



Transformações urbanas em Juiz de Fora/MG: a Avenida Barão do Rio Branco e a história da cidade

ANTÔNIO FERREIRA COLCHETE FILHO

Universidade Federal de Juiz de Fora - Juiz de Fora – MG – Brasil

TIAGO GORETTI RIBEIRO

Universidade Federal de Juiz de Fora - Juiz de Fora – MG – Brasil

VICTOR HUGO GODOY NASCIMENTO

Universidade Federal de Juiz de Fora - Juiz de Fora – MG – Brasil

Resumo

A relação entre as cidades e os meios de locomoção nela introduzidos influenciam diretamente as características do espaço urbano ao longo dos anos de sua formação. Nesse sentido, o presente artigo busca apresentar as intervenções ocorridas no espaço/tempo em Juiz de Fora/MG, sobretudo as relacionadas à avenida Barão do Rio Branco, via com mais de 6 km de extensão, que corta o centro da cidade, como potencialidade de evidenciar fatos e transformações vivenciadas pela cidade. Para tanto, abordamos questões sobre o dimensionamento e características das vias como conformadoras do espaço urbano, apresentando documentos que registram, desde a origem do município, a formação, as transformações e as intervenções que se deram nesta avenida desde 1836. Os principais fatos foram organizados de forma cronológica e analisados sob o enfoque urbanístico, verificando-se que grande parte dessas intervenções estão relacionados à estrutura viária da área central da cidade, sobretudo a partir dos anos de 1970, quando as demandas por transporte urbano se intensificavam. A necessidade das intervenções na avenida como um reflexo do processo de urbanização e de suas novas necessidades confirmam a importância desta via no desenvolvimento do centro urbano do município.

Palavras chave: Intervenções. Conformação. Centralidade. Juiz de Fora.

Urban transformations in Juiz de Fora/MG: the Barão do Rio Branco avenue and the city's history.

Abstract

The relationship between cities and the means of locomotion within it directly influences the characteristics of urban space over the years of its formation. In this sense, this article aims to present the interventions occurred in the space/time in Juiz de Fora/MG, especially those related to Barão do Rio Branco Avenue, street with more than 6Km of extension that cuts through the inner city, as potential evidence of facts and changes experienced by the city. In order to do so, we address questions about the design and characteristics of the roads as conformers of the urban space, presenting documents that record, from the origin of the municipality, the formation, transformations and interventions that have taken place in this avenue since 1836. The main events were organized chronologically and analyzed with the urban approach, verifying that most of these interventions are related to the road structure of the central area of the city, especially since the 1970s, when the demand for urban transport was intensified. The need of interventions on the avenue as a reflection of the urbanization process and its changing needs, confirm the importance of this pathway in the development of the urban center of the city.

Keywords: Interventions. Conformation. Centralization. Juiz de Fora.

1 Introdução

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

O conceito de urbanização baseado nas premissas de uma arquitetura modernista foi marcado pela grande expansão das cidades e pela industrialização, o que resultou na diminuição da qualidade do ambiente construído e, conseqüentemente, da qualidade de vida dos cidadãos.

No Brasil, o processo de urbanização se intensifica a partir dos anos 1950, período de consolidação da arquitetura paisagística, trazendo consigo reflexos para a paisagem urbana (BONAMETTI, 2011). Tal fato, evidenciado em grande parte das cidades brasileiras, gera a necessidade de inserção de grandes avenidas, devido ao grande contingente populacional se deslocando em veículos automotores nos horários de pico, devido às longas distâncias.

De acordo com os resultados apresentados por análise preliminar do Censo Demográfico do ano 2000, realizada pelo Departamento de População e Indicadores Sociais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas - IBGE, naquele momento, a população total do Brasil era de 174,5 milhões de habitantes, sendo a urbana 4,3 vezes maior que a rural, o que confirmava uma tendência iniciada na década de 1950. A cidade de Juiz de Fora vivenciava, nesse período, uma situação mais avançada desse processo, visto que dos 456.796 habitantes, 99,17% estavam na área urbana e apenas 0,83% na rural (IBGE, 1980-2000).

Devido ao grande crescimento da população urbana entre os anos 1950 e 1970, o processo de urbanização torna-se fundamental no contexto das rápidas mudanças estruturais que ocorriam na sociedade brasileira. Em uma escala global, Choay (2003, p. 3 e 4) aponta que é a partir da revolução industrial que se inicia um impressionante crescimento demográfico nas cidades e impulsiona a transformação dos meios de produção e transporte, culminando no surgimento de novas formas urbanas. Ainda sobre o processo de urbanização, Lima (2007, p. 12) destaca:

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

Entende-se a urbanização no Brasil como um fenômeno relativamente recente e diretamente relacionado com um conjunto de mudanças ocorridas na economia, na sociedade e na política do país

a partir da segunda metade do século XX (BRITO, 2006, p. 221). É nesse contexto, mais precisamente a partir da década de 1970, que aprofundar-se-á os estudos dos planos urbanos e/ou intervenções que culminaram em uma fase de grandes transformações para o Município de Juiz de Fora. Para tanto, tratar-se-á, na seção seguinte, as características e dimensionamentos das vias, como influenciam na conformação e consequentemente na vivência dos habitantes dos centros urbanos.

2 A formação da centralidade e características das vias urbanas

Cada cidade tem suas particularidades, que influenciam o seu processo de formação e transformação. Entretanto, algumas delas são comuns à maioria. Nesta seção, abordar-se-á as questões diretamente relacionadas às vias, como forma de elucidação das intervenções ocorridas nas avenidas de uma forma geral e, em particular, nas seções seguintes, na avenida Barão do Rio Branco.

