



Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Tecnologia e Ciências
Instituto de Geografia

Telma Souza Chaves

**JUIZ DE FORA-MG: uma análise da reestruturação urbana-entre o
discurso e a realidade**

Rio de Janeiro
2013

Telma Souza Chaves

JUIZ DE FORA-MG: uma análise da reestruturação urbana-entre o discurso e a realidade

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientador: Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus

Rio de Janeiro

2013

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

C512 Chaves, Telma Souza.
Juiz de Fora-MG: uma análise da reestruturação
urbana entre o discurso e a realidade / Telma Souza
Chaves. – 2013.
155 f.

Orientador: Gilmar Mascarenhas de Jesus
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do
Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.
Bibliografia

1. Planejamento urbano – Juiz de Fora (MG) – Teses.
2. Planejamento estratégico – Juiz de Fora (MG) - Teses.
3. Política urbana – Juiz de Fora (MG) – Teses. 4.
Espaço urbano – Teses. I. Jesus, Gilmar Mascarenhas
de. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto
de Geografia. III. Título.

CDU 711.4(815.1)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese.

Assinatura

Data

Telma Souza Chaves

JUIZ DE FORA-MG: uma análise da reestruturação urbana-entre o discurso e a realidade

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovada em 15 de maio de 2013.

Orientador: Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus
Instituto de Geografia - UERJ

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Miguel Ângelo Campos Ribeiro
Instituto de Geografia - UERJ

Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro

2013

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha família, aos meus amigos, a todos que possam utilizar dessas informações para conhecer um pouco mais de Juiz de Fora e também para pesquisas acadêmicas

AGRADECIMENTOS

Foram muitos os que, direta ou indiretamente, motivaram este trabalho:

A Deus por ter me dado, força e perseverança, para que eu seguisse o meu caminho sem desistir;

Aos meus amigos e mentores espirituais que com paciência, luz e sabedoria me mostraram o caminho a percorrer;

À minha família, tão especial que acompanhou tudo tão próximo.

Ao professor Gilmar Mascarenhas de Jesus meu orientador, dirijo o meu mais sincero agradecimento e afeto pelo incentivo (e sábias intervenções), paciência e aceite desse trabalho;

Ao professor Miguel Ângelo Ribeiro, que contribuiu na construção desse trabalho, pois participou da qualificação e suas intervenções me orientaram e ajudaram;

A professora Maria Lúcia Pires de Menezes, que também participou da qualificação, suas intervenções contribuíram muito, além de ter sido minha professora ao longo da minha graduação;

Ao professor Leandro Dias de Oliveira, que participou da banca;

Ao meu cunhado José Márcio pela contribuição e apoio;

Ao meu amigo Osni, que sempre me ajudou e participou de algumas saídas a campo;

A todos os professores que tive que, me ensinaram e participaram do meu crescimento e principalmente por acreditarem em minha capacidade;

A professora Jeane Câmara pela correção ortográfica do texto;

Amigos: a vocês, tão importantes sempre, agradeço pelo encorajamento e cumplicidade;

Aos amigos que ganhei durante o meu período acadêmico na UERJ;

Enfim, a todos os colegas e, as pessoas que aqui não estão descritos, mas que contribuíram para o desenvolvimento desse trabalho.

Não ande atrás de mim, talvez eu não saiba liderá-lo. Por favor, nem ande em minha frente, talvez eu não saiba segui-lo. Ande ao meu lado para que juntos possamos crescer e galgar os degraus da elevação da consciência.

ProvProérbio Sioux-Tatanka Yatanka (Touro Sentado 1834-1890)

RESUMO

CHAVES, Telma Souza. *JUIZ DE FORA-MG: uma análise da reestruturação urbana-entre o discurso e a realidade*. 2013. 155 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

Para a compreensão da cidade de Juiz de Fora na contemporaneidade, devemos lançar um olhar no seu passado, foi quando se estabeleceram as bases históricas que a tornaram uma cidade polarizada com grande importância na Zona da Mata Mineira. Cidade de porte médio, de fácil acesso através de rodovias e ferrovias, se localiza próximo às grandes metrópoles nacionais: Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. Juiz de Fora caracteriza-se por significativas alterações que não só afetaram seu antigo espaço urbano, mas também determinaram uma nova configuração, e tem sido foco de atração de grandes empreendimentos da construção civil, de instituições de ensino superior, de eventos culturais e artísticos, de investimentos em geral, ocasionando um crescimento econômico em diversos setores, principalmente de serviços e do imobiliário. Reunindo, fatos históricos e empíricos, o presente trabalho pretende contribuir com a reflexão sobre o planejamento estratégico e sua aplicação em uma cidade média mineira que seguiu a ótica catalã. Baseou-se na premissa do processo de globalização na qual as grandes cidades se encontram, isto é, transformar a cidade em protagonistas nas relações do mundo atual. Tendo como objetivo a análise do planejamento urbano atual de Juiz de Fora, através das intervenções urbanísticas, seu processo de crescimento e suas problemáticas urbanas. Mas, também, identificar os elementos centrais na produção do espaço: discutir o planejamento estratégico da cidade; suas ações; os serviços essenciais dentro do espaço urbano do município e como tudo isso afeta a população local. Juiz de Fora vem repetindo o modelo e o discurso dominante das grandes cidades capitalistas, marcado pela lógica do mercado e pela apropriação diferencial da riqueza e conseqüentemente gerando um consumo diferenciado. O espaço da cidade passa a ser vendido e torna-se foco da atuação de diferentes atores, com objetivos diversos. Apresentaremos dois exemplos concretos: o primeiro está situado na região Leste da cidade uma das mais pobres que é o Alto Três Moinhos, caracterizando-se em um bairro de população carente; o outro está situado na região Central da cidade que é o bairro Dom Bosco, caracteriza-se por ser um bairro carente que está localizado ao meio de grandes intervenções urbanísticas da cidade. Diante desse contexto, suscitando o debate entre o discurso e a realidade que nos leva a uma reflexão para o delineamento do quadro da política urbana atual do município.

Palavras-chave: Planejamento urbano. Juiz de Fora. Problemáticas urbanas. Planejamento estratégico. Intervenções urbanísticas

ABSTRACT

To understand the city of Juiz de Fora in contemporary times, we should cast a look at its past, when historical basis were established to make Juiz de Fora a polarized city with great importance in the Zona da Mata Mineira. Medium-sized city, easily accessible by road and rail, it is located close to major national cities: Rio de Janeiro, Sao Paulo and Belo Horizonte. Juiz de Fora is characterized by significant changes which not only affect the old urban space, but also determine a new configuration, and has been the focus of attraction for large construction projects, institutions of higher education, cultural and artistic events of investments in general, causing economic growth in several sectors, mainly services and real estate. Gathering empirical and historical facts, this paper aims to contribute to the discussion about strategic planning and its implementation in a Minas Gerais State town that followed the average Catalan perspective. It is based on the premise of the globalization process presently undergone by large cities, ie, transform the city into protagonists in relations in the world today. It also aims to analyze the current urban planning of Juiz de Fora through urban interventions, its growth and its urban problems. In addition, it proposes to identify the key elements in the production of space: discuss the strategic planning of the city, their actions, essential services within the urban area of the municipality and how all this affects the local population. Juiz de Fora has been repeating the model and the dominant discourse of capitalist cities, marked by the logic of the market and the differential appropriation of wealth and consequently generating a differentiated consumption. The city space is then marketed and becomes a focus of action of different actors, with different goals. Two examples are presented: the first is situated in the eastern city, one of the poorest areas which is the High Three Mills, consisting in a poor neighborhood; the other is located in the central region of the city is the Dom Bosco neighborhood, a poor neighborhood in the middle of large urban interventions in the city. In this context which raises the debate between rhetoric and reality, we are led to discuss the framework for the design of urban policy of the current municipality.

Keywords: Urban planning. Juiz de Fora. Urban issues. Strategic planning. Urban interventions

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Trecho da Estrada União e Indústria	32
Figura 2 - Ramal da Ferrovia D.Pedro II, Juiz de Fora-MG	35
Figura 3 - Primeira Estação Ferroviária instalada em Juiz de Fora-MG	36
Figura 4 - Usina de Marmelos	37
Figura 5 - Estrutura Organizacional do Plano Estratégico de Juiz de Fora	72
Figura 6 - Etapas de elaboração do Plano Estratégico de Juiz de Fora-MG	76
Figura 7 - Esquema da Área Central de Juiz de Fora	79
Figura 8 - Projeto de Reurbanização da Rua Batista de Oliveira	81
Figura 9 - Vista da avenida Barão do Rio Branco	84
Figura 10 - Vista Parcial da Avenida Barão do Rio Branco	84
Figura 11 - Vista Parcial Obras de Parada de Ônibus Av.Barão do Rio Branco	85
Figura 12 - Vista Parcial Obras avenida Barão do Rio Branco	85
Figura 13 - Vista Parcial Obras avenida Barão do Rio Branco	86
Figura 14 - Projeto da Rampa do viaduto Augusto Franco	87
Figura 15 - Projeto do Mergulhão da avenida Francisco Bernardino	88
Figura 16 - Ponte dos Poderes-Juiz de Fora	88
Figura 17 - Projeto do Mergulhão da Rua Benjamin Constant-Juiz de Fora	88
Figura 18 - Esquema 2 da Área Central de Juiz de Fora	90
Figura 19 - Vista Parcial do Bairro Três Moinhos e Alto Três Moinhos	119
Figura 20 - Vista Parcial Alto Três Moinhos	120
Figura 21 - Vista Parcial Três Moinhos e Alto Três Moinhos	120
Figura 22 - Vista Parcial Alto Três Moinhos	121
Figura 23 - Vista Parcial de Moradias-Alto Três Moinhos	121
Figura 24 - Vista Parcial Alto Três Moinhos-Escadas de acesso	122
Figura 25 - Vista Parcial Alto Três Moinhos	122
Figura 26 - Vista Parcial Alto Três Moinhos-Área degradada	123
Figura 27 - Vista Parcial Alto Três Moinhos-Via de acesso	125
Figura 28 - Vista Parcial Alto Três Moinhos-Lixo nas Encostas	126
Figura 29 - Vista Parcial Alto Três Moinhos-Escada de Acesso	126
Figura 30 - Vista Bairro do Dom Bosco	132
Figura 31 - Vista Parcial Bairro do Dom Bosco	132
Figura 32 - Vista Parcial do Bairro do Dom Bosco	133
Figura 33 - Vista Parcial do Bairro do Dom Bosco	136

Figura 34 - Vista Parcial do Bairro do Dom Bosco.....	137
Figura 35 - Vista Parcial do Bairro do Dom Bosco.....	138
Figura 36 - Vista Parcial do Bairro do Dom Bosco-Rua Pirapora.....	139

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução da População de Juiz de Fora-MG	27
Gráfico 2 - Produto Interno Bruto-VA-2010	47
Gráfico 3 - Maiores Municípios, Segundo o VA da Indústria (%)-MG	48
Gráfico 4 - Maiores Municípios, Segundo o VA de Serviços (%)-MG-2009	49
Gráfico 5 - Arrecadação anual de ICMS, por atividade econômica-Juiz de Fora-MG, 2007-2010 (em R\$).....	52

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Bairros que compõem a Região Central.....	78
Quadro 2 - Bairros que compõem a Região Sul.....	102
Quadro 3 - Bairros que compõem a Região Oeste.....	102

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Zona da Mata Mineira.....	24
Mapa 2 - Município de Juiz de Fora: Distritos e Área Urbana.....	25
Mapa 3 - Microrregião de Juiz de Fora.....	27
Mapa 4 - Região Central de Juiz de Fora.....	78
Mapa 5 - Região Central, Oeste e Sul de Juiz de Fora.....	101
Mapa 6 - Zona Urbana de Juiz de Fora-Áreas de Exclusão Social.....	110
Mapa 7 - A Região Leste e o Bairro Três Moinhos.....	117
Mapa 8 - Corte Mapa de Declividade de Juiz de Fora-Três Moinhos.....	123
Mapa 9 - Mapa de Uso do Solo e Cobertura Vegetal de Juiz de Fora-Três Moinhos.....	124
Mapa 10 - Corte Mapa Geomorfológico de Juiz de Fora-Três Moinhos.....	127
Mapa 11 - Região Central de Juiz de Fora e o Bairro Dom Bosco.....	129
Mapa 12 - Corte Mapa de Declividade de Juiz de Fora-Dom Bosco.....	134
Mapa 13 - Mapa de Uso do Solo e Cobertura Vegetal de Juiz de Fora-Dom Bosco.....	134
Mapa 14 - Corte Mapa Geomorfológico de Juiz de Fora-Dom Bosco.....	135

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Migrações em % para Juiz de Fora-MG.....	26
Tabela 2 -	Evolução da população de Juiz de Fora-MG.....	26
Tabela 3 -	Municípios da Microrregião de Juiz de Fora-MG.....	28
Tabela 4 -	Indústrias em Juiz de Fora antes da Produção de Energia Elétrica.....	38
Tabela 5 -	Composição Setorial do PIB de Juiz de Fora e Participação em Minas Gerais (em %).....	45
Tabela 6 -	Indicadores econômicos de Juiz de Fora, Zona da Mata e Minas Gerais-1985-1995.....	45
Tabela 7 -	Produto Interno Bruto (Valor Adicionado-VA)-2010.....	47
Tabela 8 -	Produto Interno Bruto (PIB) (R\$ mil)-Juiz de Fora-MG.....	49
Tabela 9 -	Valor Adicionado-VA (R\$ mil)-Juiz de Fora-MG.....	50
Tabela 10 -	Produto Interno Bruto (PIB) per capita (R\$)-Juiz de Fora-MG.....	50
Tabela 11 -	Arrecadação anual de ICMS, por atividade econômica-Juiz de Fora-MG, 2003- 2006 (em R\$).....	51
Tabela 12 -	Arrecadação anual de ICMS, por atividade econômica-Juiz de Fora-MG, 2007- 2010 (em R\$).....	51
Tabela 13 -	Arrecadação anual de ICMS em % por atividade econômica-Juiz de Fora-MG, 2003-2010 (em R\$).....	51
Tabela 14 -	Condição Socioeconômica nas áreas de Exclusão Social-Números de Domicílios.....	111
Tabela 15 -	Saneamento por Número de Domicílios.....	111
Tabela 16 -	Acessibilidade-Número de Domicílios.....	112
Tabela 17 -	Serviços por Número de Domicílios.....	112
Tabela 18 -	Titularidade da Terra em Números de Domicílios.....	113
Tabela 19 -	Grupo de critérios quanto a intervenções urbanas-Número de domicílios.....	114

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEIS	Áreas Especiais de Interesse Social
BMP	Belgo Mineira Participações
CDIJF	Câmara Dirigentes Lojistas de Juiz de Fora
CEMIG	Centrais Elétricas de Minas Gerais
CIDEU	Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano
CONCER	Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio
CPM	Companhia Paraibuna de Metais
CRECIMG	Conselho Regional de Corretores de Imóveis-MG
CTS	Centros de Treinamento de Seleções
DEMLURB	Departamento Municipal de Limpeza Urbana
FJP	Fundação João Pinheiro
HU	Hospital Universitário
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGA	Instituto de Geociências Aplicadas-MG
IPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano
PAM	Posto de Atendimento Médico
PDL	Plano de Desenvolvimento Local
PJF	Prefeitura Municipal de Juiz de Fora
PLANOJF	Planejamento Estratégico de Juiz de Fora
RU	Região Urbana
SAS	Secretaria de Assistência Social
SAU	Secretaria de Atividades Urbanas
SETTRA	Secretaria de Transporte e Trânsito
SHRBSJF	Sindicato de Hotéis Bares Restaurantes e Similares de Juiz de Fora
SMDE	Secretaria de Desenvolvimento Econômico
SMJ	Siderúrgica Mendes Júnior
SPDE	Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico
TELEMAR	Telecomunicações de Minas Gerais
UFJF	Universidade Federal de Juiz de Fora
VA	Valor Adicionado

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	16
1	A EVOLUÇÃO URBANO REGIONAL DE JUIZ DE FORA-MG	23
1.1	Das origens a década de 1970	28
1.2	Dinâmica Industrial de Juiz de Fora a partir dos anos 1970	42
1.3	A cidade e a economia urbana atual	46
2	O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO: APONTAMENTOS CRÍTICOS	56
3	O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO EM JUIZ DE FORA-MG	69
3.1	Elaboração do Plano Estratégico	71
3.2	Requalificação da Área Central	77
3.3	Novas Urbanizações	91
3.4	O Outro Lado da Cidade Espetáculo: A Pobreza Urbana	106
3.4.1	<u>A Região Leste e o Bairro Três Moinhos</u>	116
3.4.1.1	Bairro Alto Três Moinhos.....	119
3.4.2	<u>A Região Central e o Bairro Dom Bosco</u>	128
3.4.2.1	O Bairro Dom Bosco.....	131
4	CONCLUSÃO	143
	REFERÊNCIAS	148

INTRODUÇÃO

A complexidade crescente das conformações urbanas metropolitanas e regionais tem colocado diversos desafios para o setor acadêmico e para os gestores urbanos. Tanto os modelos explicativos como os processos de gestão das questões ligadas ao urbano, principalmente ao planejamento já não estão dando conta dessa complexidade.

Sabemos que existe um grande desafio por parte da administração pública de combater o caos urbano, muitas vezes gerado por uma urbanização acelerada. Não se pode deixar de enfrentar o desafio, saber pelo menos manter minimamente um padrão em que grande parte da população será atendida e ter as condições atuais de vida para as futuras gerações.

O presente trabalho pretende contribuir com a reflexão sobre o planejamento estratégico e sua aplicação em uma cidade média mineira, que buscou o apoio e experiências já consolidadas em outras cidades, como por exemplo, as cidades de Barcelona e Rio de Janeiro.

A partir dos processos socioespaciais contemporâneos e de novos sentidos da produção do espaço urbano, começa a se evidenciar este modelo de intervenções urbanas - o planejamento estratégico. Este oferece uma possibilidade de nova análise socioespacial, a partir do processo de importação para as grandes metrópoles e até mesmo para cidades de menor porte como é o caso de Juiz de Fora.

De acordo com Vainer (2000) o qual, destaca três pontos que condena no planejamento estratégico, são eles: O primeiro é o *marketing* de cidades, pois ele nos questiona “o que é que afinal se vende quando se põe à venda uma cidade?”. (VAINER, 2000, p.78). É Ciência de que quem compra, são os grandes investidores de capital, e os aspectos que serão valorizados nas cidades são aqueles que agradam a um grupo específico e, não se tem valorização para o que é importante para a população em geral.

Em Juiz de Fora iremos verificar que estamos vivenciando este processo do marketing e a venda de áreas específicas de interesse a grupos diferenciados.

O outro diz respeito a analogia entre a cidade e empresa os quais os planejamentos incorporaram. Segundo Vainer (2000, p.90), a cidade “deve ser

competitiva, ágil, flexível [...] o que conta é a produtividade e a competitividade, e onde o que vale são os resultados”.

Averiguaremos que Juiz de Fora no intuito de se firmar como polo regional lançou-se a uma grande concorrência tornando-se competitiva.

O último é a necessidade de consenso que se deve ter, pois ele reduz os conflitos inerentes à complexidade da vida social urbana a níveis inaceitáveis, em nome de uma unanimidade necessária para se alcançar o desenvolvimento, baseado, como já foi descrito, numa política submissa aos interesses do capital.

Ainda de acordo com esse autor, aspectos como infraestrutura tecnológica e de comunicações, hotéis de luxo, mão-de-obra qualificada e aeroportos internacionais passam a liderar a lista de prioridades dos planos estratégicos.

Estamos vendo que nos últimos anos, as administrações municipais estão buscando incorporar as práticas no planejamento e gestão. Essas estão nos revelando uma subordinação ao mundo globalizado, como se fosse uma necessidade a ser suprida pelas municipalidades em colocar as cidades presentes no mundo atual.

A cidade de Juiz de Fora, atualmente, está recebendo grandes investimentos de infraestrutura e uma nova reestruturação urbana, no entanto esses investimentos são seletivos e excludentes e não abrangem toda a área urbana e a população.

Como o acesso a esses recursos é mediado pela produção privada do ambiente construído, particularmente pelo mercado de terras e imobiliário, os interesses econômicos passam a orientar sua atuação pela captura desses investimentos como forma de realização de lucros extraordinários, garantindo o acesso das camadas mais favorecidas à cidade urbanizada.

Juiz de Fora é uma das cinco cidades mais populosas de Minas Gerais e está consolidando, cada vez mais, o seu papel de polo regional e econômico na Zona da Mata Mineira.

Com o comércio varejista e o setor de serviços, que oferece à população de sua microrregião clínicas, hospitais, rede bancária, rede escolar, serviços especializados, órgãos públicos, departamentos regionais e instâncias do judiciário, conseqüentemente aumentando a sua influência.

E como aponta Oliveira (2006, p.36-37):

Neste sentido pode-se afirmar que, no conjunto de relações de Juiz de Fora com sua área de influência e com outros centros urbanos, a relevância de seu papel como pólo regional é inegável, ligando-se na maior parte das vezes, às localidades menores e extrapolando sua área para além da divisa estadual, atingindo diversas cidades no Estado do Rio de Janeiro.

Este trabalho tem o objetivo de analisar o planejamento urbano atual de Juiz de Fora, através das intervenções urbanísticas, seu processo de crescimento e suas problemáticas. Além de identificar os elementos centrais na produção do espaço, discutir o planejamento estratégico da cidade e suas ações, os serviços essenciais dentro do espaço urbano do município e como tudo isso afeta a população local.

Cidade de evidência na Zona da Mata Mineira, de fácil acesso através de rodovias e ferrovias, se localiza próximo às grandes metrópoles nacionais: Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. A última é metrópole regional e capital do Estado de Minas Gerais. Além disso, Juiz de Fora tem sido foco de atração de grandes empreendimentos da construção civil, de instituições de ensino superior, de eventos culturais e artísticos, de investimentos em geral, ocasionando um crescimento econômico em diversos setores, principalmente de serviços e do imobiliário. Tudo isso se reflete no comportamento e na dinâmica demográfica da cidade.

Com a importância de Juiz de Fora em relação às cidades de sua microrregião e mesmo de outras regiões, estão surgindo novos setores que começam a se expandir, desde os anos 1990, com a instalação de grandes empresas, da fibra ótica, do gasoduto, entre outros.

Além de atividades ligadas à prestação de serviços, educação; novas especialidades na saúde, novas redes de hotelaria, shopping centers e desenvolvimento de eventos e do turismo.

Como polo regional, Juiz de Fora exerce uma influência marcante sobre sua circunvizinhança. Isso pode ser visualizado na importância que o saldo migratório tem no crescimento demográfico da cidade, que historicamente foi registrado .

A partir de seu crescimento como centro regional, Juiz de Fora iniciou grandes modificações urbanas, que a transformou porque não dizer, competitiva, em um grande “mercado aberto”. No entanto, problemas urbanos apresentam-se com maior força quando as ações e transformações dos espaços não são bem planejadas e estruturadas devidamente. São advindos também da seletividade espacial que o capital impõe. A partir de 1997, mais precisamente, com o desafio de

pensar coletivamente no futuro da cidade, seu Planejamento Estratégico começou a ser elaborado.

O interesse para o desenvolvimento desta pesquisa justifica-se por motivações pessoais quanto acadêmicas e profissionais. Mesmo não tendo nascido em Juiz de Fora, fui criada nela tornando-me um indivíduo urbano, e ao longo de meu crescimento fui agregando conhecimentos sobre a cidade. Sou testemunha de muitas mudanças e intervenções no espaço urbano juizforano. A princípio pelo trabalho que me possibilitou percorrer a cidade como um todo na medida em que tinha que visitar empresas distribuídas pelos bairros. Posteriormente já com uma visão mais crítica de cunho acadêmico intensifiquei minha relação e interesse pelo tema.

Diante de uma série de intervenções urbanísticas e, a necessidade de tornar Juiz de Fora atrativa através de uma política desenvolvimentista, ficou uma pergunta. Como podemos compreender o discurso e a realidade da cidade?

Foi através desse questionamento que esse trabalho se desenvolveu, tentando trazer algumas respostas. Mas, ao mesmo tempo explicando o novo processo urbano pelo qual a cidade está passando.

Com a intenção de analisar as formas de produção e apropriação do espaço urbano em Juiz de Fora, estabelecemos os conceitos centrais que serviram de suporte para o desenvolvimento, são eles: Planejamento urbano, desenvolvimento urbano, plano diretor e plano estratégico. Eles foram adotados, visto que, entendemo-los como estruturantes numa análise sobre o urbano, principalmente em cidades capitalistas.

Através da literatura de Manuel Castells, Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, David Harvey, Ermínia Maricato, Gilmar Mascarenhas, Rose Compans, Carlos Vainer, Fernanda Sánchez, Ana Fani Alessandri, Carlos, João Sette W.Ferreira, Pedro de Novais Lima Junior, entre outros, autores que trabalham efetivamente a produção da cidade como um todo. E, que contemplam análises, sócio-político-cultural das grandes e médias cidades. Ou seja, teremos um apoio teórico-metodológico e faremos as possíveis aplicações dessas leituras na nossa pesquisa.

Nosso embasamento teórico se dividiu entre determinados pensadores do planejamento urbano, planejamento estratégico, população, cultura e turismo cultural. Autores que trabalham efetivamente a sociedade como um todo e que

contemplam essas análises. Já na tentativa de explicar um pouco da história do município, citamos alguns autores que analisam Juiz de Fora.

Pesquisas foram realizadas nos arquivos históricos da cidade e, também visitas aos órgãos públicos responsáveis (municipais e federais), para coletar dados e informações. Além de visitas a campo, nas Regiões Urbanas que atualmente estão tendo uma considerável intervenção urbanística. Essas visitas também se estenderam as outras regiões que estão recebendo pouca ou nenhuma intervenção. Isto foi a nossa fonte, para obter uma amostragem para o diagnóstico final onde a abordagem abrangerá a centralidade e o empreendedorismo urbano, turístico e esportivo e a exclusão de uma grande parcela da população existente na cidade.

Para abordar a teoria do planejamento estratégico em relação a sua concepção e seus objetivos, buscamos um apoio em autores brasileiros. Não que, os mais renomados mundialmente dessa temática não sejam importantes, mas, pelo trabalho desenvolvido pelos brasileiros, que ao mesmo tempo basearam-se em Manuel Castells, Jordi Borja, Manuel de For i Foxá, David Harvey, com suas idéias sobre empreendedorismo urbano, entre outros. Destacamos entre eles: Carlos Vainer, Otilia Arantes, Fernanda Sánchez, Rose Companys, Erminia Maricato, Pedro de Novais Lima Junior, João Sette W.Ferreira. Para eles, devemos contestar o Planejamento Estratégico que foi implantado em alguns municípios brasileiros e em algumas cidades da América Latina.

Através de suas análises e críticas, alguns autores brasileiros destacam que com aplicação do planejamento estratégico, a administração pública operou mudanças na política brasileira, ou seja, uma nova política urbana. Destacando que o planejamento estratégico está ligado aos interesses maiores do grande capital, que se apropria das vantagens oferecidas pelos municípios.

Com as abordagens dos autores acima, não temos a pretensão de discutir se o planejamento estratégico importado e, aplicado em algumas cidades brasileiras é o modelo ideal de gestão urbana. Contudo, buscamos através de suas análises, explicar o novo modelo de planejamento que está sendo aplicado em Juiz de Fora atualmente.

O primeiro capítulo “A Evolução Urbano Regional de Juiz de Fora – MG” nos traz uma reflexão histórica de Juiz de Fora desde sua origem a categoria de município, abordando aspectos de seu espaço urbano e expansão. Para a compreensão da cidade de Juiz de Fora na contemporaneidade, num primeiro

momento, um olhar no seu passado foi necessário, pois foi quando se estabeleceram os principais elementos históricos que a tornaram uma cidade polarizada com grande importância na Zona da Mata Mineira, considerada centro regional e uma das mais importantes cidades de Minas Gerais.

Com um avanço na história, fomos direto para os anos 1970. A partir desse momento, ocorreu um novo aquecimento do parque industrial, após um período de decadência do mesmo, que teve início nos anos 1920. Será abordado o processo industrial e o crescimento que o município teve na segunda metade do século XX.

No segundo capítulo intitulado “O Planejamento Estratégico: Apontamentos Críticos”, uma análise sobre o planejamento será realizada. Buscamos esclarecer desde seu surgimento e utilização por empresas privadas, até sua adaptação e incorporação para a gestão urbana. Além de abordar seu advento na América Latina e no Brasil. Para isso teremos a contribuição de vários autores, como descrito anteriormente.

O terceiro capítulo consiste em uma análise local, ou seja, do planejamento estratégico de Juiz de Fora. Este fará uma análise da elaboração do mesmo na cidade, trazendo a sua estrutura e os seus objetivos.

Esse capítulo, a partir do planejamento estratégico de Juiz de Fora, desdobra-se e traz-nos em seguida as intervenções que o núcleo central da cidade recebeu, dando ênfase à administração de 2009/2012, pois foi nela que o núcleo ganhou um maior número de obras e intervenções urbanísticas.

Posteriormente, abordaremos sobre as novas urbanizações que a cidade recebeu após os anos de 1990. Sobretudo, do crescimento de novas urbanizações na região Central, Sul e Oeste, a partir do lançamento da candidatura de Juiz de Fora para ser uma das subsedes da Copa de 2014.

Em outro momento, estaremos trazendo o outro lado da cidade espetáculo, ou seja, a pobreza urbana. Faremos uma abordagem da política urbana, trazendo um panorama da pobreza. Em seguida apresentaremos dois exemplos empíricos.

O primeiro deles é uma análise do bairro Alto Três Moinhos, que se localiza na região Leste de Juiz de Fora, uma das mais pobres da cidade, que carece de obras de infraestrutura. Este bairro foi escolhido, porque também é uma área com problemas socioeconômicos e que nos revela a problemática ambiental existente em algumas áreas da cidade.

O segundo é uma análise do bairro Dom Bosco, que se situa na região Central da cidade. É um bairro que, historicamente, foi povoado por uma população carente e que, atualmente, se vê no meio das grandes intervenções urbanísticas e, ao mesmo tempo, não as podem utilizá-las em sua grande maioria, aumentando, assim, a exclusão social de uma parcela da cidade.

Já a conclusão procurou resgatar o cerne das discussões apresentadas no trabalho, na interpretação e compreensão do planejamento urbano, o qual Juiz de Fora está vivenciando. Será exposto os resultados da análise desenvolvida ao longo dos capítulos, especialmente no que se refere as intervenções urbanísticas.

1 A EVOLUÇÃO URBANO REGIONAL DE JUIZ DE FORA – MG

Nosso objetivo principal aqui é traçar a evolução urbana e regional do município de Juiz de Fora. Este capítulo trará um esboço da formação espacial de Juiz de Fora e, para isso, faremos uma pontuação histórica com informações e reflexões de alguns autores que tiveram e que têm como campo de pesquisa e estudo o município de Juiz de Fora e outros autores relevantes que estudam o espaço urbano em geral.

Para a compreensão da cidade de Juiz de Fora na contemporaneidade, devemos ter um olhar no seu passado, foi quando se estabeleceram os principais elementos históricos que a tornaram uma cidade polarizada com grande importância na Zona da Mata Mineira. Além disso é considerada centro regional e uma das mais importantes cidades do estado de Minas Gerais.

Em um primeiro momento, apresentaremos um breve quadro histórico e faremos algumas considerações de vários autores sobre a evolução e formação do espaço urbano do município, sobre as quais esses pesquisadores fazem um retrospecto com o objetivo de elucidar a formação histórica de Juiz de Fora. Abordaremos também o processo industrial e o crescimento que o município teve no início do século XIX, considerando a população local e os imigrantes que chegaram e trouxeram nova configuração espacial à cidade.

