

O ESPAÇO URBANO DE JUIZ DE FORA E A DINÂMICA REGIONAL CONTEMPORÂNEA

MARIA LUCIA PIRES MENEZES

Resumo:

No município de Juiz de Fora vem se configurando uma série de investimentos em fixos territoriais para atender a demanda local e regional por negócios, valorização do espaço, ampliação do consumo e ofertas alternativas de empregos. De acordo com a rede urbana a que esta incluída, é importante salientar que Juiz de Fora é a maior cidade média mais próxima da cidade do Rio de Janeiro, excetuando-se as cidades de sua região metropolitana. Dentro deste contexto este trabalho apresenta o tema das novas geografias urbano-regional do município de Juiz de Fora. Por novas geografias entende-se, a princípio, não apenas formas geográficas de per si (Correa, 1987), mas que sua existência cumpre a função de viabilizar uma nova rede de fluxos que perpassam o lugar articulando-o ao mesmo tempo em que o singularizando. Assim, nossa hipótese inicial propõe que shoppings, aeroporto, centros de negócios e inovações, assim como novos projetos urbanísticos configuram novas geografias locais e instauram, portanto, novas territorialidades articuladas com as demais dimensões escalares: regional, nacional e global. Consolida-se no espaço urbano o que Smith (2007) aponta como elemento fundamental da renovação urbana e, que se desenvolve através do redesenvolvimento comercial, administrativo e recreacional fruto da ação sempre presente na história das cidades dos “pioneiros urbanos” invariavelmente produzindo uma gentrificação no espaço urbano. Em *Novas Geografias do Espaço Urbano-Regional de Juiz de Fora* (Menezes, 2005) a análise da expansão urbana a longo dos eixos viários revelou também a emergência de novas polaridades acopladas a esta geografia e que portanto configura o tema central desta pesquisa.

1 - INTRODUÇÃO:

O ensino e a pesquisa desenvolvidos no Departamento de Geociências da Universidade Federal de Juiz de Fora têm desenvolvido sobre o eixo Espaço Intra-Urbano reflexões acerca das recentes transformações espaciais ocorridas na morfologia urbana da cidade de Juiz de Fora.(1). ¹É importante e necessário considerar a condição histórica desta cidade enquanto centro regional desde os

¹ Este artigo é fruto do Projeto Novas Geografias no Espaço Urbano Regional de Juiz de Fora financiado pela Fundação de Amparo a Pesquisa de Minas Gerais - FAPEMIG em 2007/9.

primórdios do século XX, sua função na rede urbana e as novas e contemporâneas dinâmicas espaciais resultantes da inserção do Brasil na economia globalizada. O processo de ocupação e, por conseguinte, de organização do espaço urbano, principalmente nas últimas décadas, tem refletido cada vez mais em sua forma, os crescentes contrastes inerentes aos problemas políticos e sócio-econômicos enfrentados pela sociedade contemporânea, principalmente a partir do momento em que passamos a viver no mundo globalizado regido por práticas econômicas neoliberais. Neste caso quando tratamos das cidades situadas em países em desenvolvimento temos como parte da materialização desses problemas, o crescimento da pobreza, escalada da violência e marginalização de parte dos cidadãos, sendo que o somatório destes e outros problemas irão culminar no processo de segregação sócio-espacial. Contudo é importante destacar que este não é um problema oriundo e característico somente da conjuntura sócio-econômica atual. Temos visto esta situação se agravar na atualidade, mas a mesma tem suas origens enraizadas nos primórdios da estruturação do sistema econômico capitalista e assume dimensões diferenciadas de acordo com a escala urbana em que ocorre. No desenrolar das duas últimas décadas do século XX e início do século XXI ocorrem mudanças de grandes dimensões nos territórios nacionais dos países latino-americanos. No Brasil, uma série de políticas neoliberais preparara terreno para que o capital globalizado arrebanhasse para si a parcela da sociedade e do espaço para o país, interessantes como parte integrante da ideologia e ações que antecedem a materialização das formas geográficas da globalização. É preciso considerar e analisar os efeitos das políticas neoliberais na inserção das cidades médias na racionalidade da produção mundial. São elas que amparam ideologicamente e financeiramente a governos municipais na tarefa de transfigurar o espaço urbano das cidades médias às exigências da mais-valia global. Significando um lugar estratégico na expansão espacial do capitalismo global, pois passam, também, a cumprir a função de lócus da realização técnica da produção globalizada, reunindo toda uma gama de instituições de pesquisa e ensino, além de uma força de trabalho constituída por profissionais especializados. Entretanto, não desempenham as funções de comando político e decisório da lógica da produção mundial, propostas, em parte, às metrópoles como São Paulo, Buenos Aires e Rio de Janeiro, responsáveis pelo poder de decisão, pelo controle e gestão da logística dos fluxos globais nas escalas continental-regional e nacional-regional.

