

Rio, Cidade e Paisagem Fluvial: o Território Paraibuna em Juiz de Fora/MG

River, City and River Landscape: Paraibuna's Territory in Juiz de Fora/MG

Río, Ciudad y Paisaje Fluvial: el Territorio Paraibuna en Juiz de Fora/MG

Lívea Rocha Pereira Penna, Mestranda, Programa de Pós-Graduação do Ambiente Construído, Universidade Federal de Juiz de Fora, livea.rocha@gmail.com, Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Engenharia, sala 4156, 36036-330, Juiz de Fora, Brasil.

Antonio Ferreira Colchete Filho, Professor associado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído, Universidade Federal de Juiz de Fora, arqfilho2@globocom, Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Engenharia, sala 4156, 36036-330, Juiz de Fora, Brasil.

Resumo

O processo de formação do território e a transformação da paisagem urbana inclui uma série de acontecimentos e agentes que conformam a história local e deixam marcas no território. Em se tratando da paisagem fluvial, esses acontecimentos, por muitas vezes, estão ligados aos processos hidrológicos, como as enchentes e inundações. O objetivo desse artigo é analisar a relação entre o rio Paraibuna e a ocupação urbana de Juiz de Fora, suas influências na transformação de sua paisagem fluvial e na ordenação de seu território ao longo do tempo. Para isso, foram produzidas cartografias temáticas ressaltando as características perceptíveis do território, além de fotografias e *visitas in loco*, somadas a pesquisas de revisão de literatura. Verifica-se a importância do rio Paraibuna como conformador da gênese da ocupação urbana e eixo potencial de estruturação do território. Concluímos que as grandes mudanças urbanas, ao longo da história do município surgiram como

resposta aos processos hidrológicos naturais aos rios, mas direcionados por um urbanismo rodoviário e desconectado da riqueza ecológica.

Palavras-chave: paisagem fluvial; Território; Rio Paraibuna

Abstract

The territory formation process and urban landscape transformation includes a number of events and agents that brand the local history, leaving marks on the territory. In the case of river landscape, these events many times are linked to hydrological processes, overflows, floods and inundation. The aim of this paper is to present the analysis of the relationship between the plasticity of the river Paraibuna and Juiz de fora society, resulting in the transformation of its river landscape and ordering its territory over time. For this, there were produced thematic cartography highlighting the noticeable features of the territory, and also photographs and site visits, added with the research on its history. We realize the importance of Paraibuna and its landscape as conformers of the genesis of urban occupation and shaft potential of structuring the territory. We conclude that the major changes in the river landscape emerged as a form of response to natural hydrological processes rivers, ordered by an urbanism system directed to the roads and disconnected from nature.

Keywords: river landscape; Territory; Paraibuna river

Resumen

El proceso de formación del territorio y la transformación del paisaje urbano incluye una serie de eventos y agentes que conforman la historia local y dejan marcas en el territorio. En el caso del paisaje del río, estos eventos muchas veces están vinculados a los procesos hidrológicos, las crecientes del río y las inundaciones. El objetivo de este trabajo es presentar el análisis de la relación entre la plasticidad del río Paraibuna y la sociedad de Juiz de Fora, lo que resulta en la transformación de su paisaje del río y la ordenación de su territorio con el tiempo. Para esto, se produjeron cartografías temáticas destacando las características notables del territorio, así como fotografías y visitas de campo, unida a la investigación sobre su historia. Llegamos a la conclusión de que los grandes cambios en el paisaje del río surgieron como respuesta a los procesos hidrológicos naturales de ríos, ordenado por un urbanismo orientado a las autopistas y desconectado de la naturaleza.

Palabras Clave: Paisaje fluvial; Território; Río Paraibuna

INTRODUÇÃO

Este estudo surge como uma vertente de estudos realizados no núcleo de pesquisa Ágora/CNPq e na École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, que analisa a paisagem fluvial do rio Paraibuna e a conformação de seu território por meio de elaboração de cartografias, tendo como referencial teórico-metodológico Secchi; Viganò (s/d) e Papillaut; Chapel; Pere (2012). O objetivo deste estudo é contar a história da cidade de Juiz de Fora pelo Rio Paraibuna e entender como as intervenções realizadas ao longo do tempo conformaram a paisagem fluvial que temos hoje, analisada em cinco trechos específicos.