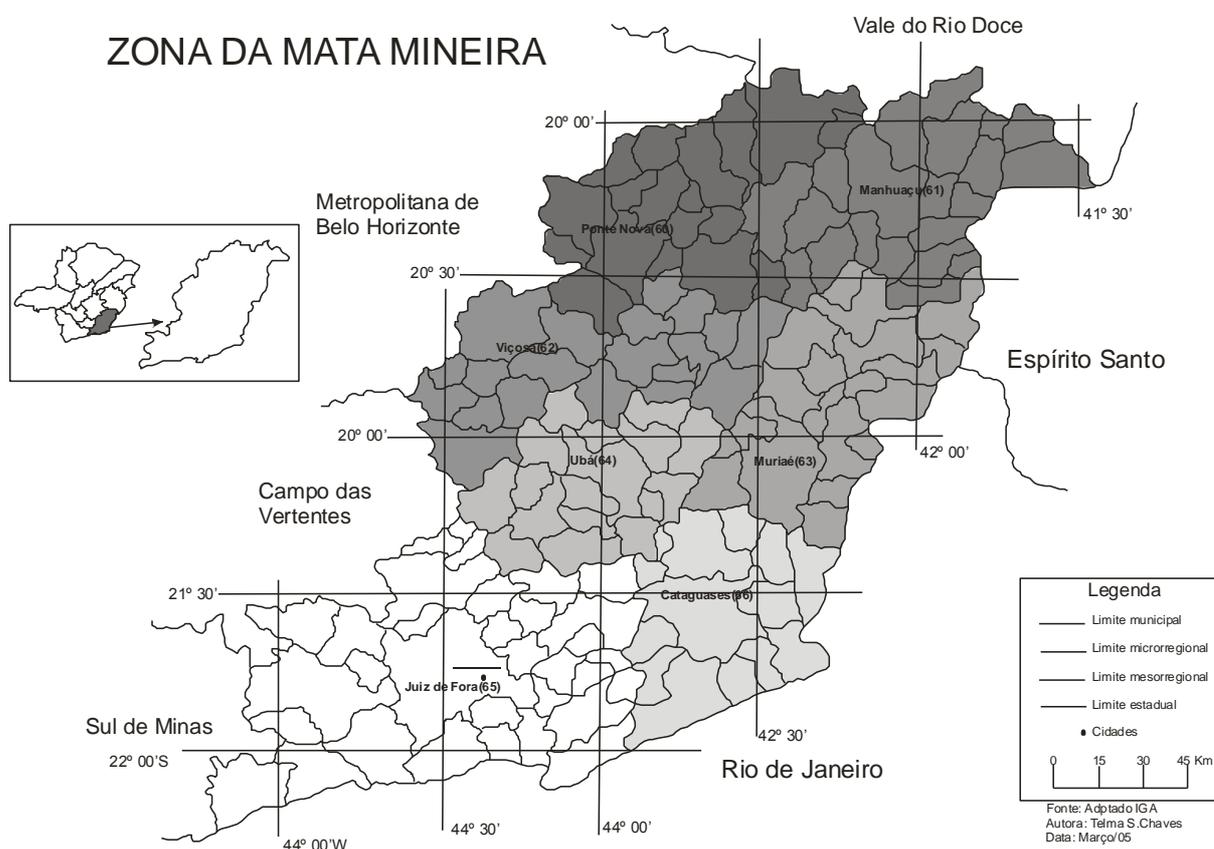
Em seguida, daremos uma ênfase maior ao recorte temporal compreendido a partir de 1970. Período em que ocorreu um novo aquecimento do parque industrial de Juiz de Fora, após um longo período de decadência que teve início nos anos 1920. Será abordado o processo industrial e o crescimento que o município apresentou na segunda metade do século XX.

Conforme registros históricos, a importância da cidade de Juiz de Fora vem de sua localização entre a antiga sede do Império brasileiro, Rio de Janeiro, e Ouro Preto, primeira capital da Província de Minas Gerais, polarizando assim, através dos caminhos vicinais, toda uma região hoje denominada de Zona da Mata Mineira.

A origem de Juiz de Fora se relaciona à mineração e à abertura do Caminho Novo, cuja construção teve início em 1702 por Garcia Rodrigues Paes, enquanto elo entre Minas Gerais e o porto do Rio de Janeiro (GUIMARÃES e GUIMARÃES 2001, p.17).

A princípio faremos uma abordagem, a qual estará nos mostrando alguns aspectos gerais do município de Juiz de Fora e a microrregião da Zona da Mata. Para posteriormente abordarmos um pouco da sua história e do seu processo de produção do espaço urbano.

Juiz de Fora se localiza na porção sudeste do Estado de Minas Gerais, na tradicionalmente conhecida região da Zona da Mata Mineira, uma das 12 mesorregiões geográficas estabelecidas pelo IBGE que compõem o Estado de Minas¹. A Zona da Mata ainda se subdivide em microrregiões. Atualmente a microrregião de Juiz de Fora – 065, é composta por 33 municípios, com uma população de 728.602 e uma área total de 8.923,426 Km².



Mapa 1 - Zona da Mata Mineira.
Fonte: Elaborado pela autora, 2005

¹ As outras são: Noroeste de Minas, Norte de Minas, Jequitinhonha, Vale do Mucuri, Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, Central Mineira, Metropolitana de Belo Horizonte, Vale do Rio Doce, Oeste de Minas, Sul e Sudoeste de Minas e Campos das Vertentes

O município de Juiz de Fora possui 516.247 habitantes residentes (IBGE, 2010), que corresponde a 70,88 % do total de sua microrregião e, sua área é de 1.429,8 Km², o que corresponde a cerca de 15,8% da área total da microrregião.

Seu território está dividido em 4 distritos: o Distrito-Sede, com área de 726 Km²; o Distrito de Torreões, com 374,6 Km²; o Distrito de Rosário de Minas, com 225,6 Km² e o Distrito de Sarandira, que ocupa uma área de 103,8 Km².



Mapa 2 - Município de Juiz de Fora: Distritos e Área Urbana.
Fonte: OLIVEIRA, 2004

No momento em que teve um acréscimo no seu adensamento populacional, os vales secundários formados pelos afluentes do rio Paraibuna foram sendo

ocupados. Hoje, já os tendo ocupado em quase sua totalidade, cresce demograficamente em suas vertentes, muitas vezes, de forma “desordenada”, acarretando profundas alterações no espaço urbano.

Como pólo regional, Juiz de Fora exerce uma influência marcante sobre sua circunvizinhança. Isso se percebe na importância que o saldo migratório tem no crescimento demográfico da cidade, já historicamente registrado.

Tabela 1 - Migrações em % para Juiz de Fora - MG

Metrópoles	%	Cidades mineiras	%	Outros estado	%
Rio de Janeiro	10,83	Betim	3,42	Três Rios - RJ	2,63
Belo Horizonte	3,83	sem especificação	2,51	Petrópolis - RJ	2,36
São Paulo	3,29	Barbacena	2,34	Volta Redonda - RJ	1,93
		Muriaé	1,99		
Total	17,95		10,3		6,92

Fonte: IBGE, 2000, Elaborada pela autora, 2011.

Grande contingente populacional busca em Juiz de Fora uma solução para melhoria de qualidade vida, principalmente após a “retomada” do seu crescimento econômico.

A tabela abaixo nos traz a população residente em Juiz de Fora. Verifica-se que seu quadro demográfico é crescente. Na primeira década a cidade teve um aumento em torno de 29%. Já no período que compreende de 1980 a 1991 o aumento foi de 25%, depois verifica-se que, em 5 anos o crescimento ficou em torno de 10% que corresponde ao período de 1991 a 1996. Entre os anos de 1996 para 2000, o aumento foi de 8%. Para 7 anos o crescimento foi de 12,5% que corresponde entre os anos de 2000 a 2007 e no período de 2007 até 2010 o aumento ficou em torno de 3%.

Tabela 2 - Evolução da população de Juiz de Fora – MG

População	Ano
238.510	1970
307.525	1980
385.996	1991
424.479	1996
456.796	2000
513.348	2007
516.247	2010

Fonte: IBGE, Elaborada pela autora, 2011.

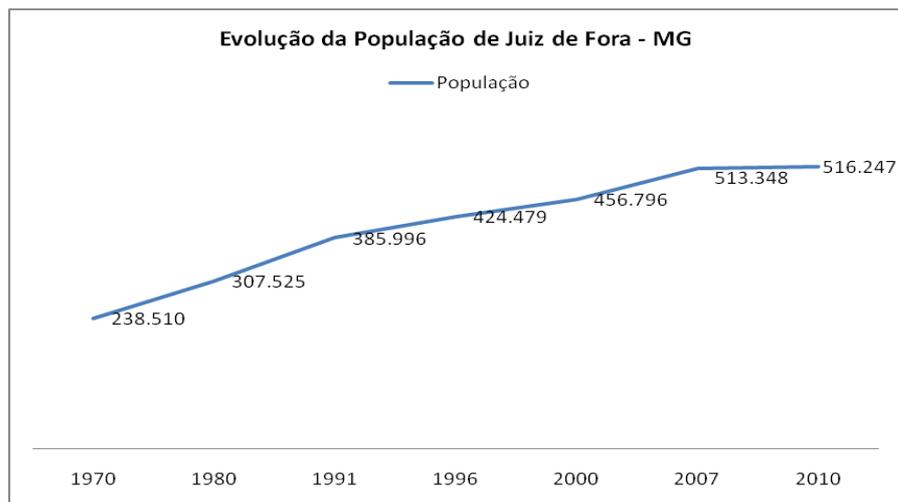
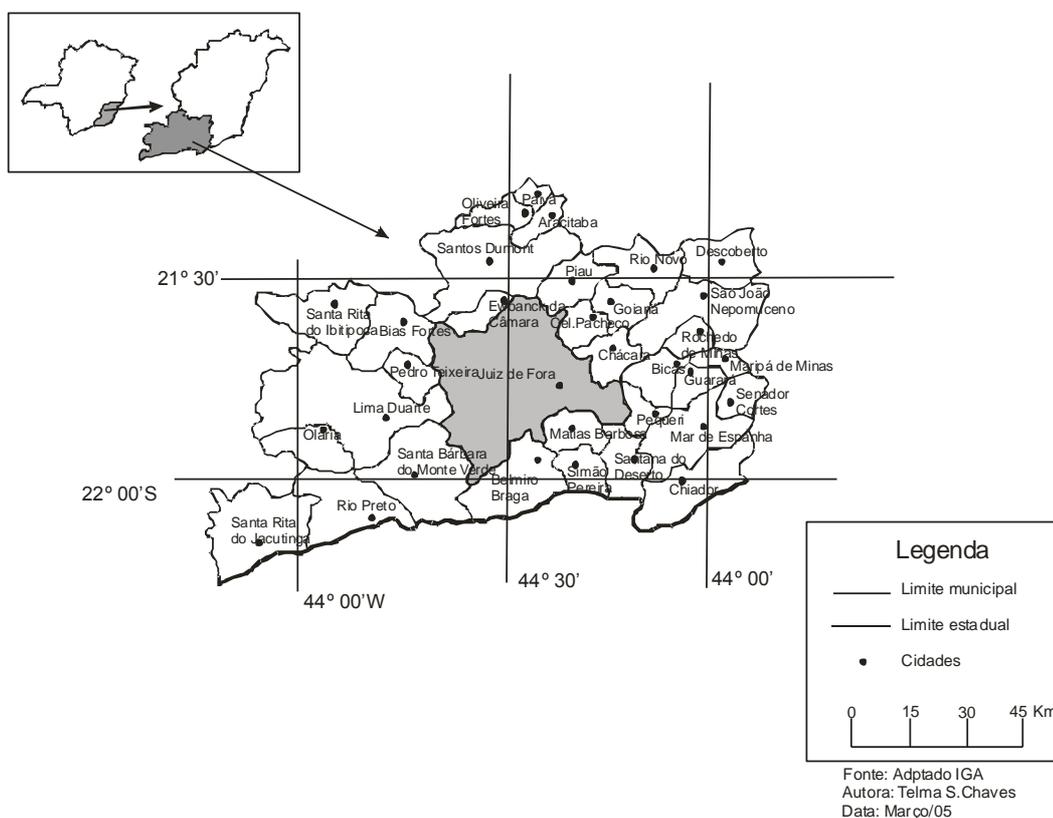


Gráfico 1 - Evolução da População de Juiz de Fora - MG
Fonte: IBGE, Elaborado pela autora, 2011.

De acordo com dados da Prefeitura de Juiz de Fora – PJF e da Câmara de Dirigentes Lojistas de Juiz de Fora - CDIJF, atualmente a cidade, de segunda a sábado, praticamente duplica sua população, pois durante a semana, ela recebe grande contingente populacional que aqui vem buscar atendimento de saúde, educação, comércio e lazer, entre outros.

MICRORREGIÃO DE JUIZ DE FORA



Mapa 03 - Microrregião de Juiz de Fora.
Fonte: Elaborado pela autora, adaptado IGA 2005

A microrregião de Juiz de Fora – 065 é limítrofe com as microrregiões de Cataguases, Ubá, Barbacena, São João Del Rei e Andrelândia no Estado de Minas Gerais e, Barra do Piraí e Três Rios no Estado do Rio de Janeiro. Ao analisarmos a microrregião de Juiz de Fora, verificamos que a população da cidade corresponde a 70,85% da população de sua microrregião.

Com base na tabela 3, e considerando os 06 maiores municípios em população após Juiz de Fora, verificamos que o segundo município mais populoso é Santos Dumont e, ele possuiu apenas 8,97% do total de Juiz de Fora. O terceiro mais populoso é São João Nepomuceno e sua população corresponde a 4,85%, em seguida tem-se Lima Duarte e sua população corresponde a 3,13%. Em sequência vem a cidade de Bicas e sua população corresponde a 2,64%, para Matias Barbosa sua população corresponde a 2,60% e por último Mar de Espanha, sua população corresponde a 2,28% do total de Juiz de Fora. Destacamos que os outros municípios que compõem a microrregião 065, suas populações não ultrapassam a um percentual acima de 1,70% do total do município de Juiz de Fora.

Tabela 3 - Municípios da Microrregião de Juiz de Fora - MG

Município	População	Município	População
Aracitaba	2.058	Oliveira Fortes	2.123
Belmiro Braga	3.403	Paiva	1.558
Bias Fortes	3.793	Pedro Teixeira	1.785
Bicas	13.653	Pequeri	3.165
Chácara	2.792	Piau	2.841
Chiador	2.785	Rio Novo	8.712
Coronel Pacheco	2.983	Rio Preto	5.292
Descoberto	4.768	Rochedo de Minas	2.116
Ewbanck da Câmara	3.753	Santa Bárbara do Monte Verde	2.788
Goianá	3.659	Santa Rita de Ibitipoca	3.583
Guarará	3.929	Santa Rita de Jacutinga	4.993
Juiz de Fora	516.247	Santana do Deserto	3.860
Lima Duarte	16.149	Santos Dumont	46.284
Mar de Espanha	11.749	São João Nepomuceno	25.057
Maripá de Minas	2.788	Senador Cortes	1.988
Matias Barbosa	13.435	Simão Pereira	2.537
Olaria	1.976		

Fonte: IBGE: 2010, Elaborada pela autora, 2011.

1.1 Das origens a década de 1970

Como já abordado anteriormente, a origem de Juiz de Fora se relaciona à mineração e à abertura do Caminho Novo. Inicialmente só passavam por esse

Caminho pessoas a pé. Por volta dos anos de 1709, obras de melhoramentos implantadas nas estradas possibilitaram um melhor trânsito de tropas de animais.

O melhoramento do trânsito entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro facilitou o escoamento do ouro e do diamante da província mineira para a corte (Rio de Janeiro), promovendo o enriquecimento e a prosperidade desta cidade e facilitando a entrada de manufaturados europeus e de alimentos em Minas Gerais. (GUIMARÃES e GUIMARÃES, 2001, p.19).

Juntamente com a mineração, destacavam-se os povoados agrícolas que surgiram às margens do Rio Paraíba, situados ao longo do traçado do Caminho Novo, com o intuito de abastecer não somente os que estavam envolvidos com a mineração, mas trazendo a subsistência para os próprios moradores e proteção contra roubos e violência. Conforme Bastos (1987, p.9-10),

Então, no início do século XVIII, foram se formando, ao longo do Caminho Novo dos Campos Gerais, fazendas mistas, com florescentes roças e grandes criações de gado, conforme registros históricos e impressões de viagem nos roteiros de cientistas que por ele passara.

Entre os povoados que ao longo do Caminho novo se desenvolveram, o primeiro de que se tem notícia é o povoado do Morro da Boiada. E de acordo com COMPANHIA MINEIRA DE ELETRICIDADE (1994, p. 19), o Morro da Boiada foi “[...] dedicado à proteção de Santo Antônio de Pádua. Juiz de Fora chamou-se, originalmente, Santo Antônio do Morro da Boiada do Paraíba. E, por contração, ficou conhecida como o Arraial de Santo Antônio do Paraíba”.

Dos povoados que surgiram destacamos aqui o de Santo Antônio do Paraíba, que era um simples povoado, um amontoado de casas toscas, ranchos para tropas, pousadas para quantos, após viagens penosas, ali refaziam forças. Contudo com a chegada de Dom João VI ao Rio de Janeiro, o povoado recebeu um considerável acréscimo em sua população (ESTEVES, 2008, p.46-47).

Novamente de acordo com dados da Companhia Mineira de Eletricidade (1994, p,19) outros povoados surgiram tais como o do Alto dos Passos, da Tapera e, o mais forte deles, o povoado que se formou em torno da Fazenda Velha de Bustamante e Sá, que pertencia a um juiz vindo de outro lugar, um juiz “de fora” aposentado.

Em 1836 o engenheiro comendador Henrique Guilherme Fernando Halfeld, alemão, recebeu do Império do Brasil o encargo de abrir uma variante do Caminho

Novo, a estrada do Paraibuna , cujo projeto remonta a 1836. Foi uma das grandes obras de Halfeld (BASTOS, 2004, p.141).

Esta variante se estendia do Povoado da Tapera é o povoado do Retiro e dos Caetés, passando pelo Morro da boiada, e reunindo, às suas margens, os vários povoados da região, em um grande processo de sinecismo. Foi graças a esse sinecismo que a povoação de Santo Antônio do Paraibuna do Juiz de Fora foi, em 1850, elevada A Vila e, logo após, à sede de município².

A estrada do Paraibuna teve início um ano depois da Lei n.18, do dia 1º de abril de 1835, que estabelecia um plano de estradas, ligando Ouro Preto à Capital do Império e aos quatro pontos cardiais da Província Mineira (BASTOS, 2004, p.141).

Com a abertura da estrada do Paraibuna que, atualmente, é a Av.Barão do Rio Branco uma das principais vias do núcleo Central de Juiz de Fora, em seu entorno teve um grande desenvolvimento.

O desenvolvimento veio espontâneo com a construção de sobrados, vendas, barracos, em ambos os lados daquela que passou a ser a principal via pública. Com o traçado e o plano de uma cidade, houve acelerado movimento com a construção de prédios para moradia (BASTOS, 2004, p.142).

Considera-se que a abertura da estrada do Paraibuna foi um segundo impulso para a formação de Juiz de Fora, quando o Caminho Novo teve alguns de seus trechos modificados pelo Engenheiro Halfeld, contratado pelo governador da Província de Minas Gerais. Com o transcorrer dos tempos, novos povoados foram surgindo e alguns tiveram um crescimento rápido e após alguns séculos, tornaram-se vilas, municípios e cidades que hoje compõem a Zona da Mata Mineira e segundo Bastos (1987, p.9-10),

Com o decorrer do tempo, formaram-se povoados, dentre os quais se destinaram a rápido crescimento, dando origem, séculos depois, a vilas, municípios e cidades, como por exemplo, as vilas de Simão Pereira de Sá, de Matias Barbosa, de Santo Antônio do Paraibuna, de Chapéus D'Uvas, etc., que posteriormente viriam a ser partes constituintes do extenso e histórico Município de Paraibuna, cujo topônimo foi alterado mais tarde para Juiz de Fora, com a vila da sede transformada em cidade.

Em 1893 devido ao aumento significativo de habitantes e ao progresso econômico da localidade, essa passou a chamar-se Vila de Santo Antônio do Paraibuna (ESTEVEES, 2008).

² Companhia Mineira de Eletricidade (1994, p.20)

Por ser uma região de passagem, a estrada do Caminho Novo possuía como já descrito, em toda sua extensão, ranchos e roças que serviam de abrigo e abasteciam de alimentos os tropeiros e seus animais.

O comércio local era basicamente realizado com os tropeiros, que eram responsáveis pelo transporte dos minérios para o porto do Rio de Janeiro. Novos ranchos foram surgindo, em função da comercialização que crescia em função da demanda, e este comércio era de fácil acordo entre os comerciantes e os tropeiros. Segundo Esteves (2008, p.56), comercializar com os tropeiros era simples. Fornecia o rancheiro pasto de graça às centenas de muares que vinham pousar no rancho, com a condição de lhe comprar o milho necessário para as tropas.

Porém, com a crise da mineração, a Província de Minas passou a dedicar-se às atividades agrícolas, e os recursos advindos dessa atividade foram investidos no desenvolvimento da produção cafeeira. “A expansão cafeeira na região da Zona da Mata Mineira, ocorreu entre 1850 a 1870, e teve, no trabalho escravo, a principal mão-de-obra” (GUIMARÃES e GUIMARÃES, 2001, p.17).

Conforme Passaglia (1982, p.21):

Com a abertura do então denominado “Caminho novo”, esta região foi parcelada e apropriada pelo sistema de concessão de terras através de sesmarias. Mas, a ocupação efetiva de Juiz de Fora, só se fez durante a segunda década do século XIX, quando as minas já encontravam-se em processo acelerado de esgotamento.

Com a intensidade da lavoura de café, organizada em grandes propriedades, seus donos e descendentes passaram a usufruir diretamente da vida cultural e pública da Corte, e do Senado, que a cidade do Rio de Janeiro propiciava, pois era então o maior centro urbano de expressão da época.

Posteriormente, com a decadência da mineração e a transição do mineiro para a agricultura, surgiu um conjunto de fatores de mudanças na vida da sociedade como aponta Passaglia (1982, p.22):

Um dos primeiros produtos deste conjunto de fatores, foi a concepção e a aplicação de capitais na feitura de um caminho, e de um sistema de transportes, que fosse condizentes com a organização sócio-econômica implantada. A construção da Estrada União e Indústria foi contemporânea às primeiras medidas de modernização da vida econômica brasileira, numa época, em que a ferrovia ainda mostrava-se como um sistema de transporte a ser implantado a médio prazo.

Devido à cafeicultura, a cidade de Juiz de Fora teve um crescimento econômico que lhe trouxe prestígio político e social, permitindo que as elites de

origem agrária diversificassem seus investimentos e implementassem um projeto industrial para a região.

Juiz de Fora era o escoadouro natural de toda a produção da região, pois no seu entorno estavam as fazendas produtoras de café e a cidade funcionava como um grande entreposto comercial, devido, principalmente, às facilidades de comunicação com o Rio de Janeiro (GUIMARÃES e GUIMARÃES, 2001, p.20).

Também destaca-se a prestação de serviços que se tornou necessária para a cidade, segundo Souza (2007, p.46-47):

O reflexo do dinamismo da economia cafeeira também se fez sentir no setor prestador de serviços. Dessa forma, ao lado de atividades consideradas de menor vulto, mas imprescindíveis para a vida da população – como as oficinas de carpintarias, de ferreiros, de sapateiros, de seleiros, etc.

Juiz de Fora teve sua origem ligada ao Caminho Novo, e, em meados do século XIX, construiu a Estrada de Rodagem União e Indústria no período de 1856 a 1861. Tal iniciativa fez com que o município ganhasse mais prestígio, uma vez que, na época de sua inauguração a estrada foi considerada uma das melhores do mundo.



Figura 1 - Trecho da Estrada União e Indústria.
Fonte:CONCER (2012)

Matas virgens foram desmatadas, iniciaram culturas para abastecimento dos trabalhadores que já compunham a população local como assinala Esteves (2008).

Em 30 de dezembro de 1860 pertenciam à colônia 1.144 pessoas, das quais 88 nascidas no Brasil. Eram do sexo feminino 508 e do masculino 636. Havia 43 casas construídas ao lado da estrada (ESTEVES, 2008, p.60).

Entre os povos que integraram a formação da cidade, desde os seus primórdios, destacam-se: os negros, os alemães e os italianos.

Os negros, provenientes do tráfico interprovincial ou do tráfico interno da província mineira, como aqueles de São João Del Rei, Mariana e outras , se constituíram na força que movimentava as atividades do café bem como outras atividades, sobretudo na zona rural. No entanto, mesmo após a abolição, tem-se registro de relações escravistas, pois muitos escravos não tinham alternativas de sobrevivência (NAVA, 2003, p.45).

Entre os que aqui chegavam para as atividades subsidiárias do café, destacamos os imigrantes alemães, contratados como engenheiros, topógrafos, agrimensores, que vieram para a construção da Estrada União e Indústria, sendo que alguns se dedicavam às atividades, artesanais, comerciais, entre outras (NAVA, 2003).

De acordo com Nava (2003), assim como os alemães, os italianos foram importantes na formação/desenvolvimento de Juiz de Fora. Destacaram-se também nas atividades artesanais, industriais e comerciais, ocupavam a área urbana muitos exercendo a profissão de mascates ou negociantes.

A construção da Estrada União e Indústria contou em parte com a mão de obra escrava, de marceneiros, carpinteiros, serralheiros, também com os primeiros imigrantes alemães, na sua maioria desfavorecidos que aqui chegaram em 1856. (ESTEVES, 2008). Um dos idealizadores da construção da estrada, foi Mariano Procópio Ferreira Lage, engenheiro brasileiro, que nasceu em Barbacena, Minas Gerais, em 1821. Foi comerciante e produtor agrícola, empresário e investidor em imóveis e ações³. Para a construção dessa estrada, foram consideradas e avaliadas as dificuldades que ocorriam na época para o escoamento da produção cafeeira na região, consoante Guimarães e Guimarães (2001, p. 21):

As vantagens da concessão para a construção de uma estrada de rodagem, como as da Europa e dos Estados Unidos, Mariano Procópio Ferreira Lage propôs ao Imperador D.Pedro II a construção de uma moderna estrada de rodagem ligando

³ Mariano Procópio Ferreira Lage, estudou nos Estados Unidos e também na Europa. Lá conheceu algumas técnicas sobre pavimentação de rua e sobre o sistema de cobranças de pedágio nas ferrovias. Formou-se em engenharia na Alemanha (BASTOS, 1991).

Minas Gerais ao Rio de Janeiro: “macadamizada dentro da melhor técnica existente, com sólidas pontes e boeiros que permitissem o tráfego durante o ano inteiro.

De acordo com Bastos (1991, p. 26), a inauguração oficial da Estrada União e Indústria em Juiz de Fora, ocorreu no dia 23 de junho de 1861, em meio a grandes pompas, com as honrosas presenças do Imperador Dom Pedro II, da Imperatriz Dona Tereza Cristina, doutros membros da família Imperial, Ministros e Senadores do Império. Para Castro (1987, p. 63), a Estrada União e Indústria:

Significou para Juiz de Fora o início de uma nova etapa de seu desenvolvimento. De pequeno povoado, Juiz de Fora torna-se-á a cidade mais importante da Província. Trouxe também modificações importantes na própria mentalidade da época, com seu dinamismo e sentido de modernidade.

Segundo Esteves (2008, p.60), através da Companhia União e Indústria, o município estava ganhando escolas e concedendo posse de terras às pessoas, com isso, contribuindo muito para o desenvolvimento desta região. A Companhia mantinha uma escola para ambos os sexos, na qual em 1861 estavam matriculados 124 alunos.

Mesmo sem ter uma estrada de ferro, Juiz de Fora, através da União e Indústria, ganhou um impulso considerável, abrindo-lhe novos horizontes comerciais, industriais e sociais.

Para Giroletti (1988), a construção dessa rodovia fez de Juiz de Fora um entreposto comercial. Fato esse importante para a industrialização local.

A maior concentração e acumulação de capital, formado pelo desenvolvimento da cafeicultura, em Juiz de Fora se deve à formação de um entreposto comercial resultante do concurso da Rodovia União e Indústria. Esta concentração se refletirá no crescimento da cidade, na diversificação da economia e no processo de crescimento da industrialização local (GIROLETTI, 1988, p.51).

A Rodovia União e Indústria revolucionou o sistema de transportes em Minas Gerais e abriu horizontes promissores à produção, ao comércio, à indústria e ao desenvolvimento da cidade de Juiz de Fora (GIROLETTI, 1988, p. 34). Dentre os estabelecimentos comerciais destacamos:

As oficinas de serralheiros, marceneiros, “sic” carpinteiros, ferreiros, etc., ocupavam para mais de 150 operários livres e para cima de 100 aprendizes e serventes. O ferro de Itabira de Mato Dentro possuía, então, grande extração na companhia. (...) As estrebarias acomodavam 200 animais e os armazéns, depósito de café, gêneros, casas de administrador, acompanhavam a importância da estação (ESTEVES, 2008, p. 60).

Com a implantação da rodovia, surgiu também a necessidade de manutenção e de sua exploração através da cobrança de pedágios, instalando-se na cidade, em 1856, a empresa Companhia União e Indústria. Como aponta Bastos (1991, p. 52) “a Estrada União e Indústria marcou o fastígio de nossa gente, alicerçou o progresso então: contribuiu para o desenvolvimento das cidades de Petrópolis e Juiz de Fora e de outras da região”.

A estrada União e Indústria foi para Minas Gerais, desde sua criação até a inauguração da linha férrea Dom Pedro II em 1875, um fator econômico de grande valia, pois, através dela, cidades se ligavam a centros consumidores e Ouro Preto, então capital tinha uma comunicação rápida com outras cidades do estado, oferecendo modicidade e transporte (BASTOS, 1991, p.131-132).



Figura 2 - Ramal da Ferrovia D.Pedro II, Juiz de Fora-MG.
Fonte: SOUZA, (2002)

Por volta do ano de 1875, a Companhia União e Indústria, que era responsável pela manutenção da Estrada de Rodagem, dava sinais de decadência e já se encontrava deficitária. A região estava no auge do café e a inauguração do ramal da Estrada de Ferro Dom Pedro II, no mesmo ano, consolidou o município de Juiz de Fora dentro do Estado de Minas Gerais. Conseqüentemente, a ferrovia passou a desempenhar um papel fundamental para o escoamento da produção de café.



Figura 3 - Primeira Estação Ferroviária instalada em Juiz de Fora- MG, Estação Mariano Procópio.
Fonte: JUIZ DE FORA, (2012).

Algumas melhorias urbanas, que ocorreram no município, mostraram aceleração da industrialização, destacando-se: a implantação do telefone em 1883; do telégrafo, em 1884; do Banco Territorial Mercantil, em 1887; e do Banco do Crédito Real, em 1889. Por se tornar um dos mais importantes municípios industriais do país e o mais importante de Minas Gerais, Juiz de Fora recebeu a denominação de *Manchester Mineira* (ANDRADE, 1987).

A cidade teve, com a Estrada União e Indústria e, posteriormente, com a ferrovia, progresso significativo, de fluxo de capitais, pessoas e mercadorias. Juiz de Fora, desenvolveu-se e polarizou sua região. Foram marcos de seu crescimento as inaugurações realizadas pelo Imperador Dom Pedro II:

- 1861 – Estrada União Indústria;
- 1869 – Inauguração da Escola Agrícola União e Indústria;
- 1878 – Inauguração do Edifício do fórum da Câmara Municipal;
- 1888 – Hospedaria de Imigrantes.

Do início do século XVIII aos meados do século XIX, grandes empreendimentos tornaram-se base para o desenvolvimento da região. Com sua importância econômica, o café tornou-se fundamento da infraestrutura da economia do município, até que o mesmo ganhasse configuração de centro industrial de primeira grandeza para a época.

De acordo com Yazbeck (2007, p. 11), “a elite econômica representada pelos industriais, cafeicultores e comerciantes investe em eletrificação, comunicação, transporte e no sistema bancário, procurando dotar a cidade de uma infraestrutura adequada ao desenvolvimento industrial”.

Como descrito, a cidade tornou-se um centro industrial e a introdução da energia elétrica possibilitou um maior investimento e desenvolvimento dela, ensejando à indústria de mão-de-obra padronizada e produção em série.