2 – DINÂMICA ESPACIAL DE JUIZ DE FORA :

No município de Juiz de Fora vem se configurando uma série de investimentos em fixos territoriais para atender a demanda local e regional por negócios, valorização do espaço, ampliação do consumo e ofertas alternativas de emprego. Tal processo é fruto de uma política estruturada e consubstanciada pelo Plano Estratégico da cidade, elaborado com assessoria do Programa Centro Ibero-americano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU). O Plano Estratégico propõe-se a organizar e garantir as condições políticas para implantação de vários projetos. Dentre eles destacaremos a construção do Aeroporto Regional e dos bussines parks como inovações na logística dos fluxos para atender o circuito das economias regional, nacional e do MERCOSUL. Novas conjunturas políticas locais atreladas às dinâmicas mais gerais do capitalismo, em especial o setor financeiro trouxeram de fato, um importante incremento no mercado de terras, setor tradicionalmente importante na economia municipal e regional. Um dos resultados desta atual conjuntura é a estruturação mais dinâmica e

especializada do setor de comércio, prestação de serviços e atividades de lazer e culturais. De acordo com a cartografia do espaço urbano a cidade se expande em direção aos eixos rodoviários, notadamente aos acessos da BR 040 - Rio-Brasília. No entanto, pode-se afirmar haver uma clara divisão territorial do trabalho entre o que comumente é designado como acesso sul e o que se reconhece pelos habitantes como acesso norte. Localizados no eixo do acesso norte a cidade se estende na forma de bairros populares, ocupações e programas de habitação social, assim como, grandes equipamentos industriais e de logística; ao contrário do eixo sul, onde a cidade se organiza enquanto espaço de uso e ocupação da elite local e regional, privilegiando a existência de condomínios fechados, equipamentos de comércio em forma de leasing e condomínios, bem como espaços privados de lazer e cultura.

Esta pesquisa vem dar continuidade ao projeto **Novas Geografias no Espaço Urbano-Regional de Juiz de Fora** contemplado com recursos da FAPEMIG no Programa de Infra-Estrutura para Jovens Pesquisadores – Programa Primeiros Projetos de 2007. O desenvolvimento do projeto supracitado permitiu o reconhecimento de uma nova ordem espacial urbana e seu conseqüente reatamento sobre a região de influência direta da cidade de Juiz de Fora. Já em Menezes (2004) indicou-se a presença de novos equipamentos e sua localização na geografia urbano-regional de Juiz de Fora analisando as razões de sua localização frente às demandas da economia globalizada apoiada fortemente no pacto empresarial e político de rebaixamento de barreiras para livre circulação de mercadorias e serviços (Cf. Hall, 2002). Ao longo deste tempo o desenvolvimento da pesquisa, no plano teórico, parece revelar que do ponto de vista das novas espacialidades e territorialidades (Cf. Fernandes, 2005) a cidade vem se estruturando sob a égide de uma nova divisão territorial de trabalho centrada na reorganização da indústria financeira de serviços, enquanto expressão da função da cidade e região na nova ordem econômica nacional-internacional.

De acordo com a rede urbana a que esta incluída, é importante salientar que Juiz de Fora é a maior cidade média mais próxima da cidade do Rio de Janeiro, excetuando-se as cidades de sua região metropolitana. Constituiu na virada do século XIX para o XX a maior cidade de Minas Gerais e a mais importante economicamente em função da agricultura e do impulso industrial atrelada às inversões financeiras derivadas das exportações cafeeiras, ainda sob a égide da supremacia econômica da antiga capital federal: - o Rio de Janeiro. Esta porém não foi uma situação que se explica por si só, como será analisado mais abaixo o histórico da logística diferencial da cidade no conjunto da economia nacional-regional explicam a permanência e consolidação de sua função regional há mais de um século.

Dentro deste contexto este trabalho apresenta o tema das novas geografias urbano-regional do município de Juiz de Fora. Por novas geografias entende-se, a princípio, não apenas formas geográficas de per si (Correa, 1987), mas que sua existência cumpre a função de viabilizar uma nova rede de fluxos que perpassam o lugar articulando-o ao mesmo tempo em que o singularizando. Assim, nossa hipótese inicial propõe que shoppings, aeroporto, centros de negócios e inovações, assim como novos projetos urbanísticos configuram novas geografias locais e instauram, portanto, novas territorialidades articuladas com as demais dimensões escalares: regional, nacional e global. Consolida-se no espaço urbano o que Smith (2007) aponta como elemento fundamental da renovação urbana e, que se desenvolve através do redesenvolvimento comercial, administrativo e recreacional fruto da ação sempre presente na história das cidades dos “pioneiros urbanos” invariavelmente produzindo uma gentrificação no espaço urbano. Em **Novas Geografias do Espaço Urbano-Regional de Juiz de Fora**

(Menezes, 2007) a análise da expansão urbana a longo dos eixos viários revelou também a emergência de novas polaridades acopladas a esta geografia e que portanto configura o tema central desta pesquisa.

3- JUIZ DE FORA DE ROTAS E REDES.

Os anos 90 marcaram uma profunda mudança na estrutura econômica brasileira. A privatização dos serviços, o maior peso político e de decisão dos setores privados, os movimentos de internacionalização dos grandes conglomerados mundiais, da liberalização financeira e de reestruturação produtiva compõem os principais fatores da inserção do Brasil na chamada “globalização”. Paralelamente, surge um movimento de realinhamento espacial e igualmente territorial da indústria localizado no que Moreira (2004) denominou de Polígono Industrial, isto é, uma grande região industrial que se estende de Belo Horizonte para o sul até Porto Alegre. Para entender esta nova cartografia é preciso analisar o processo que Diniz (2002) caracterizou como de desconcentração da nova configuração urbano-industrial do Brasil, o qual se baseia na argumentação baseada nos fenômenos espaciais: da reversão da polarização industrial de São Paulo, do deslocamento da fronteira agrícola e mineral e das mudanças tecnológicas incentivadas pela abertura externa e criação do MERCOSUL.

