

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

Matheus Duarte Stelkler

**ALTERAÇÕES NA ESTRUTURA VIÁRIA DA REGIÃO CENTRAL DE JUIZ DE
FORA ENTRE 1949 E 2007**

Juiz de Fora
2025

MATHEUS DUARTE STELKLER

**ALTERAÇÕES NA ESTRUTURA VIÁRIA DA REGIÃO CENTRAL DE JUIZ DE
FORA ENTRE 1949 E 2007**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Tavares Zaidan

Juiz de Fora
2025

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a) Matheus Duarte Stelkler.

Stelkler, Matheus Duarte.

Alterações na estrutura viária da região central de Juiz de Fora entre 1949 e 2007 / Matheus Duarte Stelkler. -- 2025.

144 f.

Orientador: Ricardo Tavares Zaidan

Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2025.

1. Geografia Urbana. 2. Planejamento Urbano. 3. Geografia Histórica. 4. Geoprocessamento. I. Zaidan, Ricardo Tavares, orientador.

MATHEUS DUARTE STELKLER

**ALTERAÇÕES NA ESTRUTURA VIÁRIA DA REGIÃO CENTRAL DE JUIZ DE
FORA ENTRE 1949 E 2007**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do Título de Mestre.

Aprovada em: 24/03/2025

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Ricardo Tavares Zaidan
Universidade Federal de Juiz de Fora – PPGeo

Prof. Dr. Pedro José de Oliveira Machado
Universidade Federal de Juiz de Fora – Geografia

Prof. Dr. Leonardo Sanches
UniAcademia – Arquitetura e Urbanismo

À minha família que esteve sempre ao meu lado, me apoiando e incentivando diante das dificuldades, visando minha formação pessoal e profissional, dando-me todo suporte que preciso. A vocês o meu eterno agradecimento.

AGRADECIMENTOS

À minha família, por ser meu porto seguro, por me apoiar integralmente, me incentivando e me dando suporte nos momentos bons e nos momentos ruins.

Aos meus amigos, por todos os momentos incríveis compartilhados que me ajudaram e incentivaram a enfrentar as adversidades do dia a dia.

Ao meu professor e orientador, Ricardo Tavares Zaidan, pelos direcionamentos, ensinamentos e incentivos dentro e fora do meio acadêmico.

À CAPES, pelo auxílio financeiro que me permitiu dedicar esforço e tempo para a realização do meu mestrado e da produção da minha dissertação.

RESUMO

Neste trabalho, objetiva-se identificar as alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1949 e 2007. Para atingir esse objetivo, utilizou-se seis materiais cartográficos representativos do município de Juiz de Fora como fonte de dados: uma planta cadastral de 1949 e cinco imagens aéreas, de 1968, 1975, 1983, 2000 e 2007. Em termos metodológicos, esses materiais foram manipulados e processados em prol do objetivo deste trabalho por meio de fundamentos e técnicas de fotointerpretação e geoprocessamento, além de pesquisa bibliográfica para contextualização do momento histórico relativo às alterações na estrutura viária identificadas. Nos resultados, identificou-se e mapeou-se todas as alterações na estrutura viária desde 1949 até 2007 e redigiu-se as considerações relativas a essas transformações viárias de acordo com os recortes temporais de 1949, 1949-1968, 1968-1975, 1975-1983, 1983-2000 e 2000-2007 e 2007. Além disso, elaborou-se uma série histórica dessas alterações, o que possibilitou a identificação de progressões urbanas na área de estudo, isto é, o reconhecimento de vias cuja construção foi viabilizada por alterações correlacionadas pretéritas. Como considerações finais, avalia-se que os resultados obtidos possibilitaram resgatar a história da dinâmica e estrutura viária de Juiz de Fora de forma muito enriquecedora, agregando um potencial muito significativo para contribuir em vários campos do funcionamento, gestão e planejamento da cidade.

Palavras-chave: Geografia Histórica; Geoprocessamento; Planejamento Urbano.

ABSTRACT

In this study, the objective is to identify changes in the road structure of the Centro Planning Region of Juiz de Fora between 1949 and 2007. To achieve this goal, six cartographic materials representing the municipality of Juiz de Fora were used as data sources: a cadastral map from 1949 and five aerial images from 1968, 1975, 1983, 2000, and 2007. Methodologically, these materials were manipulated and processed to serve the purpose of this study through principles and techniques of photointerpretation and geoprocessing, in addition to bibliographic research to contextualize the historical period related to the identified changes in the road structure. As results, all changes in the road structure from 1949 to 2007 were identified and mapped, and considerations regarding these transformations were drafted according to the time frames of 1949, 1949-1968, 1968-1975, 1975-1983, 1983-2000, and 2000-2007. Additionally, a historical series of these changes was developed, enabling the identification of urban progressions in the study area, that is, the recognition of roads whose construction was made possible by previous correlated alterations. As final considerations, it is assessed that the obtained results allowed for the retrieval of the history of the dynamics and road structure of Juiz de Fora in a highly enriching manner, adding significant potential to contribute to various aspects of the city's functioning, management, and planning.

Keywords: Historical Geography; Geoprocessing; Urban Planning.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 1949 a 1968.....	53
Figura 2 - Folha 36 do Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Juiz de Fora, representando parte dos bairros Bairu e Manoel Honório	53
Figura 3 - Zoom nas alterações marcadas como 'B' no período de 1949 a 1968.....	54
Figura 4 - Comparação entre o antes (A) e depois (B) da retificação do Rio Paraibuna e da construção de um trecho da Avenida Brasil no Bairro Mariano Procópio	55
Figura 5 - Folha 45 do Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Juiz de Fora, representando parte dos bairros Mariano Procópio e Santa Terezinha	56
Figura 6 - Zoom nas alterações marcadas como 'C' no período de 1949 a 1968	58
Figura 7 - Área do Bairro Democrata antes de 1949.....	58
Figura 8 - Comparação da proposta de Saboya Ribeiro e o que se concretizou no Bairro Democrata	59
Figura 9 - Zoom nas alterações marcadas como 'D' no período de 1949 a 1968	60
Figura 10 - Zoom nas alterações marcadas como 'E' no período de 1949 a 1968....	61
Figura 11 - Zoom nas alterações marcadas como 'F' no período de 1949 a 1968....	62
Figura 12 - Comparação da proposta de Saboya Ribeiro e o Bairro Santa Helena atualmente.....	63
Figura 13 - Zoom nas alterações marcadas como 'G' no período de 1949 a 1968 ...	64
Figura 14 - Zoom nas alterações marcadas como 'H' no período de 1949 a 1968 ...	65
Figura 15 - Zoom nas alterações marcadas como 'I' no período de 1949 a 1968	65
Figura 16 - Zoom nas alterações marcadas como 'J' no período de 1949 a 1968	66
Figura 17 - Zoom nas alterações marcadas como 'K' no período de 1949 a 1968....	68
Figura 18 - Zoom nas alterações marcadas como 'L' no período de 1949 a 1968	69
Figura 19 - Zoom nas alterações marcadas como 'M' no período de 1949 a 1968 ...	70
Figura 20 - Variante Howyan – traçado do curso antigo e do curso atual do Rio Paraibuna na região do Bairro Santa Tereza	71
Figura 21 - Zoom nas alterações marcadas como 'N' no período de 1949 a 1968 ...	72
Figura 22 - Zoom nas alterações marcadas como 'O' no período de 1949 a 1968 ...	73
Figura 23 - Zoom nas alterações marcadas como 'P' no período de 1949 a 1968....	74
Figura 24 - Zoom nas alterações marcadas como 'Q' no período de 1949 a 1968 ...	75
Figura 25 - Zoom nas alterações marcadas como 'R' no período de 1949 a 1968 ...	76

Figura 26 - Zoom nas alterações marcadas como 'S' no período de 1949 a 1968....	77
Figura 27 - Zoom nas alterações marcadas como 'T' no período de 1949 a 1968....	77
Figura 28 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 1968 a 1975....	80
Figura 29 - Zoom nas alterações marcadas como 'B' no período de 1968 a 1975....	81
Figura 30. Zoom nas alterações marcadas como 'C' no período de 1968 a 1975....	82
Figura 31 - Zoom nas alterações marcadas como 'D' no período de 1968 a 1975 ...	82
Figura 32 - Zoom nas alterações marcadas como 'E' no período de 1968 a 1975....	83
Figura 33 - Zoom nas alterações marcadas como 'F' no período de 1968 a 1975....	84
Figura 34 - Zoom nas alterações marcadas como 'G' no período de 1968 a 1975 ...	85
Figura 35 - Zoom nas alterações marcadas como 'H' no período de 1968 a 1975 ...	85
Figura 36 - Zoom nas alterações marcadas como 'I' no período de 1968 a 1975	86
Figura 37 - Zoom nas alterações marcadas como 'J' no período de 1968 a 1975	86
Figura 38 - Zoom nas alterações marcadas como 'K' no período de 1968 a 1975....	87
Figura 39 - Zoom nas alterações marcadas como 'L' no período de 1968 a 1975	88
Figura 40 - Zoom nas alterações marcadas como 'M' no período de 1968 a 1975 ...	88
Figura 41 - Zoom nas alterações marcadas como 'N' no período de 1968 a 1975 ...	89
Figura 42 - Zoom nas alterações marcadas como 'O' no período de 1968 a 1975 ...	89
Figura 43 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 1975 a 1983....	93
Figura 44 - Zoom nas alterações marcadas como 'B' no período de 1975 a 1983....	94
Figura 45 - Zoom nas alterações marcadas como 'C' no período de 1975 a 1983 ...	95
Figura 46 - Comparação da Ponte Domingos Alves Pereira e Avenida Brasil entre 2000 (A) e 2024 (B).....	96
Figura 47 - Zoom nas alterações marcadas como 'D' no período de 1975 a 1983 ...	97
Figura 48 - Zoom nas alterações marcadas como 'E' no período de 1975 a 1983....	97
Figura 49 - Zoom nas alterações marcadas como 'F' no período de 1975 a 1983....	98
Figura 50 - Zoom nas alterações marcadas como 'G' no período de 1975 a 1983 ...	99
Figura 51 - Zoom nas alterações marcadas como 'H' no período de 1975 a 1983 .	100
Figura 52 - Zoom nas alterações marcadas como 'I' no período de 1975 a 1983 ...	100
Figura 53 - Zoom nas alterações marcadas como 'J' no período de 1975 a 1983 ..	101
Figura 54 - Demonstração de trecho da Avenida Presidente Itamar Franco no ano de 1975.....	102
Figura 55 - Zoom nas alterações marcadas como 'K' no período de 1975 a 1983..	103
Figura 56 - Zoom nas alterações marcadas como 'L' no período de 1975 a 1983..	103
Figura 57 - Zoom nas alterações marcadas como 'M' no período de 1975 a 1983 .	104

Figura 58 - Zoom nas alterações marcadas como 'N' no período de 1975 a 1983 .	105
Figura 59 - Zoom nas alterações marcadas como 'O' no período de 1975 a 1983 .	106
Figura 60 - Zoom nas alterações marcadas como 'P' no período de 1975 a 1983..	106
Figura 61 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 1983 a 2000..	109
Figura 62 - Zoom nas alterações marcadas como 'B' no período de 1983 a 2000..	110
Figura 63 - Zoom nas alterações marcadas como 'C' no período de 1983 a 2000 .	111
Figura 64 - Comparação de um trecho da Avenida Brasil entre 1975 (A) e 1983 (B)	111
Figura 65 - Zoom nas alterações marcadas como 'D' no período de 1983 a 2000 .	112
Figura 66 - Zoom nas alterações marcadas como 'E' no período de 1983 a 2000..	113
Figura 67 - Zoom nas alterações marcadas como 'F' no período de 1983 a 2000..	114
Figura 68 - Comparação da Ponte Nelson Silva e Rua Djalma de Carvalho entre 1983 (A) e 2000 (B).....	114
Figura 69 - Zoom nas alterações marcadas como 'G' no período de 1983 a 2000 .	115
Figura 70 - Zoom nas alterações marcadas como 'H' no período de 1983 a 2000 .	116
Figura 71 - Zoom nas alterações marcadas como 'I' no período de 1983 a 2000 ...	116
Figura 72 - Zoom nas alterações marcadas como 'J' no período de 1983 a 2000 ..	117
Figura 73 - Zoom nas alterações marcadas como 'K' no período de 1983 a 2000..	118
Figura 74 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 2000 a 2007..	120
Figura 75 - Zoom nas alterações marcadas como 'B' no período de 2000 a 2007..	121
Figura 76 - Zoom nas alterações marcadas como 'C' no período de 2000 a 2007 .	121
Figura 77 - Zoom nas alterações marcadas como 'D' no período de 2000 a 2007 .	122
Figura 78 - Zoom nas alterações marcadas como 'E' no período de 2000 a 2007..	123
Figura 79 - Progressão urbana na Avenida Presidente Itamar Franco	129
Figura 80 - Progressão urbana nos bairros Boa Vista, Bom Pastor e Parque Guaruá	130
Figura 81 - Progressão urbana nos bairros Estrela Sul e Santa Cecília	131
Figura 82 - Progressão urbana nos bairros Democrata e Vale do Ipê	132

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Quantitativo populacional em área rural e urbana no Brasil de 1940 a 1980.....	16
Gráfico 2 - Quantitativo populacional de Juiz de Fora ao longo do tempo (1872 a 2022)	34
Gráfico 3 - Comparação dos comprimentos das vias alteradas em cada período...	126

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Distritos atualizados de Juiz de Fora de acordo com a Lei nº 13.769	27
Mapa 2 - Regiões de Planejamento de Juiz de Fora de acordo com o Plano Diretor Participativo	28
Mapa 3 - Região de Planejamento Centro e malha viária de Juiz de Fora	29
Mapa 4 - Bairros da região central e adjacências de Juiz de Fora	32
Mapa 5 - Vias existentes na Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 1949.....	47
Mapa 6 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1949 e 1968.....	50
Mapa 7 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1968 e 1975.....	79
Mapa 8 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1975 e 1983.....	91
Mapa 9 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1983 e 2000.....	108
Mapa 10 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 2000 e 2007.....	119
Mapa 11 - Vias existentes na Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 2007.....	124
Mapa 12 - Série temporal das alterações na estrutura viária entre 1949 e 2007	128

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1 - Informações a respeito dos materiais cartográficos utilizados neste trabalho.....	42
Tabela 1 - Quantitativo populacional em área rural e urbana no Brasil de 1940 a 1980.....	15
Tabela 2 - Quantitativo populacional de Juiz de Fora ao longo do tempo (1872 a 2022)	33
Tabela 3 - Comprimento (em quilômetros) das vias construídas em cada período.	125
Tabela 4 - Comprimento médio (em quilômetros) de vias alteradas por ano para cada período	126

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CESAMA	Companhia de Saneamento Municipal
IPPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento
LGA	Laboratório de Geoprocessamento Aplicado
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDP	Plano Diretor Participativo
PJF	Prefeitura de Juiz de Fora
PPGEO	Programa de Pós-Graduação em Geografia
RP	Região de Planejamento
SEPLAG	Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão
SEPUR	Secretaria de Planejamento Urbano
UFJF	Universidade Federal de Juiz de Fora
UP	Unidade de Planejamento

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 PROBLEMA DE PESQUISA	20
3 HIPÓTESE	21
4 OBJETIVO GERAL	22
5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	23
6 JUSTIFICATIVA DA PESQUISA	24
7 DELIMITAÇÃO DO TEMA	26
7.1 O RECORTE ESPACIAL	26
7.2 O RECORTE TEMPORAL	33
7.3 O RECORTE DEMOGRÁFICO.....	33
8 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	35
8.1 GEOGRAFIA HISTÓRICA	35
8.2 GEOPROCESSAMENTO	38
8.3 GEOGRAFIA URBANA E PLANEJAMENTO URBANO.....	39
9 METODOLOGIA	42
10 RESULTADOS	46
10.1 ESTRUTURA VIÁRIA EM 1949.....	46
10.2 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1949 E 1968.....	49
10.3 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1968 E 1975.....	78
10.4 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1975 E 1983.....	90
10.5 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1983 E 2000.....	107
10.6 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 2000 E 2007.....	118
10.7 ESTRUTURA VIÁRIA EM 2007	123
10.8 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE OS RESULTADOS	125
10.9 SÉRIE TEMPORAL E PROGRESSÕES URBANAS	127
11 CONSIDERAÇÕES FINAIS	133
REFERÊNCIAS	135

1 INTRODUÇÃO

Nas três primeiras décadas da segunda metade do século XX (1950-1979), o modelo econômico adotado pelo Brasil estava fortemente orientado à industrialização a partir de uma política de substituição de importações, isto é, começar a produzir nacionalmente aquilo que até então era importado. Nesse contexto de efervescência econômica e industrial, uma demanda expressiva por mão de obra emergiu nas cidades onde os grandes complexos fabris foram instalados, majoritariamente na Região Sudeste do país, o que criou uma atratividade muito forte de pessoas. Essa nova dinâmica econômica e geográfica é descrita de forma ampla e crítica por Tavares (1979), a qual indica que o modelo de substituição de importações, adotado com mais intensidade a partir do pós-Segunda Guerra Mundial, foi responsável por acelerar a industrialização brasileira, mas, por outro lado, intensificou em conjunto a concentração econômica e regional no país.

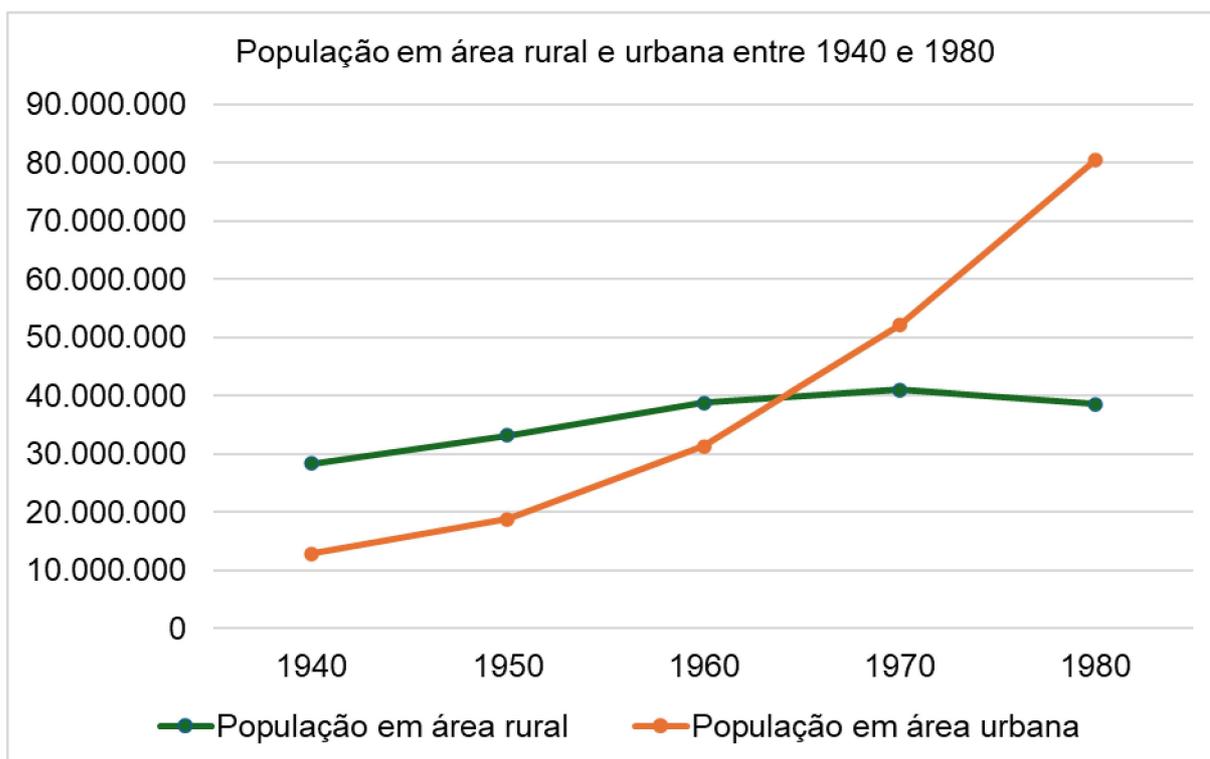
Esse cenário de oferta de trabalho nos centros urbanos de maior porte foi o fator primordial para que ocorresse uma das transformações de maior impacto na estrutura demográfica da história brasileira: o êxodo rural intenso que se iniciou na década de 1950 e se prolongou até o fim do século XX. No período de 1950 a 1980, quando esse fenômeno ocorreu de forma mais acentuada, milhões de brasileiros migraram do campo para as cidades que ofertavam esse dinamismo econômico, em busca, entre outros fatores, de trabalho e de melhores condições de vida. Essa reorganização da demografia brasileira pode ser visualizada na Tabela 1 e Gráfico 1.

Tabela 1 - Quantitativo populacional em área rural e urbana no Brasil de 1940 a 1980

Ano	População em área rural	População em área urbana
1940	28.356.100 – 67,74%	12.880.200 – 31,23%
1950	33.161.500 – 63,84%	18.782.900 – 36,15%
1960	38.767.400 – 55,32%	31.303.000 – 44,67%
1970	41.054.100 – 44,07%	52.085.000 – 55,92%
1980	38.566.300 – 32,40%	80.436.400 – 67,59%

Fonte: IBGE (2024) - Adaptado pelo autor (2025)

Gráfico 1 - Quantitativo populacional em área rural e urbana no Brasil de 1940 a 1980



Fonte: IBGE (2024) – Adaptado pelo autor (2025)

Esse deslocamento maciço de pessoas não ocorreu de forma uniforme no que diz respeito ao destino dos migrantes. Conforme lembram Steinberger e Bruna (2001), de 1950 a 1970, o fluxo de brasileiros vindos do campo ficou muito concentrado nas grandes metrópoles nacionais, como São Paulo e Rio de Janeiro. Posteriormente, a partir de 1970, outras cidades de médio e grande porte passaram a ter maior protagonismo nesse fenômeno de recebimento de migrantes advindos do interior. Esse novo movimento pode ser associado a políticas de interiorização econômica e industrial e à expansão de infraestrutura urbana e de transporte.

Associado a esse grande projeto econômico brasileiro de industrialização baseado no modelo de substituição de importações, e concomitante ao processo intenso de migração do campo para a cidade, outro processo histórico que marcou o início da segunda metade do século XX foi a política de incentivo ao uso do automóvel e ao modal rodoviário no Brasil. Essa valorização do uso do automóvel como forma de transporte massivo no território brasileiro teve início no governo de Washington Luís, ainda nos anos finais da década de 1920, mas atingiu seu auge com o governo de Juscelino Kubitschek (1956–1961), responsável pela execução do Plano de Metas. Tal plano visava, por meio do modal rodoviário, incentivar a

indústria automobilística em desenvolvimento no Brasil e interconectar o território nacional com projetos rodoviários robustos, principalmente em regiões mais afastadas. Conforme apontado por Pompeu (2017), no contexto da industrialização supramencionada, o setor automotivo foi pensado como um estímulo à demanda derivada, de modo a alavancar a expansão e a modernização do mercado interno de forma integrada. Nesse sentido, embora a indústria automobilística já existisse anteriormente a 1956, foi com o Plano de Metas que ela se solidificou. Atrélendo essa contextualização à questão urbanística, Villaça (2001) destaca a importância de Juscelino Kubitschek e sua política automobilística ao indicar o período de 1955 a 1960 como um marco nacional para estudos sistêmicos das relações intraurbanas e da consolidação do automóvel como eixo estruturador da mobilidade urbana.

Assim sendo, a partir da década de 1950, intensificou-se o processo de migração interna no Brasil, no qual se registraram milhões de pessoas deslocando-se de áreas rurais em direção às cidades de médio e grande porte, especialmente na Região Sudeste do país. Esse fluxo populacional promoveu uma transformação urbana acelerada, marcada por três formas de ocupação notáveis: (I) ocupação na estrutura urbana que já estava consolidada, principalmente no processo de verticalização das cidades brasileiras que ocorria concomitantemente nesse contexto histórico; (II) ocupação precarizada em áreas até então sem interesse imobiliário devido ao seu acesso e acomodação dificultados, como encostas e várzeas, formando os tradicionais aglomerados subnormais dos grandes centros urbanos; (III) ocupação em regiões mais afastadas do centro dessas cidades, formando as periferias e/ou subúrbios brasileiros. Como o uso do automóvel estava sendo incentivado de forma acentuada nesse momento, não somente por meio dos veículos pessoais, mas também por meio do transporte público, como bondes (em decadência) e ônibus, esse assentamento de milhões de pessoas nas periferias dos núcleos urbanos foi possibilitado do ponto de vista do deslocamento intraurbano.

Dessa forma, a segunda metade do século XX, sobretudo as décadas de 1960 e 1970, marcou uma explosão demográfica e urbana nas cidades brasileiras de médio e grande porte, aumentando consideravelmente o dinamismo populacional, a estrutura e a mancha urbana dessas localidades. A chegada de pessoas do campo às cidades não era um fator isolado para explicar o crescimento urbano observado nesse intervalo de tempo. O próprio aumento vegetativo da população já residente nos ambientes citadinos constituía outro fator fundamental

para esse fenômeno. Nesse contexto, no Brasil, o número de filhos por mulher era muito alto, enquanto a taxa de mortalidade diminuiu consideravelmente devido às melhorias nas condições de saúde. Em todo caso, o êxodo rural mostrou-se como um fator primário nesse processo. Segundo Alves, Souza e Marra (2011), no período de 1950-1960, o êxodo rural foi responsável por 17,4% do crescimento populacional das cidades brasileiras, o que demonstra o impacto demográfico-urbano citado.

Nesse contexto, conforme as pessoas iam estabelecendo residência em regiões mais afastadas da área original das cidades, novas vias eram abertas para a consolidação e integração dessa mancha urbana em expansão. No entanto, em pouco tempo, autoridades e setores sociais perceberam que o crescimento demográfico, resultado da migração interna e do crescimento vegetativo, somado à prática de uso maciço de automóveis, principalmente no plano pessoal, trouxeram consigo problemas no deslocamento e no tráfego, como engarrafamentos sistêmicos e ineficiência do transporte coletivo. Nessa ótica, constatou-se que tais problemas demandavam mais do que somente a abertura de novas vias. Assim, na década de 1970, tornou-se evidente que as cidades precisavam urgentemente de uma remodelação na sua estrutura viária para conseguir atender a todo esse fluxo inédito de automóveis e pessoas que se consolidou em um intervalo de tempo curto.

Essa reformulação não se restringia somente às novas áreas urbanas em processo de constituição. Pelo contrário, o núcleo urbano original das cidades, situado geralmente no centro ou em suas proximidades, era o mais vulnerável aos problemas de mobilidade e saturação viária observados. Isso porque, via de regra, a consolidação desses centros ocorreu anteriormente ao processo de inchaço urbano do final do século XX, de modo que sua estrutura viária, composta por vias estreitas e saturadas, não foi pensada nem projetada para acomodar todo esse fluxo inédito de pessoas e veículos. Soma-se a isso o fato de que, apesar da expansão da mancha urbana, o centro manteve-se como polo atrativo de fluxos provenientes de todas as regiões da cidade, concentrando comércios, empregos e serviços.

Nas três últimas décadas da segunda metade do século XX (1970-1999), uma série de projetos urbanísticos robustos foi elaborada e executada em níveis distintos do poder público com o objetivo de reestruturar a malha viária das cidades médias e grandes, e, assim, descongestionar a circulação de automóveis e pedestres. Nesse quadro, o poder federal esteve muito atrelado ao fomento de planos econômicos nacionais de incentivo à remodelação urbana, disponibilizando crédito adquirido em

bancos e fundos internacionais, sobretudo às municipalidades. O poder municipal, por sua vez, por entender melhor as demandas e os problemas locais, tinha a responsabilidade de elaborar e executar projetos urbanísticos que atendessem à cidade. Nesse contexto, várias obras, como abertura de novas vias, construção de mergulhões, pontes, túneis e viadutos, desvios da malha ferroviária, duplicação de vias, dentre outras, foram realizadas em várias cidades médias e grandes brasileiras. Dessa forma, as décadas finais do século XX, sobretudo 1970 e 1980, marcam um dos momentos da história brasileira de maior interesse para o estudo das vias urbanas, principalmente em relação às suas alterações na malha viária.

No entanto, apesar da importância de estudos sobre a estrutura viária das cidades brasileiras na segunda metade do século XX (1950-1999) defendida nos parágrafos supra, existe, ainda, uma lacuna significativa de pesquisas científicas que abordem esse tema de forma sistemática em muitas cidades brasileiras. Esse é o caso de Juiz de Fora: embora existam alguns estudos nos campos da Arquitetura e Urbanismo e Geografia que investiguem como determinadas vias da cidade foram modeladas ao longo do tempo, percebe-se a ausência de uma pesquisa robusta que trate dessa temática de maneira ampla e sistemática. O artigo de Filho, Ribeiro e Nascimento (2017), por exemplo, apresenta um exame bastante completo e objetivo da história da Avenida Barão do Rio Branco, destacando as alterações ocorridas nessa via ao longo do tempo. Contudo, como ocorre em muitos outros estudos semelhantes, esse artigo restringe-se a um recorte espacial limitado, dificultando uma discussão mais abrangente sobre o conjunto de projetos e obras urbanísticas realizados no século XX. Assim, faz-se necessário um trabalho que adote um recorte espacial e temporal mais amplo para compreender a reestruturação viária de forma mais integrada, considerando que, geralmente, a remodelação viária não se limita à área da obra definida, mas envolve toda a estrutura e logística da cidade.

2 PROBLEMA DE PESQUISA

A segunda metade do século XX (1950–1999) foi um período fundamental para a estruturação da malha viária urbana nas cidades médias e grandes brasileiras. Nesse escopo, destaca-se Juiz de Fora, município que abrange a área de estudo deste trabalho. Entretanto, observa-se uma escassez de pesquisas científicas que abordem essa temática de forma abrangente e sistemática. Assim sendo, considerando essas premissas, formula-se o problema de pesquisa deste trabalho: quais as alterações espaciais, suas causas e consequências, na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1949 e 2007?

3 HIPÓTESE

O recorte temporal deste trabalho (1949–2007) é bastante amplo, tanto em sua extensão cronológica quanto na densidade dos acontecimentos e transformações históricas ocorridas nesse período. Dessa forma, supõe-se que os resultados obtidos não sejam uniformes, uma vez que o planejamento urbano, especialmente a sua execução, é bastante sensível a fatores externos, sobretudo à disponibilidade orçamentária nas esferas federal, estadual e municipal.

Apesar disso, um fato chama a atenção: o município de Juiz de Fora foi incluído no Projeto Especial Cidades de Porte Médio (CPM) no final da década de 1970. Por conta disso, o Governo Federal repassou ao município um volume expressivo de recursos financeiros, obtidos por meio do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). Conforme detalha Ramos (2008), o valor total destinado pelo CPM para o subprojeto intitulado “Juiz de Fora” foi de Cr\$ 810.131.000,00 (oitocentos e dez milhões, cento e trinta e um mil cruzeiros).

Além disso, a chegada desse recurso coincidiu com o mandato do prefeito Francisco Antônio de Mello Reis (1977–1983), cuja administração foi notável pela atenção dada ao planejamento urbano e à execução de diversos projetos urbanísticos importantes para a cidade. A imagem aérea de 1983, por exemplo, um dos materiais que serão utilizados como fonte de dados espaciais neste trabalho, foi produzida durante a sua gestão. Esse levantamento aerofotogramétrico foi feito com o objetivo de fornecer justamente subsídios técnicos à execução desses projetos.

Esses elementos estão relacionados às questões levantadas na introdução, como o êxodo rural, o crescimento urbano acelerado, a massificação do uso do automóvel e os projetos de reestruturação urbana. Dessa forma, aplicando-se tais ideias à realidade histórica e geográfica de Juiz de Fora, considera-se como hipótese para esta pesquisa que o período entre o final da década de 1970 e o início da década de 1980 concentre o maior volume de alterações na estrutura viária da região central de Juiz de Fora, seguido por uma redução gradual dessas mudanças nos anos posteriores, em virtude da consolidação urbana nessa área da cidade.