Em 1886, Juiz de Fora pôde realizar sua primeira Exposição Industrial, com onze seções, compreendendo, além dos produtos agrícolas, como o café e os cereais, o açúcar, a farinha, a manteiga, os queijos, os doces, tecidos, bordados, confecções, flores artificiais, calçados, móveis, selas e arreios, vinhos, cervejas e outras bebidas, produtos químicos e farmacêuticos, cerâmicas, imagens, tabacaria, artefatos de ferro e aço, couros e madeiras, belas-artes (plantas de edificações, mapas e jornais), máquinas, carros troles e carroças (OLIVEIRA, 1987, p.86).

Em 1887⁴, o município de Juiz de Fora inaugurou a Usina Hidrelétrica de Marmelos. Em agosto de 1889, a cidade teve a implantação e inauguração de iluminação pública. Com o início da produção de energia elétrica, o município ganhou um grande surto industrial, vários estabelecimentos vieram nele se instalar e, em 17 anos, a cidade triplicou o seu parque industrial.



Figura 4 - Usina de Marmelos.
Fonte: JUIZ DE FORA (2012)

Antes da produção de energia elétrica, existiam 11 indústrias e, logo após, já se somavam 29. No período de 1889 à 1914, a cidade já contava com 214 novas

⁴ Companhia Mineira de Eletricidade, 1994

indústrias. Com o progresso industrial, o município teve um aumento considerável de sua população.

Tabela 4 - Indústrias em Juiz de Fora antes da produção de energia elétrica

Industrias	Ano da Fundação
Fundição Kasche	1865
Fábrica de Máquinas e Fundição George Grande	1874
Curtume Krambeck	1877
Cervejaria José Weiss	1878
Fábrica de Móveis Correia e Correia	1878
Bernardino de Oliveira (torrefação de Café)	1886
S.A Henrique Surerus	1886
Cia.Fiação e Tecelagem Industrial Mineira	1887
Cia.Têxtil Bernardo Mascarenhas	1888
Falci e Cia (Panificação)	1889
Mecânica Mineira	1889

Fonte: Revista do Instituto Histórico e Geográfico n.6, p.31 Elaborada pela autora, 2012.

A cidade de Juiz de Fora vivenciou um processo de grande desenvolvimento econômico proporcionado pela agricultura cafeeira que se expandiu pela Zona da Mata mineira. Segundo Giroletti (1988, p.24), “entre os núcleos industriais, o de maior destaque, quer pelo número de indústrias e de operários, quer pela riqueza produzida, foi o de Juiz de Fora”.

Os ganhos obtidos com a produção cafeeira, somados às facilidades de transporte, que a cidade oferecia, a energia e mão-de-obra, possibilitaram um desenvolvimento industrial rápido no município. A industrialização de Juiz de Fora data do final do século XIX, fazendo com que a cidade apresentasse um crescimento urbano que lhe trouxe prosperidade, tornando-se um centro receptor de imigrantes principalmente de italianos e alemães.

A cidade crescia a todo vapor, ganhou nova fisionomia, sua população se diversificava com a presença dos imigrantes e dos ex-escravos, que passaram a fazer parte da população urbana que vinha crescendo e, de acordo com Oliveira (1987, p. 86):

Aquela *urbs* de gente rural assumia o aspecto de um burgo comercial e industrial. Construíam-se edifícios públicos, melhoravam de aspecto as construções particulares, veio o telefone, vieram os bondes puxados a burros, multiplicaram-se as escolas secundárias e chegaram as superiores, fazia-se saneamento.

A cidade de Juiz de Fora, ainda segundo Howyan (2004, p. 31):

[...] sem sombra de dúvida, é a cidade do Estado de Minas Gerais onde o comércio é mais ativo e que, por conseguinte, é susceptível de um grande e rápido desenvolvimento, Juiz de Fora que já possuiu grandes fábricas e numerosas indústrias.

Conforme Yazbeck (2007, p. 10), a industrialização de Juiz de Fora, num período compreendido entre o final do século XIX e as duas primeiras décadas do século XX, caracterizou-se pelo predomínio de pequenas fábricas e oficinas de produção limitada, pelo uso de tecnologia elementar com baixo índice de capital investido e pela absorção de pequena quantidade de mão-de-obra, pois era o trabalho familiar que prevalecia.

O centro urbano de Juiz de Fora se desenvolveu ao longo do curso do Rio Paraibuna. Inicialmente à margem direita, depois se expandiu pela margem esquerda, após a construção da estrada do Paraibuna e, de acordo com sua geomorfologia, a área central é hoje a mais compacta, mas a porção leste recebe uma grande parte da população. Já em outras regiões é bem esparsa como nas regiões Norte e Sudoeste do município.

É sabido que foi através da imigração que o processo de industrialização se intensificou nas regiões brasileiras com potencial industrial.

A imigração foi outro fator relevante para o processo de industrialização, intensificando o processo de divisão social de trabalho e diversificando o mercado de mão-de-obra e o mercado interno. A mão-de-obra imigrante, qualitativamente superior à do escravo, era dotada de certas habilidades profissionais [...] (GIROLETTI, 1988, p. 19).

Enfatiza-se a imigração do alemães na cidade de Juiz de Fora. Com a sua vinda, formou-se a colônia mais vasta do Estado de Minas Gerais e de acordo com Bastos (1991, p. 68):

A vinda dos alemães trouxe grandes benefícios à cidade e ao município, fazendo Juiz de Fora projetar-se, anos depois, em um dos centros de maior progresso da Província e do país. Sem os imigrantes alemães e , depois, outros numerosos grupos estrangeiros que aqui se fixaram, a cidade não estaria hoje na situação em que se encontra.

Com a vinda dos imigrantes, surgiram mais oficinas e pequenas indústrias familiares e, conforme Bastos (1991, p. 81), inicialmente deram à cidade a característica de centro de prestação de serviços, como ainda hoje o faz em proporções muito maiores e em diversificados setores.

A cidade cresceu em admirável progressão e, juntamente com o seu município, tornou-se um dos centros político-social-econômico de Minas Gerais, e esta importância permaneceu até os anos 20 do século passado, apesar de apresentar desde 1915 uma queda no crescimento industrial, prenunciando o esvaziamento do município de Juiz de Fora como pólo industrial. E segundo Giroletti (1988) são diversas as razões para a estagnação do processo de industrialização.

Com base nas análises de Giroletti (1988), destacam-se as razões de uma estagnação no município.

- A primeira delas diz respeito à transferência de recursos para o Rio de Janeiro;
- Em segundo lugar, o deslocamento do eixo econômico do país, do Rio de Janeiro para São Paulo, em face do desenvolvimento da lavoura cafeeira;
- Já em terceiro a reordenação interna da economia mineira atingiu Juiz de Fora de duas maneiras: uma pela implantação de uma nova malha ferroviária e rodoviária no Estado, enfraquecendo a situação de Juiz de Fora como entreposto comercial; e a outra através da transferência da capital de Minas para Belo Horizonte;
- E por último o fornecimento da energia elétrica não dava vazão ao consumo e foi visto como um fator inibidor para a industrialização.

Contudo, mesmo com a decadência do parque industrial, a cidade de Juiz de Fora não perdeu sua polarização quanto aos municípios da Zona da Mata Mineira, principalmente aos da sua microrregião.

De acordo com Oliveira (1987, p. 91):

O final do século XIX, e o princípio de século XX, viram florescer aqui o melhor ensino secundário e técnico, multiplicarem-se as escolas noturnas para atender às aspirações de progresso dos menos servidos de fortunas, pontificar a imprensa mais expressiva de Minas Gerais, multiplicarem-se as associações de classe e as de beneficência, assim como as culturais, as recreativas e as desportivas. Em 1920, havia em Juiz de fora 4 associações profissionais (2 de empresários e 2 de empregados), 5 associações de beneficência, 4 culturais, 15 assistenciais, 7 mutuárias, 4 musicais, 3 maçônicas e 8 desportivas.

Apesar disso, a partir de 1930, a cidade de Juiz de Fora já estava com um baixo crescimento industrial. Além das razões já apontadas, destacamos segundo Giroletti (2001,p. 129).

Outro fator que parece ter influenciado negativamente no crescimento de alguns setores industriais e durante um período limitado foi o problema dos transportes. Não se trata de falta de meios de transporte, mas de tarifas excessivas cobradas pela ferrovia Central do Brasil. Este problema parece estar circunscrito a alguns setores industriais.

No final dos anos 30, a industrialização juizforana já apresentava sinais de decadência. No período que compreende de 1935 a 1941, como reflexo da concorrência da produção de São Paulo, não ocorreram alterações significativas no desempenho industrial da cidade.

Com o crescimento da região de Belo Horizonte, principalmente no setor da siderurgia, houve um esvaziamento relativo no interior do estado. Com a perda de poder dos coronéis, a burguesia de Juiz de Fora foi incapaz de se associar à incipiente tecnocracia estatal, de acordo com Bastos (2002, p. 5):

Os políticos locais ficaram até o final dos anos 70, em oposição às esferas superiores de governo (estadual e federal), dificultando a criação de solidariedades em torno dos interesses locais. Até o final da década de 40 a indústria de Juiz de Fora permaneceu crescendo.

A partir dos anos de 1950, Juiz de Fora enfrentou sérias deficiências de infraestrutura (energia, transporte, telefonia, abastecimento de água e saneamento) que se constituíram em entraves ao processo de industrialização.

No Brasil, na década de 1950, os setores que passaram a liderar o crescimento econômico foram os de bens de capital e os de bens de consumo durável, ou seja, a siderurgia, metalurgia, química e automobilística, em detrimento dos setores tradicionais, como por exemplo, as indústrias têxteis. O município de Juiz de Fora esteve ausente dos grandes projetos de investimentos idealizados pelo Plano de Metas⁵, exceto algumas de suas indústrias que tiveram investimentos de capital internacional, mas sem alterar a tendência de decadência financeira da cidade.

O capital local entrou num processo de falência, com várias indústrias tradicionais fechando suas portas e os novos empreendimentos para o

⁵ Plano de Metas (Governo Juscelino Kubitschek, 1956-1960), coordenação entre o setor público e o privado, estímulo à industrialização, “pontos de estrangulamento” na infra-estrutura e na demanda de vários setores da economia, formação de recursos humanos; financiamento público, empréstimos externos, investimentos privados, abertura ao capital estrangeiro; trinta objetivos em cinco grandes metas: energia, transportes, alimentação, indústrias de base e educação (formação de pessoal técnico). O Plano de Metas estava concentrado na produção de bens duráveis buscava atingir o mercado de massas, a classe média do país. Focado na indústria de eletrodomésticos e na automobilística, como carro chefe, visava atrair investimentos nestes setores, dado o potencial de geração de fornecedores, contribuindo para a criação de um mercado de trabalho e renda para a população.

desenvolvimento industrial não foram seguidos de similares, razão pela qual não possibilitaram a dinamização da estrutura produtiva da cidade.

Segundo Bastos (2002, p. 6):

Juiz de Fora enfrentou sérias deficiências de infra-estrutura (energia, transporte, telefonia e abastecimento de água e saneamento) que se constituíram em entraves ao processo de industrialização. Com relação aos transportes, a cidade continuava servida pelas rodovias e ferrovias do final do século, num período em que a unificação do mercado nacional (via construção do sistema viário) permitia que outras regiões antes atendidas por Juiz de Fora passassem a receber mercadorias vindas de São Paulo. Além disso, o declínio do Rio de Janeiro.

Com a crise enfrentada pela economia política brasileira nos anos 1960, acentuaram-se os problemas da indústria local: muitas empresas não conseguiram sobreviver ao mercado econômico e, na cidade, surgiram pequenas indústrias do setor de malharia e confecção.

Diante dos fatos expostos em relação ao auge e decadência da indústria em Juiz de Fora, estaremos apresentando a seguir a dinâmica industrial da cidade a partir dos anos de 1970. Este salto na história industrial foi proposital, pois consideramos que a partir desta data, a cidade ganhou novos investimentos e, conseqüentemente um novo impulso para ampliação de novas indústrias.

1.2 A Dinâmica Industrial de Juiz de Fora a partir dos anos 1970

Foi no governo municipal de Itamar Franco de 1968 a 1972 que Juiz de Fora iniciou um processo de reequipamento da infraestrutura da cidade, com a criação do Distrito Industrial de Benfica e a implantação de telecomunicações e melhoramentos no abastecimento de água. Ações que visavam reverter o quadro de estagnação da cidade.

Com as negociações políticas⁶, incentivos fiscais, oferecimento de suporte, e créditos, na década de 1970, o município ganhou a Siderúrgica Mendes Júnior - SMJ, atual Belgo Mineira Participações – BMP⁷, do subsetor siderurgia, e a Cia

⁶ O desenvolvimento regional consistia num desdobramento dos planos federais, sendo que a capacidade de atração de investimentos dependia, além dos aspectos técnicos, de negociações políticas que reforçavam o caráter centralizado do governo federal (BASTOS, 2002).

⁷ Produção de aços não planos: vergalhões, arames, fio-máquina e, a partir de 1995 aços especiais. (BASTOS, 2002)

Paraibuna de Metais – CPM⁸, que é do subsetor de metais não ferrosos. Elas entraram em atividade em 1984 e 1980, respectivamente.

O início da produção das duas empresas teve reflexos na composição setorial da produção industrial de Juiz de Fora, pois a partir do início dos anos 80 o setor metalúrgico superou o setor têxtil em termos de valor da produção e se passou a observar a queda do pessoal ocupado no setor têxtil e crescimento do emprego no setor metalúrgico, mecânico e do vestuário (BASTOS, 2000, p. 2).

De acordo com o que afirma Mattos (1996) citado por Cruz (2000), apesar desses projetos (implantação da Siderúrgica Mendes Junior, e Paraibuna de Metais) serem de iniciativa privada, foram originados e implantados num sistema de forte interferência estatal. Essa intervenção, dava-se em questões como a escolha do local, o tamanho da planta, a tecnologia usada, o acesso aos recursos e também em termos de tomada de decisões.

A participação do poder público municipal se deu através da doação de terreno com obras de terraplanagem e incentivos fiscais. E conforme Gonçalves (1988, p.68), “os governos estadual e federal também utilizaram-se de isenções de impostos; o estadual mobilizou empresas como a CEMIG e a TELEMIG para suprir carências de infra-estrutura enquanto o federal facilitou a obtenção de empréstimo com juros baixos.”

Apesar de essas duas siderúrgicas terem sido idealizadas na década de 1970, só começaram a funcionar nos anos de 1980.

A CPM só entrou em operação em 1980 e a SMJ em 1984. Mas a implantação e o início de produção destas duas indústrias do setor metalúrgico, uma do subsetor siderurgia (SMJ) e outra do metalurgia dos metais não-ferrosos (CPM), modificou significativamente a composição setorial da produção industrial juizforana. (GONÇALVES, 1998, p. 68).

Posteriormente chegaram a White Martins e Cia Mineira de Refrescos (representante da Coca-Cola) (LOPES, 2008, p.37). Porém, quando se analisa os empreendimentos que a cidade recebeu, Bastos (2000 apud LOPES 2008, p. 37) afirma que:

“Os impactos desses empreendimentos na economia local foram limitados, pois não geraram um conjunto de empresas encadeadas aos processo produtivos

⁸ Produção de lingotes de zinco, liga Zn/Al, pó de zinco, sulfato de zinco, ácido sulfúrico e concentrados de prata e chumbo (BASTOS, 2002).

locais que viabilizassem a expansão do efeito multiplicador de renda e emprego no município”.

Devido à crise econômica brasileira dos anos 1980, Juiz de Fora se mostrou economicamente frágil e o movimento de atração de empresas perdeu fôlego:

A estratégia de política industrial adotada na cidade foi a de desrespeitar a vocação local e regional, através do estímulo às pequenas e médias empresas, inclusive via implantação na cidade do Distrito Industrial do Milho Branco, para as pequenas e micro empresas dos setores de malharia, confecção e calçados (BASTOS, 2002, p. 11).

Ainda na década de 1980 quanto a estratégia por parte do governo municipal Cruz (2000, p. 73) afirma que:

Pode-se perceber, na década de 80, a ausência de uma estratégia eficiente por parte do governo municipal para atrair novos empreendimentos industriais, que seriam importantes para ampliar os impactos provenientes dos dois projetos existentes. Com a crise dos anos 80, essa situação ficou ainda pior, reduzindo ou até eliminando muito dos impactos de atração possíveis, pois nesse período poucos empreendimentos industriais saíram do papel.

Segundo Cruz (2000), foi constatado que junto às lideranças políticas e ao empresariado local, acreditava-se que, somente com a instalação de um projeto de peso como o da SMJ, a cidade recuperaria seu crescimento. Contudo o desenvolvimento da cidade mostrou-se contrário. Mesmo sendo os projetos de implantação da CPM e da SMJ de iniciativa privada, faltou ao Estado a definição de uma estratégia adequada que pudesse promover o desenvolvimento da cidade e da região da Zona da Mata Mineira⁹.

A partir do início da década de 1990, novo esforço no sentido de retomada do desenvolvimento econômico da cidade é realizado pelo então prefeito da época Custódio Mattos (1993/1996).

Num primeiro momento, a Prefeitura de Juiz de Fora realizou um convênio de cooperação técnica entre o Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais (INDI) e as empresas SMJ e CPM, com a interferência da Secretaria de Estado de Indústria e Comércio de Minas Gerais (SEIC), objetivando atrair empresas para a cidade, integradas às cadeias produtivas das duas empresas (MATOS et al. 1996 apud BASTOS, 2002).

⁹ De acordo com Gonçalves (1998) os projetos metalúrgicos, ainda que tenham contribuído para a diversificação da estrutura produtiva no município eles constituíram dois fenômenos isolados na cidade, sem maiores alterações na economia. Faltou um planejamento adequado que se preocupasse também na atração de fornecedores de insumos e compradores dos bens intermediários, como os de aços não-planos pela Siderúrgica Mendes Júnior e ácido sulfúrico, e o de zinco e seus derivados pela Paraibuna de Metais.

A cidade é contemplada com novos empreendimentos além de oferecer uma série de atrativos como, por exemplo, mão-de-obra qualificada, implantação e ampliação da rede de fibra ótica, construção e funcionamento do gasoduto (Campos / Juiz de Fora / Belo Horizonte), além de incentivos fiscais para investimentos de grande porte (LOPES, 2008, p. 37).

Em meados dos anos 1990, o setor industrial era responsável por 35% do Produto Interno Bruto (PIB) de Juiz de Fora, sendo maior a renda gerada pelo setor de prestação de serviços que correspondia a 64% e uma insignificante renda do setor agropecuário que não chega a 1% (BASTOS, 2002).

Com base na tabela 5, podemos concluir que, no decênio, o setor industrial em Juiz de Fora teve um crescimento de aproximadamente 17%, contudo a sua participação no Estado de MG mostrou um decréscimo no setor industrial e de serviços.

Tabela 5 - Composição Setorial do PIB de Juiz de Fora e Participação em Minas Gerais (em %)

Ano	Setores (Participação no total de Minas Gerais) –valores percentuais							
	Serviços		Indústria		Agropecuária		PIB Total	
1985	69,4	4,9	30,1	3,3	0,5	0,1	100	3,8
1995	63,9	3,7	35,4	3,1	0,7	0,2	100	3,1

Fonte: GONÇALVES(1998), Elaborada pela autora, 2012.

Quanto aos indicadores econômicos verificamos que o desempenho de Juiz de Fora não foi muito promissor na década de 1985 a 1995. Ao analisarmos a tabela 06, verificamos que o PIB mineiro teve uma variação positiva em torno de 27%, sendo maior do que o do município, de 6%, e o da Zona da Mata Mineira de 15%.

Em relação ao PIB, verificamos que Juiz de Fora reduziu sua participação no Estado. Já a Zona da Mata Mineira sua participação no PIB, no ano de 1985, foi de 47% e em 1995 teve um decréscimo para 43%. Mesmo tendo uma redução, Juiz de Fora possuiu um percentual considerável em relação aos outros 141 municípios que compõem a Zona da Mata Mineira.

Tabela 6 - Indicadores econômicos de Juiz de Fora, Zona da Mata e Minas Gerais – 1985-1995

Local	PIB (R\$ em milhões)		Renda/Capita (R\$)		Participação no PIB-MG	
	1985	1995	1985	1995	1985	1995

Juiz de Fora	1.613	1.712	4.730	4.161	3,8%	3,1%
Zona da Mata	3.424	3.967	1.982	2.068	9,1%	8,3%
Minas Gerais	43.026	54.789	2.999	3.319	100%	100%

Fonte: GONÇALVES(1998), Elaborada pela autora, 2012.

Apesar do crescimento da renda gerada no setor industrial de 1985 a 1995, o desempenho industrial da cidade mostrou-se inferior ao do Estado de Minas Gerais, evidenciando uma situação de decadência histórica do setor industrial da cidade e a caracterização de Juiz de Fora como uma cidade com forte evidência no setor terciário: comércio e prestação de serviços (BASTOS, 2002, p. 12).

Para Gonçalves (1998), alguns dos setores industriais mais importantes da cidade sentiram mais intensamente os desafios econômicos da década de 1990, devido a maior concorrência de outras regiões mais competitivas, ao crescente grau de abertura da economia brasileira e aos vários períodos recessivos existentes desde 1989.

Segundo informações do Centro Industrial de Juiz de Fora, para o ramo têxtil, as dificuldades enfrentadas na década de 1990 foram através da concorrência dos produtos importados com a abertura econômica do país e as altas taxas de juros oferecidas.

Apesar de o setor industrial em Juiz de Fora passar por vários problemas econômicos em sua história, e mesmo não ter a maior participação do PIB municipal, atualmente, podemos dizer que novos fatores, decisões e iniciativas apontam no sentido da reversão deste quadro, conforme apresentaremos no próximo subcapítulo.

1.3 A cidade e a economia urbana atual

Atualmente Juiz de Fora está consolidada como centro de prestação de serviços, destacando-se os setores de educação, saúde e comércio. De acordo a tabela 7, verificamos como é considerável a arrecadação da prestação de serviços no município.

Tabela 7 - Produto Interno Bruto (Valor Adicionado-VA¹⁰) - 2010

Setor	PIB
Agropecuária	41.946,00
Indústria	1.716.450,00
Serviços	4.375.627,00

Fonte: IBGE- Censo 2010, Elaborada pela autora, 2012.

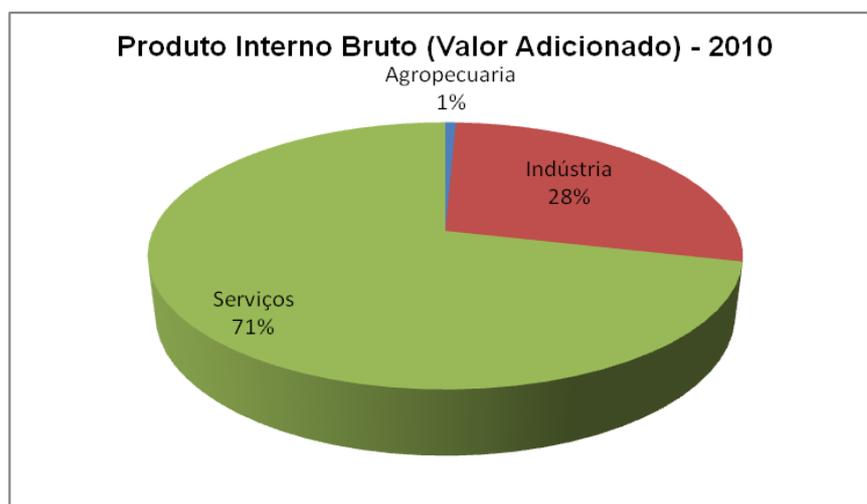


Gráfico 2 - Produto Interno Bruto – VA – 2010

Fonte: IBGE- Censo 2010, Elaborado pela autora, 2012.

Juiz de Fora apresentou na década de 1990 uma grande expectativa em torno de seu (re) desenvolvimento, após um período considerável de estagnação, com a implantação da rede de fibra ótica e a passagem do gasoduto nos limites urbanos. Outro fato marcante foi a oficialização, em 1996, da instalação da montadora de automóveis da Mercedes-Benz, após uma acirrada disputa com outras cidades brasileiras.

A escolha da Mercedes-Benz que mais tarde se fundiria com a Chrysler, formando a Daymlier-Chrysler se deu mediante os indicadores positivos de infraestrutura urbana, qualidade de vida e posição territorial estratégica, considerando-se a proximidade com o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, além dos incentivos fiscais, total isenção de impostos estaduais e municipais durante 10 anos. Esse fato exemplifica a importância que cidades médias como Juiz de Fora passaram a ganhar no desenvolvimento do processo de inserção da América Latina na globalização.

E conforme Lopes (2008, p.45):

¹⁰ O valor adicionado corresponde às saídas, deduzidas as entradas ocorridas no território de cada município, durante o ano civil. Secretaria de Estado da Fazenda <<http://www.sef.sc.gov.br/servicos-orientacoes>>

Daimler-Chrysler do Brasil (primeira marca Mercedes Benz fora da Alemanha), cujo investimento da ordem de US\$ 820 milhões. Somente para atender a montadora, foram instalados em seu parque de fornecedores outras 10 empresas, como a Thyssen Budd Automotive, a Lear corporation, a Magneti mareli e a Continental do Brasil. No mesmo período, implantou-se na cidade o Carrefour, gigante multinacional do setor varejista.

É perceptível que, a partir do final da década de 1990 até os dias atuais, a cidade tem apresentado considerável crescimento econômico. Com isso, ela veio a reafirmar-se como centro regional, mesmo com a inauguração do Park Sul Centro Empresarial em Matias Barbosa¹¹.

Segundo dados da Fundação João Pinheiro- FJP, em 2009 no setor industrial de Juiz de Fora, foram bastante representativos os gêneros metalúrgico e de material de transporte. A indústria local possui também importantes segmentos na produção alimentar e têxtil. A participação do VA industrial no VA total do município correspondeu a 27,0%. O gráfico a seguir retrata a participação de Juiz de Fora no Estado de Minas Gerais: o município é o 8º em participação industrial.



Gráfico 03 - Maiores Municípios, Segundo o VA da Indústria (%) – MG 2009.
Fonte: FJP, Elaborado pela autora, 2012.

Quanto ao setor de serviços, esta atividade representou 72,3% do Valor Adicionado - VA do município de Juiz de Fora. As maiores contribuições foram

¹¹ Inaugurado em 1997, o PARK SUL se apresenta como um avançado centro de desenvolvimento de negócios, onde sua destacada infraestrutura, além de moderna e eficiente rede de serviços e utilidades, o credencia como um dos mais importantes Centros Empresariais do país. Largamente difundidos na América do Norte e Europa, os Centros Empresarias - Business Park, chegaram ao Brasil no final dos anos 90. Dotados de moderna infra-estrutura e com o conceito inovador por racionalizar e compartilhar custos e excepcional logística e segurança, os Centros Empresariais permitem que estas empresas concentrem-se em suas atividades.

provenientes da administração pública (21,0%) e do comércio. E quando analisamos o gráfico do Estado de Minas Gerais verificamos que Juiz de Fora é o 5º em participação.

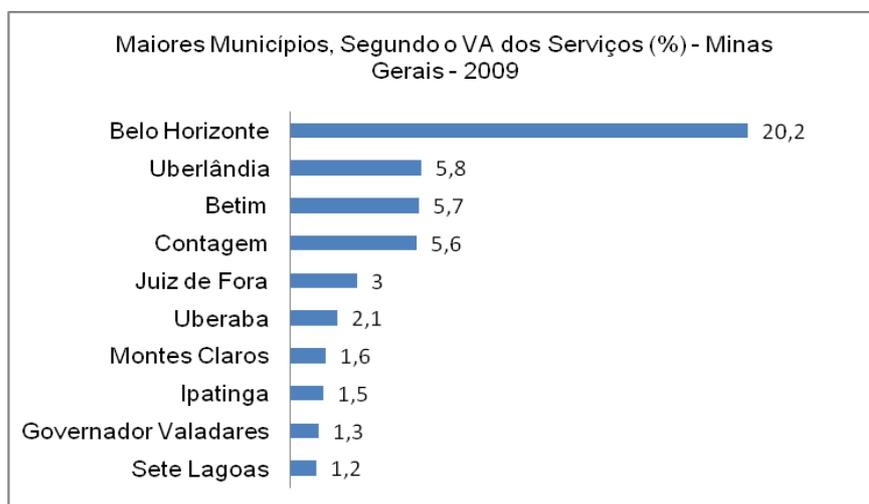


Gráfico 4 - Maiores Municípios, Segundo o VA de Serviços (%) – MG 2009.
Fonte: FJP, Elaborado pela autora, 2012.

Com base nos gráficos e tabelas apresentados, constatamos que o município de Juiz de Fora tem uma grande importância e participação na economia do Estado de Minas Gerais e, de acordo com dados da FJP, é o 5º em participação no PIB mineiro, ficando na retaguarda somente de Belo Horizonte, Betim, Uberlândia e Contagem.

Ainda segundo dados da FJP, os valores arrecadados do município de Produto Interno Bruto – PIB teve um acréscimo. De acordo com a tabela 08, constatamos que num período de 10 anos o PIB praticamente triplicou, pois ocorreu um aumento de 154%.

Tabela 8 - Produto Interno Bruto (PIB) (R\$ mil) - Juiz de Fora - MG

Ano	R\$ mil
1999	2.923.701
2000	3.191.371
2001	3.470.023
2002	3.913.204
2003	4.220.100
2004	4.892.175
2005	5.223.341
2006	5.685.892
2007	6.501.698
2008	7.129.727
2009	7.423.138

Fonte: FJP, Elaborado pela autora, 2012.

Conforme dados da FJP, os Valores Adicionados dos setores econômicos: Agropecuária, Serviços e Indústrias de Juiz de Fora, num período de 1999 a 2009, tiveram aumento. Pela tabela abaixo, averigua-se o aumento ocorrido, com destaque para o setor de serviços que lidera a arrecadação municipal.

Tabela 9 - Valor Adicionado – VA (R\$ mil) – Juiz de Fora - MG

Ano	VA Agropecuária	VA Serviços	VA Industrias
1999	18.871	1.671.456	746.607
2000	33.510	1.814.578	810.416
2001	18.288	2.044.214	779.039
2002	21.578	2.364.947	890.061
2003	25.865	2.615.063	923.665
2004	25.375	2.851.826	1.298.802
2005	27.430	3.193.473	1.260.756
2006	26.286	3.504.458	1.396.275
2007	40.493	3.953.346	1.622.208
2008	41.883	4.366.823	1.715.009
2009	41.896	4.636.715	1.734.329

Fonte: FJP, Elaborado pela autora, 2012.

No mesmo período, de 1999 a 2009 verifica-se que o PIB *per capita* teve um aumento em torno de 123%.

Tabela 10 - Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* (R\$) – Juiz de Fora - MG

Ano	R\$
1999	6.311,17
2000	6.917,07
2001	7.395,44
2002	8.201,53
2003	8.698,96
2004	9.920,84
2005	10.422,65
2006	11.167,97
2007	12.665,28
2008	13.694,89
2009	14.093,51

Fonte: FJP, Elaborado pela autora, 2012.

De acordo com dados do Anuário Estatístico de Juiz de Fora que representam a arrecadação de ICMS municipal, no período de 2003 a 2010, podemos verificar, nas tabelas abaixo e no gráfico, que ocorreu aumentos e reduções de valores nas atividades: de Indústria, Comércio Varejista, Comércio Atacadista, Serviços e Agropecuária.

Tabela 11 - Arrecadação anual de ICMS, por atividade econômica – Juiz de Fora – MG, 2003- 2006 (em R\$)

Atividade	Ano 2003	Ano 2004	Ano 2005	Ano 2006
Indústria	69.146.240,87	93.553.867,70	141.991.208,35	252.920.320,38
Com.Varejista	54.377.100,34	58.370.236,95	62.478.843,92	59.100.099,04
Com.Atacadista	40.809.083,65	44.055.803,04	46.437.295,99	41.612.625,98
Serviços	27.238.951,93	48.078.295,06	42.896.259,82	31.667.549,96
Agropecuária	1.353,69	1.079,26	2.714,93	5.114,09
Outros	246.683,14	260.611,05	4.051.108,74	2.819.960,40
Total	191.819.413,62	244.319.893,06	297.857.431,75	388.125.669,85

Fonte: Anuário Estatístico 2011, Elaborada pela autora, 2012.

