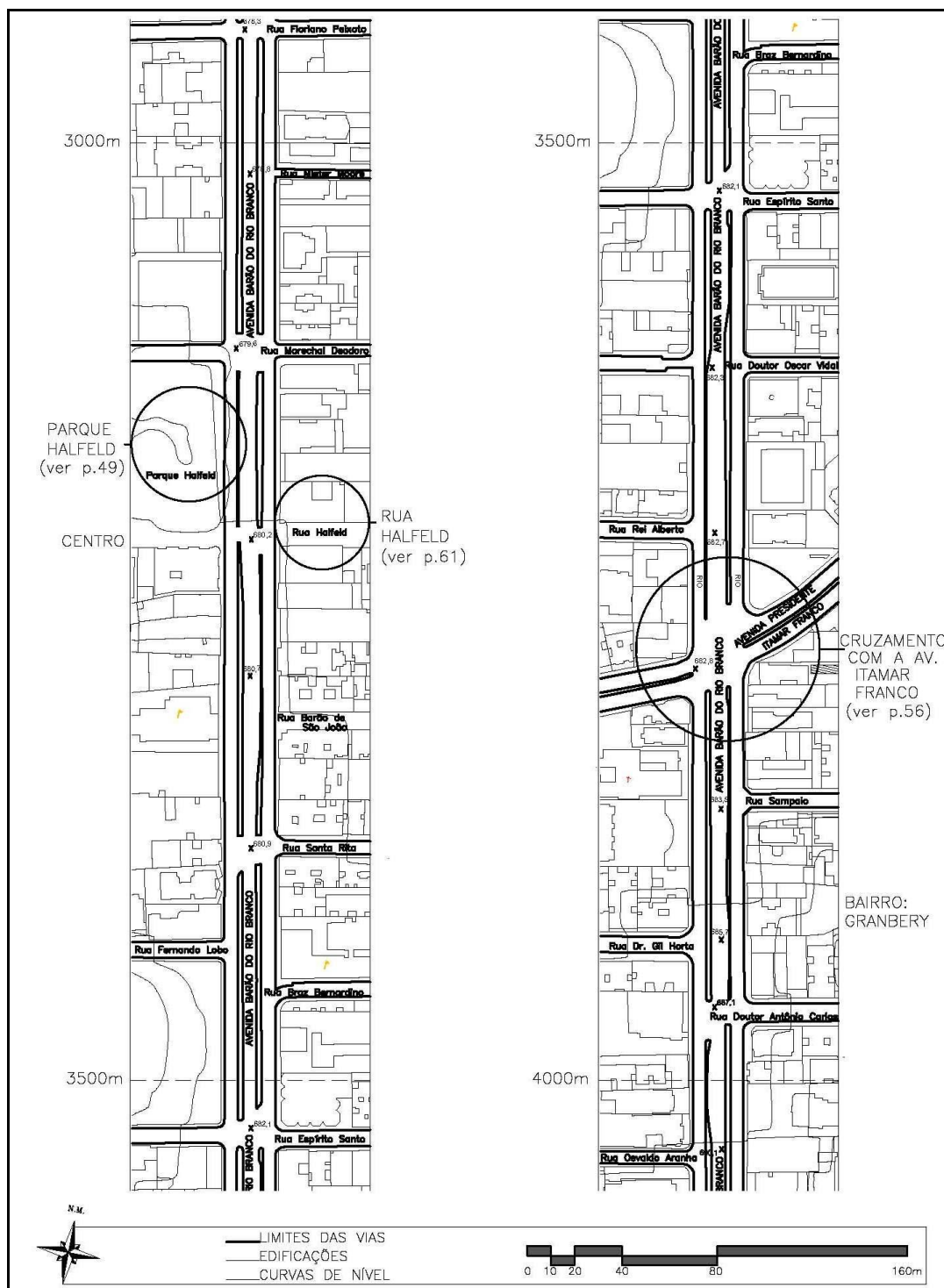


Figura 43 - Avenida Barão do Rio Branco – quarto quilômetro.

Fonte: Adaptado pelo autor de arquivo digital da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

A seguir, a avenida faz adjacência ao bairro São Mateus, a oeste, residencial que apresenta um comércio fortemente consolidado. Logo após, o Alto dos Passos (oeste) e Bom Pastor (leste), ambos residenciais, entretanto o primeiro apresenta comércio, shopping, bares e forte vocação à gastronomia e vida noturna.

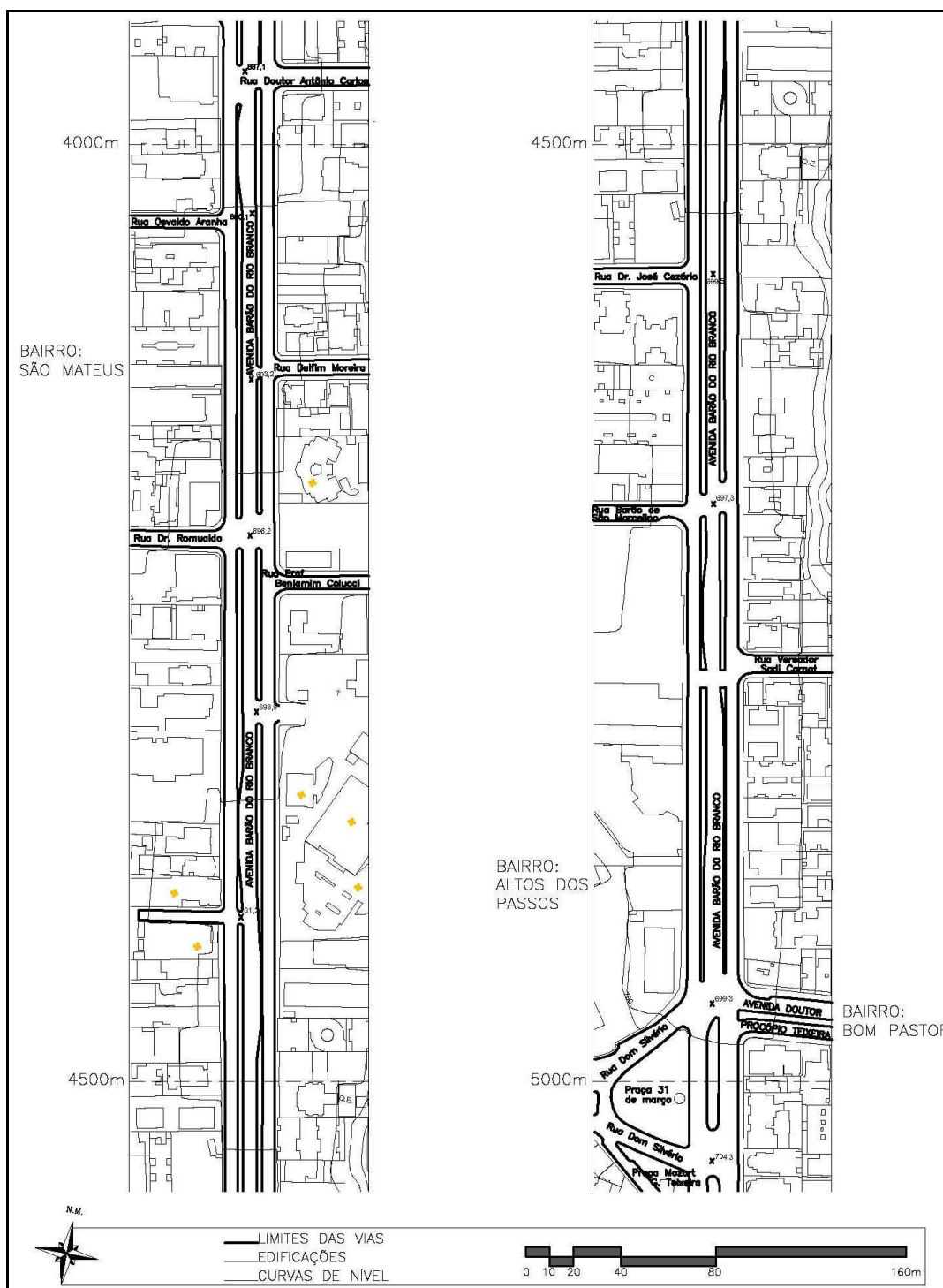


Figura 44 - Avenida Barão do Rio Branco – quinto quilômetro.

Fonte: Adaptado pelo autor de arquivo digital da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

Já aos cinco mil metros, após o cruzamento com a rua Dom Silvério (eixo sudoeste), a via inicia uma subida rumo “à colina” (assim tratada na história), tendo-se os bairros adjacentes Boa Vista (leste) e Santa Luzia (oeste), predominantemente residenciais. Aos cinco mil e setecentos metros finaliza o trecho em linha reta.

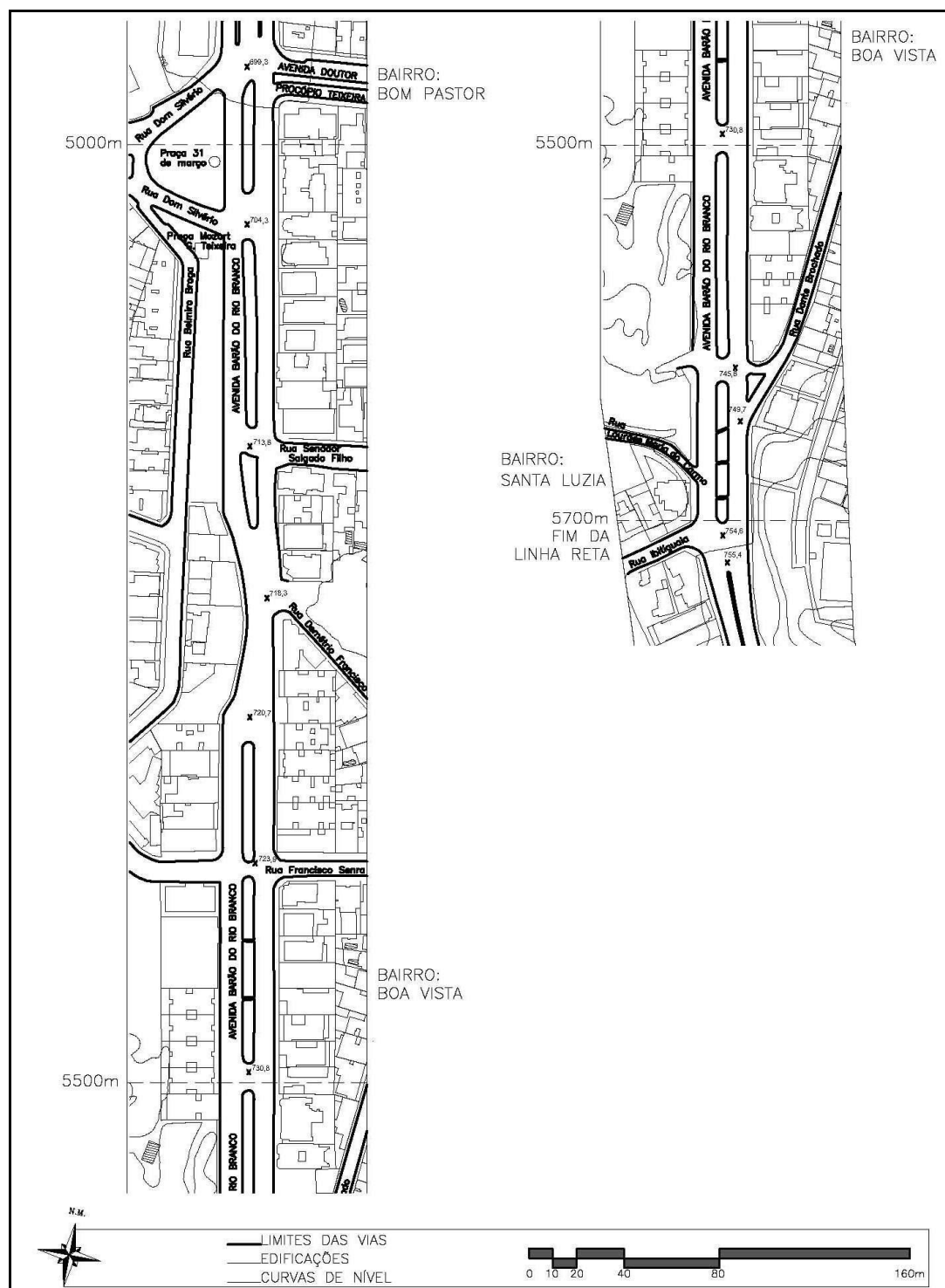


Figura 45 - Avenida Barão do Rio Branco – sexto quilômetro.

Fonte: Adaptado pelo autor de arquivo digital da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

A avenida segue rumo a sudeste para o bairro Cruzeiro do Sul, aos seis mil e cem metros chega ao fim em uma rotatória, que divide os fluxos para as avenidas Presidente João Goulart e Joaquim Vicente Guedes que dá acesso ao bairro Graminha (citado anteriormente), muito importante na formação da cidade.

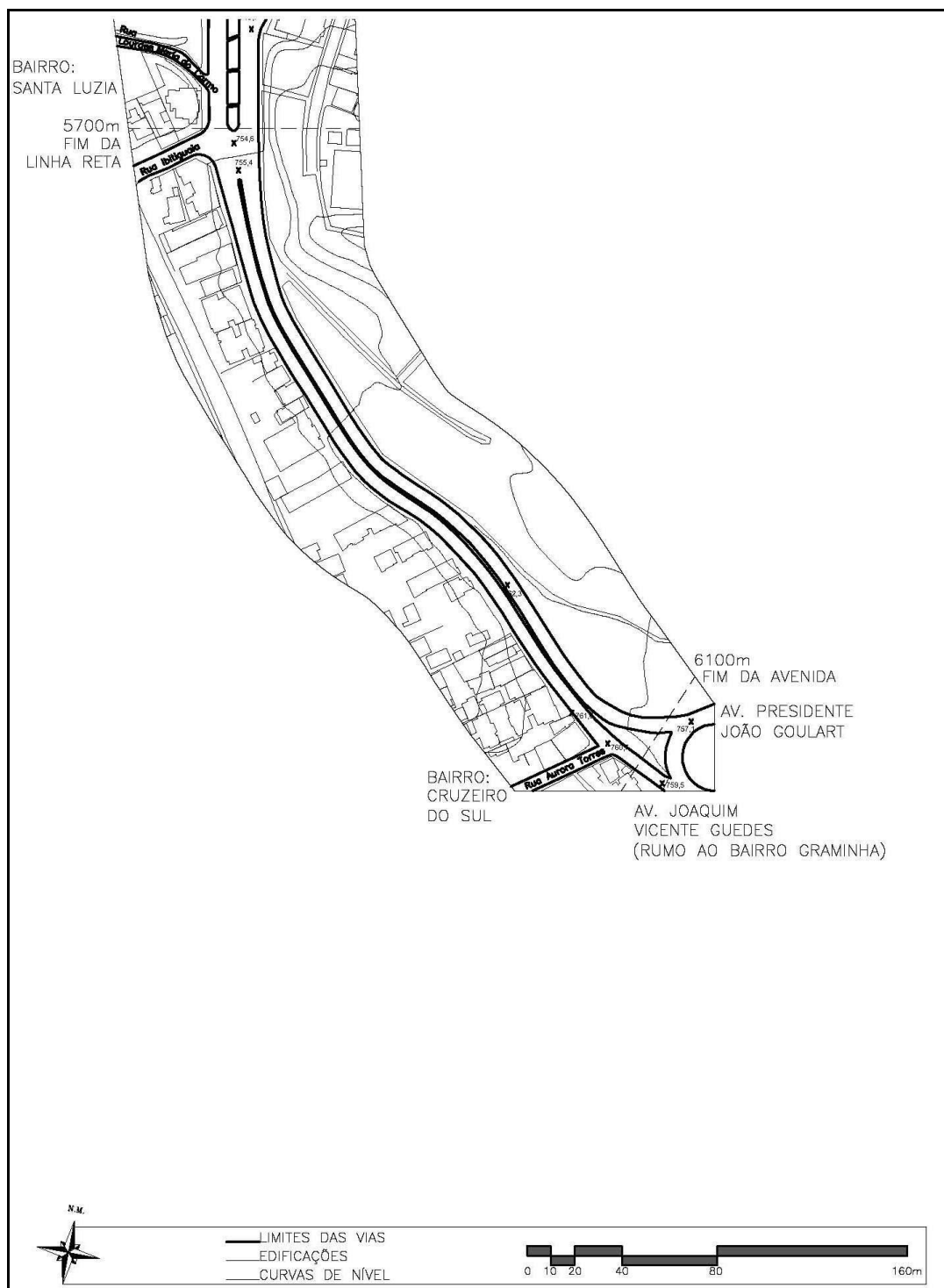


Figura 46 - Avenida Barão do Rio Branco – último trecho.