Juiz de Fora, centro regional, evidencia empiricamente transformações na matriz territorial que aponta para um novo papel na atual divisão territorial do trabalho e da reestruturação. Tais transformações aparecem na forma de investimentos fixos (Santos, 2003) que vem cumprindo o papel de elementos da constituição do meio técnico-científico-informacional e da renovação da materialidade do território. Assim, renovação e inovação de investimentos consubstanciados em projetos industriais, na melhor operacionalidade da malha viária, em novas instalações do comércio atacadista e varejista como shoppings e malls atacadistas, centros de negócios e logística, assim como novos padrões de urbanização revelam na organização urbano-regional de Juiz de Fora elementos de sua readequação no Polígono Industrial brasileiro. Na organização do espaço interno da cidade e seu entorno novos empreendimentos demonstram através de espaços de segregação e segmentação um processo de monopolização e extração da mais valia, onde o território constitui-se num fator fundamental, enquanto espaço de domínio político e apropriação simbólica, ou seja, um espaço com acesso relativamente controlado (Haesbeaert, 2001). Uma abordagem geográfica deste panorama revela, a princípio, um mapa onde sobressai no espaço urbano eixos urbano-viários, onde sobressaem novos padrões de moradia – como condomínios fechados, que interligam a área produtiva e valorizável da cidade à malha viária nacional localizados juntos às rotas de interligação com as principais metrópoles nacionais. Do mesmo modo, revelam, também, uma capacidade crescente de empreendimentos monopolizados por determinados atores econômicos que consorciam seus investimentos privados na adequação funcional, implantação de infra-estrutura necessária a operacionalidade da economia regional e seu papel na divisão territorial do trabalho.

Nas últimas décadas decresceu a capacidade da cidade de absorção de novos empreendimentos e, conseqüentemente alavancar o mercado de trabalho. A região não modernizou as atividades agropecuárias e manteve contínua a liberação de força de trabalho. O modelo geral de capitalismo tardio da América Latina promoveu a formação de imenso exército de reserva alijado e alojado na periferia das metrópoles nacionais. Porém a periferização era contínua e simultânea em toda a rede urbana brasileira. As metrópoles, por questão de escala, se preocupam, então, com a formação

de grandes bolsões de miséria nas periferias urbanas. A criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora – IPPLAN/JF em 1977 é antes de tudo o resultado do capital cultural acumulado na cidade, das relações da cidade dentro da esfera de influência do Rio de Janeiro e da posição da cidade dentro da rede urbana nacional. Dentro da região de influência da metrópole do Rio de Janeiro, Juiz de Fora estaria localizada no eixo Petrópolis - Três Rios juntamente com Teresópolis e Friburgo e as cidades do médio vale do Paraíba (Cf. Davidovich, 1975). Ao final dos anos 70, Juiz de Fora é incluída no projeto CPM – Centro de Porte Médio financiado pelo Banco Interamericano – BIRD e gerenciado pelo governo brasileiro através inicialmente do CNPU – Conselho Nacional de Política Urbana, depois CNDU – Conselho Nacional de Política Urbana órgãos ligados ao Ministério do Planejamento e pela Secretaria Especial da Região Sudeste ligada ao Ministério do Interior. A ação do projeto pressupunha atuar sobre os centros urbanos classificados de porte médio pela sua posição geográfica, população, importância sócio-econômica, função regional significativa, de modo a incrementar seu desenvolvimento com vistas à estruturação de uma rede urbana “mais equilibrada”. Coube ao IPPLAN coordenar juntamente com as UAS – Unidades de Administração de Subprojetos, unidade autônoma dentro da Secretaria de Planejamento - a coordenação das atividades. Principalmente deve-se ao IPPLAN/JF uma boa integração entre a UA e a administração municipal o que acarretou numa boa avaliação externa do projeto e sua continuidade juntamente com a cidade de Florianópolis, pois eram as que se encontravam mais adiantadas nas ações. As diretrizes do Banco Mundial para o financiamento de projetos de melhorias urbanas em países do Terceiro Mundo propunham especificamente gerar impacto sobre a pobreza urbana. Juiz de Fora recebeu verbas e assessoria técnica para operar sobre três metas: investimento em infra-estrutura e serviços urbanos, geração de emprego e renda e melhoria da administração pública. Até o final do projeto entorno de 1984 a cidade efetivamente promoveu uma reurbanização da área central da cidade, redirecionou novas vias de acesso e reestruturou o sistema de transportes.