4 OBJETIVO GERAL

Identificar as alterações espaciais na estrutura viária da Região de Planejamento Centro do município de Juiz de Fora entre 1949 e 2007, suas causas e consequências, sob a ótica da interrelação entre conceitos, princípios e técnicas de Geografia Histórica, de Geoprocessamento e de Planejamento Urbano.

5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Executar a correção geométrica e o georreferenciamento dos materiais cartográficos utilizados ao longo do processo metodológico deste trabalho.
- Analisar as principais alterações espaciais na estrutura viária da Região de Planejamento Centro do município de Juiz de Fora entre 1949 e 2007.
- Detalhar, tanto quanto for possível, as causas e consequências espaciais das alterações identificadas na estrutura viária da região central de Juiz de Fora.
- Periodizar as alterações identificadas conforme os intervalos temporais utilizados neste trabalho, que são o ano de publicação dos materiais cartográficos.
- Produzir uma série temporal com as alterações identificadas, além de uma esquematização com as progressões urbanas observadas.

6 JUSTIFICATIVA DA PESQUISA

Uma das diversas contribuições de Milton Santos às discussões que compõem o arcabouço teórico da Geografia, especialmente no campo da Geografia Histórica, é o conceito de rugosidade, definido pelo autor como o “espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço” (Santos, 2004, p. 173). À luz desse conceito, infere-se que os conteúdos, fluxos e formas pretéritas do espaço carregam consigo atribuições, pesos e significados próprios, que se projetam e refletem no presente. O espaço, portanto, congrega valores econômicos, históricos, sociais, simbólicos, urbanísticos e outros que contribuem para a formação de uma identidade espacial específica.

A ideia de vestígios históricos acumulados ao longo do tempo nas paisagens atuais e os desdobramentos decorrentes disso reforçam, no campo da gestão, do planejamento e do tratamento espacial, a necessidade de cuidados, estratégias e preocupações voltadas à incorporação e à preservação dessa história do espaço nos projetos e reformulações executadas sobre o meio. No entanto, observa-se, com frequência, uma postura de desatenção ou mesmo de desconhecimento, tanto por parte dos agentes urbanísticos quanto da própria população, em relação a essas riquezas geo-históricas acumuladas no espaço. Soma-se a esse cenário a lacuna de pesquisas voltadas para tal temática, o que torna esse campo de estudos pouco explorado e difundido. Essa escassez contribui para a desvalorização da Geografia Histórica, refletindo diretamente na maneira como a Geografia, o Urbanismo e as ciências afins pensam e intervêm no espaço urbano. Por conta disso, faz-se necessário, cada vez mais, que geógrafos e profissionais correlatos se dediquem a pesquisar e entender os elementos que constituem os fatores geográfico-históricos do meio, a fim de se compreender o processo formativo desse espaço construído.

Este trabalho propõe-se a identificar as alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre os anos de 1949 e 2007. Partindo dessa premissa e considerando o que foi apontado anteriormente, devemos refletir que o espaço carrega consigo rugosidades de materialidade registradas ao longo do tempo, de modo que entender a estrutura viária de Juiz de Fora entre 1949 e 2007 é entender também a própria estrutura viária de Juiz de Fora na atualidade. Assim, em um plano mais amplo, este trabalho pode contribuir de forma significativa para o entendimento da estruturação e do ordenamento urbano de Juiz de Fora.

Ademais, identificar as alterações na estrutura viária da região central de Juiz de Fora pode subsidiar o poder público, especialmente o setor de planejamento urbano, na formulação de políticas, projetos e obras mais conscientes da história da cidade. Nesse sentido, questões como a delimitação de áreas de preservação ambiental, definição de limites de bairros e tombamento de edificações históricas podem ser pensadas de forma mais lúcida pelos planejadores do espaço. Além disso, os resultados desta pesquisa possibilitam resgatar, de certa forma, os objetivos pretendidos por autoridades e técnicos responsáveis pelas obras que transformaram a malha viária de Juiz de Fora no passado. Isso pode contribuir para uma compreensão mais precisa da lógica que guiou a estruturação e organização urbana da cidade, permitindo uma maior assertividade em intervenções futuras.

Outro ponto relevante é que os resultados deste trabalho, especialmente os produtos cartográficos a serem elaborados, poderão servir como fonte de dados para outras pesquisas com temáticas similares. Isso é fundamental para fomentar novos estudos sobre a estruturação viária de cidades médias e grandes ao longo do século XX, uma vez que, como já mencionado, ainda há pouca produção nessa linha. Nesse sentido, incentivar essa vertente investigativa é essencial para fortalecer a Geografia Histórica e a sua interface com o planejamento urbano.

Por fim, vale destacar que as pesquisas existentes sobre a malha viária urbana de Juiz de Fora no século XX costumam abordar recortes espaciais mais restritos, o que limita discussões mais amplas e reflexões aprofundadas. Nesse sentido, ao propor um estudo abrangente e sistemático sobre a estruturação urbana da região central de Juiz de Fora durante a segunda metade do século XX (1950–1999) e os primeiros anos do século XXI (2000–2007), este trabalho apresenta um diferencial importante em relação ao que já foi produzido sobre o tema.

7 DELIMITAÇÃO DO TEMA

Nesta seção, contextualiza-se e discute-se alguns aspectos mais específicos do objeto de estudo e as justificativas para algumas das escolhas realizadas ao longo do processo de construção e delimitação temática deste trabalho.

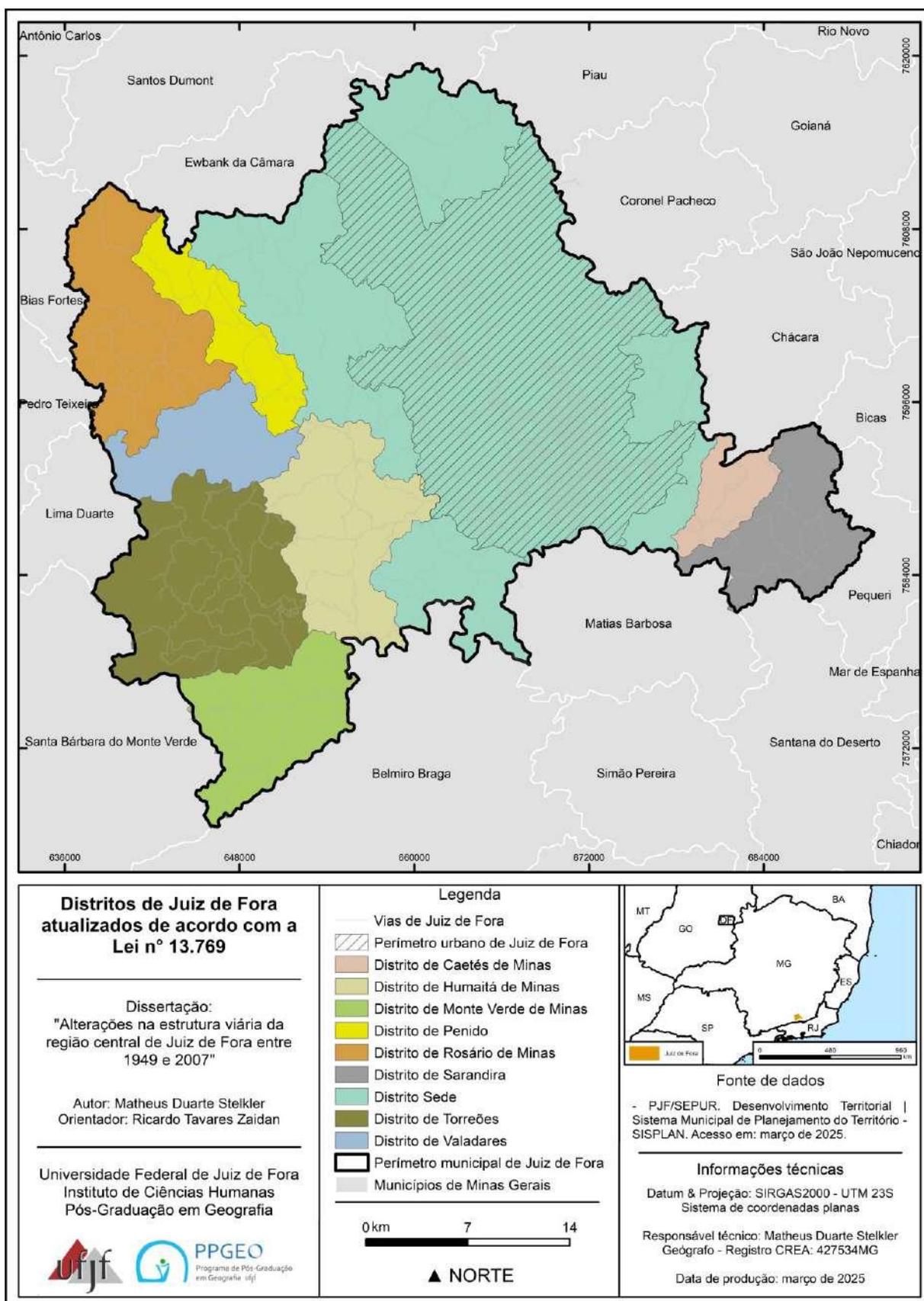
7.1 O RECORTE ESPACIAL

O recorte espacial deste trabalho é a Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora. Essa delimitação está definida no Plano Diretor Participativo (PDP) do município (Juiz de Fora, 2018a). Inicialmente dividido em quatro distritos, a Lei nº 13.769 (Juiz de Fora, 2018b) retifica o PDP 2018 e divide, em primeira instância, a área municipal em nove distritos: Caetés de Minas, Humaitá de Minas, Monte Verde de Minas, Penido, Sarandira, Sede, Rosário de Minas, Torreões e Valadares. O Distrito Sede, por sua vez, onde se encontra a cidade de Juiz de Fora, está dividida, além do Centro, em outras sete regiões de planejamento: Centro-Oeste, Leste, Nordeste, Norte, Oeste, Sudeste e Sul. Convém mencionar que as delimitações da área urbana e do Distrito Sede não são equivalentes. Os mapas 1 e 2 demonstram essa regionalização determinada no PDP 2018 de Juiz de Fora e na Lei nº 13.769.

O Plano Diretor Participativo estabelece que essa regionalização é feita com a finalidade de gerir a política de desenvolvimento urbano e territorial do município, visando à integração das políticas de planejamento de habitação, mobilidade urbana, saneamento básico e uso do solo. Nesse quadro, ressalta-se a importância atribuída pelo poder público municipal à questão da mobilidade urbana no que se refere às regiões administrativas, de modo que se demonstra propício utilizar essa delimitação neste trabalho, dado o seu escopo temático e objetivo de estudo.

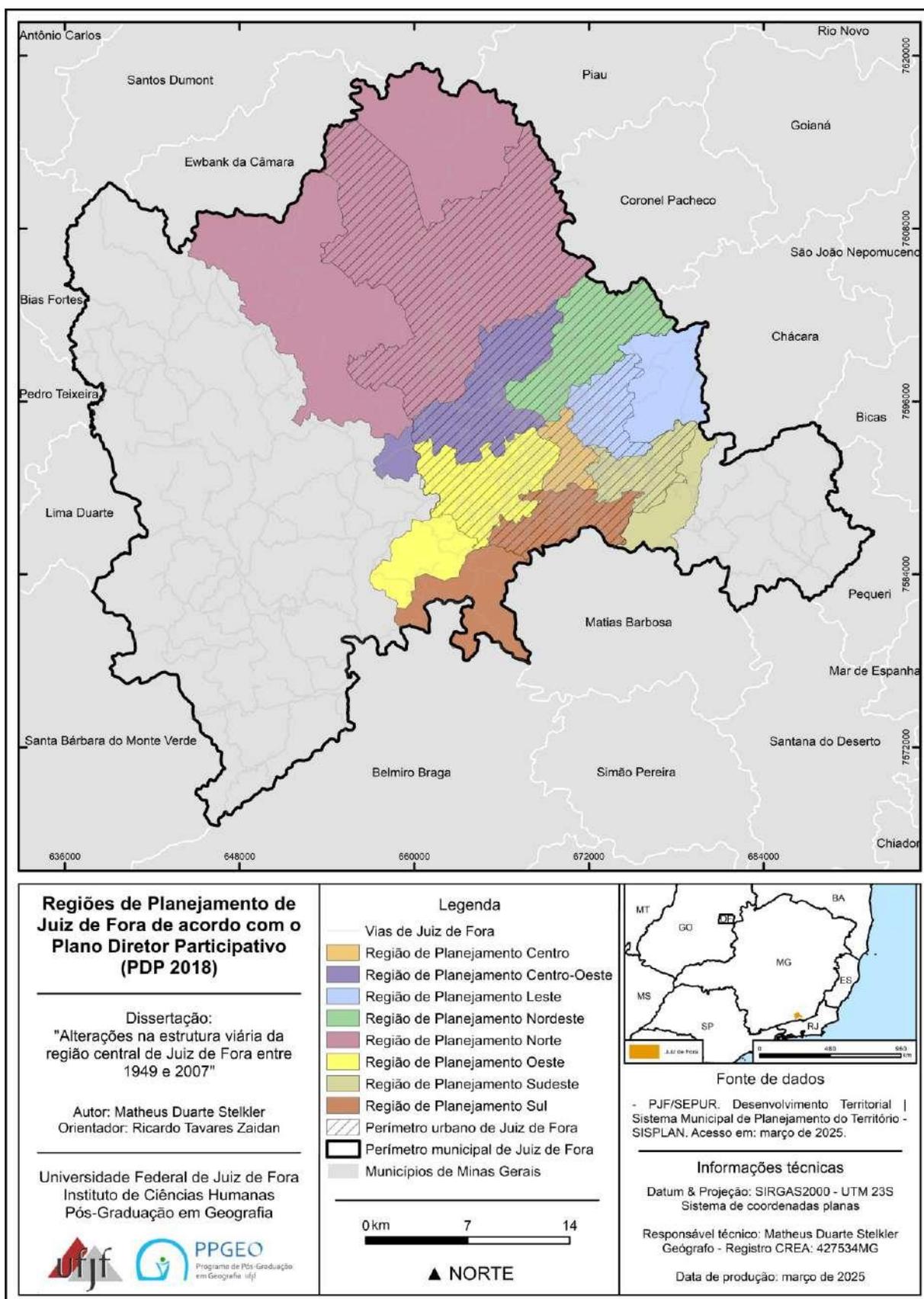
Contextualizando-se de forma mais específica, o objeto de estudo deste trabalho são as vias existentes dentro da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora. Nesse sentido, o Mapa 3 demonstra justamente a estrutura viária alocada dentro dessa delimitação administrativa no ano de 2007. Além disso, nesse mapa, destaca-se algumas das vias mais importantes dessa região de planejamento.

Mapa 1 - Distritos atualizados de Juiz de Fora de acordo com a Lei nº 13.769



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Mapa 2 - Regiões de Planejamento de Juiz de Fora de acordo com o Plano Diretor Participativo



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

A escolha por esse recorte espacial deveu-se a alguns motivos. O primeiro deles é que a região central¹ de Juiz de Fora, assim como ocorreu nas demais cidades médias e grandes do Brasil, é aquela na qual o poder público mais investiu em projetos e obras para a alteração da estrutura viária na segunda metade do século XX (1950-1999). Isso sucedeu devido ao fator atrativo do centro principal² das cidades na funcionalidade e na lógica urbana brasileira, os quais convergem tradicionalmente fluxos intensos e muitas pessoas para si, especialmente nesse período em que a mancha urbana da maioria das cidades estava se consolidando.

Assim sendo, a região central das cidades revelaram-se mais sensíveis a esse inchaço urbano ocorrido no final do século passado, de modo que uma quantidade maior de obras de reestruturação viária fizeram-se necessárias para desafogar o tráfego e melhorar a circulação de automóveis e pedestres. Portanto, a escolha pela Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora como área de estudo aconteceu de forma natural devido à possibilidade de identificação de uma maior quantidade de obras realizadas na alteração da estrutura viária dessa região. Somase a isso o fato de este ser um primeiro trabalho que trata sobre as alterações viárias de uma região de planejamento, de modo que, por conta dos fatores mencionados acima, é natural escolher a região central como a primeira.

O segundo motivo que levou à escolha desse recorte espacial foi o fato de que a Região de Planejamento Centro é a única que está totalmente dentro da área registrada em todos os materiais cartográficos que foram utilizados como fonte de dados ao longo do seguimento metodológico proposto para este trabalho (com exceção de uma porção pequena dos bairros Borboleta, Cascatinha, Dom Bosco, Paineiras e Vale do Ipê na planta cadastral de 1949). Como o recorte temporal adotado neste estudo está condicionado pelo ano de confecção dos materiais cartográficos utilizados, renunciar ao uso de algum deles traria prejuízos quanto à temporalidade necessária ao entendimento da temática a ser estudada.

Outra questão que convém mencionar em relação ao recorte espacial

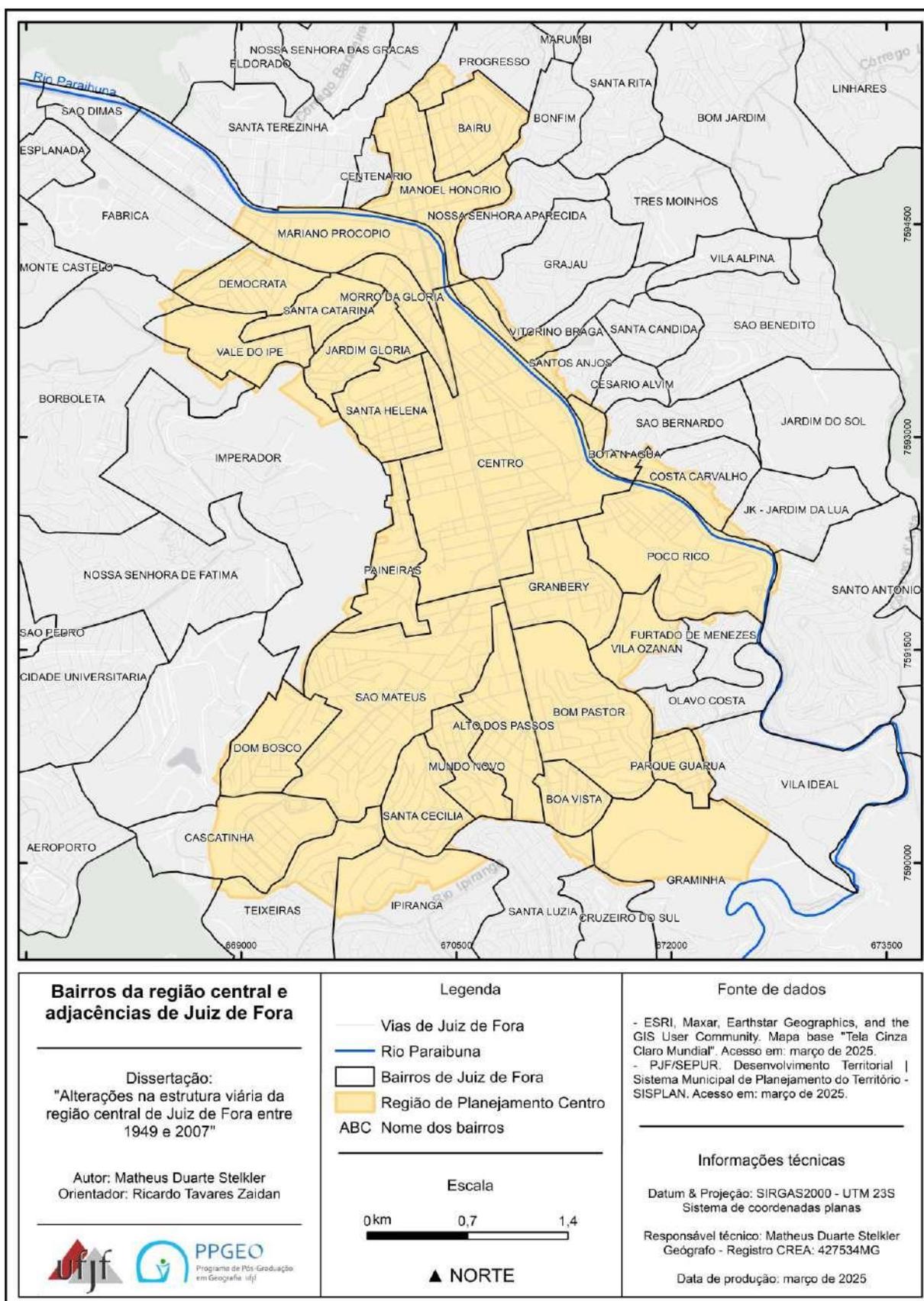
1 Para fins práticos, ao longo deste trabalho, os termos e expressões “centro” e “região central” serão utilizados como sinônimos de Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora.

2 Ao longo deste trabalho, utiliza-se algumas vezes a expressão “centro principal” para demarcar a ideia de que uma cidade pode ser constituída por mais de um centro, ou seja, parte-se do pressuposto de que esse conceito é difuso. Isso vai ao encontro, por exemplo, do conceito de “centralidades” definida no Plano Diretor Participativo (PDP). Neste trabalho, no caso de Juiz de Fora, assume-se que esse “centro principal” seja equivalente à Região de Planejamento Centro.

utilizado neste trabalho são os bairros que constituem a Região de Planejamento Centro e as suas adjacências. Faz-se necessário reconhecê-los porque, ao longo das discussões que se sucederam à identificação das alterações viárias, esses bairros foram citados frequentemente como pontos de referência. Nesse quadro, o Mapa 4 representa os bairros da região central e adjacências de Juiz de Fora, conforme delimitação estabelecida no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU, 2000). Vale esclarecer que há uma lacuna administrativa em relação à determinação dos bairros de Juiz de Fora de forma oficial. A última normativa do poder público municipal que determina esse tipo de delimitação foi, conforme utilizado, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, o qual foi lançado no ano de 2000. No plano diretor em vigência (Plano Diretor Participativo, de 2018), a regionalização da cidade é feita com base em regiões de planejamento (RP) e unidades de planejamento (UP), as quais apresentam um caráter muito mais voltado para o planejamento urbano do que para uma identificação geográfica e popular. Por conta disso, a delimitação e a nomeação de bairros dispostas no Mapa 4 é ultrapassada, o que pode ser observado por algumas incongruências entre as delimitações dos bairros e da Região de Planejamento Centro. De todo modo, ainda assim, optou-se por utilizar essa delimitação de bairros, dado o seu caráter oficial.

Neste trabalho, utilizou-se uma delimitação datada de 2018 como recorte espacial e, com base nela, voltou-se o olhar para o passado. Esse tipo de ação requer um cuidado especial com relação à maneira de se encarar os dados e os resultados, de modo que se faz necessário partir do pressuposto de que o objeto de estudo está inserido em um contexto histórico que não necessariamente reflete conjunturas e questões atuais, como essa delimitação utilizada como base.

Mapa 4 - Bairros da região central e adjacências de Juiz de Fora



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

7.2 O RECORTE TEMPORAL

Conforme descrito na introdução, o Brasil, a partir da década de 1950 e estendendo-se até o final do século XX, passou por uma de suas maiores transformações demográficas, impulsionada pelo intenso êxodo rural ocorrido nesse período. Além disso, como explicado também na introdução, o crescimento populacional nas cidades de maior porte foi responsável, em grande medida, por muitas das alterações na estrutura viária observadas nas cidades brasileiras.

Nesse sentido, um trabalho que se propõe a identificar e explicar tais alterações nesse contexto deve abranger todos esses momentos de migração, expansão urbana e reestruturação viária que caracterizaram a temática urbanística na segunda metade do século XX (1950-1999). Por esse motivo, definiu-se como recorte temporal deste trabalho o período compreendido entre 1949 e 2007.

Ainda que, à primeira vista, esses anos de 1949 e 2007 possam parecer aleatórios, eles estão condicionados, como mencionado anteriormente, às datas de produção dos materiais cartográficos utilizados na etapa de identificação visual das alterações na estrutura viária da área estudada. Dessa forma, optou-se por materiais cujos anos de referência fossem os mais próximos de 1950 e da contemporaneidade, o que definiu o intervalo temporal entre 1949 e 2007.

7.3 O RECORTE DEMOGRÁFICO

Um aspecto de interesse especial para este trabalho, que se relaciona diretamente com os recortes espacial e temporal, além de retomar questões abordadas na introdução sobre a estruturação urbana das cidades brasileiras de médio e grande porte no final do século XX, é a evolução demográfica de Juiz de Fora. Os dados populacionais do município são apresentados na Tabela 2 e no Gráfico 2, permitindo uma análise quantitativa da população ao longo do tempo.

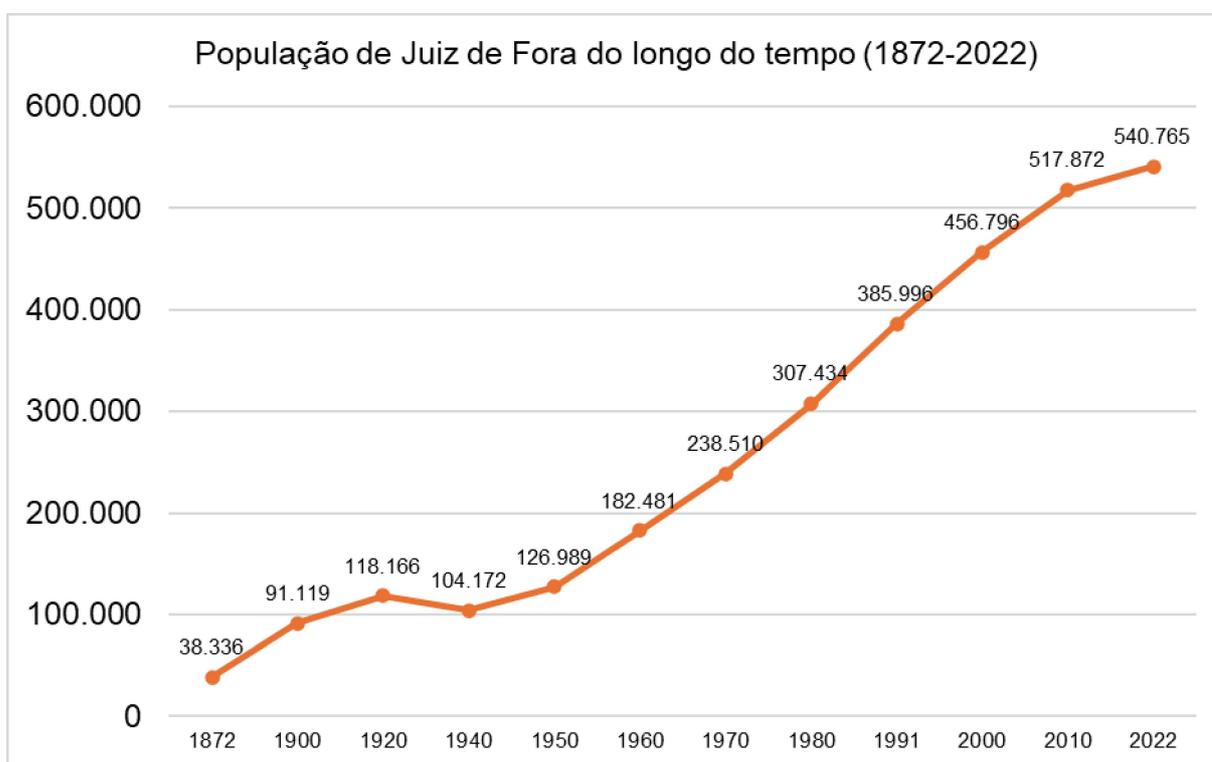
Tabela 2 - Quantitativo populacional de Juiz de Fora ao longo do tempo (1872 a 2022)

Ano	População	Diferença percentual
1872	38.336	---
1900	91.119	137,69%
1920	118.166	29,68%
1940	104.172	-11,84%

1950	126.989	21,90%
1960	182.481	43,70%
1970	238.510	30,70%
1980	307.434	28,90%
1991	385.996	25,55%
2000	456.796	18,34%
2010	517.872	13,37%
2022	540.765	4,42%

Fonte: IBGE (2010) - Adaptado pelo autor (2025)

Gráfico 2 - Quantitativo populacional de Juiz de Fora ao longo do tempo (1872 a 2022)



Fonte: IBGE (2010) – Adaptado pelo autor (2025)

Como se observa, entre 1950 e 2010, datas dos censos mais próximos dos marcos inicial e final do recorte temporal adotado, a população de Juiz de Fora passou de 126.989 para 517.872 habitantes, o que representa um crescimento superior a 300%. Esse dado não apenas reforça a relevância do êxodo rural e do consequente inchaço urbano detalhado, como também evidencia a necessidade de requalificação da estrutura viária para dar suporte ao crescimento da cidade entre 1949 e 2007. Além disso, os dados demográficos demonstram como o período estudado é amplo e desafiador do ponto de vista analítico, exigindo um olhar atento às dinâmicas demográficas e urbanas que marcaram a história da cidade.

8 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Conforme apontado no objetivo geral, este trabalho interrelaciona conceitos, princípios e técnicas de Geografia Histórica, de Geoprocessamento e de Planejamento Urbano. Nesse sentido, ao longo desta seção, essas áreas do conhecimento são abordadas no que concerne ao escopo temático desta pesquisa.

8.1 GEOGRAFIA HISTÓRICA

Conceituar Geografia Histórica é uma tarefa complicada, tendo em vista a diversidade de definições que são atribuídas a esse campo de estudo desde o fim do século XIX e início do século XX até a atualidade, o que é, ainda, uma discussão acalorada em curso. Uma das ideias mais tradicionais em relação ao que se entende como Geografia Histórica propõe que essa área de pesquisa está relacionada ao estudo por meio da descrição de um certo recorte espacial num tempo passado. Essa é a visão, segundo Alves (2011), de pensadores importantes para esse campo de pesquisa, como Edmund Willian Gilbert (1900-1973) e Henry Clifford Darby (1909-1992). O próprio Darby, no entanto, descreve, em Darby (1987), outros significados que ele observou serem atribuídos à Geografia Histórica. Um deles está atrelado à ideia de reconstrução de geografias passadas, enquanto um outro diz respeito ao estudo das mudanças geográficas ao longo do tempo. Darby (1987) traz ainda outras noções, menos comuns e quase nunca aceitas na atualidade, do que é Geografia Histórica, entendida por alguns como a história do pensamento geográfico, ou como as influências das condições geográficas ao longo da história.

Ainda nesse trabalho, Darby cita outras formas de conceituação de outros pensadores em relação à Geografia Histórica, uma delas muito significativa, atribuída a Halford Mackinder, a qual afirma que os estudos desse campo deveriam perpassar o conceito de *historic present*, o que foi traduzido posteriormente por Abreu (2000) como “presente de então”. Abreu (2000), em uma espécie de diálogo com Milton Santos, que alega uma “frouxidão conceitual” em relação ao tempo na Geografia, tratado por alguns geógrafos clássicos como um conceito heterogêneo e paralelo ao de tempo, afirma ser possível sim a realização de uma “geografia do passado”. Para o último autor referenciado, a Geografia, até então, quando trabalhada com o passado, partia muitas vezes de questões inerentes à História,

transformando-se em História Geográfica. Isso, no entanto, não significa que os estudos geográficos estão limitados ao presente, nem que o estudo do passado a partir da Geografia deveria somente buscar respostas do presente por meio do passado. Para Milton Santos, era necessário, assim, uma correção metodológica em relação ao trato com as variáveis históricas, de modo a torná-las universais e dar sentido a uma análise geográfica do passado, concretizando, assim, o seu escopo.