Em um contexto em que a disponibilidade de transporte tem fundamental importância para o desenvolvimento das atividades urbanas, não se restringindo ao acesso físico aos diferentes modos e tecnologias, Costa (2008, p. 17) elenca algumas das situações vivenciadas principalmente em grandes áreas urbanas que dizem respeito às vias públicas e acabam por influenciar o cotidiano de seus habitantes:

a) A precariedade da infraestrutura urbana, onde a ausência de passeios públicos, iluminação adequada e a insuficiência dos equipamentos de drenagem acabam por trazer problemas para a circulação de pedestres e veículos. Todos estes fatores causam desconforto para motoristas e pedestres, além de congestionamento de tráfego e acidentes; b) A apropriação ilegal do espaço público, seja por ambulantes, bares ou estabelecimentos comerciais em geral, que traz prejuízo para a circulação de pedestres e pessoas com restrição de mobilidade; c) A ausência de arborização urbana, com conseqüente perda de qualidade ambiental, contribuindo para a criação de espaços pouco atrativos para pedestres; d) As deficiências ou ausência do planejamento urbano e a má organização das cidades, com o conseqüente aumento dos tempos de deslocamento e dos custos de transporte, além da necessidade de maiores investimento em infraestrutura urbana para atender a crescente demanda por transporte individual.

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

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

As medidas tornam-se necessárias ao dimensionamento de

todos os tipos de modais. De acordo com Wall e Waterman (2012, p. 66), elas também serão importantes nos sistemas de transporte em massa, como por exemplo, os sistemas de bondes, por suas plataformas exigirem acomodação tanto ao comprimento quanto à altura de seus pisos. Contudo, nenhum dos outros modais poderá ser prejudicado “e os pedestres que atravessam as ruas não podem ter sua circulação impedida por plataformas altas, cruzamentos largos ou vias expressas”.

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

Sobre as definições em relação às vias e os resultados obtidos com as alterações delas, Wall e Waterman (2012, p. 66), destacam:

essas especificações rígidas, começam a nos revelar que as mudanças sutis nas dimensões podem ter impacto significativo em uma cidade. Restringir a largura de uma rua ou diminuir o raio de giro em uma esquina também pode reduzir a velocidade do trânsito de veículos.

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

Percebe-se então que a conformação das vias pode indicar um reflexo da demanda de uma determinada sociedade em seu tempo, influenciando diretamente a vivência do espaço urbano. A existência de falhas nesses processos de formação, transformações ou intervenções, como a ausência do planejamento urbano, traz reflexos diretos à utilização das cidades. A conformação das vias adquire grande importância na comunicação com seus usuários, utilizando-se, para isso, a diferenciação de suas características físicas por meio da hierarquização, garantindo a todos os tipos de usuários o fácil entendimento sobre a melhor forma de utilização daquele determinado trecho.

A seguir, contextualizamos a origem da avenida Barão do Rio Branco junto ao início da formação da cidade. São relacionadas algumas intervenções sobre a via em questão que indicam sua influência a cada período histórico.

3 Juiz de Fora e a relação com sua principal via

A relação de Juiz de Fora com a avenida Barão do Rio Branco inicia-se nos tempos de formação da região. Portanto, é importante abordar inicialmente a origem do município, que, em um determinado momento, integra-se ao processo de formação da avenida. O historiador Paulino de Oliveira (1966) relata esse início da seguinte forma:

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

Juiz de Fora está localizada no Sudeste do Estado de Minas Gerais, na mesorregião da Zona da Mata e microrregião de mesmo nome. Apresenta hoje uma população estimada em 555 mil habitantes, segundo dados do IBGE (2015).

Ainda sobre a história da formação da cidade, segundo Oliveira (1994), o período de maior crescimento de cidades, em toda a História do Brasil, foi o correspondente à época do ouro em Minas Gerais, no início do século XVIII. Nesse período, ocorre a construção de uma nova passagem de circulação, o “Caminho Novo”, por volta de 1703, que tornava mais rápida a comunicação entre as minas de ouro do interior do Estado de Minas Gerais e o porto do Rio de Janeiro. A autora reforça ainda a importância da construção da Estrada do Paraibuna em 1835, pelo engenheiro Henrique Halfeld, que fazia parte de um projeto mais amplo que pretendia ligar Vila Rica (atual Ouro Preto) ao Rio de Janeiro. Esse novo caminho contribuiu para o surgimento do povoado de Santo Antônio do Paraibuna, que mais tarde se tornaria a cidade de Juiz de Fora. A estrada desempenhou um importante papel no desenvolvimento desta e por ela passa hoje a avenida Barão do Rio Branco, sendo ainda a principal via da cidade. Sobre o processo de desenvolvimento do centro urbano do município em questão e já identificando o importante papel da avenida Barão do Rio Branco, Baesso (2010, p. 1) destaca:

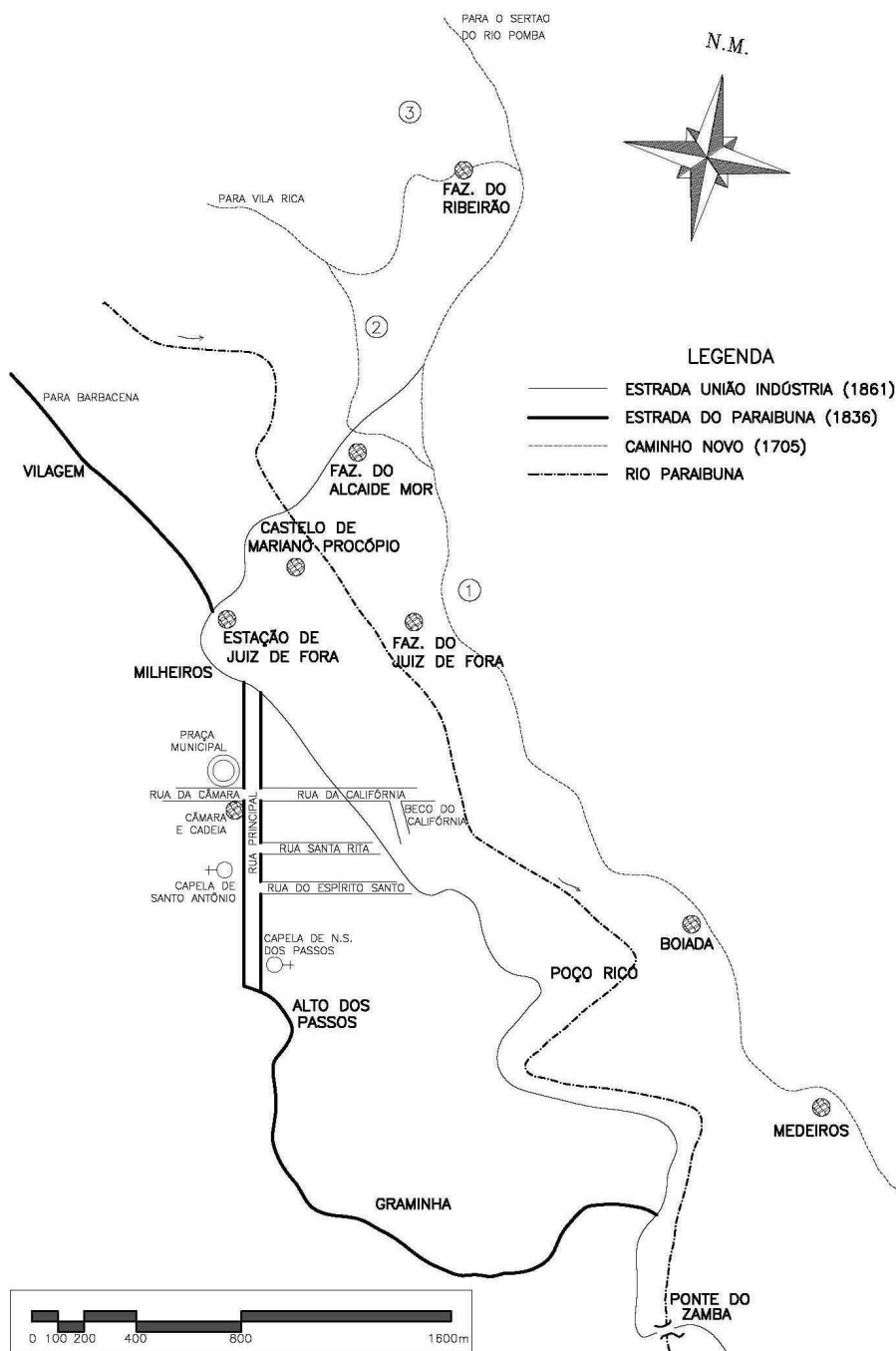
a busca pela melhoria nas condições de transporte no Caminho Novo traz para a localidade o engenheiro Henrique Halfeld que chegando à várzea pantanosa, traça uma reta norte-sul (av. Rio Branco) e várias ruas na direção leste-oeste, vias que deram novos rumos ao processo de ocupação populacional e expansão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

Em alguns momentos, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora/MG (PDDU) traz informações que confirmam a importância funcional desta avenida no cenário municipal, como o trecho em que a via é caracterizada, reafirmando a importância de sua implantação para a cidade: “o principal eixo viário é a av. Barão do Rio Branco, tanto para o transporte coletivo quanto para o individual, devido à sua extensão e ligação Norte/Sul e interceptação com diversas vias importantes” (PDDU, 2004). Albino Esteves (1915, p. 159) também relata sobre a região na qual se desenvolveu a principal avenida e sobre as expectativas vivenciadas naquele período:

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

Na figura a seguir, destaca-se o desvio (Estrada do Paraibuna – 1836) do caminho novo (1705) em direção a Graminha e Alto dos Passos, uma alternativa de rota que levava até a “Rua Principal”, atual avenida Barão do Rio Branco. Esse desenho define a relação entre as estradas existentes à época de inauguração da estrada União e Indústria (1861).

Figura 1. Relação entre as principais vias da cidade no ano de 1861



Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015), a partir da figura (OLIVEIRA, 1966, p. 55).

No livro “História de Juiz de Fora”, o historiador Paulino de Oliveira refere-se ao engenheiro alemão Henrique Halfeld como sendo o principal fundador da cidade. De acordo com o autor, em virtude do projeto e construção da Estrada do Paraibuna que passava pela avenida Barão do Rio Branco, rumo a Graminha, intensificando propositadamente o uso da via por onde se desenvolveria o centro urbano da cidade. Ainda sobre a relevância desta avenida para a formação da cidade naquele período, o autor destaca:

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

O desenho a seguir é um dos mais importantes documentos que registram a história de formação da avenida: o traçado de Henrique Halfeld (1853). Por esse documento, tem origem a conformação atual da avenida Barão do Rio Branco. Nota-se uma linha reta na parte inferior esquerda da imagem registrando “Estrada actual”, em sentido norte-sul:

Figura 2. Traçado de Henrique Halfeld, 1853



Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de imagem do original (Arquivo Histórico PREFEITURA DE JUIZ DE FORA /MG).