Observamos que desde o surgimento dos primeiros povoados até composição atual da mancha urbana de Juiz de Fora, o rio Paraibuna é um dos elementos mais antigos desta localidade. Foi em muitos momentos da história da cidade que esse rio direcionou a ocupação e a formação do território urbano de Juiz de Fora, compreendido como o elemento mais antigo da localidade. Visto que a cidade se formou na planície do rio Paraibuna, abrangendo seu leito maior, espaço dominado por ele, o nomeamos como território Paraibuna, motivação primordial para este estudo.

Entre os municípios atravessados pelo rio Paraibuna, Juiz de Fora é o maior deles e também o que mais o polui. Localizada na Zona da Mata Mineira, no estado de Minas Gerais, Juiz de Fora apresenta uma população estimada de 555.284 mil habitantes, distribuídos em 1.435,664 km². (IBGE, 2015). A cidade foi um dos polos industriais pioneiros em Minas Gerais e hoje conta com diversas indústrias produtoras de alimentos, bebidas, produtos têxteis, artigos de vestuário, mobiliário, metalurgia, montagem de veículos, entre outros. Segundo a CEIVAP (Comitê de Integração da Bacia Hidrográfica do rio Paraíba do Sul), a jusante do núcleo urbano de Juiz de Fora se encontram elevados índices de coliformes fecais e elevada carga de DBO (Demanda Bioquímica de Oxigênio), devido ao esgoto doméstico e aos despejos industriais lançados em seu leito. Sua bacia homônima possui uma área de contribuição de 8.597 km², entre os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, e apresenta-se como uma das principais sub-bacias do Paraíba do Sul, compreendendo uma importante parcela da área industrializada do país.

O próprio rio Paraibuna é uma linha de força no espaço urbano; pois vemos claramente, através de pesquisas históricas e vivências, sua influência no ordenamento da ocupação urbana e na formação da paisagem. Por ser um elemento plástico e vivo, o rio e as intervenções antrópicas realizadas em seu percurso moldaram o território. Entendemos que o rio Paraibuna, que já deu nome à cidade de Juiz de Fora, antiga "Santo Antônio do Paraybuna" (conforme grafia da época), é um forte elemento de identidade da cidade e teve em sua várzea o surgimento do município. Dessa forma, reconhecendo sua importância, referimos à área de estudo, compreendida na área de várzea do rio, como Território Paraibuna, um território dinâmico.

Neste estudo, analisamos o processo de construção do território e da paisagem fluvial a partir da relação existente entre Juiz de Fora e o rio Paraibuna ao longo do tempo. Compreender um território é compreender sua história, por isso, abordaremos esse processo a partir de determinados períodos da história da cidade, caracterizados por grandes acontecimentos que marcaram a relação do rio Paraibuna com a cidade, no período entre 1704 e 2016.

1704 – 1854: DA SESMARIA DO RIO BARRO AO MUNICÍPIO DE SANTO ANTÔNIO DO PARAYBUNA

A geomorfologia da paisagem Juiz-Forana é composta por uma área de morros e por uma área de vale plana, que acolhe, nos dias de hoje, a região central da cidade. É nessa área de vale que surgiram as primeiras ocupações do município.

A origem de Juiz de Fora está ligada à abertura do Caminho Novo que ligava a capital, Rio de Janeiro, às minas, encomendado por D. Pedro II como uma forma de combater o contrabando de ouro e diamante na região no século XVIII. O encarregado para esse feito foi Garcia Rodrigues Paes Leme. Os primeiros registros da chegada de Garcia Paes nas terras Juiz-Foranas, caracterizam a área de vale como uma área alagadiça de pântano, e descreve o rio Paraibuna como sendo muito largo, sinuoso e profundo. É citado também a presença de índios Carijós habitando a região (LESSA, 1985, p. 61).

A partir da chegada de Garcia Paes, no início do século XVIII, a paisagem fluvial do Paraibuna começa a ser transformada. Aos poucos são formados, à margem direita do rio, pequenos comércios, serviços e hospedarias até surgir um pequeno povoado. Poucos anos depois, com o intuito de estimular a ocupação dessas terras, a coroa portuguesa as divide em sesmarias e concede a sesmaria do rio Barro (Rio Paraibuna) para o genro de Garcia Paes, Tomé Correia Vasquez. Essas terras foram divididas em 25 quadras, que aos poucos, foram vendidas e ocupadas. Nesse momento, a margem esquerda do rio era completamente alagada e para atravessá-la, era necessário o uso de canoas. Somente no final do século XVIII que se tem registros de ocupação à margem esquerda do rio Paraibuna, por Antônio Dias Tostes. Em 1820, o povoado recebe o nome de povoado de “Santo Antônio do Paraybuna”. Essa época foi marcada pelo desenvolvimento da cafeicultura nos vales do rio Paraibuna, em razão do solo fértil, das vias e ferrovias que facilitavam a exportação da produção (GIROLETTI, 1988).