Abreu (2000) de maneira alguma abdica do uso do conceito de presente na Geografia Histórica, mas traz a ideia de que esse presente não precisa necessariamente ser o presente atual. Nesse sentido, quando esse autor traduz *historic present* como “presente de então”, está orientando-se por regras metodológicas e por uma postura do pesquisador de pensar o passado por um viés contextualizado e imersivo, partindo do pressuposto de que as categorias de análise sejam universais. Nesse quadro, Abreu (2000) propõe três regras metodológicas para estudar o passado: (1) adequação das variáveis que operacionalizam as categorias de análise no estudo do passado; (2) contextualização do “presente de então” por meio de pesquisas diretas e indiretas; (3) conscientização que o estudo do passado trabalha de forma fragmentada, devendo-se desconfiar dos vestígios.

Como dito anteriormente, o debate sobre o que é a Geografia Histórica e as questões que orbitam essa pergunta estão em curso na atualidade. Para Alves (2011), por exemplo, a pergunta “o que é a Geografia do passado?” emerge um teor de fragilidade, visto que há um número expressivo de respostas possíveis, cada uma podendo variar de acordo com as intenções do pesquisador. Outro ponto crítico que envolve a Geografia Histórica na atualidade diz respeito à questão de se o estudo do passado deve ou não se utilizar do arcabouço teórico e conceitual do presente atual, o que também está condicionado às intenções do pesquisador com o seu estudo.

Como apontado por Alves (2011), a Geografia Histórica está consolidada na Geografia brasileira, o que se evidencia pelo número crescente de pesquisas que se relacionam direta ou indiretamente com essa temática. No entanto, esse campo de estudo geográfico carece ainda de aprofundamentos e sistematizações em alguns de seus aspectos mais básicos, como entender o que é a Geografia Histórica e qual o seu objeto de estudo, o que se insere nos questionamentos expostos anteriormente. Isso evidencia-se de forma concreta pelo fato de que, conforme sustentado pelo autor supracitado, muitos pesquisadores dessa área têm de recorrer frequentemente a pesquisas feitas fora do Brasil para subsidiar explicações

basilares para seus trabalhos. Outra questão que corrobora com esse argumento é que muitas pesquisas estão inseridas no campo da Geografia Histórica, mas, pelo fato de haver um ar de incerteza epistemológica que paira sobre esse campo, muitos pesquisadores não sabem que estão produzindo ciência nessa área da Geografia.

Toda essa indefinição com relação aos limites e objetos de estudo da Geografia Histórica estão relacionados à própria Geografia e sua relação com a História. Como descrito por Barbosa (2016), a Geografia, buscando alcançar a sua institucionalização ainda no século XIX, afasta-se de forma determinante da História, a qual via no estudo geográfico uma linha auxiliar do seu escopo de pesquisa. Essa preocupação de o cruzamento dos conceitos de espaço e tempo significar a perda da autonomia de uma ou outra ciência repercute até a atualidade, embora, hoje em dia, seja praticamente consenso de que a Geografia não está limitada ao presente.

A maneira como se pretende encarar a Geografia Histórica neste trabalho está relacionada à postura e às regras metodológicas preconizadas por Abreu (2000), isto é, atrelada ao conceito de “passado de então”. Isso se concretiza de duas maneiras: utilização dos materiais cartográficos registrados ao longo do recorte temporal adotado no trabalho e pesquisa bibliográfica, de forma integrada, em fontes temporalmente contextualizadas para a abordagem das alterações identificadas na estrutura viária, como atas administrativas, jornais, livros e planos diretores.

Em relação ao segundo ponto, pretende-se utilizar como bibliografia base, não esgotando as possibilidades aqui, as seguintes pesquisas: Alves, Souza e Marra (2011), que expõem o papel do êxodo rural na segunda metade do século XX como um processo fundamental ao inchaço urbano e à remodelação viária nesse contexto; Baesso, Teólifo e Silva (2010), que tratam sobre o contexto urbanístico de Juiz de Fora das décadas de 1970 e 1980 e como isso afetou a estrutura urbana da região central do município; Filho, Ribeiro e Nascimento (2017), que detalham as alterações na estrutura e no traçado da Avenida Barão do Rio Branco ao longo da sua história, além de relacionar essas mudanças ao contexto temporal de cada uma; Juiz de Fora (2018), que é o Plano Diretor Participativo (PDP) vigente de Juiz de Fora, o qual, dentre outras questões, contempla um ordenamento do interesse municipal com relação às vias juiz-foranas, além da delimitação de áreas de interesse importantes para este trabalho; Machado (2023), que perpassa sobre as composições administrativas e territoriais experimentadas por Juiz de Fora, desde sua emancipação, em 1980, até 2018, quando ganhou a sua organização

administrativa atual; Miranda (1990), que relaciona o capital e as políticas urbanas com as mudanças urbanísticas observadas nos séculos XIX e XX; Oliveira (1966), que contempla uma sistematização da história de Juiz de Fora; Oliveira (1994), que apresenta a história de Juiz de Fora sob uma perspectiva contextualizada; Prefeitura de Juiz de Fora (2004), que é o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora, leitura essencial, pois, nesse documento, está registrado, dentre outras questões importantes, os interesses e os objetivos do poder público municipal com relação ao planejamento urbano que seria adotado ao longo dos anos seguintes; Souza (2019), que, ao refletir sobre a efetividade do Plano Diretor Participativo de 2018 em diferentes esferas, perpassa uma série de discussões essenciais a este trabalho, como relação federação-município no âmbito do planejamento urbano, mudanças de estratégias do planejamento urbano em Juiz de Fora ao longo do tempo, reflexos das intervenções sobre o espaço urbano e atores envolvidos no processo de apropriação do espaço urbano; Steinberger e Bruna (2019), que discutem o papel do poder federal na articulação dos projetos de modelação urbana das cidades médias do Brasil, sendo uma fonte importante em relação ao tema de financiamento às obras de Juiz de Fora na década de 1980 a partir do status de Centro de Porte Médio; Tasca (2010), que trata sobre as contradições e complementariedades nas leis urbanas de Juiz de Fora; e Teixeira (2022), que, ao discutir sobre os colégios confessionais e particulares de Juiz de Fora, demonstra como os atores educacionais e religiosos no âmbito urbano são fundamentais na estruturação viária, por conta do poder especulativo e fundiário que possuem, principalmente na região central, devido às suas propriedades muito grandes.

8.2 GEOPROCESSAMENTO

Conforme conceitua Zaidan (2017), Geoprocessamento pode ser entendido como um ramo de atividades composto por um conjunto de métodos teóricos e técnicas computacionais direcionados à coleta, entrada, armazenamento, tratamento e processamento de dados, com o objetivo de gerar novos dados e informações espaciais. Partindo dessa definição, compreende-se que o Geoprocessamento está relacionado ao cruzamento e à sobreposição de dados de cunho geográfico em ambiente computacional, visando à produção de novos dados e informações espacialmente orientadas a partir das inter-relações entre os elementos trabalhados.

Ainda segundo o autor, o Geoprocessamento integra o conjunto das geotecnologias e constitui um dos pilares dos sistemas de informação geográfica (SIG).

De forma geral, o Geoprocessamento opera simultaneamente dados espaciais diversos, de modo que, para uma execução apurada e correta dessa atividade de tratamento cartográfico, o atributo de localização desses dados, isto é, o datum, a projeção e o sistema de coordenadas utilizados como base, deve estar alinhado e posicionado corretamente entre si. Isso faz com que os procedimentos de correção geométrica e georreferenciamento, conhecido também como registro, sejam etapas fundamentais em qualquer trabalho dentro desse ramo de atividades.

No escopo deste trabalho, o Geoprocessamento desempenha funções centrais, notadamente no âmbito metodológico. Primeiramente, está presente no tratamento dos materiais cartográficos utilizados, no sentido de corrigi-los geometricamente e georreferenciá-los, alinhando e posicionando corretamente tais fontes de dados dentro de um referencial geodésico, para que possam ser utilizados devidamente e gerar resultados confiáveis. Ademais, está presente no procedimento de identificação das alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora (fotointerpretação), no sentido de organizar e orientar a plataforma, as ferramentas e as técnicas necessárias para a realização de tal prática com base nos materiais cartográficos utilizados. Por fim, está presente no processo de confecção dos produtos cartográficos apresentados neste trabalho, notadamente mapas, os quais congregam os esforços e métodos aplicados descritos acima.

8.3 GEOGRAFIA URBANA E PLANEJAMENTO URBANO

A Geografia Urbana e o Planejamento Urbano são campos amplos e interdisciplinares, com abordagens teóricas diversas que buscam, sobretudo, compreender e orientar o desenvolvimento dos espaços urbanos. Nesta seção, em um primeiro momento, acionam-se alguns dos conceitos e ideias tratados por Henri Lefebvre em sua obra *A Produção do Espaço* (Lefebvre, 2006), os quais constituem fundamentos importantes para compreender o espaço urbano, alinhando-se e dialogando com temáticas centrais desta pesquisa: construção social, espaço, rugosidade e tempo. Em um segundo momento, partindo das concepções de Lefebvre, são discutidos outros conceitos essenciais para o entendimento da temática urbana, os quais serão mobilizados ao longo deste trabalho.

O historiador e sociólogo francês Henri Lefebvre (2006) argumenta que o espaço não é uma dimensão estática e neutra, isto é, um simples palco onde os eventos e fenômenos humanos se desenrolam. Pelo contrário: o espaço é uma construção social dinâmica, produzida por fatores culturais, econômicos, políticos e sociais, sendo reflexo de uma teia complexa de relações de poder alinhadas à estrutura e à ideologia dominantes. Além disso, Lefebvre aprofunda o vínculo entre espaço e sociedade ao afirmar que essa relação não é unidirecional, mas sim bidirecional, isto é, o espaço é ao mesmo tempo produto e produtor da sociedade. Assim, além de ser moldado por fatores antrópicos, o espaço influencia comportamentos, interações, percepções, sentimentos e valores humanos.

Diretamente influenciado pela obra de Lefebvre, Villaça (2001) complementa a noção sobre o que é a cidade ao argumentar que o espaço urbano não é um dado natural, mas uma produção resultante do trabalho humano, com dimensões econômicas e políticas. A sua obra enfatiza que a produção do espaço intraurbano resulta de processos políticos e socioeconômicos, nos quais o capital e o Estado desempenham um papel central na organização dos elementos e fatores urbanos.

Nesse contexto, destaca-se a importância do resgate temporal de estruturas urbanas do passado como forma de compreender, comparar e contrapor contextos, usos e finalidades desses elementos em cada momento histórico. Tal perspectiva contribui para a análise da configuração atual dos espaços, para a preservação da memória urbana e para o planejamento de intervenções futuras mais conscientes.

Outra ideia fundamental em Lefebvre (2006) é a conexão intrínseca entre espaço e tempo, segundo a qual a organização de um está profundamente vinculada à organização do outro. A maneira como a sociedade distribui seu tempo entre atividades como consumo, lazer, trabalho e transporte está intimamente relacionada à forma como o espaço urbano foi e é estruturado. As cidades, nesse sentido, constituem a expressão máxima dessa relação. Essa concepção dialoga com o conceito de rugosidade, de Milton Santos (2004), ao destacar a importância da participação social, nos tempos passado e presente, na produção do espaço urbano. Assim sendo, as cidades são feitas por e para as pessoas que as habitam, de modo a atender às suas necessidades, as quais, por sua vez, são condicionadas pelas estruturas econômicas e sociais dominantes sobrepostas a esse arranjo.

O somatório de todos os conceitos e ideias tratados até então nessa interrelação entre Geografia Histórica, Geoprocessamento e Geografia Urbana &

Planejamento Urbano convergem para o conceito de estruturação urbana. Essa expressão refere-se ao processo pelo qual os elementos do espaço urbano, como a infraestrutura, a organização socioeconômica, a malha viária, o uso do solo, dentre outros, organizam-se e relacionam-se para a construção e constituição de um sistema espacial dinâmico e funcional que atenda às necessidades humanas vigentes em um certo período histórico. Nesse sentido, a estruturação urbana é um conceito fundamental para entender o funcionamento dos espaços urbanos e sua evolução ao longo do tempo, o que é justamente o escopo deste trabalho, de modo que essa concepção pode ser encarada como o fio condutor desta pesquisa.

Outro conceito muito importante de ser entendido para os apontamentos realizados neste trabalho é o de agentes econômicos, que podem ser entendidos como os atores que influenciam a produção, a organização e a transformação do espaço urbano por meio de suas decisões e interesses, voltados notadamente para a questão financeira. Dentre esses agentes econômicos, que podem ser privados ou públicos, destacam-se o Estado, o mercado imobiliário, os movimentos sociais e a população e o setor empresarial e industrial. Nessa ótica, as alterações na estrutura viária da região central de Juiz de Fora identificadas e analisadas na seção de resultados deste trabalho são frutos das ações desses agentes econômicos.

9 METODOLOGIA

O seguimento metodológico deste trabalho pode ser dividido em duas fases principais: (1) manuseio cartográfico dos materiais que serão utilizados para a identificação das alterações na estrutura viária; (2) pesquisa bibliográfica de busca das considerações e do contexto de tais alterações identificadas na etapa anterior.

Primeiramente, selecionou-se seis materiais cartográficos que foram utilizados como fonte de dados para identificar as alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora: planta cadastral de Saboya Ribeiro de 1943-49 e imagens aéreas de 1968, 1975, 1983, 2000 e 2007. No Quadro 1, sumarizou-se as principais informações sobre esses registros cartográficos.

Quadro 1 - Informações a respeito dos materiais cartográficos utilizados neste trabalho

Produtor(a)	Característica do registro	Área de abrangência	Ano de publicação
Saboya Ribeiro / Instituto Geodésico Brasileiro (IGB)	Planta cadastral	Região central e adjacências	1946 a 1949 ³
LASA Engenharia e Prospecções S.A.	Imagem aérea	Região central e adjacências	1968
Secretaria de Planejamento e Gestão (SEPLAG)	Imagem aérea	Todo o município	1975
Embrafoto S.A. (Contratada do convênio CEMIG & PJJ (IPPLAN))	Imagem aérea	Todo o município	1983
Companhia de Saneamento Municipal (CESAMA)	Imagem aérea	Todo o município	2000

³ Algumas folhas da planta cadastral de Saboya foram confeccionadas nos anos de 1946, 1947 e 1948. No entanto, como, em 1949, ocorreu o lançamento da maior quantidade de folhas, além de ser o ano de publicação do documento como um todo, optou-se por utilizar somente a data de 1949.

Esteio Engenharia e Levantamentos S.A.	Imagem aérea	Todo o município	2007
--	--------------	------------------	------

Fonte: Saboya (1949b), LASA Engenharia e Prospecções S.A. (1968), SEPLAG (1975), Embrafoto (1983), CESAMA (2000), Esteio Engenharia e Levantamentos S.A (2007)

Excluindo-se as imagens de satélite, que alcançaram uma resolução espacial satisfatória muito recentemente para o propósito deste trabalho, buscou-se selecionar todos os documentos cartográficos produzidos no período aproximado de 1950 até a atualidade, a fim de extrair o máximo possível de dados relativos às alterações viárias identificadas na Região de Planejamento Centro e periodizá-las. Nesse quadro, convém mencionar que não foram utilizadas restituições existentes.

Atualmente, esses materiais cartográficos estão armazenados no acervo histórico da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Anteriormente, foram disponibilizadas por essa instituição ao Laboratório de Geoprocessamento Aplicado (LGA) do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Juiz de Fora. Nesse laboratório, esses materiais cartográficos foram digitalizados e armazenados no seu banco de dados, por meio de onde foram obtidas para este trabalho.

A planta cadastral do urbanista Saboya Ribeiro (1949b) é um dos materiais cartográficos mais complexos e robustos de Juiz de Fora, levando em consideração o período em que foi produzido, e merece um parágrafo a parte para explicá-lo. Essa planta cadastral foi confeccionada a mão e contém informações cadastrais e geográficas da porção mais urbanizada de Juiz de Fora naquela época, como áreas verdes, curvas de nível, estrutura viária, logradouros, lotes, nomenclatura de edificações importantes, pontos de cota, dentre outros. Ela foi produzida no contexto de elaboração do “Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora”, que perdurou de agosto de 1944, sob o mandato do Prefeito José Celso Valadares Pinto (1943-45), até maio de 1951, sob o mandato do Prefeito Olavo Costa (1951-1955). Esse plano, cuja autoria é também do urbanista Saboya Ribeiro, projetava a criação e remodelação na estrutura urbana de algumas porções de Juiz de Fora, sendo que muitas dessas ideias foram concretizadas anos depois. A planta cadastral, nesse sentido, serviu tanto como um mapeamento cadastral e geográfico da cidade como uma base para a criação desse plano de remodelação e extensão.

Ao se trabalhar com materiais cartográficos, principalmente com o objetivo de comparar os seus elementos ao longo do tempo, como é o caso deste trabalho, a

primeira preocupação a se ter é em relação à correção geométrica e ao georreferenciamento desses documentos. De forma resumida, esses procedimentos cartográficos têm por propósito, respectivamente, corrigir qualquer anomalia presente na representação do objeto registrado e atrelar cada pixel da imagem trabalhada à sua posição real na superfície terrestre. Como dito anteriormente, uma etapa prática essencial deste trabalho é a comparação dos elementos dos seis materiais cartográficos utilizados por meio da sobreposição, de modo que qualquer erro geométrico ou distorção na representação devem ser eliminados. A maior parte dos documentos cartográficos selecionados para o seguimento metodológico proposto neste trabalho já se encontrava corrigida e georreferenciada, com exceção da planta cadastral de 1949, o que foi feito ao longo deste processo metodológico.

Assim que esses materiais cartográficos estiverem aptos a serem utilizados adequadamente em ambiente SIG (sistema de informações geográficas), o próximo passo a ser seguido será, no *software* ArcMap, comparar a estrutura viária registrada em cada um por meio da sobreposição de uma imagem com a anterior e com seguinte temporalmente. Dessa forma, será possível extrair visualmente, por meio de princípios de fotointerpretação, as vias que foram criadas, demolidas ou modificadas. Além disso, com base no ano de produção dos documentos cartográficos utilizados, será possível discriminar temporalmente as alterações identificadas nos intervalos de tempo estabelecidos anteriormente.

Há duas questões importantes a serem elucidadas no que se refere ao procedimento de identificação das alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no âmbito deste trabalho: (1) Qual a estrutura viária que se está trabalhando? (2) Quais as alterações na estrutura viária serão consideradas? Respondendo a primeira pergunta, um dos materiais básicos utilizados na produção deste trabalho é a camada de logradouros de Juiz de Fora produzida pela empresa Esteio Engenharia e Levantamentos S.A. a partir do levantamento aerofotogramétrico realizado em 2007. Nessa camada, há registros classificados em avenidas, passarelas, praças e ruas, não considerando caminhos de pedestre, estacionamentos, galerias e outras formas de via. Para este trabalho, excluiu-se os registros relativos a praças e recortou-se as avenidas, passarelas e ruas de acordo com a delimitação da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora. Respondendo a segunda pergunta, as alterações que serão consideradas estão condicionadas à capacidade de registro e identificação visual dos elementos

viários nos materiais cartográficos utilizados. Nesse sentido, inclui-se como alterações consideradas a abertura e demolição de vias, a criação de mergulhões, pontes e túneis, e a modificação de sentido de deslocamento (quando possível).

Ao final dessa etapa de identificação das alterações na estrutura viária por meio de cartografia e fotointerpretação em ambiente SIG, uma visita de campo aos trechos de vias identificados como alterados será feita. Esse procedimento de maior proximidade com o objeto de estudo é importante neste trabalho por dois motivos: validação dos dados obtidos e constatação *in loco* da maneira como aquela alteração viária articula-se e comporta-se na funcionalidade e na paisagem urbana. Essa interação com o objeto de pesquisa poderá auxiliar na compreensão dos objetivos com os quais aquela modificação na malha viária foi feita, o que será muito importante para a próxima etapa metodológica proposta neste trabalho. Por fim, com tudo validado, os dados obtidos ao longo desse primeiro momento serão utilizados como fonte para a produção de mapas das alterações identificadas, bem como da temporalidade dessas modificações, o que será feito usando Geoprocessamento.

Com as alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1949 e 2007 identificadas, a próxima fase metodológica proposta neste trabalho refere-se aos procedimentos de leitura e pesquisa que balizem a explicação do contexto e das justificativas para essas modificações na malha viária observadas. Para tal, inicialmente, será feita a leitura de obras robustas que tratem sobre a história de Juiz de Fora, a fim de compreender, principalmente, os contextos administrativos, econômicos, políticos e sociais que perpassam o município nesse período temporal de 1949 a 2007. Nesse quadro, os livros de Machado (2023), Oliveira (1966) e Oliveira (1994) serão muito importantes para esse entendimento. Concomitantemente a essa leitura, será feito o fichamento dos textos lidos, além da anotação e do destaque de trechos que façam menção a projetos e obras urbanísticas que foram realizadas na cidade, o que poderá servir como fonte para explicar a realização de algumas reestruturações viárias em Juiz de Fora identificadas na fase metodológica anterior.

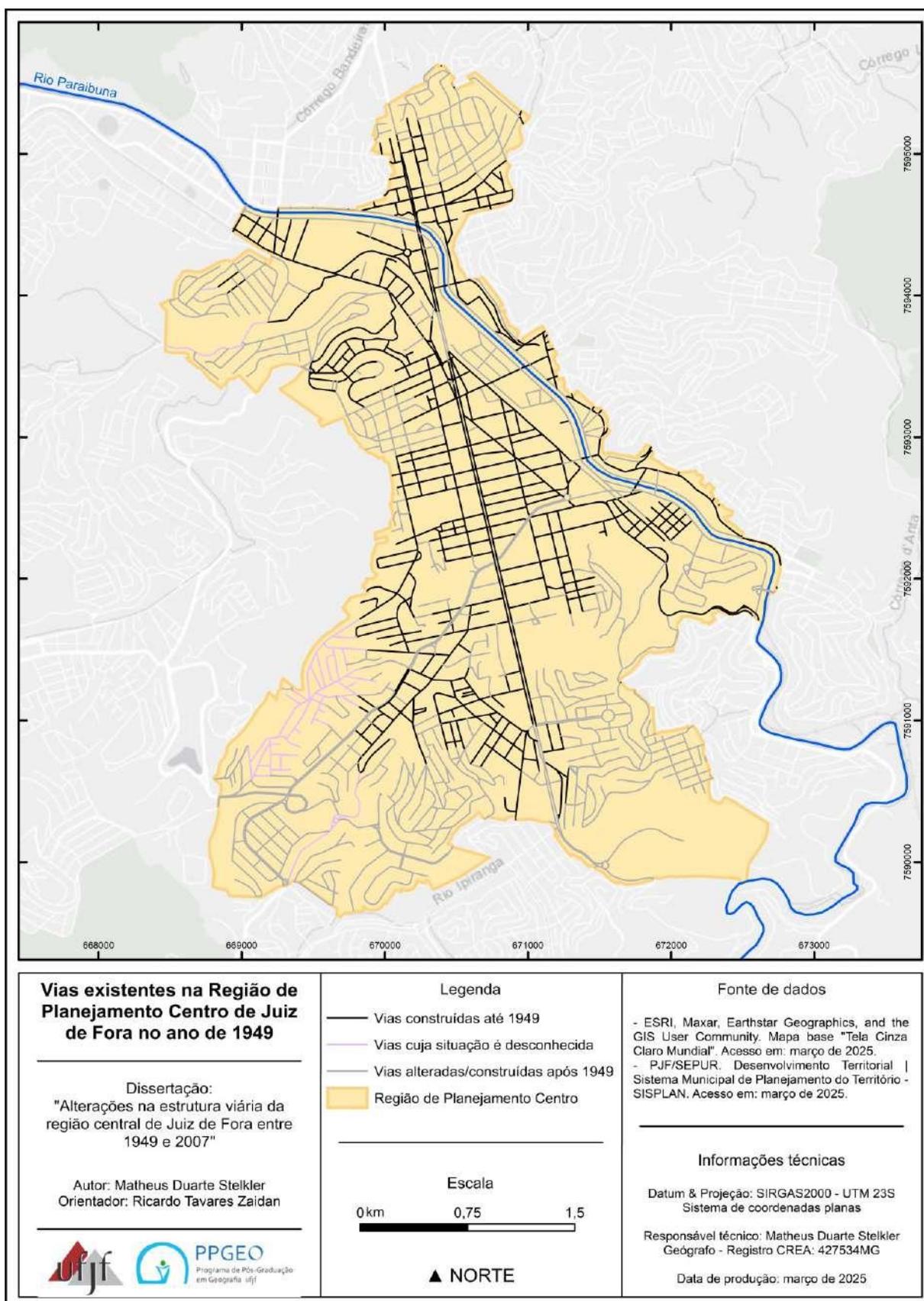
10 RESULTADOS

Nesta seção, aponta-se os resultados obtidos no que se refere à identificação das alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1949 e 2007. Em um primeiro momento, elenca-se as alterações identificadas de forma pontual, abordando cada caso conforme os períodos temporais definidos de acordo com a data de publicação dos materiais cartográficos utilizados neste trabalho. Em um segundo momento, trata-se das alterações identificadas dentro de uma série temporal, buscando reconhecer os padrões dessas modificações na estrutura viária na Região de Planejamento Centro como um todo.

10.1 ESTRUTURA VIÁRIA EM 1949

A estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 1949 está representada no Mapa 5.

Mapa 5 - Vias existentes na Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 1949



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Como se visualiza no mapa acima, a estrutura viária existente na Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 1949 é completamente diferente daquela existente nos dias atuais. De forma mais abrangente, observa-se que, naquele momento, apenas uma parte dos bairros centrais atuais exista, destacando-se porções do Alto dos Passos, Botanagua, Centenário, Centro, Granbery, Jardim Glória, Ladeira, Manoel Honório, Mariano Procópio, Morro da Glória, Padre Café, Paineiras, Poço Rico e São Mateus. Por outro lado, bairros inteiros, ou porções desses bairros, sequer existiam, como Bairu, Boa Vista, Bom Pastor, Cascatinha, Democrata, Dom Bosco, Estrela Sul, Jardim das Laranjeiras, Parque Guaruá, Santa Catarina, Santa Cecília, Santa Helena, Santa Tereza, Vale do Ipê e Vila Ozanan.

Observando-se a disposição da estrutura viária daquela época, infere-se que a circulação de automóveis e pessoas era completamente diferente também. Nesse quadro, uma das diferenças principais que se nota é a falta da Avenida Brasil, que serve, atualmente, como uma via estruturante e de ligação entre porções distintas da cidade. Nos dias atuais, a Avenida Brasil apresenta um fluxo viário muito intenso, e, naquela época, essa circulação tinha de ser feita de outra forma, como a Avenida Francisco Bernadino e a Rua Halfeld (quando ainda era permitida a passagem de veículos no seu cruzamento com a linha férrea). Outra diferença significativa que se nota é a falta de Avenida Presidente Itamar Franco, que serve também, atualmente, como uma via estruturante e de ligação entre porções distintas da cidade. O Bairro São Mateus, por exemplo, que, nos dias de hoje, é muito integrado à Avenida Presidente Itamar Franco, conectava-se ao Centro, naquela época, por meio de outros bairros, como o Alto dos Passos, e de outras vias, como a Rua Doutor Romualdo e a Rua São Mateus. Isso explica, por exemplo, o porquê da Rua São Mateus, mesmo com uma estrutura e largura diminuta em relação a outras avenidas, apresentar uma concentração viário expressiva: é um resquício desse momento histórico, no qual ela servia como uma via estruturante, o que vai ao encontro do conceito de materialidade histórica e rugosidade de Milton Santos. O Bairro Santa Helena, que, naquele momento, sequer existia, é outro caso interessante de se observar. Atualmente, duas vias importantes que cortam o bairro (Avenida Olegário Maciel e Rua Tiradentes) servem como meio de circulação entre porções distintas da região central. Em 1949, no entanto, parte dessas vias não existia, e esse fluxo era feito de por meio de outras vias, notadamente a Rua Santo Antônio. Para além desses casos mais emblemáticos, há muitas outras questões pormenorizadas que

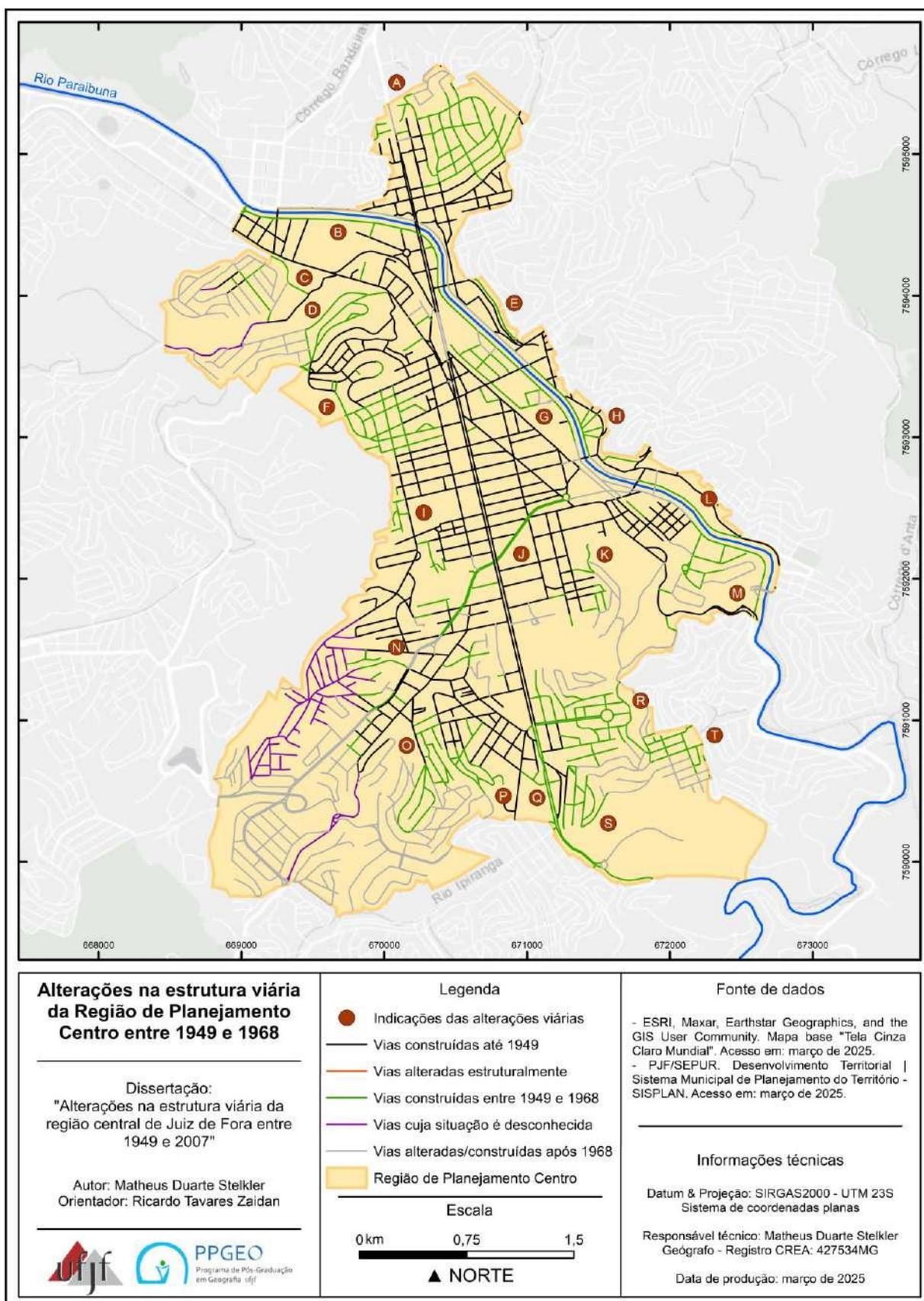
poderiam ser citadas, mas que não convém adentrar tão detalhadamente aqui.

Convém elucidar sobre a classe “Vias cuja situação é desconhecida”. Trata-se de uma porção da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora que não foi registrada na planta cadastral de Saboya Ribeiro (1949b), e que, portanto, não foi possível extrair informações a respeito das vias existentes nessa parte da cidade.

