

5. Sistema Máquina – As calçadas de Juiz de Fora

5.1. Espaço urbano e a centralidade das cidades

A cidade é o lugar onde os investimentos de capital são maiores, seja em atividades localizadas na cidade ou na produção da cidade e também o principal lugar dos conflitos sociais. O espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado, cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais partes e com intensidade muito variável, a articulação manifesta-se através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia. Estas relações espaciais são de natureza social, tendo como matriz a própria sociedade de classes e seus processos. Integram, ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade (Corrêa, 2005).

As condições regionais (planejamento) as distâncias percorridas diariamente, a exposição a grandes densidades de pessoas e tráfego, o contato com equipamentos urbanos, que colocam em risco o usuário e geram poluição e a disponibilidade de transportes coletivos, dependem, em grande medida, do planejamento urbano, mais especificamente do uso e ocupação que é dado ao solo urbano (Del Rio, 1990).

Cabe ao planejamento urbano indicar local para o desenvolvimento de atividades e funções das aglomerações urbanas, potencializando ou incentivando o surgimento de vocações econômicas locais. Assim, estará determinada a localização dos ambientes de produção e reprodução. A separação espacial entre esses ambientes e dentro deles, resultará na distância que as pessoas terão que se deslocar de casa ao trabalho, ao comércio, à escola, ao hospital e ao lazer (Lamas, 2004).

Durante o século XX houve uma notável revolução na tecnologia de transportes. Gradualmente, trilhos e depois caminhões, diminuíram substancialmente o preço de transportar bens. Essas reduções de custos eliminaram também as vantagens da localização próxima aos recursos naturais, incluindo a água e terras produtivas. Como resultado, as cidades construídas próximas aos locais de produção foram aos poucos substituídas por cidades perto dos

consumidores e do poder, com as conseqüentes vantagens políticas. Conseqüentemente, as cidades de 1900, onde se andava, foram substituídas pelas cidades de hoje, onde se dirige (Corrêa, 2005).

5.2. Produção da cidade

É na área central de um município que acontecem as relações mais importantes entre seus usuários, é o local onde acontecem às trocas e os contatos sociais entre as pessoas. O Brasil pode-se considerar um país urbano, pois cerca de 92 % (Ministério das Cidades, 2004) da população brasileira vive em cidades, entretanto, viver nas cidades continua sendo um grande desafio para muitos e um grande transtorno para outros. Avaliando as funções existentes em uma cidade pode-se mencionar a importância da moradia, dos ambientes de trabalho, das condições de lazer e recreação e, principalmente, as formas e condições de se unir todas estas funções através da circulação das pessoas e a calçada é o local mais comum para se perceber e desenvolver uma discussão de acessibilidade urbana.

Deve ser avaliado o material utilizado na área de passeio público, as transposições de um lado para outro da via pública, as formas de travessia, a existência, as configurações e as locações do mobiliário urbano, as condições dos modais, ou sejam, os táxis e as vans, as formas de embarque/ desembarque, etc. É importante que o conceito de *acessibilidade* esteja embutido no projeto inicial do parcelamento do solo urbano e, conseqüentemente, na produção de novas vias públicas. Desta maneira estar-se-á contribuindo para o não aparecimento de novas barreiras na mobilidade urbana, permitindo que todas as pessoas tenham condições de locomoção naquele novo espaço, com equiparação nas oportunidades oferecidas pela cidade.

5.2.1. Via Pública

A via pública é identificada pela área destinada à circulação de pessoas e veículos, delimitada entre as testadas dos lotes lindeiros a ela, compreendendo as calçadas, as pistas de veículos, os canteiros centrais. Um erro muito comum é chamar a via pública de rua. Rua é uma das nomenclaturas possíveis, para uma via, assim como avenida, alameda e demais elementos urbanos assemelhados (Ministério das Cidades, 2004).

A rua deve ser tratada como suporte de múltiplos usos. São nos espaços públicos da cidade, nos passeios e nas praças que ocorrem as principais atividades dos pedestres. Não convém questionar porque os pedestres estão ali ou caminham, mas saber que a cidade foi construída para as pessoas e que estas têm tido cada vez mais dificuldades em caminhar. As ruas são importantíssimas. Não se pode conceber uma cidade sem elas. Servem para ligar os diversos pontos de interesse particular ou público, conformando uma rede de canais livres e de propriedade coletiva. Se não existissem, não haveria troca de espécie alguma, pois servem de suporte ao deslocamento de pessoas, veículos, mercadorias, informações. Territórios de ninguém e de todo mundo, são o palco onde se desenvolvem os dramas e representações da sociedade (Santos, 1988).