Mais uma vez a modernização da malha viária se fez sentir sobre a cidade concomitante ao Projeto Cidades Médias. Foi à renovação e o novo traçado da estrada Rio- Belo Horizonte- Brasília que impactou a cidade no sentido do arco sul-oeste-norte inserindo novos territórios para expansão do mercado imobiliário, do distrito industrial e do surgimento de bairros entorno de conjuntos ou loteamentos de moradias populares, estes dois últimos seguindo a montante da várzea do Paraibuna. O rescaldo do PCM significou intervenções pontuais, no caso a área central e a construção da seletiva de ônibus na avenida Rio Branco, a construção do Distrito Industrial, os acessos à cidade Alta – região do São Pedro, beneficiando a comunicação ao campus universitário e a valorização de bairros para moradias de classe média, além dos acessos à rodovia BR 040, principalmente no eixo sudoeste ao longo da avenida Independência, atualmente um dos espaços mais valorizados da cidade.

Ao revés, a pobreza, cerne principal do discurso do projeto aumenta exponencialmente por uma série de fatos conjunturais dentre eles destaca-se a crise econômica nacional, o modelo privativo de administração pública, a centralização fiscal da União e o rapto da organização popular por meio de políticos conservadores e paternalistas no tocante a questão da moradia popular em Juiz de Fora, onde se superpõem as funções de centro regional, cidade média e cidade-pólo postulante aos investimentos globais, nacionais e regionais. Sobre a “posição estratégica” freqüentemente atribuída à cidade é preciso salientar que tanto a cidade drena quanto difunde, transfere e perde recursos para as cidades da hierarquia imediatamente superiores. Para exercer a função de cidade

atrativa Juiz de Fora precisa também cuidar dos problemas ambientais. Pobreza e meio ambiente se inter-relacionam de maneira simbiótica, e freqüentemente conflituosa, porém sob o ponto de vista das formas organizadas de luta social e por parte da administração pública a defesa e a preservação do meio ambiente conquista mais territórios do que aqueles assegurados à qualidade de vida dos pobres.

4 - INOVAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL:

A reinversão de capitais na indústria com o apoio do capital financeiro representado na região, principalmente pelo Banco de Crédito Real de Minas Gerais, seguindo modelo auto-explicativo em outras regiões cafeeiras do país iniciam o comando da economia sobre base urbano-industrial. A cidade de Juiz de Fora veio paulatinamente consolidando-se como centro regional da Zona da Mata (3) Centro médio fabril prestador de serviço e polarizando uma região agrícola tradicional Juiz de Fora sentirá os efeitos sobre o espaço urbano de um crescimento acelerado e constante. A economia urbana cresce apoiada na difusão da indústria fordista e no mercado imobiliário criando bairros, vilas operárias e adensando a ocupação da área central da cidade. A princípio os vales laterais a calha do Paraibuna são ocupados e depois na medida em que a demanda aumenta a meia encosta das elevações no entorno da várzea são paulatinamente loteados. O transporte de bondes chega à cidade em 1880, quando foi criada a CIA. Ferro Carril de Bondes de Juiz de Fora. A geografia de suas linhas é capaz de revelar a estrutura urbana da cidade, a complexificação do espaço da área central da cidade e a formação dos bairros mais afastados ou ainda não totalmente urbanizados como Tapera de Baixo – onde existiu a hospedaria dos imigrantes Horta Barbosa (Santa Terezinha), Tapera de Cima (Bandeirantes), Pito Aceso (Bonfim), Manoel Honório (homenagem ao dono da Fazenda da Divisa que tinha sede na atual rua Américo Lobo), José Weiss - ponto da cervejaria e mais tarde por causa do bonde – Fábrica, Passarela (final do São Mateus), Lamaçal, (futuro Bom Pastor), Creosotagem (Francisco Bernardino), e aqueles que se estendem numa primeira expansão urbana ao longo de ambas as margens do rio como Poço Rico (Três Pontes) na margem direita e Costa Carvalho (Bota n de baixo) – antigo Caminho Novo de Garcia Paes, Vitorino Braga (Bota n'Água de cima) dentre outros. A Companhia Bernardo Mascarenhas, empreendimento que reuniu investimentos em produção de energia e iluminação pública criou as bases para uma série de inovações urbanas a partir da atividade industrial (Cf. Menezes, 2003): a primeira usina hidrelétrica da América do Sul passa a tender à fábrica e à iluminação pública da cidade ao mesmo tempo. Assim como fez Mariano Procópio, Bernardo Mascarenhas cria a Associação Promotora da Imigração, sociedade particular que reunia os financiadores e interessados no projeto, principalmente os mais importantes fazendeiros. A abolição da escravatura e a crescente urbanização demandam força de trabalho. A subvenção governamental apóia o projeto e uma nova onda de imigrantes chega à região e, em sua maioria, instalam-se em Juiz de Fora. Afora os bairros de São Pedro (Colônia de Cima) e Borboleta (Colônia de Baixo) sempre muito referenciados como localização da população alemã; acredita-se que outros grupos de imigrantes se alojaram na cidade obedecendo ao mercado imobiliário, incluindo pequenos promotores particulares e assim disseminando-se pelos bairros que surgiam no entorno da área central da cidade original.

