

ABC DO PAISAGISMO

JEANINE MAFRA MIGLIORINI
(Organizadora)

Atena
Editora

Ano 2018

Jeanine Mafra Migliorini
(Organizadora)

ABC do Paisagismo

Atena Editora
2018

2018 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Natália Sandrini

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
M634a	Migliorini, Jeanine Mafra. ABC do paisagismo [recurso eletrônico] / Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2018. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-85107-37-6 DOI 10.22533/at.ed.376182609 1. Arquitetura paisagística. I. Título. CDD 712.2
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

O conteúdo do livro e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2018

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Paisagem é um termo bastante abrangente, uma vez que tudo que vemos diante dos olhos é uma paisagem; paisagismo é uma ciência que busca ordenar o ambiente externo vivido pelo homem. Ao discutirmos a paisagem podemos falar das tendências do paisagismo residencial ou comercial, mas também falamos do urbano, das praças e parques, da paisagem constituída pelas edificações, em várias escalas possíveis de abordagem, o que torna o tema tão amplo e interessante.

Uma paisagem pode ser analisada através de sua transformação ao longo da história, que é testemunha da constante mudança em sua estrutura, uma vez que paisagem não é estática. São camadas de história diante de nossos olhos, que muitas vezes passam despercebidas pela correria diária.

A paisagem urbana se modifica com grandes eventos, como a inserção de um novo equipamento urbano, entretanto as pequenas transformações diárias também representam significativas interferências paisagísticas, e nos levam ao cenário atual, que amanhã será diferente e no próximo mês também, assim sempre estaremos diante de uma nova paisagem.

Analisar essa realidade, quer seja através da história, da atualidade ou de possíveis cenários futuros nos coloca como atuantes do espaço que vivenciamos diariamente, e com ferramentas para tomarmos decisões e interferirmos, se necessário, para manter, ou retomar a qualidade desta paisagem.

Neste livro apresentamos reflexões sobre as transformações históricas das paisagens e quais as consequências e a atual realidade encontrada. Também são abordadas as questões referentes às gestões participativas na construção desta paisagem. Como determinadas vegetações se encontram e devem ser cuidadas e preservadas nas cidades. Além de apresentar uma discussão acerca de o paisagismo religioso, ou seja, classificação do espaço a partir de características comuns que definem uma identidade.

As discussões são bastante amplas, assim como a temática do tema, entretanto são necessárias e pertinentes para a formação de indivíduos conscientes de seu entorno, e aptos a interferir e modificar as paisagens que nos cercam.

Boa leitura, que as reflexões despertem seu olhar para as paisagens que lhe cercam!

Jeanine Mafra Migliorini

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A INSERÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO EM ARAGUARI-MG: TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM ENTRE 1823 E 1950	
<i>Lucas Martins de Oliveira</i> <i>Eugenio Fernandes Queiroga</i>	
CAPÍTULO 2	14
UMA AVENIDA, UMA CIDADE, MUITAS TRANSFORMAÇÕES: JUIZ DE FORA, 1836 – 2016.	
<i>Tiago Goretti Ribeiro</i> <i>Antonio Ferreira Colchete Filho</i> <i>Victor Hugo Godoy do Nascimento</i>	
CAPÍTULO 3	28
A INFRAESTRUTURA VERDE NO ENSINO DO PROJETO DA PAISAGEM URBANA: REALIDADE E PROSPECÇÕES	
<i>Andrea Queiroz Rego</i> <i>Aline Pires Veról</i>	
CAPÍTULO 4	43
EXPERIÊNCIA DA GESTÃO PARTICIPATIVA NA QUALIFICAÇÃO DE LOGRADOUROS PÚBLICOS NA FORMAÇÃO DE ARQUITETOS E URBANISTAS: A REFORMA DA PRAÇA DO PESCADOR – SÃO LUÍS-MA	
<i>Agnes Leite Thompson Dantas Ferreira Thompson</i> <i>José Aquiles Sousa Andrade</i>	
CAPÍTULO 5	54
O DESENHO DO ESPAÇO LIVRE NA ESCALA DO BAIRRO A PARTIR DE PROBLEMATICA AMBIENTAIS: ESTUDO DE CASO DO RESIDENCIAL TARUMÃ – MARINGÁ, PR	
<i>Paula Rocha do Amaral Marino</i> <i>Karin Schwabe Meneguetti</i>	
CAPÍTULO 6	71
APREENSÃO DA FORMA URBANA E DA DINÂMICA SOCIAL EM CENAS URBANAS COTIDIANAS: PENSAR A CIDADE NO FUTURO.	
<i>Antonio Colchete Filho,</i> <i>Camila Caixeta Gonçalves,</i> <i>Fabrcio Teixeira Viana,</i>	
CAPÍTULO 7	81
SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA MÉTODO DE ANÁLISE DE ESPAÇOS LIVRES DE CURITIBA	
<i>Luciana Evans Romanus</i> <i>Silvio Soares Macedo</i>	
CAPÍTULO 8	99
A HERA VENENOSA E O ESPAÇO CIDADINO CONSTRUÇÃO DE MÉTODOS PARA ANÁLISE DE FITOPATOLOGIAS URBANAS	
<i>Matheus Maramaldo Andrade Silva</i>	