Observa-se que nesse primeiro momento são poucas as ocupações às margens do Paraibuna e as grandes porções de terra loteadas às suas margens formavam, muitas vezes, fazendas produtoras de café. A base da economia nessa época era cafeicultora, sustentada pela mão de obra escrava. Algumas características do solo e da vegetação do território nos comunica sobre parte dessa história e como isso influenciou na conformação da paisagem fluvial do Paraibuna hoje.

Sabe-se que, no período anterior à colonização, a vegetação da região era bastante homogênea e compacta. Segundo SILVA (2009, p. 2), a vegetação da bacia foi devastada e nos dias de hoje é formada por “agrupamentos primários com poucas intervenções, secundários fragmentados, e por vegetação

campestre natural, descaracterizada por possíveis queimadas, ou de origem antrópica”, sendo essa última representada por 84,9% do território da bacia.

O grande número e extensão de áreas de pastagem apresentados se deve à retirada da cobertura original para agricultura no período colonial e hoje correspondem à áreas de vegetação secundária baixa, herbácea, o que caracteriza grande extensão com gramíneas-forrageiras, mantidas geralmente por queimas periódicas.

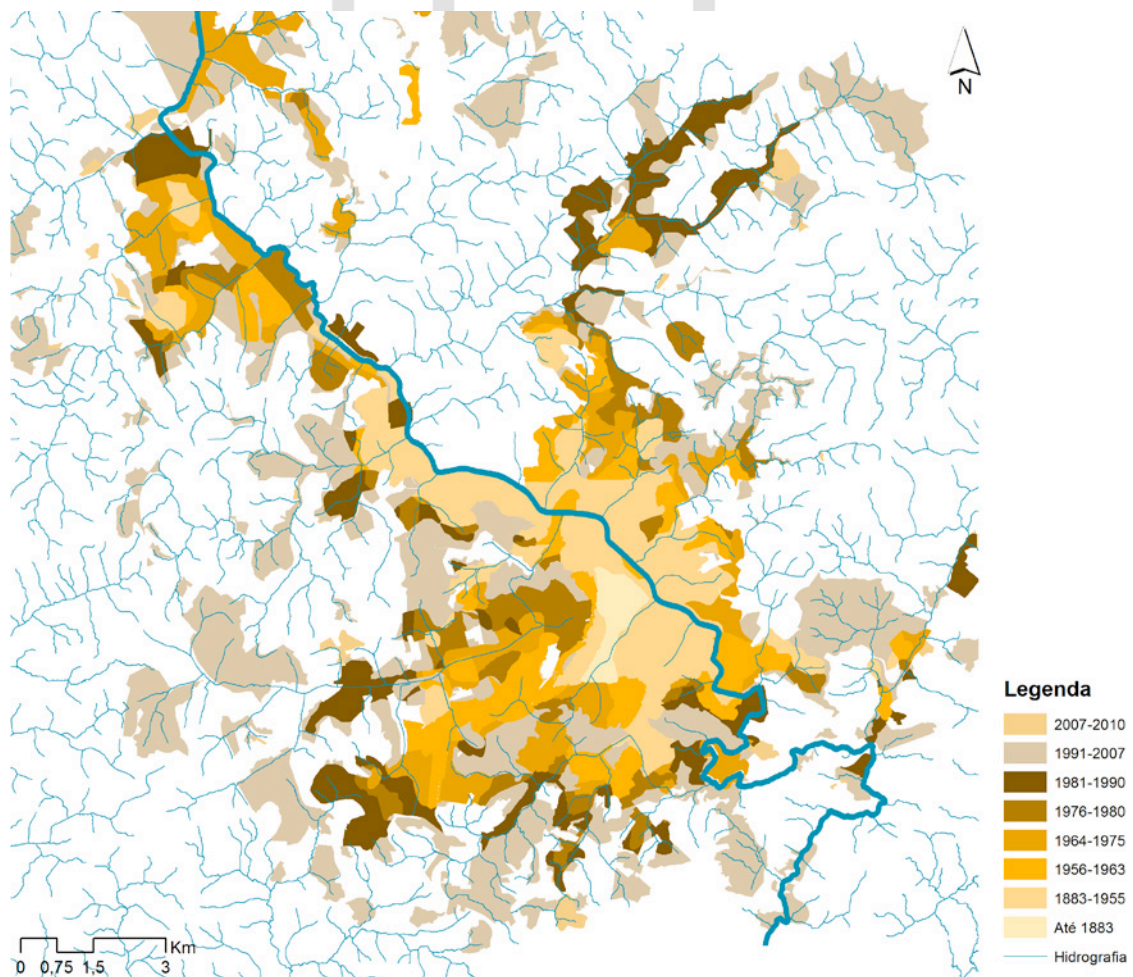


Figura 1: Ocupação urbana ao longo do tempo em Juiz de Fora. Fonte: Elaborada pelos autores com base de dados disponibilizada pela prefeitura de Juiz de Fora - PJF.

1854 – 1906: DO SURGIMENTO DO MUNICÍPIO À PRIMEIRA GRANDE INUNDAÇÃO

O ano de 1854 é marcado pela elevação da vila de “Santo Antônio do Paraybuna” à categoria de município. Esse período inicia-se com grandes transformações na economia da cidade e, aos poucos, se transforma em um polo industrial, acompanhado do desenvolvimento de sua infraestrutura, com a construção de

bondes, telefones e a primeira usina hidrelétrica da América Latina, a usina de Marmelos. Tais fatores atraíram as atenções dos arredores para a 'Princesa de Minas', posteriormente, também conhecida como 'Manchester Mineira', sendo o principal município da região da zona da mata (SOUZA, 2010).

Alguns anos depois é inaugurada a estrada União Indústria, entre Petrópolis/RJ e Juiz de Fora/MG, fato que contribuiu para a vinda de colonos e grande aumento da população do município. Nessa época, houve a ocupação da margem direita do rio, posterior à construção da estrada União Indústria, no local conhecido hoje como bairro Mariano Procópio, onde se formaram dois centros urbanos em Juiz de Fora. "Os dois centros populacionais que se formavam, estavam nitidamente separados por seis quilômetros de matas, lagoas e brejos interligados sinuosamente entre o rio e a montanha" (LESSA, 1985, p. 74).