A cidade passa próspera pela década de 20, progressista, liberal, católica, conservadora, protestante, imigrante, negra e acolhedora de migrantes de toda a região. Do ponto de vista da cidade formal e oficial a cidade se modernizou se aculturou, e se embelezou. Os anos 30 marcam o início da inflexão da cultura cafeeira, mas a atividade urbano-industrial foi capaz de manter a

poupança interna pelo crescimento dos setores secundários e terceiros da economia urbano industrial e, principalmente, pelo crescimento da infra-estrutura da cidade física. Um marco na história e geografia urbanas de Juiz de Fora foi à enchente de 1940 que desalojou a população pobre que morava em suas margens, além de atingir o setor comercial da “parte baixa” da cidade. O rescaldo desta tragédia refletiu-se no mercado imobiliário de baixa renda quando surgiu o bairro Vila Furtada de Menezes que abrigou inicialmente os flagelados da enchente de 1940. O governo local conseguiu verbas do governo federal para retificação do rio, liberando assim mais terras as margens do rio e, principalmente na margem direita aumentando o espaço que foi sendo ocupado por fábricas e grandes armazéns, constituindo o setor atacadista da cidade, em virtude da proximidade com a estação ferroviária.

Do ponto de vista das mudanças estruturais Juiz de Fora subsistiu e ampliou o setor industrial, enquanto a base industrial era a de substituição de importação, sendo a indústria têxtil e alimentar as de maiores expressões na cidade. No entanto quando a base industrial nacional muda para nos anos 50 privilegiar o setor de bens de capital e bens de consumo durável, outra geografia regional tinha se delineado na Zona da Mata Mineira e a cidade de Juiz de Fora, estabelece novas relações de centro com sua região. Uma das expressões mais reveladoras das novas interações espaciais se expressa na falência gradativa da rede ferroviária e sua substituição pela malha viária rodoviária. A maior acessibilidade dada pelos transportes terrestres e novos eixos de rodovias federais marcam uma série de clivagens na dinâmica regional e em especial refletem sobre Juiz de Fora de duas maneiras bem importantes. A primeira com a construção da rodovia Rio - Bahia que adentrou na Zona da Mata no sentido longitudinal e que vai estabelecer a ligação entre o Sudeste Oriental e o Nordeste a leste da Zona da Mata. E, por conseqüência, impulsiona as cidades sobre este eixo, dentre elas Leopoldina, Cataguases e Muriaé, Caratinga e Manhuaçu, todas oriundas da produção cafeeiras e interligadas na época por malha ferroviária. A segunda diz respeito ao eixo com Belo Horizonte, como eixo preferencial, o que ocasionou a decadência e muitas vezes isolamento das ligações mais interiores com municípios próximos a Juiz de Fora, ligações que passam a ser vicinais, quando órfãs da decadência ferroviária. As ligações se tornam mais difíceis, cidades próximas devido à precariedade se tornam quase que inacessíveis. O resultado para a economia municipal se dá em função de uma combinação de fatores que incidem sobre uma política nacional que não reverte investimentos para a região e que articulam outros espaços com investimentos de ponta. Como caso modelar, o governo Juscelino Kubitschek (1956-60) e a montagem do arcabouço da indústria automobilística, indústria motriz para o complexo industrial que irá consolidar a liderança da economia paulista, a partir da expansão, articulação e funcionalidade da região metropolitana de São Paulo.

A mudança da capital para Brasília inicia um processo de desmobilização geopolítica e conseqüente desaceleração econômica para o Sudeste Oriental. Para Juiz de fora, e obviamente para o estado do Rio de Janeiro tal fato gerou um espaço de transição, onde uma economia regional sem fôlego de competição e cuja base agrária sobrevivia com problemas de renovação, ausência de inovações, inexistente processo de

beneficiamento, frágil organização de circulação e distribuição de bens e produção. Paulatinamente se consolidam no país as multinacionais do setor de laticínios. Localizadas no sul mineiro e em São Paulo foram uma concorrência agravante para com a economia da Zona da Mata e em especial para Juiz de Fora. Enquanto isto a maior parte da distribuição da produção agropastoril passa a ser dominada pelo Central de Abastecimento da Grande São Paulo (CEAGESP), capturando, inclusive a região metropolitana do Rio de Janeiro, antes mercado consumidor preferencial da produção agropecuária da Zona da Mata.

A crise regional dos anos 50 se somaria à crise nacional dos anos 60 acrescentando um quadro de crise industrial local. Na verdade, a indústria e mais amplamente a economia regional estavam a deriva na divisão interna do trabalho. A região perde participação na produção e competitividade no mercado interno. “Nos anos 50, os setores que passaram a liderar o crescimento econômico brasileiro foram os de bens de capital e de bens de consumo durável (siderurgia, metalurgia, química e automobilística), em detrimento dos setores tradicionais. Juiz de Fora esteve ausente dos grandes projetos de investimentos idealizados pelo Plano de Metas, sendo apenas beneficiada marginalmente com a instalação da FACIT S.A. Máquinas de Escritório e da Becton & Dickinson Indústrias Cirúrgicas Ltda., de capital internacional, sem alterar a tendência de decadência industrial da cidade. O capital local entrou num processo de falência, com várias indústrias tradicionais fechado suas portas e os novos empreendimentos não foram seguidos de similares, razão pela qual não possibilitaram a dinamização da estrutura produtiva da cidade.”