CAPÍTULO 9 116

MATA DO KRAMBECK NA CIDADE DE JUIZ DE FORA, MINAS GERAIS: CICLOS DE UMA HISTÓRIA DE RESILIÊNCIA

Lucas Abranches Cruz
Patricia Menezes Maya Monteiro
Frederico Braida
Antonio Colchete Filho

CAPÍTULO 10 128

PAISAGISMO RELIGIOSO: PARQUE EM REDE PEDRA DE XANGÔ, UM PATRIMÔNIO CULTURAL E GEOLÓGICO PRESENTE NAS TRADIÇÕES AFRODESCENDENTES DA CIDADE DE SALVADOR-BA

Maria Alice Pereira da Silva
José Augusto Saraiva Peixoto
Cássio Marcelo Castro
Sérgio Magarão de Figueirêdo Júnior

SOBRE A ORGANIZADORA..... 142

UMA AVENIDA, UMA CIDADE, MUITAS TRANSFORMAÇÕES: JUIZ DE FORA, 1836 – 2016.

Tiago Goretti Ribeiro

Faculdades Integradas Vianna Junior
Juiz de Fora/MG

Antonio Ferreira Colchete Filho

Universidade Federal de Juiz de Fora
Juiz de Fora/MG

Victor Hugo Godoy do Nascimento

Faculdades Integradas Vianna Junior
Juiz de Fora/MG

RESUMO: A formação do centro urbano da cidade de Juiz de Fora/MG na região em que se estabeleceu, deve-se em grande medida à sua principal via, a avenida Barão do Rio Branco. No início do século XIX a história da cidade integra-se à formação da avenida e as influências cidade-avenida passam a ser recíprocas. Neste artigo apresenta-se um breve histórico das transformações da cidade e sua avenida através das principais intervenções ocorridas na paisagem, espaço e tempo. Tem-se como intuito a elucidação das relações entre os agentes dessas transformações e suas interferências no contexto urbano. O estudo inicia-se em 1836, data relacionada ao desvio que deu origem a avenida, estendendo-se até os dias atuais. Como área de estudo considerou-se a avenida em toda a sua extensão, aproximadamente seis quilômetros e cem metros. As transformações

na paisagem e na conformação da avenida puderam ser observadas em seus diferentes períodos, visto que ao longo do tempo ela passa por muitas alterações que tiveram significativo impacto na paisagem da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: paisagem urbana, história urbana, Juiz de Fora.

ABSTRACT: The formation of the urban center of the city of Juiz de Fora/MG in the region in which it was established, is largely due to its main road, of Barão do Rio Branco avenue. At the beginning of the nineteenth century, the history of the city was integrated with the formation of the avenue and the city-avenue influences became reciprocal. This article presents a brief history of the transformations of the city and its avenue through the main interventions in landscape, space and time.

The aim is to elucidate the relations between the agents of these transformations and their interference in the urban context. The study begins in 1836, date related to the deviation that gave origin to the avenue, extending until the present days. As a study area it was considered the avenue in all its extension, approximately six kilometers and one hundred meters. The transformations in the landscape and the conformation of the avenue could be observed in its different periods, since over time the avenue goes through many changes that have

had significant impact in the landscape of the city.