Da Matta, *apud* Santos (1988), preocupa-se bastante com os significados da rua e da casa no Brasil. Na rua está o transitório, o ambíguo, o excitante e o perigoso. Na casa o estável, a certeza da própria identidade. As duas categorias não são estanques, porém há instantes de quebra do cotidiano em que a rua é tratada como casa ou que a casa é aberta como se fosse rua. A questão da rua, como desenhá-la, prever sua ocupação e usos, é básica. É preciso procurar uma reintegração. A rua sai da oposição entre o dentro e o fora. É o complemento lógico dos lotes que a ela se vinculam e dos quarteirões por ela definidos. Quando se articula esses elementos surge o tecido urbano.

A locação de mobiliário sem planejamento, a ampliação não autorizada sobre a calçada, os diversos usuários de um mesmo espaço com suas necessidades específicas, a inclinação transversal da mesma, a falta de rebaixamento de guias, a falta de manutenção são alguns dos problemas que se pode encontrar nos espaços urbanos onde há circulação de pessoas, impedindo o exercício de cidadania.

5.3. Morfologia Urbana

A morfologia urbana estuda o tecido urbano e seus elementos construídos, formados através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geraram. Entende-se que a morfologia do ambiente construído urbano é conformada pelos elementos naturais, pelo traçado urbano e a arquitetura das edificações que emolduram os recintos urbanos (Del Rio, 1990).

O espaço humanizado público constitui um ambiente global que só como tal pode ser compreendido. O homem vive numa continuidade ambiental, e as formas urbanas ou territoriais são constituídas pela composição de diferentes

unidades espaciais e elementos morfológicos. A rua é a menor unidade, ou porção de espaço urbano. A relação que existe entre as fachadas e os seus pormenores construtivos, mobiliário urbano, pavimentos, letreiros, árvores etc, organizados entre si, definem a forma urbana. Na escala da rua, o observador consegue abarcar a unidade espacial no seu conjunto (Lamas, 2004).

A paisagem urbana deve evocar para o usuário uma imagem legível, estruturada, com identidade e significados. A falta ou excesso de elementos estruturais, como as vias, os marcos, os limites, os cruzamentos e os bairros afetam a leitura do espaço e a construção, por parte do usuário, de um mapa mental, dificultando a sua orientação. As condições morfológicas (os elementos arquitetônicos e urbanísticos) associadas às culturais também afetam as formas de apropriação espacial do ambiente urbano, resultando nos fenômenos existenciais da territorialidade, privacidade, identidade e ambiência, o que pode favorecer ou dificultar o acesso e a satisfação de vivenciar e de usufruir um determinado espaço. Um espaço morfológicamente “pobre” e confuso significa que as estruturas de circulação terão que compensar, dentro de sua esfera de atuação, as deficiências de orientação, legibilidade e de ambiência. O que torna ainda mais importante a sinalização dos elementos e equipamentos urbanos, bem como a criação de espaços de vivência ao longo da via e reforço nas suas qualidades paisagísticas (Baptista, 2003).

Lynch (1999), classifica cinco tipos de elementos que compõe as cidades: as vias, os limites, os bairros, os pontos nodais e os marcos, que podem ser assim definidos:

- **Vias** – são os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias.
- **Limites** – são os elementos lineares não usados ou entendidos como vias pelo observador. São as fronteiras entre duas fases, quebras de continuidade lineares: praias, margens de rios, lagos, etc., cortes de ferrovias, espaços em construção, muros e paredes.
- **Bairros** – são as regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional.
- **Pontos nodais** – são lugares estratégicos de uma cidade, podem ser junções, locais de interrupção do transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura a outra.

- **Marcos** – são um tipo de referência, um edifício, uma loja, uma montanha, cúpulas douradas, etc.

Nenhum dos elementos acima existe isoladamente. Os bairros são estruturados com pontos nodais, definidos por limites, atravessados por vias e salpicados por marcos.