Fonte: Adaptado pelo autor de arquivo digital da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

4.2 SÍNTESE DOS MARCOS HISTÓRICOS

Desenho elaborado com base em todo o material contido nesta pesquisa: documentos e iconografia analisados pelo autor. Tem por finalidade, destacar as principais intervenções em seus tempos, facilitando o entendimento dos processos ocorridos ao longo da história da cidade de Juiz de Fora/MG.

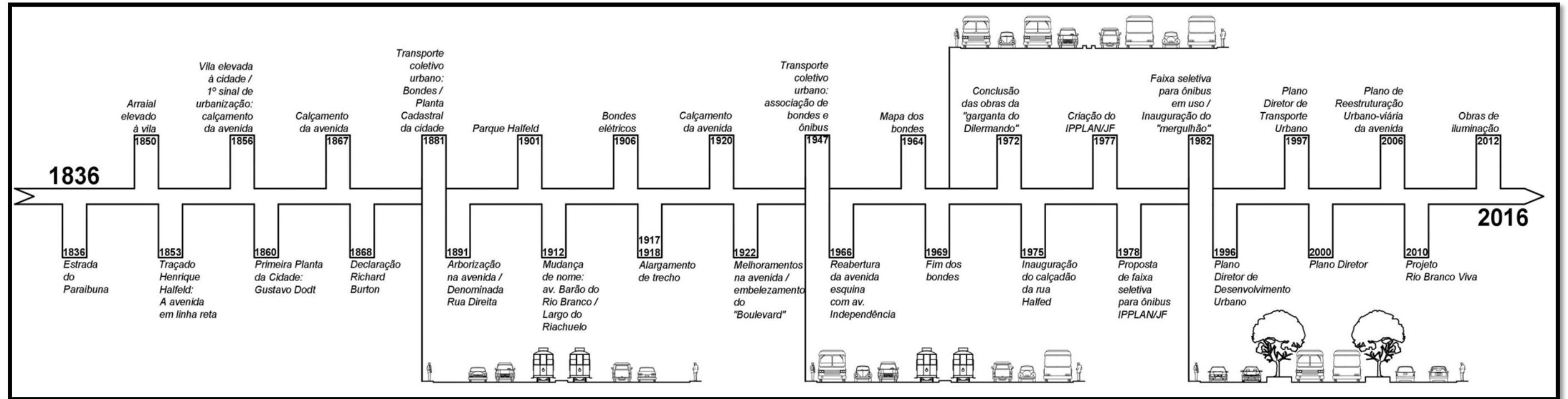


Figura 47 – Quadro síntese dos marcos históricos. Trabalho gráfico: autor.

5. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Apresenta-se a seguir, a paisagem urbana e a conformação da avenida Barão do Rio Branco em diferentes momentos. Através de um estudo por observação realizado com imagens atuais da via, vislumbrando a escala do pedestre e a relação do *skyline* da cidade em alguns de seus principais cruzamentos no centro urbano. Com os ângulos capturados pelo autor, busca-se assemelhar com as imagens do passado, a fim de confrontar com a iconografia de acervos digitais disponíveis. Circuladas em vermelho, as áreas onde foram efetuadas as imagens nos distintos tempos e as linhas azuis representam as visadas do observador.

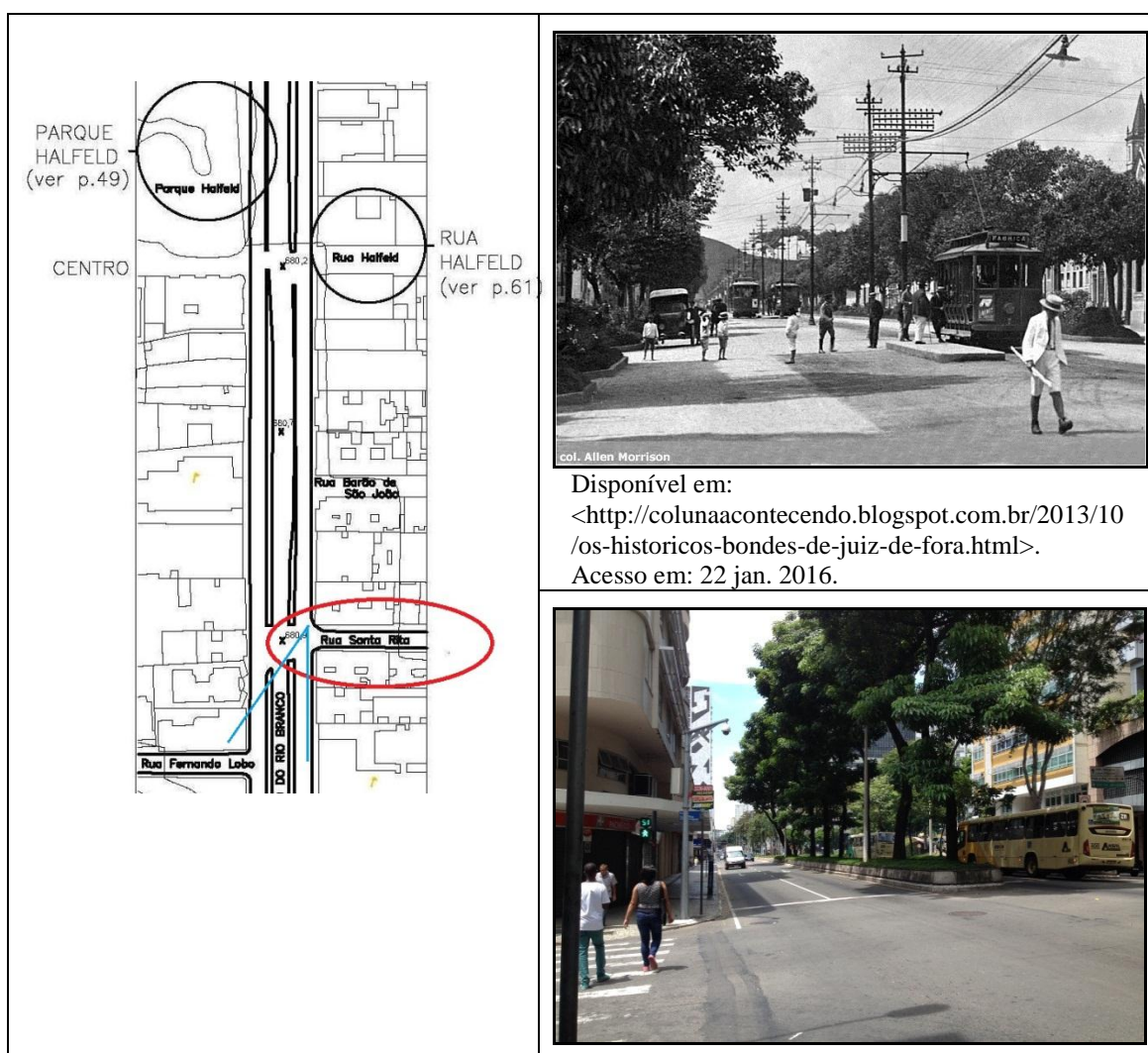


Figura 48 - Cruzamento com a rua Santa Rita – vista sul – 1920 / 2016. Trabalho gráfico: autor.

Observa-se a grande diferença da paisagem de quase cem anos atrás. Destaque para a arborização dos canteiros centrais que separam o fluxo dos veículos de passeio e

a pista central, exclusiva aos ônibus de transporte coletivo urbano. Hoje o cabeamento elétrico da avenida é subterrâneo, contribuindo ainda mais para a mudança da paisagem.

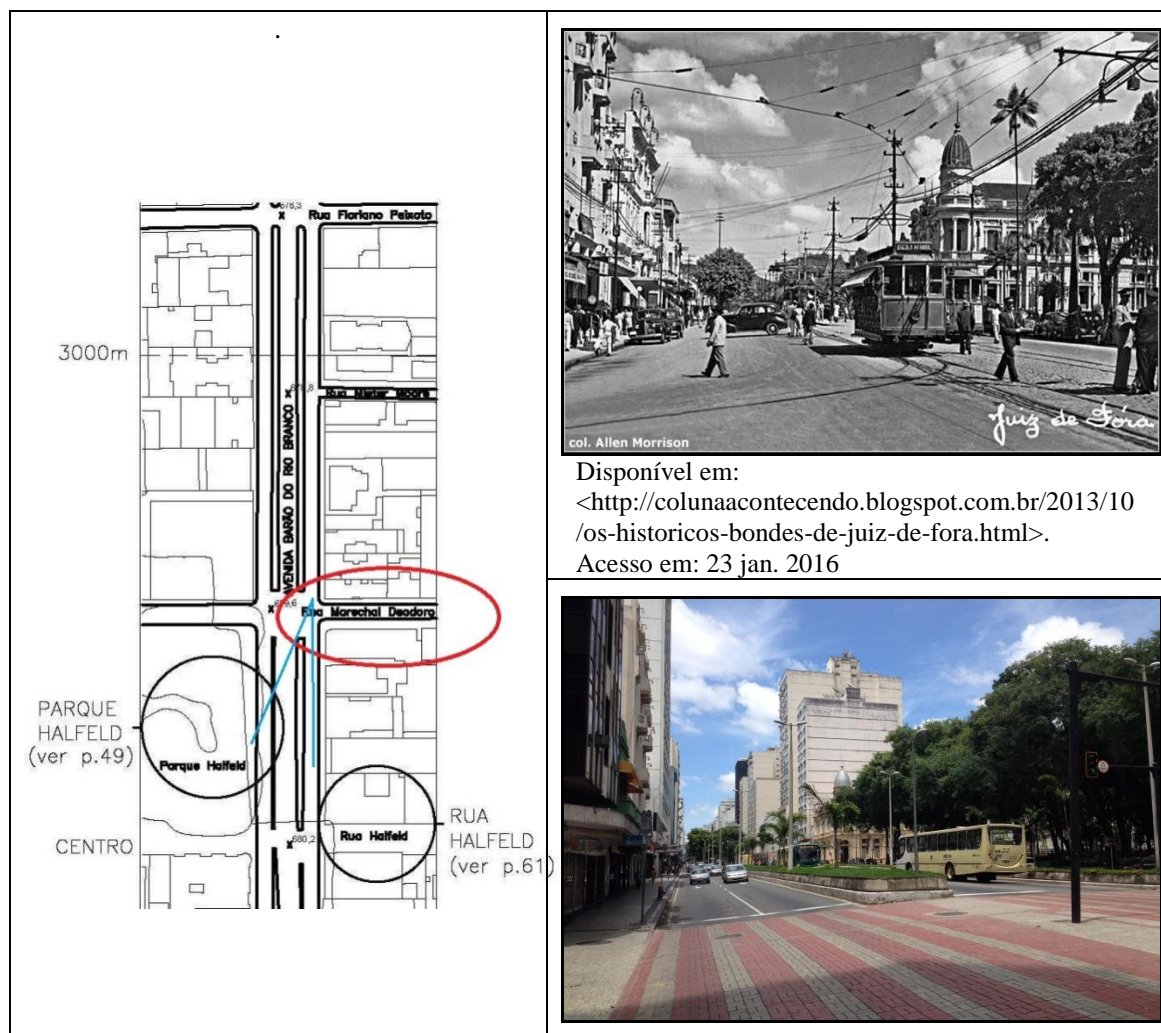


Figura 49 - Cruzamento com a rua Marechal Deodoro – vista sul – 1940 / 2016. Trabalho gráfico: autor.

Nota-se que a verticalização se fez presente na avenida, mudança drástica no *skyline*. Os *Trafficcalming*, nos principais cruzamentos, são frutos do Projeto Rio Branco Viva de 2010. À direita, o Parque Halfeld e sua vegetação hoje bem adensada.

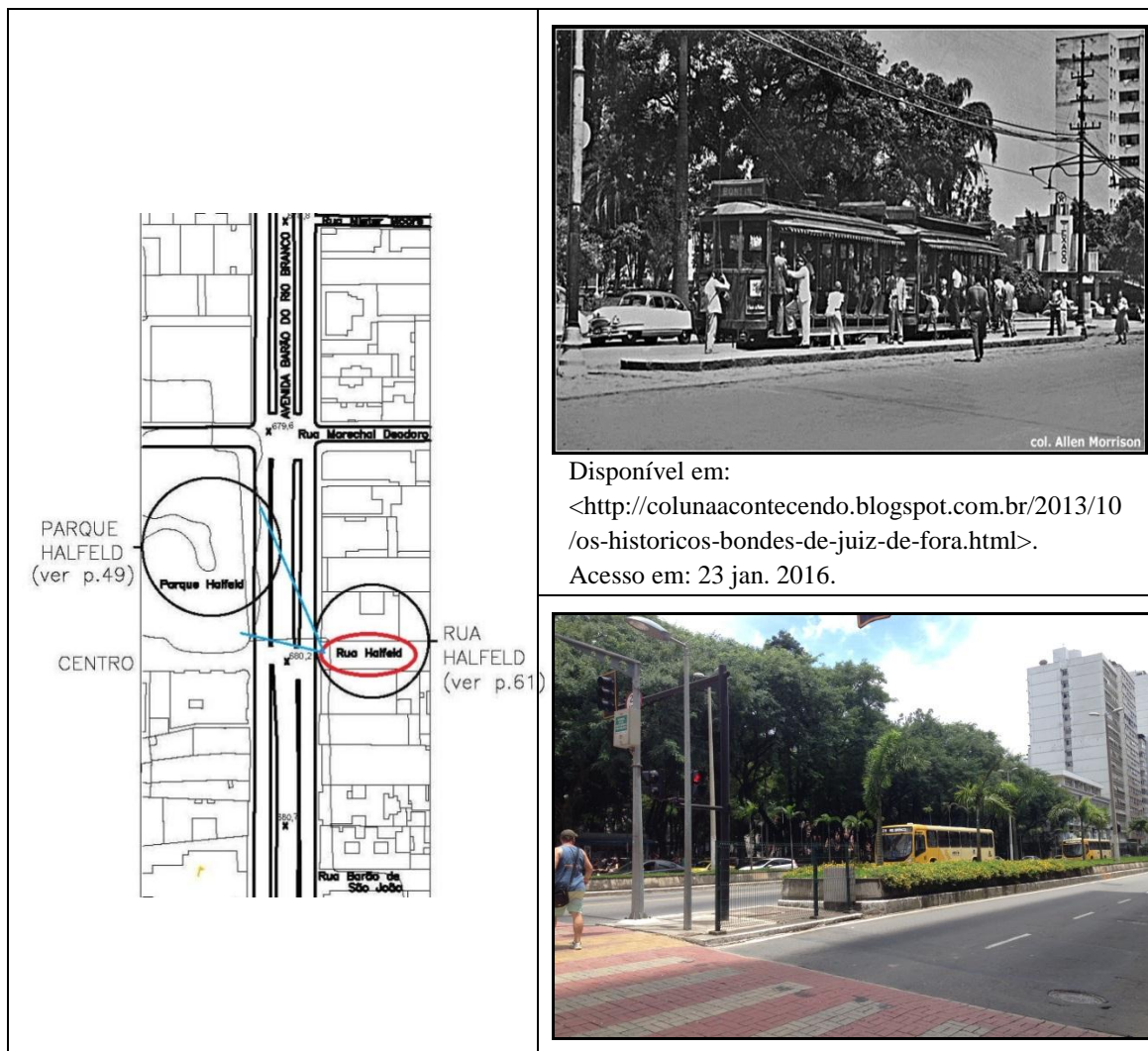


Figura 50 - Cruzamento com a rua Halfeld – vista do Parque Halfed – 1950 / 2016. Trabalho gráfico: autor.