10.2 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1949 E 1968

As alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1949 e 1968 estão representadas no Mapa 6.

Mapa 6 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1949 e 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Como se visualiza no mapa acima, entre 1949 e 1968, a estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora alterou-se de forma significativa em vários pontos. Essa quantidade numerosa de modificações na estrutura viária do município nesse intervalo de tempo é decorrência, dentre outros fatores, de um dos eventos mais traumáticos da história da cidade: a inundaçã⁴ do Rio Paraibuna ocorrida no ano de 1940. Conforme descrevem Machado et. al (2016), o Rio Paraibuna, anteriormente, era muito distinto do Rio Paraibuna dos dias atuais. Ele era meândrico e transportava as suas águas com velocidade baixa, o que resultava em transbordamentos recorrentes. Nesse contexto, entre os dias 22 e 26 de dezembro de 1940, um acontecimento mudou totalmente a história do rio e da cidade: a maior, mais demorada e mais violenta inundaçã do Rio Paraibuna, alcançando pontos surpreendentes, como as avenidas Barão do Rio Branco, Francisco Bernadino e Presidente Getúlio Vargas, bem como as praças Antônio Carlos e Doutor João Penido. Os prejuízos econômicos e urbanos dessa inundaçã foram enormes, com mais de 6800 desabrigados, casas destruídas parcial ou totalmente e estabelecimentos danificados e paralisados (Machado et. al, 2016).

Por conta desse evento e dos seus desdobramentos traumatizantes para o município de Juiz de Fora, nos anos seguintes, o poder municipal, sob mandato do Prefeito Raphael Cirigliano (1938-1943), com auxílio e aval do poder federal por meio do Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS), iniciou as obras de retificaçã do Rio Paraibuna, as quais foram comandadas pelo engenheiro Hildebrando de Araújo Goés (Machado et. al, 2016). Conjuntamente a essa retificaçã, outras obras urbanísticas foram executadas, as quais estão inseridas no recorte temporal desta seçã e serão detalhadas nos parágrafos que se seguem.

Nesse contexto de retificaçã do Rio Paraibuna, bem como das alteraçães urbanísticas correlatadas e subsequentes a esse episódio, situa-se a publicaçã de um dos materiais utilizados como base neste trabalho: a planta cadastral de Saboya Ribeiro, datada de 1949, mas que foi confeccionada ao longo de boa parte da década de 1940. Conforme mencionado na seçã de metodologia, esse material está relacionado a outra produçã de Saboya Ribeiro: o “Plano de remodelaçã e

4 Popularmente, esse episódio foi e é conhecido por “Enchente do Rio Paraibuna”. No entanto, optou-se por utilizar o termo correto em termos técnicos neste trabalho, visto que, conforme orientado por Machado et. al (2016), nesse acontecimento, as águas extravasaram para a planície de inundaçã.

extensão da cidade de Juiz de Fora”. A planta cadastral tem um caráter mais voltado para o entendimento do espaço na forma como ele era, enquanto o plano de remodelação e extensão, conforme o próprio nome sugere, tem um caráter mais voltado para a proposição de alterações e melhorias urbanas. De qualquer forma, ambos os documentos cartográficos estavam atrelados à ideia de entendimento e reestruturação do espaço urbano de Juiz de Fora, servindo como fonte de esclarecimento e subsídio técnico para as intervenções urbanísticas que estavam sendo planejadas e executadas naquele momento histórico, muitas delas associadas e derivadas da inundação do Rio Paraibuna. É por conta disso que, ao longo do detalhamento feito nos parágrafos seguintes, é recorrente a menção ao “Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora” de Saboya Ribeiro, dada a sua influência para o planejamento urbano da cidade nesse período.

O ponto A (Figura 1) indica a abertura da Rua Américo Lobo (parte), Rua Américo Luz (parte), Rua César Turati, Rua Comendador Pereira da Silva, Rua Doutor Alberto Vieira Lima, Rua Irmão Martinho, Rua José Arnaldo de Oliveira, Rua Max Estéfane, Rua Padre Bonifácio, Rua Professor Francisco Faria, Rua Professor José Spineli, Rua Professor Teodoro Coelho, Rua Raquel Prado, Rua Ribeiro de Abreu, Rua Sergipe (parte) e Rua Severino Belford (parte). Essas vias fazem parte do loteamento que deu origem ao Bairro Bairu. Em consulta ao acervo histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, identificou-se a planta do loteamento em questão, o qual foi nomeado inicialmente como “Parque Bairu” e aprovado na data de 29 de maio de 1950. No entanto, na Figura 2, indica-se a folha número 36 do Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora, publicada no ano de 1949. Nessa folha, as vias que estão com contorno tracejado, como é o caso daquelas dispostas abaixo do texto “Bairro Bairu”, são projeções urbanísticas pensadas pelo arquiteto, engenheiro e urbanista Saboya Ribeiro para a cidade de Juiz de Fora. Comparando-se o desenho viário do plano de remodelação e extensão com o que foi concretizado, observa-se algumas diferenças, mas as semelhanças são muito marcantes e nítidas. Infere-se, portanto, que a disposição das vias em questão apresenta alguma relação com esse plano, dada a similaridade entre a projeção e a concretização dessas vias, embora o Saboya Ribeiro não seja indicado como um dos responsáveis por essa planta. No entanto, por falta de documentação e explicação, não é possível afirmar a origem e as relações dessas influências no desenho que consolidou.

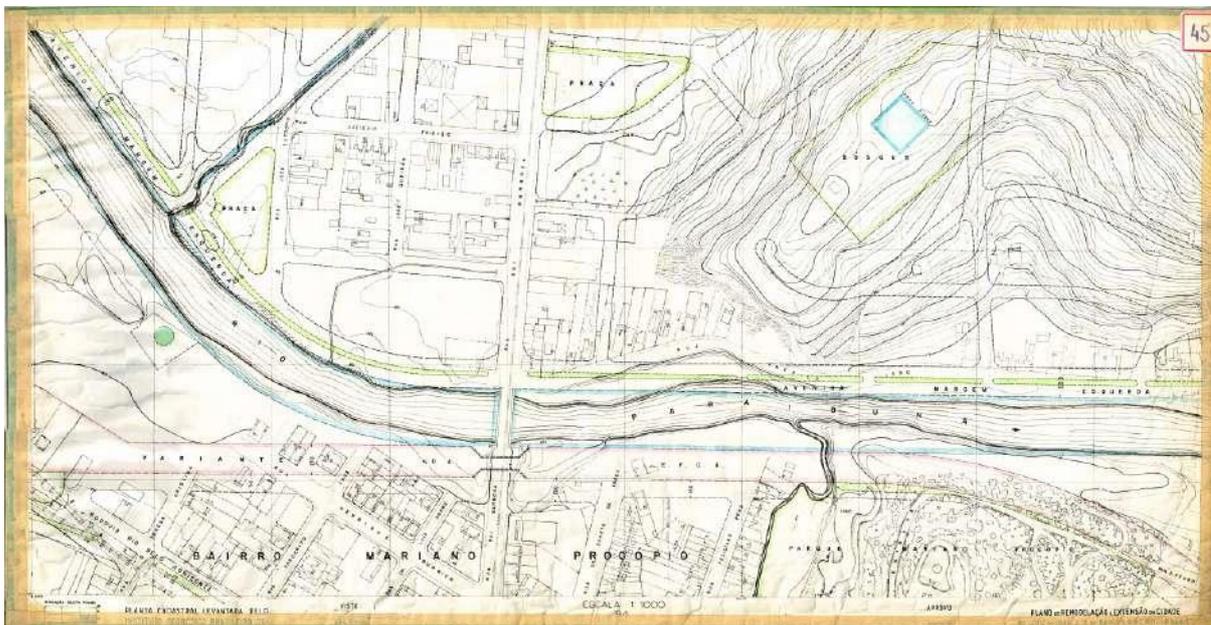
Figura 4 - Comparação entre o antes (A) e depois (B) da retificação do Rio Paraibuna e da construção de um trecho da Avenida Brasil no Bairro Mariano Procópio



Fonte: Brandão (2010) e Amaral (2013), apud. Machado et. al (2016) – Adaptados pelo autor (2025)

No âmbito de constituição desse trecho da Avenida Brasil, uma questão curiosa chama a atenção: no Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora, o arquiteto, engenheiro e urbanista Saboya Ribeiro projetou um arruamento muito semelhante em termos funcionais ao que foi concretizado, mas com uma diferença fundamental: o trecho em questão foi construído na margem direita do Rio Paraibuna enquanto Saboya Ribeiro projetou uma via semelhante na margem esquerda do Rio Paraibuna (Figura 5). Na margem direita, onde está o trecho em questão, Saboya Ribeiro projetou a abertura de uma variante da linha férrea e elevou a Avenida dos Andradas e a Rua Mariano Procópio, o que não se efetivou.

Figura 5 - Folha 45 do Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Juiz de Fora, representando parte dos bairros Mariano Procópio e Santa Terezinha



Fonte: Ribeiro (1949a)

Apesar de, atualmente, ser uma via consolidada na dinâmica e na estrutura viária de Juiz de Fora, servindo como uma das conexões principais entre porções distintas da cidade, notadamente as regiões centro, leste, norte e sudeste, observa-se, a princípio, como a constituição da Avenida Brasil foi feita de forma segmentada e marcou mudanças profundas para todo o município. Nesse sentido, atualmente, constata-se que o trecho em questão da Avenida Brasil é a conexão principal de quem vem da Região Norte até o centro, o que se observa, inclusive, pelo itinerário das linhas de ônibus que atendem a essa região, que, via de regra, utilizam essa via. Anteriormente, porém, quem vinha da Região Norte até o centro ou vice-versa tinha que utilizar a Avenida dos Andradas e a Rua Bernardo Mascarenhas, o que, atualmente, seria impraticável, dado o fluxo muito significativo de pessoas e veículos que esses dois trajetos comportam. Portanto, avalia-se a construção desse trecho da Avenida Brasil como essencial para a circulação e funcionamento da cidade.

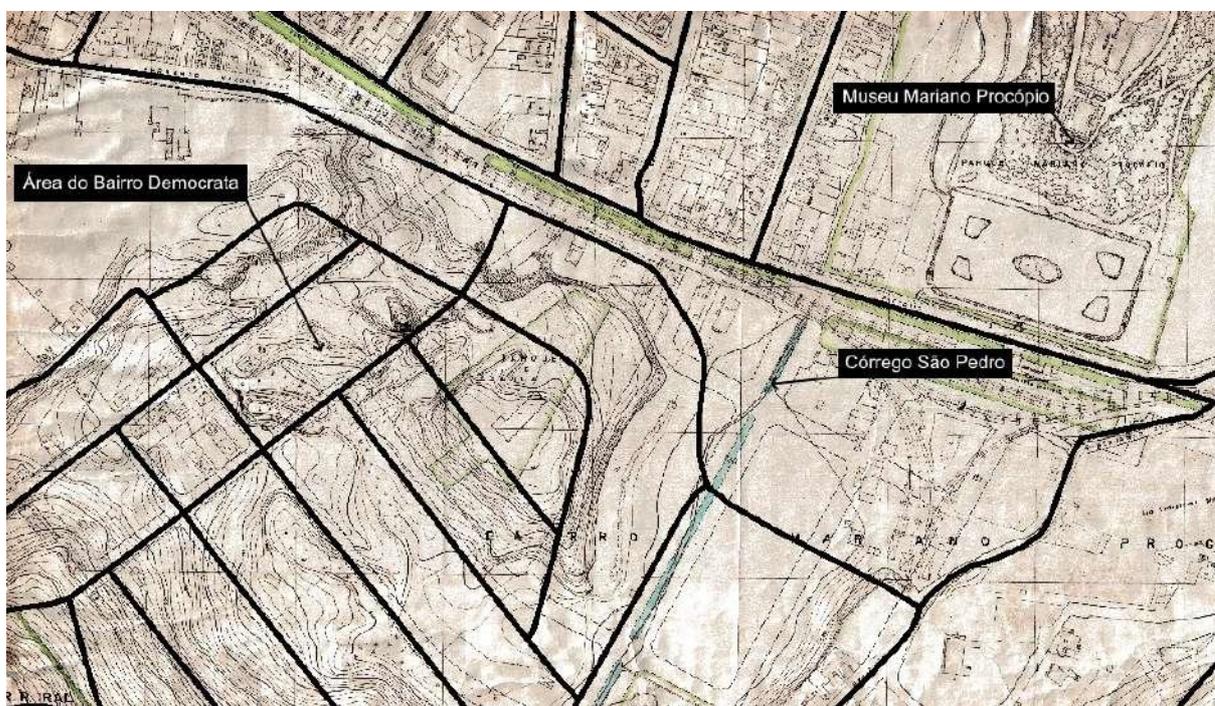
Convém pontuar que a Avenida Brasil teve o seu nome alterado algumas vezes ao longo da sua história. Inicialmente, chamava-se “Avenida Marginal”, uma referência clara ao fato de margear o Rio Paraibuna. Posteriormente, em 1963, teve o seu nome alterado para “Avenida Presidente João Goulart” (Juiz de Fora, 1963), possivelmente uma homenagem ou influência do Presidente do Brasil naquele

momento. Por fim, em 1966, após somente três anos, teve o seu nome alterado para como é conhecida desde então: “Avenida Brasil” (Juiz de Fora, 1966).

O ponto C (Figura 6) indica a abertura de três vias: Rua Muriaé, Rua Professora Violeta Santos e Rua Rafael Zacarias (parte). Essas três vias, que fazem parte do loteamento que deu origem ao Bairro Democrata, foram algumas das primeiras a serem construídas no escopo desse projeto. Em consulta ao acervo histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, identificou-se a planta do loteamento em questão, a qual foi aprovada na data de 20 de janeiro de 1967. Em relação a essa área, algumas questões chamam a atenção. A primeira é que, na planta cadastral de 1949, há representação de alguns trechos da Rua Carangola, Rua Muriaé e Rua Viçosa, bem como alguns lotes, e observou-se que essa representação apresenta aderência com a realidade. No entanto, nessa planta cadastral, essas ruas estão desconectadas do restante da cidade, além de que o loteamento foi produzido décadas depois, o que induziu questionamentos sobre a origem e situação desses lotes e vias antes de 1967. Felizmente, ao longo do processo de produção deste trabalho, uma imagem panorâmica registrada nas proximidades do Bairro Democrata no ano de 1939 ajudou a esclarecer essa dúvida. Nessa imagem, disposta na Figura 7, visualiza-se, ao fundo, a situação dessa estrutura viária e desses lotes na área em questão. Como se observa, de fato, existiam algumas edificações e vias anteriores à planta cadastral de 1949 e à planta do loteamento de 1967, e o seu acesso se dava por caminhos de terra simples conectados à Rua Bernardo Mascarenhas, o que se alinha ao que foi identificado nos outros materiais. Além disso, supõe-se que a planta do loteamento aprovada em 1967 incorporou e regularizou essas edificações.

extensão da cidade de Juiz de Fora de 1949, Saboya Ribeiro projetou uma estrutura viária que se difere bastante para essa área, de modo que as suas ideias não foram levadas adiante. Na Figura 8, compara-se o plano de remodelação e extensão (ao fundo) com a estrutura viária do município (linhas pretas) em uma parte do Bairro Democrata e adjacências, o que permite perceber no que os dois materiais se diferem. Nessa figura, chama a atenção também a proposta do Saboya Ribeiro de canalização do Córrego São Pedro e construção de uma via nas suas margens na altura do Bairro Democrata, o que não se concretizou.

Figura 8 - Comparação da proposta de Saboya Ribeiro e o que se concretizou no Bairro Democrata



Fonte: Ribeiro (1949a) – Adaptado pelo autor (2025)

O ponto D (Figura 9) indica a abertura de quatro vias: Rua Catulo Breviglieri, Rua Doutor Hameleto Fellet, Rua Engenheiro José Carlos de Moraes Sarmento e Rua Padre Frederico. Essas quatro vias fazem parte do loteamento que deu origem ao Bairro Santa Catarina. Em consulta ao acervo histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, identificou-se a planta do loteamento em questão, a qual foi aprovada na data de 13 de março de 1955. Neste caso, chama a atenção a questão de que, no Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora, Saboya Ribeiro não propôs a construção de vias nem o loteamento dessa área, mantendo-a com uma parte destinada a área não urbanizada e outra parte destinada a campos esportivos. Em

relação aos desdobramentos deste caso, observa-se que a abertura da Rua Engenheiro José Carlos de Moraes Sarmento possibilitou uma nova forma de acesso à antiga Estrada do Imperador (atual Estrada Engenheiro Gentil Forn), a qual se conecta à região da Cidade Alta. Nesse sentido, além do loteamento, esse caso contribuiu para a melhoria da circulação entre as regiões central e oeste.

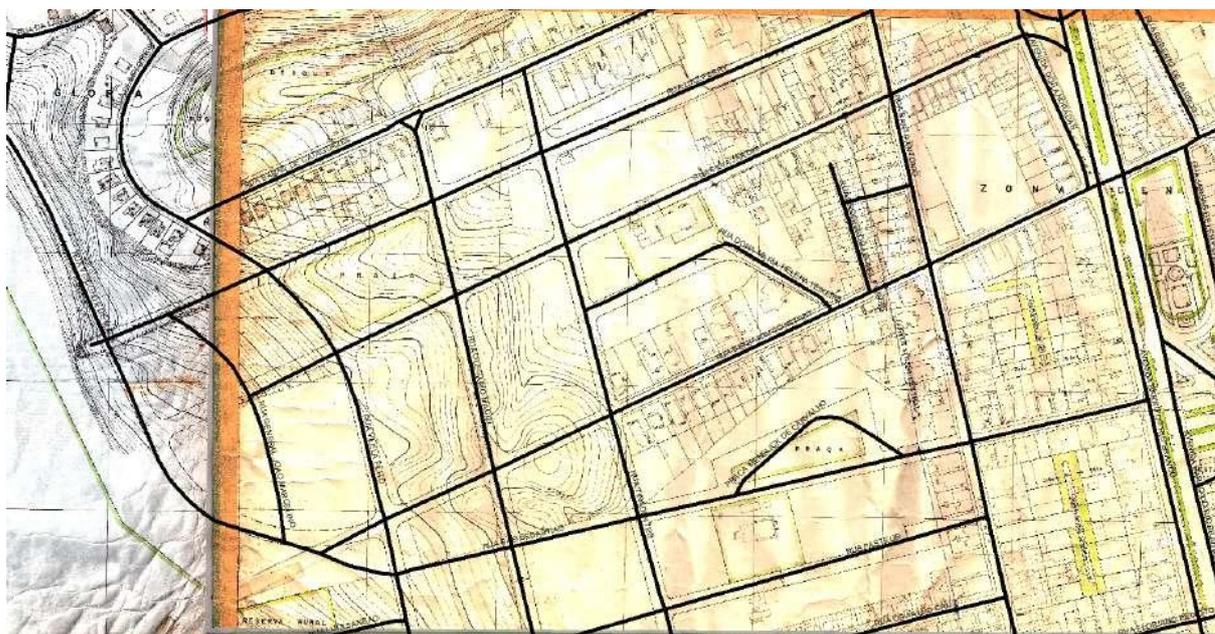
Figura 9 - Zoom nas alterações marcadas como 'D' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto E (Figura 10) indica a construção de parte da Rua Capitão Bicalho, entre os bairros Grajaú e Nossa Senhora de Aparecida. Essa via foi construída em uma área de encosta muito declivosa paralela à extinta Estrada de Ferro Leopoldina. Atualmente, dada a situação de vulnerabilidade econômica, social e urbana dessa região, a Rua Capitão Bicalho foi incluída no programa de atenção urbanística-social do município de Juiz de Fora (Juiz de Fora, 2024). Por conta desses fatores, somado ao fato de que há dificuldade de encontrar documentação legal sobre essa rua, supõe-se que as edificações e a via tenham sido construídas de forma irregular.

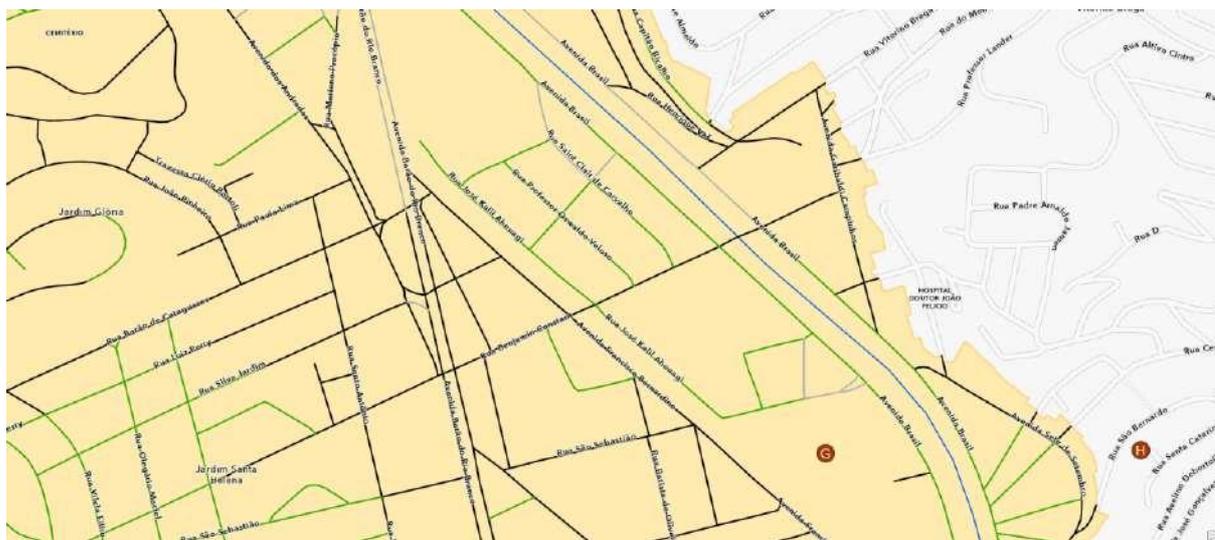
Figura 12 - Comparação da proposta de Saboya Ribeiro e o Bairro Santa Helena atualmente



Fonte: Ribeiro (1949a) – Adaptado pelo autor (2025)

O ponto G (Figura 13) indica a construção de sete vias: Rua Deputado Oliveira Souza, Rua Doutor Lafaiete Loures, Rua Howyan, Rua Leopoldo Schmidt, Rua José Calil Ahouagi, Rua Professor Osvaldo Veloso e Rua Saint Clair de Carvalho, todas localizadas no Centro. Examinando-se a planta cadastral de 1949, observa-se que, naquele momento, a área onde se localiza essas vias apresenta um quantitativo muito pequeno de construções, que se encontram dispersas em meio ao predomínio de pastagens e da Estrada de Ferro Leopoldina. Isso é surpreendente, dada a posição muito central dessa área. Possivelmente, esse número de construções diminuto deveria ser reflexo das inundações recorrentes do Rio Paraibuna nessa região. Com base nesse raciocínio, supõe-se que, posteriormente, a construção dessas vias possa ter sido viabilizada por conta da retificação do Rio Paraibuna, de modo que as inundações recorrentes teriam sido amenizadas.

Figura 13 - Zoom nas alterações marcadas como 'G' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto H (Figura 14) indica a abertura de um trecho da Avenida Brasil e de mais quatro vias: Rua Coronel Cristóvão de Andrade, Rua Luiza Colsera, Rua Professor Joaquim Henrique Viana e Rua Santo Colsera, todas localizadas no Bairro Botanagua. O trecho da Avenida Brasil em questão localiza-se na margem esquerda do Rio Paraibuna, sentido Zona Norte, entre o seu cruzamento com a Rua Benjamin Constant e com a Rua Halfeld. Analisando-se o contexto urbano daquele momento por meio dos materiais cartográficos, observa-se que, como a Avenida Presidente Itamar Franco não havia sido construída ainda, a Rua Benjamin Constant e Rua Halfeld (quando ainda era permitida a passagem de automóveis) serviam como os dois pontos focais principais de transposição do Rio Paraibuna e de conexão entre as regiões central e leste. Possivelmente, conforme se visualiza na planta cadastral de 1949, isso gerou dois polos urbanos na margem esquerda do Rio Paraibuna: um no Bairro Botanagua e outro no Bairro Vitorino Braga. Nesse sentido, em conjunto com a retificação do Rio Paraibuna, que facilitou o processo de construção nessa região, supõe-se que a abertura do trecho em questão da Avenida Brasil teve como premissa urbanística interconectar de forma mais efetiva a região leste, bem como melhorar a circulação viária da cidade como um todo.

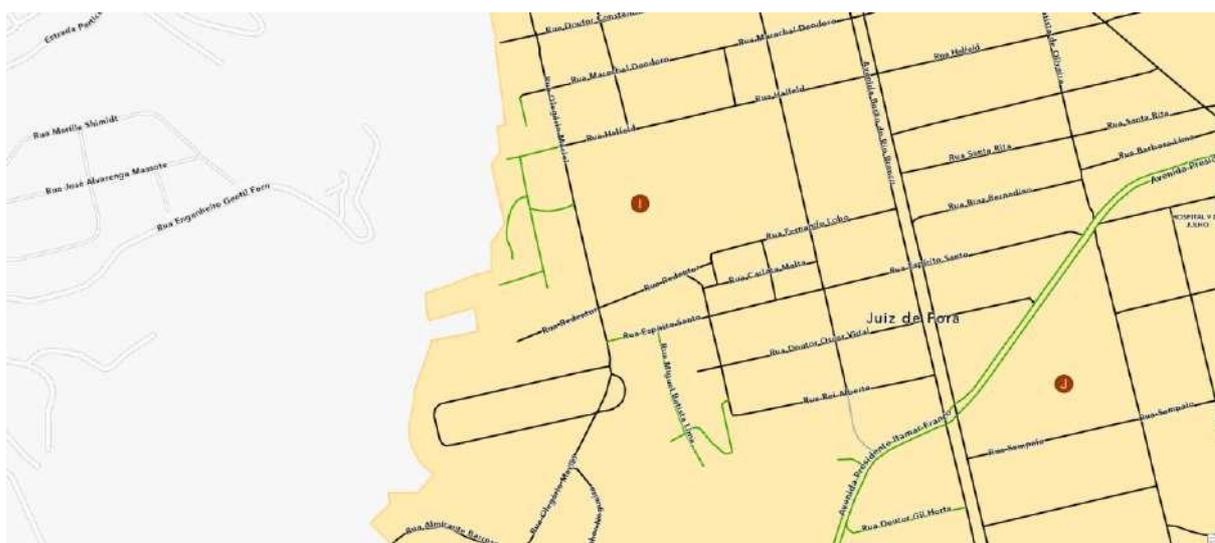
Figura 14 - Zoom nas alterações marcadas como 'H' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto I (Figura 15) indica a construção de oito vias no Bairro Paineiras: Rua Adolfo Cheles, Rua do Carmelo, Rua Engenheiro Murilo Miranda de Andrade, Rua Espírito Santo (parte), Rua João Carriço, Rua Miguel Batista Lima, Rua Renato Cruz Frederico e Rua São Paulo. Dado o adensamento urbano dessa área, bem como a facilidade e proximidade de deslocamento até o Centro, supõe-se que a construção dessas vias esteja atrelada aos interesses imobiliários nessa região.

Figura 15 - Zoom nas alterações marcadas como 'I' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto J (Figura 16) indica a construção de um dos primeiros trechos da

Avenida Presidente Itamar Franco, entre o seu cruzamento com a Avenida Presidente Getúlio Vargas (Praça Antônio Carlos) e com a Rua Doutor Romualdo (Praça São Mateus). Assim como a Avenida Brasil, a Avenida Presidente Itamar Franco foi construída de forma segmentada ao longo de muitos anos. Além disso, outra semelhança entre as duas vias é que a construção de ambas está atrelada a interferências antrópicas nos cursos de água que as margeiam: o Córrego Independência e o Rio Paraibuna.

Figura 16 - Zoom nas alterações marcadas como 'J' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O primeiro trecho da Avenida Presidente Itamar Franco, que, na verdade, se chamava inicialmente “Avenida Cinco de Julho” (Lobato et al., 2018), foi construído entre a Rua Antônio Passarela e a Rua Monsenhor Gustavo Freire no Bairro São Mateus durante as décadas iniciais do século XX. Esses fragmentos da Avenida Cinco de Julho margeavam o Córrego Independência, que não havia sido coberto ainda, e não tinha ligação direta com o Centro pelo trajeto atual da avenida. Esses primeiros trechos da Avenida Cinco de Julho estão representados no Mapa 5 (Vias existentes na Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 1949). Nesse contexto, assim como ocorria com o Rio Paraibuna, o Córrego Independência inundava frequentemente, gerando transtornos significativos para a população.

Conforme descrito em Machado (2016), ao longo das décadas de 1940 e 1950, vários pedidos de solução para os problemas de inundação do Córrego Independência foram enviados ao Departamento Nacional de Obras de Saneamento

(DNOS). Anos depois, os pedidos foram acatados e um “Projeto de Canalização do Córrego Independência e de Urbanização da Avenida Marginal” (Staico, 1961, apud. Machado, 2016) foi elaborado em 1961. Nesse projeto de Staico, concebia-se inicialmente a ideia de uma avenida que se estenderia paralela ao eixo do Córrego Independência desde a Avenida Sete de Setembro até o pórtico sul da Universidade Federal de Juiz de Fora (cuja construção começou em 1960), tal como é a Avenida Presidente Itamar Franco atualmente. No entanto, esse traçado completo da avenida idealizado por Staico foi finalizado muitos anos depois com algumas ressalvas, com a inauguração de trechos menores ao longo desse intervalo de tempo.

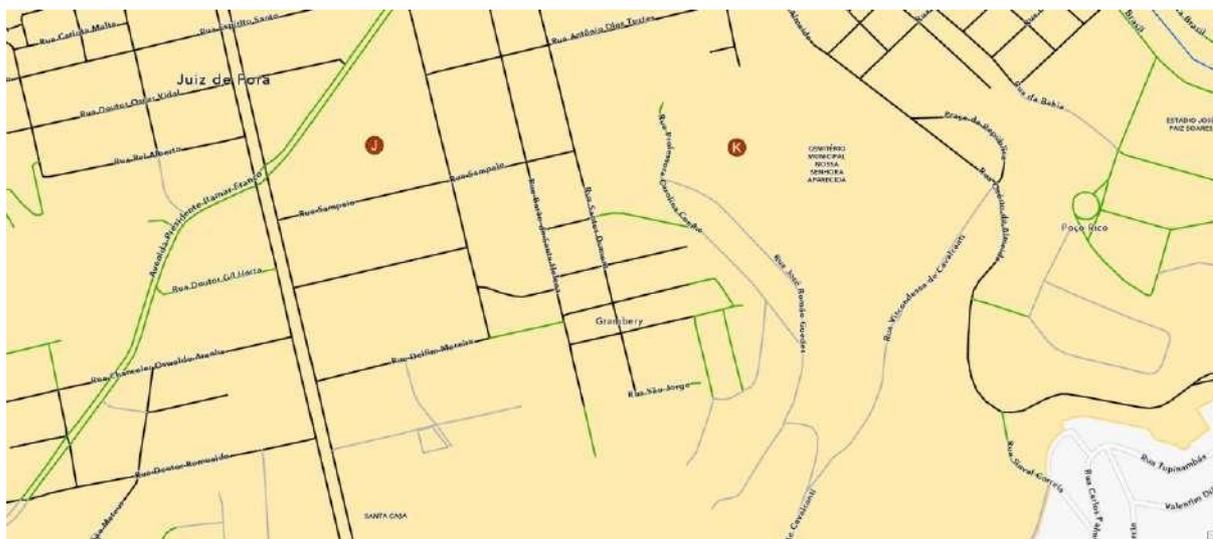
Segundo Machado (2016), a execução do projeto de Staico pode ser dividida em duas fases: (I) trecho entre a foz do Córrego Independência e a Avenida Cinco de Julho, no Bairro São Mateus (por volta de 1966 a 1975); (II) trecho entre o final da Avenida Cinco de Julho e o pórtico sul da Universidade Federal de Juiz de Fora (por volta de 1975 a 1978). Nesse sentido, o trecho da Avenida Presidente Itamar Franco em questão situa-se na primeira fase, o qual foi construído entre 1966 e 1968.