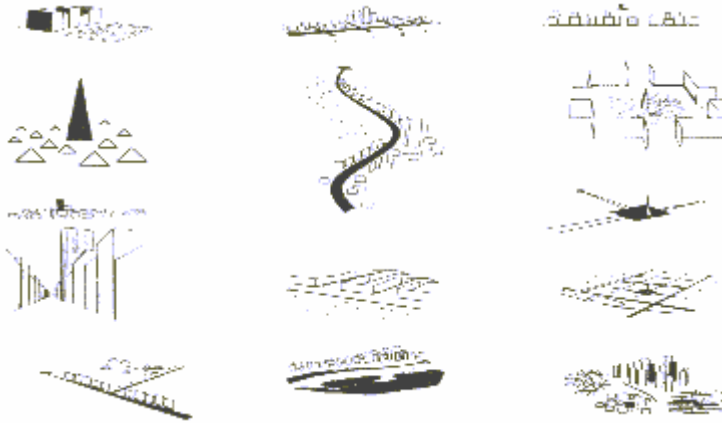


Figura 16 - Kevin Lynch: imagem da cidade

Fonte: Lynch, 1999

De acordo com Lamas (2004), os elementos da cidade são:

- **O solo** – é a partir do território existente e de sua topografia que se desenha ou constrói a cidade.
- **Os edifícios (o elemento mínimo)** – é através dos edifícios que se constitui o espaço urbano: a rua, a praça, o beco, a avenida etc.
- **O lote (a parcela fundiária)** – o edifício não pode ser desligado do lote ou superfície de solo que ocupa. Construir uma cidade é separar o domínio público do domínio privado.
- **O quarteirão** – é um contínuo de edifícios agrupados entre si em anel, ou sistema fechado e separado dos demais; é o espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias e subdivisível em parcelas de cadastro (lotes) para construção de edifícios.
- **A fachada (o plano marginal)** – na cidade tradicional, a relação do edifício com o espaço urbano vai se dar pela fachada. São as fachadas que vão exprimir as características distributivas, o tipo edificado, as características e linguagem arquitetônica (o estilo, a expressão estética, a época), em suma, um conjunto de elementos que irão moldar a imagem da cidade. A partir do urbanismo moderno, o edifício, e conseqüentemente sua fachada, deixa de ocupar no

espaço urbano a posição que detinha na cidade tradicional, passando a ser um objeto isolado em redor do qual existe espaço livre. Desaparecem as empenas, e os lados passam a serem vistos e a pertencer à imagem da cidade. Deixa de existir a fachada principal para a rua. Neste contexto, modifica-se fortemente a posição e a importância da fachada na morfologia urbana.

- **O logradouro** – constitui o espaço privado do lote não ocupado por construção. Teve várias utilizações ao longo das épocas, desde horta ou quintal até oficina, garagem ou anexo.
- **O traçado (a rua)** – é um dos elementos mais claramente identificáveis tanto na forma de uma cidade como no seu design. Regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade. A rua está diretamente ligada ao deslocamento e mobilidade de bens, pessoas e idéias.
- **A praça** – elemento morfológico das cidades ocidentais e distinguiu-se de outros espaços, pela organização espacial e intencionalidade de design. A praça é o lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária. A praça é um elemento de grande permanência nas cidades.
- **O monumento** – elemento morfológico individualizado pela sua presença, configuração e posicionamento na cidade e pelo seu significado.
- **A árvore e a vegetação** – do canteiro à árvore, ao jardim de bairro ou o grande parque urbano, as estruturas verdes constituem também elementos identificáveis na estrutura urbana. Desempenham funções precisas: são elementos de composição e do design urbano. Servem para organizar, definir e conter espaços.
- **O mobiliário urbano** – elementos móveis que equipam a cidade: o banco, o chafariz, o cesto de lixo, os postes de luz, a sinalização etc.

Assim como Lynch (1999), Lamas (2004), esclarece que estes elementos são relacionados entre si. Na escala da rua, os elementos morfológicos são: os edifícios, o traçado e também a árvore ou a estrutura verde, design do solo e o mobiliário urbano. Na dimensão urbana, ou escala de bairro, são os traçados e praças, os quarteirões e monumentos, os jardins e áreas verdes. Na dimensão territorial, ou escala urbana, os elementos morfológicos se identificam com os bairros, as grandes infra-estruturas viárias e as grandes zonas

verdes relacionadas com o suporte geográfico e as estruturas físicas da paisagem.

5.4.

Forma das cidades e Desenho Urbano

No passado, plano e projeto, cidade e edifícios, eram peças de um mesmo sistema. Os arquitetos e os gestores ou administradores não faziam a separação entre o plano e o projeto, entre a rua, o prédio e o bairro. Todos os elementos concorriam na definição da cidade e eram igualmente qualificados. O desenho arquitetônico era um instrumento de definição da cidade. Tudo era arquitetura. A separação entre o urbanismo e a arquitetura surge no século XX, com o desenvolvimento do urbanismo moderno e a sua complexidade disciplinar, com o alargamento do seu campo de intervenção a todo o território e com a divisão social do trabalho entre o urbanista e o arquiteto (Lamas, 2004).