Um dos principais cruzamentos do centro urbano, o calçadão da rua Halfed, intervenção dos anos da década de 1970 que deu início ao processo pioneiro de pedestrianização. Ao fundo, o Parque Halfed, importante configurador da região, com sua vegetação preservada é um refúgio aos usuários do Centro e à fauna que ainda resiste.

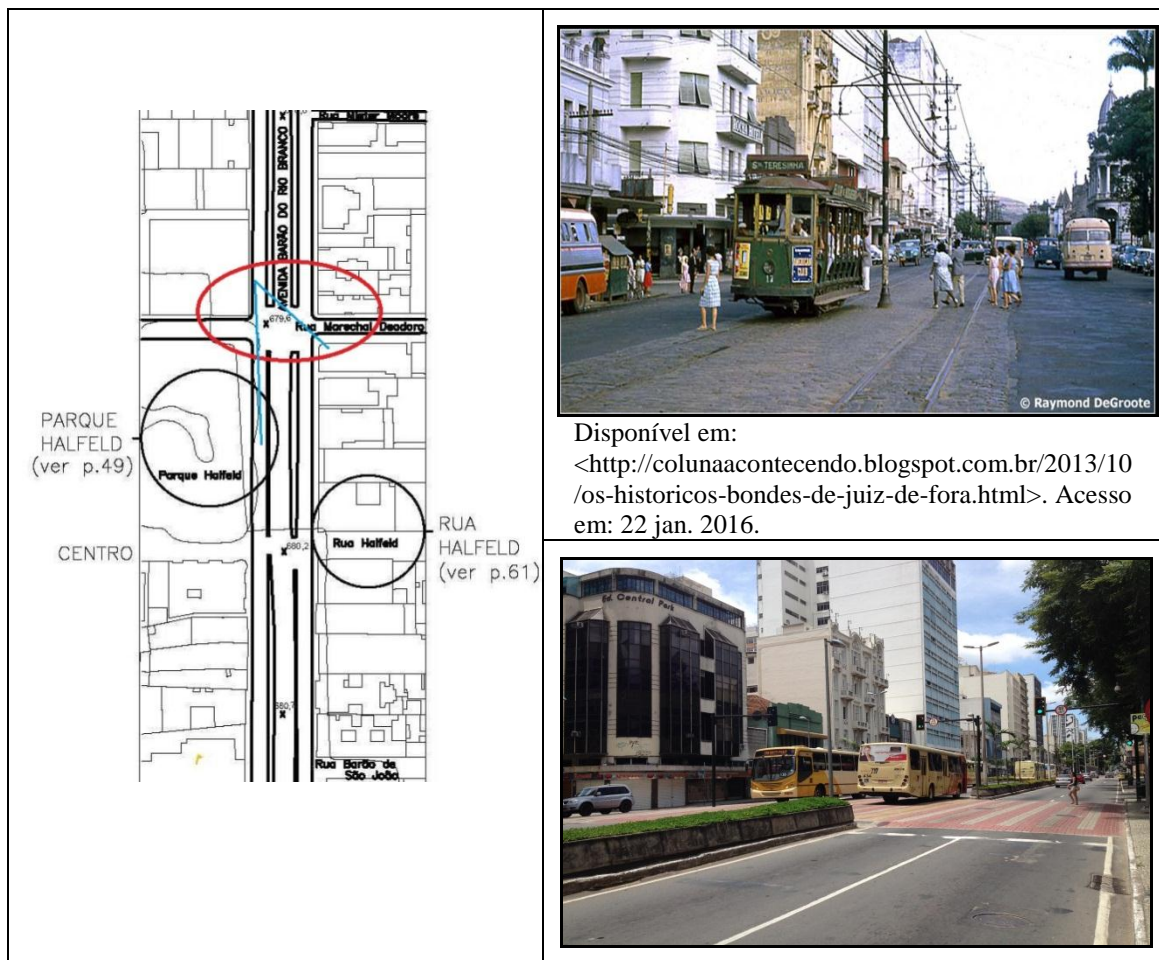


Figura 51 - Cruzamento com a rua Marechal Deodoro – vista sul – 1964 / 2016. Trabalho gráfico: autor.

Outro importante cruzamento da região central com a rua Marechal Deodoro. É possível perceber em todas as imagens aqui apresentadas uma significativa melhora na organização de fluxos entre pedestres e automóveis. A segregação das faixas de rolamento e as diversas travessias de pedestres são as intervenções facilitadoras deste processo, ainda que passíveis de profunda discussão sobre a relevância qualitativa dos resultados obtidos.

As imagens, que seguem, comparam o período iniciado em 1969 com a retirada dos bondes e os dias atuais. Naquele período, a avenida passou por mais de uma década com uma paisagem de poucos atrativos e bastante conflito entre pedestres, carros de passeio e os ônibus de transporte coletivo urbano. A situação só foi resolvida no ano de 1982 com a execução dos projetos apresentados pelo IPPLAN, em 1978. Os canteiros centrais permitiram a arborização de grande parte da avenida e hoje contribuem significativamente na qualidade do espaço urbano.

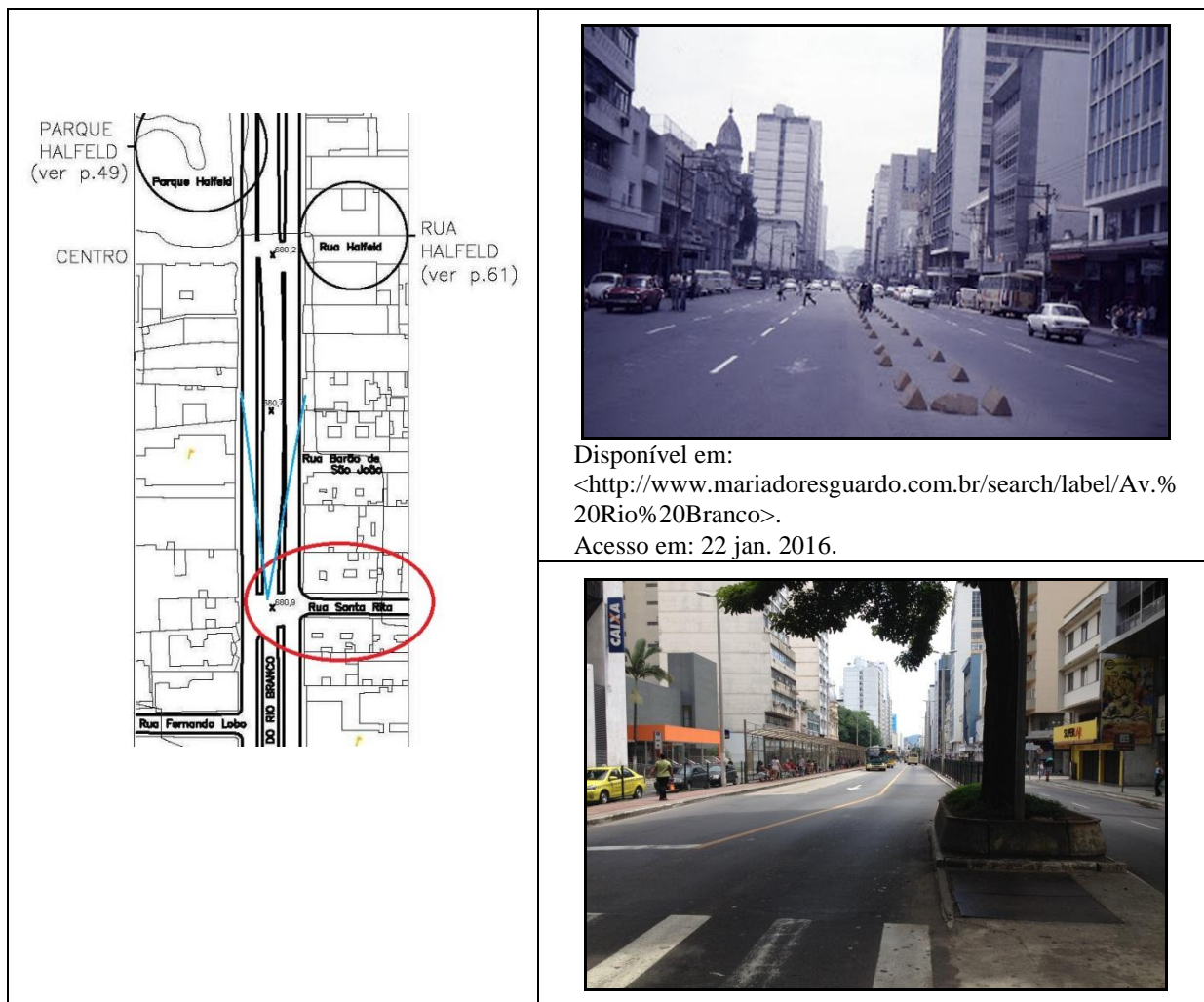


Figura 52 - Cruzamento com a rua Santa Rita – vista norte – 1980 / 2016. Trabalho gráfico: autor.

Com este estudo, pretende-se contribuir na compreensão de alguns dos espaços e paisagens apresentados nesta pesquisa, e ainda, a comparação visual das transformações ocorridas ao longo dos anos.

Por fim, como observado na totalidade deste estudo, alguns dos períodos vivenciados deixaram suas marcas na paisagem, sendo o perfil da conformação da avenida transformado conforme a necessidade ou solução adotada pelos responsáveis. Como ilustração destas fases e suas distintas conformações, foram elaborados desenhos destes perfis com a finalidade de compreensão destes espaços em seus tempos, observados a seguir.

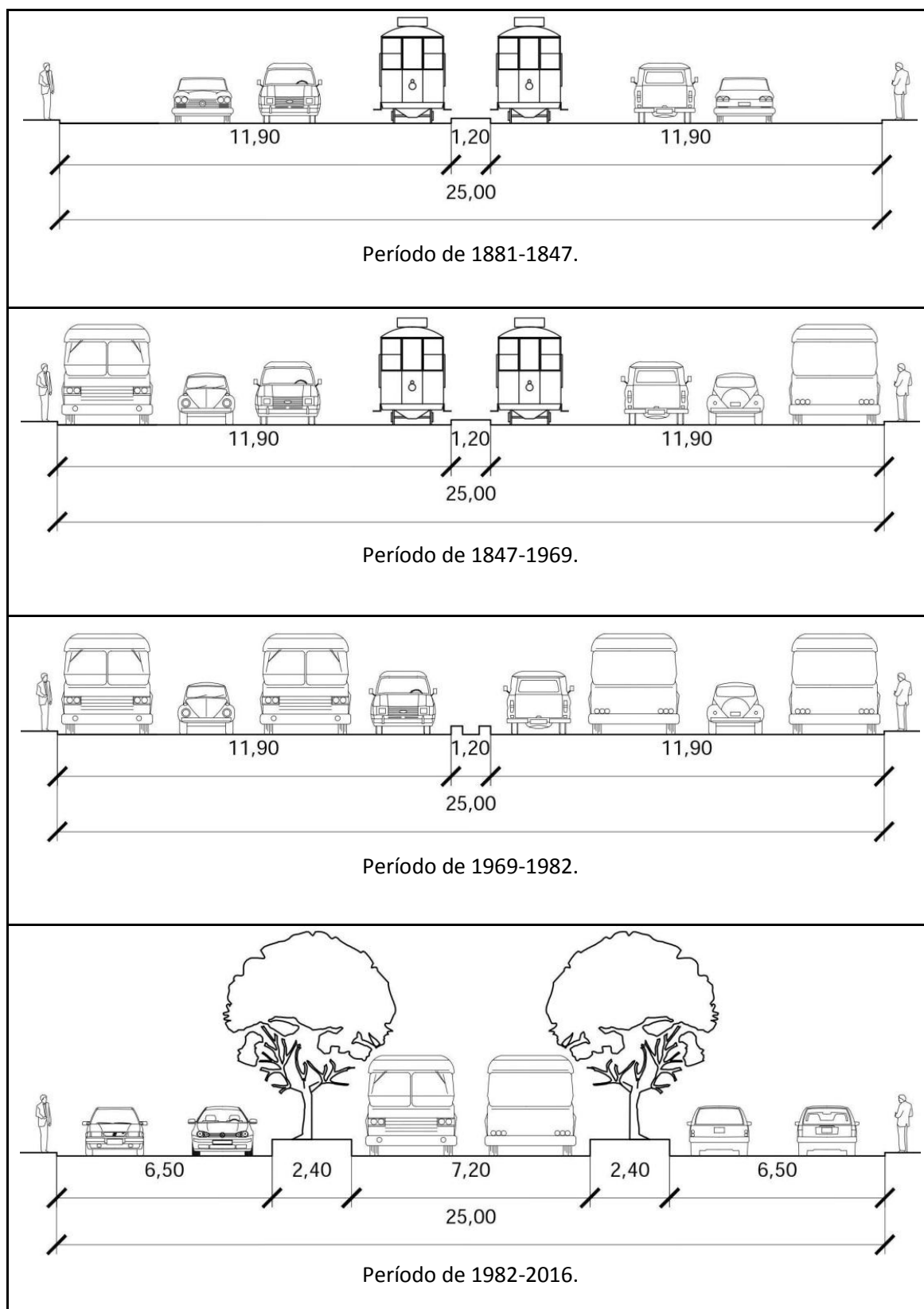


Figura 53 - Perfis da avenida. Trabalho gráfico: autor.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intenção da presente dissertação é apresentar as intervenções ocorridas ao longo dos anos da principal via da cidade de Juiz de Fora/MG, a avenida Barão do Rio Branco, até os dias atuais. Para tanto se tornou necessário o entendimento das características de sua formação, que remonta aos anos de 1836. Sendo este um recorte temporal bastante extenso, algumas lacunas insistiram em permanecer.

Durante a análise do processo de formação da avenida Barão do Rio Branco, alguns esclarecimentos se estabeleceram, o primeiro deles trata-se da data referida à sua criação, 1836. Este ano refere-se segundo os documentos e relatos aqui apresentados ao desvio do “Caminho novo”, proposto por Henrique Halfeld, o qual se tornava mais uma opção de rota. Tendo este desvio se tornado uma rota mais curta até o povoado, o caminho passou, então, a ser mais utilizado, mesmo com a desvantagem de uma topografia característica de Minas Gerais, os mares de morros. Tal fato, não impede de que continuemos tratando o início da avenida nesta data, o que vale destacar é que o desenho relacionado à sua conformação atual, em linha reta, é de 1853, e também de autoria de Henrique Halfeld.

Ainda sobre a fase inicial da pesquisa, os documentos e conclusões dos pesquisadores estudados nos evidenciam que a avenida Barão do Rio Branco teve um importante papel na formação e estruturação do centro urbano desta cidade, conforme conhecemos hoje. Isso se deve, sobretudo, por ter sido ela o principal agente da intensificação do uso desta região.

Sobre as transformações ocorridas na avenida, foi possível perceber que o sistema de transporte tornou-se o grande responsável pela maioria das intervenções ocorridas na avenida no século XX. Este fato pode ser explicado pela inversão no sentido das interferências da relação avenida-cidade. Se na formação da cidade a avenida foi o principal agente para o início do centro urbano na porção onde se conformou, no período de crescimento da população o centro urbano fez o papel de influenciador de suas transformações, sendo a demanda por transporte a que mais se destaca neste processo de urbanização.

As vias públicas formam o principal sistema de ligações e deslocamento sobre o território, conectando as diversas partes do

município e conformando uma rede adequada. Sobre elas vão se instalando as infraestruturas urbanas locais, capazes de propiciar condições de existência aos elementos integradores das atividades cotidianas (RODRIGUES, 2010, p. 274).

O transporte coletivo urbano surge como necessidade a uma nova sociedade, com novos hábitos e anseios. Em Juiz de Fora, a coletivização do transporte se inicia por meio do uso dos bondes, em 1881, permanecendo como único modelo de transporte coletivo por mais de sessenta anos. Na década de 1960, os ônibus de transporte coletivo urbano surgiram como forma complementar ao modelo baseado no sistema de bondes elétricos. Essa associação não perdurou, sendo os bondes retirados de circulação no ano de 1969, tornando-se o ônibus o único meio de transporte coletivo desta cidade.