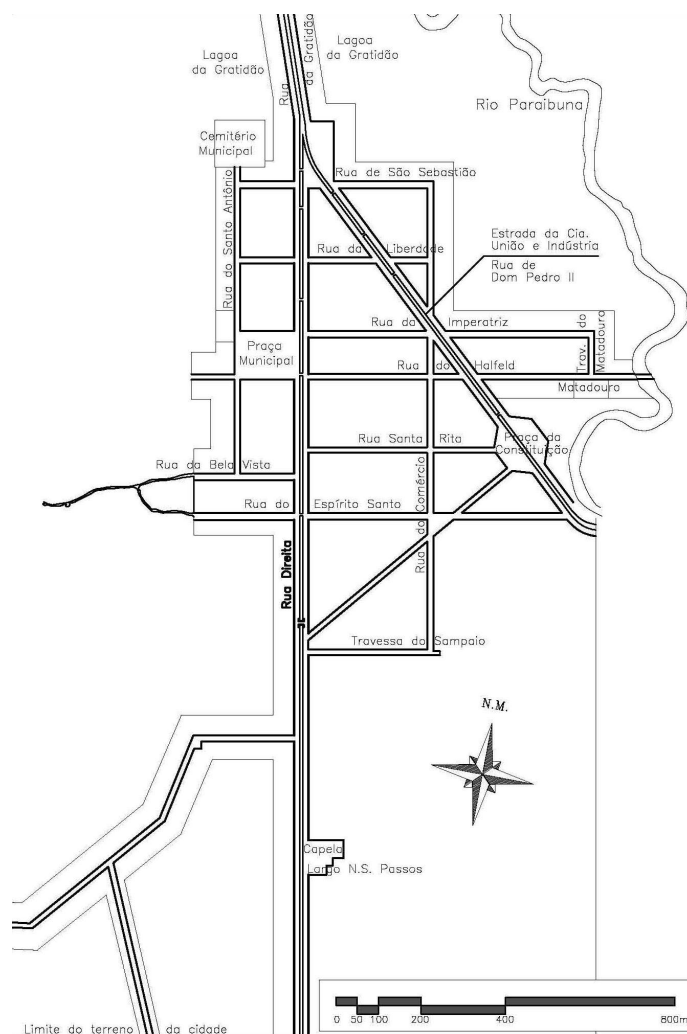
Talvez o primeiro sinal de urbanização desta cidade tenha sido em 1856, quando a Câmara municipal (sessão de 26 de julho) volta suas atenções a todos os melhoramentos que significavam desenvolvimento, tanto dos aspectos estéticos e funcionais como os de suas condições higiênicas. Nesse ano, vinham sendo abordadas as necessidades da população, dentre elas: a criação de um matadouro oficial, um mercado, pontes, pontilhões e as obras relacionadas à principal avenida, como o seu calçamento, ajardinamento e iluminação (OLIVEIRA, 1966).

Sobre essa fase de início dos calçamentos da avenida, o autor Paulino de Oliveira relata algumas indicações feitas pelos vereadores Capistrano Barbosa e Moraes e Castro, que sinalizavam os anseios pelos processos relativos à urbanização, destacando que, naquele tempo, todo tipo de embelezamento pensado para a cidade tinha que ser iniciado na avenida Barão do Rio Branco.

Tendo se tornado notoriamente reconhecida a necessidade de fazer-se o calçamento da rua principal desta cidade em toda a sua extensão e considerando-se que esta rua constitui parte da Estrada do Paraíba, que pela lei respectiva é reputada Estrada Provincial, indicamos que se represente à Assembléia Provincial a necessidade de proceder-se quanto antes ao dito calçamento pelo sistema Mac Adam ou pelo que fôr mais conveniente, pedindo-se a consignação da quantia necessária para esse fim (OLIVEIRA, 1966, p. 34 e 35).

Na imagem a seguir, tem-se a primeira planta da cidade, levantada e desenvolvida pelo engenheiro Gustavo Dodt em 1860, aprovada pelo Governo Provincial em portaria de 18 de julho deste mesmo ano (OLIVEIRA, 1966, p. 65). Destaca-se, nessa planta, o desenvolvimento do centro urbano e o arruamento, que tem como protagonista a principal avenida à época, “Rua Direita”, a partir da qual partiam as transversais.

Figura 3. Planta da cidade de Gustavo Dodt, 1860



Redesenho de Tiago G. Ribeiro (2015) a partir de imagem do original (Arquivo Histórico PREFEITURA DE JUIZ DE FORA /MG).

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

pela Lei Provincial nº 1.393, de 1867, a Câmara Municipal foi autorizada a contrair um empréstimo para o calçamento da rua Direita, que, de fato, como declarou Burton, viajante inglês que esteve em Juiz de Fora em 1868, estava sempre poeirenta ou enlameada. Feito o orçamento pelo engenheiro Audemars, da União e Indústria, baseado na planta de Dodt, a Câmara oficiou a vários capitalistas do Município, indagando-lhes sobre a possibilidade do fornecimento da quantia necessária e, como nada conseguisse por esse meio, mandou imprimir títulos, ao que parece sem juros, do valor de cem mil réis, que ia expedindo na proporção das necessidades. (OLIVEIRA, 1966, p. 98).

Em 1881, foi desenvolvida uma nova planta cadastral da cidade. Tal planta suscitou grande debate na Câmara, como já havia acontecido com a de Dodt em 1860, mas, enfim, foi aceita em 1883. Entretanto, nessa nova planta não consta o nome de quem a realizou. O destaque mais relevante desse documento foi uma “relação nominal dos proprietários cujas casas se acham na planta da Cidade de Juiz de Fora – 1883” assinada pelo Dr. Uchôa Cavalcanti, na qual a avenida Barão do Rio Branco, ainda como rua Direita, teve 155 casas identificadas ao longo de sua extensão, do Largo do Riachuelo (hoje de mesmo nome) ao Lapaçal (atual Bom Pastor) (OLIVEIRA, 1966, p. 119).