KEYWORDS: urban landscape, urban history, Juiz de Fora.

1 | INTRODUÇÃO: O DESENVOLVIMENTO DE UMA RUA E DE UMA CIDADE

Juiz de Fora, localizada no sudeste do estado de Minas Gerais, na mesorregião da Zona da Mata, apresenta hoje uma população estimada de 555 mil habitantes segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015). A relação da cidade com sua principal via, inicia-se nos tempos de formação do município e integra-se ao processo de formação da avenida.

A construção da avenida Barão do Rio Branco ocorre simultaneamente ao início do processo de urbanização vivenciado no Brasil, visto que sua formação acontece na primeira metade do século XIX, com a criação da Estrada do Paraibuna, datada de 1836. A fazenda do chamado “Juiz de Fora”, juiz que vinha do Rio de Janeiro despachar no arrabalde, deixa a dependência do “Caminho Novo”, abandonando a passagem pelo morro da Boiada, do outro lado do rio Paraibuna, seguindo a rota pelo bairro Graminha, projetada por Henrique Halfeld. Essa foi uma lógica instituída com interesse imobiliário também, para dinamizar o crescimento da cidade em outra direção.

Com o desenvolvimento da Estrada do Paraibuna, surgiram cada vez mais cidadãos de prestígio investindo em novas edificações ao longo da via, o que favorecia o crescimento do novo povoado e como consequência aproximava-se da possibilidade de sua emancipação. Após 14 anos de formação desta estrada e sua forte influência ao arraial, no dia 31 de maio de 1850, foi sancionada a Lei nº 472 Art. 8º determinando a elevação de arraial à categoria de vila, dando-lhe a denominação de Vila de Santo Antônio do Paraibuna (BASTOS, 2004, p.159).

A execução do novo traçado de Henrique Halfeld, datado de 1853 que retificava a avenida para uma linha reta, inicia uma fase de aceleração do desenvolvimento da região. Talvez o primeiro sinal de urbanização desta cidade tenha sido em 1856 quando a Câmara municipal voltou suas atenções a todos os melhoramentos que significavam desenvolvimento, tanto dos aspectos estéticos e funcionais como os de suas condições higiênicas. Neste ano vinham sendo abordadas as necessidades da população, dentre elas: a criação de um matadouro oficial, um mercado, pontes, pontilhões e as obras relacionadas à principal avenida como o seu calçamento, ajardinamento e iluminação (OLIVEIRA, 1966, p.33-34).

As transformações mais significativas na avenida ocorreram em sua maioria relacionada ao sistema de transportes, visto que o centro urbano se desenvolveu em função dela. A História do transporte coletivo urbano na cidade inicia-se no ano de 1880, no qual foi instalado uma Companhia de Bondes, denominada Bondes de Juiz de Fora, com o fim de transportar passageiros e cargas dentro da cidade (ESTEVES, 1915, p.71). Percebe-se que a avenida surgia como protagonista no sistema de

transportes, sendo a utilização dos bondes o único meio de transporte coletivo da cidade por mais de sessenta anos e com grande serventia aos bairros centrais, sendo que na rota dos bondes era a mais extensa de suas vias.

No fim da década de 1940 iniciam-se os anseios para que o transporte coletivo urbano não se restringisse somente aos bondes, mas sim por uma associação entre os bondes existentes e novos ônibus de transporte urbano; mas foi somente na década de 1960 que tornou-se efetiva (OLIVEIRA, 1966, p.290-291). A associação entre bondes e ônibus inicia-se na década de 1960, mas não perdurou, sendo o serviço desativado em 11 de abril de 1969 pelo então prefeito Itamar Franco (ZAGHETO, 2012, p.109). O fim dos bondes simbolizou uma ruptura nos padrões do transporte coletivo. Neste período, as cidades tinham fortes influências internacionais que indicavam as inovações e norteavam as decisões. A administração da cidade sinalizava a prioridade aos ônibus de transporte público urbano. Tal fato simboliza uma ruptura nos padrões do transporte coletivo, visto que a forte influência internacional sobre as cidades indicavam as inovações e norteavam as decisões.