O problema gerado por esta caracterização nos leva a refletir sobre a prática da arquitetura nos diferentes níveis de produção do espaço, num processo encadeado a vários níveis: desenho urbano e desenho de edifícios não são mais que dois momentos de uma mesma disciplina – a arquitetura – intervindo em diferentes momentos e com distintos processos, mas com um único instrumento fundamental: o desenho. E será especificado por um especialista – o arquiteto – que pode intervir a diferentes níveis e dimensões espaciais, mas com um objetivo comum: o domínio da forma do território e da cidade como estruturas físicas. Porque são nessas estruturas físicas que vivem os cidadãos e é a estrutura física o que resta das cidades na sua evolução e transformação no tempo (Lamas, 2004).

Na segunda metade do século XX, o acelerado processo de crescimento da população urbana no mundo, nos países industrializados e nos subdesenvolvidos, tornou incontável o desenvolvimento de novas estruturas urbanas, o planeamento urbano e regional tentou estabelecer padrões básicos de organização do território pelo Estado central ou pelos governos municipais. Na América Latina, o reflexo dos modelos do Primeiro Mundo incidiu negativamente nas grandes capitais, com a destruição do centro histórico tradicional, a expansão descontrolada dos subúrbios - pobres e ricos - os condomínios fechados ou as ocupações irregulares dos assentamentos precários da população de baixa renda, a prioridade do transporte privado sobre o público, o consumismo desenfreado, a segregação social, funcional e formal dos espaços públicos e privados, o abandono das tradições locais e a continuidade da malha urbana. A partir dos anos 1980, muda a dinâmica do

desenvolvimento urbano, em particular na América Latina. As intervenções do poder central do Estado sobre o território são reduzidas; o planejamento como proposta abstrata e geral entra em crise, e os governos municipais assumem a liderança das iniciativas das transformações nas cidades, resgatando tanto a participação de arquitetos e urbanistas locais de prestígio quanto dos cidadãos. A imagem da cidade não é mais representada pelos planos com manchas coloridas elaborados pelos escritórios técnicos da burocracia estatal, mas pelas visões de sítios concretos com espaços e formas objetivas surgidas com a evolução histórica, cujo problema deve ser resolvido com soluções inovadoras e pontuais, identificadas com os desejos e aspirações dos habitantes e usuários da área ou do bairro (Lamas, 2004).

5.5.

Desenho Urbano de Juiz de Fora

5.5.1.

História: No traçado das ruas, a cidade se organiza

A origem da cidade de Juiz de Fora, remonta ao período de expansão da mineração, particularmente a partir de 1709, quando da construção do Caminho Novo, na margem esquerda do rio Paraibuna, a pedido do rei de Portugal, para dar passagem a burros de carga com ouro e diamantes da província de Minas Gerais para o Porto do Rio de Janeiro. Com o objetivo de incentivar o povoamento na região, o governo imperial distribuiu sesmarias para nobres e súditos. Com a partilha das terras do tenente Antonio Dias Tostes entre seus doze filhos, toda a região que hoje constitui o centro da cidade foi dividida em doze faixas paralelas, transversais à atual Avenida Rio Branco - na época, Estrada Nova (Miranda, 1990).

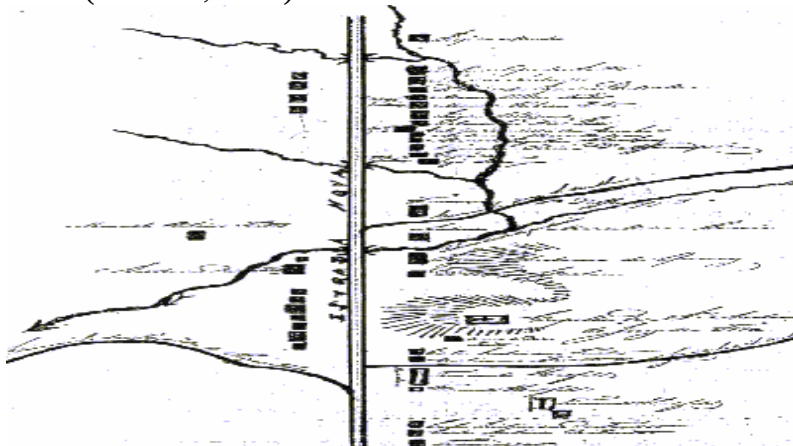


Figura 17 - Mapa de Juiz de Fora, 1844

A organização do espaço urbano na área do povoamento recém-surgido na margem direita do rio Paraibuna.

Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, 2006



Figura 18 - Mapa de Juiz de Fora, 1883

Ponte da Leopoldina, o rio Paraibuna, a Fazenda do Juiz de Fora e trechos do Caminho Novo

Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, 2006



Figura 19 - Mapa de Juiz de Fora, 1936, detalhe

Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora, 2006

O processo de ocupação da atual região central foi intensificado a partir da construção da Estrada do Paraibuna por Henrique Halfeld, na década de 1830, a transferência do povoado circunvizinho ao sítio do Juiz de Fora (atual bairro do Vitorino Braga), para várzea entre o rio Paraibuna e o Morro do Imperador, provocou a constituição da região central principal, com o lento estabelecimento de três pontos referenciais principais relativos à estrutura de poder vigente: o atual Parque Halfeld e seus arredores, onde se localizavam as instituições ligadas à administração, o largo da Igreja

Matriz e a praça da Estação. Em torno desse núcleo se assentaria posteriormente o centro comercial e industrial básico da cidade (Miranda, 1990).

Não transcorreu muito tempo entre a dinamização do núcleo urbano ao lado da expansão cafeeira e a definição de um *status* urbano. Tão logo fossem resolvidos os problemas ligados ao equacionamento de uma estrutura administrativa e policial consubstanciadas com a construção do Fórum e da cadeia Pública, o povoado podia ser elevado a Vila e finalmente a cidade, o que aconteceu em 22 de julho de 1856. Para comemorar o fato, o vereador Alves Garcia propôs que se tomassem várias providências, entre elas a abertura de cinco novas ruas – rua do Cano (atual Sampaio), Califórnia (atual Halfeld), Imperial ou Imperatriz (atual Marechal Deodoro), Santo Antônio e rua Formosa ou rua do Comércio (atual Batista de Oliveira).

Após o deslocamento do povoado inicial, da fazenda do Juiz de Fora situada na margem esquerda do Paraibuna – hoje bairros Vitorino Braga e Costa Carvalho, antigo Botanaguá - para a Várzea na margem direita, esboçou-se aí, após a construção da Estrada Nova um núcleo de expansão definitivo e que daria lugar a toda área central que, futuramente seria marcada, pela maior concentração populacional, maior grau de inversão em serviços públicos, maior valorização dos terrenos e que, portanto, no século XX passou a ter como marca registrada de um crescimento vertical marcante. Foi nesta área central que a elite agrária residente na cidade optou pela definição de um centro de poder estabelecido sob a trilogia Igreja/ repartições Públicas/ Praça Central. Ao mesmo tempo fixaram-se na área central, profissionais liberais e comerciantes, o que garantiu uma tradição mercantil em termos de uso do espaço presente até os dias de hoje (Miranda, 1990).



Figura 20 – Mapa aéreo de Juiz de Fora

Fonte: PJF, 2004.

5.5.2.

A forma do território

Inserido no complexo serrano da Zona da Mata mineira, encravado nos contrafortes da Mantiqueira Setentrional, o município de Juiz de Fora, apresenta um relevo fortemente dissecado que varia de ondulado a montanhoso, geralmente mostrando elevações com topos arredondados, vertentes convexas e côncavo-convexas, terminando em vales planos de larguras variadas. O perímetro urbano pode ser enquadrado em dois grandes domínios geológicos: ao norte, os terrenos ocupados pelo Gnaisse Piedade e ao sul, pelas rochas antigas do Complexo Juiz de Fora”. Esses compartimentos geológicos referem-se a “unidades de grande extensão, formadas por uma variedade de rochas metamórficas, coerentes, duras e resistentes; destacam-se ainda por serem muito antigas e por terem sido submetidas a intensos dobramentos, falhamentos e fraturamentos”. Condicionado dessa forma, pelos agentes morfogênicos predominantes na região, a ocupação do espaço urbano de Juiz de Fora, desenvolveu-se inicialmente nas várzeas do rio Paraibuna e, na medida de seu adensamento, foi ocupando os vales secundários formados pelos afluentes desse rio. Hoje, já os tendo ocupado em quase sua totalidade cresce em suas vertentes, em muitas vezes de forma desordenada, acarretando profundas alterações no espaço urbano (PJF, acessado em 2006).

5.5.3.

Evolução urbana

Juiz de Fora, cidade pólo da Zona da Mata Mineira teve início de sua ocupação no Vale do Rio Paraibuna, no período de expansão cafeeira. Nesse período ocorreu uma aceleração no processo de urbanização, pois associado às atividades mercantis, desenvolve-se a atividade industrial, predominantemente ligada à produção de bens de consumo não duráveis, sobretudo têxteis, alimentícias e vestuários. De 1892 a 1915, a cidade moderniza-se, definindo-se o arruamento do núcleo central e vários projetos imobiliários são implementados. O rápido crescimento comercial e mercantil e o afluxo populacional geraram uma demanda específica pela implementação de um setor moderno de serviços de consumo coletivo (Miranda,1990).