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

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

No quinto capítulo do livro *História de Juiz de Fora*, intitulado “ATENAS MINEIRA”, Paulino de Oliveira relata que, nesse período, surgira uma série de publicações que visavam ao desenvolvimento da cidade sob todos os aspectos, destacando o Parque Halfeld como um importante elemento neste processo:

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

Figura 4. O Parque Halfeld (1901)



Acervo: Hugo Oliveira de Almeida. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

Nesse trecho, Albino Esteves (1915, p. 168 e 169) destaca a importância do Parque, descrevendo suas características:

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

A avenida continua seu processo de desenvolvimento. Em 1912, foi declarada como a mais antiga estrada de rodagem do Município, com sua extensão oficializada naquele momento em 3.550 metros:

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

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

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

O transporte coletivo realizado por meio de bondes iniciou-se na cidade no ano de 1881 por uma concessão feita pelo Governo Provincial aos empresários Eduardo Baptista Roquete e Félix Schmidt, como relata Paulino de Oliveira (1966):

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

Esse tipo de transporte inicia-se movido por tração animal, passando a energia elétrica em 1906. Durante muitos anos foi utilizado como o único meio de transporte coletivo da cidade e de grande serventia aos bairros centrais. Segundo Menezes (2011), a geografia das linhas existentes revelava a estrutura urbana da cidade, o espaço cada vez mais complexo na área central e o processo de formação dos bairros mais afastados e ainda não urbanizados.

No fim da década de 1940, iniciavam-se os movimentos para que o transporte coletivo urbano não se restringisse somente aos bondes, mas, sim, por uma associação entre os bondes existentes e os novos ônibus de transporte urbano. Em um momento em que as cidades vivenciavam um reflexo da Segunda Grande Guerra Mundial, os efeitos negativos também se abatiam sobre Juiz de Fora. Segundo Oliveira (1966), houve, nesse período, uma quase completa paralisação de alguns negócios, devido, principalmente, à falta de transportes, a liberação de gasolina para veículos particulares ficou interrompida, diminuindo consideravelmente o tráfego nas vias públicas. Elevou-se o custo de vida pela escassez de produtos de primeira necessidade e reduziram-se as construções pelo encarecimento dos materiais e da mão de obra. Entretanto, na contramão desse processo, o parque industrial foi o setor que salvou-se daquela situação, atingindo o seu mais alto grau de produção, funcionando continuamente dia e noite, fortalecendo a demanda por transportes. Contudo, esse período de efeitos negativos não se estendeu e logo o movimento de veículos se restaurou, assim relatando o autor:

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

arrôjo, o dr. Dilermando Cruz Filho, compreendendo que o progresso desses bairros dependia de transporte rápido, se dispôs a estabelecer, a título de experiência, uma extensa linha urbana de ônibus, ligando um extremo da cidade a outro, isto é de Benfica à Vila Ideal. (OLIVEIRA, 1966, p. 290 e 291).

A associação entre bondes e ônibus no transporte urbano da cidade não foi duradoura. A manutenção dos bondes tornou-se um problema para a administração pública e vinha sendo feita, por algum tempo, pela “canibalização”, uso de peças das máquinas paradas. Abaixo, uma imagem do último dia de circulação dos bondes.

Figura 5. O último dia dos bondes (1969)



Acervo: Hugo Oliveira de Almeida. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

O serviço chega ao fim, em 11 de abril de 1969, desativado pelo então prefeito Itamar Franco, que mesmo se dizendo relutante a esta decisão, declarou a impossibilidade de mantê-lo em função da falta de peças de reposição (ZAGUETO, 2012, p. 109).

4 A proposta de implantação da “pista exclusiva para ônibus” – 1977

A partir da década de 1970 inaugura-se uma nova fase onde o pensamento sobre a estrutura viária começa a se sobressair aos demais, observando-se que as necessidades por transporte só aumentavam. Em 1977 foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora/MG – IPLAN/JF, que logo em 1978 apresenta a proposta da criação de uma pista seletiva para ônibus na avenida Barão do Rio Branco, projeto executado no ano de 1982.

Segundo Menezes (2011), na década de 1970, Juiz de Fora/MG foi incluída no Centro de Porte Médio - CPM, financiado Interamericano - BIRD e gerenciado pelo governo brasileiro por meio do Conselho Nacional de Política Urbana - CNPU. Essa ação atuava nos centros urbanos

classificados em porte médio pela sua posição geográfica, população, importância socioeconômica, função regional significativa, com o objetivo de incrementar o seu desenvolvimento focado na estruturação de uma rede urbana “mais equilibrada” (MENEZES, 2011, p.6).