Tabela 12 - Arrecadação anual de ICMS, por atividade econômica – Juiz de Fora – MG, 2007- 2010 (em R\$)

Atividade	Ano 2007	Ano 2008	Ano 2009	Ano 2010
Indústria	276.924.443,09	271.843.755,73	232.188.332,90	282.320.265,40
Com.Varejista	62.685.144,06	120.002.887,92	89.383.395,97	119.092.944,79
Com.Atacadista	51.786.114,27	58.242.284,69	42.552.018,07	43.858.976,94
Serviços	33.911.027,44	97.723.870,23	131.871.156,42	448.640.961,99
Agropecuária	2.068,94	19.147,47	30.622,75	595.732,11
Outros		73,79		887,56
Total	425.308.797,80	679.684.028,78	364.173.517,16	894.509.768,79

Fonte: Anuário Estatístico 2011, Elaborada pela autora, 2012¹²

Tabela 13 - Arrecadação anual de ICMS em % por atividade econômica – Juiz de Fora – MG, 2003- 2010 (em R\$)

Atividade	2003 %	2004 %	2005 %	2006 %	2007 %	2008 %	2009 %	2010 %
Indústria	36,05	38,29	47,67	65,16	65,11	49,62	46,81	31,56
Com.Varejista	28,35	23,89	20,98	15,23	14,74	21,90	18,02	13,31
Com.Atacadista	21,27	18,03	15,59	10,72	12,18	10,63	8,57	4,90
Serviços	14,20	19,68	14,40	8,16	7,97	17,83	26,58	50,15
Agropecuária	0,001	0,00	0,001	0,00	0,00	0,003	0,006	0,07
Outros	0,129	0,107	1,36	0,727	0,00	0,00	0,00	0,00

Fonte: Anuário Estatístico 2011, Elaborada pela autora, 2012¹³

¹² Analisando com maiores detalhes, pode-se concluir que, na atividade Indústria no ano de 2008 ocorreu um decréscimo em sua arrecadação, e em 2009 uma recuperação, contudo fechou o ano de 2010 em decréscimo. Quanto ao Comércio Varejista o ano de 2006 e 2007, teve uma queda nos valores arrecadados, e uma recuperação em 2008 até 2009, mas, fechou o ano de 2010 em baixa. Já o Comércio Atacadista, constata-se uma queda em 2006, recuperou em 2007, decresceu em 2008, um aumento para 2009, porém, fechou o ano de 2010 com uma grande perda.

¹³ A atividade de serviços teve queda consecutiva nos anos de 2006 e 2007, um acréscimo a partir de 2008 fechando o ano de 2010 com 50% das arrecadações do município.

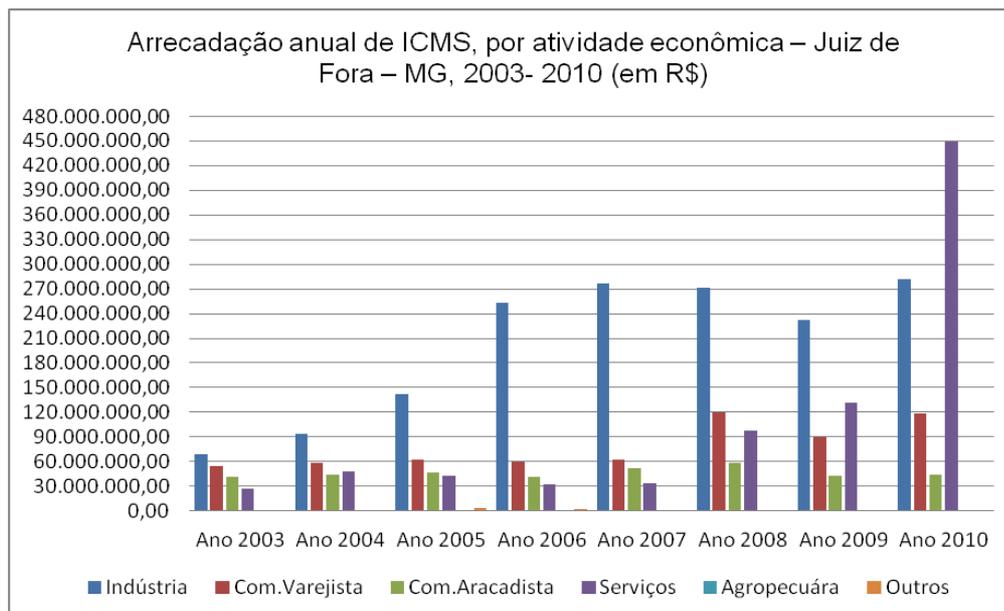


Gráfico 5 - Arrecadação anual de ICMS, por atividade econômica – Juiz de Fora – MG, 2007-2010 (em R\$).

Fonte: Anuário Estatístico 2011, Elaborado pela autora, 2012

De fácil acesso, dotado de infraestrutura (rede de transporte, prestação de serviços, comércio, entre muitos) o município ganha uma polarização e um espaço de abrangência, tornando-o pólo para inúmeras cidades menores localizadas em meio a esse “triângulo”, (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte). Assim, o município extrapola sua área de influência para além das divisas estaduais, atingindo, especial e diretamente, diversas cidades do Estado do Rio de Janeiro (MACHADO,1997).

Com a importância de Juiz de Fora em relação às cidades de sua microrregião e mesmo em relação às outras microrregiões, surgem novos setores que começam a se expandir, como o das atividades ligadas à prestação de serviços, da educação, de novas especialidades na saúde, ou seja, serviços que se tornaram essenciais para atender à demanda crescente da população da cidade e do seu entorno.

Segundo reportagem publicada em 10/07/2011, pelo jornal Estado de Minas, a recuperação da economia da região da Zona da Mata Mineira e de Juiz de Fora também passa pelos investimentos das médias e grandes empresas de segmentos de alto valor, como o metal-mecânico e o automotivo.

Além dos R\$ 187 milhões que serão desembolsados para a produção de estruturas metálicas pela Codeme, Brafer e Açotel, a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico de Juiz de Fora registra projetos em implantação da Almagiva, empresa de telemarketing e informática; Agplast, indústria de embalagens

plásticas, Mercedes-Benz, Votorantim Metais e Arcelor Mittal, totalizando R\$ 1,052 bilhão (Estado de Minas, 2011).

Com os investimentos na camada do pré-sal e a demanda de serviços da construção para a infraestrutura necessária aos jogos da Copa do Mundo e das Olimpíadas, está ocorrendo um impulso de empreendimentos que está chegando à Zona da Mata Mineira e principalmente à região de Juiz de Fora. Segundo o Estado de Minas (2011):

Com R\$ 20 milhões em recursos próprios para investir, a Açotel, fabricante de telhas metálicas, pretende ampliar e diversificar a produção em Juiz de Fora, ingressando no ramo de estruturas metálicas. Edson Gonçalves Alvim, diretor da empresa, conta que os planos somente se tornaram viáveis com os incentivos do ICMS concedidos pelo governo estadual. Desde 2000, a Açotel vinha perdendo negócios para concorrentes do Rio de Janeiro e do Espírito Santo até deixar de atender mercados então cativos de Manaus, Belém, do interior do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Retomamos a condição de competir. Vamos pelo menos barrar a entrada dos nossos concorrentes de outros estados e futuramente pensamos em voltar a fornecer nossos produtos fora de Minas”, afirma Gonçalves Alvim. A oferta dos incentivos fiscais combinada à proximidade de Juiz de Fora do Rio e de BH também definiu a escolha da Zona da Mata para abrigar a segunda unidade da Brafer, fabricante de estruturas metálicas de Curitiba, como informa o diretor operacional da empresa, Aldy Marcelo Pacheco. “Estrategicamente, hoje, temos condições bem favoráveis para o investimento na região”, diz ele. A Brafer prevê inversões de R\$ 87 milhões até o ano que vem.

Conforme estima André Zuchi, secretário municipal de Planejamento e Desenvolvimento econômico na época, o pólo metal-mecânico em implantação no município deverá receber R\$ 227 milhões e poderá criar 1,3 mil empregos. Já na fábrica da marca Mercedes-Benz, serão investidos R\$ 450 milhões na adaptação da linha de produção, tornando-a compatível com a fabricação de dois modelos de caminhões: um voltado para cargas leves - o Accelo; e outro para o ramo do transporte extrapesado - o Actros. A previsão é de que o investimento dobre o número de funcionários para 2 mil pessoas.

Ainda segundo o secretário, a retomada de projetos da indústria tem um sentido especial. Depois do período em que o setor enfrentou decadência, está agora abrindo espaço para as empresas de serviços. O município está atraindo projetos das empresas de serviços, e segundo entrevista ao Estado de Minas (2011):

No segmento de serviços de call center, Juiz de Fora deverá receber R\$ 17 milhões e 3,5 mil vagas. Zuchi lembra que a atividade é uma das principais portas de entrada do jovem no mercado de trabalho. “Os salários pagos são baixos, mas o volume de vagas fará com que, anualmente, sejam injetados R\$ 40 milhões na economia local”, diz o secretário.

Com base no objetivo central do Plano Estratégico de Juiz de Fora (PLANOJF 2000), define-se como estratégia projetos que transformem e requalifiquem as acessibilidades da cidade, que criem organizações de atuação regional e que promovam a oferta de serviços avançados de saúde e de educação. Enfatiza o alcance de novos padrões de referência na saúde, na educação e na cultura e a consolidação da cidade como integradora de seu entorno.

Juiz de Fora, cidade de “porte médio”, (cidade média é aquela que possui população entre 50.000 e 500.000 habitantes, segundo o IBGE), vive, nas últimas décadas, um processo intenso de reorganização espacial. Isso se deve à mudança nos modelos de uso e ocupação do solo em seu perímetro urbano¹⁴.

Juiz de Fora, bem como qualquer cidade do país, tem como agente normatizador do processo de ocupação e urbanização um estatuto que busca assegurar à população boas condições de infraestrutura urbana. No caso de Juiz de Fora são: Lei 6908/86 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo; Lei 6909/86 que dispõe sobre o Código de Edificações; Lei 6910/86 que dispõe sobre o uso e ocupação do solo. Estas leis, gerenciam, delimitam e fiscalizam todo o tipo de obra que for realizada dentro da área do município.

Apesar de parecer primeiramente como apenas um conjunto de leis, elas são responsáveis por representar e regular o desenvolvimento de forma equilibrada e ordenada. Sua aplicabilidade se estende desde a normatização de calçadas, marquises e estruturas prediais, como também gerenciador do desenvolvimento de novas construções, loteamentos, áreas de bairros, ocupação de áreas ambientais etc.

¹⁴ O Perímetro Urbano do Distrito-Sede foi delimitado através da Lei Municipal 6910/86. Este perímetro é considerado grande em relação à área efetivamente urbanizada. Apesar disto, optou-se pela sua manutenção por considerar que, apesar do baixo índice de urbanização em grande parte de sua área, a sua ocupação poderá ser mais bem controlada, estando dentro do âmbito do Plano Diretor.

Os limites das Áreas Urbanas nos Distritos, os chamados Núcleos Urbanos foram definidos pelo Decreto Municipal 4.210/89, e foram revistos em função da necessidade de atendimento ao crescimento de sua população.

Foram criadas as Unidades Territoriais (UT) com a finalidade de melhor aplicar o planejamento. Estas unidades constituíam-se em subdivisões da Área Urbana do Distrito Sede, que foram estabelecidas “de acordo com as características físico-urbanísticas e socioeconômicas de cada uma” (LEI 6.910/86, cap. III, art. 5º). Porém, em 1989 a Lei Municipal 4.219/89 criou 81 Regiões Urbanas (RU), unidades menores e mais coesas quanto às suas características.

Atualmente, as UT que dividiam a Área Urbana do Distrito-Sede foram subdivididas em RU (Região Urbana). O Plano Diretor (2000) instituído pela Lei 9811/2000 prevê a subdivisão da cidade em Regiões de Planejamento (RP) e em Unidades de Planejamento, entretanto este plano não foi implementado pelas administrações municipais e assim permanece em uso as UT criada pela Lei 6.910/86 e RU criada pela Lei 4.219/89.

Cabe ao planejamento urbano do município indicar locais 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 que leva o funcionamento adequado.

No processo de reorganização espacial, está ocorrendo o surgimento, em Juiz de Fora de áreas que se destacam pelo crescimento demográfico, provocado pela total infraestrutura urbana que estão recebendo. Contudo, em outras áreas da cidade ocorre o contrário, elas não estão recebendo as intervenções urbanas necessárias.

Como consequência da reorganização espacial e de sua centralidade, Juiz de Fora é vista, hoje, como forma de garantia de fonte de renda e de acesso a serviços, muitas vezes, básicos, como saúde e educação. Várias famílias migram de municípios circunvizinhos e centenas de pessoas fazem deles cidades-dormitório. Trabalham em Juiz de Fora e residem em outras cidades fronteiriças, constituindo a migração pendular.

Como forma de manter a polarização e a centralidade na região da Zona da Mata Mineira, o município está tendo uma forte estratégia política, através de programas de desenvolvimento, propagandas e ações da prefeitura, para o crescimento e o desenvolvimento urbano.

Como vimos Juiz de Fora teve uma aceleração urbana econômica, a partir dos anos 1970 e assim, mudanças do seu espaço urbano ocorreram. Atualmente, a cidade perpassa por uma série de intervenções urbanísticas com o objetivo de consolidar a polarização do município. O município, através de uma política desenvolvimentista, com o apoio de investidores e capital privado, está investindo em um novo perfil urbano. Tal estratégia baseia-se no Planejamento Estratégico que está na pauta de crescimento e desenvolvimento urbano em muitas cidades latino-americanas, tema do próximo capítulo.

2. O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO: APONTAMENTOS CRÍTICOS

O planejamento urbano tradicional vem sendo mundialmente substituído por um novo paradigma de planejamento e gestão das cidades, no contexto internacional de afirmação do neoliberalismo. Este novo paradigma é conhecido por planejamento estratégico (MASCARENHAS, 2009).

Pensar o planejamento estratégico como uma ferramenta de apoio para um desenvolvimento urbano no qual várias cidades almejam é uma questão que nos leva a alguns apontamentos a partir de autores que têm como campo de pesquisa essa temática.

Diante de um mundo globalizado, muitas cidades passaram a competir, e essa se tornou a cartilha delas. Perante a concorrência cada vez mais acirrada, as cidades incorporaram em sua gestão o modelo empresarial e lançaram-se à procura de um novo mercado buscando projeção. Com isso, os planejamentos e estratégias utilizados em empresas foram traduzidos, incorporados e adaptados para a administração pública, como veremos a seguir.

Seguindo o pensamento de Maricato (2000, p.169) “a construção de uma nova matriz urbanística passa pela eliminação da distância entre planejamento urbano e gestão. Passa ainda por uma nova abordagem holística, que não esgota o espaço dos planos locais ou das decisões participativas descentralizadas.”

Este é um capítulo teórico, em que se pretende fazer alguns apontamentos iniciais acerca do planejamento estratégico. Apesar de ser um caminho muito mais longo do que apresentaremos aqui, no entanto, confessamos que isso levaria uma análise muito mais detalhada do que será apresentado.

A princípio tem-se notícia de que a estratégia vem de técnicas militares, utilizada desde a antiguidade a contemporaneidade (FERREIRA, 2007). É utilizada, sobretudo, em períodos de conflitos e momentos decisivos.

Ferreira (2007, p.118) ressalta que:

O arcabouço teórico do planejamento estratégico parte da transposição das técnicas militares para o campo empresarial e, posteriormente, de sua adaptação para as dinâmicas urbanas, sob a égide da competitividade, do liberalismo e da onipotência absoluta do capital.

Refletindo sobre o que esse autor abordou, consideramos que realmente as

estratégias e técnicas militares têm seu peso. Elas datam de um tempo remoto, principalmente, quando mencionamos a um dos livros mais conhecidos e famosos de todos os tempos que é a Arte da Guerra¹⁵. Não somente de um tempo remoto, mas se analisarmos as forças militares do século XX, verificaremos que a estratégia sempre foi um ponto forte a ser discutido, principalmente nos países que possuem um desenvolvimento e domínio bélico.

Posteriormente, o planejamento estratégico foi utilizado em empresas privadas. Surgiu como uma ferramenta, logo após foi adaptada e direcionada a administração empresarial com o escopo de manter empresas na lógica do mercado mundial. Foram várias as oscilações do mercado mundial, até chegar ao momento em que as empresas tiveram que desenvolver a capacidade de responder rapidamente a essas oscilações, para não desaparecerem.

Em relação ao surgimento do planejamento estratégico Compans (2005) destaca que:

O planejamento estratégico surgiu em meados dos anos 60, originalmente como uma ferramenta direcionada ao setor privado e destinada a estimar a melhor situação para que uma dada organização pudesse funcionar da maneira mais eficiente possível, dentro de um determinado contexto mercadológico e político (COMPANS, 2005, p. 105).

Como podemos verificar, as organizações são as grandes empresas e corporações, que, diante de um mundo competitivo, tiveram que definir estratégias de maior crescimento implantando maior produtividade, maior fluxo de capitais, além de sobrevivência no mercado mundial.

As grandes empresas a partir da abertura de mercado tiveram que adotar estratégias competitivas nas quais, a qualidade, a variedade de bens e serviços, a diferenciação dos produtos e a capacidade de inovação e reatividade ao mercado consumidor passaram a contar mais (COMPANS, 2005).

Como esse método de administração aplicado nas empresas, pesquisadores passaram a analisá-lo e, constatando seu sucesso em incorporações, iniciaram um estudo de como aplicá-lo nas políticas públicas. Visto que as cidades no contexto da nova ordem mundial passaram a enfrentar desafios em suas administrações.

¹⁵ "A Arte da Guerra" é um tratado militar escrito durante o século IV a.C. pelo estrategista chinês conhecido como Sun Tzu. O tratado é composto por treze capítulos, cada qual abordando um aspecto da estratégia de guerra, de modo a compor um panorama de todos os eventos e estratégias que devem ser abordados em um combate racional.

Quanto à aplicação efetivamente de uma estratégia no planejamento de gestão nas políticas públicas, Vainer ressalta que o planejamento estratégico teve sua inspiração nos conceitos e técnicas, oriundo do planejamento empresarial. E, foram sistematizados originalmente na Harvard Business School¹⁶ e, “segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas” (VAINER, 2000, p. 76).

Em sua contribuição, Lima Junior, ao abordar sobre estratégia, nos traz que ela “[...] passou, então, a indicar a eficácia de uma política, isto é, a combinação de ações diversas e meios qualitativamente diferentes, com vistas a alcançar determinados objetivos” (SAINT-SERNIN 1992, p.637 apud LIMA JUNIOR 2010 p.55).

Segundo Compans (2005) foi na década de 1980 que ocorreu uma adaptação e incorporação desse modo de administração para o setor público nos Estados Unidos, pois “diversas cidades e estados americanos elaboraram planos estratégicos com forte enfoque no desenvolvimento econômico¹⁷” (COMPANS, 2005 p.109).

Seguindo a lógica do planejamento estratégico, vimos grandes cidades européias e norte-americanas a usarem esse novo método de gestão. Cidades as quais passaram por grandes intervenções urbanísticas, sejam em áreas degradadas ou abandonadas pelo fim de uma atividade ou substituição industrial.

Ainda segundo essa autora, distintas correntes formularam diferentes definições conceituais e versões metodológicas de planejamento estratégico, “mas sua aplicação ao setor público tem sido concebida como um esforço ordenado para produzir decisões e ações fundamentais que guiarão uma dada ‘organização’ – empresa, instituição, cidade região ou país – a alcançar seus objetivos” (COMPANS, 2005, p.110).

Foi através de mudanças ocorridas em escala mundial que o planejamento estratégico passou a ser utilizado nas administrações urbanas. Quando se fala dos

¹⁶ De acordo com VAINER (2010), para uma revisão crítica e detalhada sobre os conceitos e modelos aplicados do planejamento estratégico empresarial, em diversas escolas, ter uma leitura de Mintzberg, 1994.

¹⁷ As cidades norte americanas que tiveram seus planos estratégicos elaborados baseados no modelo empresarial durante os anos 80 encontram-se São Francisco, Filadélfia e Mênfis e os estados, Califórnia, Ohio e Wisconsin (COMPANS, 2005 p.109).

principais propugnadores, isto é, defensores da estratégia em planejamento urbano Lima Junior (2010, p.70-71) destaca:

John M. Brysson, um dos principais propugnadores da abordagem estratégica em planejamento urbano nos EUA, argumentou que ela se justificava no setor público em função de 'mudanças drásticas' ocorridas em escala mundial a partir dos anos 70: mudanças demográficas, econômicas, particularmente a originada com a crise do petróleo; mudanças em políticas sociais e fiscais de âmbito federal.

Lima Júnior (2010) aborda que, foi assegurado por Bryson e Einsweiler, que com as mudanças, os administradores do setor público foram levados a pensar como os da iniciativa privada, ou seja, conforme as empresas e organizações.

Elucidando a utilização do planejamento estratégico como um instrumento de administração política pública, Lima Júnior nos traz que “a afirmação do planejamento estratégico como principal instrumento de política urbana, em substituição ao urbanismo pontual do primeiro momento, assinalava a força do pensamento econômico” (LIMA JUNIOR, 2010 p.131). A política urbana até então antes utilizada, já não mais atendia à sociedade e a um mundo globalizado, não levava as cidades ao mundo competitivo e a uma rede de fluxos cada vez maior associada às novas demandas.

A administração pública teve que buscar novos caminhos e com isso o planejamento estratégico teve uma participação crescente no setor público e se constituiu:

No principal instrumento de adaptação das formas institucionais locais aos objetivos da inserção competitiva, ao referenciar a proposição de uma agenda de intervenções físicas e de modificações na estrutura legal e administrativa a tendência mercadológicas observadas na dinâmica da economia global (COMPANS, 2005, p.23).

As intervenções no plano urbano baseadas em parcerias público-privadas levaram a um novo modelo de administração na política urbana e, com o neoliberalismo, as políticas urbanas vêm sendo “formuladas no âmbito de uma economia simbólica que afirma visões de mundo, noções e imagens, as quais acompanham as ações de reestruturação urbana (SÁNCHEZ, 2010 p.15).

Harvey mostra que as qualidades do lugar, “passam a ser enfatizadas em meio às crescentes abstrações do espaço. A produção ativa de lugares dotados de qualidades, especiais se torna um importante trunfo na competição espacial entre localidades, regiões e nações” (HARVEY, 2005, p.266).

A emergência do planejamento estratégico de cidades acompanhou mudanças de vulto na vida social. A dimensão simultaneamente empresarial e acadêmica, intelectual e prática, das mudanças que esse modelo trouxe aos métodos de planejamento urbano, lhe conferiram qualidade como eixo de análise dos processos de construção do mundo globalizado (LIMA JUNIOR, 2010 p.185).

Outro aspecto que realçamos são os argumentos que consultores passaram a vender aos administradores públicos, e, segundo Compans (2005) cresceu a participação do setor privado na gestão de serviços e equipamentos públicos, visando a edificação do consenso social “em torno de prioridades ‘estratégicas’ de investimentos e à introdução de uma racionalidade empresarial na administração dos negócios públicos” (COMPANS, 2005 p.20).

Com alusão ao que foi descrito, a partir do momento em que se tem a possibilidade de um lucro maior, constatamos que, há um maior interesse do setor privado em trabalhar conjuntamente com o setor público. Logo, surgiria uma parceria público-privada, esta somente ocorre “quando existe uma perspectiva de lucratividade assegurada, em geral vinculada à valorização imobiliária ou à concessão de serviço público” (COMPANS, 2005, p. 261).

De acordo com Lima Júnior (2010, p.73) “a literatura sobre o planejamento estratégico de cidades considera o território municipal sujeito da ação”. Além de que, para organizar o processo de formação de políticas públicas com semelhança de uma empresa privada, a ação planejada sugere subverter normas e hierarquias burocráticas.

Na incorporação do planejamento estratégico como um instrumento de administração pública, Lima Junior ressalta que: “o planejamento estratégico está sendo empregado por decisores em papéis-chave do governo, porque as mudanças drásticas no setor público os estão forçando a pensar estrategicamente sobre o que o governo deveria fazer” (BRYSON; EINSWEILER; WINTER 1987 apud LIMA JUNIOR 2010, p.71).

Em outras palavras, decisores são os gestores, isto é, pessoas responsáveis por tomar as decisões. Confrontados com mudanças drásticas, estavam sendo levados a pensar como os administradores da iniciativa privada e, até mesmo buscarem seus conhecimentos e aplicabilidade.

Para Vainer “a parceria público-privada assegurará que os sinais e interesses do mercado estarão adequadamente presentes, representados, no processo de planejamento e decisão” (VAINER, 2000, p. 87).

Refletindo se realmente haverá a garantia de um retorno econômico, a empresa privada manterá a parceria, e permanecerá cada vez mais envolvida no processo de gestão pública, garantido ao novo modelo de administração pública.

A difusão do planejamento estratégico de cidades correspondeu, portanto, ao alargamento de determinado espaço cognitivo e contribuiu para universalizar certas categorias de percepção, expressas no aparato teórico e léxico que o acompanhava (LIMA JUNIOR, 2010 p.185-186).

Para isso, o papel dos empreendedores privados foi crucial em decodificar o aparato teórico e aplicá-lo na gestão administrativa pública.

Como aponta Lima Junior, o planejamento como método “incorpora princípios e preceitos relacionados à perspectiva de que as cidades competem pelas oportunidades do mundo globalizado” (LIMA JUNIOR, 2010 p. 185).

E esse modelo que teve apoio nas estratégias militares e empresariais, como foi abordado, tornou-se uma cartilha e até mesmo um trunfo em momentos de concorrência para que as cidades alcançassem eficácia na competição que se iniciou com as novas mudanças em âmbito global. Lima Junior ainda nos traz em relação à concorrência,

O acirramento da concorrência comercial, tanto interna quanto externa, resultante da maior participação de países recentemente industrializados no mercado internacional. Conjugado ao agigantamento das grandes companhias, constituem alguns dos aspectos que configuram a conjuntura na qual foi ampliado o alcance do conceito de estratégia e seu uso nos negócios (LIMA JUNIOR, 2010, p.54).

Segundo esse mesmo autor, o qual aponta que “a conjuntura na qual os planos estratégicos foram implementados em cidade tem sido designada pelo termo globalização. Indica-se, desse modo, um processo de reestruturação sócioeconômica em escala mundial” (LIMA JUNIOR, 2010, p. 23). Ainda segundo Lima Junior, “a nova representação do espaço mundial encontrou realização e referência na empresa global, que, com sua estrutura e modos de gestão e promoção, contribuiu para legitimar reformas na administração pública” (LIMA JUNIOR, 2010, p. 27). E a menção de empresa foi essencial “na concepção e

afirmação do planejamento estratégico em cidades” (LIMA JUNIOR, 2010, p. 28). Ainda referindo à empresa privada o autor nos assinala que:

Não é a primeira vez que, para efeito de seu planejamento, a cidade toma como protótipo a empresa privada; com efeito, todo o urbanismo modernista teve como modelo ideal a fábrica taylorista, com sua racionalidade, funcionalidade, regularidade e produtos estandardizados (VAINER 1999 apud LIMA JUNIOR 2010, p. 28).

A parceria público-privada se deu na conjuntura de mudanças no plano sócioeconômico como pudemos verificar, com o apoio ao neoliberalismo e à economia globalizada que levou novamente a pensar a administração pública como uma empresa. Ao abordar sobre as parcerias público-privadas, Sánchez nos mostra que as mesmas, em suas intervenções na escala da cidade,

Constroem novas centralidades, pólos de atração que redimensionam o fluxo das pessoas e reordenam o consumo. Elas podem ser interpretadas como a expressão do movimento que transforma o espaço em mercadoria, produzindo o consumo do espaço (SÁNCHEZ, 2010, p. 48).

Ao se tornar mercadoria, o espaço passa a ser comercializado e o empreendedorismo competitivo o toma, o produz, transformando-o em espaço-mercadoria, pois é o novo meio de lucratividade.

A produção do espaço-mercadoria envolve também a produção de representações que o acompanham. Esse espaço é concebido como lugar onde o privado se afirma. Produzindo signos que parecem realizar desejos e fantasias de consumo moldados pro valores da ‘mundialidade’ (SÁNCHEZ, 2010, p. 49).

Foi com a internacionalização das relações mundiais que presenciamos não somente resultados tecnológicos ou evolução dos mercados competitivos, mas mudanças políticas, econômicas e ideológicas.

Segundo Sánchez (2010), a manifestação de cidade mercadoria “ sinaliza um novo patamar no processo de mercantilização do espaço, produto do desenvolvimento do mundo da mercadoria, do processo de globalização em sua dimensão político-econômica e da realização do capitalismo em sua fase atual” (Sanchez, 2010, p. 523).

Na década de 1990 vivenciamos um grande movimento de mudanças e transformação do espaço, com enfoque para o espaço como mercadoria e, que logo, culminou na:

Transformação das próprias cidades em mercadoria, de cidades tomadas em seu conjunto e não em partes isoladas, o que parece afirmar-se como tendência na recente virada de século. A emergência da cidade-mercadoria faz parte das transformações de processo de produção e de concretização da sociedade urbana (SÁNCHEZ, 2010, p. 49-50).

Com as transformações do processo de produção e de concretização da sociedade urbana, cidades-mercadoria surgiram em várias partes do mundo e as pioneiras tornaram-se um paradigma a ser seguido por muitas outras cidades. Já os propugnadores do planejamento estratégico em cidades “ênfatizam sua dimensão técnica ao apresentar o modelo como resposta adequada para inseri-las de modo competitivo na economia globalizada” (LIMA JUNIOR, 2010, p. 37).

Utilizando-se de um discurso numa linguagem figurada e metafórica o empreendedorismo fala que:

A cidade torna-se “empresa”, equipamentos, serviços e trabalhadores tornam-se “mercadoria”, e a competitividade das empresas torna-se “competitividade da cidade”, como um recurso discursivo pela qual se atribuem novos papéis e objetivos à administração urbana (COMPANS, 2005, p. 27).

Conforme a abordagem de Vainer (2000), a cidade empresa passa a atuar no mercado de cidades, sendo competitiva e ágil, além de ser flexível. Ainda de acordo com Vainer (2000, p. 90), “os controles políticos são estranhos a um espaço social onde o que conta é a produtividade e a competitividade, e onde o que vale são os resultados”.

Tornando-se mercadoria, a cidade passou a utilizar o marketing e, esse se tornou um instrumento valioso de divulgação de estratégia e competitividade.

Conforme Compans (2005), o *marketing* urbano utilizado no planejamento estratégico como instrumento de gestão urbana, foi transposto de técnicas de administração empresarial e, “só é possível a um exercício discursivo de metaforização da cidade, tomada como se fosse uma empresa, que compete, formula estratégias, atrai compradores e vende” (COMPANS, 2005, p. 120).

Com relação ao empreendedorismo competitivo e ao planejamento estratégico, Compans (2005, p. 23) destaca:

O planejamento estratégico favorece a construção de alianças políticas com os segmentos médios e empresariais e o marketing público, ambos conferindo legitimidade às prioridades estabelecidas e à participação do setor privado na gestão dos negócios públicos. Desta forma, torna-se um veículo privilegiado para a adoção do empreendedorismo competitivo na gestão das cidades.

Com a importação de uma nova gestão para a administração urbana em cidades, podemos aqui dizer que foi diferentemente a abordagem estratégica. E Lima Junior nos traz uma contribuição de Bourdieu que nos fala:

A abordagem estratégica aplicada a cidades é, tradicionalmente, apresentada como um conjunto de escolhas conscientes, fundadas em cálculo racional. No entanto, verificou-se, o modo como foi diferentemente apreendida e adotada em diferentes lugares indica que a noção de estratégia consiste, de fato, numa reação a determinadas condições (BOURDIEU 1987 apud LIMA JUNIOR 2010, p. 195).