Nos anos da década de 1970, com a retirada dos bondes, a separação das pistas na área central se dava por simples blocos de concreto, com o propósito de serem facilmente removíveis para os desfiles das Escolas de Samba. Entretanto, o resultado foi a paisagem urbana comprometida, se tornando pouco atrativa e a cidade perdeu suas referências de urbanização, que identificavam pioneirismo e dinamismo (SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 2010). As imagens que se tem deste período mostram uma paisagem pouco atrativa de uma região conflituosa, onde pedestres, carros de passeio e os ônibus de transporte coletivo urbano disputam o espaço.

Somente no fim na década de 1970, que alguns fatos começavam a demonstrar a preocupação com a qualidade da paisagem e do espaço urbano. Eles refletiam um anseio por melhora, com a busca por profissionais que contribuíssem no desenvolvimento com qualidade. A inauguração do calçadão da rua Halfeld, situada no coração da cidade, anteriormente rua da Califórnia, se deu no ano de 1975, como um dos pioneiros na pedestrianização de ruas brasileiras. Tornando-se solução de problemas em vias de grande movimento e conflito entre tráfego de veículos e pedestres (FONSECA, 2012, p.96 e 101).

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

Vinte anos mais tarde, no ano de 1997, foi concluído o Plano Diretor de Transporte