A partir dos anos 1970, a cidade vivenciou um período de grandes conflitos, sobretudo na avenida Barão do Rio Branco. Com a retirada dos bondes liberou-se quatro faixas de rolamento para cada sentido, tornando-se complexo o compartilhamento entre automóveis de passeio, ônibus de transporte coletivo urbano e pedestres. Este período foi considerado crítico para a paisagem da avenida, e somente em 1982, a situação se restabeleceu em função da execução de algumas ações contidas nos planejamentos iniciados em 1978 pelo IPPLAN. A principal delas foi a divisão da avenida em três pistas, ficando a pista central voltada exclusivamente para o uso dos ônibus de transporte coletivo urbano.

Os planos urbanos da década de 1990 contribuíram significativamente para soluções do sistema de transporte coletivo, entretanto, mais especificamente, para a avenida em questão, nenhuma outra proposta foi tão significativa quanto as apresentadas pelo IPPLAN.

As transformações na paisagem e na conformação da avenida também puderam ser observadas, as imagens do passado confrontadas com as do presente nos permitem avaliar e perceber que, por vezes, essas transformações tornam-se tão significativas a ponto de alterar quase por completo o cenário urbano.

Visando preencher outras lacunas que existem acerca do processo de urbanização, indicam-se como sugestões para trabalhos futuros alguns assuntos pertinentes de serem abordados como complemento de uma investigação histórica de viés urbanístico ao centro urbano de Juiz de Fora/MG.

O estudo de uma determinada via, sobretudo de grande importância à formação e transformações da cidade, mostrou-se importante ferramenta para o processo de

elucidação da história. Desta forma, seriam pertinentes, estudos direcionados à formação de outras avenidas que também seriam influenciadoras de grande parte do sistema de transportes de Juiz de Fora. Algumas delas se tornaram eixos de ligação de diferentes sentidos, como por exemplo: a avenida Brasil (eixo noroeste-sudeste) e avenida Itamar Franco (eixo leste-oeste), também importantes na formação e transformações de todo o contexto urbano da cidade.

Vimos que, ao longo do tempo, a avenida Barão do Rio Branco sofreu várias alterações que tiveram significativo impacto na paisagem de Juiz de Fora. Algumas alterações tinham um caráter mais voltado para o embelezamento. Outras eram de cunho estrutural, como a destinação de uma faixa exclusiva para a circulação de ônibus. Das diversas pavimentações à instalação de canteiros, que separaram fisicamente tanto os automóveis particulares dos veículos de transporte coletivo como o próprio sentido do fluxo de automóveis. O grande número de modificações efetuadas na avenida demonstra a sua importância para a cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERNAZ, Paula. Reflexões sobre o espaço público atual. In LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MOLEQUE, Miria Roseira (org.). **A avenida presidente Vargas: uma drástica cirurgia**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.

ARAÚJO, Maria do Carmo Vila-Real de. **Avaliação da qualidade do espaço público – redes viárias urbanas**. Dissertação. Faculdade de Arquitetura da Cidade do Porto. Porto 1998. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10216/12931>>. Acesso em: 28, maio, 2015.

BAESSO, Daniel Cesário. TEÓFILO, Sandro. SILVA, Rafael Santos. A nova Juiz de Fora e a reestruturação do centro urbano. **Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos**. Porto Alegre: ANG, 2010. Disponível em: <<http://lares.org.br/2012/images/631-879-1-RV.pdf>>. Acesso em: 28, maio, 2015.

BASTOS, Wilson de Lima. **Caminho novo: Espinha dorsal de Minas**. Juiz de Fora: FUNALFA . Edições, 2004.

BONAMETTI, João Henrique. O modernismo e a transformação da paisagem urbana de Curitiba: Plano Agache. **Anais Encontros Nacionais da ANPUR**, v. 14, 2011. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3145/3079>>. Acesso em: 02 out. 2015.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Caderno de referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. SEMOB, Brasília, 2007.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, 2012. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index.php/politica-nacional-de-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em: 09 jun. 2014.

_____. **Mobilidade e Política urbana: subsídios para uma Gestão Integrada**. 2004. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/media/MobilidadeePoliticaUrbana.pdf>>. Acesso em: 09 jul. 2014.

BRITO, Fausto. O deslocamento da população brasileira para as metrópoles. USP – **Estudos Avançados**, v. 20, n. 57, p. 221-236, ago. 2006. ISSN 1806-9592. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10158/11742>>. Acesso em: 09 jun. 2015.

Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado Federal: Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2002.

COSTA, M. S. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. Tese (Doutorado). Escola Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/.../tde.../publico/Tese_MCOSTA.pdf>. Acesso em: 08 jun. 2014.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 5. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

DA CUNHA, Erika Jorge Rodrigues; LEMOS, Celina Borges. **A natureza do espaço urbano: formação e transformação de territórios**. Educação & Tecnologia, v. 13, n. 1, 2008. Disponível em: <<http://seer.dppg.cefetmg.br/index.php/revista-et/article/view/130>>. Acesso em: 31 maio 2015.

ESTEVES, Albino; LAJE, Oscar Vidal Barbosa (org). 1915. **Álbum do município de Juiz de Fora**. 2ed. Juiz de Fora: FUNALFA Edições, 1989.

FONSECA, Fabio Luiz da. **Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, 2012. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído). Pós-Graduação, Universidade Federal de Juiz de Fora.

IBGE. **Censos Demográficos 1970/1980/1991/2000/2010**, Contagem da População 1996 e Estatísticas históricas do Brasil – Séries Econômicas, Demográficas e Sociais de 1550 a 1980, 2 ed.; Centro de Pesquisas Sociais/Anuário Estatístico da UFJF, 2000. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/cidade/populacao.php>>. Acesso em: 07 fev. 2016.

_____. **Tendências demográficas: uma análise dos resultados da sinopse preliminar do censo demográfico 2000**. Departamento de População e Indicadores Sociais. – Rio de Janeiro : IBGE, 2001. 63 p. 2001. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/tendencia_demografica/analise_resultados/sinopse_censo2000.pdf>. Acesso em: 28 set. 2015.

_____. **Censo de 2010**. Juiz de Fora: IBGE, 2010.

_____. 2015. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=313670>>. Acesso em: 07 fev. 2016.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

GÓIS, Ronald Lima de. **A cidade e o idoso: parâmetros para dimensionamento em arquitetura e urbanismo**. Tese. Universidade Federal do Rio grande do Norte. Natal 2012. Disponível em: <http://repositorio.ufrn.br:8080/jspui/bitstream/123456789/12300/1/RonaldLG_TESE.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2015.

KOSTOF, S. **The city shaped: urban patterns and meanings through history**. London: Thames and Hudson, 2001.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. São Paulo: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros: do caminho novo à proclamação**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 1985.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MOLEQUE, Miria Roseira (org.). **A avenida presidente Vargas: uma drástica cirurgia**. Rio de Janeiro/RJ: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.

_____. **Espaço e cidade: conceitos e leituras**. 2ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de; HOLANDA, Frederico Borges Rosa de; BARROS, Ana Paula Borba Gonçalves. **O labirinto das cidades brasileiras: heranças urbanísticas e configuração espacial**. 2011. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1813/1/td_1601.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2015.

MENEZES, M. L. P. A geografia urbana de Juiz de Fora na atual economia mundializada. Apontamentos para uma pesquisa. **Anais XII Simpósio Nacional de Geografia**, Belo Horizonte, 2011.

OLIVEIRA, Maria Margarida de. **Nos passos de Paulino, o historiador**. História e Memória. Juiz de Fora: Editar Editora Associada, 2006.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. **Juiz de Fora: vivendo a história**. Juiz de Fora: EDUFJF, 1994.

OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. 2. ed. Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Indústria Ltda, 1966.

Prefeitura de Juiz de Fora/MG, 1978. **Síntese do Plano Geral de Transportes**. Volume 1. Instituto de Pesquisa e Planejamento. 1978.

Prefeitura de Juiz de Fora/MG, 1997. **Síntese do Plano Diretor de Transportes Urbanos**. Secretaria Municipal de Transportes.

Prefeitura de Juiz de Fora/MG, 2000. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Disponível em:

<http://www.planodiretorparticipativo.pjf.mg.gov.br/plano_diretor/o_pddu_2000.php>. Acesso em: 25/01/2016 às 19:20h.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 2004. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: FUNALFA Edições, 2004.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 2014. Disponível em:

<<http://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?data=13/3/2012&modo=link2&idnoticia2=33585>>. Acesso em: 08 jul. 2014.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 2015. Disponível em:

<<http://www.pjf.mg.gov.br/noticias/anexo/Anexo%20Rio%20Branco%20-%20ok.pdf>> Acesso em: 28 out. 2015.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 2016. Disponível em:

<http://www.jflegis.pjf.mg.gov.br/c_norma.php?chave=0000023630>. Acesso em: 25/01/2016 às 19:30h.)

_____. Disponível em:

<https://www.pjf.mg.gov.br/bemcomum/conheca_o_projeto.php>. Acesso em: 15 fev. 2016.)

_____. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/cidade/prefeitos.php>>. Acesso em: 12 jan. 2016.

PRODANOV, Cleber Cristiano; DE FREITAS, Ernani Cesar. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2ed. Editora Feevale, 2013.

RODRIGUES, Gustavo Partezani. Desenhando as vias públicas: reflexões sobre o espaço urbano. **ARQ.URB**, São Paulo, p. 37 - 54, 30 jun. 2011. Disponível em: <http://www.usjt.br/arb/numero_05/arqurb5_06_artigo_gustavo_rodrigues.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2015.

RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Vias públicas: tipo e construção em São Paulo (1898-1945)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO ESTRATÉGICA – Prefeitura de Juiz de Fora/MG. **Troncalização do sistema de transporte público e reestruturação urbano-viária**. Estudo Preliminar. Março, 2006.

SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO (SETTRA) – Prefeitura de Juiz de Fora/MG. Subsecretaria de Mobilidade Urbana – Departamento de Estudos e Projetos de Transporte e Trânsito. **Projeto Rio Branco Viva**. Equipe técnica. Março, 2010.

SILVA, José Geraldo da. **Código de Trânsito Brasileiro Anotado**. Ed. BookSeller, 1998.

VARGAS, HelianaComin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (org.). **Intervenções nos centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados** – 3. ed. rev. e atual. Barueri: Manole, 2015.

WALL, Ed., WATERMAN, Tim. **Desenho urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

ZAGHETTO, Ismair. **Itamar e o bando de sonhadores**. Juiz de Fora: Do Autor, 2012.

APÊNDICE A

**DESTAQUE EM AMARELO: HABITANTES DAS ÁREAS LÍMITROFES, ADJACENTES E INTERSECCIONADAS PELA AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO.
DESTAQUE EM LARANJA: HABITANTES DAS ÁREAS ADJACENTES ÀS ANTERIORES.**

Resultados do Universo do Censo Demográfico 2010								
Tabela 4.17.5.5 - Domicílios particulares permanentes e moradores em domicílios particulares permanentes, por unidade doméstica, segundo as mesorregiões, microrregiões, os municípios, os distritos, os subdistritos e os bairros Gerais - 2010								
Mesorregiões, microrregiões, municípios, distritos, subdistritos e bairros	Domicílios particulares permanentes				Moradores em domicílios particulares permanentes			
	Total (1)	Espécie de unidade doméstica			Total (2)	Espécie de unidade doméstica		
		Nuclear	Estendida	Composta		Nuclear	Estendida	Composta
Total	6 028 223	4 069 186	1 040 866	134 586	19 496 615	13 502 618	4 683 999	526 413
Mesorregiões								
Zona da Mata	692 268	470 042	112 232	13 168	2 163 214	1 522 424	493 594	50 370
Microrregiões								
Juiz de Fora	239 412	156 424	40 567	4 766	724 993	494 087	175 734	17 517
Municípios, Distritos e Subdistritos								
Juiz de Fora	170 535	111 344	28 820	3 794	513 566	349 448	124 005	13 536
Juiz de Fora	168 369	109 903	28 454	3 755	506 533	344 585	122 306	13 385
Unidade Territorial I	46 325	27 495	7 022	1 966	123 289	80 779	26 472	6 196
Unidade Territorial II	8 593	5 948	1 335	171	26 730	19 032	5 867	692
Unidade Territorial III	3 145	2 194	485	83	10 112	7 169	2 206	354
Unidade Territorial IV	13 885	9 559	2 436	216	43 543	30 365	10 704	800
Unidade Territorial IX	779	517	138	7	2 494	1 725	611	41
Unidade Territorial V	953	656	172	10	3 176	2 184	825	52
Unidade Territorial VI	196	136	28	9	642	432	140	47
Unidade Territorial VII	2 541	1 729	516	37	8 936	6 006	2 502	169
Unidade Territorial VIII	12 691	9 064	2 120	162	41 133	29 580	9 610	598
Unidade Territorial X	41 238	27 286	7 255	603	126 537	86 015	32 009	2 419
Unidade Territorial XI	13 413	8 811	2 447	159	42 302	28 375	11 248	683
Unidade Territorial XII	337	219	71	7	1 068	684	307	37
Unidade Territorial XIII	16 698	11 227	3 036	211	52 828	36 084	13 683	837
Unidade Territorial XIV	636	452	114	13	2 301	1 603	578	63
Unidade Territorial XV	4 137	2 725	799	57	12 589	8 419	3 396	218
Unidade Territorial XVI	1 041	701	209	13	3 277	2 216	896	47
Rosário de Minas	677	471	108	7	2 375	1 693	545	46
Sarandira	385	249	67	9	1 228	825	310	33
Torreões	1 104	721	191	23	3 430	2 345	844	72
Municípios e Bairros								
Juiz de Fora	170 535	111 344	28 820	3 794	513 566	349 448	124 005	13 536
Aeroporto	656	464	99	20	2 149	1 529	467	80
Alto dos Passos	1 898	1 176	269	70	4 828	3 303	929	213
Bairu	1 606	1 124	243	31	4 667	3 334	1 025	100
Barão do Retiro	2 518	1 714	469	23	8 188	5 583	2 166	127
Barbosa Lage	4 091	2 779	767	47	12 699	8 740	3 266	195
Barreira do Triunfo	843	576	158	11	2 735	1 864	739	34
Benfica	6 972	4 866	1 278	87	23 022	16 080	5 869	332
Boa Vista	586	408	82	19	1 699	1 215	342	65
Bom Pastor	2 431	1 664	309	66	6 731	4 933	1 166	240
Bomba de Fogo	569	392	99	6	1 771	1 247	431	21
Bonfim	977	609	185	22	2 916	1 848	815	92
Borboleta	2 052	1 401	356	34	6 454	4 495	1 567	131
Botanagua	490	284	102	15	1 353	813	406	45
Carlos Chagas	556	363	107	19	1 784	1 145	501	71