Os colonos vindos para a construção da estrada ocuparam a região do Mariano Procópio e moravam em pequenas casas ao longo de uma rua principal. Além das casas desses imigrantes, havia também armazéns, uma fábrica de tecidos e a chácara de Mariano Procópio, composta de um palacete e uma colina arborizada, onde hoje se encontra o Museu Mariano Procópio. O museu se insere como uma das poucas áreas verdes da cidade e se destaca na paisagem fluvial do Rio Paraibuna. Porém, com a construção da avenida a beira-rio e a obra de retificação do Paraibuna nesse trecho, a relação estabelecida entre o rio e essa área foi bastante alterada, pois, hoje, além da avenida que os separa, há um grande muro completamente fechado que impede uma reconciliação, mesmo que visual, entre rio e museu, que será abordado mais à frente.

Observa-se que nesse período, com o aumento da população e da área urbana, um dos grandes problemas da cidade passou a ser a falta de saneamento. Para solucionar este problema foi proposto o rebaixamento do rio Paraibuna, com o objetivo de facilitar o escoamento da água em épocas de chuva e sanear as áreas pantanosas. Foi proposto um corte no rio Paraibuna à altura da rua Halfeld e iniciadas obras de abertura e calçamento de novas ruas, escavação e capeamento de canais para o escape de esgotos e de águas pluviais (BRASIL, 2013, p. 71).

Na década de 1870, iniciou-se a construção da estrada de ferro Dom Pedro II, que se implantou paralela ao rio, à margem direita. A ferrovia trouxe diversos benefícios para a cidade, como a redução do tempo de viagem entre a cidade e a capital, Rio de Janeiro. Facilitou também o escoamento da produção cafeeira da zona da Mata e dos produtos industrializados produzidos em Juiz de Fora. A construção da linha férrea consolidou o centro comercial na parte baixa da cidade entre a rua Halfeld e o rio Paraibuna, fato que contribuiu para o adensamento nesse trecho da cidade.

Em 1889, um grande feito ocorreu no leito do Paraibuna, mais especificamente na cachoeira de Marmelos: foi inaugurada a primeira usina hidrelétrica da América Latina, pela Companhia Mineira de Eletricidade, graças ao pioneirismo de Bernardo Mascarenhas. Esse feito favoreceu o desenvolvimento das indústrias na cidade e permitiu melhorar a iluminação pública e particular.