De acordo com a citação acima, sabemos que as cidades não são iguais, por mais que se pareçam, cada uma possuiu suas peculiaridades. Isso explica o porquê de uma apreensão diferenciada da estratégia.

Seguindo esta ideia de um novo modelo administrativo urbano, Compans destaca em relação aos argumentos dos que os vendem.

É a suposta ineficácia do planejamento urbano moderno, racionalista e normativo, o principal argumento utilizado pelos consultores internacionais para anunciar sua crise e justificar sua substituição pelo planejamento estratégico aplicado ao setor público, cujo *know-how* dominam e transferem aos governos que os contratam (COMPANS, 2005, p. 25).

Com relação aos governos locais, Sánchez destaca que os mesmos, “aliados a instituições internacionais, transformam a cidade em produto, mercadoria que atrai cidadãos-consumidores e investidores, determinando os canais mais apropriados para a difusão dos chamados ‘modelos’” (SÁNCHEZ, 2010, p. 247).

Um paradigma se forma no momento em que as cidades são transformadas em sujeitos – centro de gestão de fluxos e capitais – e inseridas numa economia de redes. Esse paradigma vem sendo difundido amplamente, e “[...] combina o chamado ‘planejamento estratégico’ e a ‘venda das cidades’ como instrumentos-chave do novo planejamento do espaço urbano orientado para o mercado [...]”(SÁNCHEZ, 2010, p. 52).

Através de uma divulgação do novo modelo de gestão em administração pública, vimos países periféricos inseridos na economia globalizada, importá-lo. Esse modelo veio de cidades norte-americanas e, principalmente de cidades européias.

O modelo de planejamento que vem sendo difundido no Brasil e na América Latina é pela “ação combinada de diferentes agências multilaterais (BIRD, Habitat) e de consultores internacionais, cujo agressivo marketing aciona de maneira

sistemática o sucesso de Barcelona” (VAINER, 2000, p. 75). E com o advento do planejamento estratégico na América Latina e no Brasil, as administrações municipais passaram a contratar os empreendedores estrangeiros do novo modelo de gestão urbana.

E de acordo com Maricato (2000), importada dos países centrais do mundo capitalista, foi a matriz de planejamento urbano modernista (e mais tarde funcionalista) que orientou o crescimento de suas cidades para os países da semiperiferia como o Brasil e de outros países da América Latina. Essa importação gerou um modelo de administração urbano que foi “definidor de padrões holísticos e de uso e ocupação do solo, apoiado na centralização e na racionalização do aparelho de Estado, foi aplicado a apenas uma parte das nossas grandes cidades: na chamada cidade formal ou legal” (MARICATO, 2000, p.123).

No caso do Brasil, os procedimentos de reestruturação urbana estão sendo “acompanhados por um discurso sobre as cidades tornado dominante. É esse discurso que justifica e permite a realização das necessidades colocadas pelo estágio atual da produção, com base no mercado e nos espaços” (SÁNCHEZ, 2010, p.94).

De acordo com Compans (2005, p. 29-30) “a descentralização administrativa do Estado brasileiro, com efeito, ampliou as competências dos municípios, dando-lhes maior autonomia política, fiscal e financeira”.

As motivações que levaram cidades brasileiras como, Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro a importarem o planejamento estratégico, têm a finalidade de inseri-las no mercado global, levando-as a competir com outras cidades que já estão inseridas no circuito mundial. Também se resume em canalizar fluxos consideráveis de capital globalizado, assim garantindo novos investimentos.

Segundo Maricato “[...] as propostas dos ‘planos estratégicos’ vendidos às municipalidades latino-americanas combinaram-se perfeitamente ao ideário neoliberal que orientou o ajuste das políticas econômicas nacionais por meio do consenso de Washington” (MARICATO 2001, p. 58, apud FERREIRA 2007, p. 117). Seguindo essa linha de pensamento, ou seja, de um crescimento e de desenvolvimento urbano, as cidades também passam a competir buscando uma atração de investimentos de capital financeiro.

Conforme Ferreira (2007, p. 117-118):

Competir para atrair o capital financeiro abundante que está a circular pelo mundo, competir para atrair os homens de negócios que hoje fazem viver a “nova” economia globalizada, competir para dar melhores condições do que as outras cidades para receber as forças da economia global [...].

Na corrida em competir, as cidades passaram também a investir pesadamente no *marketing* urbano, pois através dele, ela passou a ser mostrada como um produto numa vitrine, levando futuros “consumidores” a desejar o novo produto. E de acordo com Ferreira (2007), a competição atrai os homens de negócios, trazendo capital financeiro abundante.

No Brasil, conforme Sánchez, os projetos de cidade têm a produção de marca e são, “transformados em ‘modelo’ através de estratégias de marketing, contribui para a fixação deste como referência mobilizadora para muitos governos de cidades e coalizões econômicas locais” (SÁNCHEZ, 2010 p. 248).

Assim, as cidades criam em torno de si áreas de influência que são determinadas pelo alcance das vias de transporte e comunicação além de operações urbanas que são responsáveis pelo desenvolvimento local, levando a uma propagação fora de sua área administrativa.

E de acordo com Ferreira (2007), as cidades periféricas, seja no Brasil ou América Latina, procuram organizar-se por meios de planos estratégicos, com o intuito de atrair os fluxos de comando da economia global, levando-as a competir. E “essa competição denominam também de marketing urbano, estabelece uma série de elementos que podem ser essenciais para o alcance dos objetivos” (FERREIRA, 2007, p. 118).

Falar de Planejamento Estratégico é abordar sobre o planejamento urbano. No caso do Brasil, em matéria de urbanização, temos ciência de que o planejamento construiu uma das sociedades mais desiguais do mundo. Conforme afirma Maricato (2000, p.124), o Brasil “teve no planejamento urbano modernista (funcionalista, importante instrumento de dominação ideológica: ele contribuiu para ocultar a cidade real e para a formação de um mercado imobiliário restrito e especulativo”.

Segundo ainda Maricato (2000, p. 135), no Brasil a história do planejamento urbano nos mostra:

A existência de um pântano entre sua retórica e sua prática, já que estava imerso na base fundante marcada por contradições: direitos universais, normatividade cidadã - no texto e no discurso – versus cooptação, favor, discriminação e desigualdade – na prática da gestão urbana.

Como afirma a autora (2000, p. 150), o processo de urbanização da sociedade brasileira apesar de ter-se dado praticamente no século XX, sob o regime republicano, ainda estão presentes nesse processo as raízes coloniais calcadas no patrimonialismo e nas relações de favor.

O processo de urbanização realiza-se como um processo de reprodução da cidade que hoje, sob o signo da mundialização, revela profundas contradições. Neste momento a produção da cidade aparece como necessidade da reprodução do capital financeiro e, nesta exigência, a produção de 'um novo espaço' (CARLOS, 2011. p. 30).

A importação dos padrões do chamado “primeiro mundo”, aplicados a uma parte da cidade (ou da sociedade) contribuiu para que a cidade brasileira fosse marcada pela modernização incompleta ou excludente (MARICATO, 2000, p.123).

Foi incompleta porque o modelo aplicado em nossas cidades visava somente o crescimento e não se preocupou em amenizar pendências no plano social. E os modelos de crescimento importados, não deveriam ser traduzidos ao “pé da letra”, lembrando que eles deveriam ser utilizados após serem adaptados para as nossas condições.

Além de que para crescer, se modernizar foi preciso investir. Para investir, buscou-se apoio ao capitalista. Esse deseja colocar o capital em lugares em que os lucros estejam. Ele necessita, portanto, de espaços abertos para se mover sem fronteiras encontrando assim, maneiras de extrair riquezas.

Para Lima Junior (2010, p. 21), no Brasil os anos 1990 foram marcados por certa agitação em relação ao planejamento urbano e, conseqüentemente, proliferaram críticas às correntes que foram surgindo, além de argumentos e justificativas.

No Brasil, segundo Lima Junior (2010), foram difundidas representações, propostas, teorias e modelos que contribuíram, em diferentes graus, para modificar as condições de algumas cidades brasileiras.

Como afirma Lima Junior (2010, p. 185):

A emergência do planejamento estratégico de cidades acompanhou mudanças de vulto na vida social. A dimensão simultaneamente empresarial e acadêmica, intelectual e prática, das mudanças que esse modelo trouxe aos métodos de planejamento urbano, lhe conferiram qualidade como eixo de análise dos processos de construção do mundo globalizado.

Num mundo globalizado e em plena concorrência, as questões sociais também se tornaram relevantes nos debates e viram que as cidades e seus modelos necessitavam de mudanças.

Então, novas técnicas de urbanização e, um novo arcabouço legal de planejamento urbano que inclui operações urbanas e zoneamentos especiais com finalidade social passaram a fazer parte do projeto de planejamento.

Baseando-se em Lima Junior (2010, p. 49):

Na consideração do universo social do urbanismo e do planejamento urbano – alternativas às limitações das teorias correntes, apoiadas em pré- construções – um duplo movimento pareceu desejável. Traçar a trajetória do planejamento estratégico de cidades a partir dos lugares para os quais foram elaborados os primeiros planos.

O estudo da trajetória foi para buscar a evidência dos espaços sociais. É para conhecer as diferentes posições com o intuito de compreendê-las no conjunto, a relação que guarda umas com as outras e seus limites. Isso permitirá reconhecer as regras de acesso ao campo, expressas em termos de categorias para pensar a cidade (LIMA JUNIOR, 2010).

O que vem nos impressionando, no Brasil e na América Latina em geral, é o número crescente de cidades que estão importando ou contratando serviços de consultoria dos catalães e alguns de seus discípulos, ou utilizando seus ensinamentos (VAINER, 2000, p. 77). Juiz de Fora é mais uma dessas cidades. Contratou serviços de consultorias e está utilizando ensinamentos de cidades que já tinham experiência no planejamento estratégico.

Por fim, em sua contribuição Maricato (2000) ao abordar Villaça (1989), nos fala que o planejamento urbano está ocupando um espaço mítico na mídia nacional, isto se deve ao fato de que “é praticamente unânime uma surpreendente confiança no planejamento como solução racionalizadora para o caos em que se encontram as nossas cidades (MARICATO, 2000, p. 174).

No capítulo a seguir, veremos um exemplo de uma cidade periférica brasileira, Juiz de Fora – MG, que importou o modelo de planejamento estratégico baseado no de Barcelona e do Rio de Janeiro para projetar um novo desenvolvimento urbano, com a finalidade de se afirmar como cidade pólo da Zona da Mata Mineira.

3 O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO EM JUIZ DE FORA – MG

Juiz de Fora já há algum tempo vem sendo palco de grandes investimentos e de projetos de desenvolvimento e estratégias de crescimento. Podemos assim dizer, mais precisamente a partir de 1997 com uma política desenvolvimentista, que lançou o desafio de pensar coletivamente o futuro de Juiz de Fora, ou seja, de elaborar seu Plano Estratégico.

Porém, quando falamos em pensar coletivamente, sabemos que os cidadãos como um todo devem participar e estar a par dos novos acontecimentos, principalmente quando se trata de mudanças em uma cidade. No entanto, muitas cidades brasileiras, as decisões estão nas mãos de poucos, das elites locais. E, de acordo com Harvey (2005, p. 266),

As elites locais podem, por exemplo, implementar estratégias do controle da mão-de-obra local, de melhoria de habilidades, de fornecimento de infraestrutura, de política fiscal, de regulamentação estatal etc. a fim de atrair o desenvolvimento para o seu espaço particular.

Por ocasião da discussão do PLANOJF, a cidade de Juiz de Fora se encontrava em um momento peculiar: estava passando por um ciclo de intervenções público-privadas importante, inserindo-se no circuito dos processos da mundialização do capital. Em função disso, foi necessário definir de forma consensual o futuro da cidade, estimulando seu desenvolvimento, criando novas estruturas sociais e gerando novos padrões de qualidade de vida.

Quando Compans (2005, p. 99) discute sobre a agenda econômica local e a respeito do *city marketing*, ela nos revela, ao citar Borja e Forn (1996), que:

“vender a cidade” converteu-se em uma das funções básicas dos governos locais que, longe de se limitar às formas tradicionais de promoção com finalidades turísticas ou comerciais (campanhas publicitárias sobre a beleza do lugar ou feiras anuais), são hoje antes de tudo políticas destinadas a impulsionar o desenvolvimento econômico.

Um planejamento estratégico é mais um instrumento básico de orientação pública municipal. Não deve ser visto como único meio de dotar uma cidade de novas infraestruturas e colocá-la em um patamar competitivo num mundo

globalizado. No caso de Juiz de Fora lembramos que, antecedente ao plano estratégico, temos leis, decretos, código de postura, plano diretor, entre outros.

Segundo a política local no período da discussão, o Plano Estratégico de Juiz de Fora não deveria ser considerado uma prescrição ou um manual, mas uma ferramenta de gestão da cidade. Foi no final de 1997 que a sociedade juizforana começou a discutir, pensar e elaborar seu modelo de desenvolvimento. Foi um desafio pois deveria, de uma forma participativa e consensual, iniciar a discussão para a criação de um Plano Estratégico para a cidade.

Foi durante o seminário “As cidades Latino-Americanas e do Caribe no Novo Século”, realizado em Barcelona, Espanha, em março de 1997, do qual o Prefeito Tarcísio Delgado, o secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico João Carlos Garcia e o Diretor do IPLAN – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano, Jean Kamil, participaram. O seminário foi organizado pelo Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano - CIDEU. O encontro possibilitou a discussão do futuro das cidades. Através de sua participação, o prefeito Tarcísio Delgado filiou Juiz de Fora ao CIDEU¹⁸, e passou a participar de debates e intercâmbio de experiências de Planejamento Estratégico.

Como Curitiba e Rio de Janeiro, Juiz de Fora buscou a experiência de Barcelona que nos trouxe a ideia da competitividade, a cidade com a necessidade de se reafirmar como pólo da Zona da Mata Mineira comprou-a.

A ideia da competitividade, vendida a esses municípios como solução para sua adaptação” ao papel estratégico que a globalização lhes impõe, é a de que as cidades terão, dada a escassez de capitais disponíveis e a tendência de concentração dos órgãos decisórios (ou “de comando”), que competir entre si para atraí-los para seus territórios (FERREIRA 2007, p. 118).

Em abril de 1997 Juiz de Fora sediou o seminário “A cidade como sujeito do Desenvolvimento: a necessidade de uma visão a longo prazo¹⁹”. De acordo com a Prefeitura Municipal de Juiz de Fora – PJF (2000), participaram cerca de 400 pessoas, dentre elas, agentes econômicos, atores sociais e diversos formadores de opinião, ou seja, lideranças expressivas da cidade.

¹⁸De acordo com a Câmara de Vereadores, o CIDEU também ofereceu assessoria técnica, participação em seminários de capacitação e acordos de cooperação com organismos internacionais e agências de fomento, como a Agência Espanhola – AECl e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

¹⁹ Texto na íntegra, disponível no endereço eletrônico: <<http://www.pjf.mg.gov.br/plano/apresentacao.htm>> acessado em agosto de 2010.

Os organizadores do seminário o tomam como marco inicial para o início da elaboração do PLANOJF, pois, para eles, a sociedade juizforana teve a mobilização e discussão pública em torno do Planejamento Estratégico.

Entretanto, não devemos considerar que um seminário, o qual teve seu público em torno de 400 pessoas conseguiu a mobilização da sociedade juizforana, visto que a população como um todo não teve sua participação efetiva.

Participaram também desse evento os responsáveis pelo Planejamento Estratégico do Rio de Janeiro e de Barcelona, os quais trouxeram suas experiências, metodologias e resultados. Tudo trazido pelos consultores, principalmente de Barcelona. Ao abordar sobre o papel desses profissionais, Compans (2005 p. 24) cita Bourdin (1998) que diz: “o papel dos consultores internacionais tem sido crucial na difusão de representações de práticas político-administrativas – conformando um verdadeiro “ ‘mercado de modelos de gestão urbana””.

3.1 Elaboração do Plano Estratégico

A elaboração do Planejamento Estratégico de Juiz de Fora, denominado de PLANOJF, teve início no ano de 1997. E de acordo com Juiz de Fora (2000, p.22) “a continuidade dos trabalhos ocorreu através da definição de uma estrutura organizacional para a elaboração do Plano constituída de quatro órgãos básicos, denominada estrutura fixa.”

Em relação à elaboração dos planos estratégicos, eles se dão “da mesma forma que nos planos diretores clássicos, contudo a estrutura concebida para o ‘projeto de cidade’ ou ‘plano estratégico’ obedece a sequência diagnóstico-prognóstico-proposição” (COMPANS 2005 p. 112). E a estrutura organizacional do Plano Estratégico de Juiz de Fora seguiu o mesmo padrão como podemos verificar.

Conselhos foram criados, sendo primeiro o Conselho da Cidade, criado como “órgão máximo de participação institucional e cidadã, constituído por representantes dos mais diversos segmentos sociais, com responsabilidade de homologar e aprovar as diretrizes do plano” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 22).

O outro conselho criado foi o Conselho Diretor, com a responsabilidade pelas decisões de elaboração do Plano, constituído por cidadãos com liderança e conhecimento. Este conselho teve poder decisório sobre ações de impacto na

cidade, com a tarefa de orientar e acompanhar as decisões da equipe do Comitê Executivo, além de tomar as decisões necessárias para o estabelecimento de um modelo de cidade desejado pelos juizforanos.

Já o Comitê Executivo, foi o órgão técnico, organizado em 1997 na Secretaria de Desenvolvimento Econômico – SMDE. Era responsável pelo processo de elaboração do Plano. Com a responsabilidade de operacionalizar as ações necessárias à implementação, coordenar também trabalhos técnicos e administrativos das pessoas e dos grupos envolvidos (JUIZ DE FORA, 2000, p. 22).

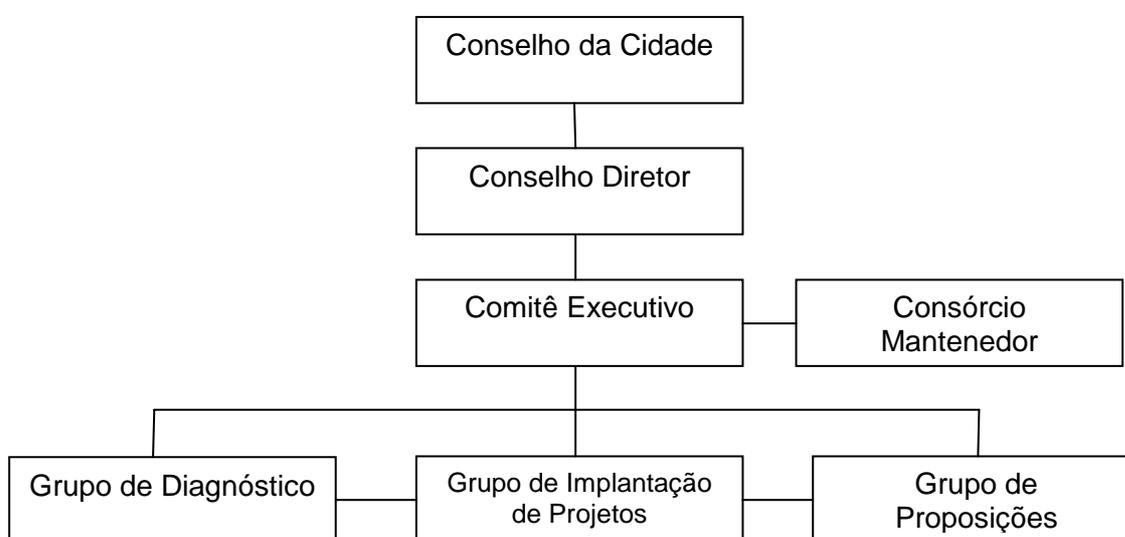


Figura 5 - Estrutura Organizacional do Plano Estratégico de Juiz de Fora.
Fonte: LOPES, 2008

Ao analisarmos a estrutura inicial do PLANOJF, verificamos que ele é uma cópia do Plano Estratégico da cidade do Rio de Janeiro, mas em menor escala.

Além dessa estrutura fixa de Conselhos e Comitê, que são os organismos básicos, juntamente com o consórcio Mantenedor²⁰, o Plano contou com outra estrutura, de natureza variável, que foi constituída pelos grupos de trabalho: Grupos de Diagnóstico, Grupo de Propostas e Grupos de Impulsão.

Os Grupos de Diagnóstico, através de cidadãos, fizeram um levantamento das tendências que afetavam a cidade nas áreas: econômica, qualidade do espaço urbano, desenvolvimento e coesão social, identidade e cidadania.

²⁰ Entidade sem fins lucrativos, organizada em agosto de 1997, cujo objeto é prover sustentação financeira com o respectivo acompanhamento, para custeio das despesas de divulgação, mobilização, administração e consultoria do Plano (JUIZ DE FORA, 2000, p.22).

Já os Grupos de Propostas identificaram os projetos de relevância e deram preferência de acordo com os critérios de prioridades do município. E por último os Grupos de Impulsão com perfil de formadores de opinião promoviam o acompanhamento de projetos do Plano.

Em continuidade à primeira fase do Plano, que foi a organizacional, iniciaram-se os trabalhos de diagnóstico que contaram com uma etapa preliminar. Após, foi a fase de propostas, com ampla participação e, de acordo com Juiz de Fora (2000, p. 24), “nesta etapa foi preparado um manual, com ficha para apresentação de projetos, amplamente distribuída para a comunidade.”

Para os projetos recebidos, o Comitê Executivo os classificou em 5 Linhas Estratégicas, sendo elas: Cidade Competitiva com 54 projetos; Cidade Educadora com 34 projetos; Cidade Eficiente com 332 projetos; Cidade com Espaço Urbano Atrativo com 83 projetos, e A Cidade Solidária com 68 projetos.

Após esta classificação, foram criados grupos de trabalho para cada linha estratégica, que se reuniram em maio e junho de 1999, e conforme dados de Juiz de Fora (2000, p. 24).

Cada Grupo de trabalho de Propostas analisou e discutiu os projetos de sua Linha estratégica durante seis semanas resultando numa seleção, classificação e priorização dos mesmos. Foram selecionados, por cada grupo, os projetos considerados estratégicos e capazes de alavancar e transformar a cidade.

Concluída a participação destes grupos de trabalho, o Comitê Executivo sistematizou os resultados apresentados e foram definidas as 03 Estratégias que compuseram o PLANOJF:

- Juiz de Fora – Cidade de Oportunidades, composta de 02 objetivos, 09 ações e 34 projetos;
- Juiz de Fora - Cidade Pólo da Zona da Mata Mineira, com 02 objetivos, 05 ações e 17 projetos e Juiz de Fora;
- Cidade de Qualidade - com 04 objetivos, 12 ações e 42 projetos, perfazendo, no total, 93 projetos.

O Objetivo Central foi á síntese das conclusões do processo de Diagnóstico da Cidade, o qual procurou explicitar um modelo desejado, possível e consensual de desenvolvimento para Juiz de Fora. Compõe o objetivo Central:

Elevar Juiz de Fora a novos padrões de referência em serviços de educação e saúde, cultura, equilíbrio social e qualidade de vida, considerando seu papel integrador do entorno. Desenvolver uma cidade com equilíbrio do espaço urbano, respeitosa da coisa pública e do meio ambiente, pólo econômico e logístico da Região Sudeste-Sul, orientada para os novos campos do conhecimento e da tecnologia (JUIZ DE FORA, 2000, p.28).

As Estratégias que foram organizadas a partir das 5 linhas estratégicas e que constam no Relatório Final do PLANOJF (2000) apresentam como objetivos gerais:

A Estratégia “Juiz de Fora, Cidade de Oportunidades” traz como objetivo:

Desenvolver atividades produtivas diversificadas, reforçando a indústria do conhecimento e o agronegócio, potencializando oportunidades de desenvolvimento econômico e profissional, através da expansão do acesso à educação básica, formação e requalificação profissional, empregabilidade e inserção social (JUIZ DE FORA, 2000, p. 31).

Em conformidade com o Relatório Final, a Estratégia “Juiz de Fora Cidade de Oportunidades”, tem como compromisso, promover a prosperidade econômica do município, com benefícios diretos à população, priorizando ações diretas sobre as atividades produtivas, principalmente nos campos de conhecimento e da tecnologia. Privilegia as oportunidades de desenvolvimento econômico e profissional, através de apoio a pequenos empreendedores. Duas linhas de ações foram condensadas dos objetivos. São elas:

- Desenvolvimento de atividades produtivas: “a infraestrutura de apoio ao desenvolvimento de atividades produtivas diversificadas deve ser melhorada, atingindo padrões de excelência por suas qualidades e custos” (JUIZ DE FORA, 2000, p.31).
- Oportunidades de Desenvolvimento Econômico e Profissional: “os resultados do desenvolvimento econômico devem ser acessíveis a todos, sendo para isso relevante o desenvolvimento dos pequenos empreendedores, a expansão da educação básica e a qualificação profissional para aumentar as condições de empregabilidade” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 31).

Quanto à Estratégia “Juiz de Fora, Cidade Pólo da Zona da Mata” traz como objetivo, a consolidação de “Juiz de fora como cidade pólo da Zona da Mata Mineira, melhorando as vias de acesso à cidade, a competitividade do seu comércio e a

qualidade dos serviços que oferece, especialmente nas áreas de saúde e educação” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 47).

Segundo o Relatório Final, a Estratégia “Juiz de Fora, Cidade Pólo da Zona da Mata”, tem como compromisso destacar o papel desempenhado pela cidade como polo de seu entorno, com uma ação integradora da Região da Zona da Mata Mineira, formando um bloco que possa assumir destaque no cenário nacional. Além de fortalecer suas atividades em especial nas áreas de educação, saúde e logística. E ao enfatizar o alcance de novos padrões de referência na saúde e educação, esta estratégia apresenta uma contribuição mais direta ao Objetivo Central do PLANOJF. Duas linhas de ações foram condensadas de seus objetivos:

- Infraestrutura de Desenvolvimento Regional: “Juiz de Fora deve consolidar sua condição de cidade-polo, melhorando seus acessos, requalificando a atividade comercial desenvolvida na área central da cidade e desenvolvendo ações conjuntas com os municípios da região” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 47).
- Serviços regionais de saúde e educação: “os serviços ofertados em Juiz de Fora nas áreas de ensino e saúde devem ser melhorados e ampliados, possibilitando a consolidação de sua abrangência regional em novo patamar de qualidade” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 47).

E a última Estratégia “Juiz de Fora, Cidade de Qualidade” nos traz como objetivo: “avançar nos indicadores sociais, melhorando os serviços públicos e requalificando o espaço urbano” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 57).

Ainda segundo o Relatório Final, a Estratégia “Juiz de Fora, Cidade de qualidade”, traz a complementação das outras duas estratégias, pois procurou disponibilizar, de forma concreta, os resultados das estratégias anteriores. Esta Estratégia aborda os temas do equilíbrio do espaço urbano, a respeito da administração pública e ao meio ambiente, contribuindo com o Objetivo Central do PLANOJF. Para esta Estratégia, três linhas de ações foram sintetizadas de seus objetivos, são elas:

- Qualidade Urbana: “A cidade deve melhorar a qualidade dos seus espaços e edificações, desenvolvendo uma paisagem acolhedora e melhorando a mobilidade interna” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 57).

- Meio Ambiente: “os recursos naturais precisam ser integrados, de maneira harmoniosa, à dinâmica da cidade, através de planejamento, regulamentação, fiscalização e educação ambiental” (JUIZ DE FORA, 2000, p.57).
- Administração Pública: “a integração e cooperação entre a comunidade e o poder público como padrão de excelência em gestão pública” (JUIZ DE FORA, 2000, p. 57).

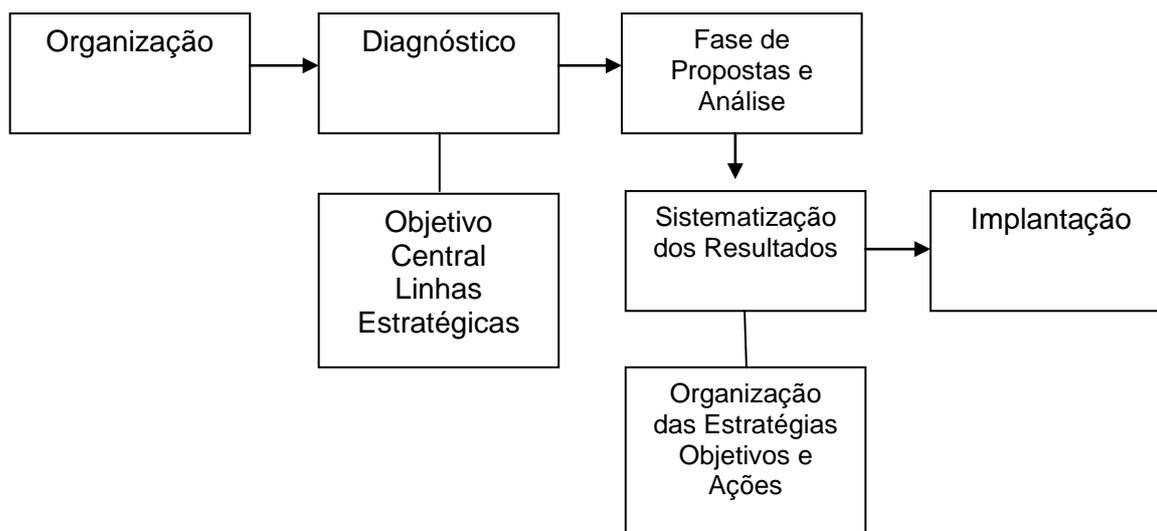


Figura 6 - Etapas de elaboração do Plano Estratégico de Juiz de Fora – MG.
Fonte: JUIZ DE FORA, 2000.

“O Plano Estratégico tem sido apresentado como uma metodologia de gestão urbana inovadora e necessária para a cidade do século XXI” (LOPES, 2008, p. 115). Vimos que o PLANOJF não foge a essa temática, pois ele foi apresentado como uma inovação, uma ferramenta de gestão da cidade. E, de acordo com Juiz de Fora (2000) útil para o governo que o implantou e para as próximas administrações tendo em vista uma nova questão urbana passou a fazer parte da cidade.

De acordo com Sánchez (2010, p. 464), a relação entre as grandes transformações urbanas e a construção de imagens acerca dessas transformações, permite o desenvolvimento da cidade-espetáculo, lugar das chamadas “inovações urbanas”, associadas.

Pode-se dizer que Juiz de Fora iniciou grandes transformações, tornou-se um grande “mercado aberto”, onde está ocorrendo grande concorrência por parte das empresas da construção civil e de empreendimentos imobiliários, e

consequentemente aumento de valores de mercado. Segundo Sánchez (2010, p. 36):

(...) a cidade é vendida em várias escalas mediante estratégias que incrementam seus atrativos comercial, turístico e cultural, buscando atrair grandes investimentos, na escala local a mercadotecnia urbana gera uma ideia de cidadania, que atinge, especialmente, os próprios cidadãos.

Conforme Vainer os modelos de planejamento urbano, que o Brasil e a América Latina importaram a partir dos anos 1990, veio combinado de diferentes agências multilaterais.