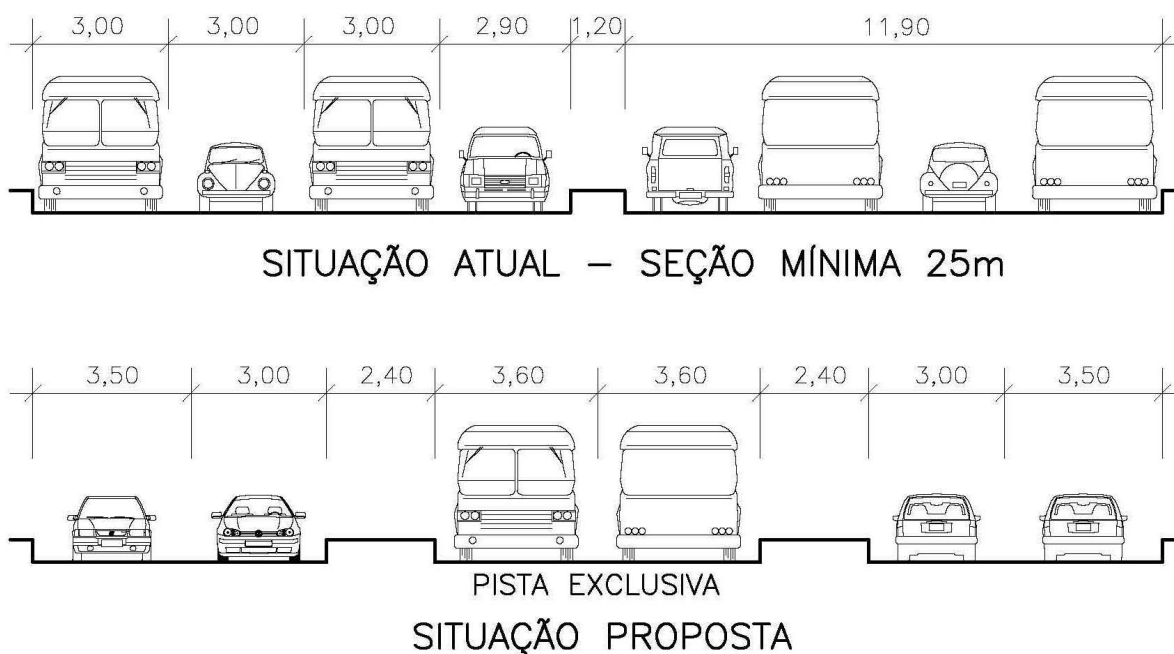
Com a criação do IPPLAN/JF, a cidade demonstrava forte indício do surgimento de novos pensamentos, anseios e necessidades de uma população urbana cada vez mais aumentada, como destaca Menezes (2011, p. 6):

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

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

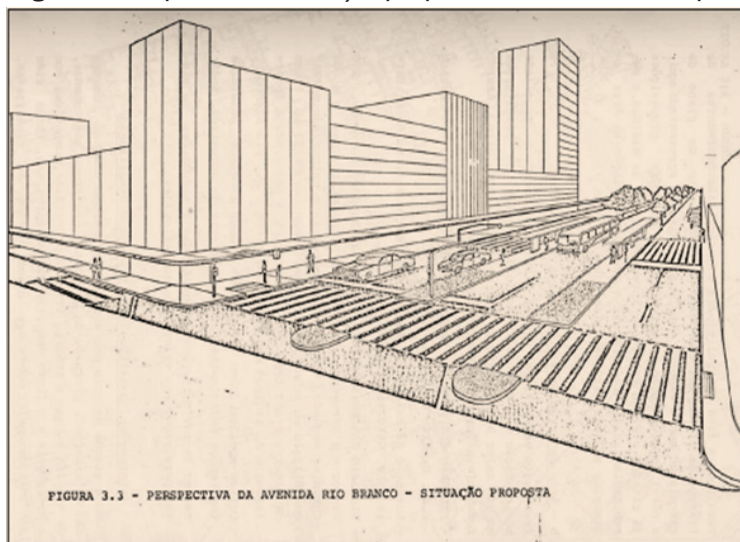
Figura 6. Proposta de pista exclusiva para ônibus, 1977

ESQUEMA BÁSICO DA AV. RIO BRANCO



Redesenho de Tiago G. Ribeiro a partir de figura da Síntese do Plano Geral de Transportes (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, p. 24).

Figura 7. Perspectiva da situação proposta de faixa exclusiva para ônibus



Síntese do Plano Geral de Transportes (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, p. 26)

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

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

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

Figura 8. Acervo de Márcio Assis



Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013>>.
Acesso em: 19 jun. 2017.

Figura 9. Acervo de Eduardo Tipotti



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

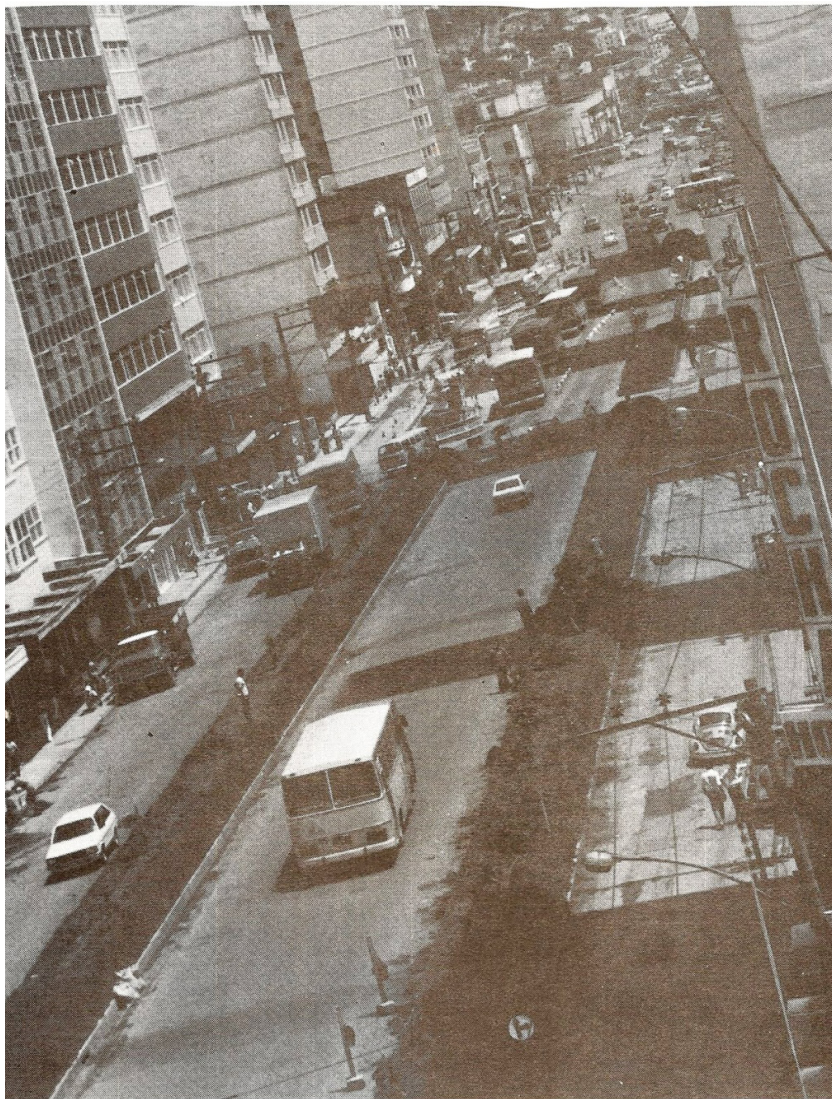
Acesso em: 19 jun. 2017.