Uma questão que chama a atenção é que, no Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora, anterior ao projeto de Staico, Saboya Ribeiro já propunha uma avenida marginal ao Córrego Independência, inclusive com o nome de Avenida Independência. A maior parte do que foi proposto como avenida marginal por ambos é igual, até porque os dois tiveram como referência a calha do Córrego Independência. No entanto, um trecho se difere entre os dois urbanistas: desde o cruzamento com a Rua Oscar Vidal até a sua foz, Saboya Ribeiro propunha um desvio no curso do Córrego Independência, sugerindo a abertura de um caminho novo numa área mais próxima aos bairros Granbery e Poço Rico. Similarmente, conforme orienta Machado (2016), Staico enfrentou dificuldades, como desapropriações e terrenos impróprios, nessa mesma região que Saboya Ribeiro propôs alterações, de modo que, nessa porção, desviou-se do percurso natural do curso de água, embora não igual ao que foi sugerido pelo Saboya Ribeiro.

O ponto K (Figura 17) indica a construção de nove vias no Bairro Granbery: Avenida Antônio Ribeiro (parte), Rua Barão de Santa Helena (parte) Rua Delfim Moreira (parte), Rua Doutor José Murilo Neto, Rua Julieta Andrada (parte), Rua Princesa Isabel (parte), Rua Professora Carolina Coelho, Rua Professora Marta Waltemberg e Rua São Jorge. Dado o adensamento urbano dessa área, bem como a facilidade e proximidade de deslocamento até o Centro, supõe-se que a

construção dessas vias esteja atrelada aos interesses imobiliários e habitacionais nessa região, o que se verifica pela quantidade significativa de edificações, especialmente prédios, existentes atualmente nessas vias que foram construídas. Chama a atenção a questão de que, no Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora de 1949, Saboya Ribeiro propôs uma estrutura viária que se difere bastante para essa área, de modo que se conclui que as suas ideias não foram levadas adiante. Nesse plano de remodelação e extensão, o que mais se difere ao que foi concretizado é a parte alta do Bairro Granbery, a qual se articulava mais com o Bairro Poço Rico, por meio da Rua Antônio Dias Tostes, e com o Bairro Vila Ozanan, levando em consideração o relevo agudo na divisa entre esses bairros.

Figura 17 - Zoom nas alterações marcadas como 'K' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto L (Figura 18) indica a construção de um trecho da Avenida Brasil no Bairro Costa Carvalho, o que se insere na conjuntura descrita anteriormente de constituição dessa via de forma segmentada ao longo de muitos anos. O trecho em questão localiza-se na margem esquerda do Rio Paraibuna, sentido Zona Norte, entre o cruzamento da Avenida Brasil com a Rua Carlos Otto (Ponte Antônio Carlos) e com a Rua Costa Carvalho. Conforme elaborado no caso H desta seção, são levantadas duas hipóteses para explicar as obras observadas na margem esquerda do Rio Paraibuna nesse período de 1949 a 1968: (A) a retificação do Rio Paraibuna, que amenizou a problemática das inundações recorrentes nessa região, possibilitou a construção nas margens desse curso de água; (B) a existência de um quantitativo

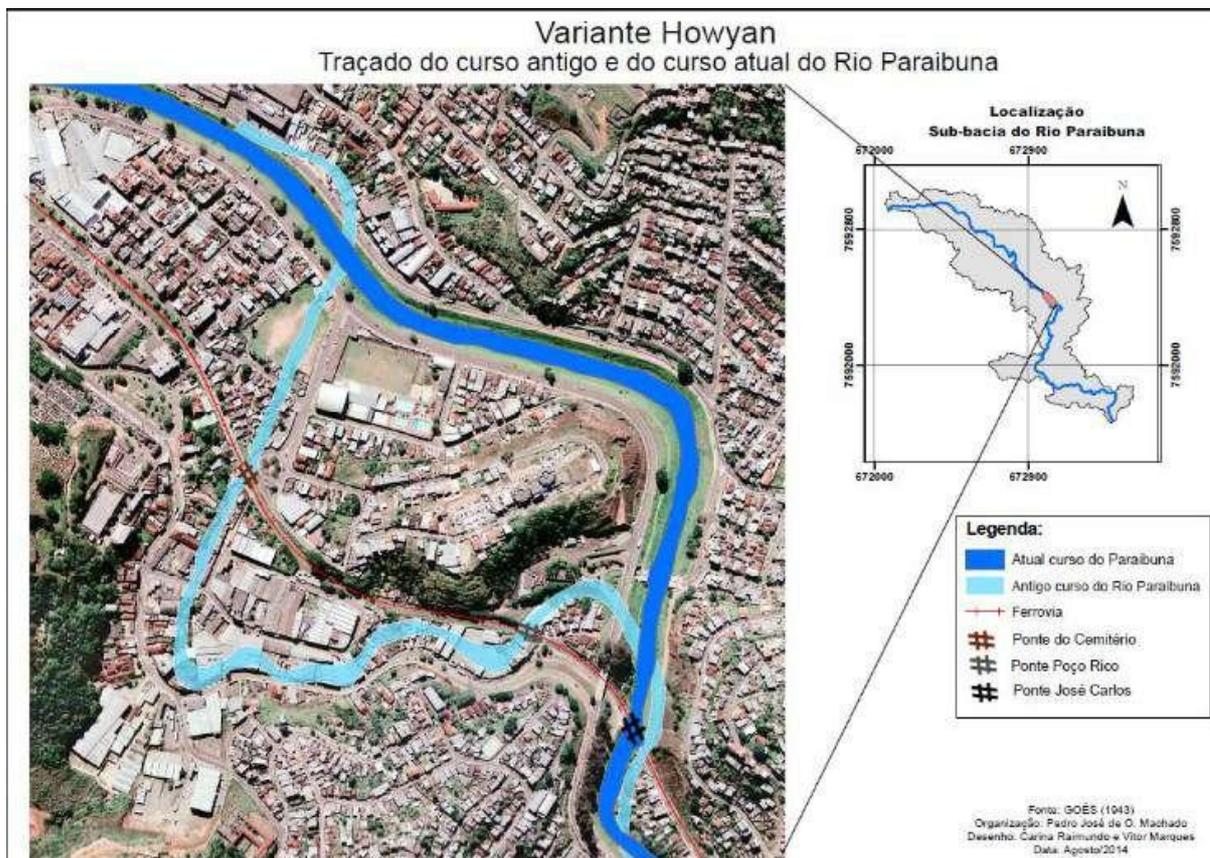
Howyan (Figura 20). Conforme detalham Machado et. al (2016), trata-se de uma intervenção no plano de retificação do Rio Paraibuna entre os bairros Costa Carvalho e Poço Rico, proposto por Howyan em 1892. Essa obra iniciou-se em 23/02/1942, mas foi terminada e inaugurada somente em 17/10/1950, durante o mandato do Prefeito Dilermano Cruz Filho (1947-50). Nesse trecho, o curso sinuoso do Rio Paraibuna foi reduzido, o que permitiu uma fluidez maior às águas do curso de água, mitigando as enchentes.

Figura 19 - Zoom nas alterações marcadas como 'M' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Figura 20 - Variante Howyan – traçado do curso antigo e do curso atual do Rio Paraíba na região do Bairro Santa Tereza



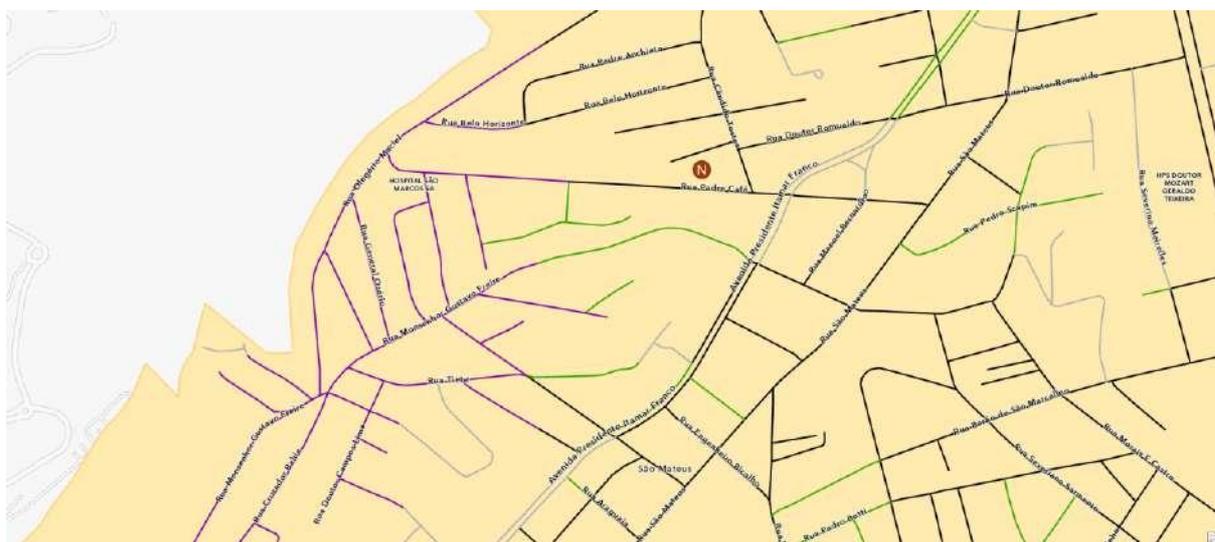
Fonte: Machado et. al (2016)

Em consulta ao acervo histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, identificou-se a planta do loteamento em questão, a qual foi aprovada na data de 08 de novembro de 1953. Nesse sentido, observa-se que esse loteamento foi proposto, aprovado e executado pouco tempo depois da inauguração da Variante Howyan. No entanto, comparando-se o desenho dessa planta com o que foi concretizado, observam-se mudanças significativas, notadamente na porção onde, atualmente, se encontra a sede da Empresa Municipal de Pavimentação e Urbanidades (EMPAV). Na planta aprovada, essa parte seria loteada, além de ser conectada às vias que integram o Bairro Santa Tereza. O que se concretizou, no entanto, foi doação dessa área para o poder público municipal, além de modificações na estrutura viária proposta.

O ponto N (Figura 21) indica a construção de um trecho da Avenida Presidente Itamar Franco no Bairro São Mateus, o que se insere na conjuntura descrita anteriormente de constituição dessa via de forma segmentada ao longo de muitos anos. Além disso, indica também a construção de oito vias nos bairros

Paineiras e São Mateus: Rua Antônio Pinto Pereira, Rua Araguaia (parte), Rua Benedito Pinto, Rua Coronel Antônio Maria de Souza, Rua Hélio Rui de Melo, Rua Mamoré, Rua Manoel Marquês e Rua Monsenhor Gustavo Freire. Possivelmente, esse quantitativo de vias construídas é maior, mas a planta cadastral de 1949 não contempla uma porção dessa região, de modo que não foi possível realizar essa identificação. Conforme descrito anteriormente, a construção do trecho da Avenida Presidente Itamar Franco em questão insere-se no contexto de execução do projeto de Staico, o qual tinha o objetivo de conectar a Avenida Brasil à Universidade Federal de Juiz de Fora por meio de uma via marginal ao Córrego Independência. Nesse quadro, considerando que o Bairro São Mateus apresenta um prestígio imobiliário e urbano muito significativo, supõe-se que a construção de todas as vias adjacentes em questão tenha sido consequência dessa obra sobre o Córrego Independência, o que fomentou os interesses imobiliários dos agentes econômicos.

Figura 21 - Zoom nas alterações marcadas como 'N' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto O (Figura 22) indica a abertura de 10 vias no Bairro Santa Cecília: Rua Barão de São Marcelino (parte), Rua Gabriel Rodrigues, Rua João Francisco Monteiro, Rua Luciano Monteiro, Rua Maria Amélia, Rua Melo Franco (parte), Rua Olegário Marano, Rua Pedro Botti (parte), Rua Professor Cunha Figueiredo e Rua Rita Monteiro. Em consulta ao acervo histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, identificou-se a planta do loteamento em questão, denominado como “Jardim Santa Cecília”, o qual foi aprovado na data de 13 de dezembro de 1955. Como se visualiza

no Mapa 6, as vias em questão constituem apenas uma parte da estrutura viária do Bairro Santa Cecília como um todo, de modo que se infere que esse loteamento foi executado de forma segmentada ao longo de muitos anos. Nesse sentido, as demais partes serão apontadas e descritas nas seções seguintes.

Figura 22 - Zoom nas alterações marcadas como 'O' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto P (Figura 23) indica a construção de sete vias no Bairro Mundo Novo: Rua Antônio Manganelli, Rua do Acre (parte), Rua Doutor Laureano, Rua Doutor Luiz Antônio Vieira Pena (parte), Rua José do Patrocínio, Rua Nossa Senhora Auxiliadora e Rua Onofre Mendes.

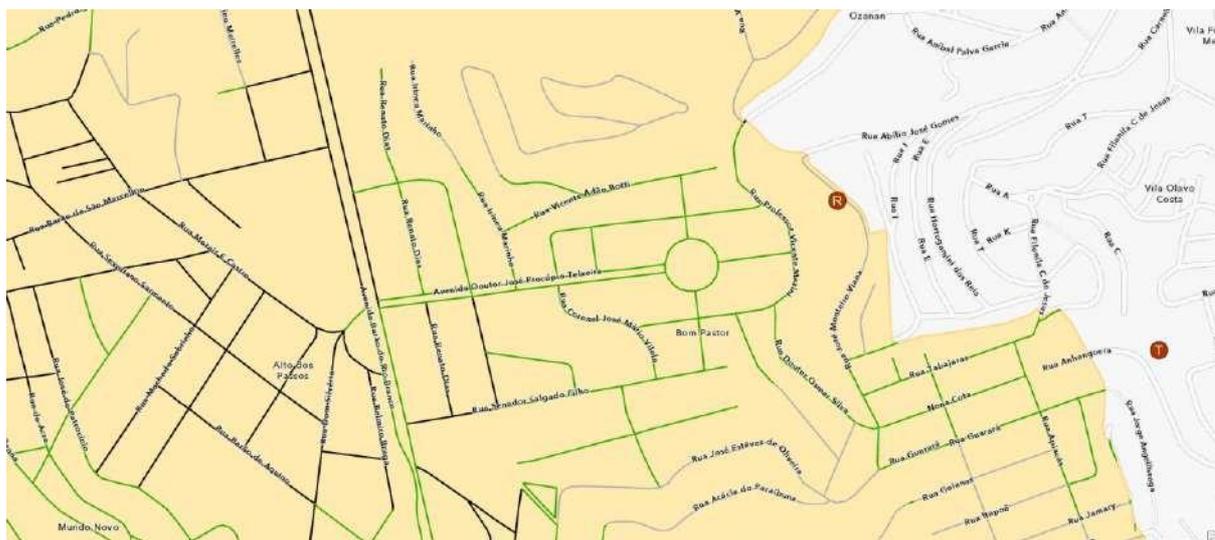
Figura 24 - Zoom nas alterações marcadas como 'Q' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto R (Figura 25) indica a construção de quase todas as vias que constituem o Bairro Bom Pastor: Avenida Doutor José Procópio Teixeira, Avenida Salgado Filho (parte), Rua Coronel Antônio Sobreira, Rua Coronel José Mario Vilela, Rua Coronel Vaz de Melo, Rua Cristóvão Malta, Rua Delorme de Carvalho, Rua Doutor José Batista de Oliveira, Rua Doutor Osmar Silva, Rua Doutor João Penido Filho, Rua Doutor Pedro Mendes, Rua Edmundo Bitencourt, Rua Irineu Marinho, Rua Pedro Gonçalves de Oliveira (parte), Rua Professor Vicente Mazini, Rua Renato Dias, Rua Sales Duarte, Rua Tenente Márcio Pinto, Rua Teodomiro Santos e Rua Vicente Adão Botti.

Figura 25 - Zoom nas alterações marcadas como 'R' no período de 1949 a 1968



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Conforme descrito por Tomaz (2017), a área onde se encontra o Bairro Bom Pastor era, inicialmente, conhecida como Lamaçal. Esse nome provém da característica lamacenta e pantanosa dessa região por conta de um lago que existia no local, onde, atualmente, é a Praça Bom Pastor. Naquele momento, Lamaçal possuía apenas algumas casas e esse lago, e, conforme comenta Amaral Junior (2008), servia como um local de primeiro contato dos viajantes vindos do Rio de Janeiro com Juiz de Fora por meio da Nova Estrada do Paraibuna (Stelkler, 2024).

Após muito tempo sem alterações significativas na estrutura urbana e viária de Lamaçal, a situação começou a se alterar na década de 1940. Ao longo dessa década, alguns projetos de loteamento e urbanização dessa área, sob o nome de “Jardim Bom Pastor”, foram propostos, avaliados e modificados. Em consulta ao acervo histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, identificou-se menção a uma primeira proposta de planta do Loteamento Bom Pastor no ano de 1946. Além disso, identificou-se uma modificação de planta aprovada em 1950. Nesse sentido, infere-se que houve mudanças em relação ao desenho final da estrutura do loteamento.

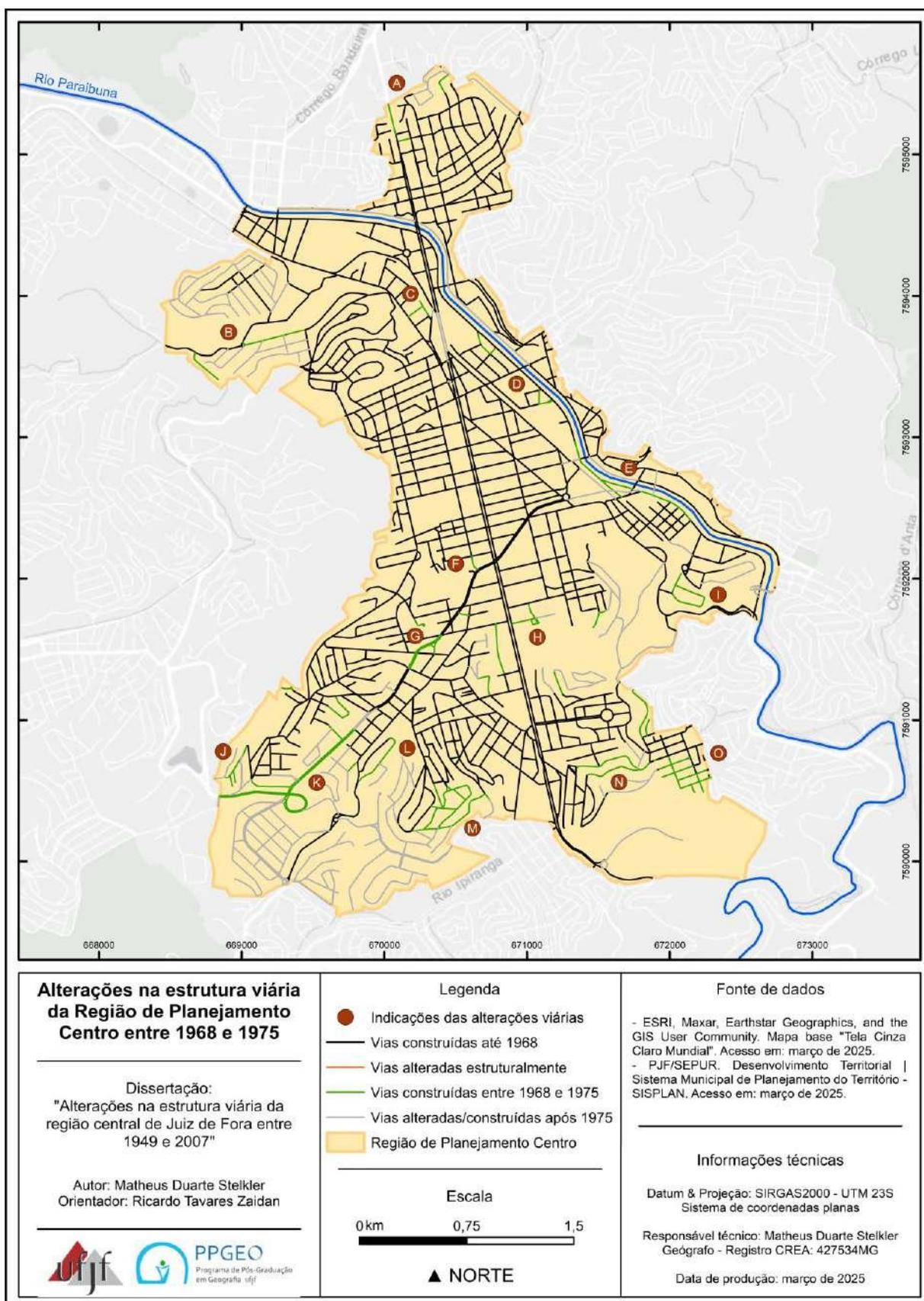
Para complicar ainda mais o entendimento da origem do projeto referente ao Loteamento Jardim Bom Pastor, outra questão chama a atenção: em uma das folhas do Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora, datada de 1947, Saboya Ribeiro propõe um desenho muito parecido ao que foi concretizado.

O ponto S (Figura 26) indica a construção de seis vias no Bairro Boa Vista: Rua Agápio Vaz de Melo (parte), Rua Albina Sampaio, Rua Doutor José

10.3 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1968 E 1975

As alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1968 e 1975 estão representadas no Mapa 7.

Mapa 7 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1968 e 1975

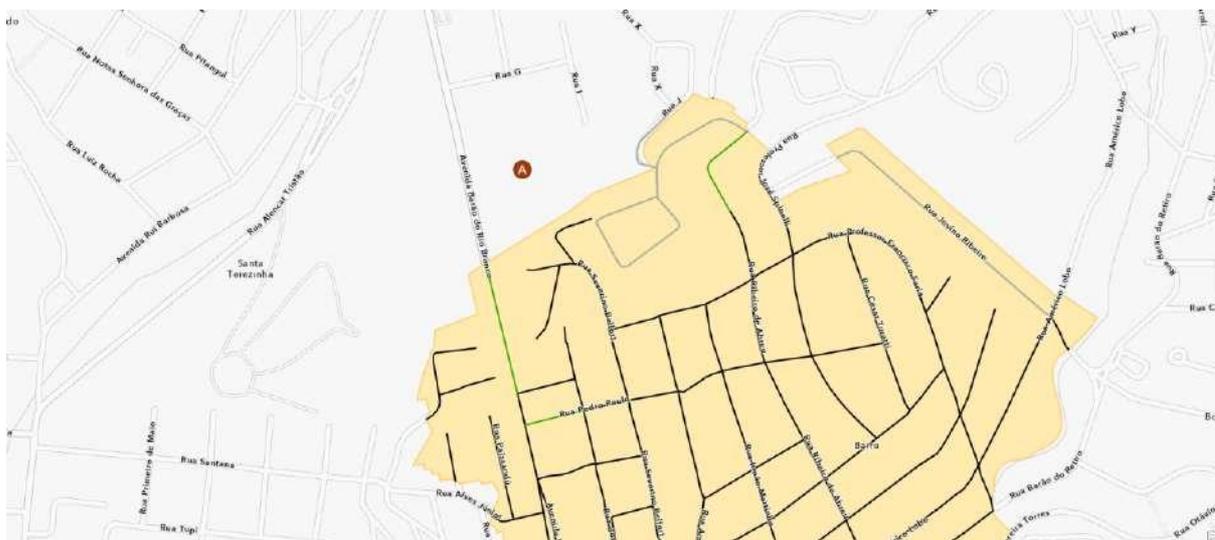


Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Como se visualiza no mapa acima, entre 1968 e 1975, a estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora alterou-se de forma significativa em vários pontos. Chama a atenção a questão de que, mesmo sendo o período analisado neste trabalho mais curto, ainda assim apresenta muitas alterações.

O ponto A (Figura 28) indica a construção de um trecho da Avenida Barão do Rio Branco, entre o seu cruzamento com a Rua Max Estéfane, no Bairro Manoel Honório, e com a Rua Paracatu, nas imediações do Bairro Quinta das Avenidas. Esse trecho é conhecido popularmente como “Garganta do Dilermando”, em homenagem a Dilermando Martins da Costa Cruz Filho, prefeito de Juiz de Fora entre 1947 e 1950. Desde o mandato de Dilermando, existia a intenção de prolongar a Avenida Barão do Rio Branco até a Rua Paracatu, o que, segundo Ribeiro (2016), foi dificultado por conta da cota elevada de inclinação dessa área. Quem tomou iniciativa para enfrentar esse desafio e estender a avenida foi o Prefeito Itamar Augusto Cautiero Franco, que iniciou as obras ao longo do seu mandato de 1967 a 1970. No entanto, a conclusão e inauguração das obras ocorreu no mandato do prefeito seguinte, no ano de 1972, e significou uma melhoria urbana muito significativa para Juiz de Fora, pois conectou as regiões centro e nordeste.

Figura 28 - Zoom nas alterações marcadas como ‘A’ no período de 1968 a 1975



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto B (Figura 29) indica a construção de duas vias no Bairro Vale do Ipê: Rua Antônio Felet (parte) e Rua Sizenando de Almeida Cruzeiro. Essas duas vias fazem parte do “Loteamento Vale do Ipê”, mas estão segregadas temporalmente das

Figura 39 - Zoom nas alterações marcadas como 'L' no período de 1968 a 1975



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto M (Figura 40) indica a construção de nove vias no Bairro Santa Cecília: Rua Almir Monteiro (parte), Rua Heitor Soares de Almeida, Rua Íris Maestrini, Rua João Francisco Monteiro (parte), Rua José Narcísio Neto, Rua Maria Amélia, Rua Mário Pereira de Lima, Rua Melo Franco (parte) e Rua Nilce Rodrigues. Conforme abordado no caso O da seção anterior (alterações entre 1949-1968), as obras do Loteamento Jardim Santa Cecília foram executadas ao longo de muito tempo, sendo as vias em questão parte de uma segunda fase desse processo.

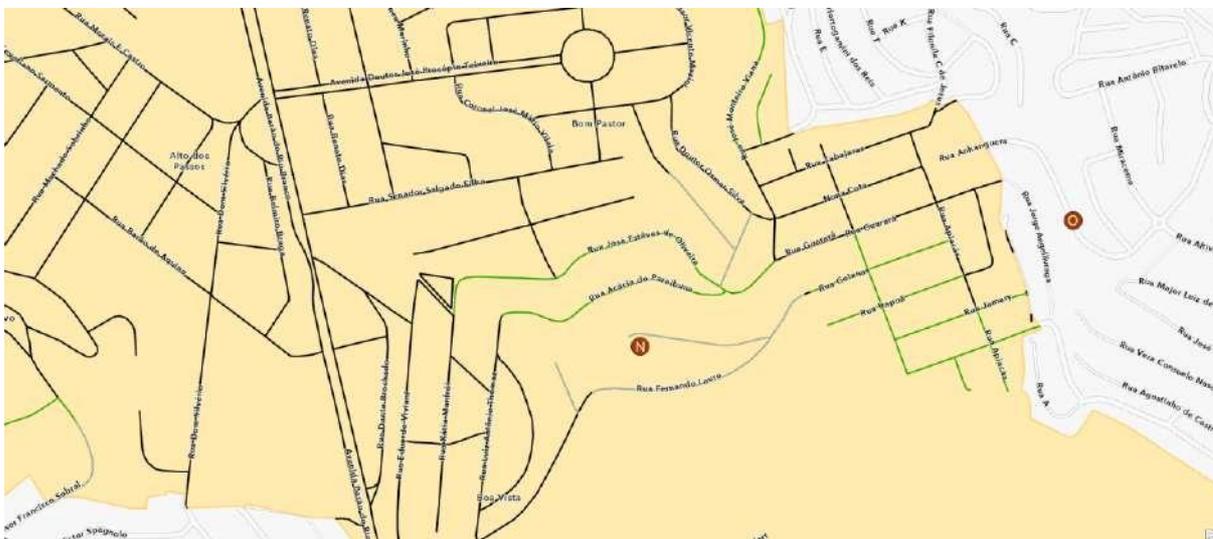
Figura 40 - Zoom nas alterações marcadas como 'M' no período de 1968 a 1975



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto N (Figura 41) indica a construção de duas vias entre os bairros Boa Vista e Bom Pastor: Rua Acácia do Paraibuna e Rua Professor Clóvis Jaguaribe.

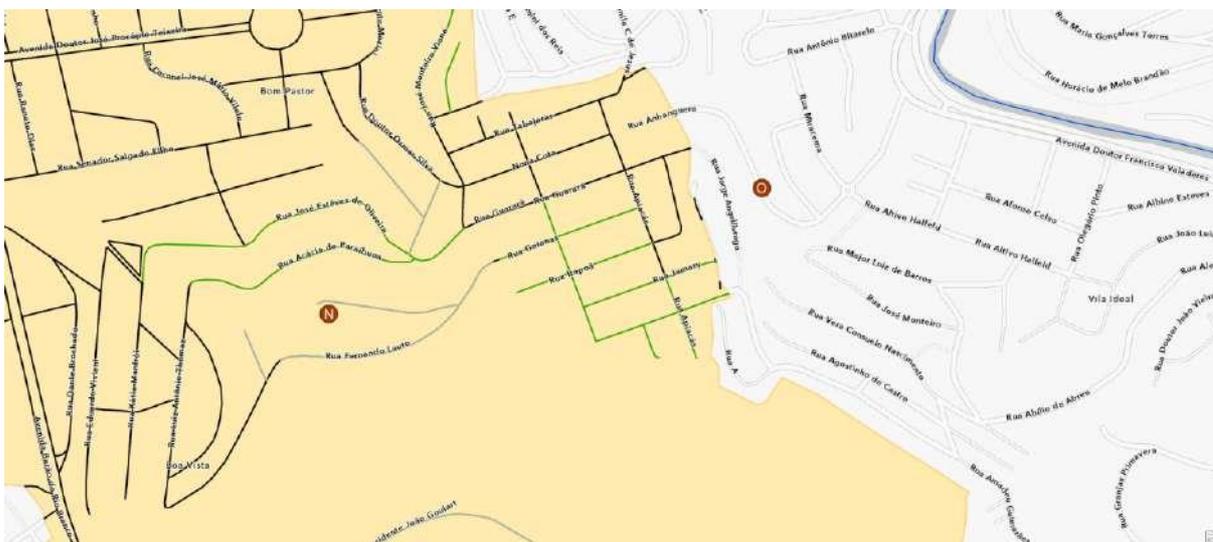
Figura 41 - Zoom nas alterações marcadas como 'N' no período de 1968 a 1975



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto O (Figura 42) indica a construção de oito vias no Bairro Parque Guarúá: Rua Alexandre Ahouagi, Rua Borobó (parte), Rua Caiapós, Rua Carimã, Rua Goianás (parte), Rua Itapuã, Rua Jamar e Rua José Monteiro Viana (parte). Este caso faz parte do processo de loteamento do Bairro Parque Guarúá.