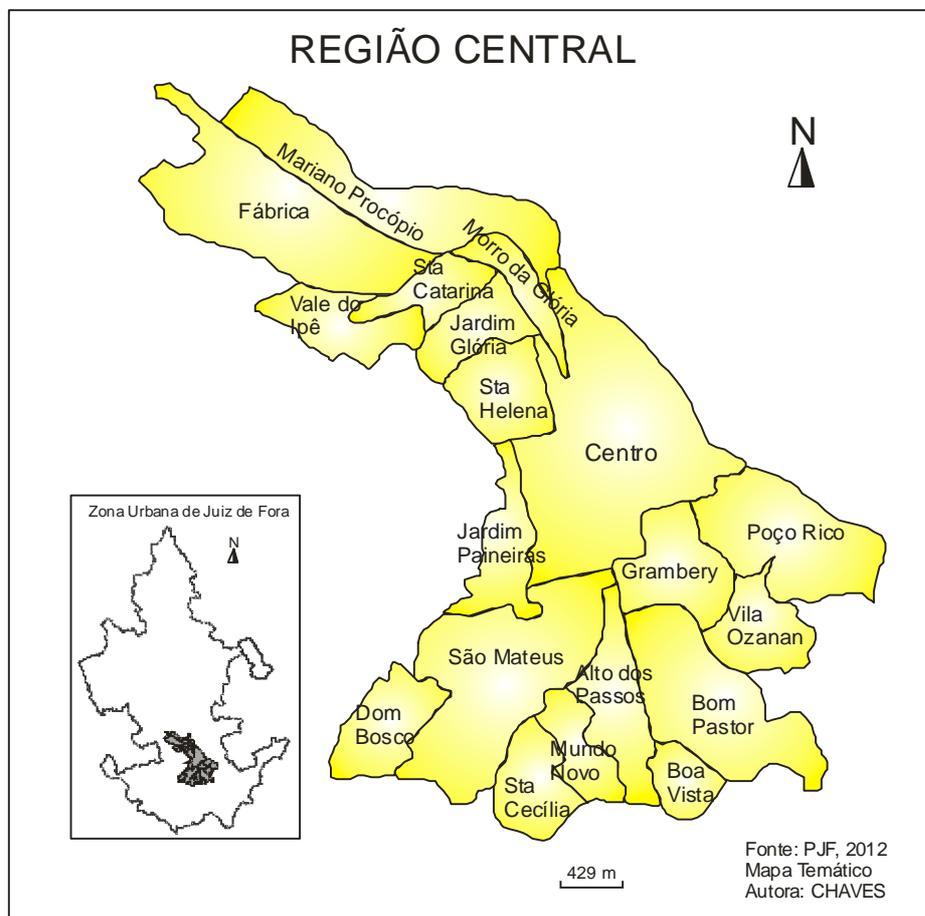
Entre os modelos de planejamento urbano que concorrem para ocupar o trono deixado vazio pela derrocada do tradicional padrão tecnocrático-centralizado-autoritário está o chamado *planejamento estratégico*. O modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (BIRD, Habitat) e de consultores internacionais, sobretudo catalães, cujo agressivo *marketing* aciona de maneira sistemática o sucesso de Barcelona (VAINER, 2000, p. 75).

Juiz de Fora vivencia, de forma direta, os efeitos das transformações da dinâmica do processo econômico e seu planejamento estratégico surgiu num momento singular, uma vez que a cidade precisou planejar seu futuro e estabelecer horizontes desejáveis dentro da nova ordem global. Foi preciso estabelecer um processo de desenvolvimento organizado, para assegurar seu melhoramento nas áreas social, econômica e urbana.

3.2 Requalificação da Área Central

Como muitas cidade, Juiz de Fora tem um centro urbano que se formou dentro dos processos históricos, ou seja, nasceu da concentração das atividades comerciais, políticas, da gestão pública, e também dado ao esquema centralizador dos meios de transportes (CORRÊA 2005). Porém, o seu núcleo Central ainda permanece com a influência e poder de decisões, apesar de surgirem algumas áreas que se caracterizam como subcentros. Alguns em bairros mais distantes como, por exemplo, no bairro Benfica, localizado na região norte; e outros não tão distantes, como os dos bairros São Mateus e Manoel Honório, sendo que o primeiro pertence à região Central e o segundo à região Leste. Estes subcentros surgiram com o

objetivo de abastecer a população local de atividades comerciais e alguns serviços. Esse fato ocorreu ao longo do crescimento urbano e demográfico do município.



Mapa 4 - Região Central de Juiz de Fora.
Fonte: JUIZ DE FORA, Elaborado pela autora, 2012.

Quadro 1: Bairros que compõem a Região Central

Região Urbana – RU – P.J.F./IBGE	Bairros e/ou loteamentos componentes
Fábrika	Fábrika, Democrata
Mariano Procópio	Mariano Procópio
Morro da Glória	Morro da Glória
Santa Catarina	Santa Catarina
Vale do Ipê	Vale do Ipê
Jardim Glória	Jardim Glória
Santa Helena	Santa Helena
Paineiras	Paineiras, Redentor
Dom Bosco	Dom Bosco
São Mateus	São Mateus
Santa Cecília	Santa Cecília
Mundo Novo	Mundo Novo
Alto dos Passos	Alto dos Passos
Boa Vista	Boa Vista, Cidade Jardim
Bom Pastor	Bom Pastor, Parque Guarua
Vila Ozanan	Vila Ozanan

Poço Rico	Poço Rico, Santa Tereza
Centro	Centro

Fonte: JUIZ DE FORA, Elaborado pela autora, 2012.

A área central reúne quase todo o conjunto necessário à vida urbana, como as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, os terminais de transportes urbanos e uma grande verticalização (CORRÊA, 2005).

Ainda considerando que o centro é:

[...] a partida da cidade, que, delimitada, espacialmente, por exemplo, situada na confluência de um esquema radial das vias de comunicação, desempenha uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica e ordenada dessas atividades (CASTELLS, 2000, p. 311).

Fato interessante a destacar é que a área central de Juiz de Fora cresceu espontaneamente, não seguiu um traçado de esquema radial, como considerou Castells, pois trata-se de uma singularidade, pois o seu sítio cresceu ao longo do rio que a margeia. Ela está localizada no vale do rio Paraibuna, entre o Morro do Imperador e o Morro do São Bernardo. Com um traçado em forma de triângulo, seu núcleo central está basicamente entre a avenida Presidente Getúlio Vargas, avenida Presidente Itamar Franco e a avenida Barão do Rio Branco. Condicionado pela geomorfologia local, o núcleo central é mais compacto, sem a possibilidade de uma expansão horizontal.

Esquema da Área Central de Juiz de Fora - MG

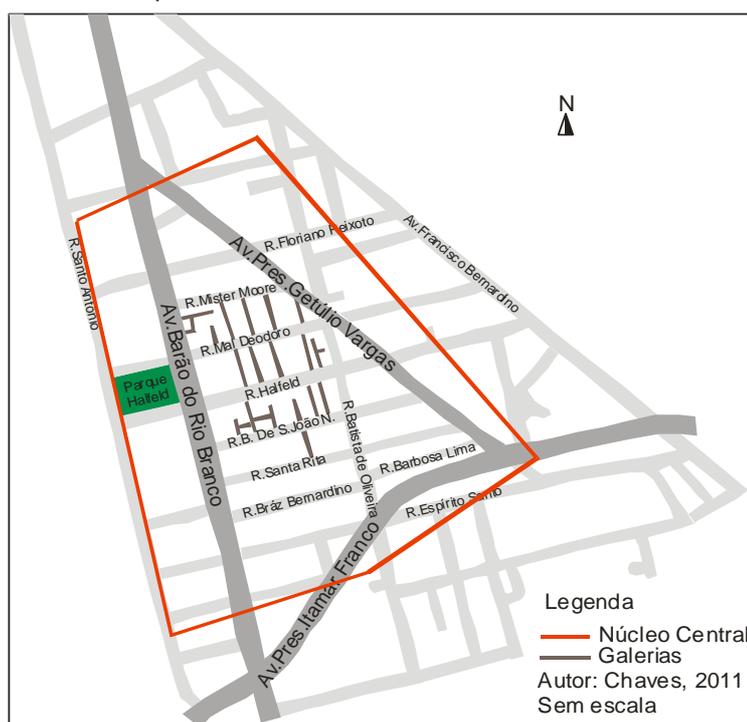


Figura 7 - Esquema da Área Central de Juiz de Fora.
Fonte: JUIZ DE FORA, Elaborado pela autora, 2011

A vida urbana juizforana concentra-se nesse triângulo (figura 7). Além dessas avenidas principais, temos várias ruas que se cruzam. Outras têm um traçado paralelo e muitas galerias interligando as ruas paralelas, principalmente, entre as ruas: Halfeld, Marechal Deodoro da Fonseca, Barão de São João Nepomuceno e Mister Moore. A Rua Halfeld é considerada pela população local, o coração do núcleo central. Assim, ao analisarmos a malha urbana de Juiz de Fora, veremos um emaranhado de ruas e galerias, o que comprova que não ocorreu um planejamento de seu traçado urbano. Sua área urbana se consolidou na medida em que seu comércio foi se desenvolvendo.

Ainda considerando a centralidade e de acordo com Corrêa (2005, p. 40), “o núcleo central caracteriza-se na segunda metade do século XX, quando o processo de centralização já não mais desempenha o papel relevante que desempenhou no passado”, com isso as áreas centrais perderam sua importância, dividindo o seu papel com os minicentros ou subcentros que foram surgindo. Juiz de Fora segue ao contrário, pois ainda mantém em seu núcleo central o papel relevante.

Há um número significativo de prédios residenciais onde permanece a classe média alta e alta. Morar no núcleo central concede um *status* social à pessoa residente. Além do fluxo e da concentração diurna, à noite, o núcleo central não se apresenta deserto como em várias cidades. É nesta área que se concentram também a maioria dos hotéis da cidade.

Das intervenções urbanísticas que a área central de Juiz de Fora sofreu, destacamos aqui as das ruas Mister Moore, Marechal Deodoro da Fonseca e Batista de Oliveira, sendo que a primeira foi transformada em calçadão, com uma total reestruturação da via, ou seja, um novo paisagismo. As outras sofreram restrições de veículos em partes de sua via, salvo para os veículos autorizados.

A rua Mister Moore²¹ seguiu o mesmo projeto da rua Barão de São Nepomuceno que, em 1987, foi transformada em calçadão, com a justificativa de que o excessivo tráfego de veículos estava em conflito com o grande fluxo de pedestres, levando maior conforto e segurança à população. Ainda com referência ao calçadão da rua Mister Moore, destacamos:

²¹ Em 1999, a rua Mister Moore foi transformada em calçadão. Essa obra fazia parte do projeto de intervenção na área central. Estava prevista como parte de ações do plano de “Cidade Humana” na administração do Prefeito Tarcísio Delgado.

A implantação do calçadão e reurbanização, neste caso, se deu pela parceria público-privada (PPP) realizada entre a prefeitura, que forneceu a mão-de-obra e os proprietários e comerciantes da rua, que financiaram o material de construção, sob acordo de reembolso à comunidade através de descontos no IPTU concedidos pela prefeitura (GUSMAN, 1999 apud COCHETE FILHO; MARANGON; FONSECA 2010, p. 15).

Para que esta rua se transformasse em um calçadão e sua qualificação se materializasse foi necessária uma parceria público-privada. Confirmando que quando há o interesse direto dos grupos, a qualificação se concretiza. E conforme Vainer “a introdução de uma clara qualificação de quais grupos e interesses privados estão sendo contemplados, para além de elucidar a natureza das parcerias propostas remete à institucionalização no processo de elaboração e execução das estratégias” (VAINER, 2000 p. 89).

A reurbanização da rua Batista de Oliveira estava prevista em um projeto da Prefeitura de 2001, contudo, até o momento atual, as intervenções ficaram apenas na restrição de veículos no trecho que vai da rua Marechal Deodoro da Fonseca ao calçadão da rua Barão de São João Nepomuceno.

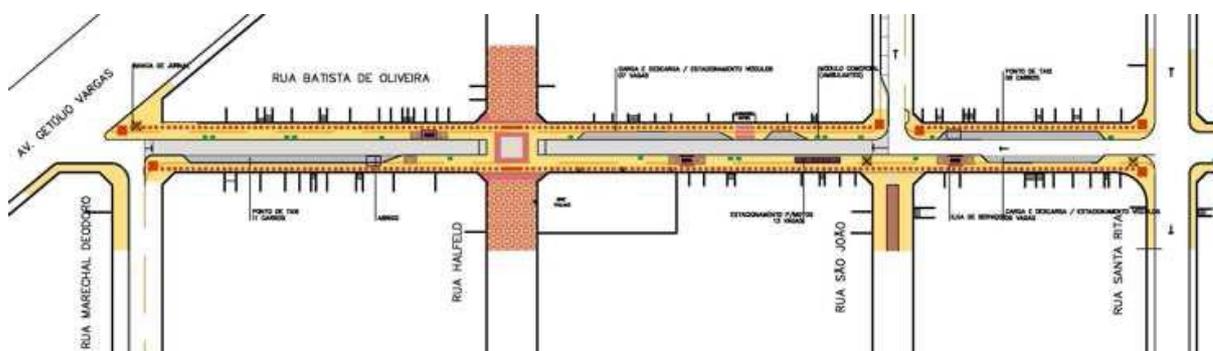


Figura 8 - Projeto de Reurbanização da Rua Batista de Oliveira – PJJ – Secretaria de Obras. Fonte: FONSECA, 2012.

De acordo com Fonseca (2012, p. 123), no projeto da rua Batista de Oliveira:

Estava prevista a manutenção do leito carroçável da rua e das vagas já existentes para o ponto de táxi e estacionamento de veículos para a carga e descarga de mercadorias que atendem ao comércio local. Porém, seria realizado um alargamento das calçadas, reafirmando a prioridade dada à circulação de pedestres. O comércio ambulante seria beneficiado com a instalação de “módulos comerciais”, prevendo a normatização e padronização de suas barracas. Além disso, o calçadão seria estendido ao longo de mais uma quadra (75m), entre as ruas São João e Santa Rita.

Já a rua Marechal Deodoro, em 2006, foi transformada em semicalçadão na parte alta e também teve restrições ao fluxo de veículos. Ela ainda mantém o aspecto de suas calçadas com um alargamento das mesmas. Nesta rua está situado o prédio do Posto de Atendimento Médico - PAM Marechal que atende a população local e da

região. A via de veículos foi reduzida e é utilizada pelos veículos autorizados que abastecem o comércio local e pelas ambulâncias que chegam dos municípios da Zona da Mata Mineira para consultas médicas, pequenos procedimentos médicos e cirúrgicos, além de triagens realizadas através de agendamentos para a marcação de consultas e exames.

Para as obras da rua Marechal Deodoro da Fonseca, Fonseca (2012) aponta que foi mantido:

Um leito carroçável estreito e as vagas para estacionamento também, recorrentes de obras anteriores que alargaram as calçadas e a transformaram em via de mão única, como um semicalçadão. O uso comercial varejista da rua foi beneficiado pelo calçadão, valorizando os estabelecimentos e favorecendo a circulação das pessoas (FONSECA, 2012 p.129).

A transformação destas duas ruas Batista de Oliveira e Marechal Deodoro da Fonseca em semicalçadões, foi realizada dando preferência ao trânsito de pedestres e ao comércio ambulante, trazendo, assim, uma maior comodidade à população.

Quanto às outras intervenções que a área central ganhou, abordamos que não tiveram grandes projeções, pois aconteceram pontualmente sem muitas interferências no cotidiano da cidade, como, por exemplo, as reformas de algumas galerias, e as que o calçadão da Halfeld recebeu em 2004, 2007 e 2008. Todas essas reformas ocorreram de uma parceria público-privada ou privada como no caso de algumas galerias.

Com base na figura 07, que, de uma maneira esquemática, nos mostrou o núcleo central de Juiz de Fora, destacamos que a avenida Presidente Getúlio Vargas teve seu recapeamento asfáltico na administração do Prefeito Alberto Bejani 2005/2008 sem maiores modificações ou reestruturações.

Usando como marco o ano de 2008, faremos uma análise das outras intervenções urbanísticas que ocorreram e estão ocorrendo na área central de Juiz de Fora.

O Calçadão da Rua Halfeld recebeu um novo projeto paisagístico, e, conforme Fonseca (2012), a última intervenção realizada nele deu-se a partir da,

Troca da iluminação, em 2008, substituindo as luminárias do projeto de 1987 por outros no modelo "república". Estes postes atuais são considerados incondizentes com a ambiência urbana da rua e a contemporaneidade da intervenção, causando opiniões adversas de arquitetos e urbanistas em veículos de comunicação, como se observa em Ferreira (2008). Juntamente com a troca dos postes de iluminação, houve a retirada das jardineiras, que consideramos como uma perda, tornando a rua mais árida em termos paisagísticos, sem vegetação alguma. Desta forma, o espaço

foi deixado quase totalmente livre para a circulação dos pedestres, numa configuração espacial linear e sem interrupções por elementos (mobiliário urbano) que poderiam se tornar obstáculos ao grande fluxo de pessoas (FONSECA, 2012, p.104).

A seguir, citaremos as grandes intervenções urbanísticas que a área central recebeu na administração do prefeito Custódio Mattos 2009/2012. Através de um diagnóstico mais detalhado, veremos que essas intervenções se deram em grande escala.

De acordo com Juiz de Fora (2012), as principais vias que foram “revitalizadas” na administração 2009/2012 e, que estão na área Central são: avenida Deusdedit Salgado, avenida barão do Rio Branco, avenida Olegário Maciel e a rua Santo Antônio.

Em 2011 foram iniciadas as obras da avenida Presidente Itamar Franco. Houve substituição da base e recebeu um novo recapeamento asfáltico até o portão Sul da Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF. Em setembro do mesmo ano, as obras finais estavam sendo concluídas. Esta avenida é a via principal que liga a área Central, à UFJF, ao Hospital Universitário – HU, ao Aeroporto da Serrinha, ao Independência Shopping, ao complexo Hospitalar Monte Sinai e à Zona Oeste, conhecida como Cidade Alta, onde se localizam a maioria dos “Loteamentos Fechados”²² que vendem a proximidade com a natureza.

É uma avenida de grande fluxo, pois, além de ser a via para os locais descritos, é também a principal via de acesso à BR-040, ou seja, é a porta de entrada e saída de quem chega e sai da área Central. Conforme dados da Prefeitura Municipal (2011):

Após a remoção do asfalto antigo, será feita a substituição da base para, posteriormente, o trecho receber asfalto novo. Esta etapa da obra inclui também a implantação do novo projeto de circulação no trecho nas interseções da avenida com a Rua Vicente Beghelli, Avenida Eugênio do Nascimento e o pátio da UFJF. As mudanças neste ponto foram projetadas para ampliar a capacidade de tráfego, organizar o fluxo de veículos e pessoas e conferir mais segurança a motoristas e pedestres (JUIZ DE FORA, 2011).

²² “Loteamento Fechado” - segue a mesma definição de loteamento que é: ‘a divisão do solo em lotes com urbanização havendo aberturas de logradouros, prolongamentos, modificação ou ampliação dos existentes, sendo esta uma modalidade de parcelamento do solo urbano. Definição esta extraída da Lei Municipal n.º 6908 de 31 de maio de 1986”. Contudo seu empreendedor, alegando promover maior segurança e bem estar aos proprietários das futuras edificações, fecha o loteamento, ou seja, mura o seu entorno e implanta uma guarita de segurança seguida de cancela para que assim limite o fluxo de pessoas e veículos, dando ao mesmo o caráter de o que vulgarmente chamamos de “condomínio fechado”, sendo este então um loteamento particular, mas vale assegurar que o espaço ainda sim é público.

A avenida Barão do Rio Branco foi totalmente reestruturada. Esta “corta” boa parte da cidade de Juiz de Fora, ligando o bairro Cruzeiro do Sul ao bairro Quintas da Avenida. É uma das maiores avenidas em linha reta do Brasil. Com uma extensão total de 6,4 km, sendo que 5,7 Km são em linha reta. Tem um intenso fluxo de veículos, em virtude do traçado da cidade que praticamente obriga quase toda a frota juizforana a passar por ela.

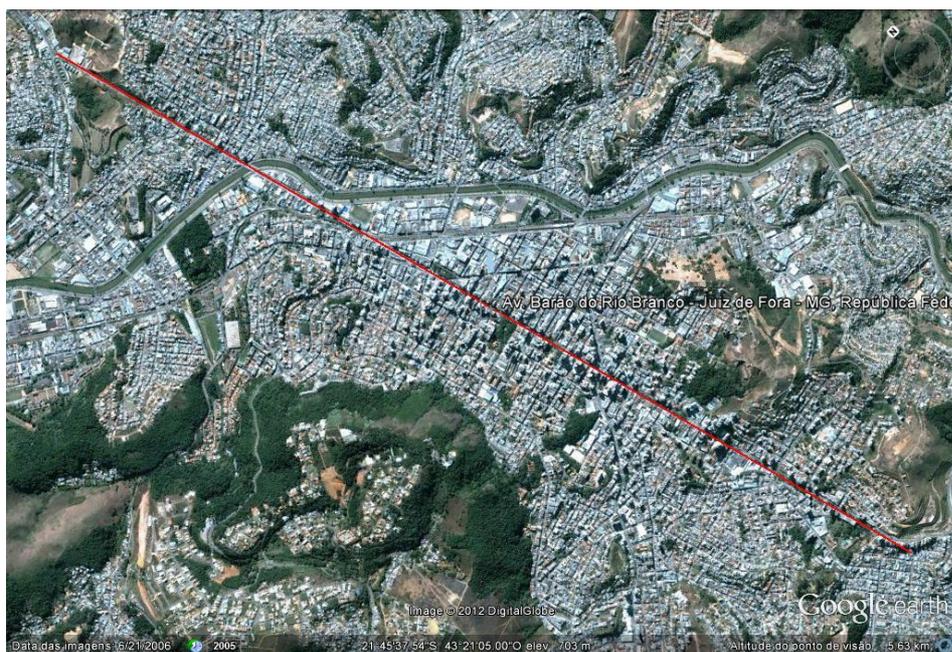


Figura 9 - Vista da Avenida Barão do Rio Branco.
Fonte: Google Earth, 2006



Figura 10 - Vista Parcial da Avenida Barão do Rio Branco.
Fonte: A autora, 2012

As obras da avenida Barão do Rio Branco foram elaboradas em várias etapas em função de sua extensão. Conforme foram evoluindo, a Secretaria de Transporte e Trânsito – Settra foi realizando as interdições e os desvios necessários.



Figura 11 - Vista Parcial Obras de Parada de Ônibus Av.Barão do Rio Branco.
Fonte: JUIZ DE FORA, 2012.

Inicialmente, os trabalhos foram realizados nas pistas laterais e, de acordo com a equipe técnica, a fresagem, que é a remoção do asfalto antigo, foi iniciada com antecedência, abrindo, assim, uma frente e facilitando o recapeamento asfáltico. Em alguns de seus trechos, foi necessária a substituição da base; já, em outros, somente o recapeamento. Paralelo aos serviços de recapeamento, seguiram-se as obras para ligação do sistema de irrigação.



Figura 12 - Vista Parcial Obras avenida Barão do Rio Branco.
Fonte: JUIZ DE FORA, 2012.

Segundo dados da Prefeitura, a avenida teve, em seu projeto paisagístico, mudanças de seu traçado e, em alguns trechos, mudanças em sua geometria, além de remanejamento e construção de novos pontos de ônibus que facilitaram as conversões dos coletivos.

Na reestruturação estética, a nova Rio Branco ganhará 140 novas espécies de árvores e palmeiras, além de cerca de 6,2 mil metros quadrados de gramado ao longo das novas floreiras, que terão manutenção facilitada em função do sistema automatizado de irrigação. [...]. Estão sendo realizadas implantação da nova iluminação, substituição dos pisos das plataformas de embarque e desembarque, que antes eram em pedra portuguesa e agora serão em concreto vassourado e intertravado, e acabamento das floreiras com a ligação do sistema de irrigação (JUIZ DE FORA, 2011).

Em virtude das mudanças de alguns pontos ao longo da avenida, algumas árvores precisaram ser arrancadas, todavia as mesmas foram replantadas ao longo da avenida Brasil na área Central da cidade.

Conforme a Prefeitura Municipal, todas as obras foram projetadas visando à segurança dos pedestres, prioridade para o transporte coletivo urbano, e maior fluidez no trânsito.



Figura 13 - Vista parcial Obras avenida Barão do Rio Branco.
Fonte: JUIZ DE FORA, 2012.

Com o fim das obras da avenida Barão do Rio Branco, estão previstas as obras para a construção de 02 mergulhões, 03 viadutos e 04 novas pontes interligando a área Central à avenida Brasil e outras vias secundárias.

Conforme o cronograma publicado pela Prefeitura, as obras que terão duração de 720 dias a princípio, tem a seguinte sequência: ponte e mergulhão do Terreirão do Samba; mergulhão da rua Benjamin Constant; viaduto e ponte do Tupynambás; ponte da rua Antônio Lagrota; viaduto e ponte do bairro Barbosa Lage; e viaduto do Mariano Procópio. Segundo a Prefeitura, caso haja necessidade, esta ordem poderá ser alterada.



Figura 14 - Projeto da Rampa do viaduto Augusto Franco.
Fonte: Secretaria de Obras/JUIZ DE FORA, 2012.

Dentre as obras previstas, o viaduto e a ponte do Tupynambás o viaduto do Mariano Procópio e ponte da rua Antônio Lagrota, não estão localizadas no núcleo Central, porém os bairros onde elas serão construídas fazem parte da Região Central. A ponte do bairro Barbosa Lage já integra a Região Norte.

E de acordo com a Secretaria de Obras essas intervenções irão:

Dinamizar a Avenida Francisco Bernardino e qualificá-la para ser um dos principais acessos à Praça dos Poderes, local onde se encontra atualmente o Poder Executivo e que, no futuro, abrigará as instalações do Fórum. A proposta pretende promover melhorias na fluidez dos veículos e na eficiência operacional do sistema de transporte coletivo, e intervenções urbanísticas (JUIZ DE FORA, 2012).

Segundo ainda Juiz de Fora (2012), uma nova rampa de descida será construída no Viaduto Augusto Franco, com um acesso direto à avenida Francisco Bernardino. A partir da introdução desta rampa, ocorrerá uma ligação direta do viaduto à avenida Francisco Bernardino, conseqüentemente, trará um alívio considerável ao fluxo de veículos na praça Antônio Carlos, o que refletirá positivamente no desempenho das vias da área Central, sobretudo das avenidas Presidente Itamar Franco e Getúlio Vargas, que atualmente têm uma sobrecarga no fluxo de veículos.

As obras preliminares do conjunto de intervenções viárias da Praça dos Poderes (Terreirão do Samba) tiveram início em maio de 2012. E, de acordo com a Secretaria de Obras o trabalho inicial foi a partir do remanejamento de redes de captação pluvial, elas estavam no local onde será construído um dos mergulhões.

De acordo com Juiz de Fora (2012) a trincheira fará a ligação entre a avenida Francisco Bernardino e a avenida Brasil, ao lado do Terreirão do Samba, com o fluxo de veículos seguindo na direção Centro-Região Leste (Figura 15).



Figura 15 e 16 - Projeto do Mergulhão da avenida Francisco Bernardino e Ponte dos Poderes – Juiz de Fora.

Fonte: Secretaria de Obras/JUIZ DE FORA, 2012.

Estão sendo simultâneas as obras do mergulhão da avenida Francisco Bernardino, com a da ponte dos Poderes que está situada próxima à avenida Garibaldi Campinhos. A nova estrutura será usada pelos motoristas que sairão do mergulhão com destino à Zona Leste (Figura 16).

A outra obra é a do Mergulhão da rua Benjamin Constant, que permitirá a conexão entre as avenidas Brasil e Barão do Rio Branco, com tráfego no sentido Zona Leste-Centro.



Figura 17 - Projeto do Mergulhão da Rua Benjamin Constant – Juiz de Fora.
Fonte: Secretaria de Obras/JUIZ DE FORA, 2012

Para melhorar o sistema viário do núcleo Central, a solução proposta é as intervenções descritas e, de acordo com as informações da prefeitura essas obras foram denominadas de sistema “Binário da Benjamim”.

As intervenções irão dinamizar a avenida Francisco Bernardino e qualificá-la para ser um dos principais acessos à Praça do Poderes, local onde se encontra atualmente o Poder Executivo e que, no futuro, abrigará as instalações do Fórum. A proposta pretende promover melhorias na fluidez dos veículos, aumento da eficiência operacional do sistema de transporte coletivo e intervenções urbanísticas (JUIZ DE FORA, 2012).

Ainda segundo dados da Prefeitura de Juiz de Fora, todas estas intervenções representam:

O maior conjunto de obras viárias já realizadas na história de Juiz de Fora. Serão investidos R\$ 82 milhões nas obras que farão a transposição da linha férrea e do Rio Paraibuna, desafogando o trânsito em geral e favorecendo o transporte coletivo urbano. A cidade, hoje dividida pelo rio e pela linha férrea, será completamente interligada, ampliando a eficiência de operação do transporte coletivo, sem as retenções hoje ocasionadas pela linha férrea e também pelo número insuficiente de pontes (JUIZ DE FORA, 2012).

Em função de sua área Central estar localizada praticamente toda no vale fluvial do rio Paraibuna e sem área de expansão para suas principais vias, Juiz de Fora já, há algum tempo, passa por grandes problemas, principalmente no fluxo de veículos. Outro fator que vem agravar é que o município polariza a Zona da Mata Mineira e, conseqüentemente, todos os dias recebe um grande contingente populacional de fora, que busca todo tipo de serviço, seja na área de educação, saúde, comércio, rede bancária, entre outros.

Além do quadro exposto, destacamos que a área Central também é cortada pela via férrea o que causa um grande impacto no trânsito. De acordo com dados da prefeitura (2012), atualmente, pelo menos 35 composições cruzam diariamente Juiz de Fora, interrompendo o trânsito, prejudicando 86 linhas de coletivos e quase dois milhões de passageiros. Outro obstáculo que prejudica a fluidez é criado pelo rio Paraibuna que divide a cidade em duas.

Conforme a Prefeitura, as obras que estão sendo realizadas na área Central têm como objetivo reduzir esse impacto no trânsito, pois:

As intervenções possibilitarão driblar as barreiras e transformarão a Avenida Brasil no grande eixo estruturador do município, desafogando, assim, as principais avenidas centrais, como Rio Branco, Itamar Franco e Getúlio Vargas, um dos principais objetivos do projeto. Atualmente pelo menos 190 mil veículos circulam, por dia, em Juiz de Fora, número 87% maior que há dez anos. (JUIZ DE FORA, 2012)

próxima. Esta obra desviará um significativo volume de tráfego na interseção da avenida Brasil com a avenida Barão do Rio Branco.

O conjunto Barbosa Lage, que agrega as obras: do viaduto e nova ponte do bairro Barbosa Lage possibilitará a interligação direta ao Acesso Norte²³ da cidade.

Os projetos de intervenção urbana na área Central não foram elaborados somente para desafogar o trânsito, eles fazem parte da pauta de crescimento e transformação de Juiz de Fora. Pois, como foi abordado, a administração local tem o intuito de elevar a cidade como referência da Zona da Mata Mineira e região, ou seja, a concretização como cidade polo, com melhorias nas vias de acesso, levando seu comércio à competitividade e à qualidade de serviços oferecidos.

Podemos aqui dizer que a área Central é como uma vitrine, principalmente o núcleo central, pois a partir dele é mostrado o lado espetáculo da cidade, isto é, área nobre com a sua beleza, com uma arquitetura moderna, ruas limpas e arborizadas.

Não é somente a área Central que está recebendo intervenções urbanísticas, veremos a seguir que outras áreas as recebem, mais especificamente outras duas regiões, mas para isso estaremos abordando as novas urbanizações que estão predominando nestas regiões.

3.3 Novas Urbanizações

Para essa análise consideramos novas urbanizações as expansões urbanísticas que surgem em determinadas áreas ou bairros da cidade, sejam eles dotados ou não de infraestruturas.

Acompanhando as novas tendências da globalização, que perpassam a contínua busca de desenvolvimento econômico, a cidade de Juiz de Fora está passando atualmente por um novo processo de ordenamento urbano espacial orientado em função do capital industrial, comercial, sobretudo, imobiliário.

Como aponta Maricato (2000), no Brasil, planos urbanísticos,

Especialmente aqueles de construção de novas centralidades, mostram que investimentos públicos transferem renda para o mercado imobiliário de alto padrão, em áreas pouco ocupadas, enquanto carências básicas de grande parte da população já assentada não merecem atenção (MARICATO, 2000, p. 160).