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

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

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

Figura 10. Acervo de Ramon Brandão



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

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

5 Do passado recente aos tempos atuais

No ano de 1997, foi concluído o Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU como um produto do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU desenvolvido no ano anterior, em 1996. Surgiu pela

necessidade de soluções às sobrecargas na área central, indicando paralelamente a demanda por ampliação da capacidade viária e da implantação de um sistema troncalizado, com o uso de ônibus articulados.

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

O primeiro volume do PDTU de 1997, diagnóstico e prognóstico, trata de uma “radiografia” dos principais aspectos do sistema atual de transportes, dos cenários prospectivos de desenvolvimento da cidade que eram utilizados como base para as projeções de demanda do projeto e, por fim, da concepção básica proposta para o sistema de transportes.

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

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

Considerações finais

Durante a análise do processo de formação da avenida Barão do Rio Branco, alguns esclarecimentos se estabeleceram, o primeiro deles trata-se da data referida à sua criação, 1836. Este ano refere-se, segundo os documentos e relatos aqui apresentados, ao desvio do “Caminho novo”, proposto por Henrique Halfeld, o qual se tornava mais uma opção de rota. Tendo este desvio se tornado uma rota mais curta até o povoado, o caminho passou, então, a ser mais utilizado, mesmo com a desvantagem de uma topografia característica de Minas Gerais, e seus “mares de morros”. Tal fato, não impede de que continuemos tratando o início da avenida nesta data, o que vale destacar é que o desenho relacionado à sua conformação atual, em linha reta, é de 1853, e também de autoria de Henrique Halfeld. Ainda sobre a fase inicial da pesquisa, os documentos e conclusões dos pesquisadores estudados evidenciam que a avenida Barão do Rio Branco teve um importante papel na formação e estruturação do centro urbano desta cidade, conforme conhecemos hoje. Isso se deve, sobretudo, por ter sido ela o principal agente da intensificação do uso desta região.

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

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

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

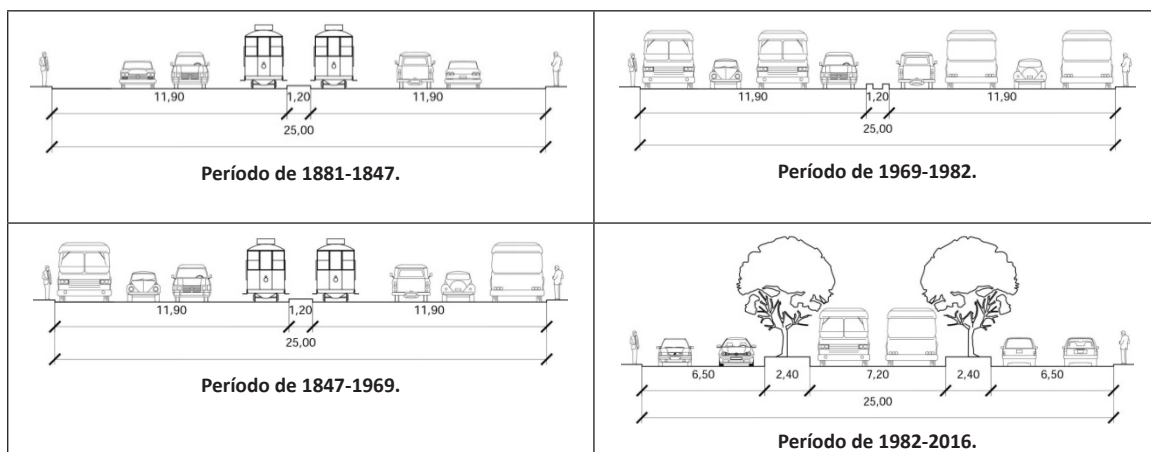
coletivo urbano, proposta semelhante a que já era utilizada pelos bondes desde o século XIX.

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

Ao longo do tempo, a avenida Barão do Rio Branco sofreu várias alterações que tiveram significativo impacto na paisagem de Juiz de Fora. Algumas alterações tiveram um caráter mais voltado para o embelezamento. Outras, eram de cunho estrutural, como a destinação de uma faixa exclusiva para a circulação de ônibus. O grande número de modificações efetuadas na avenida demonstra a sua importância para a cidade. Com as mudanças que ocorriam, a avenida se consagrava cada vez mais como o principal endereço da cidade, seja para instalação de órgãos públicos, para o comércio e a prestação de serviços, seja para a moradia. Com diferentes tipologias ao longo do tempo, essa variedade de usos permanece na avenida até os dias de hoje, garantindo a sua vitalidade.