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

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

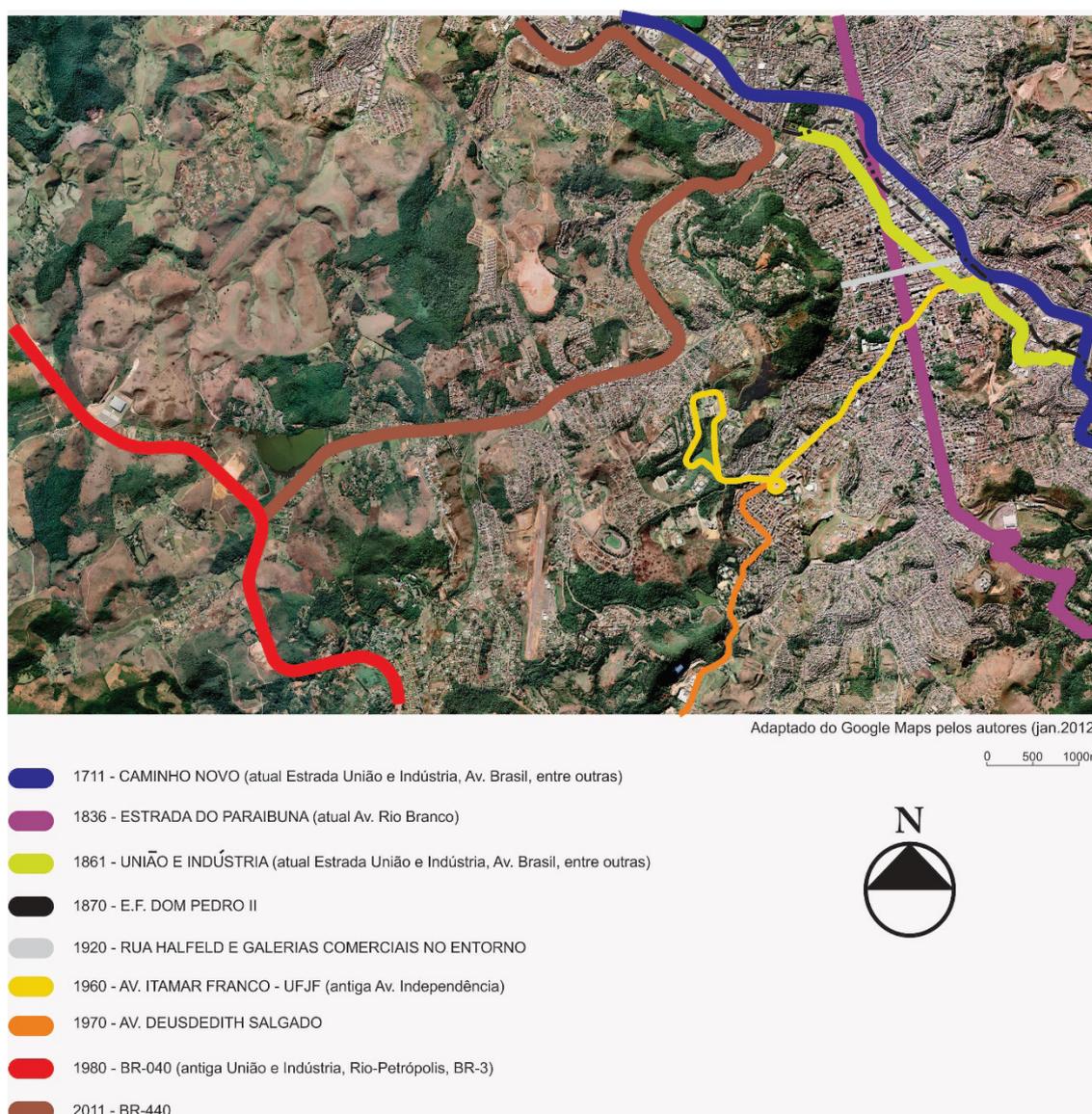


Figura 1 – Mapa com os principais caminhos estruturadores da cidade de Juiz de Fora/MG.

Fonte: Victor Godoy, 2012.

2 | A AVENIDA HOJE: ADAPTAÇÕES ÀS DEMANDAS CONTEMPORÂNEAS

No ano de 2010, foi elaborado mais um projeto de reestruturação urbano-viária da avenida Barão do Rio Branco. Segundo a Secretaria de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG, este projeto contempla intervenções, como alterações nas condições de travessias; aumento de faixas para ônibus e veículos; revisão da circulação em alguns pontos; mudanças semaforizadas e alterações de plataformas de embarque e desembarque de ônibus. Além disso, seriam instalados novos abrigos, pavimento, sistema de iluminação em obras que contemplariam os trechos entre o Bairro Bom Pastor e a Garganta do Dilermando (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2015). A justificativa para as propostas apresentadas neste projeto eram de que, desde o processo de reurbanização da avenida vivenciado nos anos de 1980, a via não havia sofrido nenhuma intervenção significativa, ainda que o número de usuários do transporte coletivo e de linhas de ônibus tenha crescido significativamente (SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 2010).

Para Carlos Eduardo Meurer, a avenida Barão do Rio Branco apresentava claros sinais de saturação, que podiam ser percebidos em seus passeios, plataformas de embarque/desembarque e distintas pistas de tráfego principalmente na área central e entornos. O desafio era então o de qualificar novamente a avenida, com melhores condições operacionais, de segurança e de conforto para que ela pudesse desempenhar melhor suas funções. Tendo em vista que uma maior eficiência do transporte coletivo urbano traria benefícios para todas as questões apresentadas, pois atraindo um maior número de usuários e geraria menor utilização dos veículos particulares. Nesse sentido, cientes das possibilidades de ações que poderiam melhorar os níveis de segurança e conforto, tanto para os usuários do transporte coletivo como para os pedestres, os técnicos da Secretaria de Transporte e Trânsito se mobilizaram em uma proposta de implantação do “Projeto Rio Branco Viva”. Este projeto continha uma série de ações que se diferenciavam por suas distintas dimensões, complexidades e custos. Estas ações deveriam ser implantadas ao longo dos anos de acordo com a disponibilidade financeira, levando em consideração a relevância sob a ótica da segurança e diminuição dos riscos aos pedestres (SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 2010).

As obras de iluminação foram executadas no ano de 2012, abrangendo toda a extensão da avenida. A nova iluminação priorizou a estética e a eficiência, implementando novos dispositivos para garantir maior segurança ao longo da via. Dentre as novidades, está a iluminação especial nas travessias de pedestres, medida que melhora as condições de acessibilidade e mobilidade para todos os usuários. Ao todo a avenida Barão do Rio Branco recebeu 184 novos postes de concreto circular, de 11,5 metros, com duas luminárias por poste. O novo sistema substituiu os antigos 109 postes, instalados na década de 1980. À época, os equipamentos, com aproximadamente 20 metros de altura, proporcionaram um bom nível de luminosidade.