Cascatinha	1 962	1 298	202	74	5 148	3 785	764	211
Centenário	407	265	63	6	1 195	827	275	20
Centro	8 754	4 139	1 345	624	20 671	11 642	4 442	1 941
Cerâmica	1 078	705	197	14	3 192	2 186	795	49
Cesário Alvim	453	273	74	13	1 228	795	293	47
Costa Carvalho	2 499	1 525	516	39	7 669	4 805	2 277	168
Cruzeiro de Santo Antônio	298	229	29	9	931	727	135	38
Dom Bosco	1 424	879	318	18	4 727	2 929	1 528	61
Eldorado	1 984	1 343	336	28	6 104	4 245	1 466	116
Esplanada	1 000	664	171	16	3 051	2 126	727	49
Fábrica	1 594	1 108	261	35	4 930	3 487	1 127	126
Floresta	320	204	71	7	1 023	641	307	37
Francisco Bernardino	3 936	2 742	658	59	12 270	8 663	2 935	195
Grajaú	2 244	1 480	377	43	6 718	4 611	1 602	161
Grambery	2 435	1 527	310	108	6 437	4 487	1 119	341
Graminha	833	567	135	12	2 646	1 861	620	46
Granjas Bethania	1 176	824	196	14	3 952	2 823	927	60
Industrial	1 005	688	172	14	3 017	2 077	758	51
Ipiranga	4 896	3 223	976	54	16 022	10 597	4 518	264
Jardim Bonclima	226	169	32	14	786	566	140	69
Jardim Glória	1 290	755	226	44	3 471	2 195	881	130
Jardim Natal	1 652	1 101	306	16	5 166	3 568	1 311	58
Jardim Paineiras	1 980	1 221	254	125	5 219	3 576	903	360
Jardim Santa Helena	2 189	1 431	279	92	5 974	4 244	1 019	324
Jockey Club	1 434	971	296	13	4 738	3 135	1 384	65
Linhares	3 700	2 500	664	40	11 540	7 915	2 947	182
Manoel Honório	2 303	1 392	435	49	6 467	4 105	1 770	165
Mariano Procópio	767	421	171	25	2 141	1 261	645	85
Martelos	1 842	1 247	331	31	5 961	4 054	1 536	138
Meggliolário	2 146	1 288	428	36	6 390	4 020	1 844	132
Monte Castelo	1 833	1 205	359	39	5 792	3 832	1 568	162
Morro da Glória	1 522	827	205	72	3 608	2 281	708	201
Morro do Imperador	427	333	46	20	1 499	1 155	209	107
Muçunge da Grama	3 661	2 487	650	42	11 809	8 121	3 039	167
Mundo Novo	1 171	749	188	21	3 308	2 255	784	56
Nossa Senhora de Lourdes	2 680	1 734	429	25	7 733	5 319	1 847	75
Nova Califórnia	71	41	15	2	223	137	63	10
Nova Era	3 288	2 395	521	47	10 567	7 795	2 285	162
Novo Horizonte	645	443	105	19	2 082	1 450	469	85
Ozanan	488	327	99	4	1 611	1 048	484	21
Poço Rico	1 114	696	210	26	3 239	2 131	842	84
Progresso	6 010	4 080	1 041	63	18 374	12 738	4 544	266
Remonta	150	109	24	1	469	350	96	7
Représa	179	121	25	3	640	444	140	26
Sagrado Coração de Jesus	819	555	145	5	2 706	1 845	732	15
Salvaterra	89	57	12	1	267	181	63	4
Santa Catarina	647	429	90	28	1 810	1 257	369	84
Santa Cecília	1 201	769	260	19	3 811	2 425	1 163	70
Santa Cruz	5 160	3 650	876	66	16 851	11 985	4 022	276
Santa Efigênia	2 341	1 675	375	38	7 663	5 565	1 698	147
Santa Luzia	4 600	3 001	894	48	14 062	9 366	3 867	172
Santa Rita de Cássia	1 865	1 233	351	22	6 151	4 132	1 675	85
Santa Terezinha	3 499	2 291	610	71	10 446	7 119	2 535	265
Santo Antônio do Paraibuna	2 933	1 993	488	40	9 279	6 464	2 236	167
São Benedito	4 708	3 055	862	60	14 653	9 761	3 920	241
São Bernardo	1 253	816	207	23	3 644	2 475	893	69
São Dimas	49	26	12	1	159	80	60	9

São Geraldo	1 332	903	238	17	4 227	2 854	1 145	54
São Mateus	7 676	4 475	1 031	350	19 488	12 921	3 644	1 103
São Pedro	4 832	3 358	689	104	14 632	10 610	2 937	404
Teixeiras	2 337	1 607	344	44	6 940	5 001	1 431	166
Vale do Ipê	587	430	62	31	1 737	1 311	251	111
Vale dos Bandeirantes	4 542	3 100	663	70	12 990	9 305	2 720	256
Vila Furtado de Menezes	837	511	183	13	2 544	1 578	784	52
Vila Ideal	1 876	1 211	355	18	5 924	3 910	1 639	83
Vila Olavo Costa	1 252	757	289	25	4 387	2 620	1 472	114
Vitorino Braga	1 417	843	300	46	4 192	2 537	1 235	192



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.






(1) Inclusive os domicílios unipessoais. (2) Inclusive os moradores em domicílios unipessoais.




APÊNDICE B






PREFEITOS DE JUIZ DE FORA/MG, PERÍODOS DE SEUS MANDATOS E INTERVENÇÕES RELACIONADAS NESTA PESQUISA.

	<p>1931-1933 Pedro Marques de Almeida</p>	<p>Natural de Juiz de Fora. Advogado, Promotor de Justiça, foi vereador em diversas legislaturas. Deputado Estadual e Presidente da Assembléia Legislativa. Vice-presidente do Estado em 1930 por pouco tempo em face da Revolução de 30. Vice-presidente da Legião de Outubro, em 1931, fundada por Francisco Campos. Diretor Administrativo da Escola de Engenharia de Juiz de Fora em 1924.</p>
	<p>1933-1936 Menelick de Carvalho</p>	<p>Natural de São Paulo de Muriaé, MG. Advogado, Delegado Geral de Polícia em Juiz de Fora, em 1925. Diretor da Secretaria do Interior do Estado. Diretor da Cia. Mineira de Eletricidade.</p>
	<p>1936 Álvaro Braga de Araújo</p>	<p>Natural de Rio Novo, MG. Farmacêutico e industrial. Diretor da Fábrica de Pregos São Nicolau. Foi também Prefeito de Matias Barbosa.</p>
	<p>1936-1937 Eduardo de Menezes Filho</p>	<p>Natural do Rio de Janeiro. Advogado, foi vereador de 1916 a 1927 e vice-presidente da Câmara Municipal nesse mesmo período. Secretário da Faculdade de Direito de Juiz de Fora em 1914. Diretor do Ginásio de Juiz de Fora em 1917. Advogado Geral do Estado de Minas Gerais. Desembargador no Tribunal da Relação do Estado de Minas Gerais.</p>
	<p>1938-1943 Rafael Armando Cirigliano</p>	<p>Natural de Tiradentes, MG. Advogado, foi vereador em 1936. Foi também Prefeito de São Lourenço. Diretor da Loteria Mineira. Mais tarde transferiu-se para o Rio de Janeiro, onde continuou sua carreira de advogado. Foi advogado do Grupo Krambeck.</p>


	<p>1943-1945</p> <p>José Celso Valadares Pinto</p>	<p>Médico. Também foi prefeito de São Lourenço.</p>
	<p>1945-1946</p> <p>José Batista de Oliveira</p>	<p>Natural de Juiz de Fora. Engenheiro e industrial. Diretor da Cia. Fiação e Tecelagem São Vicente. Engenheiro da Estrada de Ferro Paracatu. Orquidófilo. Presidente do Centro Industrial de Juiz de Fora.</p>
	<p>1946-1947</p> <p>José Procópio Teixeira Filho</p>	<p>Natural de Sarandira. Advogado, foi um dos fundadores e diretor do Banco de Minas (1929). Diretor do Banco de Crédito Real de Minas Gerais (1937-1941).</p>
	<p>1947-1950</p> <p>Dilermando Martins da Costa Cruz Filho</p>	<p>Natural de Juiz de Fora. Médico da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais. Cardiologista. Vereador substituto em 1937. Deputado Estadual e depois Federal. Jornalista do "Correio da Tarde". Secretário da Viação do Estado de Minas Gerais em 1952. A parte final norte da Avenida Rio Branco recebeu, por lei, a denominação de "Garganta do Dilermando".</p> <ul style="list-style-type: none"> • TRANSPORTE COLETIVO URBANO: ASSOCIAÇÃO DOS ÔNIBUS AOS BONDES; • INICIOU A OBRA DA “GARGANTA DO DILERMANDO”.
	<p>1951</p> <p>Eudócio Infante Vieira</p>	<p>Natural de Mar de Espanha, MG. Médico pediatra. Assistente da Associação das Damas Protetoras da Infância. Como vice-prefeito assumiu a prefeitura pela renúncia do Prefeito Dilermando Cruz Filho, para desincompatibilizar-se. Presidente da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora.</p>

	<p>1951-1955 Olavo Costa</p>	<p>Natural de Barra do Pirai, RJ. Comercial de papel por atacado. Deputado Federal. Diretor do Banco de Crédito Real por breve tempo.</p>
	<p>1955-1959 Ademar Rezende de Andrade</p>	<p>Natural de Leopoldina, MG. Engenheiro. Funcionário da Câmara Municipal e da Cia de Laticínios de Juiz de Fora. Cafeicultor e pecuarista no Estado do Rio de Janeiro e depois da "Santa Maria", em Simão Pereira. É titular de Escola Municipal.</p>
	<p>1959-1962 Olavo Costa</p>	<p>Ver primeiro mandato, em 1951.</p>
	<p>1962-1963 Arlindo Leite</p>	<p>Natural de São João Nepomuceno, MG. Cirurgião-dentista do Exército Nacional. Foi vice-prefeito de 1958 a 1962. Neste último ano assumiu o mandato de prefeito até 1963, com a renúncia de Olavo Costa que concorreu à Câmara dos Deputados.</p>
	<p>1964-1967 Ademar Rezende de Andrade</p>	<p>Ver primeiro mandato, em 1955.</p>

	<p>1967-1970</p> <p>Itamar Augusto Cautiero Franco</p>	<p>Natural de Salvador, BA. Gradou-se como engenheiro civil e eletrotécnico, em 1954, na Escola de Engenharia de Juiz de Fora. Entre 1952 e 53. Eleito prefeito de Juiz de Fora em 1966, onde criou sua base política. Itamar governou o município até o ano de 1974. Em seguida, elegeu-se senador por Minas Gerais, por dois mandatos (1975-1982 e 1983-1990). Após o fim do mandato de senador, Itamar Franco se torna candidato a vice-presidente da República na chapa encabeçada por Fernando Collor de Mello, em 1989. Com a renúncia e o Impeachment de Collor, Itamar assume a Presidência da República, em outubro de 1992 a dezembro de 1994. Após deixar a Presidência, tornou-se embaixador do Brasil em Portugal e, posteriormente, ocupou o mesmo posto na OEA (Organização dos Estados Americanos), em Washington (EUA). Foi embaixador do Brasil na Itália (2003-2005) e presidiu o Conselho de Administração do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) no período de 2007 a 2010. Neste ano, elegeu-se Senador da República pelo PPS de Minas Gerais. Assumiu o terceiro mandato no Senado, em 01/02/2011 e, em maio, licenciou para tratar de Leucemia. No dia 2 de julho de 2011, o senador e ex-presidente faleceu no Hospital Israelita Albert Einstein, em São Paulo. Itamar Franco recebeu honras de Chefe de Estado e foi velado na Câmara Municipal, em Juiz de Fora, e no Palácio da Liberdade, em Belo Horizonte. Após o seu corpo ser cremado na capital mineira, as cinzas foram depositadas no jazido da família no Cemitério Municipal de Juiz de Fora.</p> <ul style="list-style-type: none"> • REABERTURA DA AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO NO CRUZAMENTO COM A AVENIDA INDEPENDÊNCIA (ATUAL AV. ITAMAR FRANCO); • RETIRADA DOS BONDES; • RETOMA AS OBRAS DA “GARGANTA DO DILERMANDO”.
	<p>1971-1972</p> <p>Agostinho Pestana da Silva Neto</p>	<p>Natural de Juiz de Fora. Engenheiro e industrial proprietário da fábrica de móveis R.S. Móveis e Decorações. Personalidade juizforana em 1967. Presidente do Clube D. Pedro II.</p> <ul style="list-style-type: none"> • CONCLUSÃO DAS OBRAS DA “GARGANTA DO DILERMANDO”.
	<p>1973-1974</p> <p>Itamar Augusto Cautiero Franco</p>	<p>Ver primeiro mandato, em 1967.</p>

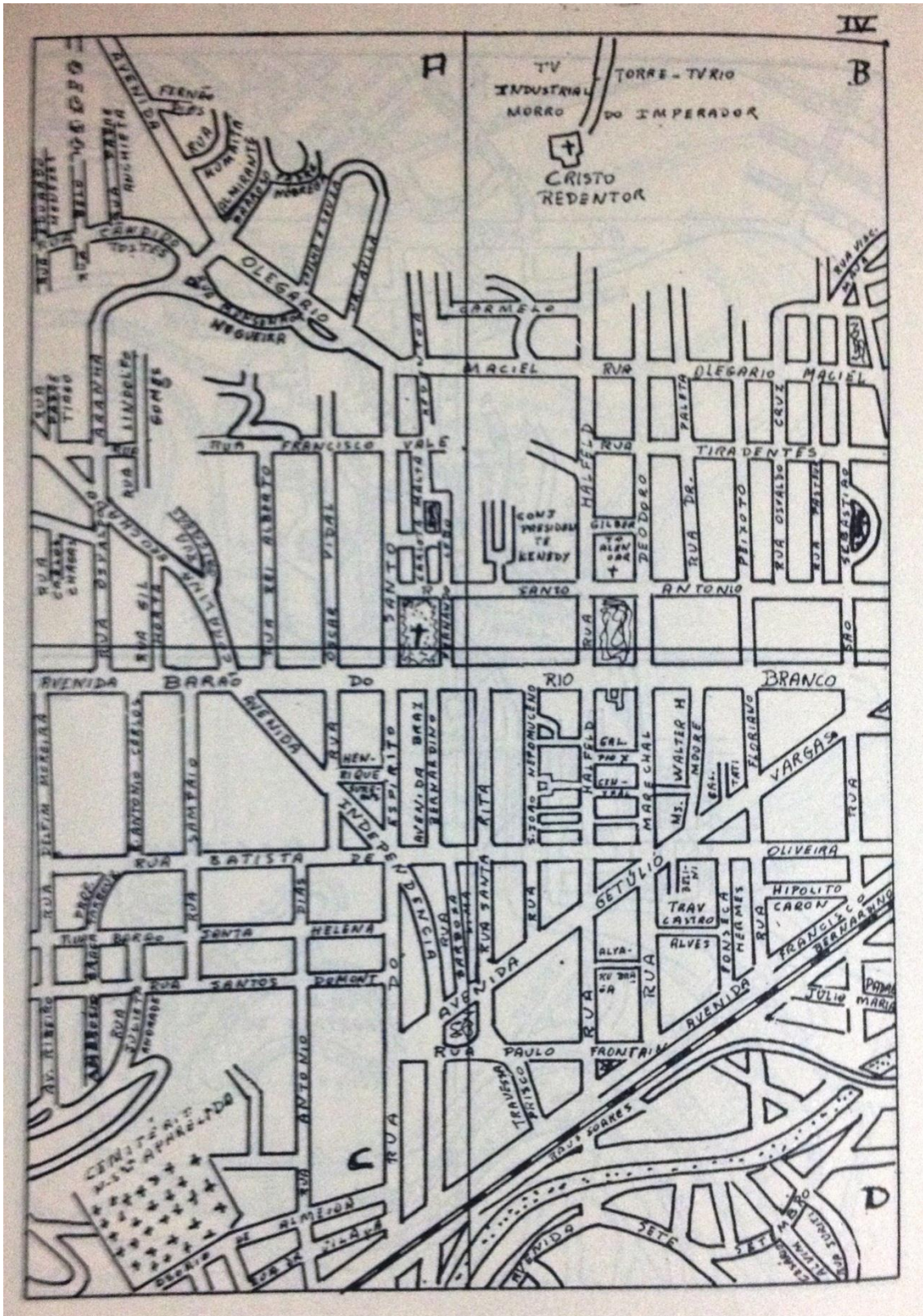
	<p>1975-1976</p> <p>Saulo Pinto Moreira</p>	<p>Natural de Miracema (RJ). Médico. Ex-Diretor do Pronto Socorro Municipal de Juiz de Fora. Prefeito de Juiz de Fora no período de 14/05/74 a 31/01/77. Assessor Especial da Secretaria da Presidência da República no governo do Presidente Itamar Franco. Em 19/08/93 assumiu interinamente a pasta do Ministério da Saúde. Ex- chefe de Gabinete do Governador Itamar Franco no Governo de Minas Gerais. Presidente do Instituto Itamar Franco em Juiz de Fora.</p> <ul style="list-style-type: none"> • INAUGURAÇÃO DO CALÇADÃO DA RUA HALFELD.
	<p>1977-1982</p> <p>Francisco Antônio de Melo Reis</p>	<p>Natural de Juiz de Fora. Diplomado em Filosofia e Letras. Bancário, líder estudantil. Vereador de 1970 a 1974, Deputado Federal Constituinte (1987-1991), secretário de Estado de Indústria e Comércio de Minas Gerais (1991-1994) e superintendente do Museu Mariano Procópio (2005 a 2008). Jornalista de "A Mantiqueira".</p> <ul style="list-style-type: none"> • CRIAÇÃO DO IPPLAN; • PROPOSTA E EXECUÇÃO DA FAIXA SELETIVA PARA ÔNIBUS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO; • INAUGURAÇÃO DO “MERGULHÃO”.
	<p>1983-1988</p> <p>Tarcísio Delgado</p>	<p>Natural de Juiz de Fora. Advogado. Foi vereador (quando exerceu a presidência da Câmara), deputado estadual, deputado federal (dois mandatos) e prefeito de Juiz de Fora eleito em 1982. Mais informações abaixo, no segundo mandato.</p>
	<p>1989-1992</p> <p>Carlos Alberto Bejani</p>	<p>Natural de São Gonçalo, RJ. Atuou como radialista por mais de 27 anos (desde 1976). Eleito prefeito de Juiz de Fora em 1988 exerceu mandato de 1989 a 1993. Mais informações abaixo, no segundo mandato.</p>
	<p>1993-1996</p> <p>Custódio Antônio de Mattos</p>	<p>Natural de Bicas, MG. Advogado, foi fundador do PSDB em Juiz de Fora. Foi Diretor do Inamps e BDMG, além de ter sido Deputado Estadual, Deputado Federal por três mandatos e Secretário de Estado de Desenvolvimento Social (MG). Foi eleito para o segundo mandato como prefeito de Juiz de Fora para período de 2009 -2012.</p> <ul style="list-style-type: none"> • PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO.