No início do século XX, Juiz de Fora se apresenta com um mercado amplo e diversificado. Entre 1915 e 1920 o crescimento demográfico é superior a 100%. Entre 1916 e 1930, a cidade passa por um processo de modernização, ampliação da malha urbana e de embelezamento dos espaços

públicos. A cidade expande-se para locais até então considerados periféricos e, assim, lentamente estabelecem-se novas áreas de ocupação. Intensificam-se as obras de calçamentos, aterros e arruamentos, que se estendem pelo fundo do vale principal e pelos afluentes do rio Paraibuna. Nestas circunstâncias a população passa a ocupar as encostas e os vales secundários que mais tarde se uniram ao núcleo central (Miranda,1990).

No período da Segunda Guerra Mundial e mesmo os anos seguintes até a década de 60, o processo de industrialização de Juiz de Fora sofre uma estagnação culminando com o fechamento de várias indústrias têxteis tradicionais. Entretanto, ao final da década de 60 adentrando pelos anos 70 novas indústrias são implantadas na cidade com três configurações distintas do processo anterior de industrialização: a instalação de indústrias distantes do centro da cidade; o surgimento de novos ramos industriais destacando-se o metalúrgico o farmacêutico e o alimentício; grande participação de capital estrangeiro nas suas instalações. Outro fator que influenciou no crescimento urbano neste período foram os investimentos em políticas habitacionais, que valorizaram várias áreas periféricas devido à expansão da infra-estrutura e serviços. Estes programas de políticas habitacionais estimularam também a verticalização da cidade e assim a formação dos canyons urbanos. As grandes indústrias têxteis que datam do final do século XIX e início do XX instalaram-se próximo ao centro possibilitando o adensamento da população em torno da área central. Mais recentemente a expansão de indústrias de malhas de pequeno porte, também optaram pela instalação junto ao centro, a fim de facilitar o comércio varejista (Miranda, 1990).

Com o declínio da indústria têxtil, a cidade passa a ser sustentada pela indústria metal-mecânica como a Siderúrgica Mendes Júnior hoje Belgo Juiz de Fora e a Companhia Paraibuna de Metais (Grupo Votorantin), fazendo do setor siderúrgico o principal responsável pelo desempenho industrial. Desta maneira é retomado o ritmo de crescimento da população na área urbana de Juiz de Fora sendo que entre as décadas de 1940 a 2000 a população é quadruplicada.

Conforme o que permite a legislação em vigor, Lei Municipal no 6.910/86, que ressalta sobre o ordenamento do uso e ocupação do solo, há o adensamento de múltiplas atividades na área central, o que lhe acarreta inclusive, intenso fluxo de veículos. O processo de industrialização na década de 90 se intensifica com a chegada de novas indústrias, principalmente de capital estrangeiro como a Mercedes Benz Automóveis que atraiu migrantes da microrregião e de outras partes do país, acarretando uma reorganização da infra-estrutura urbana.