O projeto atual está compatível com a arborização existente, de forma que agrega novos valores ao cenário urbano e recupera os níveis de luminosidade adequados (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2014).

Ainda em 2012, outras intervenções mereceram destaque neste sentido, como a ampliação e mudança de posicionamento dos pontos de ônibus (para aumentar o espaço de embarque e desembarque e, conseqüentemente, agilizar este processo); instalação de *traffic calming* nos principais cruzamentos; novo asfalto e novos abrigos de ônibus; além de mudanças no traçado da avenida (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2014). Estas intervenções fizeram parte das ações previstas no projeto de reestruturação urbano-viária da avenida Barão do Rio Branco de 2010, que tinha como objetivos proporcionar mais segurança aos pedestres, conforto ao usuário do transporte coletivo e fluidez ao trânsito.

Como forma de democratização do espaço urbano, recentemente a Prefeitura de Juiz de Fora colocou em prática mais uma ação do projeto “Bem Comum Lazer”. Uma iniciativa que visa transformar uma via arterial de grande importância ao sistema de transportes da cidade, como é a avenida Barão do Rio Branco, em um equipamento público de uso coletivo, voltado para o lazer, atividades esportivas e culturais. A primeira edição desta ação foi realizada por meio das Secretarias de Transporte e Trânsito e de Comunicação Social no dia 4 de outubro de 2015. Desde então, vem se realizando em datas específicas, mas sempre aos domingos, no turno da manhã. O trecho da avenida Barão do Rio Branco dedicado ao projeto fica entre a rua Doutor Romualdo e o cruzamento com a avenida Procópio Teixeira no bairro Bom Pastor. Sendo que a proposta é ampliar esta ação no futuro para acontecer também em outras áreas da cidade (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2016).

A Secretaria de Transportes e Trânsito, além de controlar o trânsito nestas áreas, contribui com campanhas educativas direcionadas às crianças. Segundo Rodrigo Tortoriello, titular da Secretaria, a intenção é que as pessoas possam frequentar a rua novamente e que “as vias públicas têm se tornado um espaço de muitos automóveis e pouca gente. (...) Queremos que a população volte para a rua, para ocupar um espaço que nunca deveria ter sido tomado das pessoas”. Além disso, o projeto conta com a participação da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), que por meio do programa “Gente em Primeiro Lugar”, promovem atividades culturais e as secretarias de Esporte e Lazer e de Saúde e ficam responsáveis pela promoção de avaliações da saúde em geral (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2016, s/p). No mês de junho de 2016, uma das faixas destinadas aos veículos leves foi indicada para ser compartilhada com bicicletas. A iniciativa que parece sustentável e de estímulo ao transporte não poluente parece que representa mais perigo aos ciclistas que bem estar ao meio ambiente, e já há registros de alguns acidentes. O tempo dirá como a medida afetará o dia a dia na cidade.

Ações de visem adaptar à avenida às demandas contemporâneas são também a possibilidade constante de revisão das estratégias viárias e paisagísticas sobre o

espaço urbano. Uma avenida tão importante como a do caso em análise onde a relação com o cotidiano dos usuários adquire cada vez mais importância na atualidade, não só como principal via estruturadora do centro urbano e ao sistema viário, mas como um elemento que agrega valor ao espaço, estende a sua utilização em diferentes sentidos. Através de intervenções que mantenham e garantam o conforto e a segurança do sistema viário, há também a oportunidade de ampliar as percepções sobre a paisagem urbana e os diferentes usos atribuídos ao espaço público.

3 | MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa aqui relatada é parte de dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ambiente Construído, da Universidade Federal de Juiz de Fora, e faz parte do conjunto de pesquisas desenvolvidas no núcleo de pesquisa *Ágora* (UFJF/CNPq). Parte-se da premissa que a história do lugar é tema de investigação importante como atributo essencial à compreensão da cidade, suas transformações e apropriações. Como cenário de disputas e territorialidades, as ações dos diversos agentes sociais sobre Juiz de Fora guarda especial peculiaridade em relação às vias de uma forma geral.