	<p>1997-2000 2001-2004</p> <p>Tarcísio Delgado</p>	<p>Natural de Juiz de Fora. Advogado. Foi Vereador (1967-1970); Deputado Estadual (1971-1974); Deputado Federal (1974-1978; 1979-1982; 1991-1994); Secretário de Estado do Trabalho e Ação Social (1991 a julho de 1992); Diretor do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem (DNER, 1995 a junho de 1996) e; prefeito de Juiz de Fora (1983-88; 1997-2000; 2001-2004).</p> <ul style="list-style-type: none"> • PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS; • PLANO DIRETOR.
	<p>2005-2008</p> <p>Carlos Alberto Bejani</p>	<p>Natural de São Gonçalo, RJ. Atuou como radialista por mais de 27 anos (desde 1976). Eleito prefeito de Juiz de Fora em 1988 exerceu mandato de 1989 a 1993. Deputado estadual em Minas Gerais por duas legislaturas (1999 a 2004), foi eleito prefeito em outubro de 2004 para um segundo mandato (2005-2009), mas renunciou ao cargo em julho de 2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> • PLANO DA REESTRUTURAÇÃO URBANO-VIÁRIA DA AVENIDA.
	<p>2008</p> <p>José Eduardo Araújo</p>	<p>Natural de Juiz de Fora, MG. É formado em Direito pela Faculdade Vianna Júnior, em Contabilidade pela Faculdade Machado Sobrinho e, Administração e Relações Públicas, pela Universidade Negócios e Administração de Belo Horizonte. Na administração pública, foi titular da Diretoria de Centros Regionais de 2002 a 2003 e vice-prefeito a partir de 2005. Com a renúncia de Carlos Alberto Bejani, assumiu o Poder Executivo, no período de julho a dezembro de 2008.</p>
	<p>2009-2012</p> <p>Custódio Antônio de Mattos</p>	<p>Custódio Antônio Mattos nasceu em Juiz de Fora em 3 de abril de 1948 – e foi registrado em Bicas (MG). Formou-se em Direito pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) e fez mestrado em Administração Pública pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e em Ciências Sociais, pela Universidade de Birmingham, na Inglaterra. Exerceu os cargos de técnico de Planejamento e Pesquisa do IPEA, diretor-financeiro do INAMPS, secretário-adjunto de administração da Prefeitura de Belo Horizonte e diretor do BDMG. Sua trajetória política começou cedo. Em 1970, filiou-se no MDB, onde militou até a criação do PSDB, partido que ajudou a fundar em Juiz de Fora. Em 1990, foi eleito deputado estadual; em 1992 venceu a eleição para a Prefeitura de Juiz de Fora (mandato 1993/1996); em 1998 foi eleito para seu primeiro mandato como deputado federal, sendo reeleito mais duas vezes (em 2002 e 2006); foi vice-presidente da Executiva Nacional do PSDB em 1999/2000; em 2001 foi vice-líder do bloco PSDB/PTB na Câmara e líder do PSDB entre 2002 e 2004; em 2007 foi convidado pessoalmente pelo governador Aécio Neves para ocupar o cargo de Secretário Estadual de Desenvolvimento Social – cargo que deixou em junho de 2008, para concorrer novamente à Prefeitura de Juiz de Fora, sendo eleito para o mandato 2009-2012.</p> <ul style="list-style-type: none"> • PROJETO RIO BRANCO VIVA; • OBRAS DE ILUMINAÇÃO.

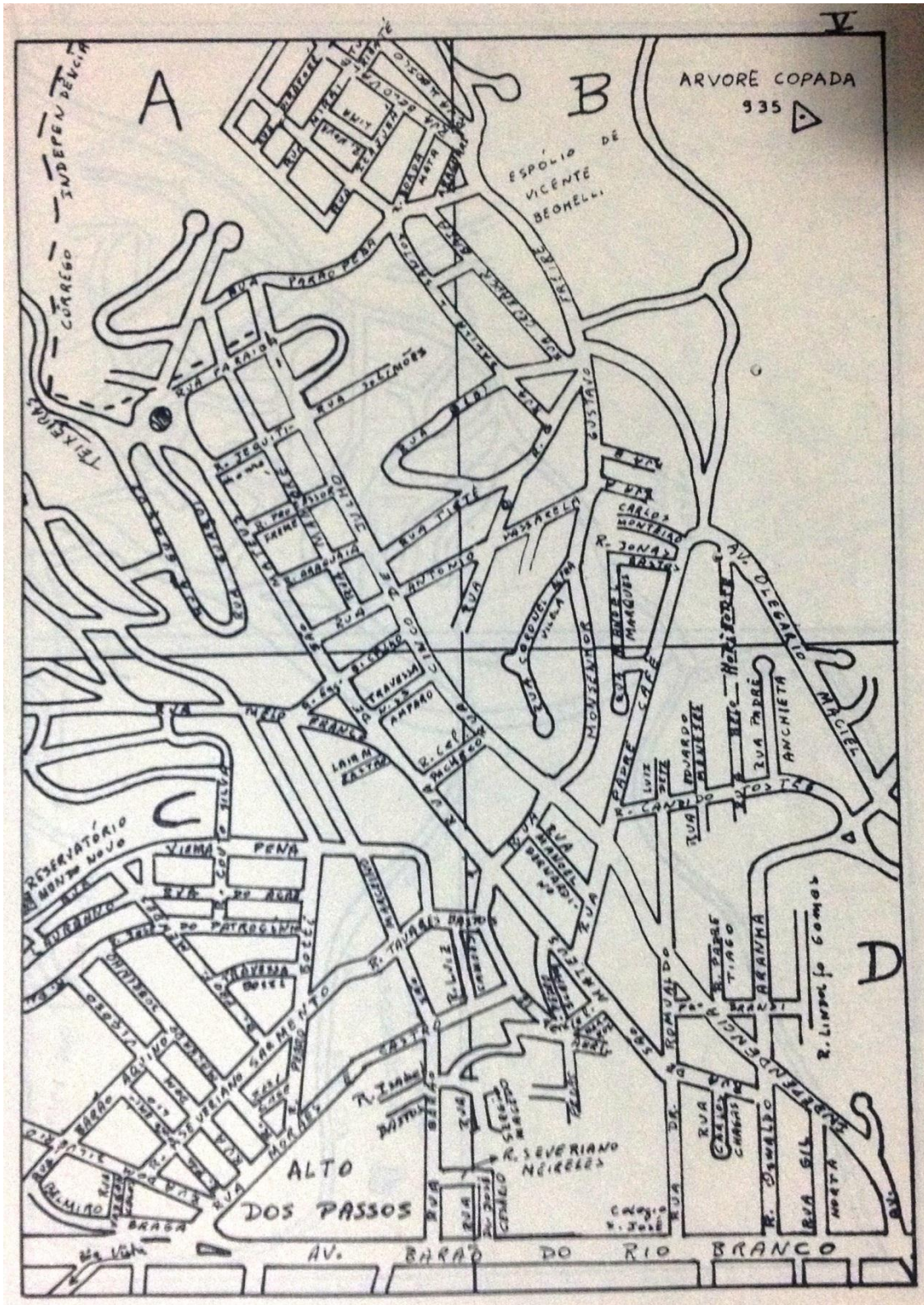
	<p>2013-2016 Bruno Siqueira</p>	<p>Nascido e criado na cidade. Foi presidente do Diretório Acadêmico da Faculdade de Engenharia da UFJF, onde se formou. Possui Pós-Graduação em Engenharia Econômica pela Fundação Dom Cabral. Vereador por três mandatos consecutivos. Em 2008, foi o vereador mais votado, sendo eleito presidente da Câmara Municipal de Juiz de Fora, onde se destacou na adoção de políticas de transparência, responsabilidade, seriedade e compromisso com o dinheiro público. Em 2010 foi eleito deputado estadual. Na Assembleia Legislativa foi vice-presidente da Comissão de Constituição e Justiça.</p> <ul style="list-style-type: none">• PROJETO “BEM COMUM”.
---	---	---

ANEXO 1

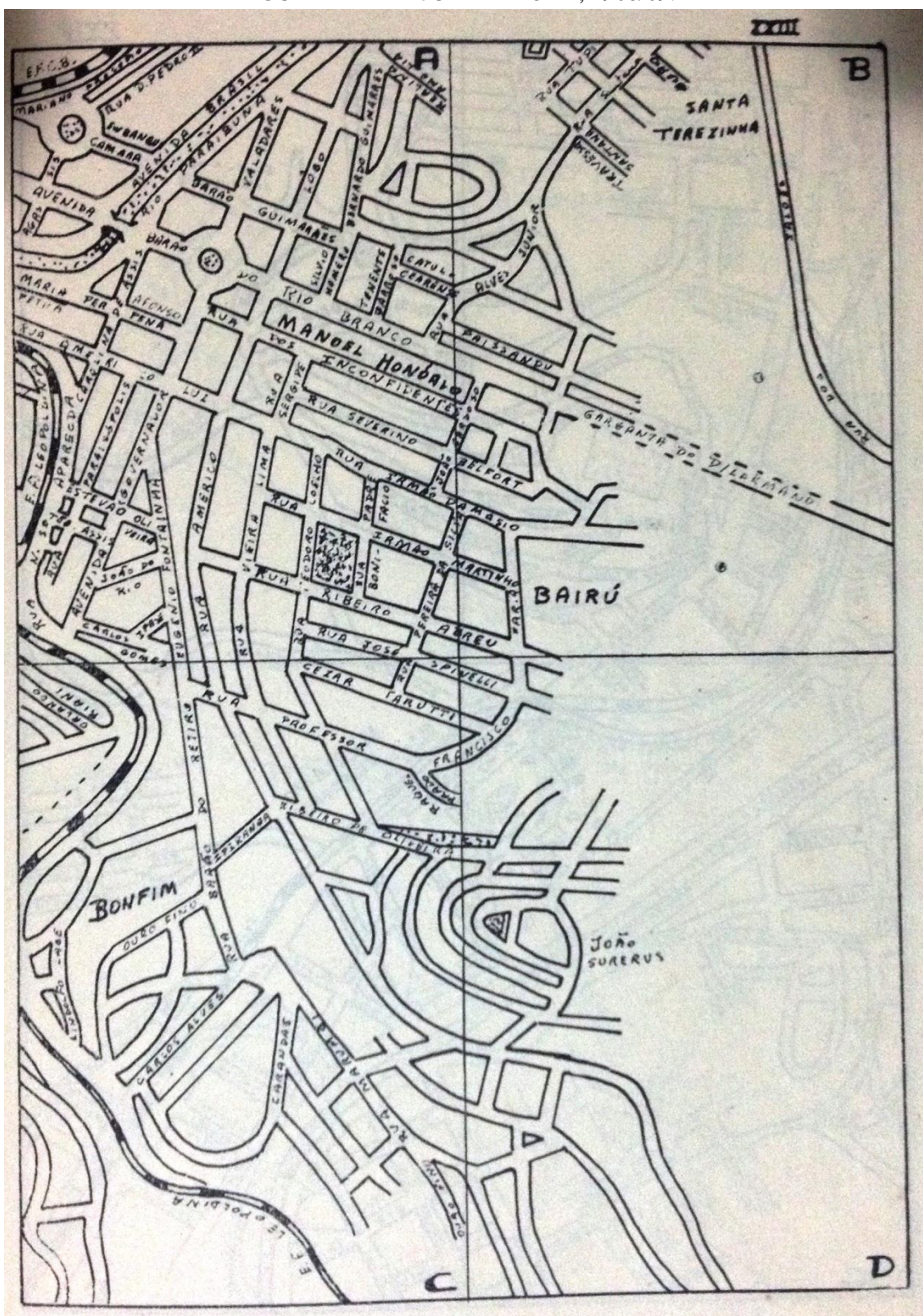
GUIA DAK DE JUIZ DE FORA, 1968/69.



GUIA DAK DE JUIZ DE FORA, 1968/69.

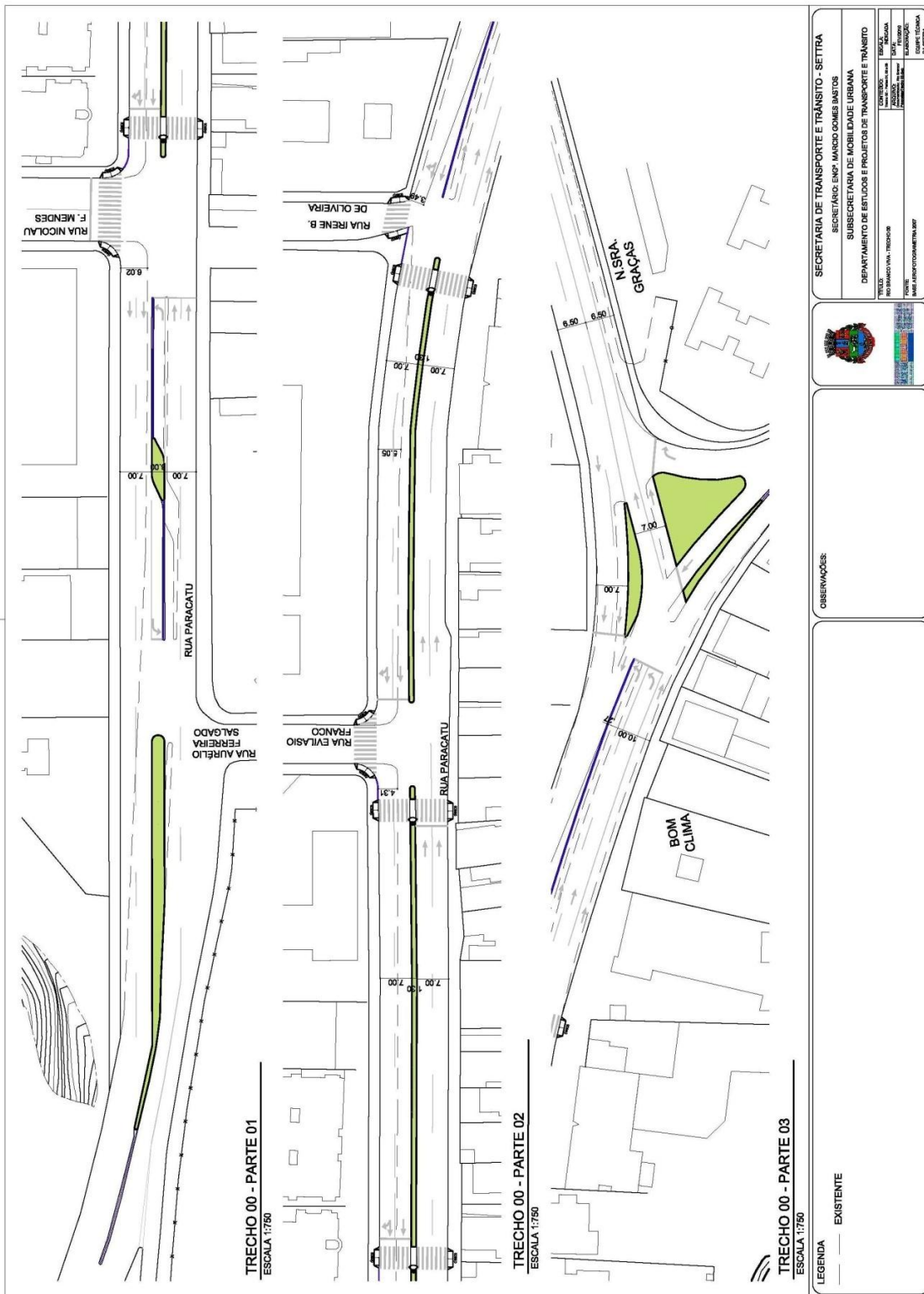


GUIA DAK DE JUIZ DE FORA, 1968/69.