Os anos 70 são um importante marco para a economia da cidade, pois significaram a inserção do território municipal na economia regional do estado de Minas, através de incentivos propostos pelo II Plano de Desenvolvimento Nacional. Neste processo o espaço juiz-forano passa a compor uma complementaridade com o setor metalúrgico da região de Belo Horizonte, integrando-se, pela primeira vez, à economia de Minas Gerais. A instalação da siderúrgica Mendes Jr., atual Belgo Mineira e da Paraibuna de Metais – metais não ferrosos foram capazes de revitalizar parcialmente o mercado de empregos e a dinâmica interna da economia urbana. Além destas plantas o município recebeu uma unidade da White Martins multinacional no setor de gases químicos e a Paraibuna de Papéis fábrica de embalagens situada no distrito industrial no bairro de Benfica e primeira indústria a receber a ser atendida, recentemente, pelo gasoduto Rio – Belo Horizonte.

Na verdade, a crise da indústria tradicional, a nova política industrial brasileira, a centralização fiscal e administrativa do Estado nacional pós-64, a decadência rural e a perda de hegemonia do Rio de Janeiro aliados à emergência da Região Metropolitana de Belo Horizonte ancorado no novo modelo da indústria de transformação reverberaram na organização espacial da Zona da Mata. Juiz de Fora como centro regional constrói novos espaços de expansão, acompanhando o modelo dominante da América Latina, ou seja, a constituição de uma imensa periferia social ocupando cada vez mais espaços sem infra-estrutura, cujo resultado é o padrão de crescimento urbano acelerado sobre uma base econômica setorializada cada vez mais concentrada e especializada. Coube ao Estado autoritário a função de interventor no acoplamento de infra-estruturas de inserção numa nova dinâmica baseada no capital monopolista de base urbano-industrial. Portanto a mudança de modelo incorreu na necessidade de regular as forças de mercado, implantar os setores de indústria estratégicos, balizando o modo do desenvolvimento de sob um aparato técnico centralizado e do modelo planejado.

Sobre a organização interna da cidade assistiu-se nos últimos 20 anos a busca de modelos e as tentativas de implantação de políticas e projetos de regulação da pobreza urbana. Efetivamente foram realizadas obras de infra-estrutura viária, marketing e inovações no mercado imobiliário de alta renda, com a implantação de novos bairros exclusivamente residenciais, os primeiros condomínios fechados e a ordenação da expansão urbana em eixos de alcance da rodovia BR-040, na direção oeste do município. Funcionalmente a expansão urbana estruturou e equipou novos sub-centros dentro da cidade, como o bairro Benfica, no setor noroeste e uma região de modernidades e inovação que compreende o espaço entre o Alto dos Passos, o São Mateus, o bairro Cascatinha e a Cidade Alta no setor sudoeste da cidade.

Ao longo do processo de espacialização atualmente verifica-se a implementação de novos empreendimentos que operam com agentes complementares que envolvem a ação do mercado imobiliário local com soluções de equipamento territoriais e inserção no livre mercado da economia globalizada. A cidade passa a ser servida pelo sistema de cabos de fibra ótica e por gás natural. O gás natural associado que é comercializado em Juiz de Fora é processado na bacia de Campos (Petrobras) e bombeado até Minas, através de uma rede que liga Rio de Janeiro a Belo Horizonte. Atualmente a maior consumidora de gás natural é a siderúrgica Belgo Mineira.

Os novos tempos da economia aberta e da chegada de novas tecnologias parecem redundar no abandono por parte do inconsciente coletivo do ideal da industrialização fordista, perfeitamente compreensível e muito desejado por sua capacidade de empregar força de trabalho. Mas, segue preponderante a estratégia dos investimentos em terras e patrimônio. A permanência histórica do setor imobiliário, feliz em tempos de bonança e seguro em tempos de desânimo, segue como agente fundamental sobre o espaço urbano com sua generosa capacidade de açambarcar alianças com diferentes agentes sociais e econômicos legais e ilegais. Sua contra face é a necessidade da regulação do espaço geográfico sobre o uso e a ocupação do solo. Seu ethos incentiva o prazer juiz-forano de cultivar a casa. Casamento duradouro... mesmo porque, ambos, ampliam a reprodução do capital.

Ainda o grande motor da economia de Juiz de Fora é o mercado imobiliário, Sua tradição tem sido continuamente sua capacidade de inovação e reinvenção. Ele está presente em parceria com todos os grandes empreendimentos aqui citados, seja no mercado urbano ou de conversão para o urbano, através do granjeamento (áreas com mais de 2000m² que funcionam como áreas de lazer e segunda residência da classe média) e dos condomínios fechados que abundam no entorno das áreas remanescentes rurais sejam acoplados a projetos de preservação ambiental onde o setor imobiliário pode aparecer cheio de regras e controle urbanístico para que agregue sempre e sempre mais valor ao solo. Segundo a prefeitura o mercado varia desde as construções de moradias em mutirão, com atividades sociais nos fins de semana, até às camadas média alta e média, formadas por empresários, comerciantes e profissionais liberais, cujos rendimentos excedentes permitem a aquisição de imóveis com a finalidade de ampliar o patrimônio, ou visando à renda extra, decorrente do aluguel e ainda por compradores das cidades-pólo para manter uma segunda residência na cidade grande ou para os filhos que vêm estudar em Juiz de Fora. Ultimamente, de acordo com os sindicatos do mercado imobiliário a lucratividade se mantém em baixa, em razão de considerável aumento da matéria prima, principalmente do cimento, além dos preços de imóveis terem se mantidos estáveis nos últimos dois anos, ao contrário da década de 80, quando se obteve altos lucros. Ainda, segundo a Prefeitura, as obras oferecem oito mil empregos diretos à classe