Em 1890, iniciou-se o processo de ocupação de uma área alagadiça na margem direita do rio, onde atualmente se encontra a praça Antônio Carlos. Devido ao baixo preço

dos terrenos dessa região, foram instaladas indústrias e fábricas. Também nesse ano, houve o aterramento de um dos meandros do Paraibuna, para o assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil. Essa região era regularmente atingida pelas águas nos períodos mais chuvosos do ano (BRASIL, 2013).

No final desse período, uma conformação da paisagem se fez, bem diferente daquela constituída até o início do século XIX. Em razão dos avanços urbanos, houve uma aceleração no processo de expansão da cidade, principalmente na área de várzea do Paraibuna, que por ser plana e formar um local de passagem para outros municípios tornou-se favorável para a instalação de moradias e comércios. Como foi, de certo modo, uma urbanização descontrolada, a situação sanitária da cidade passou por momentos críticos, favorecendo a disseminação de doenças típicas desse cenário, como verminoses e infecções.

Com o propósito de resolver a questão sanitária da cidade, em 1893, o engenheiro Gregório Howyan elaborou o “Plano de Saneamento e Expansão da cidade de Juiz de Fora”. O plano tinha como alvo a captação de águas pluviais, o sistema de esgotos, a abertura de ruas, a construção de pontes. E entre as propostas havia uma solução para o transbordamento do Paraibuna. Ele propunha a retificação de parte do curso urbano do Paraibuna, dragagem permanente e aumento de sua profundidade, no intuito de regular a vazão do rio. A retificação viria acompanhada de sua transposição, por meio da construção de um canal de derivação a jusante da área urbana, entre os bairros Costa Carvalho e Poço Rico. Para Howyan, o grande meandro que havia nesse trecho era o maior responsável pelos transbordamentos do rio e deveria ser eliminado para facilitar a fluidez da água. Esse plano audacioso só foi executado mais de meio século depois (MACHADO; CUNHA, 2011).

A transformação da cidade em polo industrial contribuiu para o desenvolvimento e o adensamento populacional no centro da cidade, onde havia a principal estação de trem e o comércio. Nessa época, foram estabelecidas várias das estruturas coletivas da cidade. Observa-se que as linhas de força do território já haviam sido definidas e muitos dos elementos de destaque já estavam presentes na paisagem até esse momento, como a linha férrea, a avenida Barão do Rio Branco, as antigas indústrias e algumas das principais vias.

1906 A 1942 : AS GRANDES INUNDAÇÕES E AS INTERVENÇÕES ANTRÓPICAS

Até meados do século XX foram acrescidas, e em alguns casos, substituídas à paisagem fluvial do Paraibuna, cinco pontes em diferentes trechos da cidade. A implantação dessas pontes possibilitou melhor acesso e maiores condições de ocupação da margem esquerda, uma vez que a cidade havia se desenvolvido basicamente à margem direita do rio (OLIVEIRA, 1975).

Por causa da ocupação urbana da “baixada do Paraibuna” nos anos anteriores e do intenso processo de desmatamento na região, surgiram vários problemas de

transbordamentos relacionados à ocupação nas áreas de cheia do rio, sendo palco de grandes inundações entre os anos 1906 e 1940.

Naquela época, a cidade estava em franca expansão e desenvolvimento econômico, porém, a falta de saneamento estava em divergência ao progresso de Juiz de Fora. Era preciso investir em obras de saneamento. Para isso, vários foram os estudos, projetos e planos realizados para Juiz de Fora. Entre eles, existiu o plano de Howyan, de 1892, o plano de Saturnino de Brito e Lourenço Baeta Neves, de 1915, o Projeto Dolabela Portela, de 1929, o Projeto Asdrúbal Teixeira de Souza, de 1934, os estudos de Henrique de Novaes, de 1934, o Projeto Hugo Vocurca Filho, de 1940, e o trabalho decisivo de Hildebrando Góes, de 1942 (MACHADO; CUNHA, 2011).

A grande inundação de 1906 ocupou toda parte baixa da cidade. Nessa época, os engenheiros Saturnino de Brito e Lourenço Baeta Neves lançaram o segundo "Plano Geral de Saneamento da Cidade". Nele foram propostas medidas de proteção aos transbordamentos do Paraibuna, baseados em casos da Holanda e de Nova Orleans/EUA. Ambos acreditavam que a implantação de diques de defesa e/ou de proteção em determinados trechos do rio resolveriam a questão.