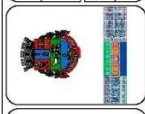
ANEXO 2

DESENHOS DO PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANO-VIÁRIA
2006 – SETTRA – PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG



SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETTRA
SECRETÁRIO ENF. MARCO ANTONIO BASTOS
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

TÍTULO: REESTRUTURAÇÃO URBANO-VIÁRIA
AUTOR: JUIZ DE FORA - MG
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO URBANO-VIÁRIA
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO URBANO-VIÁRIA



OBSERVAÇÕES:

EXISTENTE

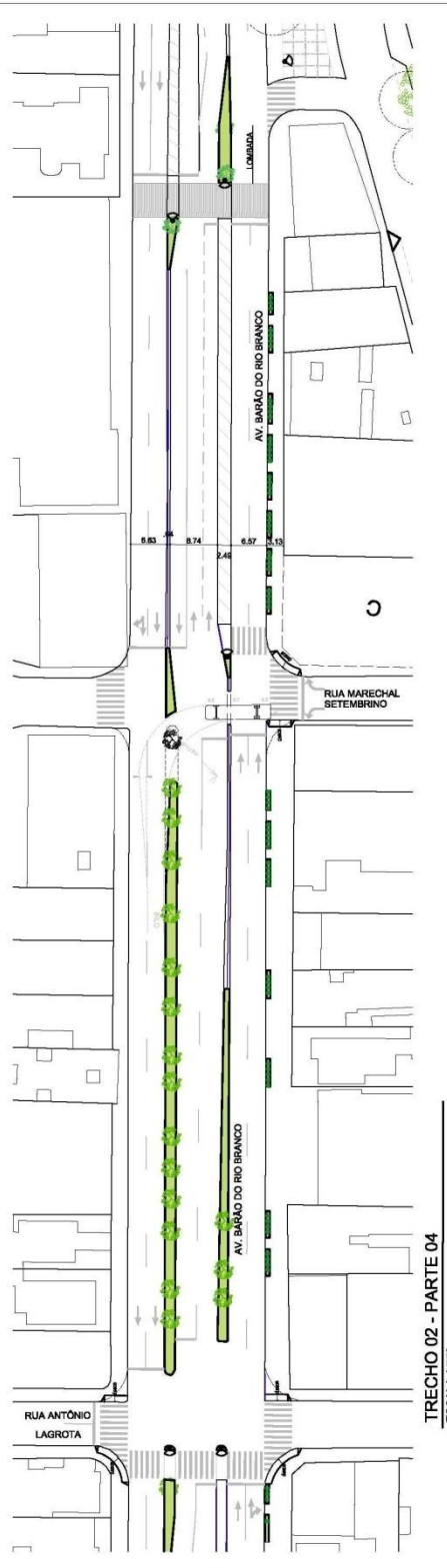


LEGENDA

— EXISTENTE

OBSERVAÇÕES:

SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETRA	
SECRETÁRIO: ENP. MARCO GOMES BASTOS	
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA	
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO	
TÍTULO: RIO BRANCO - TRECHO 01	TÉCNICO: ENP. MARCO GOMES BASTOS
PROJETO: LAYOUT	REVISÃO: LAYOUT
DATA: 10/05/2017	DESCRIÇÃO: LAYOUT
SINOPSE: 01/05/2017	
SINOPSE: 01/05/2017	
SINOPSE: 01/05/2017	



SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÁNSITO - SETTRA
SECRETÁRIO: ENGR. MARCIO GOMES BASTOS
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÁNSITO

TÍTULO: PROJETO DE AV. BARÃO DO RIO BRANCO - TRECHO 02
AUTOR: ENGR. MARCIO GOMES BASTOS
PROJETO: AV. BARÃO DO RIO BRANCO - TRECHO 02
ESCALA: 1:750
DATA: 10/05/2011
FOLHA: 119 DE 120
BARRA ARQUITETONOMETRIA

OBSERVAÇÕES:

LEGENDA



LEGENDA

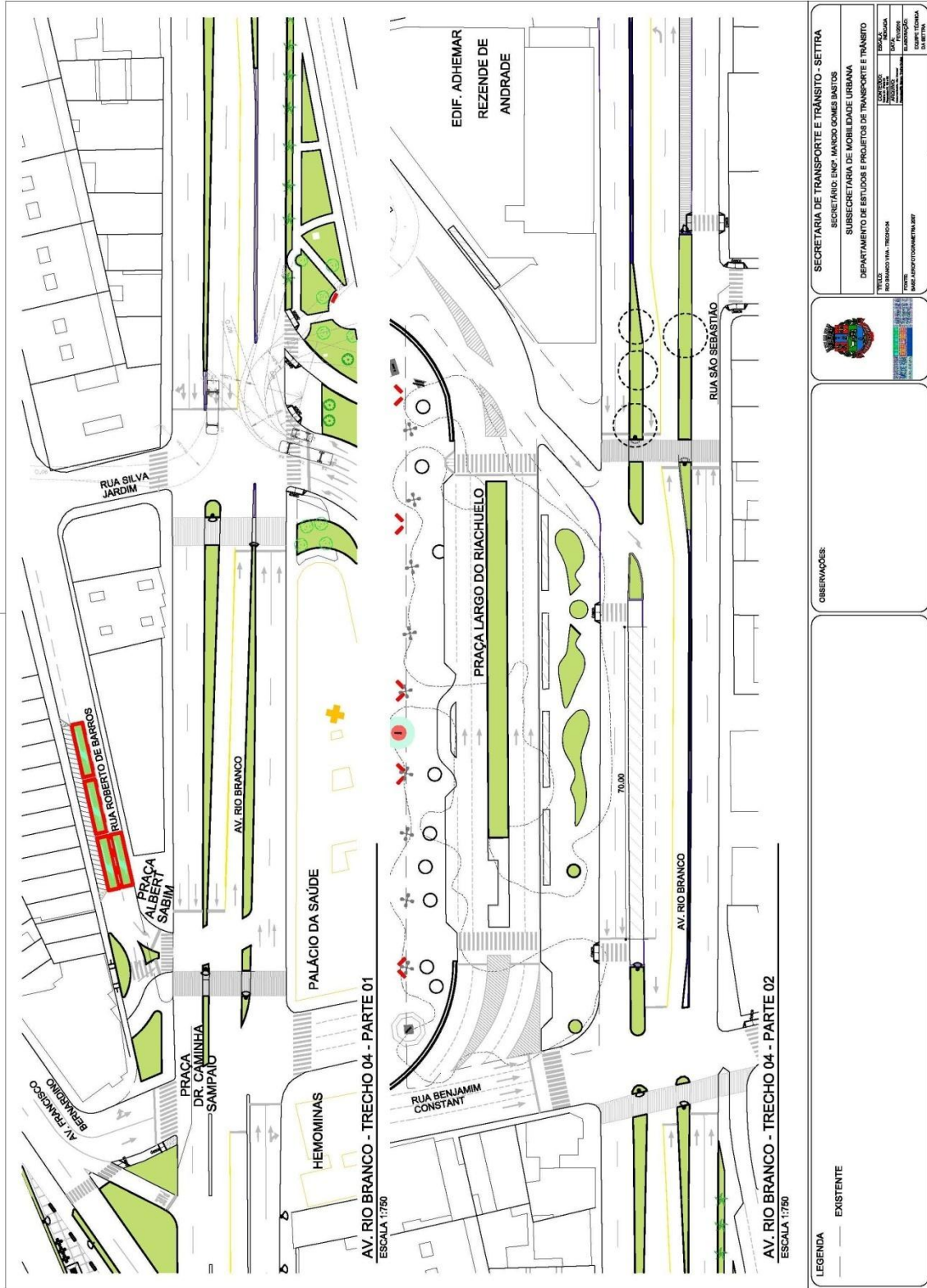
EXISTENTE

OBSERVAÇÕES

SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETRA
SECRETÁRIO: ENO. MARCO DOMES BASTOS
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

TÍTULO: RIO BRANCO VIA: TRÊS COLAS BERTALMERI
AUTOR: MARCO DOMES BASTOS
PROJETADEUR: MARCO DOMES BASTOS
PROJETO: AV. BRANCO DO RIO BRANCO
DATA: 15/05/2014
FOLHA: 01 DE 01

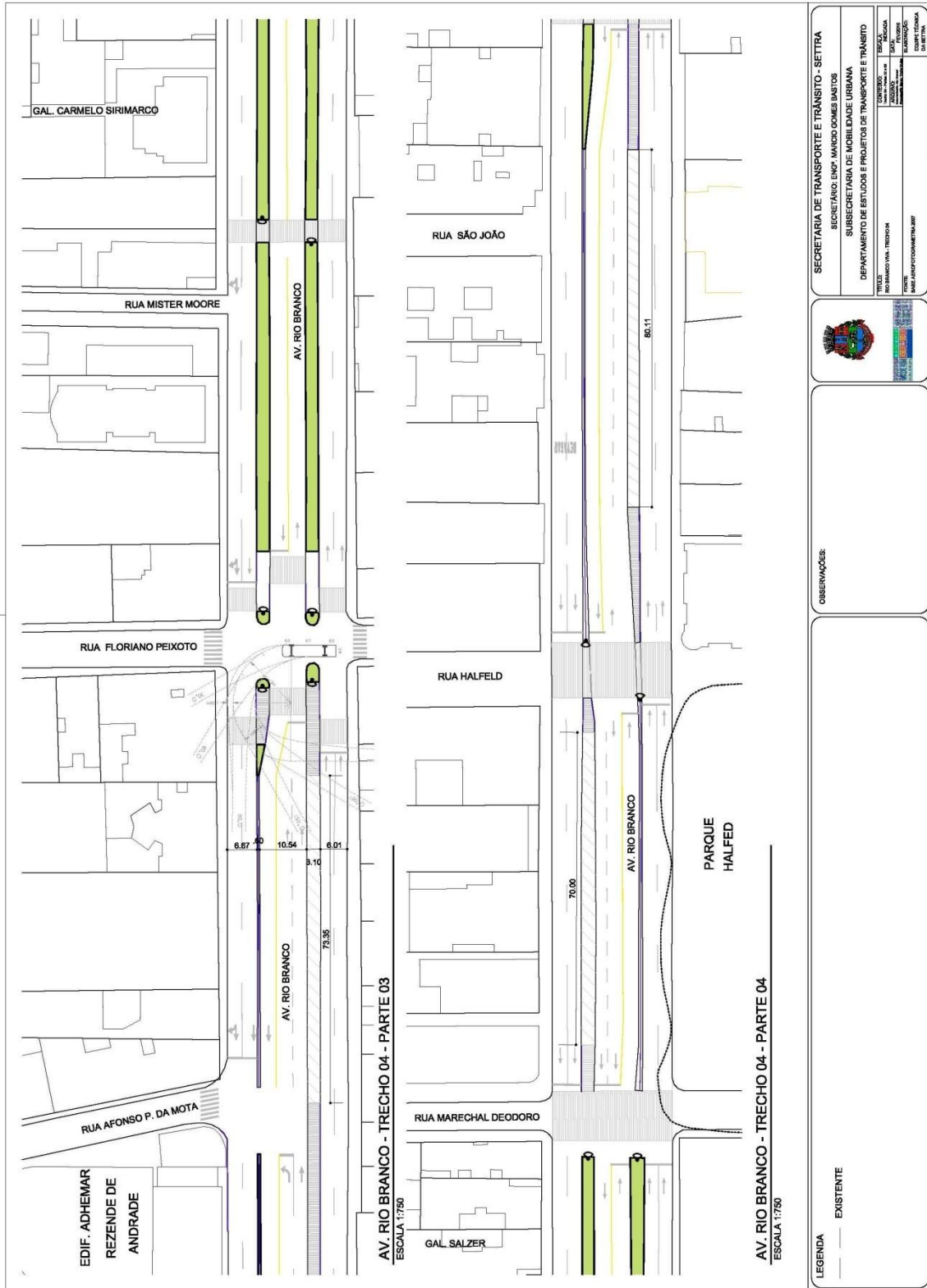
SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETRA
SECRETÁRIO: ENO. MARCO DOMES BASTOS
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
TÍTULO: RIO BRANCO VIA: TRÊS COLAS BERTALMERI
AUTOR: MARCO DOMES BASTOS
PROJETADEUR: MARCO DOMES BASTOS
PROJETO: AV. BRANCO DO RIO BRANCO
DATA: 15/05/2014
FOLHA: 01 DE 01