Como a cidade se origina através do fortalecimento de um arrabalde que ficava às margens da via que conectava a antiga capital mineira Ouro Preto ao Rio de Janeiro, o escoamento do ouro produzido ajudou no desenvolvimento do núcleo, que fez parte dos ciclos da produção de café e do setor industrial, sobretudo, têxtil. A avenida Rio Branco é signo de desenvolvimento da cidade. Por ela passaram diferentes tipos de transporte e se construiu chácaras, palacetes e arranha-céus.

Através de pesquisa documental, instituiu-se como marco temporal inicial de análise o ano de 1836 por ser a data relacionada ao desvio do “Caminho Novo”, que deu origem à avenida Barão do Rio Branco, estendendo-se até os dias atuais. Nesse longo percurso, sintetizado nos itens anteriores, remonta-se fatos cruciais para a transformação viária da avenida, destacando-se as alterações de usos e apropriações que se dão ao longo do período analisado.

Para tal, como área de estudo, considerou-se a avenida Barão do Rio Branco em toda a sua extensão. As diferentes nuances de usos ao longo dos seus 6 km de extensão indicam o potencial de estudos que existe e que vêm sendo tratados em pesquisas correlatas (ALBERTO et al., 2016). Trata-se de uma pesquisa de natureza básica, configurando um estudo de caráter documental e bibliográfico, realizada através de revisão bibliográfica, coleta de dados primários, iconografia e dados analisados para a caracterização da via na atualidade. A seguir, articula-se a pesquisa documental com a iconográfica como meio de se evidenciar as principais transformações formais na avenida. Nestas transformações estão também conteúdos modificados que instituem a passagem da predominância e ênfase na avenida como destinada ao transporte, para, gradativa e timidamente se apresentarem propostas onde o pedestre é destacado

como foco.

4 | RESULTADOS E DISCUSSÃO

A paisagem urbana e a conformação da avenida Barão do Rio Branco se evidencia em fotos da área em diferentes momentos. Através de um estudo por observação, realizado com imagens atuais da via, busca-se a escala do pedestre e a relação do *skyline* da cidade em alguns de seus principais cruzamentos no centro urbano. Com os ângulos capturados pelos autores, busca-se comparar as imagens do passado, a fim de confrontar com a iconografia de acervos digitais disponíveis, e se identificar questões sobre a concepção dos espaços urbanos e o tratamento da via ao longo da história da cidade, como recapitulado nos item anteriores deste artigo.



Figura 2 – Cruzamento com a rua Santa Rita – vista sul – 1920 / 2016.

Trabalho gráfico: autor.

Em um primeiro momento, observa-se a grande diferença da paisagem de quase cem anos atrás. Destaque para a arborização dos canteiros centrais que separam o fluxo dos veículos de passeio e a pista central, exclusiva aos ônibus de transporte coletivo urbano. Hoje o cabeamento elétrico da avenida é subterrâneo, contribuindo para a mudança da paisagem e a percepção do ambiente menos obstruído.



Figura 3 – Cruzamento com a rua Marechal Deodoro – vista sul – 1940 / 2016.

Trabalho gráfico: autor.

Nota-se que a verticalização se fez presente na avenida, mudança drástica no *skyline*. Os *Traffic calming*, nos principais cruzamentos, são frutos do Projeto Rio Branco Viva de 2010. Ao fundo, o Parque Halfeld, área verde de grande interesse espacial e referência ao longo da avenida com sua vegetação bem adensada hoje.



Figura 4 - Cruzamento com a rua Halfeld – vista do Parque Halfeld – 1950 / 2016.

Trabalho gráfico: autor.

Um dos principais cruzamentos do centro urbano, o calçadão da rua Halfeld, intervenção dos anos da década de 1970 que deu início ao processo pioneiro de pedestrianização. Ao fundo, o Parque Halfeld, com sua vegetação preservada, é um refúgio aos usuários do Centro e à fauna que ainda resiste. É possível perceber em todas as imagens aqui apresentadas uma significativa melhora na organização de fluxos entre pedestres e automóveis. A segregação das faixas de rolamento e as diversas travessias de pedestres são as intervenções facilitadoras deste processo, ainda que passíveis de profunda discussão sobre a real transformação positiva para os pedestres

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



Disponível em: < <http://www.mariadoresguardo.com.br/search/label/>

Av.%20Rio%20Branco >.