Figura 42 - Zoom nas alterações marcadas como 'O' no período de 1968 a 1975

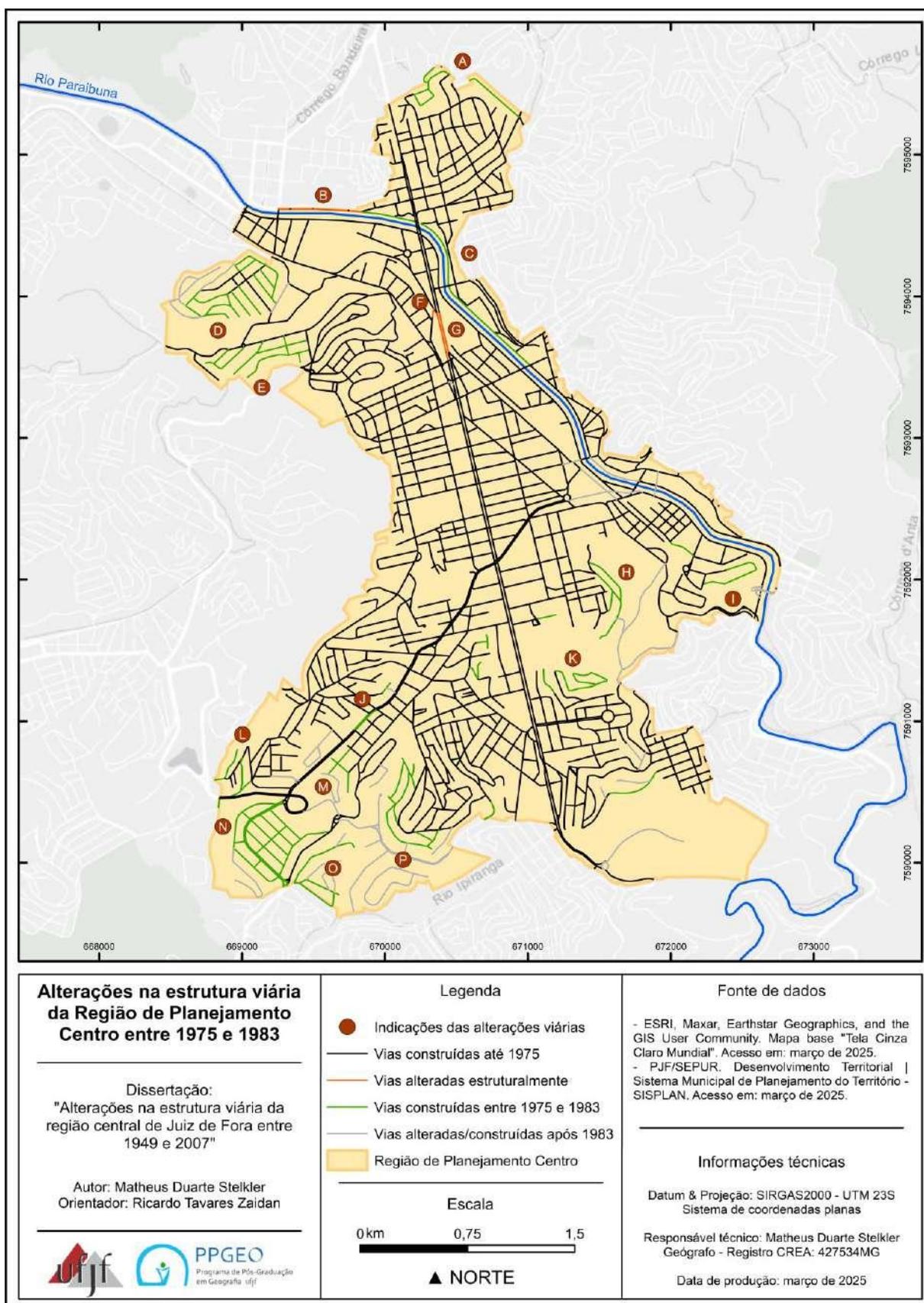


Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

10.4 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1975 E 1983

As alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1975 e 1983 estão representadas no Mapa 8.

Mapa 8 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1975 e 1983



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Como se pode visualizar no mapa acima, entre 1975 e 1983, a estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora alterou-se em vários pontos. Nessa ótica, observa-se que, apesar de ser um período relativamente curto (oito anos), a quantidade de obras entre 1975 e 1983 é muito significativa quando comparada aos outros períodos estabelecidos para este projeto, os quais, inclusive, se prolongam por mais tempo. Esse número maior de obras nesse momento da história de Juiz de Fora pode ser atribuído a dois fatores principais: (1) o contexto nacional de diretrizes, esforços e orçamentos voltados para a questão urbana dos municípios de médio e grande porte entre as décadas de 1970 a 1980; (2) o Prefeito Francisco Antônio de Mello Reis, cujo mandato se estendeu de 1977 a 1983, coincidindo, em grande parte, com o período analisado de 1975 a 1983.

Em relação ao primeiro fator, como dito anteriormente, as décadas de 1970 e 1980 foram um período de explosão de problemas urbanos relacionados ao inchaço populacional e veicular nas cidades brasileiras de médio e grande porte. Em resposta a isso, o poder público, articulando as esferas municipal, estadual e federal, criou um ambiente administrativo propício à resolução de tais problemas por meio de incentivos e programas estatais. Uma dessas iniciativas foi o Projeto Espacial Cidades de Porte Médio, o qual atuava sobre os centros urbanos classificados como porte médio pela sua função regional, importância socioeconômica, população e posição geográfica, de modo a incrementar o seu desenvolvimento com vistas à estruturação de uma rede urbana mais eficiente e robusta. O Cidades de Porte Médio era financiado pelo Banco Interamericano (BIRD) e gerenciado pelo governo brasileiro por meio do Conselho Nacional de Políticas Urbanas (CNPU) (nos anos iniciais) e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU) (nos anos finais), ambos ligados ao Ministério do Planejamento (LATUR/UFJF, 2010).

Nesse contexto, no final da década de 1970, Juiz de Fora foi incluída nesse projeto de Cidades de Porte Médio, e o município recebeu assessoria técnica e verbas para operar sobre três metas: geração de emprego e renda, investimento em infraestrutura e melhoria da administração pública. Do início ao final do projeto, por volta de 1984, Juiz de Fora promoveu efetivamente uma reurbanização da sua área central, redirecionou novas vias de acesso e reestruturou o seu sistema de transportes (LATUR/UFJF, 2010), o que se constituiu como um fator primordial responsável pela quantidade significativa de alterações vistas no Mapa 8.

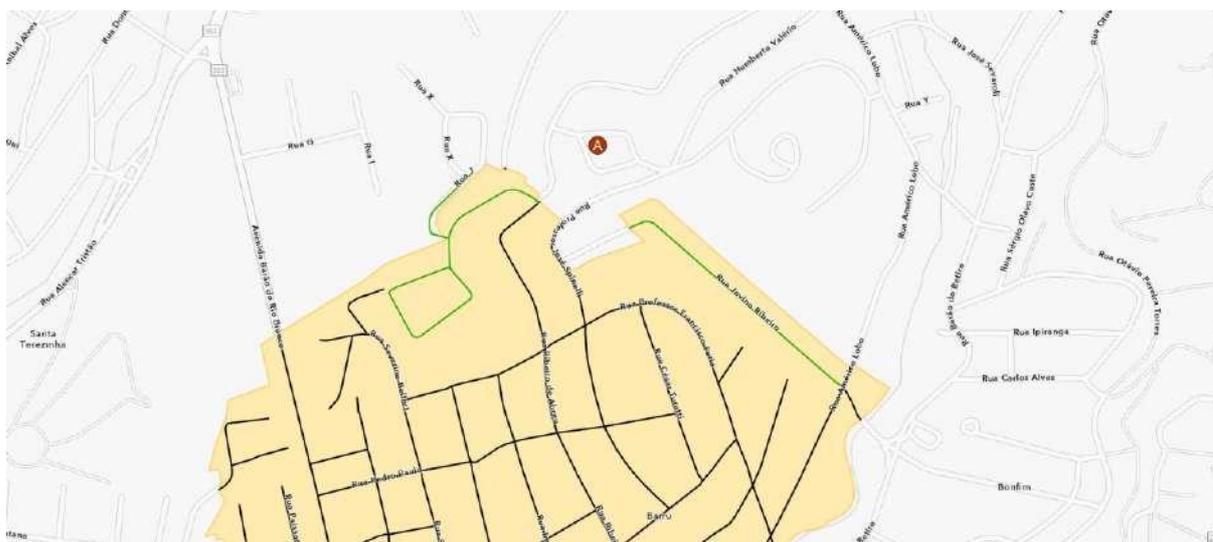
Em relação ao segundo fator, o Prefeito Francisco Antônio de Mello Reis

notabilizou-se pelo seu trabalho dedicado à questão do planejamento urbano de Juiz de Fora, que se concretizou administrativamente com a criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento (IPPLAN/PJF) na década de 1970. Esse órgão municipal foi responsável por articular o orçamento direcionado pela federação por meio do projeto Cidades de Porte Médio às demandas de infraestrutura e planejamento urbano locais de Juiz de Fora. Com relação às realizações de Mello Reis, conforme discutido em LATUR/UFJF (2010), pode-se citar a construção do acesso da cidade à nova BR-040, a incorporação da Companhia Mineira de Eletricidade pela CEMIG, o Estádio Municipal Radialista Mário Helênio, a reordenação do transporte público, a Siderúrgica Mendes Júnior, o Terminal Rodoviário Miguel Mansur, a transposição da linha férrea pela Avenida Barão do Rio Branco (Mergulhão), dentre outros.

Por fim, explicado o contexto e as justificativas relacionados à quantidade significativa de alterações viárias entre 1975 e 1983, volta-se novamente o foco do texto para os pontos específicos identificados e segmentados no Mapa 8.

O ponto A (Figura 43) indica a abertura de sete vias no Bairro Bairu: Rua Doutor Maurício Duarte, Rua Jacob Antônio Scoralick, Rua José Ribeiro, Rua José Teixeira Lopes, Rua Jovino Ribeiro, Rua Silvestre Cupertino Rodrigues e Rua Waldir Valle da Fonseca. Essas alterações ocorreram por conta da expansão imobiliária no Bairro Bairu, visto que essas áreas foram as últimas ocupadas nessa região.

Figura 43 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 1975 a 1983

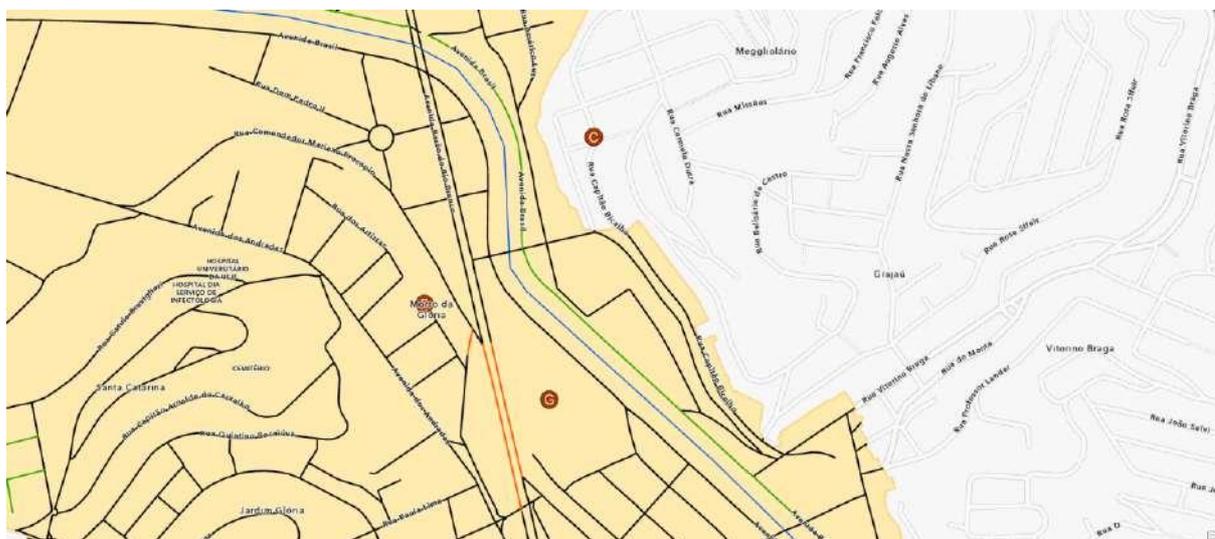


Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto B (Figura 44) indica uma alteração estrutural de um trecho da

forma segmentada e esse trecho em questão foi um dos últimos fragmentos viários da avenida construído e inaugurado na Região de Planejamento Centro. Diferentemente do que ocorreria no trecho da Avenida Brasil entre o seu cruzamento com a Rua Carlos Otto e a Rua Halfeld entre 1983 e 2000, a abertura do trecho da Avenida Brasil em questão ocorreu sem a necessidade de demolir muitas edificações existentes, visto que, nesse fragmento, não havia muitas construções na margem do Rio Paraibuna. No entanto, ainda assim, a fim de acomodar a trajetória da via, algumas desapropriações fizeram-se necessárias (Juiz de Fora, 1977). Nos dias de hoje, esse trecho serve como uma ligação muito importante entre várias regiões do município, notadamente centro, leste, noroeste, norte e sudeste.

Figura 45 - Zoom nas alterações marcadas como 'C' no período de 1975 a 1983



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

A alteração estrutural do trecho da Avenida Brasil discutida no ponto B em conjunto com a abertura do trecho da Avenida Brasil discutida no ponto C conformaram a margem esquerda (sentido Zona Norte) dessa avenida na forma como ela é atualmente, desde o Bairro Nossa Senhora de Lourdes até o Bairro Santa Terezinha. Importante mencionar que a Ponte Domingo Alves Pereira (fora da Região de Planejamento Centro), entre a Avenida Brasil nas margens direita e esquerda, no Bairro Santa Terezinha, foi inaugurado somente em 2002. Por conta disso, até aquele momento, todo o fluxo de automóveis que vinha da região central em direção à região nordeste e norte não passava pelo trecho da Avenida Brasil entre a Avenida Rui Barbosa e a Rua Doutor José Eutrópio, como acontece

atualmente, mas ficava concentrado na Ponte Engenheiro Daniel Alberto Rigoli Botta. Nesse sentido, apesar de existir, esse trecho final da margem esquerda da Avenida Brasil era muito diferente da maneira como ele é nos dias de hoje. Isso pode ser visualizado na Figura 46, a qual demonstra uma comparação da Ponte Domingo Alves Pereira e desse trecho final da margem esquerda da Avenida Brasil entre a imagem aérea de 2000 e uma imagem de satélite de 2024.

Figura 46 - Comparação da Ponte Domingos Alves Pereira e Avenida Brasil entre 2000 (A) e 2024 (B)



Fonte: CEMIG (2000), ESRI (2024) – Adaptado pelo autor (2024)

O ponto D (Figura 47) indica a abertura de várias vias no Bairro Democrata: Rua Carangola, Rua Homero Horta da Fonseca, Rua João Leopoldo Pires, Rua Major Raul Mendonça, Rua Manoel Vilar, Rua Nestor Doyle Silva, Rua Padre Quintiliano Borges, Rua Ubá, Rua Viçosa e Rua Rafael Zacarias. Tais vias compunham, naquele momento, a maior parte da rede viária do projeto intitulado “Loteamento Democrata”, o qual viria a constituir o bairro de mesmo nome.

via sob a linha férrea, permitindo maior agilidade, fluidez e segurança no trânsito.

Figura 50 - Zoom nas alterações marcadas como 'G' no período de 1975 a 1983



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto H (Figura 51) indica a abertura de três vias (Rua Doutor Pedro de Aquino Ramos, Rua José Romão Guedes e Rua Professora Carolina Coelho) na parte alta do Bairro Granbery. Por conta dos aclives nessa área, essas três vias foram as últimas a serem abertas no bairro, constituindo-o como ele é atualmente. Assim como em outros casos semelhantes, a abertura dessas vias está atrelada aos interesses imobiliários na região, o que pode ser constatado pela urbanização que se consolidou de forma intensa nas margens dessas três vias desde então.

Presidente Itamar Franco foi construída de forma segmentada e esse trecho em questão foi um dos últimos fragmentos viários da avenida aberto e inaugurado, atrás somente do Viaduto Antônio Carlos. Conforme discutido por Machado (2016), a obra da Avenida Presidente Itamar Franco pode ser dividida em duas etapas principais: (1) entre a foz do Córrego Independência e antiga Avenida Cinco de Julho; (2) entre a antiga Avenida Cinco de Julho e o pórtico sul do campus da Universidade Federal de Juiz de Fora. A Avenida Cinco de Julho era uma via compreendida às margens do Córrego Independência no trecho entre a Rua Antônio Passarela e a Rua Monsenhor Gustavo Freire, a qual foi incorporada posteriormente à Avenida Presidente Itamar Franco (naquele momento intitulada Avenida Independência). Iniciada em 1968, nos primeiros anos dessa obra, enfatizou-se mais a primeira etapa e, nos anos finais, mais a segunda etapa, concluindo, nos anos finais da década de 1970, a entrega da Avenida Presidente Itamar Franco desde a Praça Antônio Carlos até o pórtico sul do campus da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Figura 53 - Zoom nas alterações marcadas como 'J' no período de 1975 a 1983

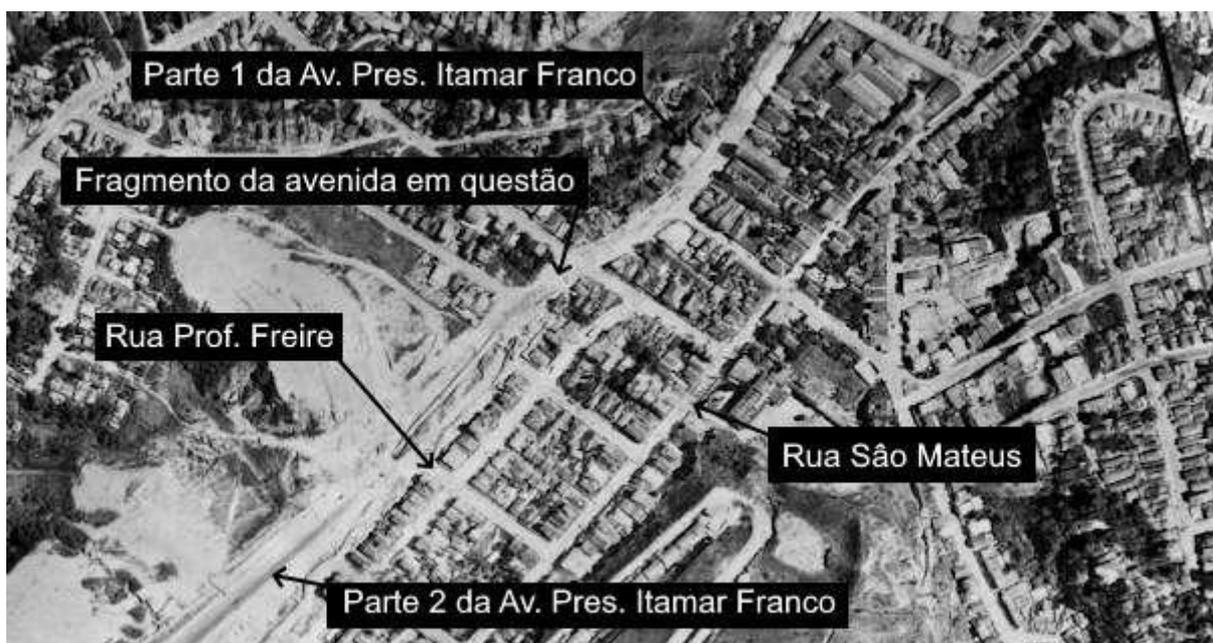


Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O trecho em questão estava inserido na segunda etapa, visto que ele se encontrava logo após a antiga Avenida Cinco de Julho no sentido à montante do Córrego Independência. No entanto, curiosamente, a segunda etapa das obras não começou a partir do Bairro São Mateus, de modo que, durante certo tempo, a Avenida Presidente Itamar Franco teve duas partes separadas, sendo o trecho que está sendo discutido justamente essa porção que faltava para unir os dois

segmentos da avenida. Para acessar uma parte a partir da outra, como se estivesse indo do centro para a UFJF, por exemplo, utilizava-se as ruas do Bairro São Mateus, notadamente a Rua Professor Freire e a Rua São Mateus. Essa configuração viária da época está demonstrada na Figura 54, na qual se indica, sobre a imagem aérea de 1975, as duas partes separadas da Avenida Presidente Itamar Franco, bem como o trecho em questão que separa esses dois segmentos sendo construído.

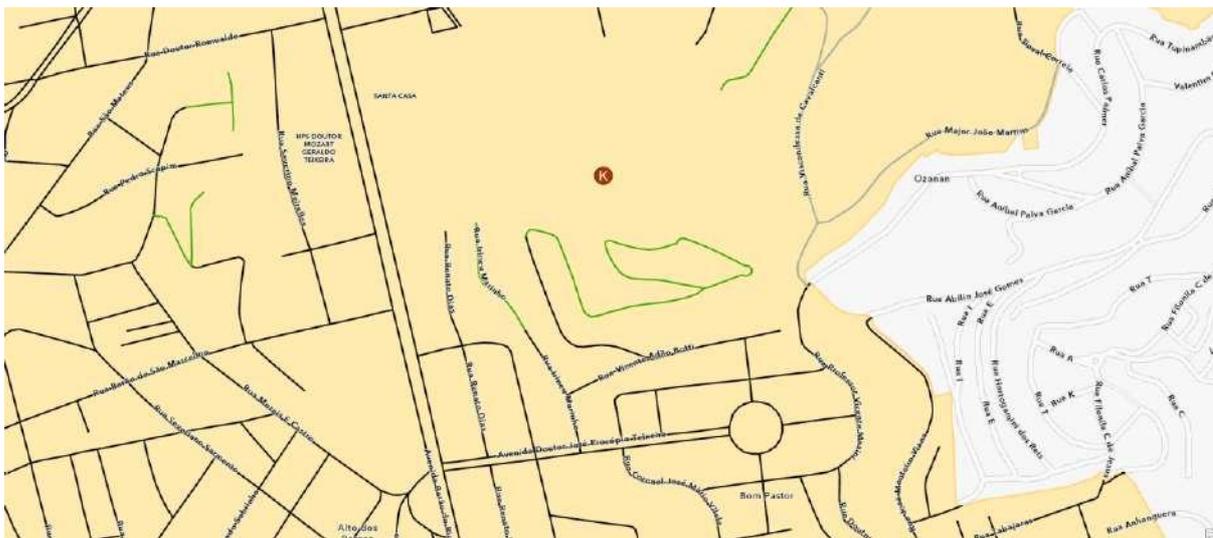
Figura 54 - Demonstração de trecho da Avenida Presidente Itamar Franco no ano de 1975



Fonte: SEPLAG (1975) – Adaptado pelo autor (2024)

O ponto K (Figura 55) indica a abertura de três vias (Rua Carlos Sampaio, Rua Irineu Marinho e Rua Pedro Gonçalves de Oliveira) na parte alta do Bairro Bom Pastor. Por conta da condição acivosa nessa área, essas três vias foram as últimas a serem abertas no bairro, constituindo-o como ele é atualmente. Assim como em outros casos semelhantes, a abertura dessas vias está atrelada aos interesses imobiliários na região, o que pode ser constatado pela urbanização que se consolidou de forma intensa nas margens dessas três vias desde então.

Figura 55 - Zoom nas alterações marcadas como 'K' no período de 1975 a 1983



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto L (Figura 56) indica a abertura da Rua João Beghelli e da Rua José Claro Dia, bem como um trecho da Rua Silvério da Silveira e da Rua Vicente Beghelli (até a Avenida Presidente Itamar Franco), no Bairro Dom Bosco. A abertura das três primeiras vias citadas está relacionada à intensificação da urbanização na parte alta do Bairro Dom Bosco. Por outro lado, a abertura do trecho da Rua Vicente Beghelli está atrelada à construção da Avenida Presidente Itamar Franco até o Campus da Universidade Federal de Juiz de Fora. Com a abertura desse trecho da via, conectou-se o Bairro Dom Bosco à região oeste e à universidade.

Figura 56 - Zoom nas alterações marcadas como 'L' no período de 1975 a 1983



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto M (Figura 57) indica a abertura da Rua Doutor José Barbosa e de um trecho da Rua Mamoré, no Bairro São Mateus. Conforme discutido em outros casos semelhantes a este, tais alterações estão relacionadas aos interesses imobiliários nessa região, cuja demanda por habitação é muito alta. Isso pode ser constatado pelo fato de, atualmente, as margens de tais vias serem constituídas inteiramente por construções, notadamente edifícios, abrigando muitas pessoas.

Figura 57 - Zoom nas alterações marcadas como 'M' no período de 1975 a 1983



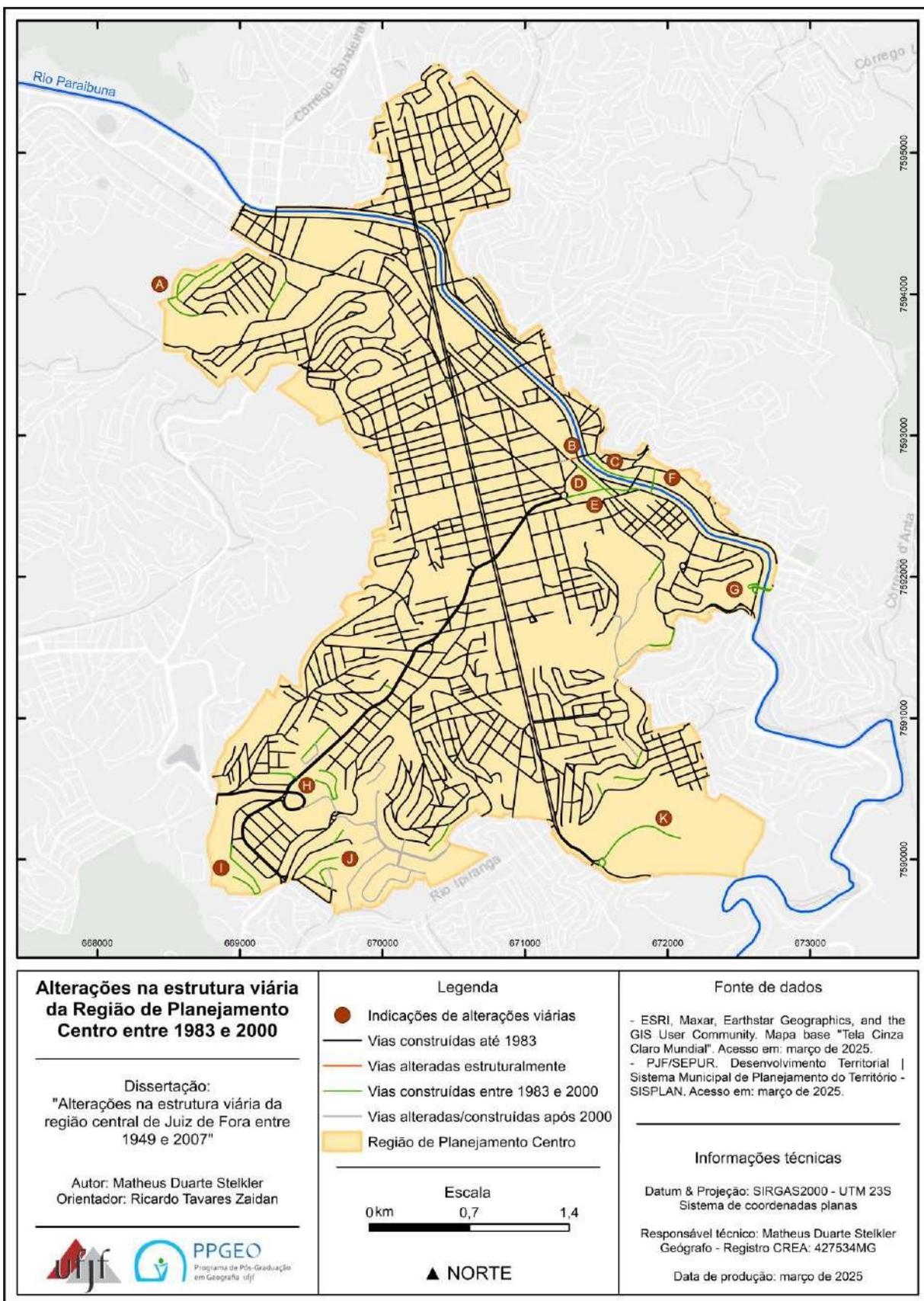
Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto N (Figura 58) indica a abertura de quase todas as vias (Avenida Doutor Paulo Japiassú Coelho, Rua Antônio Altaf, Rua Francisco Vaz de Magalhães, Rua Itamar Soares de Oliveira, Rua Joaquim Carneiro Filho, Rua Miguel José Mansur, Rua Ministro Amarillo Lopes Salgado, Rua Nair de Castro Cunha, Rua Petrus Zaka, Rua Tom Fagundes e Rua Waldir Martins) do Bairro Cascatinha, compreendidas desde a Avenida Presidente Itamar Franco, próximo ao pórtico sul do campus da Universidade Federal de Juiz de Fora, até o final da Ladeira Alexandre Leonel. A história do Bairro Cascatinha está relacionada ao empresário e engenheiro Antônio Carlos Corrêa Saraiva, que, em 1968, comprou, da Santa Casa de Misericórdia, terras na área que compõem o bairro para a construção do Club Cascatinha Country. Com o tempo, Saraiva abriu as vias em questão e loteou as áreas ao redor do seu clube, constituindo a gênese do Bairro Cascatinha (Cascatinha Country Club, 2022). Posteriormente, por conta de alguns fatores

10.5 ESTRUTURA VIÁRIA ENTRE 1983 E 2000

As alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1983 e 2000 estão representadas no Mapa 9.

Mapa 9 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 1983 e 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Como se pode visualizar no mapa acima, entre 1983 e 2000, a estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora alterou-se em vários pontos distintos ao longo de toda a extensão dessa delimitação administrativa, destacando-se uma densidade de pontos mais expressiva (B, C, D, E, F) no Bairro Centro.

O ponto A (Figura 61) indica um conjunto de alterações relativas à abertura de algumas vias no Bairro Democrata, as quais o conformaram na forma como ele é atualmente. Observa-se que essa abertura de vias ocorreu em duas porções distintas: (1) Rua Homero Horta da Fonseca, Rua Monsenhor Férrer e Rua Padre Nilton Hauck, constituindo a parte alta do Democrata; (2) Avenida Vereador Laudelino Schettino, constituindo outro acesso ao Bairro Democrata, via Rua Bernardo Mascarenhas, além de um acesso aos bairros Borboleta e Vale do Ipê.

Figura 61 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto B (Figura 62) indica uma alteração estrutural em um trecho da Rua Halfeld, entre o seu cruzamento com a Avenida Brasil e a Avenida Francisco Bernardino, no Bairro Centro. Neste caso, não foi aberta ou demolida nenhuma parte dessa via, mas alterou-se a sua estrutura. A Rua Halfeld é cortada pela linha férrea, e, até 1983, havia, nesse trecho em questão, um cruzamento normal de automóveis, trens e pedestres. No entanto, entre 1983 e 2000, realizou-se uma obra que bloqueou a passagem de automóveis nesse cruzamento, de modo que apenas trens e pedestres foram permitidos transitar nesse ponto. O contexto e a lógica dessa obra estão atrelados aos pontos C, D, E e F e serão abordados posteriormente.