Como o plano de Baeta e Brito não foi executado, ocorreram outras grandes inundações nos anos de 1919, 1922, 1924 e 1926, com inúmeros prejuízos públicos e privados. Em resposta às inundações, foram iniciadas, em 1926, as obras de aterro hidráulico em parte do rio Paraibuna, no bairro Mariano Procópio, e em 1939, na baixada do Paraibuna, parte da região central da cidade, para alterações na estrada de ferro.

A morfologia do rio era diferente nessa época. O rio tortuoso de águas barrentas e não poluído era estreito, volumoso e cheio de meandros. Passava pela cidade à baixa velocidade e em épocas de chuva transbordava. Ao longo do tempo, inúmeros aterros foram realizados em seu leito maior, para a construção de casas, praças e ruas, e intensificaram a ineficiência do escoamento d'água nos períodos de chuva. Em 1940, ocorreu a maior e mais forte inundação da história da cidade, que deixou 6.800 desabrigados, casas ruíram, fábricas e comércios foram danificados. "A enchente teve duração de 91 horas e 30 minutos e a descarga máxima teria alcançado 245m³/s, muito superior à capacidade da calha do Paraibuna, na época calculada em 120m³/s" (MACHADO; CUNHA, 2011, p. 10). Para abrigar essas pessoas, iniciou-se a ocupação na área sudeste da cidade, atual bairro Furtado de Menezes. Após esta grande inundação, em 1941, iniciam-se os estudos para retificação do rio Paraibuna, com o intuito de evitar as constantes inundações na cidade (OLIVEIRA, 1975, p. 90).

O rio Paraibuna, por muitos anos havia sido vetor de ocupação e consolidação da cidade, passou a ser visto como ameaça à população, pelas doenças e perdas materiais, ocorridas em razão das cheias. Como essa era uma realidade intrínseca ao território Paraibuna, o poder público propõe medidas para "domá-lo", como forma de evitar enchentes, atenuar os casos de doenças relacionadas à falta de saneamento e diminuir a sede provocada pela falta d'água para consumo.

Em 1942, iniciou-se a primeira grande obra de retificação do rio Paraibuna que foi concluída por volta de 1950. Foi identificado pelo engenheiro Hildebrando Góes, do Departamento Nacional de Obras de saneamento, que a maior causa das enchentes era a baixa declividade do rio em área urbana, que seria solucionada com três medidas: a regularização do rio, a construção do canal Howyan e a criação de barragens em Chapéu D'Uvas.

As obras de retificação abrangeram um trecho correspondente a 12.200 metros do curso natural do Paraibuna em área urbana e o reduziu a 10.200 metros. Para isso foram necessárias "dragagem, aterros, desmonte de rochas, escavação, proteção das margens, reconstrução e alargamento de pontes, desvio da estrada União & Indústria e desapropriações" (MACHADO; CUNHA, 2011, p. 12).

Nessa obra foi implementada parte do plano elaborado por Howyan, em 1893, para a retificação do Paraibuna, com a criação do canal que leva seu nome. O canal foi construído na área correspondente hoje aos bairros Poço Rico e Costa Carvalho, tendo sido realizado com paredes espessas em pedras, foi pensada a necessidade de uma derrocagem em parte do leito e a construção de banquetas laterais para reforçar a estrutura, podendo suportar tráfego de veículos pesados. Nesse trecho do rio, seu curso foi reduzido de 1.440 metros para 840 metros, alterando significativamente sua paisagem fluvial. Uma área foi desocupada para dar espaço ao novo canal do rio e outra foi aterrada dando espaço a moradias populares. Essa obra contribuiu para a consolidação da área central do município e pela expansão urbana nos sentidos norte e sudeste (BRASIL, 2013; MACHADO; CUNHA, 2011).

As intervenções realizadas nessa obra de aprofundamento do leito, alargamento das margens e retificação do rio apresentaram-se, contudo, eficientes, evitando futuras inundações de grandes proporções, como a ocorrida em 1940. Portanto, com ela surgiram outras intervenções no território. Assim como nas intervenções posteriores, foram necessárias desapropriações de diversos imóveis, o aterro na baixada do Paraibuna, a demarcação de novos quarteirões e a implantação da avenida marginal ao rio, a avenida Paraibuna, atualmente nomeada como avenida Brasil.

A construção da avenida Brasil foi um dos elementos que transformaram a paisagem fluvial de Juiz de Fora de forma significativa. A implantação da avenida surgiu em um momento em que houve o advento da indústria do automóvel e o planejamento urbano voltou-se para um urbanismo de cunho rodoviário. A partir desse momento, o espaço livre e sem barreiras, onde a população estabelecia contato direto com os rios, foi interrompido por uma via destinada aos veículos.