Acesso em: 23 jan. 2016.



Imagem dos autores. 2016.

Figura 5 - Cruzamento com a rua Santa Rita – vista norte – 1980 / 2016.

Trabalho gráfico: autor.

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

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.

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.

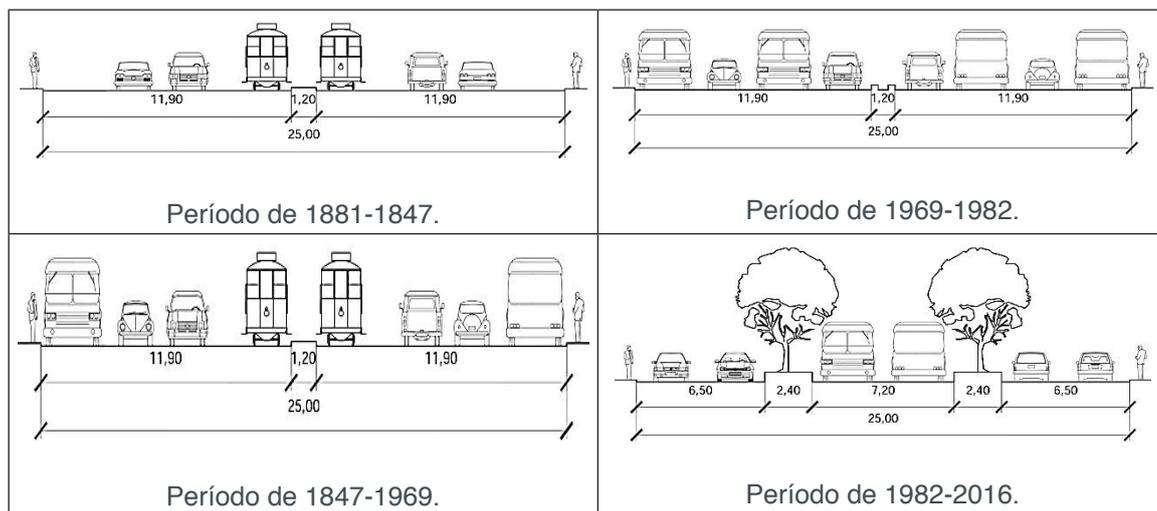


Figura 6 - Perfis da avenida. Trabalho gráfico: os autores.

5 | CONCLUSÕES

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

A intenção deste trabalho é apresentar as intervenções ocorridas ao longo dos anos da principal via da cidade de Juiz de Fora/MG, a avenida Barão do Rio Branco, até os dias atuais. Tem-se como intuito, a elucidação das relações entre os agentes dessas transformações e suas interferências no contexto urbano, com predomínio das agências e concessionárias de transporte.

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. Das diversas pavimentações à instalação de canteiros, que separaram fisicamente tanto os automóveis particulares dos veículos de transporte coletivo como o próprio sentido do fluxo de automóveis. O grande número de modificações efetuadas na avenida demonstra a sua importância para a cidade.

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.

Os 6 km da avenida 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.



Figura 7 – Área central de Juiz de Fora com a avenida Barão do Rio Branco em destaque
Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=992911&page=49>>.

REFERÊNCIAS

ALBERTO, Klaus; COLCHETE FILHO, Antonio; BRAIDA, Frederico; ABDALLA, Gustavo. **Arquitetura e urbanismo em Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Funalfa, Ed. UFJF, 2016.

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 2015. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/noticias/anexo/Anexo%20Rio%20Branco%20-%20ok.pdf>> Acesso em: 28 out. 2015.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA/MG, 2016. Disponível em: <http://www.jflegis.pjf.mg.gov.br/c_norma.php?chave=0000023630>. Acesso em: 25/01/2016 às 19:30h.

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

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

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-85107-37-6