Alguns dos períodos vivenciados deixaram suas marcas na paisagem, sendo o perfil da conformação da avenida transformado conforme a necessidade ou solução adotada pelos responsáveis. Como ilustração destas fases e suas distintas conformações, foram elaborados desenhos destes perfis com a finalidade de compreensão destes espaços em seus tempos, observados a seguir. Deve-se notar a introdução das espécies arbóreas quando houve a criação dos canteiros centrais para organização do fluxo de ônibus separado do de veículos.

Figura 11. Perfis da avenida



Trabalho gráfico: os autores.

As possibilidades de projetos ao longo do tempo nessa avenida revelam que a sua caixa total com vinte e cinco metros permitiu composições com faixas de veículos separadas, fossem com bondes e mais tarde, com os ônibus. Desde o início dos anos 2000 há estudos para

a efetivação das faixas centrais para uso de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), tanto na avenida, quanto aproveitando a linha férrea que passa quase que paralela à Rio Branco, mas nada que pareça se efetivar sem um alto custo social, face aos interesses das empresas de transporte dominantes na cidade e a crença de que o transporte intermodal e suas necessidades de baldeação são pouco interessantes. A discussão sobre os meios de transporte na cidade são uma constante, e a avenida Rio Branco sempre é incluída no rol de projetos.

Os 6 km da avenida, portanto, são diversos, há um predomínio de usos residências e gabaritos mais baixos nas extremidades (ao sul mais elitizada, ao norte, mais popular) e uma intensificação junto à área central, onde o entorno se verticaliza com construções que chegam até os trinta pavimentos. Cidade e avenida são binômios inseparáveis que, no caso de Juiz de Fora, possibilitam a compreensão dos investimentos na formação de uma cidade voltada para o veículo, mas que dada à característica simbólica e estratégica da avenida, amplia esse sentido funcional a um marco na paisagem e no território, congregando usos e possibilidades de deslocamentos e ressignificações constantes a partir de intervenções que reiteram, a todo momento, sua importância para compreensão da história da cidade.

Referências

ARAÚJO, Maria do Carmo Vila-Real de. **Avaliação da qualidade do espaço público** – Redes Viárias Urbanas. 1998.136 p. Dissertação. Faculdade de Arquitetura da Cidade do Porto. Porto 1998. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10216/12931>>. Acesso em: 28 jun. 2015.

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

BONAMETTI, João Henrique. **O modernismo e a transformação da paisagem urbana de Curitiba: Plano Agache**. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR, v. 14, 2011. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3145/3079>>. Acesso em: 12 out. 2015.

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro. **Código de trânsito brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503. De 23-09-1997. Brasília: DENATRAN, 2008. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/CTB_E_LEGISLACAO_COMPLEMENTAR.pdf>. Acesso em: 19 out. 2015.

BRITO, Fausto. **O deslocamento da população brasileira para as metrópoles**. USP – Estudos Avançados, [S.l.], v. 20, n. 57, p. 221-236, ago. 2006. ISSN 1806-9592. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10158/11742>>. Acesso em: 29 jun. 2015.

COSTA, M. S. **Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável**. Tese (Doutorado). Escola Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/.../tde.../publico/Tese_MCOSTA.pdf>. Acesso em: 29 jul. 2014.

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

ESTEVES, Albino. **Álbum do município de Juiz de Fora**. Belo Horizonte/MG. Imprensa Oficial do Estado de Minas, 1915.

IBGE, 2015. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=313670>>. Acesso em: 12 dez. 2015.

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

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Espaço e cidade: conceitos e leituras**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007.

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

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

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.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 1978. **Síntese do Plano Geral de Transportes**. Volume 1. Instituto de Pesquisa e Planejamento. 1978.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 1997. **Síntese do Plano Diretor de Transportes Urbanos**. Secretaria Municipal de Transportes.

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

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 2015. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/noticias/anexo/Anexo%20Rio%20Branco%20-%20ook.pdf>>

Acesso em: 28 out. 2015.

SILVA, José Geraldo da. **Código de Trânsito Brasileiro Anotado**. 1ª ed., 1998, Ed. BookSeller.

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

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

Tiago Goretti Ribeiro – Arquiteto e Urbanista (CES/JF), mestre em Ambiente Construído (PROAC/UFJF) e professor no curso de Arquitetura e Urbanismo no Instituto Vianna Júnior / Endereço: Rua José Lourenço Kelmer, s/n – Campus da UFJF, São Pedro, Juiz de Fora/MG, CEP: 36036-900 / E-mail: tigoretti@hotmail.com

Victor Hugo Godoy do Nascimento – Arquiteto e Urbanista (UFJF), mestre em Ambiente Construído (UFJF) e professor substituto na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFJF) / Endereço: Rua José Lourenço Kelmer, s/n – Campus da UFJF, São Pedro, Juiz de Fora/MG, CEP: 36036-900 / E-mail: victorhugodoy@gmail.com

Antonio Ferreira Colchete Filho – Arquiteto e Urbanista (UFRJ), Doutor em Ciências Sociais (UERJ) e professor permanente no Programa de Pós-graduação em Ambiente Construído (PROAC/UFJF) / Endereço: Rua José Lourenço Kelmer, s/n – Campus da UFJF, São Pedro, Juiz de Fora/MG, CEP: 36036-900 / E-mail: arqfilho@globo.com

Submetido em: 22/01/2016

Aprovado em: 21/12/2016