²³ O Acesso Norte, um dos principais corredores de tráfego que interliga a Zona Norte ao Centro de Juiz de Fora

O caso de Juiz de Fora vem confirmar o apontamento de Maricato, pois, através de grandes intervenções urbanas, que estão acontecendo, a cidade se lançou a uma grande concorrência na intenção de atrair maiores investimentos, principalmente, no privado.

Em Juiz de Fora, as operações urbanas correspondem a um conjunto de intervenções e medidas, com um prazo determinado no papel, coordenado pelo Poder Público. Muitas dessas operações urbanas estão ligadas à participação da iniciativa privada, a algum interesse particular, com o objetivo de viabilizar projetos urbanísticos em áreas previamente determinadas.

No caso de Juiz de Fora as operações urbanas podem:

Ser propostas ao Executivo por qualquer cidadão ou entidade que nela tenha interesse, devendo ser demonstrado o interesse público, podendo envolver intervenções tais como: aberturas de vias ou melhorias no sistema viário, tratamento urbanístico ou implantação de equipamentos públicos, proteção ou recuperação do patrimônio histórico ou ambiental (JUIZ DE FORA, 2004, p. 119).

E, como aponta Oliveira (2006), “na questão urbana, o principal instrumento de regulação do mercado é a legislação urbanística. Através desses instrumentos é possível o fortalecimento da cidadania e integração ao planejamento e à elaboração de políticas públicas na gestão urbana”(OLIVEIRA, 2006, p. 20).

Como vimos, Juiz de Fora já, há algum tempo, vem sendo palco de grandes investimentos e, através de uma política desenvolvimentista, novos projetos foram lançados para elevar a cidade. Em 2000, no governo de Tarcísio Delgado, foi aprovado e publicado o Planejamento Estratégico da cidade - O PLANOJF - com a função de orientar o desenvolvimento local.

Além do PLANOJF, a administração de Tarcísio Delgado também se baseava no Plano de Desenvolvimento Local – PDL²⁴, plano este que se desmembrou em outros PDL com atuações para cada região de Juiz de Fora.

Mas como é comum no Brasil quando há uma troca na administração pública, a nova não dá sequência aos projetos anteriores, a não ser que seja de seu

²⁴ O Plano de Desenvolvimento Local - PDL constitui um instrumento que permite a elaboração de um novo padrão urbano de dinamismo econômico e qualidade de vida para as comunidades locais, mediante uma ação sistemática e estruturada da sociedade. Como um instrumento que possibilita o “alcance de um destino desejado”, o planejamento é o espaço de construção da liberdade social dentro das circunstâncias existentes, delimitando o terreno do possível para implementar as mudanças capazes de moldar a realidade futura.

interesse e assim ocorreu e ocorre em Juiz de Fora. Apesar do PLANOJF dar as diretrizes de crescimento para a cidade, ele praticamente ficou de lado, isto é, não foi utilizado após a administração de Tarcísio Delgado. E as novas administrações basearam-se no Plano Diretor e nos seus programas de governos que são editados. Entretanto quando se tem uma leitura mais detalhada, verificamos que esses novos planos de governo, nas entrelinhas, abarcam o mesmo objetivo do PLANOJF, ou seja, assegurar a Juiz de Fora a categoria de cidade polo.

Em 2008, durante a campanha eleitoral da gestão 2008/2012, que realizou as citadas obras urbanísticas na área central, foi introduzido o projeto NOVA JUIZ DE FORA, que foi um plano urbanístico que surgiu apresentando projetos e ações em diversas áreas, seja na educação, na saúde, entre outros, e tendo como principal viés a reestruturação urbanoviária do centro da cidade. Essa reestruturação viária é uma demanda antiga, já observada no Plano Diretor (2004) e que começou, de certa forma, a ser trabalhada.

Ao analisarmos os programas de governo, como já foi abordado, vimos que os que surgiram após a publicação do PLANOJF, e possuem em seu conteúdo quase na íntegra as mesmas intervenções urbanas, contudo escritas e abordadas de maneiras diferentes. Todos os programas que surgiram tinham como um dos principais objetivos concretizar o município de Juiz de Fora como pólo da Zona da Mata Mineira.

E como aponta Maricato (2000, p. 124):

Não é por falta de Planos Urbanísticos que as cidades brasileiras apresentam problemas graves. Não é também, necessariamente, devido à má qualidade desses planos, mas porque seu crescimento se faz ao longo dos planos aprovados nas Câmaras Municipais, que seguem interesses tradicionais da política local e grupos específicos ligados ao governo de plantão.

E de acordo com Sánchez (2010), “a transformação urbana por meio dos chamados ‘projetos de cidade’ implica a produção de discursos por parte dos atores urbanos dominantes, especialmente os governos locais e as coalizões pró-crescimento” (SÁNCHEZ, 2010, p. 83).

Juiz de Fora não fugiu a este processo, pois, sempre que ocorre nova administração, as coalizões são formadas e são elas que determinam o modo e como se dará o programa de crescimento da cidade. É através desses programas de desenvolvimento, que surgem a cada nova administração, Juiz de Fora se lança

rumo a um novo desenvolvimento urbano. Com isso consolida sua importância regional e, em meio ao quadro atual da sua organização estrutural e espacial, surge com novas urbanizações.

Sabemos que essas novas urbanizações, principalmente aquelas que fazem parte dos programas de governo traz o objetivo de ampliar a cidade, aumentar sua capacidade de acolher mais pessoas, proporcionando-lhes o acesso aos principais serviços básicos.

Quando abordamos as novas urbanizações, não podemos deixar de nos referir à sociedade urbana, principalmente a dos dias atuais, pois sabemos que ela vive.

A influência crescente dos veículos de comunicação e informação. Esses são instrumentos de uma sociedade mundializada, propagadores de informação iminimizadores de tempos e diferenças, transformadores da vida urbana em imagens *standard* que homogeneizam espaços públicos e privados (SÁNCHEZ, 2010, p. 82).

A cidade de Juiz de Fora, tem sido foco de atração de grandes empreendimentos da construção civil, de instituições de ensino superior, de investimentos em geral, ocasionando um crescimento econômico em diversos setores, principalmente de serviços e do imobiliário, além de aumentar seu fluxo interno e externo. E uma forma de aumentar o fluxo interno e externo de uma cidade é dotá-la de equipamentos e serviços, para o aumento da sua infraestrutura. A partir desse conjunto, as cidades tornam-se atrativas, seja no setor social, econômico e cultural.

Outro fator a destacar é que o turismo está em crescimento em Juiz de Fora, seja ele de negócio, cultural ou esportivo. É mais um ponto forte que propulsiona novas urbanizações e desenvolvimento econômico, visto que o fluxo de capital gerado está sendo aplicado para o desenvolvimento local. Com isso novos empreendimentos então sendo construídos devido a crescente procura desses setores.

Tendo em vista que a reestruturação urbana a qual a cidade passa é para garantir seu crescimento e atratividade segundo a dinâmica capitalista atual, o setor da construção civil está investindo pesado na constituição de novas urbanizações, principalmente as voltadas para receber um público diferenciado. Sánchez (2010, p, 464) defende que “a relação entre as grandes transformações urbanas e a

construção de imagens acerca dessas transformações permite o desenvolvimento da cidade-espetáculo, lugar das chamadas ‘inovações urbanas’”.

Devido à atual Política Urbana de Juiz de Fora, assistimos, a todo o momento, propagandas de atração populacional, com intensa gestão empreendedora. De acordo com informativos lançados pela prefeitura, nossa cidade amplia a cada dia, as vagas para a população carente em projetos sociais; lança campanhas de cidadania e promove a inclusão social; além de informar que é uma cidade em que a qualidade de vida é de excelência, comparada à de países desenvolvidos; ocupamos uma posição de 30^a no ranking de municípios em empregar pessoas no país; todas as crianças estão na escola; temos leitos sobrando nos hospitais; a passagem urbana é uma das mais baratas do país; várias obras garantem melhorias para a população, criam condições para geração de empregos e promovem o crescimento da cidade.

E como forma de manter a polarização, o município de Juiz de Fora tem uma forte estratégia política, através de programas de massificação, propagandas e ações da prefeitura, objetivando o crescimento e desenvolvimento urbano.

Talvez esta, seja, hoje, uma das idéias mais populares entre os neoplanejadores urbanos: a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão á venda. Isto explicaria que o chamado marketing urbano se imponha cada vez mais como uma esfera e determinante do processo de planejamento e gestão de cidades (VAINER, 2000, p. 78).

O município também tem sido palco de grandes eventos esportivos e culturais. Em 2010 foi sede da primeira edição dos Jogos Pan-Americanos Escolares. Este evento de acordo com dados da Prefeitura reuniu cerca de 500 atletas vindos da Colômbia, Guatemala, Paraguai, Porto Rico, República Dominicana e de diferentes estados brasileiros. A partir desse evento, vimos uma maior promoção por parte da Prefeitura no sentido de estimular e promover o turismo e competições esportivas.

Seguindo esta linha de pensamento, ou seja, de um crescimento e de desenvolvimento urbano, as cidades também passam a competir buscando uma atração de investimentos de capital financeiro.

Conforme Ferreira (2007, p. 117-118):

Competir para atrair o capital financeiro abundante que está a circular pelo mundo, competir para atrair os homens de negócios que hoje fazem viver a “nova” economia globalizada, competir para dar melhores condições do que as outras cidades para receber as forças da economia global [...]

De acordo com Compans (2005, p. 123) a mobilização do espetáculo, ao analisar Harvey (1995) é:

O traço mais característico do urbanismo pós-moderno, ao mesmo tempo instrumento e símbolo de unificação política, que tanto serviria à pacificação dos conflitos de classe em uma conjuntura de aumento do desemprego e da pobreza, quanto à competição intra-urbana pela atração de empresas e pelo consumo dos ricos.

Com base na citação, analisamos que a Juiz de Fora recebe o consumo e acaba “enxugando” toda a riqueza dos municípios de seu entorno, já que, com a infraestrutura oferecida, a classe alta e média da cidade, da Zona da Mata e, principalmente, de sua microrregião vende os novos espaços construídos. Esse fato está consolidado já algum tempo no município, pois os filhos da classe mais abastada que vem estudar na cidade acabam adquirindo um imóvel.

Mesmo polarizando a Zona da Mata Mineira e a sua microrregião, Juiz de Fora compete com outras cidades maiores como o Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Conseqüentemente a cidade passou a oferecer alternativas e está tornando-se uma mercadoria atrativa.

Com o Brasil sediando a Copa de 2014 e a Olimpíadas de 2016, Juiz de Fora teve um ritmo acelerado em novas urbanizações, visto que a mesma oferece qualidade de vida, além da disponibilidade de infraestrutura em função do aeroporto regional da Zona da Mata Mineira, do estádio Municipal Radialista Mário Helênio e das redes de hotéis e restaurantes. Com isso, Juiz de Fora foi considerada uma forte candidata a ser subsede da Copa de 2014. A cidade aposta nos pontos turísticos de lazer e na proximidade com as principais capitais.

Assim que se soube da realização da Copa no Brasil, foi elaborada, junto a Câmara de Vereadores de Juiz de Fora, uma proposta de uma comissão especial para tratar sobre a candidatura do município para ser uma das subsedes. E, de acordo com o vereador Carlos Bonifácio, presidente da Câmara na época, a comissão será responsável por fazer as intervenções para convencimento da Federação Internacional de Futebol (Fifa), que a cidade tem a capacidade de ser

subsede, desejando assim, o comprometimento das autoridades, em todo os níveis, para que a cidade atenda as exigências.

Ainda segundo o presidente da Câmara, Juiz de Fora reúne condições para abrigar, pelo menos, uma delegação internacional. “Queremos que a Copa venha para Juiz de Fora [...]. O legado que a Copa deixará é muito grande. Lutamos para que a cidade atraia eventos esportivos desse porte” (TRIBUNA DE MINAS, 2011).

Propagandas passaram a circular pela cidade, inclusive um jornal local trouxe como manchete em fevereiro de 2012 “Juiz de Fora na rota das Olimpíadas e Copa pode gerar crescimento no mercado de trabalho”. O comércio, e hotelaria estão entre os setores mais cotados para a expansão, caso o município seja escolhido por uma delegação.

O city marketing e os planos estratégicos de cidade aparecem como importantes instrumentos do chamado ‘novo planejamento urbano’, que busca recuperar sua legitimidade quanto à intervenção pública na perspectiva de ‘colocar as cidades no novo mapa do mundo’(SÁNCHEZ, 2010, p. 28-29).

Já de acordo com a gestora do Núcleo de Turismo da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico – SPDE, Danielle Feyo, a escolha além de poder potencializar o crescimento do comércio, o setor hoteleiro, bares e restaurante poderão levar um aumento na área de educação, principalmente nos cursos de capacitação profissional e de idiomas.

Quanto às instalações esportivas oferecidas em Juiz de Fora, foram consideradas de padrão internacional como as do Estádio Municipal Radialista Mário Helênio, o Ginásio Poliesportivo Antônio Marcos Nazaré Campos²⁵, que está em construção, e o Complexo Esportivo da UFJF.

Na corrida para estar entre as cidades escolhidas, a Prefeitura de Juiz de Fora, credenciou em parceria o Hotel Village Haras Morena, em Matias Barbosa, para hospedar possíveis delegações estrangeiras.

Neste primeiro semestre de 2013, ocorrerá nova seleção, pois pretende-se elaborar um catálogo contendo 90 cidades (mínimo de 64), para oferecer às 31 seleções participantes, até o final do ano, quando ocorrerá o sorteio dos jogos.

²⁵ Com área de 6.800m² construída, capacidade para 6 mil pessoas, terá cobertura termoacústica, que evita elevação da temperatura e inibe a expansão do som para fora do ginásio, sala de fisioterapia, academia, praça de alimentação, acessibilidade, cabines de rádio, TV e camarotes (JUIZ DE FORA, 2012).

Seis cidades do Estado foram pré-selecionadas como Centros de Treinamento de Seleções - CTS na primeira fase: Araxá, Extrema, Juiz de Fora, Matias Barbosa, Montes Claros e Uberlândia.

O segundo grupo de cidades é formado por Caxambu, Caeté, Divinópolis, Formiga, Governador Valadares, Ipatinga, Juiz de Fora, Lagoa Santa, Patos de Minas, Poços de Caldas, Sacramento, Sete Lagoas, Uberaba e Varginha. Juiz de Fora aparece novamente na lista porque apresentou novas estruturas (novo hotel e novo centro de treinamento) em sua ficha de inscrição, o que é considerada uma nova candidatura.

Segundo o secretário de Estado extraordinário da Copa – Secopa, Sergio Barroso, “a escolha de uma cidade como CTS representa benefícios perenes à região, pois o título atrai turistas, gera mais empregos e expõe a cidade numa vitrine mundial, fortalecendo sua imagem.

Conforme dados da Federação da Copa, quem não foi escolhido num primeiro momento poderá se adequar e tentar novamente em 2013.

A estrutura hoteleira a ser oferecida para as delegações deverá ter a disponibilidade de no mínimo 55 quartos com ar condicionado, algumas seleções podem precisar de 100 quartos ou mais. O serviço de restaurante deve atender no mínimo 55 pessoas, estilo Buffet, que seja reservado 24 horas para uso exclusivo da seleção, deverá conter sala para conferência de imprensa com estilo cinema e capacidade mínima de 100 pessoas.

Sobre o setor aeroportuário, a cidade deve ser próxima de um aeroporto, com capacidade para receber aeronaves de aproximadamente 120 passageiros e que permita voos noturnos. As seleções exigem uma distância máxima de até 60 minutos de deslocamento hotel-aeroporto, via ônibus.

O centro de treinamento deve ter, pelo menos, um campo em excelentes condições e medidas oficiais, além de SPA, piscina e área fitness. O tempo de deslocamento hotel-centro de treinamento, em ônibus, deve ser de, no máximo, 20 minutos.

Conforme dados do Sindicato de Hotéis, Bares, Restaurantes e Similares de Juiz de Fora - SHRBSJF, a cidade conta com 1.067 unidades habitacionais, 2.431 leitos, com 19 hotéis na área urbana, 3 hotéis fazendas e 3 pousadas, esses fazem parte do sindicato. Conforme dados de um jornal de circulação local, existem hoje na cidade 1.530 apartamentos e 3.244 leitos.

Com uma boa infraestrutura, a rede hoteleira é o suporte para grandes eventos. Um ponto forte a destacar é que o maior número de hotéis está localizado na área Central, e nela encontramos desde hotéis cinco estrelas ao mais simples, viabilizando uma maior integração com o comércio, bares e restaurantes.

E na corrida de oferecimento de mais hotéis, a cidade está já com novos projetos e implantação de mais redes hoteleiras como, por exemplo, o hotel da rede Ibis, que mesmo sendo voltado para hospedagem de negócios acaba ampliando o número de leitos oferecidos.

Este hotel será construído na avenida Deusdedit Salgado²⁶ que se localiza no principal eixo de saída e entrada de Juiz de Fora na região Sul. Segundo dados da revista Pauta Econômica (2012), as suítes seguirão o padrão mundial, ou seja, serão projetadas para atender a uma expectativa de comodidade essencial, oferecendo aos hóspedes condições de um bom descanso e um espaço prático e funcional para trabalhar.

Metrópole regional da Zona da Mata mineira, Juiz de Fora é um polo industrial, sendo sede de grandes empresas como Mercedes-Benz, Arcelor Mittal, Codeme, Votorantim Metais, Medquímica, Onduline, Natura, UeM, Becton Dickinson, dentre outras. Além disso, a Universidade Federal de Juiz de Fora e 15 outras instituições de ensino oferecem mais de 200 cursos para cerca de 120mil estudantes, sendo 60% deles de fora da cidade. Porém, existe grande carência de oferta no setor hoteleiro na cidade, conforme aponta um estudo de viabilidade realizado pela Hotel Invest, a maior e mais respeitada empresa de inteligência em investimento hoteleiro no Brasil. Para suprir parte desta lacuna, o Ibis Hotel Juiz de Fora terá 144 suítes (PAUTA ECONÔMICA, 2012, p.8).

Consoante com o diretor da RAR Incorporações, Rafael Ribeiro, responsável pelo projeto, a obra será realizada pelo sistema pool hoteleiro²⁷. O hotel também contará com restaurante 24 horas por dia, com tarifas que se anunciam altamente competitivas.

A marca do grupo europeu Accor chega à Juiz de Fora com um modelo de gestão inédito na cidade: os apartamentos serão vendidos, e a receita do hotel após o início das operações será igualmente repartida entre os proprietários, em sistema de pool hoteleiro. Ou seja, descontadas as despesas e o condomínio, o restante dos rendimentos decorrentes da ocupação mensal será distribuído entre as 144 suítes. "O investimento tem rentabilidade maior que os aluguéis residenciais e comerciais, além de vantagens como não correr risco de ficar com o imóvel desocupado e lidar com empresa, e, não, com inquilino", destaca o diretor da RAR Incorporações,

²⁶ De acordo com a Juiz de Fora (2012), foi totalmente reformada, com revitalização de drenagem para acabar com os alagamentos, duplicação da pista, novo asfalto, nova iluminação, novo e moderno paisagismo.

²⁷ Nesse modelo de gestão, as unidades são vendidas e após o início das operações a receita é dividida entre os proprietários. Um sistema moderno, que está sendo adotado na maioria dos novos hotéis que estão sendo lançados no país (PAUTA ECONÔMICA, 2012).

Rafael Ribeiro. Os proprietários poderão acompanhar as variações da renda mensal por meio de relatório online (TRIBUNA DE MINAS, 01/07/2012).

E de acordo com o Conselho Regional de Corretores de Imóveis – CRECI-MG, as expectativas em relação ao empreendimento são bastante positivas, pois há uma carência de oferta no setor hoteleiro da cidade e região. Além disso, a demanda do chamado "turismo de negócios" é forte, e o município é um importante pólo industrial.

Outro exemplo a destacar é o Independência Trade Center - Hotel e Offices, que está sendo construído na região Central ao lado do Independência Shopping. Seu projeto é de duas torres, sendo que uma será um complexo empresarial e a outra um hotel. Além disso, segundo dados da Construtora José Rocha, o complexo empresarial foi projetado para oferecer o máximo em conforto e excelente atendimento, com um moderno sistema de segurança e sofisticada tecnologia.

Em um só lugar oferecerá escritórios interligados às facilidades e à conveniência de um shopping bem próximo, e ainda poderá fazer uso do hotel pelo sistema de pay-per-use²⁸. O complexo empresarial oferecerá um moderno restaurante, salão de convenção para 1.200 pessoas, salas de reunião com estrutura audiovisual. Já o hotel terá 253 quartos, sendo 240 suítes, com 12 máster e 1 presidencial.

Ainda ao lado do Independência Shopping a construtora Rossi está construindo o Rossi 360° Home e Business, com duas torres também, sendo uma comercial e a outra residencial com apartamentos de 02 quartos. E ao lado do complexo hospitalar Monte Sinai no portão Sul da UFJF será construído mais um hotel pela Resende Empreendimentos Imobiliários que oferecerá mais 154 quartos.

Com base na análise de Compans (2005), podemos também afirmar que:

[...] a nova agenda econômica local diz respeito ao *city marketing*, que tem como 'produtos' específicos: programa de construção de hotéis; campanhas promocionais apoiadas em ofertas turísticas integradas; projetos culturais, venda de imagem forte e positiva da cidade segura e dinâmica; campanhas dirigidas à atração de investidores, à realização de congressos etc. (COMPANS, 2005, p. 99).

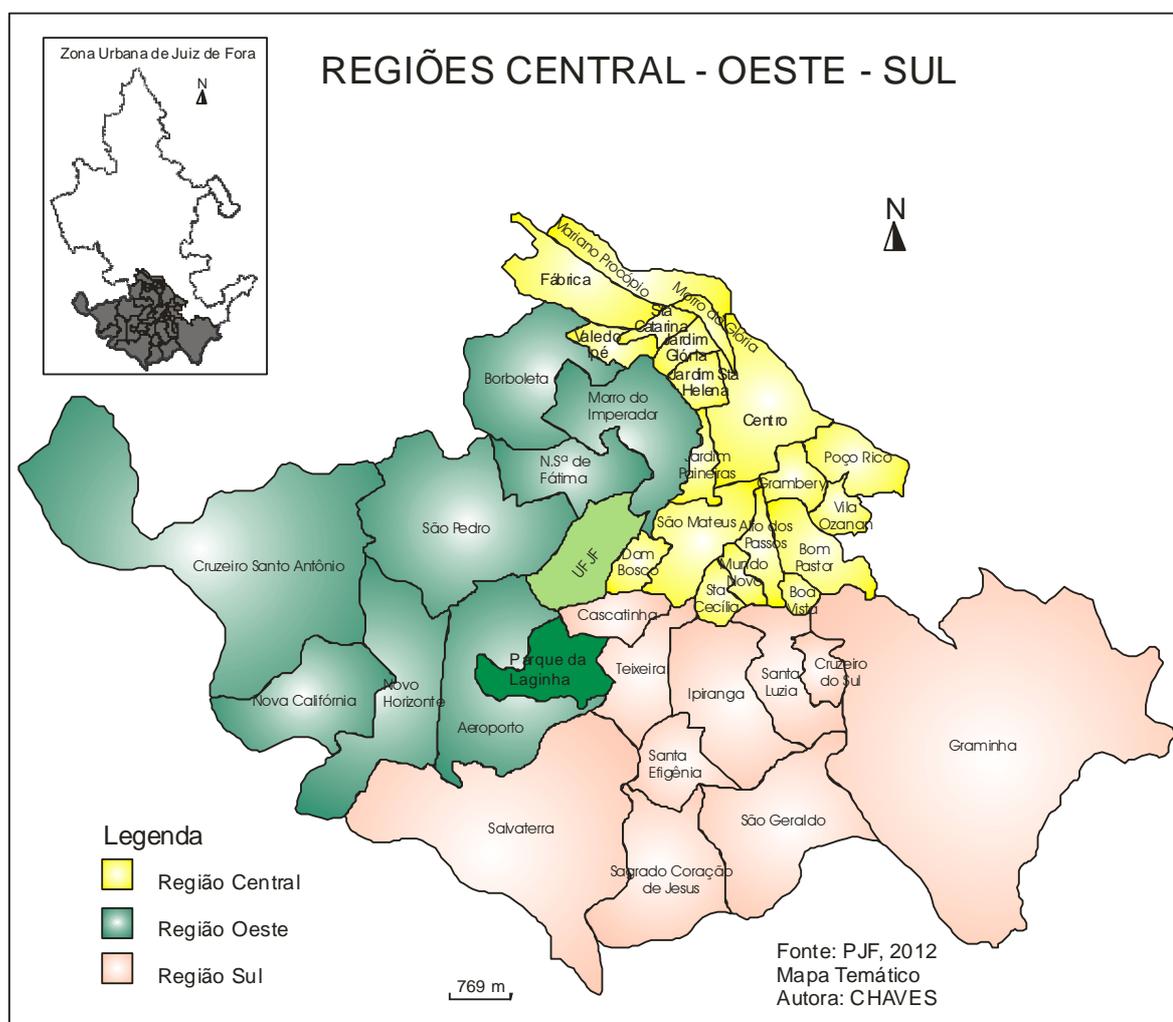
Existem ainda projetos em andamento aguardando aprovação na prefeitura municipal: são outras obras para a região Central, bem próximos ao Independência

²⁸ Consiste em disponibilizar opções de serviços e atividades a serem pagas pelo interessado.

Shopping e ao portão Sul da UFJF. São duas áreas de saias de aterro²⁹ com 2000 m² que foram vendidas pela própria prefeitura para a iniciativa privada, e os projetos preveem a construção de outro hotel e uma torre comercial.

Os atores pertencentes às instâncias política de produção e de irradiação de discursos e imagens de 'cidades-modelo' têm focado diversos âmbitos no mercado internacional de cidades: modelo em planejamento estratégico, em gestão urbana eficiente, em modernização logística e tecnológica para a competitividade, em soluções urbanísticas de transporte [...] (SANCHEZ, 2010, p. 231).

Em Juiz de Fora, estamos vivenciando novos discursos que estão chegando e apresentando um novo modelo de gestão, o qual levará a cidade a um patamar de modernização inserindo a cidade na competitividade urbana.



Mapa 5 - Região Central, Oeste e Sul de Juiz de Fora.
Fonte: JUIZ DE FORA, Elaborado pela autora, 2012.

²⁹ É a superfície lateral (geralmente inclinada) que resulta da conformação de uma seção de aterro; a interseção dessa superfície com o terreno natural é denominada pé do aterro, sendo sua interseção com a plataforma denominada crista do aterro.

Quadro 2 - Bairros que compõem a Região Sul

Região Urbana – RU – PJF/IBGE	Bairros e/ou loteamentos componentes
Salvaterra	Salvaterra, Portal do Aeroporto
Sagrado Coração	Sagrado Coração de Jesus
São Geraldo	São Geraldo, Vale Verde, Jardim Umuarama, Previdenciários, Residencial Renascença, Terra Nostra, Fazendinha do Ipiranga
Santa Efigênia	Santa Efigênia, Jardim Gaúcho, Cidade Nova, Cidade Nova II
Ipiranga	Ipiranga, Ipiranguinha, Jardim Bela Aurora, Estrela Sul, Alta Vista, Arco-Iris
Teixeiras	Teixeiras, Laranjeiras
Santa Luzia	Santa Luzia, Jardim de Alá
Bomba de Fogo	Bomba de Fogo, Cruzeiro do Sul
Graminha	Graminha, Granjas Bethel, Parque das Palmeiras
Cascatinha	Cascatinha

Fonte: JUIZ DE FORA, Elaborado pela autora, 2012.

Quadro 3 - Bairros que compõem a Região Oeste

Região Urbana – RU – PJF/IBGE	Bairros e/ou loteamentos componentes
Borboleta	Borboleta, Residencial Pinheiros
Morro do Imperador	Morro do Imperador, Serro Azul, Chácara D.Emília, Bosque Imperial, Granville, Parque Imperial, Jardins Imperiais, Chalés do Imperador
Martelos	Martelos, Jardim Casablanca, Adolfo Vireque, N.Sra de Fátima, São Lucas
São Pedro	São Pedro, Alto dos Pinheiros, Itatiaia, Santana, Santos Dumont, Tupã, Mandala, Jardim Universitário, Residencial Regente, Portal das Torres, Cidade Alta, Colinas do Imperador, Jardim Marajoara Milan, Via do Sol
Cruzeiro Santo Antônio	Cruzeiro Santo Antônio, Bosque do Imperador, Viña del Mar
Nova Califórnia	Nova Califórnia
Novo Horizonte	Novo Horizonte, São Clemente, Marilândia, Jardim da Serra, Spinaville
Aeroporto	Aeroporto, Jardim Guadalajara

Fonte: JUIZ DE FORA. Elaborado pela autora, 2012.

A região Central juntamente com as regiões Oeste e Sul vêm se destacando por serem as que mais estão recebendo investimentos na cidade. Obras de infraestrutura viária estão sendo realizadas para atender a demanda crescente da

cidade. Inovações no mercado imobiliário de alta renda, edifícios residenciais surgem conectados aos serviços de lazer oferecidos bem próximos a essas regiões. Através de um marketing, as regiões Oeste e Sul estão sendo vistas como umas das melhores áreas para se morar atualmente em Juiz de Fora.

São áreas as quais estão surgindo as novas formas de ação no espaço e que vêm criando, nas cidades, os chamados “espaços de renovação que tem um obscurecimento das diferenças no espaço e no tempo se tivermos uma leitura crítica” (SÁNCHEZ, 2010, p. 47).

Esses espaços “dominados”, parcelas da cidade, determinam novas especializações, impõem modos de apropriação e comportamentos apoiados em representações que, em alguns casos, reforçam e, em outros, determinam novas formas de inclusão e exclusão de grupos sociais (SÁNCHEZ, 2010, p. 48).

Para renovar ou criar novos espaços, as administrações locais buscam novos meios e, de acordo com Vals (2011, p. 151):

As administrações locais buscam fórmulas mistas (capital público mais capital privado) de investimento e benefício para enfrentar os altos custos da urbanização, conseqüentemente, é muito frequente que nas grandes operações urbanísticas atuem conjuntamente com o setor privado.

O solo urbano torna-se mercadoria, um elemento importante. Generaliza-se para novos empreendimentos e, assume uma expressão especulativa e de acordo com Corrêa (2011, p. 47):

A terra urbana e a habitação são objetos de interesse generalizado, envolvendo agentes sociais com ou sem capital, formal ou informalmente organizados. Estabelece-se uma tensão, ora mais, ora menos intensa, porém permanente, em torno da terra urbana e da habitação. Se isso não constitui a contradição básica, transforma-se, contudo em problemas para uma enorme parcela da população.

E como aponta Vals (2011, p. 151):

Qualquer operação urbanística se projeta e se realiza para transformar um determinado espaço; dependendo dos agentes que atuem na operação, seus objetivos divergirão em função dos interesses econômicos, políticos e sociais dependendo se são privados ou públicos, pelo menos teoricamente.

Essas regiões ao receberem as intervenções urbanísticas estão se transformando em áreas que vêm se destacando pela total infraestrutura urbana dentro da cidade, pois, juntamente com elas, agregam tudo que é de moderno e novo.

Os investimentos, principalmente os das regiões Sul e Oeste, tiveram um aumento a partir do início e inauguração do Independência Shopping, pois foi o primeiro da cidade a oferecer uma arquitetura moderna, seguindo as últimas tendências internacionais: um shopping em curva; com vitrines avançadas que facilitam a visibilidade das lojas; corredores amplos e iluminação natural. Com marcas e etiquetas locais e nacionais, o shopping possui 152 lojas e forte ancoragem, 3 pisos de estacionamento e um completo corredor de serviços, sem contar com cinco salas de cinema multiplex, e as operações de lazer.

O comércio local desenvolveu-se para atender as classes média alta e alta que se transferiram para as novas áreas residenciais, atraídas pelo conjunto urbanístico e a infraestrutura oferecida. O projeto do hospital Monte Sinai, um hospital privado, que duplicou suas instalações e se transformou num Complexo Hospitalar, tem hoje uma área de 71.000 m², foi praticamente quadruplicado. Seu estacionamento abriga 850 carros e ainda possui a Faculdade Suprema, que é especializada em medicina.