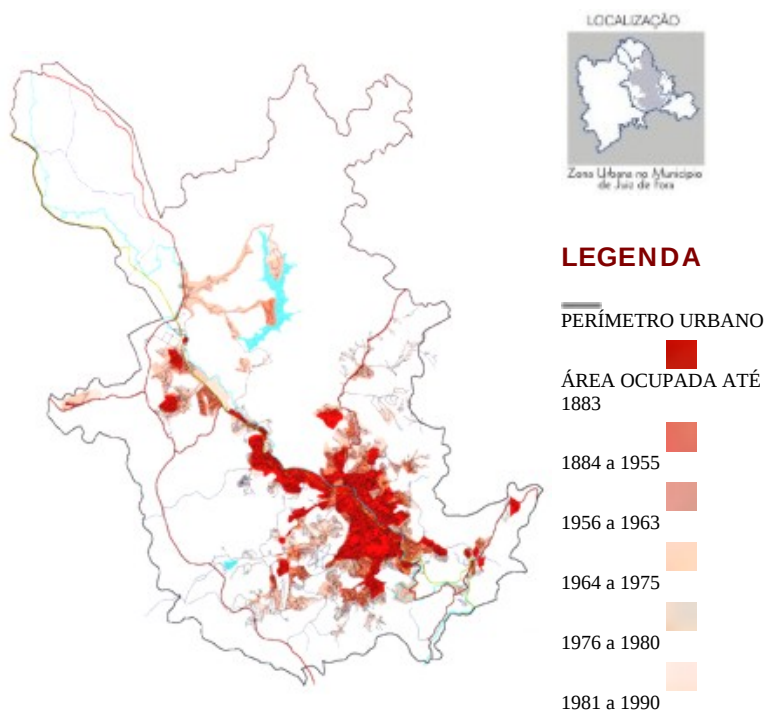


Figura 21 – Evolução da malha urbana de 1882 a 1998

Fonte: PJF, 2004

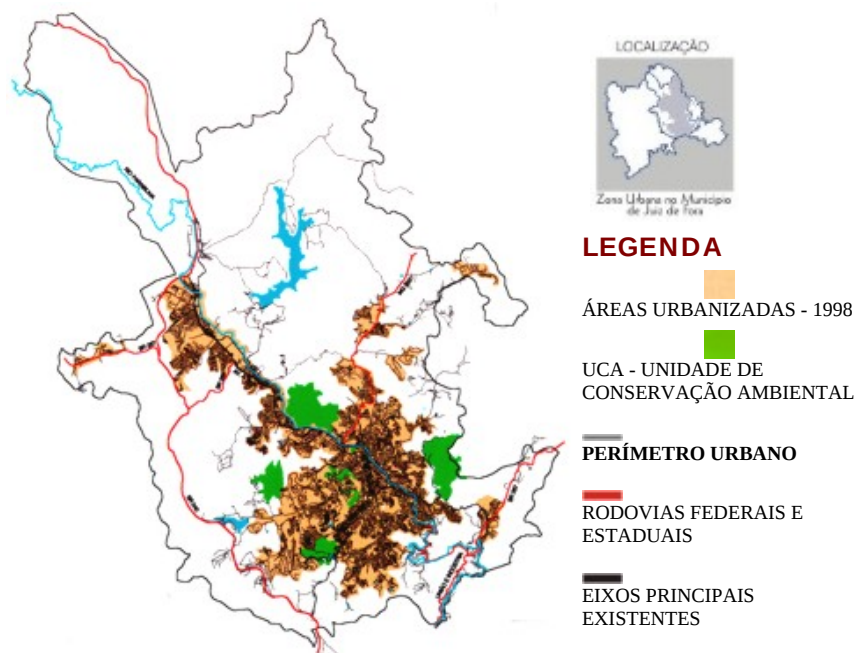


Figura 22 – Evolução da malha urbana de 1882 a 1998

Fonte: PJF, 2004

5.5.4. Divisão por Centros Regionais

Quadro 02 - Centros Regionais

Região	Bairros
NORTE	Barbosa Lage Barreira do Triunfo Benfica Carlos Chagas Cerâmica Esplanada Francisco Bernadino Industrial Jardim Natal Jóquei Clube Monte Castelo Nova Era Remonta Represa Santa Cruz São Dimas
NORDESTE	Eldorado Granjas Betânea Jardim Bom Clima Mariano Procópio Muçumge da Grama Santa Therezinha Vale dos Bandeirantes
LESTE	Bairú Bonfim Botanágua Centenário Cesário Alvim Grajaú Linhares Manoel Honório Meggliolário/N. Sra. Aparecida Progresso Santa Rita São Benedito São Bernardo Vitorino Braga
CENTRO	Alto dos Passos Boa Vista Bom Pastor Centro Costa Carvalho Dom Bosco Fábrica Grambery Jardim Glória Jardim Paineiras Jardim Santa Helena Morro da Glória Mundo Novo Santa Catarina Santa Cecília São Mateus Vale do Ipê Vila Ozanan
SUDESTE	Barão do Retiro Floresta Nossa Sra. de Lourdes Poço Rico Santo Antônio Vila Furtado de Menezes Vila Ideal Vila Olavo Costa
SUL	Bomba de Fogo Cascatinha Graminha Ipiranga Sagrado Coração de Jesus Salvaterra Santa Efigênia Santa Luzia São Geraldo Teixeiras

OESTE	Aeroporto Borboleta Cruzeiro Santo Antônio Martelos Morro do Imperador Nova Califórnia Novo Horizonte São Pedro
--------------	--

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Humano, 2000; SPGE - Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica; Centro de Pesquisas Sociais / Anuário 2004

Nota: Este quadro segue orientações da Reforma Administrativa de 2001, em que as regiões de planejamento passaram de 12 para 7 urbanas, de acordo com os sete Centros Regionais