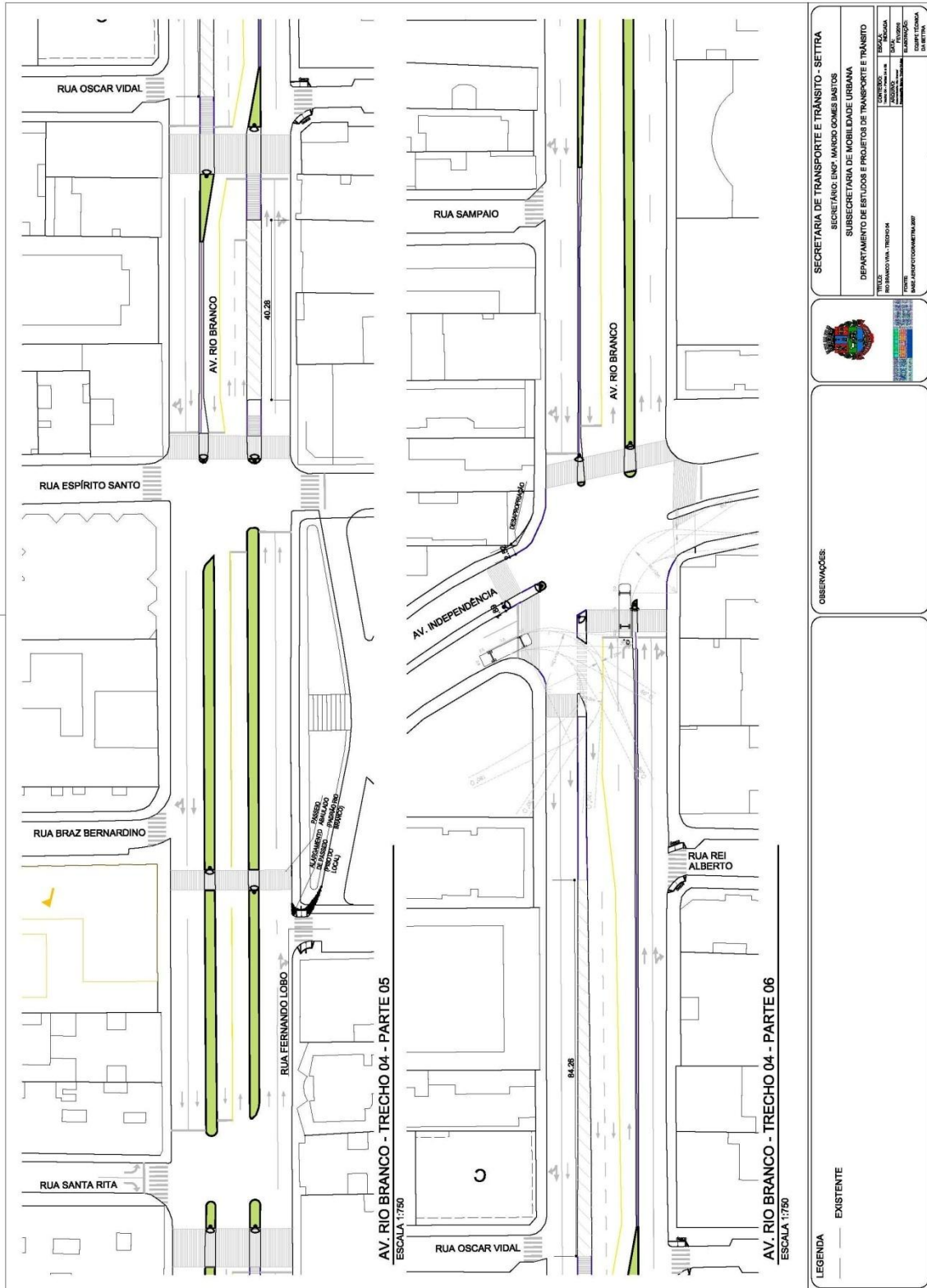


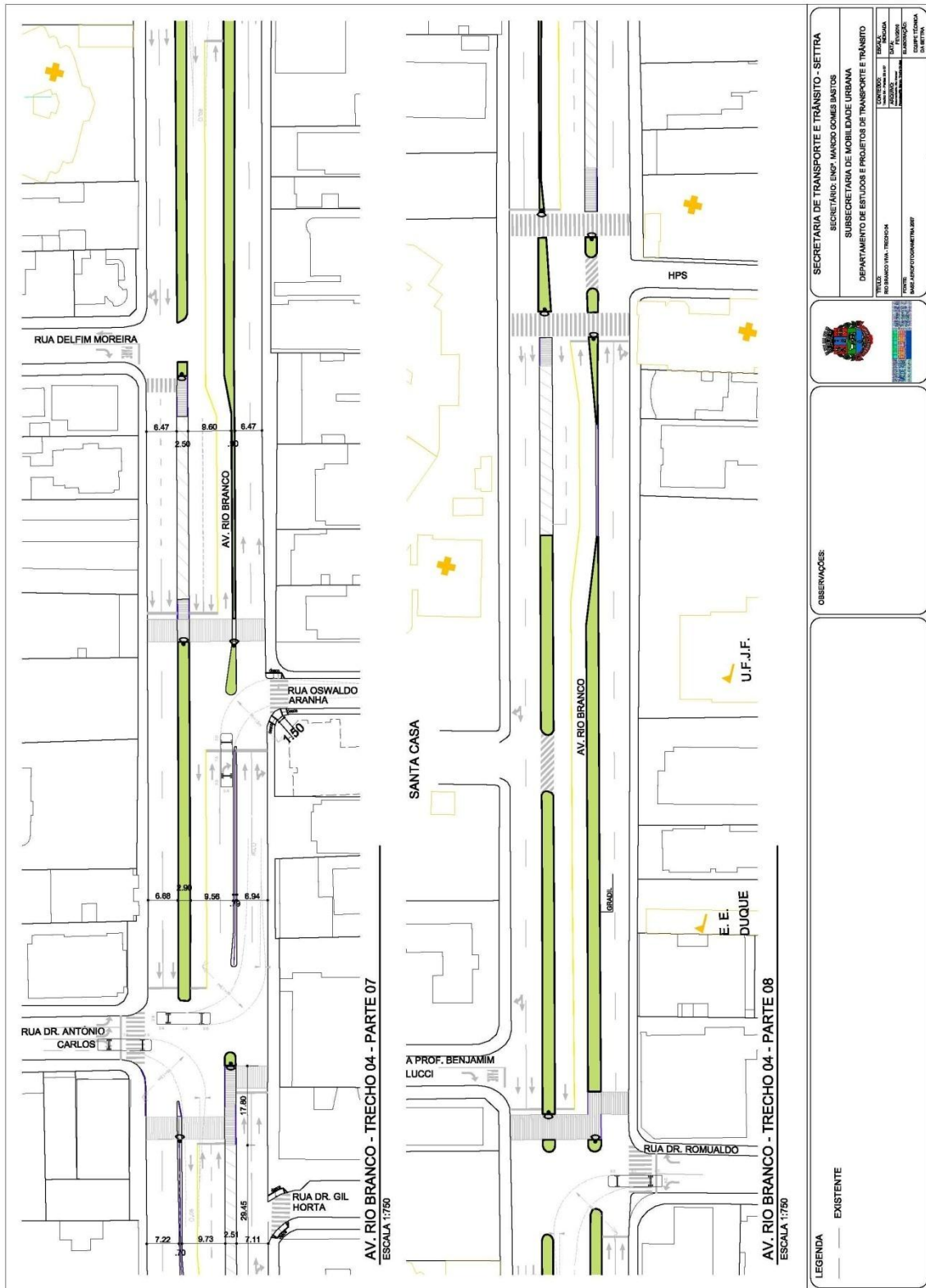
SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETRA
SECRETÁRIO: ENOCH MARRAS GOMES BARROS
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

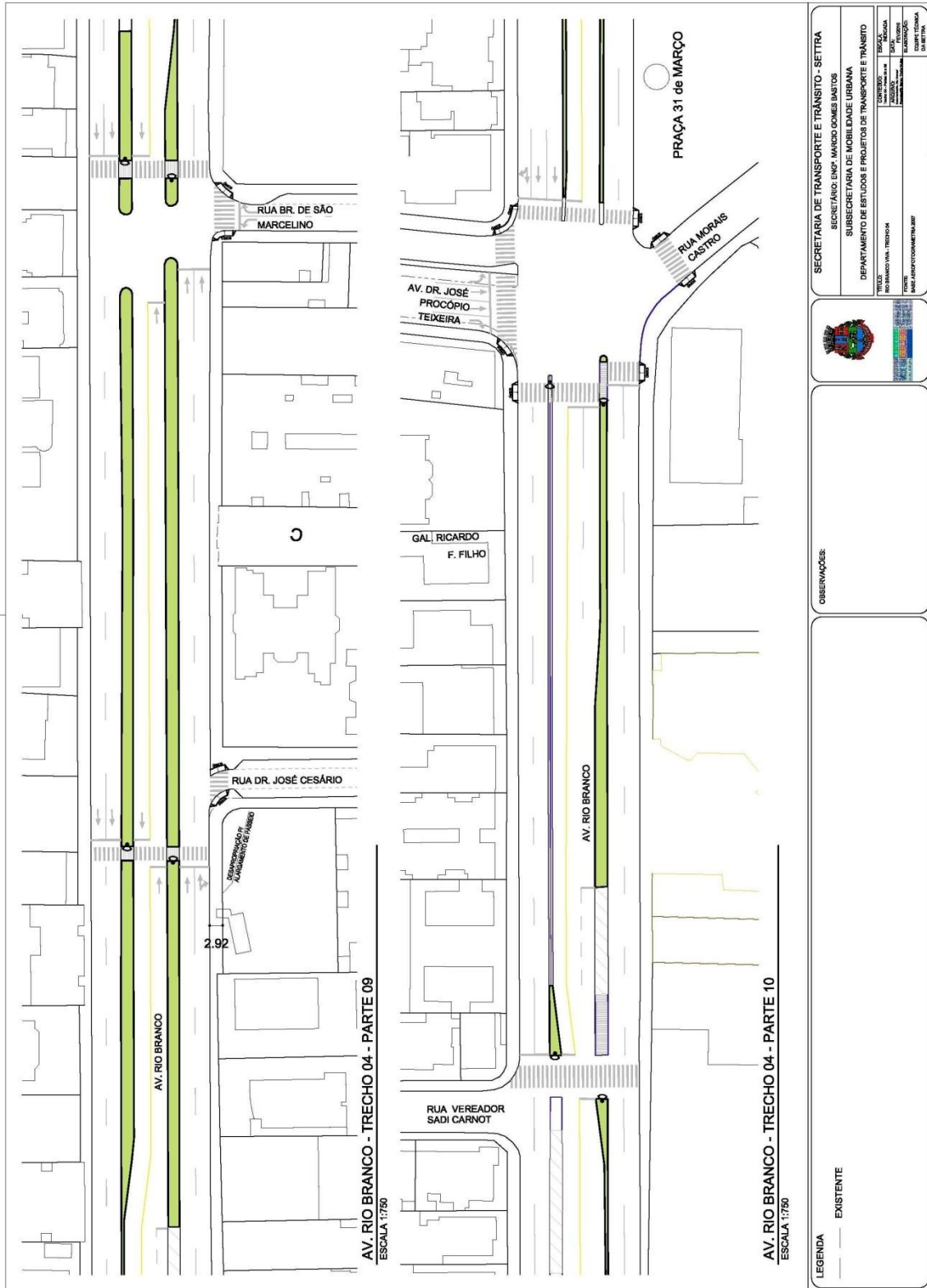
PROJETO
TÍTULO: AV. RIO BRANCO VIA TRIDIMENSIONAL
FOLHA: 01
FECHA: 10/05/2017
MUNICÍPIO: MARACÁ
ESTADO: PERNAMBUCO
CARTOGRAFIA: DA BETHA

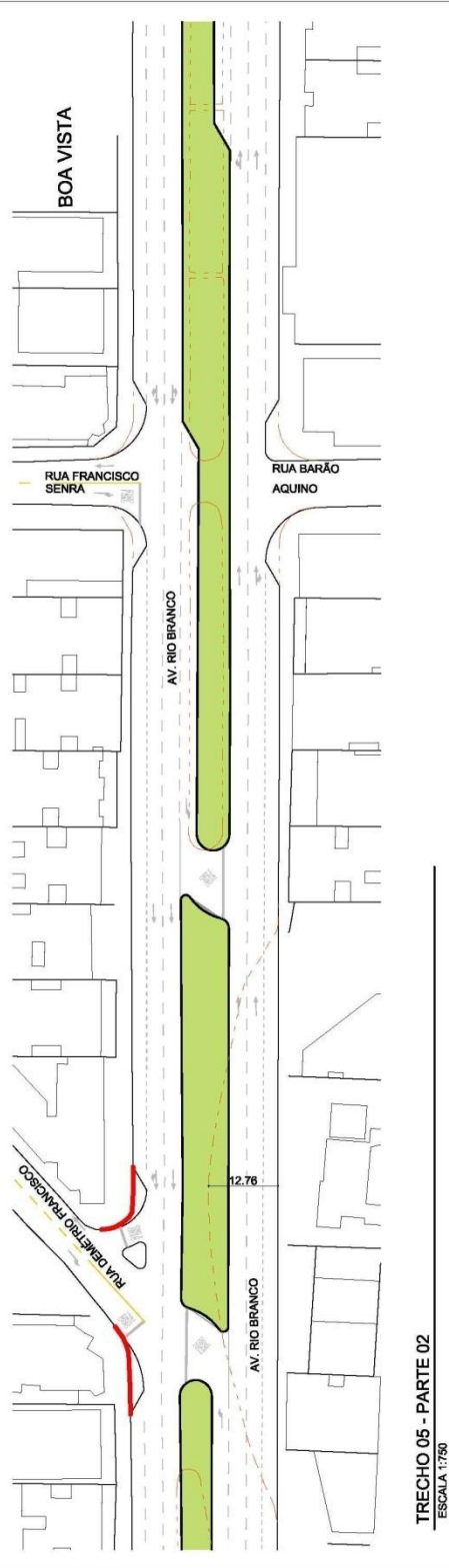
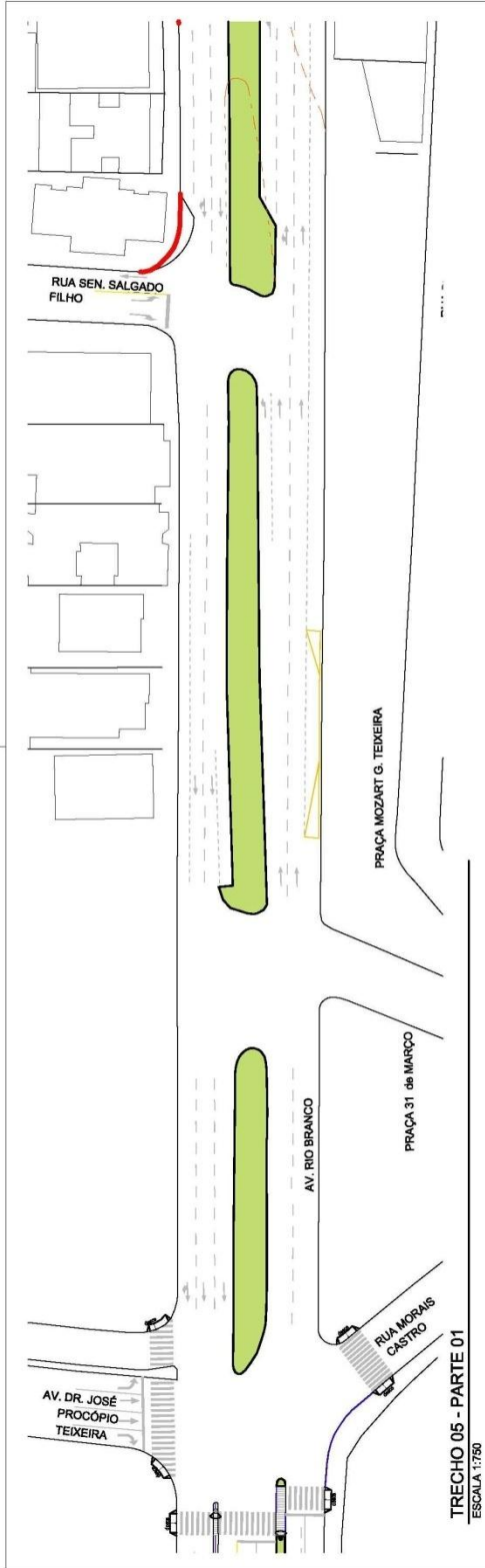
OBSERVAÇÕES:











LEGENDA

- EXISTENTE

OBSERVAÇÕES:

SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETRA
SECRETÁRIO: ENCP. MARCO DOMES BASTOS
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

TÍTULO: ESTUDO PARA AVALIAÇÃO DE OPORTUNIDADE PARA A AV. RIO BRANCO
OBJETIVO: AVALIAÇÃO DE OPORTUNIDADE PARA A CRIAÇÃO DE UM
PROJETO: PROJETO DE INTERVENÇÃO DE MOBILIDADE URBANA
FECHA: 10/08/2018
REPRESENTANTE URBANOMOVIA:

EMPRESA: URBANOMOVIA
PROJETO: MOBILIDADE URBANA
FECHA: 10/08/2018
PROJETADE: [NOME]



LEGENDA

— EXISTENTE

OBSERVAÇÕES:

SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETRA
SECRETÁRIO: ENOCH MARRAS DOMES BATISTO
SUBSECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

TÍTULO
ESTUDO PARA APLICAÇÃO DO LAYOUT DE AVENIDA DA AV. RIO BRANCO DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - SP

PROJETO
PROJETO DE AVENIDA

PROJETADE
PROJETADE

REVISÃO
REVISÃO

DATA
DATA

PROJETADE
PROJETADE

REVISÃO
REVISÃO

DATA
DATA

PROJETADE
PROJETADE

REVISÃO
REVISÃO

DATA
DATA

PROJETADE
PROJETADE

REVISÃO
REVISÃO

DATA
DATA