Figura 62 - Zoom nas alterações marcadas como 'B' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

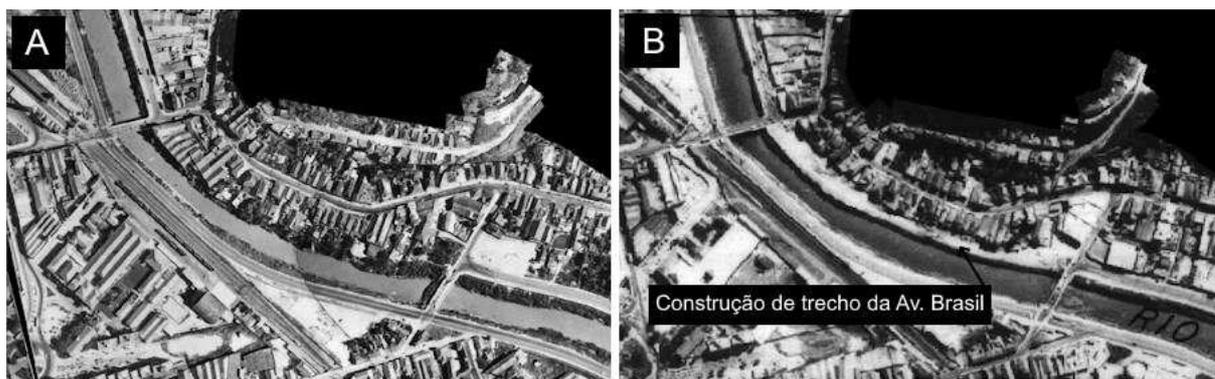
O ponto C (Figura 63) indica a abertura de um trecho da Avenida Brasil (margem sentido Zona Norte), entre o seu cruzamento com a Rua Carlos Otto e a Rua Halfeld. Apesar de, atualmente, ser uma via consolidada na rede viária de Juiz de Fora, a Avenida Brasil foi construída de forma segmentada, com a abertura de fragmentos menores ao longo do tempo. Esse trecho em questão foi o último da Avenida Brasil construído e inaugurado na Região de Planejamento Centro, o que ocorreu por meio de desapropriações de edificações que existiam nessa área. Essas desapropriações podem ser visualizadas na Figura 64, na qual se compara a imagem aérea de 1975, contendo as edificações existentes onde esse trecho da Avenida Brasil viria a ser construído, e a de 1983, contendo essas edificações demolidas e o trecho em questão da Avenida Brasil sendo construído no momento de registro dessa imagem. Atualmente, esse fragmento da Avenida Brasil é uma conexão viária muito importante entre viárias regiões de Juiz de Fora, notadamente sudeste, leste e centro. Assim como no caso anterior, o contexto e a lógica dessa obra estão atrelados aos pontos B, D, E e F e serão abordados posteriormente.

Figura 63 - Zoom nas alterações marcadas como 'C' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Figura 64 - Comparação de um trecho da Avenida Brasil entre 1975 (A) e 1983 (B)



Fonte: SEPLAG (1975) e Embrafoto (1983) – Adaptado pelo autor (2024)

O ponto D (Figura 65) indica a abertura da Rua Ângelo Falci no Centro, que, na realidade, é uma continuação da Rua da Bahia até a Avenida Francisco Bernadino, mas que recebeu o seu próprio nome, possivelmente por ter sido construída posteriormente a essas duas outras vias. Atualmente, a Rua Ângelo Falci é o acesso principal ao Centro de quem vem de bairros como Furtado de Menezes, Poço Rico e adjacências. Assim como nos casos anteriores, o contexto e a lógica dessa obra estão atrelados aos pontos B, C, E e F e serão abordados posteriormente.

Figura 66 - Zoom nas alterações marcadas como 'E' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto F (Figura 67) indica a abertura de duas vias: (1) Ponte Nelson Silva, entre as duas margens da Avenida Brasil no Bairro Poço Rico e sobre o Rio Paraibuna; (2) Rua Djalma de Carvalho, continuação da Ponte Nelson Silva e que conecta a Avenida Brasil à Avenida Sete de Setembro. A abertura da Rua Djalma de Carvalho envolveu a desapropriação de algumas edificações na trajetória arquitetada para essa via. Essas desapropriações podem ser visualizadas na Figura 68, na qual se compara, ao centro das imagens aéreas de 1983 e a de 2000, a Ponte Nelson Silva e a Rua Djalma de Carvalho, bem como as edificações demolidas para cederem espaço a esta última. A construção dessas duas vias, feitas em conjunto, estão, na realidade, relacionadas à construção do Viaduto Augusto Franco, como mencionado nas próprias leis que deram nome a esses logradouros (Juiz de Fora, 1995a; Juiz de Fora 1995b). Assim como nos casos anteriores, o contexto e a lógica dessa obra estão atrelados aos pontos B, C, D e E e serão abordados posteriormente.

Figura 67 - Zoom nas alterações marcadas como 'F' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Figura 68 - Comparação da Ponte Nelson Silva e Rua Djalma de Carvalho entre 1983 (A) e 2000 (B)



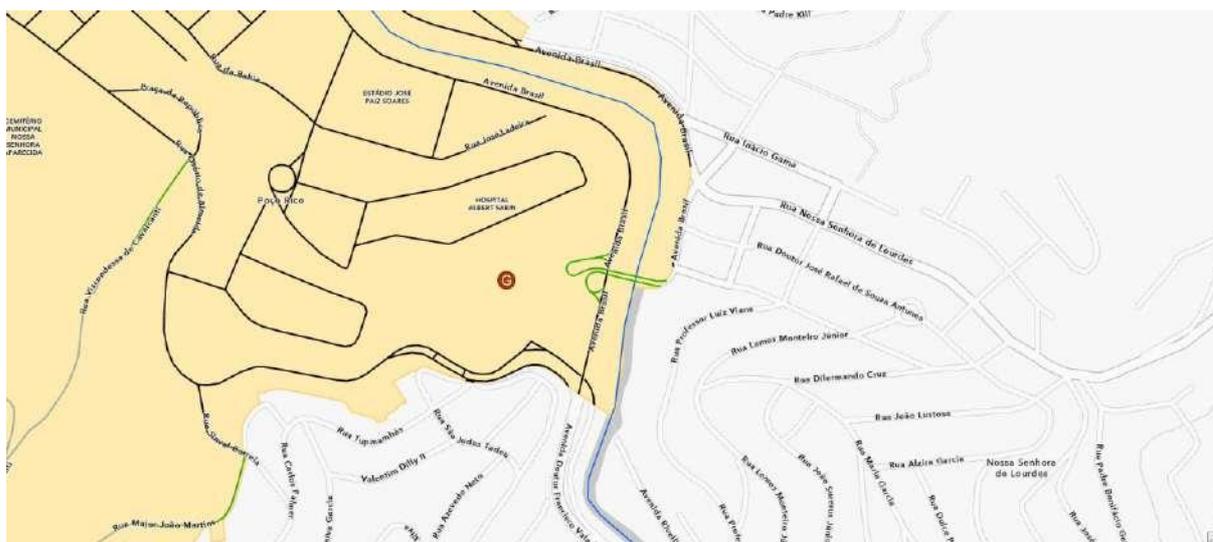
Fonte: Embrafoto (1983) e CEMIG (2000) – Adaptado pelo autor (2024)

Observa-se, a partir do Mapa 9, que as alterações indicadas pelos pontos B (bloqueio de automóveis em trecho da Rua Halfeld), C (abertura de trecho da Avenida Brasil), D (abertura da Rua Ângelo Falci), E (construção do Viaduto Augusto Franco) e F (abertura da Ponte Nelson Silva e Rua Djalma de Carvalho) foram pensadas em uma lógica de planejamento urbano conjunta. Anteriormente, o trecho da Rua Halfeld servia como uma das ligações viárias principais entre as regiões centro e leste, notadamente até a Avenida Brasil. Com esse bloqueio, esse fluxo foi deslocado para o Viaduto Augusto Franco. Nesse quadro, a abertura da Ponte Nelson Silva permitiu com que esse fluxo pudesse ser encaminhado para a margem esquerda (sentido Zona Norte) da Avenida Brasil, bem como a abertura da Rua Djalma de Carvalho permitiu com que esse fluxo pudesse acessar a região leste, notadamente a Avenida Sete de Setembro. Por sua vez, o trecho em questão da

Avenida Brasil, construído justamente próximo ao fim do Viaduto Augusto Franco, permitiu com que esse fluxo deslocado pudesse acessar o restante da Avenida Brasil na margem esquerda (sentido Zona Norte). Por fim, com a abertura do viaduto em questão, a Rua Ângelo Falci pôde ser aberta, a qual tem a sua trajetória por debaixo dessa via elevada. Portanto, apesar de terem sido inauguradas em datas distintas, infere-se que essas quatro obras se complementam em termos do tráfego de automóveis de Juiz de Fora, rearranjando a dinâmica direta de trânsito entre as regiões centro, leste e sudeste, além de impactar a cidade como um todo.

O ponto G (Figura 69) indica a abertura de um viaduto na Avenida Brasil próximo ao Bairro Vila Ideal, conectando-a ao Bairro Nossa Senhora de Lourdes. Esse viaduto serve como um acesso alternativo à região sudeste, notadamente os bairros Nossa Senhora de Lourdes, Parque Serra Verde e Santo Antônio.

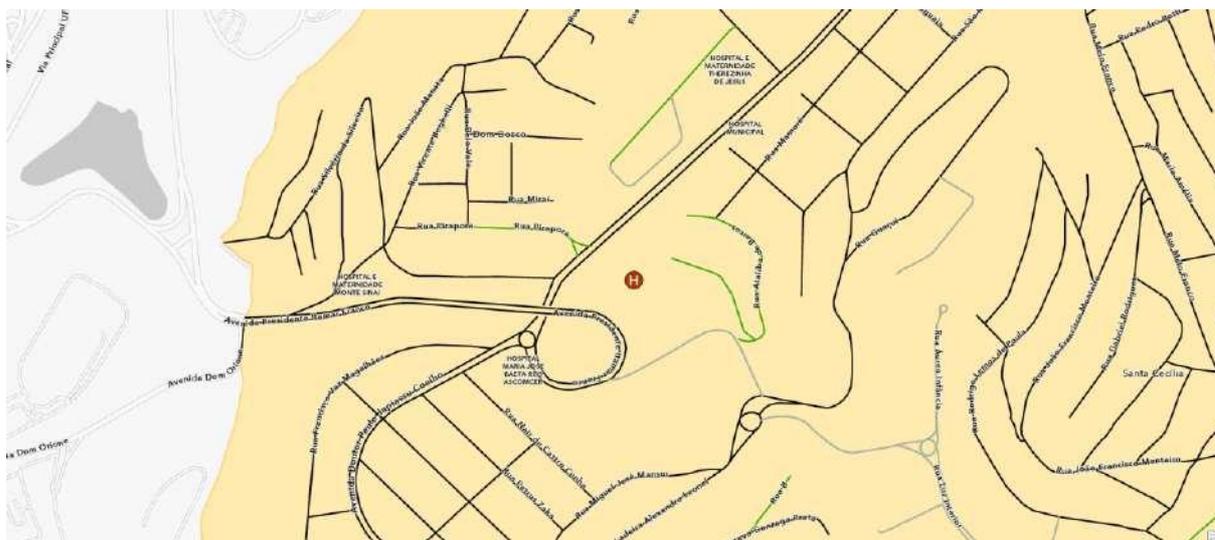
Figura 69 - Zoom nas alterações marcadas como 'G' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto H (Figura 70) indica um conjunto de alterações referentes à abertura das ruas Antônio Marinho Saraiva, Ataliba de Barros e Paulo de Souza Freire entre os bairros Dom Bosco e São Mateus. Conforme discutido em outros casos semelhantes a este, tais alterações estão relacionadas aos interesses imobiliários nessa região, cuja demanda por habitação é muito alta. Isso pode ser observado pelo fato de, na atualidade, as margens de tais vias serem constituídas por prédios.

Figura 70 - Zoom nas alterações marcadas como 'H' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto I (Figura 71) indica a abertura da Rua Antônio de Carlos Saraiva e de um trecho da Rua Francisco Vaz de Magalhães, no Bairro Cascatinha. Assim como no caso anterior, a abertura dessas duas vias está relacionada aos interesses imobiliários nessa região, visto que, até então, essa porção era a última área do Bairro Cascatinha cuja superfície permitia a expansão da urbanização.

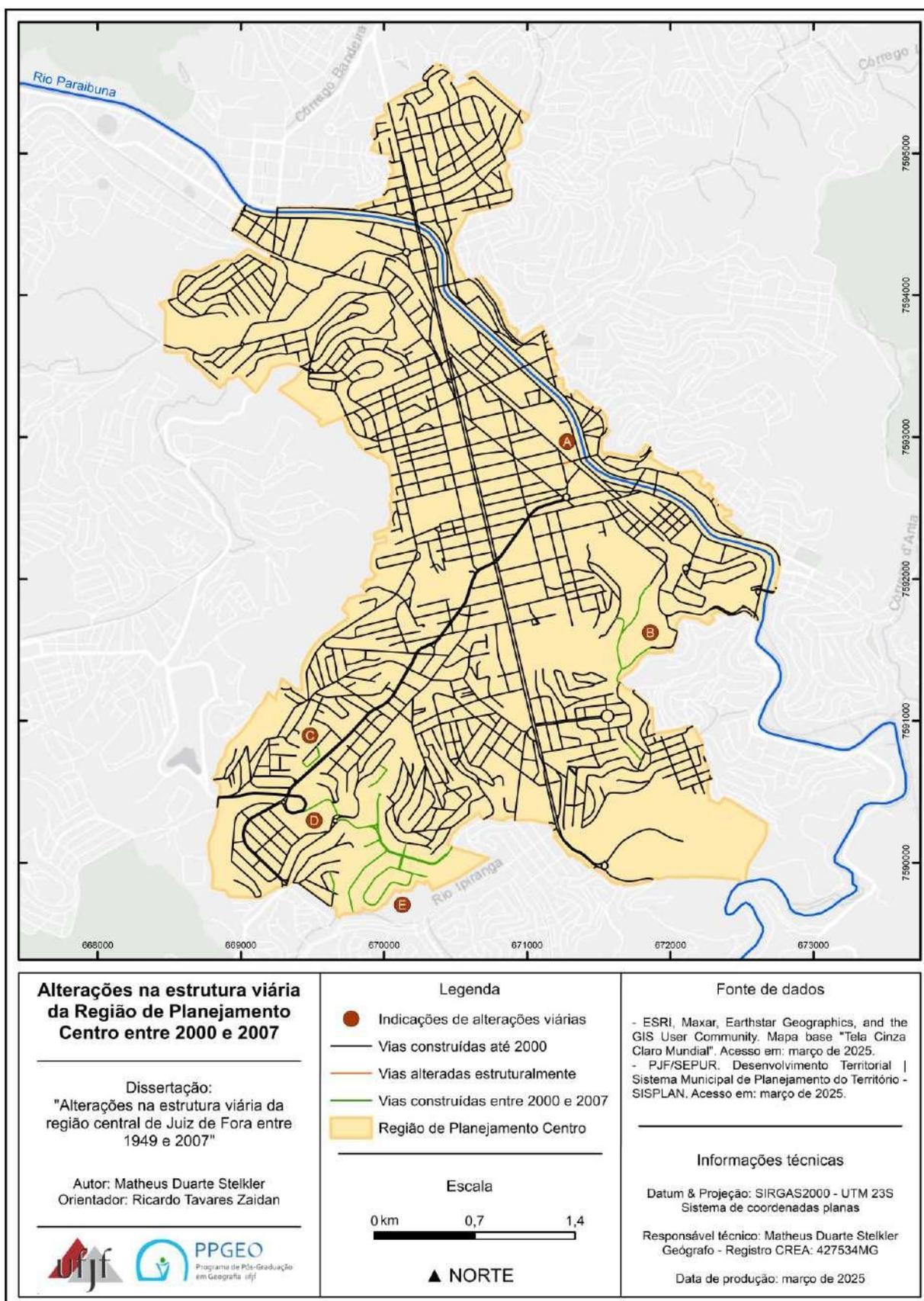
Figura 71 - Zoom nas alterações marcadas como 'I' no período de 1983 a 2000



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto J (Figura 72) indica a abertura das ruas Albertino Gonçalves Vieira e Nair Furtado de Souza, no Bairro Jardim das Laranjeiras, e, assim como nos dois

Mapa 10 - Alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro entre 2000 e 2007



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Como se visualiza no mapa acima, entre 2000 e 2007, a estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora alterou-se em alguns pontos, embora isso tenha ocorrido de forma mais significativa em dois casos: B e E.

O ponto A (Figura 74) indica uma alteração estrutural pequena na Rua Halfeld entre o seu cruzamento com a Avenida Francisco Bernadino e a Rua Doutor Paulo Frontin, ao lado da Praça da Estação. Anteriormente, nesse trecho da Rua Halfeld, havia passagem de automóveis no sentido da Avenida Francisco Bernadino à Avenida Presidente Getúlio Vargas. No entanto, entre 2000 e 2007, foi bloqueada a passagem de automóveis e calçado o asfalto que existia nesse trecho, o que se prolonga até os dias atuais. Possivelmente, essa alteração foi realizada com o intuito de diminuir o fluxo de veículos na chamada “parte baixa” da Rua Halfeld, da mesma forma que ocorria e ocorre na dita “parte alta”, entre a Avenida Barão do Rio Branco e a Avenida Presidente Getúlio Vargas. Isso é influenciado pelo comércio existente nessa via, visto que esses trechos acomodam muitas pessoas circulando.

Figura 74 - Zoom nas alterações marcadas como 'A' no período de 2000 a 2007

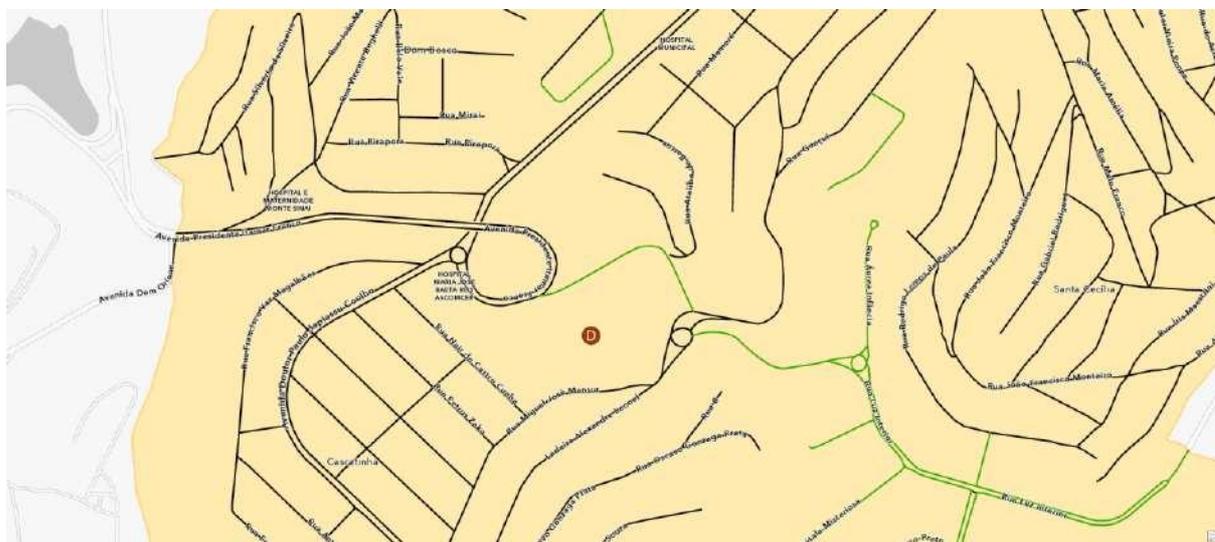


Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto B (Figura 75) indica a abertura de três vias (Avenida Doutor Fábio Nery, Rua Major José Martins e Rua Vicondessa Cavalcante) entre os bairros Bom Pastor, Granbery e Vila Ozanan. Curiosamente, ao contrário do que se observa em outros casos semelhantes, a abertura dessas vias não acarretou urbanização nas suas margens, o que se deve provavelmente ao relevo declivoso dessa área. Atualmente, essas vias funcionam como uma ligação importante entre tais bairros e

O ponto D (Figura 77) indica a abertura da Rua Doutor Luiz Gonzaga de Araújo Evangelista entre a Avenida Presidente Itamar Franco e a Ladeira Alexandre Leonel, o que ocorreu no contexto de inauguração do Shopping Independência em 2008 (Shopping Independência, 2023). Anteriormente, na realidade, como se pode visualizar na imagem aérea de 2000, parte da trajetória dessa via era constituída por uma estrada de terra que dava acesso a uma torre de antena onde se encontra o Shopping Independência, a qual não se conectava à Avenida Presidente Itamar Franco. Posteriormente, com o início das obras do Shopping Independência, tomou-se parte dessa estrada de terra, asfaltou-a, conectou-a à Avenida Presidente Itamar Franco e nomeou-a como Rua Doutor Luiz Gonzaga de Araújo Evangelista (Juiz de Fora, 2007). Atualmente, para além de atuar como uma porta de entrada ao Shopping Independência, essa via serve também como uma ligação importante entre os bairros Cascatinha e São Mateus, desafogando o tráfego que seria destinado à Avenida Presidente Itamar Franco e à Ladeira Alexandre Leonel.

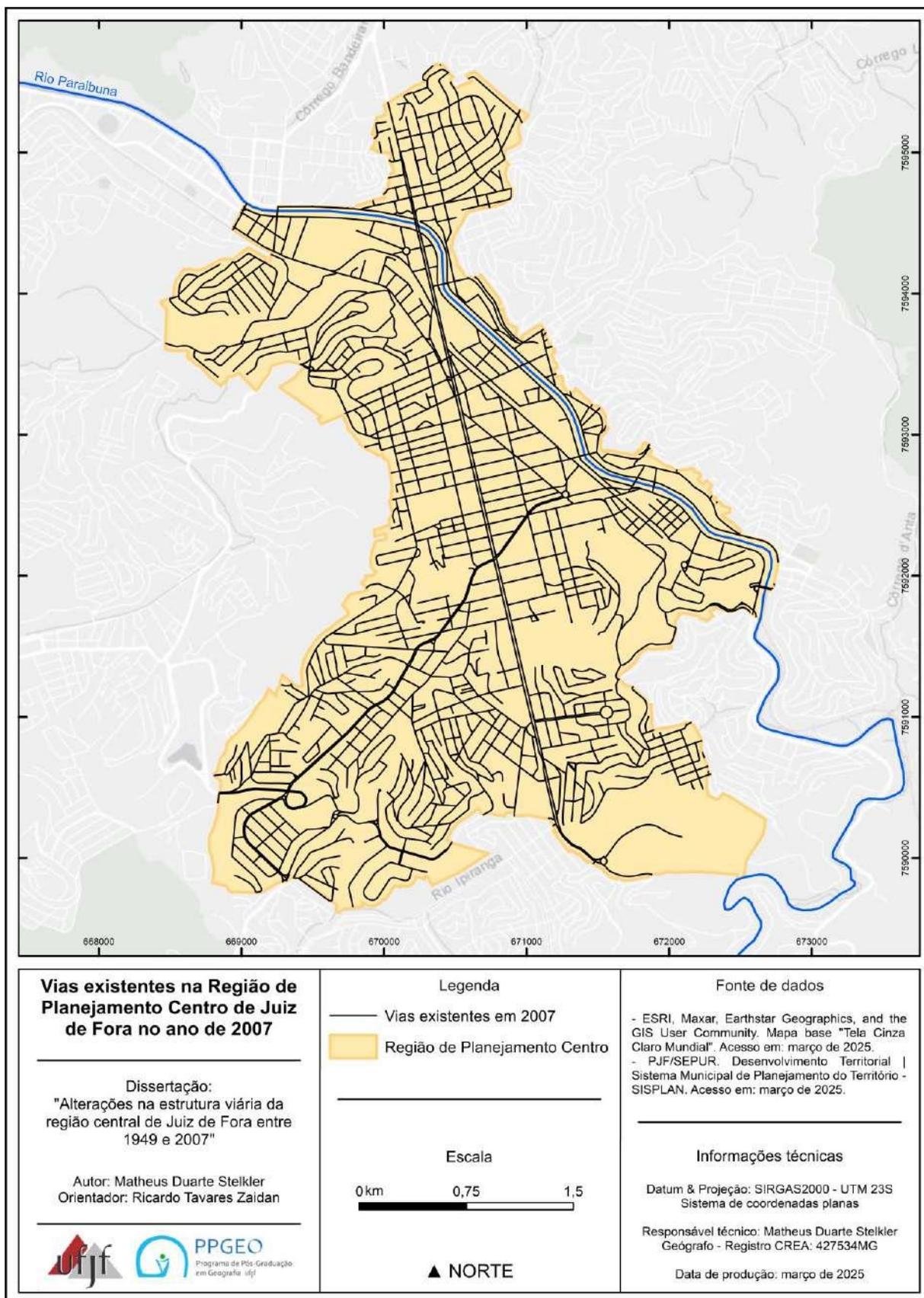
Figura 77 - Zoom nas alterações marcadas como 'D' no período de 2000 a 2007



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O ponto E (Figura 78) indica a abertura de algumas vias (Alameda Pássaros da Polônia, Alameda Ramos de Sol, Rua Áurea Infância, Rua Faud Gabrel Yzak, Rua Flores de Ouro Preto, Rua Luz Interior e Rua Pétala Misteriosa) que compõem o Bairro Estrela Sul, localizado entre os bairros Cascatinha, Santa Cecília e Santa Luzia, conformando-o na forma como ele é atualmente. Por conta do forte apelo imobiliário desse bairro, tido como “classe alta”, a urbanização que se seguiu após a

Mapa 11 - Vias existentes na Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 2007



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

A estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora no ano de 2007 é basicamente a mesma daquela existente no ano de 2024. Por conta da urbanização consolidada de forma intensa nessa região e das características morfológicas do relevo de difícil edificação nas áreas não construídas remanescentes, essa estrutura viária manteve-se estável até 2024 e, provavelmente, no futuro, permanecerá assim, desconsiderando-se alterações muito pontuais.

10.8 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE OS RESULTADOS

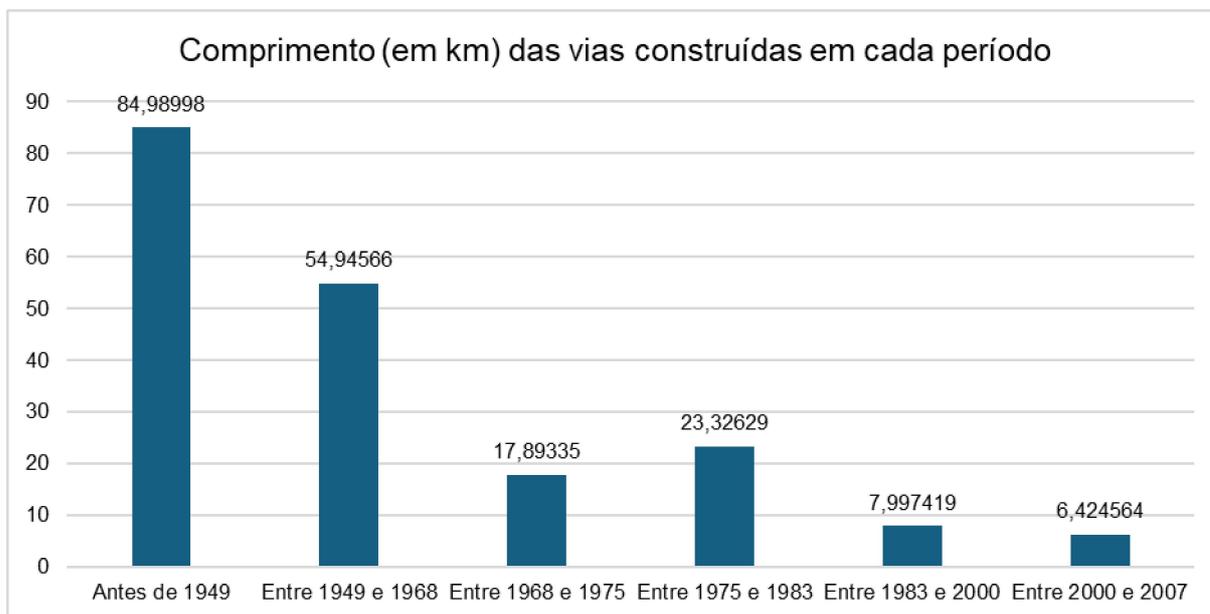
Nesta seção, apresenta-se as considerações e os resultados gerais que chamam a atenção em relação às alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora para cada um dos períodos definidos neste trabalho. Nessa lógica, com base no somatório dos resultados obtidos, um dado interesse de ser analisado é o comprimento total das vias alteradas em cada um dos intervalos de tempo. Esse dado está disposto na Tabela 3 e no Gráfico 3.

Tabela 3 - Comprimento (em quilômetros) das vias construídas em cada período

Período	Comprimento (km)
Antes de 1949	84,98
Entre 1949 e 1968	54,94
Entre 1968 e 1975	17,89
Entre 1975 e 1983	23,32
Entre 1983 e 2000	7,99
Entre 2000 e 2007	6,42

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Gráfico 3 - Comparação dos comprimentos das vias alteradas em cada período



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Além disso, na Tabela 4, calculou-se o comprimento médio de vias alteradas por ano para cada período, considerando o número de anos existentes em cada um dos períodos. Para a classe “Antes de 1949”, atribuiu-se como marco inicial o ano de fundação do município de Juiz de Fora: 1850.

Tabela 4 - Comprimento médio (em quilômetros) de vias alteradas por ano para cada período

Período	Número de anos	Comprimento (em km) médio por ano
Antes de 1949	99 anos	0,85
Entre 1949 e 1968	19 anos	2,89
Entre 1968 e 1975	7 anos	2,55
Entre 1975 e 1983	8 anos	2,91
Entre 1983 e 2000	17 anos	0,47
Entre 2000 e 2007	7 anos	0,91

Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Destrinchando esses dados, observa-se, primeiramente, que há uma tendência de redução gradual, embora não regular, da quantidade de vias alteradas ao longo do tempo. Isso está totalmente de acordo com o esperado, visto que, quanto mais vias são construídas, mais escassos tornam-se os espaços para que outras vias sejam abertas, ainda mais na região central, que apresenta um

adensamento populacional, urbano e viário muito significativo. No entanto, conforme mencionado, essa redução não é regular, tendo em vista que o período de 1975 a 1983 apresentou uma quantidade maior de vias alteradas do que o período antecedente, de 1968 a 1975. Nesse caso, observa-se nitidamente a influência dos agentes econômicos no processo de estruturação urbana, pois, como mencionado ao longo deste trabalho, esse período destoante foi influenciado por duas questões socioeconômicas que fomentaram mudanças urbanas expressivas: a inserção do município de Juiz de Fora no Programa Cidade Média e o mandato do Prefeito Mello Reis. Isso vai ao encontro também do que está disposto na Tabela 4, na qual o período de 1975 a 1983, mesmo com um quantitativo pequeno de anos, apresenta o maior comprimento médio de alterações viárias por ano.