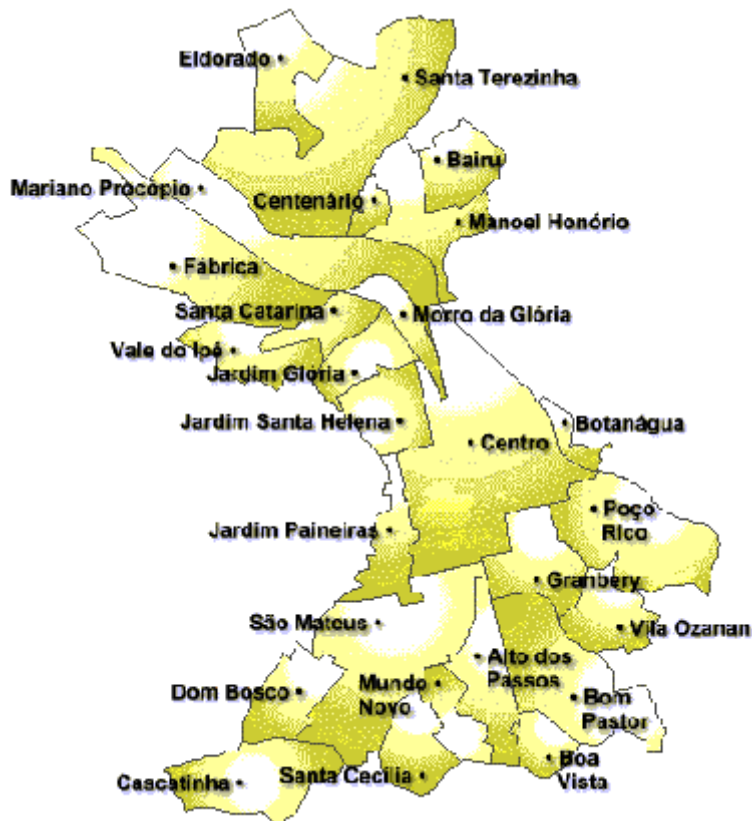


Figura 23 – Evolução da malha urbana de 1882 a 1998

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Humano, 2000; SPGE - Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica; Centro de Pesquisas Sociais / Anuário 2004

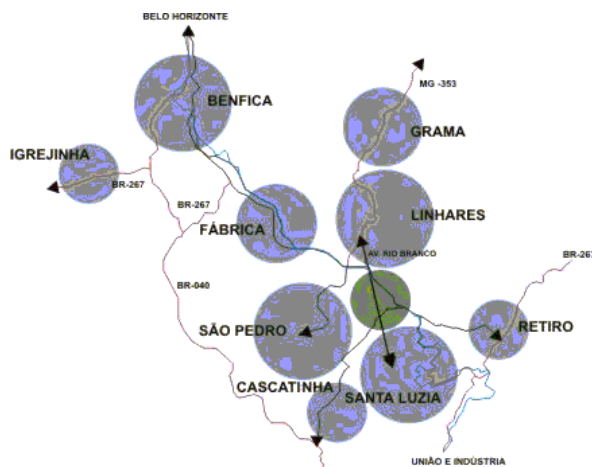


Figura 24 – Vetores de Crescimento

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Humano, 2000; SPGE - Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica; Centro de Pesquisas Sociais / Anuário 2004

Como se pode comparar com o mapa da evolução urbana os vetores de crescimento estão direcionados para fora do núcleo central do município.



Figura 25 – Vista da cidade de Juiz de Fora do alto do Morro do Cristo

Mostra os elementos morfológicos, a especulação sobre o solo urbano no centro da cidade e a estrutura dos lotes que geram as formas edificadas.

Fonte: Lunardi, 2006

5.5.5.

Objeto de estudo: situação atual das calçadas de Juiz de Fora



Figura 26 – Desnível entre os pisos das calçadas.

Fonte: Lunardi, 2006



Figura 27 – Entrada de garagens.

Alteram o nível das calçadas.

Fonte: Lunardi, 2006



Figura 28 – Ausência de rampas de acesso
Fonte: Lunardi, 2006



Figura 29 – Lixo
Fonte: Lunardi, 2006



Figura 30 – Comércio informal ocupa a calçada
Fonte: Lunardi, 2006



Figura 31 – Falta de manutenção
Fonte: Lunardi, 2006



Figura 32 – Desnível transversal acentuado
Fonte: Lunardi, 2006



Figura 33 – Degraus.
Fonte: Lunardi, 2006



Figura 34 – Má conservação
Fonte: Lunardi, 2006



Figura 35 – Má conservação
Fonte: Lunardi, 2006