operária e se levarmos em consideração os vários segmentos que envolvem uma construção, deve chegar a 20 mil, contando com empregos indiretos. A movimentação lucrativa fica por conta do recolhimento de impostos, IPTU, ISSQN e ICMS dada à extrapolação pelas áreas do comércio, indústria e profissionais liberais, decorrentes do mercado imobiliário. Deste modo à “rota BR 040” parece ser o lugar da vez, pois o governo federal, o estadual, as prefeituras e os agentes locais se movem no sentido de viabilizar a inserção da economia regional a partir da melhoria das condições logísticas, do fortalecimento do mercado interno regional e da promoção de negócios de lucratividade crescente dos setores econômicos urbanos. A produção da renda urbana torna-se fundamental para garantir o continuar do ciclo de crescimento e torna-se simultaneamente o maior desafio. É fato que Juiz de Fora e seu entorno não apresentam núcleos urbanos capazes ainda de compor uma divisão territorial do trabalho e do consumo que seja capaz de estruturar especialmente a aglomeração urbana, como por exemplo, as cidades do Vale do Aço. No entanto, a capacidade de polarização de Juiz de Fora se expande para além do limite administrativo político estadual, muitas vezes este se tornando um entrava à análise geográfica. Pode-se afirmar que Juiz de Fora assume um espaço de competência para comandar a distribuição e redistribuição de fluxos que atendam ao crescimento de uma urbanização extensiva espreada por toda a rede urbana hierarquicamente inferior da Zona da Mata e do Vale do Paraíba, estendendo-se em território constituído por vários municípios do estado do Rio de Janeiro. Ao contrário do sul de Minas que sofre influência de Campinas, São José dos Campos e Ribeirão Preto, além obviamente de São Paulo; Juiz de Fora sofre influência apenas da metrópole global representada pelo Rio de Janeiro e da metrópole nacional Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais.

É provável que muito breve, além do eixo preferencial na BR 040, possa se estabelecer uma complementaridade espacial através do eixo da rodovia que no sentido nordeste em relação a Juiz de Fora e que alcança Ubá, centro microrregional com função industrial e a cidade de Viçosa, importante centro universitário federal com ênfase nos cursos de Agronomia e, mais adiante Ponte Nova, já bem próximo da região metropolitana do Vale do Aço. Deste ramal, Juiz de Fora enlaça e conecta para o eixo que enlaça as cidades de Barbacena, São João Del Rei e Lavras, centro universitário de ciências agrárias e florestais. Seria possível para os pesquisadores investirem na análise da efetiva área de influência da cidade se destravado do território estadual, para compreender melhor a configuração da região comandada por Juiz de Fora e a importância dos eixos e circuitos de escalas territoriais mais ampliadas. Por sua vez, o governo de Minas ao lançar o Projeto Cresce Minas de 2000, concebido e coordenado pela FIEMG tem por objetivo fomentar o crescimento de Minas Gerais, captando investimentos e reunindo os talentos capazes de colocar o Estado num eixo de desenvolvimento. Alega a necessidade de reforçar à dinâmica do desenvolvimento auto-sustentado de setores e regiões geográficas de Minas Gerais, reduzindo as disparidades e viabilizando o crescimento das indústrias existentes, incentivando a competitividade inter-regional, a atração de investimentos complementares, o implemento de atividades de suporte técnico e de produtos de padrão internacional. Segundo o projeto, Juiz de Fora se insere nos seguintes clusters: automobilístico, laticínios, mobiliário, têxtil e vestuário. Interessante notar que não são elencadas as maiores indústrias presentes na região e que são do setor de transformação, no que revelam por sua natureza e importância geopolítica o caráter de complementaridade e junção no projeto econômico nacional.

No âmbito regional, recentemente consolidou-se a expansão do setor de informação, comunicação e cultura, a partir da organização Rede Panorama de jornal, rádio, rádio via internet, televisão e todos os serviços da internet; como afiliadas do Sistema Globo de Telecomunicações e da Rede Globo.com, em que ambas buscam atender a um determinado perfil regionalizado de produção. É importante apreender que a regionalização da mídia, além de cumprir um preceito constitucional, significa muitos outros valores em jogo, Dos mais éticos aos mais competitivos. Na verdade, o sistema de comunicação regional atende aos anseios de consolidação do mercado interno regional, da ampliação do mercado interno nacional, da ampliação geral do consumo, do reforço da identidade regional, da auto-estima e do regionalismo, impulsionando a produção de mão de obra qualificada local, de talentos e tecnologias geradas na própria região.