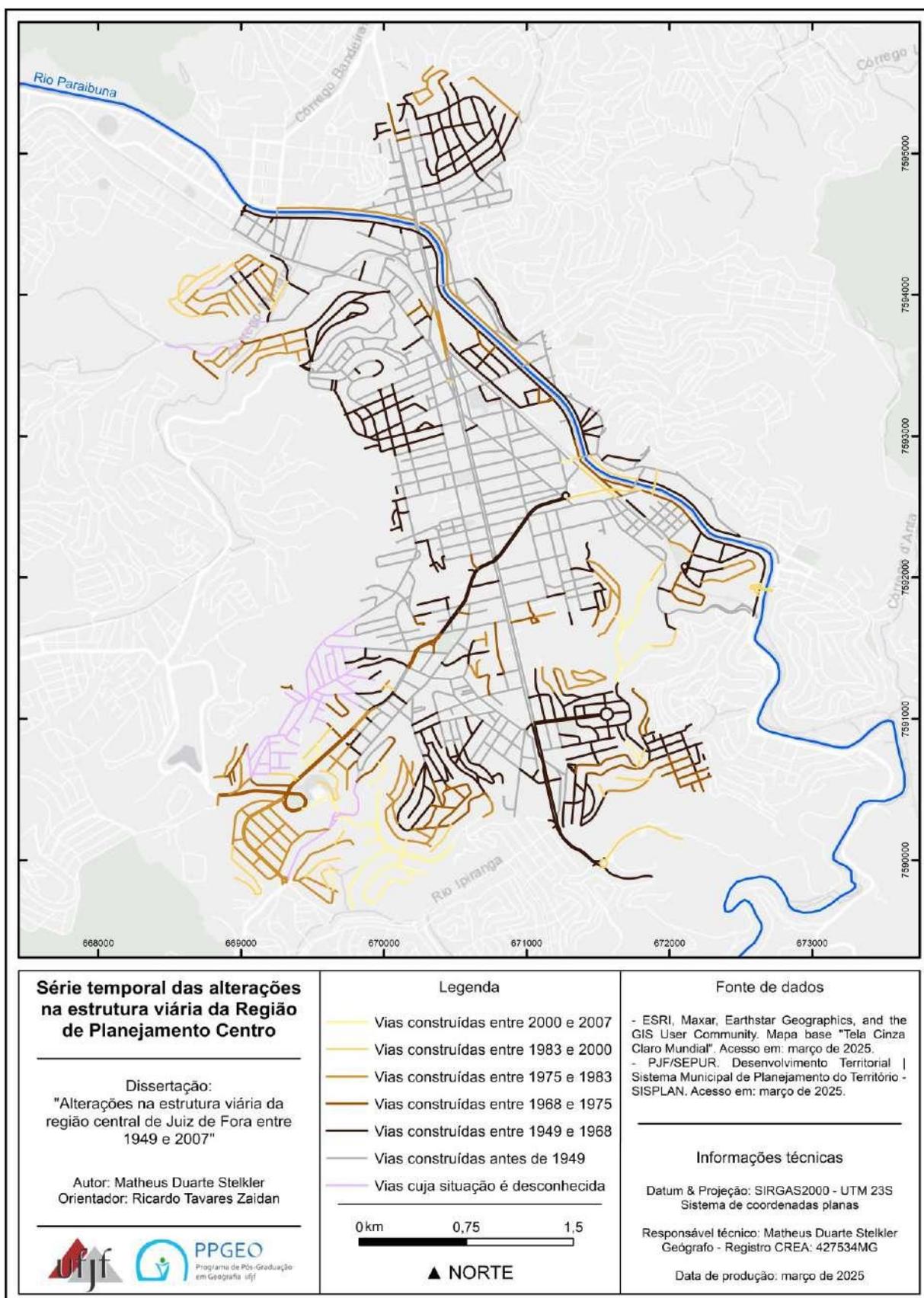
Chama muito a atenção também o fato de que o período que apresentou menor comprimento médio de alteração viária por ano foi entre 1983 e 2000. Obviamente, isso não é uma regra e é influenciado por diversos fatores. Esse pode ter sido o período que outras regiões de planejamento de Juiz de Fora mais alteraram a sua estrutura viária, por exemplo.

Outra questão que chama a atenção é o fato de que, desde 1949 até 2007, a quantidade de vias existentes na Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora mais do que dobrou: aproximadamente 84,98 km em 1949 e aproximadamente 195,57 km em 2007. Isso significa que a maior parte da urbanização do município de Juiz de Fora se concretizou nos últimos 76 anos, e continua acontecendo nos dias atuais, embora a cidade tenha mais de 175 anos.

10.9 SÉRIE TEMPORAL E PROGRESSÕES URBANAS

Nesta seção, apresenta-se uma série temporal das alterações identificadas na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1949 e 2007 (Mapa 12). Além disso, com base nessa série temporal, identifica-se progressões urbanas, isto é, alterações na estrutura viária relacionadas em si, de modo que uma, mais antiga, estruturou e/ou viabilizou uma outra, mais recente. Ou seja, entende-se progressão urbana, neste trabalho, como uma estrutura pretérita que facilitou a construção de outra em uma área adjacente.

Mapa 12 - Série temporal das alterações na estrutura viária entre 1949 e 2007

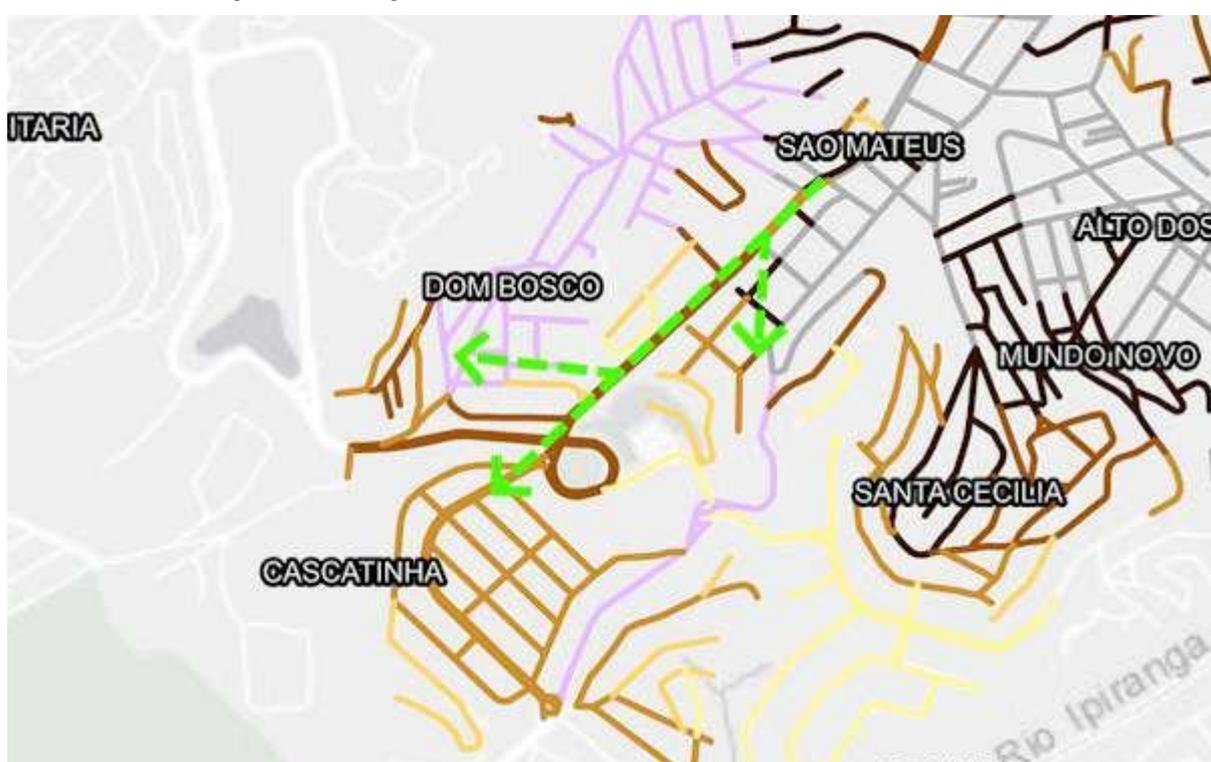


Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

A seguir, as progressões urbanas são identificadas por meio de setas, as quais partem das alterações base, mais antigas, para as alterações facilitadas, mais atuais. Ou seja, as setas indicam o sentido da estruturação urbana naquela região.

Na Figura 79, indica-se uma progressão urbana observada na Avenida Presidente Itamar Franco. Como se visualiza na figura, a partir dessa avenida, outras vias, dentro e fora da Região de Planejamento Centro, tiveram a sua construção facilitada, como vias nos bairros Cascatinha, Dom Bosco e São Mateus.

Figura 79 - Progressão urbana na Avenida Presidente Itamar Franco



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Na Figura 80, indica-se uma progressão urbana observada nos bairros Boa Vista, Bom Pastor e Parque Guaruá. Como se visualiza na figura, a partir das vias mais antigas desses bairros, outras vias mais recentes tiveram a sua construção facilitada, tanto nesses próprios bairros, como em direção a outros, como é o caso da seta indicando para o Bairro Vila Ozanan. Ainda nessa região, visualiza-se também que a abertura do trecho da Avenida Barão do Rio Branco na figura facilitou a construção da Avenida Presidente João Goulart.

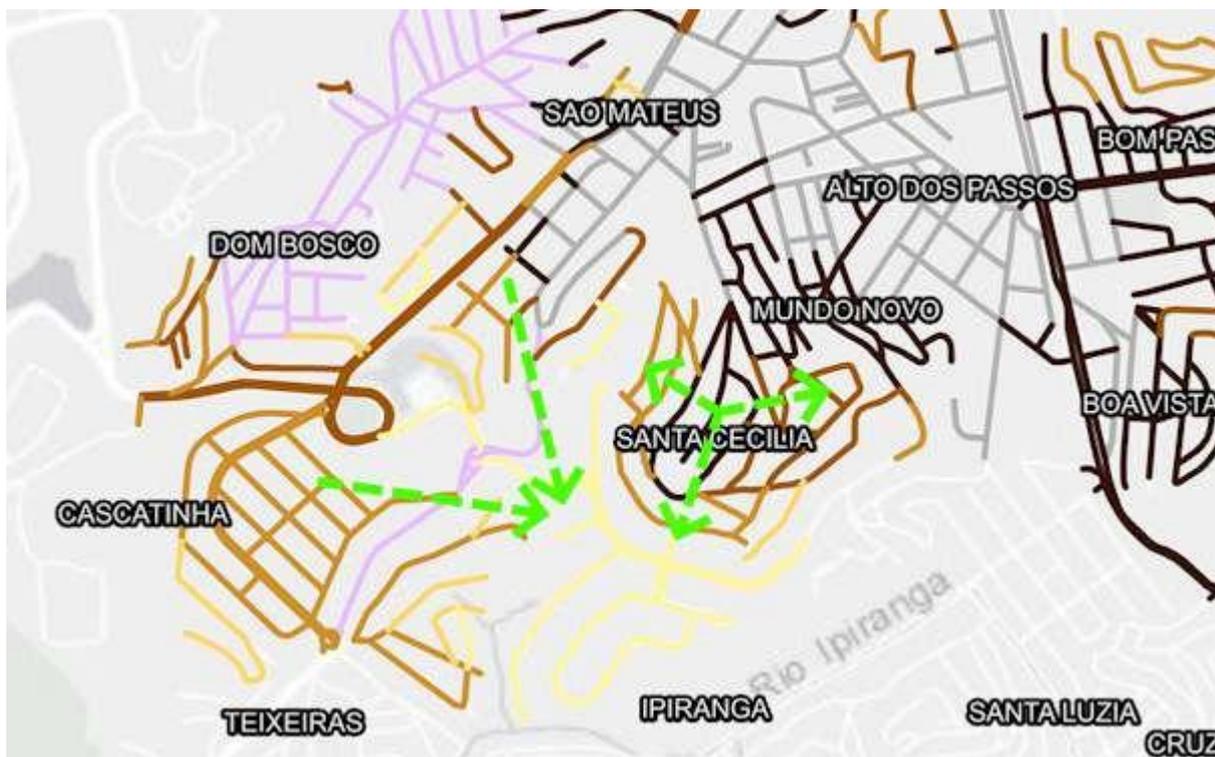
Figura 80 - Progressão urbana nos bairros Boa Vista, Bom Pastor e Parque Guarua



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Na Figura 81, indica-se uma progressão urbana observada entre os bairros Cascatinha, Estrela Sul, Santa Cecília e São Mateus. Como se visualiza na figura, o Bairro Santa Cecília teve a sua constituição marcada por etapas. A partir das vias iniciais, mais antigas, outras vias tiveram a sua construção facilitada, no sentido de subida da encosta que existe no bairro, até o seu topo, onde se localiza o Bairro Estrela Sul. Este, por sua vez, foi facilitado a partir de três pontos de origem principais: Cascatinha e São Mateus, por meio da expansão urbana que se consolidou na Ladeira Alexandre Leonel, e Santa Cecília, por meio da expansão urbana que se consolidou no contato entre os dois bairros.

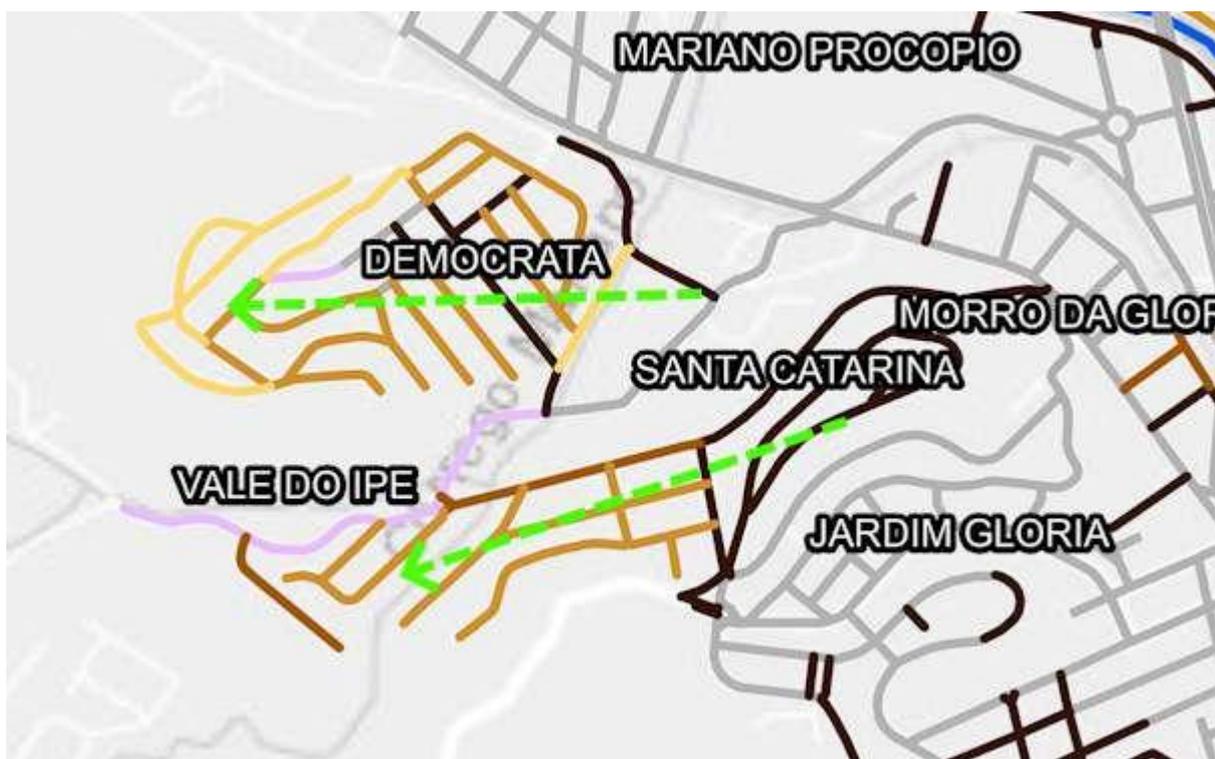
Figura 81 - Progressão urbana nos bairros Estrela Sul e Santa Cecília



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Na Figura 82, indica-se duas progressões urbanas, observadas nos bairros Democrata e Vale do Ipê. No primeiro caso, observa-se como, a partir de vias construídas entre 1949-1968, a estrutura viária do Bairro Democrata se expande em 1975-1983 e em 1983-2000, seguindo a direção geral oeste, sentido à encosta existente no bairro. Já no segundo caso, observa-se que, a partir do Bairro Santa Catarina, construído entre 1949-1968, a estrutura viária do Bairro Vale do Ipê se expande em 1968-1975 (Rua Antônio Falet) e em 1975-1983, nas demais vias.

Figura 82 - Progressão urbana nos bairros Democrata e Vale do Ipê



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

11 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho tem como objetivo principal identificar as alterações na estrutura viária da Região de Planejamento Centro de Juiz de Fora entre 1949 e 2007, a partir do uso de materiais cartográficos, técnicas de geoprocessamento e pesquisa histórica. Os resultados obtidos permitiram não apenas mapear as transformações físicas no tecido urbano, mas também acionar e assimilar questões relacionadas aos agentes, aos contextos e às motivações atreladas a essas mudanças.

As análises realizadas ao longo deste trabalho demonstram a relevância do resgate histórico da estrutura viária para a compreensão da dinâmica urbana de Juiz de Fora. A partir da interpretação de materiais cartográficos e do uso de técnicas de geoprocessamento, foi possível identificar transformações significativas na estrutura viária da Região de Planejamento Centro, revelando como o crescimento da cidade esteve atrelado a alterações estruturais sucessivas. Esses resultados oferecem uma base sólida para compreender os fatores que impulsionaram a evolução da rede viária, permitindo não apenas a reconstrução do passado urbano, mas também a análise de suas implicações no presente, projetando melhorias para o futuro.

Esta pesquisa histórica revelou que a evolução da rede viária da região central de Juiz de Fora está ligada intrinsecamente aos processos políticos, socioeconômicos e territoriais vivenciados pela cidade ao longo do tempo. O cruzamento entre evidências empíricas e os referenciais teóricos permitiu identificar áreas de adensamento, padrões de crescimento, zonas de reestruturação urbana e momentos de maior ou menor intervenção estatal. Nesse sentido, esta dissertação contribui para uma leitura crítica da dinâmica urbana, reforçando o papel da Geografia Histórica como lente interpretativa do espaço produzido.

Além de contribuir para a história da organização territorial do município, os achados desta pesquisa possuem grande aplicabilidade para o planejamento urbano atual. O mapeamento das alterações viárias ao longo do tempo possibilita identificar padrões de crescimento, pontos de estrangulamento e áreas que receberam maior ou menor investimento em infraestrutura. Essa visão abrangente da cidade pode subsidiar gestores e planejadores urbanos na tomada de decisões mais embasadas, garantindo que expansões futuras sejam feitas de forma mais eficiente e sustentável, evitando problemas decorrentes de um planejamento fragmentado.

Salienta-se também as limitações deste estudo. O recorte espacial e

temporal, embora justificado, exclui outras regiões urbanas que também passaram por transformações significativas no mesmo período. Do ponto de vista metodológico, a dependência de registros cartográficos disponíveis impôs restrições à completude da análise. Tais aspectos abrem possibilidades para investigações futuras, que possam expandir o escopo geográfico ou aprofundar recortes temáticos específicos, como a relação entre mobilidade urbana e vulnerabilidade social.

Por fim, os resultados obtidos demonstram o potencial enriquecedor da abordagem histórica na análise urbana. O conhecimento da evolução da estrutura viária não apenas amplia a compreensão do desenvolvimento da cidade, mas também fornece elementos essenciais para projetar melhorias futuras. Ao integrar esse conhecimento com novas ferramentas tecnológicas e políticas de planejamento territorial, é possível construir um espaço urbano mais acessível, equilibrado e funcional para seus habitantes, reforçando a importância da pesquisa geográfica na gestão eficiente das cidades.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **Geosp**, São Paulo, n. 7, p. 13-25, 2000.

ALVES, Eliseu; SOUZA, Geraldo da Silva e; MARRA, Renner. Êxodo e sua contribuição à urbanização de 1950 a 2010. **Política Agrícola**, v. 20, n. 2, abr. 2011.

ALVES, Vitor de Araújo. A Geografia Histórica como campo de pesquisas: definições, tensões e metodologias. **Revista Cidades**, v. 8, n. 14, p. 623-644, Presidente Prudente, 2011.

AMARAL JUNIOR, Adilson Luiz. **A forma urbana da centralidade**: O caso do Bairro Alto dos Passos em Juiz de Fora. 2008. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - UFRJ, 2008.

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.

BARBOSA, Yuri Amaral. **Espaço, história e cidade**: uma abordagem geográfica do processo urbano de Juiz de Fora na última década do século XIX. 2016. 249 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/3611>. Acesso em: 7 ago. 2024.

BRANDÃO, Ramon. In: Museu Mariano Procópio. Vista aérea, foto de 1939. **Maria do Resguardo**: Imagens antigas de Juiz de Fora. 14 jan. 2010. Disponível em: <https://www.mariadoresguardo.com.br/2010/01/museu-mariano-procopio-arquivo-ramon.html>. Acesso em: 5 de mar. 2025

CASCATINHA COUNTRY CLUB. Sobre nós: Conheça a nossa história. In: **Cascatinha Country Club**. Online, 2022. Disponível em:

<https://clubecascatinha.com.br/sobre/>. Acesso em: 2 set. 2024.

CESAMA – Companhia de Saneamento Municipal. **Cidade de Juiz de Fora (MG)**. Juiz de Fora: [s. n.], 2000. Imagem aérea. Escala: 1:2000.

DARBY, Henry Clifford. On the relations of geography and history. In: BROOKS GREEN, D. (Ed.). **Historical geography: a methodological portrayal**. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, 1991. p. 34-45.

EMBRAFOTO. **Cidade de Juiz de Fora (MG)**. Juiz de Fora (MG): [s. n.], 1983. Imagem aérea. Escala 1:10000.

ESTEIO ENGENHARIA E AEROLEVANTAMENTOS S.A. **Juiz de Fora (MG)**. Cidade de Juiz de Fora. Curitiba: [s. n.], 2007. Ortofotocarta Planialtimétrica. Escala 1:2000.

FILHO, Antônio Ferreira Colchete; RIBEIRO, Tiago Goretti; NASCIMENTO, Victor Hugo Godoy. Transformações urbanas em Juiz de Fora/MG: a Avenida Barão do Rio Branco e a história da cidade. **Redes**, Santa Cruz do Sul, v. 22, n. 1, jan. 2017.

IBGE. **Evolução da divisão territorial do Brasil 1872-2010**: evolução da população, segundo os municípios. 2010. Disponível em: https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/estrutura_territorial/evolucao_da_divisao_territorial_do_brasil/evolucao_da_divisao_territorial_do_brasil_1872_2010/evolucao_da_populacao_segundo_os_municipios.pdf. Acesso em: 5 mar. 2025.

IBGE; SIQUEIRA, Breno; BRITTO, Vinicius. **Censo 2022: 87% da população brasileira vive em áreas urbanas**. Agência de Notícias IBGE, 14 nov. 2024. Atualizado em 13 jun. 2025. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/41901-censo-2022-87-da-populacao-brasileira-vive-em-areas-urbanas>. Acesso em: 5 mar. 2025.

JUIZ DE FORA. **Decreto nº 85, de 9 de agosto de 1949**. Aprova loteamento dos terrenos de propriedade da Imobiliária Riachuelo Limitada. Juiz de Fora, 9 ago.

1949. Disponível em: <http://leismunicipa.is/ylrjg>. Acesso em: 5 mar. 2025.

JUIZ DE FORA. **Decreto nº 135, de 9 de agosto de 1951**. Aprova modificação do plano de arruamento e loteamento do Jardim Santa Helena. Juiz de Fora, 9 ago. 1951. Disponível em: <http://leismunicipa.is/mraye>. Acesso em: 5 mar. 2025.

JUIZ DE FORA. **Decreto nº 349, de 23 de outubro de 1958**. Aprova modificação do plano de loteamento do Jardim Santa Helena. Juiz de Fora, 23 out. 1958. Disponível em: <http://leismunicipa.is/krmfy>. Acesso em: 5 mar. 2025.

JUIZ DE FORA. **Lei nº 1922, de 31 de outubro de 1963**. Dá nome de Presidente João Goulart à iniciada Avenida Marginal ao Rio Paraibuna. Juiz de Fora, 31 out. 1963. Disponível em: <https://jfl legis.pjf.mg.gov.br/norma.php?chave=0000006244>. Acesso em: 5 mar. 2025.

JUIZ DE FORA. **Lei nº 2467, de 04 de abril de 1966**. Revoga as Leis nºs 1922 e 2085, de 21 de outubro de 1963 e 28 de agosto de 1964, respectivamente, e contém outras providências. Juiz de Fora, 04 abr. 1966. Disponível em: <https://jfl legis.pjf.mg.gov.br/norma.php?chave=0000007885>. Acesso em: 5 mar. 2025.

JUIZ DE FORA. **Decreto nº 1949, de 1 de dezembro de 1977**. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, o imóvel que menciona. Juiz de Fora, 1 dez. 1977. Disponível em: <http://leismunicipa.is/kdyro>. Acesso em: 2 set. 2024.

JUIZ DE FORA. **Decreto nº 2116, de 11 de julho de 1978**. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, os imóveis que menciona. Juiz de Fora, 11 jul. 1978. Disponível em: <http://leismunicipa.is/oyrla>. Acesso em: 2 set. 2024.

JUIZ DE FORA. **Lei nº 8679, de 30 de maio de 1995**. Dispõe sobre denominação de logradouro público. Juiz de Fora, 30 maio 1995a. Disponível em: <http://leismunicipa.is/bfmrj>. Acesso em: 2 set. 2024.

JUIZ DE FORA. **Lei nº 8680, de 30 de maio de 1995**. Dispõe sobre denominação de logradouro público. Juiz de Fora, 30 maio 1995b. Disponível em:

<http://leismunicipa.is/rbfjm>. Acesso em: 2 set. 2024.

JUIZ DE FORA. **Lei nº 9688, de 23 de dezembro de 1999**. Dispõe sobre denominação de logradouro público. Juiz de Fora, 23 dez. 1999. Disponível em: <http://leismunicipa.is/hmjrf> Acesso em: 2 set. 2024.

JUIZ DE FORA. **Lei nº 11407, de 2 de agosto de 2007**. Dispõe sobre denominação de logradouro público. Juiz de Fora, 2 ago. 2007. Disponível em: <http://leismunicipa.is/erkdm>. Acesso em: 2 set. 2024.

JUIZ DE FORA. **Lei Complementar nº 82, de 3 de julho de 2018**. Dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano e Territorial, o Sistema Municipal de Planejamento do Território e a revisão do PDP/JF de Juiz de Fora conforme o disposto na Constituição Federal e no Estatuto da Cidade e dá outras providências. Juiz de Fora: Câmara Municipal, 2018a. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/desenvolvimentodoterritorio/plano_diretor/pdp_lc82.18_00.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2024.

JUIZ DE FORA. **Lei nº 13.769, de 25 de outubro de 2018**. Cria os Distritos de Caetés de Minas, Humaitá de Minas, Monte Verde de Minas, Penido, Valadares e redelimita os Distritos Sede, Sarandira, Torreões e Rosário de Minas no Município de Juiz de Fora.. Juiz de Fora: Projeto de autoria do Executivo, 2018b. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/desenvolvimentodoterritorio/arquivos/2019/mapa_novos_distritos/lei_13769_novos_distritos.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2024.

JUIZ DE FORA. **Decreto nº 16556, de 7 de maio de 2024**. Dispõe sobre o reconhecimento das Áreas de Atenção Urbanística-Social no Município de Juiz de Fora/MG. Juiz de Fora, 7 mai. 2024. Disponível em: <http://leismunicipa.is/1b92r>. Acesso em: 2 mar. 2025.

LASA - ENGENHARIA E PROSPECÇÕES S.A. **Juiz de Fora (MG)**. Cidade de Juiz de Fora. Rio de Janeiro: [s. n.], 1968. Fotografia aérea. Escala 1:8000.

LATUR – Laboratório de Territorialidades Urbano-Regionais da Universidade

Federal de Juiz de Fora (UFJF). **Histórico Mello Reis**. Juiz de Fora: 2010. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/latur//files/2010/12/Histórico-Mello-Reis.pdf>. Acesso em 1 set. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev. 2006.

LOBATO, Rodrigo Batista; et al. Nomes geográficos no centro de Juiz de Fora – MG: recorte espacial entre as avenidas Barão do Rio Branco, Presidente Itamar Franco e Getúlio Vargas. **Revista de Geografia PPGeo-UFJF**, Juiz de Fora, v. 8, n. 1, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/geografia/article/view/18108/9361>. Acesso em: 30 jul. 2024.

MACHADO, Pedro José de Oliveira. Urbanização e modificações no Córrego Independência, Juiz de Fora/MG. **CaderNAU - Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas**, v. 9, n. 1, p. 135 –154, 2016. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/6584/4299>. Acesso em 01 ago. 2024.

MACHADO, Pedro José de Oliveira; RAIMUNDO, Carina da Silva; MARQUES, Vitor. Juiz de Fora e a urbanização do Paraibuna. **Revista de Geografia – PPGeo – UFJF**. Juiz de Fora, v. 6, n. 1, p.23-34, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/geografia/article/view/18007/9310>. Acesso em: 05 mar. 2025.

MACHADO, Pedro José de Oliveira. **Formação e ordenamento territorial de Juiz de Fora: um exercício de Geografia Histórica**. Florianópolis: Autores do Brasil, 1ª edição, 2023.

MENDONÇA, Luciana. Inauguração do Carrefour: Carrefour abre as suas portas para multidão de consumidores. **Acessa.com**, [sem local], p. 1-2, 25 nov. 1998. Disponível em: https://www.acessa.com/arquivo/negocios/mercados_e_empresas/1998/11/25-Carrefour_abre_suas_portas/index.html. Acesso em: 2 set. 2024.

MIRANDA, Sônia Regina. **Cidade, capital e poder: políticas públicas e questão**

urbana na velha manchester mineira. 1990. 323 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

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

OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. Juiz de Fora, 2ª Ed., 1966.

POMPEU, Bruno Nogueira. **O desenvolvimento da indústria automobilística sob a ótica do plano de metas do governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961)**. 2017. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Economia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11422/4735>. Acesso em: 9 mar. 2025.

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

RAMOS, Fabíola. **Desenvolvimento regional: os impactos do Programa CPM/BIRD em Juiz de Fora**. 2008. 32 f. Monografia (Especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Juiz de Fora, 2008.

RIBEIRO, José Otacílio Saboya. **Plano de remodelação e extensão da cidade de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: [s. n.], 1949a. Planta cadastral. Escala 1:1000.

RIBEIRO, José Otacílio Saboya. **Planta cadastral de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: [s. n.], 1949b. Planta cadastral. Escala 1:1000.

RIBEIRO, Tiago Goretti. **Paisagem e espaço público: as intervenções urbanas na avenida Barão do Rio Branco em Juiz de Fora/MG**. 2016. 127 f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2016. Acesso em 04 mar. 2025.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma**

Geografia Crítica. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SEPLAG - Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Minas Gerais. **Cidade de Juiz de Fora (MG)**. Juiz de Fora: [s. n.], 1975. Imagem aérea.

SHOPPING INDEPENDÊNCIA. Hora de celebrar os 15 anos de uma cidade mais feliz. **Tribuna de Minas**, Juiz de Fora, 22 abr. 2023. Disponível em: <https://exclusivos.tribunademinas.com.br/reportagem-especial/especial-zona-sul-reportagem-especial/hora-de-celebrar-os-15-anos-de-uma-cidade-mais-feliz/>. Acesso em: 2 set. 2024.

SOUZA, Albert Miles de. **Descontinuidades e permanências no planejamento urbano a partir do plano diretor participativo da cidade de Juiz de Fora - MG**. 2019. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/11863>. Acesso em: 7 ago. 2024.

STEINBERGER, Marília. BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: ANDRADE, T. A. e SERRA, R. V.. (Org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2001, v. 1, p. 35-77. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/capitulo2_cidademedias.pdf. Acesso em: 4 ago. 2024.

STELKLER, Matheus Duarte; Z Aidan, Ricardo Tavares. Reconstituição geohistórica da estrutura viária do Bairro Bom Pastor (Juiz de Fora, MG) desde 1949 até os dias atuais. **Anais do XI Seminário Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFJF** "Geografias Disruptivas em Tempos de Rupturas Metabólicas". Juiz de Fora, 2024. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/ppgeografia/eventos/seminarios-do-ppgeo/xiseminario-de-pos-graduacao-em-geografia-ufjf-geografias-disruptivas-em-tempos-derupturas-metabolicas/>. Acesso em 05 mar. 2025.

TASCA, Luciane. **As contradições e complementaridades nas leis urbanas de Juiz de Fora: dos planos aos projetos de intervenção**. 2010. 249 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio

de Janeiro, 2010.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao Capitalismo Financeiro**: Ensaio sobre a economia brasileira. 8°. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

TEIXEIRA, Emília de Moraes. **Ensino em Juiz de Fora da Belle Époque**: educação particular e confessional para uma elite urbana. 2022. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/15056>. Acesso em: 7 ago. 2024.

TOMAZ, Wanderlei. O Bairro Bom Pastor. **Diário Regional Digital**, Online, 28 jul. 2017. Disponível em: <https://diarioregionaldigital.com.br/?p=78170>. Acesso em: 1 nov. 2024.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2° ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

Z Aidan, Ricardo Tavares. Geoprocessamento conceitos e definições. **Revista de Geografia** – PPGeo – UFJF, Juiz de Fora, v. 7, n. 2, p. 195-201, jul-dez, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/geografia/article/view/18073/9359>. Acesso em 09 mar. 2025.