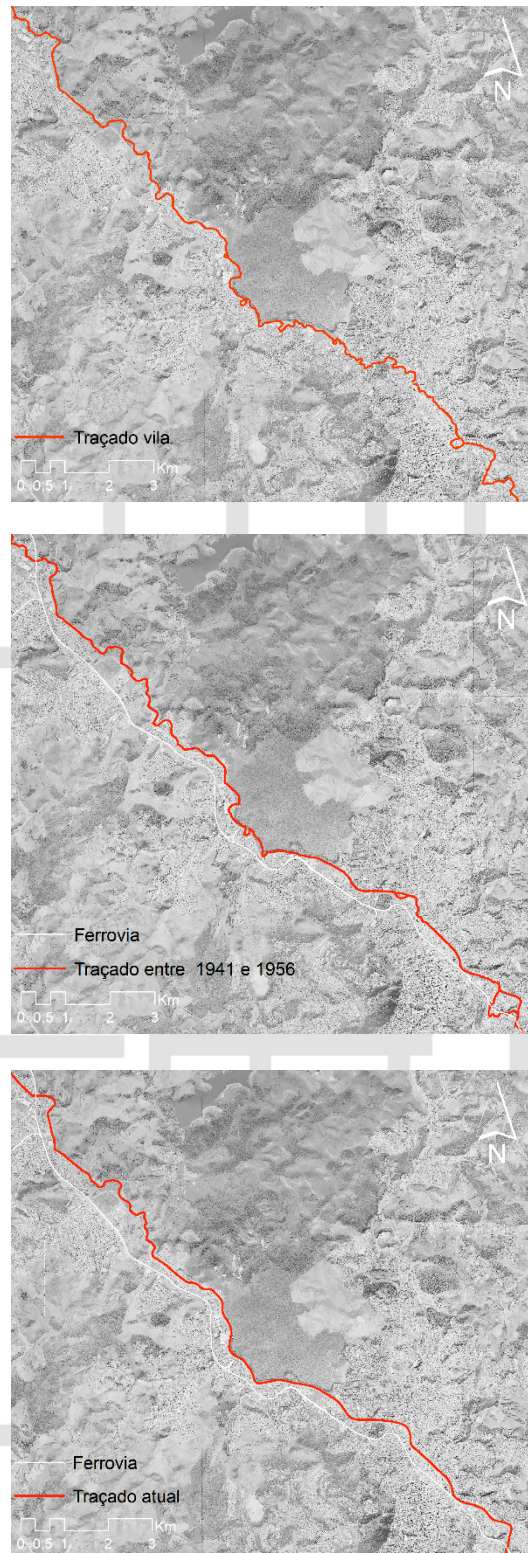


Figura 2: O traçado do rio Paraibuna em três momentos diferentes ao longo do tempo: o primeiro retrata o traçado do rio Paraibuna, até meados do século XIX enquanto vila de “Santo

Antônio do Paraybuna”; o segundo marca o traçado entre 1941 e 1956, século XX, no período de execução da grande obra de retificação do rio Paraibuna; e o terceiro representa o traçado do rio nos dias atuais, século XXI.

Fonte: Elaborada pelos autores com base em BRASIL (2013, p. 88-106).

1950 – 2016 : AUMENTO POPULACIONAL, INDÚSTRIAS E A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA

Especialmente a partir da década de 1950, iniciou-se um processo de crescimento exponencial da população mundial, intensa expansão urbana, industrialização, aumento da produção de energia elétrica e consumo desregrado e isso fez com que grande quantidade de água fosse necessária para manter a maneira como vivemos hoje. O período das décadas de 1960 e 1970, em Juiz de Fora, foi marcado pelo grande aumento populacional. A cidade passou a ter um crescimento no sentido noroeste e surgiram alguns bairros na zona norte da cidade, como Jardim São João, Jockey Club e Distrito Industrial, frutos de aterros (BRASIL, 2013).

A partir do ano de 1968, a montante da área urbana de Juiz de Fora, iniciou-se a ocupação de uma grande área à margem direita do rio, com a construção de casas populares pela Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais (COHAB). Principalmente na década de 1970, a ocupação da zona norte da cidade cresceu consideravelmente, aumentando progressivamente sua mancha urbana, o que passou a gerar grandes transformações no traçado do rio e em sua paisagem fluvial devido às instalações de indústrias. Nesse momento também, foram formados mais bairros periféricos à zona central da cidade.