5 – CONCLUSÕES PRELIMINARES:

Município com 513.348 habitantes residentes, segundo a contagem populacional de 2007 do IBGE (2008), Juiz de Fora é uma cidade média localizada na Zona da Mata Mineira. Experimentou um crescimento populacional de destaque no último quartel do século XX, advindo do saldo migratório positivo, sobretudo proporcionado pela atratividade exercida sobre as populações dos municípios circunvizinhos a ele, tanto de mineiros, quanto fluminenses, devido à proximidade de Juiz de Fora à fronteira entre os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Sobre a organização interna da cidade, assistiu-se nos últimos 20 anos a busca de modelos e as tentativas de implantação de políticas e projetos de regulação da pobreza urbana. Efetivamente foram realizadas obras de infra-estrutura viária, marketing e inovações no mercado imobiliário de alta renda - condomínios fechados e edifícios residenciais acoplados de serviços de lazer, junto à infra-estrutura de ordenação da expansão urbana nos eixos de alcance da rodovia BR-040, na direção oeste do município. Funcionalmente a expansão urbana estruturou e equipou novos subcentros dentro da cidade, como o bairro Benfica, no setor noroeste e uma região de modernidades e inovação que compreende o espaço entre o Alto dos Passos, o São Mateus, o bairro Cascatinha e a Cidade Alta no setor sudoeste da cidade. Dentre estes empreendimentos, destacam-se os centros empresariais porque são elucidativos da junção da logística do mercado atacadista e das empresas de transportes, geralmente externas a região; do capital imobiliário; da indução de novos consumos; além do tratamento diferenciado da força de trabalho empregada. O que há de comum entre eles é o fato de serem espaços privados e privativos no sentido do uso e da ocupação. Territórios fechados e, principalmente, seguros, que congregam grupos diferenciados e exclusivos de consumidores dentro do perfil dominante do empreendimento: armazenagem, eventos e negócios, instalações industriais e de serviços, e moradia “personalizada”. A Pangea Empreendimentos congrega uma série de projetos consorciados e com as mais diferentes atividades e funções. Empreende e participa do condomínio residencial Estrela Sul, com área total de 520.000 m² e localizado em antiga área de encostas cobertas de pasto e, portanto, desocupada. Muito bem localizado, o condomínio situa-se entre os principais bairros da zona sudoeste da cidade e próximo a Universidade Federal de Juiz de Fora. A Pangea Empreendimentos fica próxima, no lado oposto ao vale da Avenida Independência e ao lado da Universidade Federal de Juiz de Fora, e tem participação na construção do primeiro shopping center da cidade, um complexo imobiliário com 220.000 m², com torres de escritório e hotel em fase de construção. A

despite das inovações introduzidas pelo Planejamento Estratégico de Juiz de Fora, as novidades se referem muito mais ao marketing do próprio plano e à promoção de projetos pontuais localizados nas áreas mais bem estruturadas da cidade, do que propriamente a soluções dos graves problemas sociais ou da promoção da cidade como um todo articulado. A Prefeitura capitaneou um plano “estratégico” para a cidade que no discurso e na apresentação da metodologia se apresenta como participativo, mas que na prática é extremamente competitivo e empresarial

6 – BIBLIOGRAFIA:

Cidades Médias Brasileiras. In: Kon, Anita (org.) – **Unidade e Fragmentação. A questão regional no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2002. Pp. 117-164.

Arantes, Paulo T. L. – **Cidades: competitividade, competição e cooperação. Estudos de caso de quatro cidades sulmineiras**, São Paulo: USP/FAU. Tese de Doutorado, 2001 Pp.342.

Borja, Jordi et alli – **Barcelona. Eurociutat v. 1**. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1992.

Capel, H. **Ciencia, innovación tecnológica y desarrollo económico en la ciudad contemporánea**. Barcelona: Universidad de Barcelona, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales no. 23,15 de junho de 1998.

Diniz, Clelio Campolina – A Nova Configuração Urbano-industrial no Brasil. In: Kon, Anita (org.) –**Unidade e Fragmentação. A questão regional no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2002. Pp. 87 –115.

Haesbaert, Rogério (org.) – **Globalização e Fragmentação no Mundo Contemporâneo** – Niterói, EDUFF, 2001.

Harvey, David – **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

Menezes, Maria Lucia P. **Juiz de Fora e a moradia popular: o Alto Santo Antônio**. 2003, V Colóquio Internacional de Geocritica. Barcelona.

_____ - **Aeroporto Regional e Business Park: logística e negócios na geografia urbano regional de Juiz de Fora**, Brasil.*Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2004, vol. VIII, núm. 170 (23).* <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-23.htm>> [ISSN: 1138-9788].

_____ - **Novas Geografias no Espaço Urbano-Regional de Juiz de Fora**. Belo Horizonte: FAPEMIG. Projeto de Pesquisa. 2007.

Moreira, Ruy (org.) – **Brasil Século XXI, por uma nova regionalização ?** São Paulo: Max Limonad, 2004..

Prefeitura de Juiz de Fora. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – versão preliminar, 1999.

Santos, Milton & Silveira, Maria Laura – **O Brasil.Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

Soja, Edward – **Geografias pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1993.

Vainer, Carlos B. – Pátria, Empresa e Mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico. In: Arantes, Otilia et alli. – **A Cidade do Pensamento Único**. Petrópolis:Vozes, 2000.