Ao abordar sobre o espaço reestruturado e com base no ponto de vista no estudo de Jean Remy, Vals (2011) nos destaca que,

A cidade urbanizada é um objeto produzido onde a lógica da apropriação pelos usuários não produz apenas um fator de produção, mas também provoca um determinado poder local, onde o espaço reestruturado ou transformado se constitui em um recurso que é apropriado socialmente de maneiras muito distintas (VALS, 2011, p.152).

Após os incentivos e grandes investimentos que passaram a receber de capital particular e público, em um período bem curto, as regiões Sul e Oeste começaram a oferecer novos espaços construídos, ou seja, novos loteamentos residenciais, novas áreas de lazer, novos condomínios verticalizados, novas áreas comerciais. Espaços esses que se transformaram nas novas urbanizações de Juiz de Fora. E, através de um grande marketing, os empresários e possuidores dessas novas urbanizações passaram a vendê-las para um público selecionado.

Podemos aqui dizer que a imagem da cidade participa de forma cúmplice no jogo de atração de investimentos financeiros, principalmente, daqueles que têm um interesse direto de vender as novas urbanizações. O novo deslumbra e não é somente a beleza natural, mas também a paisagística criada por uma arquitetura urbana moderna que se homogeneíza. Com isso o consumo do espaço aumenta.

Porém, este marketing que oferece um novo modo de vida não fica restrito somente a essas regiões através dos investidores particulares. A administração pública local aproveita e passa a vender a cidade através de propagandas, oferecendo progresso, qualidade de vida, segurança, saúde, educação, entre outros. E como aborda Sánchez (2010, p. 29-30):

O marketing de cidade é muito mais do que um procedimento específico para ser aplicado em situações particulares. Também é mais do que um entre muitos instrumentos disponíveis nas novas políticas urbanas. Sua emergência e sua ascensão na esfera das políticas urbanas de virada de século indicam também a emergência e a ascensão de uma nova ideologia do planejamento e da ação, uma nova visão de mundo que se impõem na orientação dessas políticas.

Com base na afirmação de Sánchez, podemos dizer que Juiz de Fora busca essa nova ideologia para o seu planejamento e, a partir dela, uma nova visão de mundo. Sabemos que o capital global, por sua vez, se interessa por aqueles espaços e pela parte da sociedade que lhe melhor renderá a mais-valia. Por isso, os investimentos seguiram e seguirão a lógica da reprodução deste capital.

Já “o capital financeiro para realizar-se hoje, o faz através do espaço, isto é, produzindo o espaço enquanto exigência da acumulação continuada sob novas modalidades, articuladas ao plano mundial” (CARLOS, 2011, p. 32).

Ainda de acordo com Sánchez (2010, p. 45):

A chamada “reestruturação produtiva” da economia capitalista em sua fase atual está, mais do que nunca, ligada à produção do espaço que é moldado às necessidades da acumulação. Para efeitos de análise específica das sociedades urbanas, esse amoldamento significa que um número crescente de fragmentos da cidade, ou partes dela, está sujeito ao controle, à normatização, à privatização, com grandes impactos na vida social.

Por estarem ganhando o atributo de uma das melhores áreas de Juiz de Fora para se viver, as regiões Oeste e Sul estão sendo alvo de uma valorização espacial, seja pela acessibilidade que oferece ao que é necessário para o desenvolvimento pleno da vida, os meios de locomoção e circulação, os equipamentos de saúde, de ensino, lazer, comércio e serviços no geral.

Quando espaços possuem qualidade e se tornam um referencial dentro da cidade, passam a ser local de atratividade tanto para o lazer quanto para a moradia de novos residentes. É o que está ocorrendo nessas regiões em Juiz de Fora, pois, através de uma reurbanização e reestruturação, tornaram-se os novos espaços atrativos, principalmente para as classes mais abastadas e médias da sociedade.

Já o núcleo Central, historicamente, mantém sua importância e atratividade que teve um aumento com a sua requalificação e reestruturação urbana recente. E através dessa requalificação, a área Central está ganhando novos espaços de diferentes tipos, modo de uso e consumo. Com isso, está ocorrendo cada vez mais um aumento em seu fluxo.

Entretanto, é do interesse da população em geral que novas urbanizações sejam construídas, fazendo assim a requalificação, principalmente dos bairros e de áreas degradadas que se espalham pela cidade, dando assim melhores condições aos seus habitantes e não devendo ser restritas apenas para algumas áreas da cidade.

Em Juiz de Fora, destacamos que as novas urbanizações que as regiões urbanas Central, Oeste e Sul estão recebendo não abarcam todos os bairros que as compõem. Elas se concentram em áreas selecionadas pelos investidores, sobretudo as que já estão dotadas de infraestruturas.

E quanto às outras regiões urbanas da cidade, novos espaços estão sendo construídos e se espalham disjuntas por determinados bairros de interesse, não tem a mesma intensidade das outras três regiões urbanas citadas.

O crescimento dessas está num processo muito mais lento, em função de que as mesmas ainda não despertaram total interesse dos empreendedores, seja pela grande concentração de população carente e principalmente por elas estarem contrárias ao eixo de crescimento momentâneo da construção civil.

As novas urbanizações em outras regiões urbanas se espalham de uma forma isolada em alguns bairros, como se fossem manchas, criando assim, um mosaico de novos espaços pela cidade.

3.4 O Outro Lado da Cidade Espetáculo: A Pobreza Urbana

Com uma concentração de novas urbanizações sendo construídas na região Central bem próximas as áreas de renovações das regiões Sul e Oeste, vimos que está se formando um adensamento de novos empreendimentos imobiliários, e este está e poderá acarretar maiores impactos sócio-econômico-ambientais para essa área da cidade.

E conforme aponta Sánchez (2010), a cidade mercadoria que é objeto de reflexão vem se atualizando e desse modo.

Exige esforços de reflexão crítica. Ressalte-se que, ao estimular a reinvenção da cidade e sua nova inscrição mundial pela via dos megaeventos ou dos grandes projetos urbanos, tal modelo de cidade e seu urbanismo de resultados têm contribuído para aumentar a desigualdade(SÁNCHEZ, 2010, p. 17).

Em um complexo jogo de poderes e disputas dentro do espaço urbano, Juiz de Fora aumenta o padrão de desigualdades espaciais, e em algumas de suas regiões urbanas, este quadro torna-se mais abrangente, uma vez que o nível de apropriação de diferentes grupos sociais nos revela a localização destes grupos dentro do espaço urbano, determinando assim o lugar do privilégio e o da pobreza.

E a maneira como Juiz de Fora está transformando algumas áreas em mercadoria, podemos dizer que de “luxo”, reflete nosso olhar para a pobreza e a vemos ser transformada em um entorno social, e de acordo com Vainer (2000, p. 82):

Os pobres são entorno ou ambiente pela simples razão de que não se constituem, nem os autóctones, nem os virtuais imigrantes, em demanda solvável. Em todos os níveis, tanto do ponto de vista concreto (infraestruturas, subsídios, favores fiscais, apoios institucionais e financeiros de todo o tipo) quanto do ponto de vista da imagem, não resta dúvida: a mercadoria-cidade tem um público consumidor muito específico e qualificado.

Com base não só na abordagem de Sánchez e Vainer, mas também de outros autores que nos retratam as desigualdades no meio urbano, vimos que o mesmo processo que ocorre nas grandes cidades está ocorrendo em Juiz de Fora. Através desse esboço realizado das novas urbanizações em Juiz de Fora e da tentativa de transformá-la em cidade espetáculo, estaremos fazendo uma análise do outro lado da cidade que é a pobreza urbana. Porém devemos sempre nos lembrar que: “nunca é demais repetir que não é por falta de planos e nem de legislação urbanística que as cidades brasileiras crescem de modo predatório. Um abundante aparato regulatório normatiza a produção do espaço urbano no Brasil” (MARICATO, 2000, p. 147).

Para isso, faremos um breve panorama da pobreza atual de Juiz de Fora, depois traremos dois exemplos empíricos: um que é o do bairro Dom Bosco, que se localiza na região Central e está praticamente no meio das grandes intervenções urbanas que a cidade está recebendo atualmente; o outro é o bairro Alto Três

Moinhos, que se localiza na região Leste, uma das mais pobres da cidade com sérios problemas sócio-econômico-ambiental.

É sabido que a pobreza é resultado de um padrão de organização social da produção e de acumulação de capital de caráter estruturalmente dependente e excludente, cuja dinâmica conduziu historicamente à conformação de uma estrutura social polarizada, marcada pela concentração da riqueza, da renda, do poder político e dos direitos cidadãos em mãos de uma elite carente de um projeto consistente de Nação e auto-centrada na defesa e ampliação de seus privilégios.

Dentro dessa perspectiva, a pobreza é a expressão da desigualdade na distribuição riqueza e, em grande medida como subproduto desta, da concentração da renda.

Segundo Corrêa (2005, p. 29):

Na sociedade de classe verificam-se diferenças sociais que se refere ao acesso aos bens e serviços produzidos socialmente. No capitalismo as diferenças são muito grandes, e maiores ainda em países como, entre outros, os da América Latina. A habitação é um desses bens cujo acesso é seletivo: parcela enorme da população não tem acesso, quer dizer, não possui renda para pagar o aluguel de uma habitação decente e, muito menos, comprar um imóvel.

Juiz de Fora apresenta fortes contrastes internos. Dentre as áreas que estão sendo dotadas de total infraestrutura, ou seja, os condomínios e loteamentos de classe A, justapostos a eles existem bairros de classes sociais menos favorecidas, inclusive áreas que formam aglomeração de populações denominadas pelos órgãos públicos de “famílias de baixa renda” que apresentam, quase sempre, condições de extrema pobreza. Esse fato se multiplica pela cidade, como no caso da Região Oeste, Central e Sul as quais apresentam maiores ocorrências. E conforme Corrêa (2005, p. 63):

Em relação ao onde morar é preciso lembrar que existe um diferencial espacial na localização de residências vistas em termos de conforto e qualidade. Esta diferença reflete em primeiro lugar um diferencial no preço da terra – que é função da renda esperada – que varia em função da acessibilidade e das amenidades.

Com base nos dados do Atlas Social de Juiz de Fora de 2006, estaremos fazendo um diagnóstico da pobreza do município, pois nele estão caracterizadas algumas das “múltiplas facetas” das questões sociais do lugar. Juntamente com dados do Atlas Social traremos informações do IBGE e do Atlas de Desenvolvimento Humano do Brasil e Anuário Estatístico 2010.

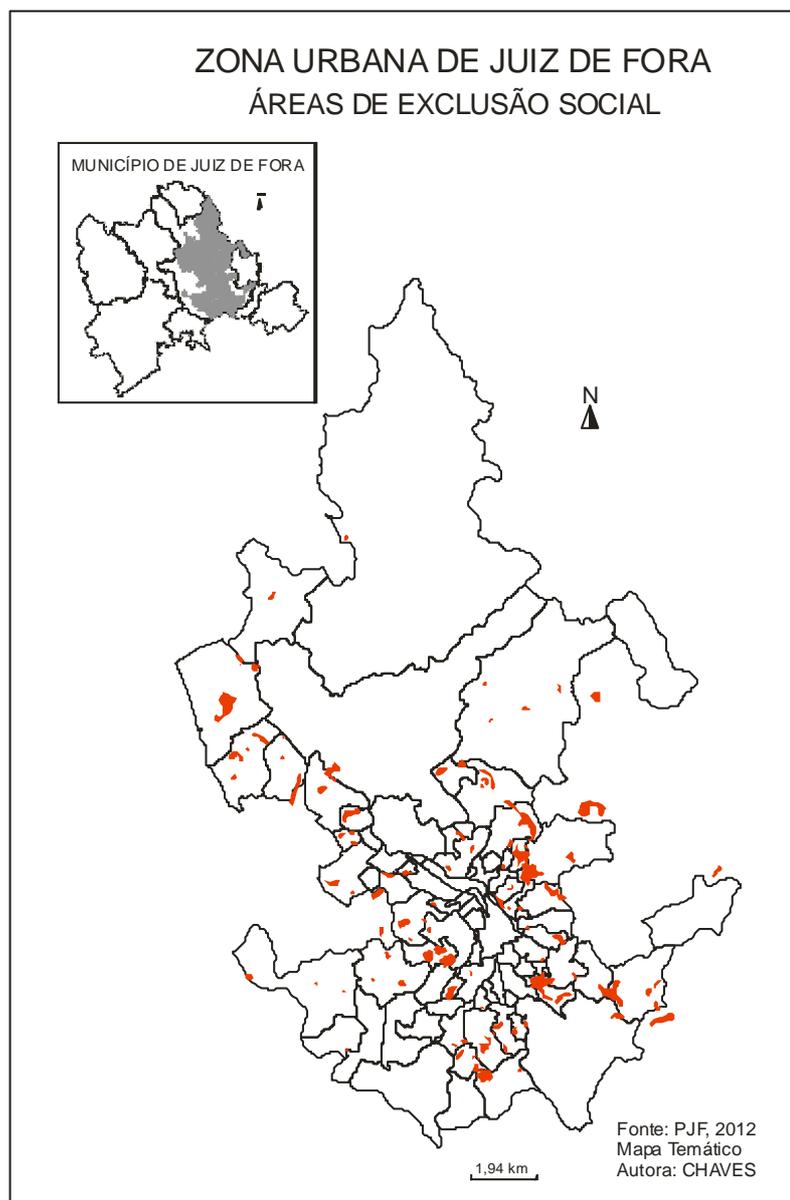
Em 2006 a prefeitura de Juiz de Fora elaborou o Atlas Social de Juiz de Fora, trazendo um diagnóstico social da população. Esse Atlas foi elaborado na administração 2005-2008 e fazia parte do programa de desenvolvimento social do então Prefeito da época Alberto Bejani. O Diagnóstico social estava proposto como cláusula contratual no programa “Juiz de Fora nos Trilhos da Paz” em convênio de parceria do Município com o Governo Federal.

As desigualdades sociais e a concentração de renda se manifestam fisicamente em espaços segregados nas cidades e a população carente tende a se alojar em locais sem acesso a infraestrutura básica em função de suas dificuldades de adquirirem áreas adequadas.

Foi considerado para análise de áreas de exclusão social em Juiz de Fora, que nos Atlas são denominadas de micro áreas, fatores como a infraestrutura, que considera o saneamento básico (abastecimento de água, captação de esgoto, drenagem pluvial); acessibilidade (vias de pavimentação); serviços urbanos que abarcam a iluminação pública e coleta de lixo.

As áreas de exclusão social foram divididas em cinco grupos, e de acordo com Juiz de Fora (2006) eles consideraram:

- Grupo I – áreas de concentração de pobreza sem urbanização, com problemas fundiários, algumas em situação de risco físico/ambiental, contém as situações mais graves da cidade, conjunto de prioridade máxima, com carência em todos os aspectos considerados;
- Grupo II – áreas de concentração de pobreza parcialmente urbanizadas, com demandas de intervenções urbanísticas parciais, situações intermediárias de deficiência;
- Grupo III – áreas de concentração de pobreza urbanizadas, questão socioeconômicas como fator dominante, foco para projetos de desenvolvimento econômico e social e, em alguns casos necessidade de revitalização de moradias;
- Grupo IV – áreas de concentração de pobreza com baixa densidade populacional;
- Grupo V – áreas urbanizadas com histórico de exclusão social. Já receberam intervenções urbanas que as tiram do grupo de atendimento prioritário.



Mapa 6 - Zona Urbana de Juiz de Fora – Áreas de Exclusão Social.
Fonte: JUIZ DE FORA, Elaborado pela autora, 2012

De acordo com Juiz de Fora (2006, p. 169), as áreas de exclusão social constituem:

Células territoriais com diferentes graus de precariedade nas condições de vida, consideradas não apenas sob o aspecto econômico, mas também no tocante a urbanização – infraestrutura e habitação - a titularidade da terra e a riscos de caráter físico-ambiental no local de sua inserção.

As tabelas a seguir nos mostram os fatores que consideramos para fazer uma análise da exclusão social em Juiz de Fora. Todas as tabelas nos trazem dois totais: um é da variável contida na coluna; e o outro é o total das regiões urbanas de Juiz de Fora.

Tabela 14 - Condição Socioeconômica nas áreas de Exclusão Social – Números de Domicílios

Região	Baixa	%	Muito baixa	%	Total	%
Centro	325	5,28	30	0,77	355	3,53
Leste	721	11,72	1.405	35,91	2.126	21,13
Nordeste	319	5,19	211	5,39	530	5,27
Norte	1.449	23,79	1.685	43,06	3.134	31,14
Oeste	467	7,59	233	5,95	700	6,96
Sudeste	1.768	28,75	82	2,10	1.850	18,38
Sul	1.001	17,90	267	6,82	1.368	13,59
Total geral	6.150	100	3.913	100	10.063	100

Fonte: Atlas Social/JUIZ DE FORA (2006), Elaborado pela autora, 2012.

De acordo com a tabela, verificamos que a região com o maior número de domicílios de renda muito baixa é a região Norte com 1.449 que corresponde a 43,06% do município. Em seguida é a região Leste com um total de 1405 que significa 35,91%. Quando se analisa a variável de baixa condição socioeconômica, é a região Sudeste que abarca o maior número de domicílios chegando a 28,75%, seguida da região Norte com 23,79%. Destaque também para as regiões: Sul com 17,90% e Leste com 11,72%.

Quanto ao número de domicílios carentes em Juiz de Fora é a região Norte que concentra a maior parte com um total de 3.134, que significa 31,14% da cidade. Em seguida é a região Leste com 2.126 domicílios que corresponde a 21,13%. Após, as regiões Sudeste e Sul.

Tabela 15 - Saneamento por Número de Domicílios

Região	Inexistente	%	Parcial	%	Total	%	Total geral
Centro		0,00	30	0,60	325	7,77	355
Leste	177	19,47	1832	36,86	117	2,80	2.126
Nordeste	90	9,90	440	8,85		0,00	530
Norte	334	36,74	853	17,16	1.947	46,53	3.134
Oeste	263	28,93	437	8,79		0,00	700
Sudeste	25	2,75	795	16,00	1.030	24,62	1.850
Sul	20	2,20	583	11,73	765	18,28	1.368
Total	909	100	4.970	100	4184	100	10.063

Fonte: Atlas Social/JUIZ DE FORA (2006), Elaborado pela autora, 2012.

Com base na tabela de saneamento, verificamos como é grande o número por domicílios na variável inexistente. Destaca-se aí a região Norte com 334 correspondendo a 36,74% de Juiz de Fora; em seguida temos a região Oeste com

263 domicílios, que corresponde a 28,93%, após aparece a região Leste com 177 domicílios que corresponde a 19,47%.

Ao analisarmos o atendimento parcial, sabemos que ele não atende todas as necessidades dos domicílios. Nessa questão a região Leste lidera com um total de 1832 que corresponde a 36,86%; em seguida temos a região Norte com 853 que corresponde a 17,16% do total; depois temos a região Sudeste e Sul.

Quanto ao atendimento total de saneamento, chamamos atenção para a região Norte, que tem 1.947 domicílios que corresponde a 46,53%; em seguida, vem a região Sudeste com 1.030 com um percentual de 24,62; e depois a região Sul.

Tabela 16 - Acessibilidade - Número de Domicílios

Região	Inexistente	%	Parcial	%	Total	%	Total geral
Centro		0,00	44	0,67	311	10,51	355
Leste	50	8,56	2.014	30,89	62	2,10	2.126
Nordeste	90	15,41	420	6,44	20	0,68	530
Norte	396	67,81	1.348	20,67	1.390	46,98	3.134
Oeste	23	3,94	667	10,23	10	0,34	700
Sudeste	25	4,28	852	13,07	973	32,88	1.850
Sul		0,00	1.175	18,02	193	6,52	1.368
Total	584	100	6.520	100	2.959	100	10.063

Fonte: Atlas Social/JUIZ DE FORA (2006), Elaborado pela autora, 2012.

Para a variável acessibilidade a região Norte lidera, com um percentual de 67,81%, ou seja, não há vias para chegar até os 396 domicílios; em seguida destacamos a região Nordeste com 15,41%.

Já para o atendimento parcial é a região Leste que possuiu o maior número, com 2.014 domicílios que corresponde a 30,89%; após temos a região Norte com 1.348 com um percentual de 20,67%. Quanto ao atendimento total de acessibilidade é a região Norte que possui o maior número com um total de 1.390 correspondendo a 46,98%; posteriormente temos a região Sudeste com 973 com um percentual de 32,88%.

Tabela 17 - Serviços por Número de Domicílios

Região	Inexistente	%	Parcial	%	Total	%	Total geral
Centro	0		30	0,42	325	12,61	355
Leste	95	23,81	1.828	25,80	203	7,87	2.126

Nordeste	50	12,53	410	5,79	70	2,72	530
Norte	206	51,63	1.232	17,39	1.696	65,79	3.134
Oeste	23	5,76	677	9,55		0,00	700
Sudeste	25	6,27	1.561	22,03	264	10,24	1.850
Sul		0,00	1.348	19,02	20	0,78	1.368
Total	399	100	7.086	100	2.578	100	10.063

Fonte: Atlas Social/JUIZ DE FORA (2006), Elaborado pela autora, 2012.

A inexistência de serviços nas áreas de exclusão social também é considerável. A região Norte lidera com um total de 206 domicílios com um percentual de 51,63%. Em seguida temos a região Leste com 95 domicílios que corresponde a 23,81%, do total de domicílios não atendidos.

Para o atendimento de serviços parcial, temos na região Leste o maior número com um total de 1.828, com um percentual de 25,80%; posteriormente temos as regiões Sudeste com 1.561 que corresponde a 22,03% e a Sul, com um total de 1.348 com um percentual de 19,02%.

Quanto à totalidade dos serviços, temos a região Norte que recebe o maior número, pois são 1.696 domicílios que correspondem a 65,79% do total da área de exclusão social. Em seguida temos a região Central com 12,61% e a região Sudeste com 10,24%.

Tabela 18 - Titularidade da Terra em Números de Domicílios

Região	Irregular	%	Regular	%	Total
Centro	44	0,76	311	7,31	355
Leste	1.518	26,14	608	14,29	2.126
Nordeste	261	4,49	269	6,32	530
Norte	2.228	38,37	906	21,29	3.134
Oeste	700	12,05		0,00	700
Sudeste	822	14,16	1.028	24,15	1.850
Sul	234	4,03	1.134	26,64	1.368
Total	5.807	100	4.256	100	10.063

Fonte: Atlas Social/JUIZ DE FORA (2006), Elaborado pela autora, 2012

Ao analisar o fator titularidade da terra, verificamos que é a região Norte que possuiu o maior número de domicílios que estão irregulares com um total de 2.228 que corresponde a 38,37% de Juiz de Fora; logo depois vem a região Leste com um total de 1.518 domicílios que não possui regularidade e representa 26,14%. Quanto à regularização é a região Sul que tem o maior número de domicílios regularizados com um total de 1.134 que corresponde a 26,64 %; em seguida temos a região Sudeste com 1.028 que significa 24,15%. Destaque para a região norte, que apesar

de ter o maior número de domicílios irregulares possui um total de 906 que corresponde a 21,54% regulares.

Tabela 19 - Grupo de critérios quanto a intervenções urbanas – Número de domicílios

Regiões	I	%	II	%	III	%	IV	%	V	%	Total
Centro		0,00	44	0,93	311	6,71		0,00		0,00	355
Leste	50	9,96	1.278	27,15	798	17,21		0,00		0,00	2.126
Nordeste	90	17,93	68	1,44	269	5,80	103	64,78		0,00	530
Norte	337	67,13	994	21,11	1.741	37,55	22	13,84	40	70,18	3.164
Oeste		0,00	685	14,55		0,00	12	7,55	3	5,26	700
Sudeste	25	4,98	1.265	26,87	524	11,30	22	13,84	14	24,56	1.850
Sul		0,00	374	7,94	994	21,44		0,00		0,00	1.308
Total	502	100	4.708	100	4.637	100	159	100	57	100	10.033

Fonte: Atlas Social/JUIZ DE FORA (2006), Elaborado pela autora, 2012

Com base na tabela 19, constatamos que é a região Norte que possui o maior número de domicílios no Grupo I, que corresponde a 67,13%, lembrando que é neste grupo que está às situações mais críticas da exclusão social da cidade, com grande carência em todas as variáveis analisadas. Em seguida temos a região Nordeste com um percentual de 17,93%. O outro Grupo a destacar é o II, que tem como fator dominante a questão socioeconômica com necessidades de algumas intervenções. A região que lidera este grupo é a Leste que corresponde 27,15%; seguida da Sudeste com 26,87%, e depois pela Norte com 21,11%.

Também destacamos o Grupo V, pois nele as áreas já receberam intervenções urbanas que já tiveram um quadro de exclusão social, e é a região Norte que lidera com 70,18%, seguida da região Sudeste.

Com base nas tabelas apresentadas, conferimos que o quadro de exclusão social em Juiz de Fora é grande, porém quando fizemos esta análise, nos baseamos no Atlas Social de 2006, Anuário Estatístico entre outros, por não termos dados disponíveis atuais pelos órgãos responsáveis. Sabemos que a realidade da cidade é outra, muito maior do que vêm sendo divulgada.

Chamamos a atenção para os critérios que foram utilizados para a realização do Atlas, e como foram criados os grupos, pois a partir do Grupo II, é considerado que estas áreas já receberam algum tipo de melhoria, contudo isto não as isenta da condição social baixa, pois ainda permanecem nas áreas de exclusão.

A proliferação de novas áreas de ocupação irregulares aumenta conseqüentemente um maior número de aglomerações de baixa renda,

comprometendo até mesmo as áreas que estão fora do Grupo I, uma vez que mesmo que recebendo parcialmente obras de infraestrutura, serviços e acessibilidade, estes lugares acabam atraindo novas pessoas em função do baixo valor agregado do solo.

O processo de uma escala crescente de novas áreas de exclusão é gerado a partir da dificuldade de aquisição de terrenos e da valorização de outras áreas da cidade.

A revalorização das regiões Central, Oeste e Sul para uma elite e a criação de novas áreas habitacionais no padrão classe alta e classe média alta, estão promovendo a transformação de uso e ocupação do solo urbano e, uma conversão espacial que gera a remoção induzida ou espontânea da população carente, já que ela não tem condições de arcar com os novos custos. Assim, Juiz de Fora continua a reproduzir o espaço urbano em contínua revalorização ou até mesmo destruição, considerando aqui a questão ambiental, pois, a partir do momento que novas urbanizações surgem, novos agentes sociais vão respondendo a diversas necessidades que irão surgindo no decorrer do tempo.

Para a classe alta que também é um novo agente social, ao buscar a complementaridade de suas necessidades, vai aumentando o fator de desigualdade, pois, à medida que busca novos espaços, inicia a segregação de outros grupos sociais, que antes permaneciam nestes espaços. E conforme Corrêa (2005, p. 64):

A classe dominante ou uma de suas frações, por outro lado, segrega os outros grupos sociais na medida em que controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando seletivamente a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano. Indiretamente atua através do Estado.

Segundo levantamento realizado em 2009 pela Secretaria de Assistência Social – SAS, Juiz de Fora apresentou 41.280 pessoas que vivem com menos de US\$ 1/dia. Pessoas essas que estão abaixo da linha de pobreza.

Tendo uma estimativa do percentual da população entre a linha de indigência e pobreza em torno de 12% e abaixo da linha de pobreza³⁰ 5,3% e um total de 15.595 famílias atendidas pelo bolsa família.

³⁰ Para estimar a proporção de pessoas que estão abaixo da linha da pobreza foi somada a renda de todas as pessoas do domicílio, e o total dividido pelo número de moradores, sendo considerado abaixo da linha da pobreza os que possuem rendimento per capita menor que 1/2 salário mínimo. No caso da indigência, este valor será inferior a 1/4 de salário mínimo (IBGE, 2010).

De acordo com dados do IBGE 2010, Juiz de Fora, possuiu uma renda per capita de R\$1.063,03, com uma taxa média anual de crescimento no decênio de 2000 a 2010 de 2,65%. No ranking estadual, Juiz de Fora em 2000, era a 4ª cidade e, em 2010 foi para 3º e, no Brasil, está em 74º.

Ao analisarmos as tabelas de dados sobre as áreas de exclusão social, verificamos que a Região Norte concentra boa parte dos problemas atuais de Juiz de Fora, no entanto, ao visualizarmos o mapa de áreas de exclusão social, geograficamente, verifica-se que a região Norte não apresenta muitas áreas, isso se deve ao fato que ao analisar as áreas de exclusão na cidade, foi englobado como região Norte a região Noroeste.

Em seguida traremos os exemplos do Alto Três Moinhos e do Dom Bosco, abordando aspectos gerais das regiões urbanas, nas quais os bairros se localizam e uma análise do modo de uso e ocupação, e como está atualmente.

Podemos destacar, no processo de urbanização de Juiz de Fora, duas “ordens” urbanas que interagem e se mantêm mutuamente: a primeira de uma cidade regular, urbanizada no setor imobiliário formal; na segunda uma cidade irregular, “desurbanizada” através de mecanismos informais de acesso à terra e à moradia.

3.4.1 A Região Leste e o Bairro Três Moinhos³¹

A região Leste está situada à margem esquerda do rio Paraibuna, entre os vales dos córregos, Tapera e Yung, próxima à região Central. É constituída por grande número de bairros que se desenvolveram ao longo das bacias hidrográficas desses córregos.

A ocupação dessa região data do final do século XIX, já que a proximidade do centro tornou tais áreas rapidamente urbanizadas. As características da região Leste mostram uma ocupação ao longo da margem esquerda do rio Paraibuna.

³¹ Parte integrante da Monografia de Especialização em Análise Ambiental de Telma Souza Chaves, realizada no ano de 2010.

Quanto à tipologia, a região apresenta áreas de riscos nas partes mais elevadas dos morros, agravada com as ocupações de habitações carentes, especialmente nas áreas de concentração de populações mais pobres.

A região possui pequena cobertura vegetal e a pouco existente encontra-se espalhada pela região, destacando-se, a Reserva Biológica Poço D'Anta que fica na RU Santo Antônio do Paraibuna.

Em relação aos recursos hídricos, a região tem vários afluentes que, de acordo com o Plano Diretor (2004), constituem algumas das principais sub-bacias do rio Paraibuna. São elas: Córrego D'Anta, Córrego Matirumbide, Córrego Tapera, Córrego Krambeck, Córrego Yung, que estão localizados à esquerda do rio Paraibuna; e à direita os afluentes: Córrego Olavo Costa e Córrego Furtado de Menezes.

Conforme ainda o Plano Diretor (2004), a região é formada em grande parte por maciços impróprios para a construção de habitações, com declividades entre 30% e 50%, pequenas áreas com maciços favoráveis e áreas com maciços favoráveis com restrições, além de áreas com maciços impróprios. Quanto à sua litologia, é formada, em sua maioria, por Anfibolitos e Metabasitos; algumas áreas por Argilas e Areias; e pequena área de Gnaisses com intercalações de Quartzitos e Charnockitos/Granulitos.

Segundo o Plano Diretor (2004) e Atlas Social (2006), a região Leste tem uma das maiores incidências em números relativos de moradias em núcleos subnormais totalmente carentes de infraestrutura, sendo que muitos dos seus moradores vivem de subempregos ou são desempregados, destacando-se as ocupações do Alto Três Moinhos na RU de Linhares.

A RU de Linhares, por estar próxima ao núcleo Central da cidade, atraiu um contingente populacional que não queria se distanciar muito (ir para a periferia longínqua) passando a ocupar as encostas de forma cada vez mais intensa.

Embora, próxima à região Central, a RU Linhares difere em termos sócio-econômicos, sendo composta por bairros de baixa renda, com outros de residências de populações de classe média, revelando assim suas individualidades.

Pelas suas características geomorfológicas e processos de parcelamento e de ocupação do solo inadequados, muitos através de invasões, existem distribuídas na RU várias áreas de risco que se somam à precariedade das condições de vida da população de baixa renda.