Em sequência, durante a década de 1970, houve o prolongamento da avenida beira-rio (avenida Brasil), próximo à ponte de Santa Terezinha, ocorrendo, assim, outra fase de desapropriações às margens do Paraibuna. A partir dessa década, o transporte de passageiros pela linha férrea começou a diminuir até algumas linhas se extinguirem por completo. Atualmente, a linha férrea é utilizada somente para o transporte de carga, utilizando-se do mesmo traçado, o que proporciona grandes transtornos ao trânsito.

Outra retificação foi realizada, dessa vez, próximo ao distrito industrial, ao norte da cidade, compreendendo uma parcela de 30 km de rio. O objetivo era regular a vazão de água da barragem Chapéu D’Uvas, sua construção foi concluída na década de 1990. O intuito de construção da barragem foi de atenuar as enchentes e ampliar o potencial de abastecimento de água de Juiz de Fora. Nesse trajeto, ainda hoje, ocorrem transbordamentos da água do Paraibuna, provavelmente, em razão do surgimento de ocupações e expansão do bairro (BRASIL, 2013).

Percebe-se que já no final do século XX, a composição da mancha urbana muito se assemelha à composição atual. Notam-se pontos de expansão urbana, principalmente à noroeste e na zona norte, principalmente em bairros onde são formadas áreas de ocupação irregular à beira rio, como no, o bairro Parque das Torres. Observa-se também uma predominância de lojas e serviços voltados para veículos.



Figura 3: Cartografia elaborada para análise do território. 1- Relação das áreas verdes e tecido urbano. Matas em tom de verde escuro, pastagens e solo exposto em verde claro; Edificações em cinza e cursos d'água em azul. 2- Relação das infraestruturas. Rio Paraibuna em azul; ferrovia em laranja; rodovia em vermelho; vias em cinza. 3 - Foto da cidade com destaque para o percurso do rio na área central.

Fonte: Elaborada pelos autores com base de dados disponibilizada pela prefeitura de Juiz de Fora - PJF.

METODOLOGIA DE ANÁLISE E SÍNTESE DOS RESULTADOS: A IDENTIFICAÇÃO DE TRECHOS EXEMPLARES

Para analisar a paisagem fluvial e a estruturação do Território Paraibuna nos dias de hoje, fizemos percursos de reconhecimento do território, com base na experiência dos autores e em relatos de pesquisa coletados ao longo do tempo, como também indica Berque (1994). Identificou-se na área de estudo cinco trechos que possuem características distintas, ao longo de seu percurso em Juiz de Fora. Esses trechos foram escolhidos com base na metodologia adotada por Papillault; Chapel; Reme (2012), que por meio de percursos, diálogos e registros fotográficos, conseguimos aprender as características gerais da paisagem fluvial, através da identificação de trechos bem caracterizados e distintos entre si, que são também resultados de processo histórico, como demonstrado anteriormente.

1° - O primeiro trecho identificado foi na zona norte, a montante da área urbana. Nesse trecho é apresentado uso predominantemente residencial em sua margem direita e uma grande área militar de mata em sua margem esquerda, o chamamos de trecho Verde, pela presença da natureza no dia a dia dos moradores do bairro e na composição de sua paisagem. Nesse trecho não há calçada para caminhada de pedestres e a vegetação domina ambas as margens do rio.

2° - Marca uma relação de conflito entre um dos bairros populares surgidos entre as décadas de 1960 e 1970 na zona norte da cidade, à margem direita e uma área de ocupação irregular à margem esquerda do rio, que compõe parte do bairro Parque das Torres, conhecido pelo alto índice de casos de violência e consequentemente pela insegurança. Essa área de ocupação irregular à margem esquerda é marcada por moradias precárias, que utilizam o leito do rio para o despejo direto de dejetos. Essa é uma área que necessita de atenção.

3° - É caracterizado por grandes edificações comerciais à margem direita, frente à um dos maiores remanescentes de mata atlântica em área urbana, a Mata do Krambeck, situada à margem esquerda do Paraibuna (Instituto Estadual de Florestas – IEF, s.d.). Nesse fragmento é difícil encontrar pessoas vivenciando os espaços, sendo as edificações voltadas para o grande comércio, geralmente acessadas somente por veículos. As poucas pessoas encontradas nesse trecho desempenham atividades relacionadas a prática de esportes, como corrida e ciclismo ou esperam ônibus para cidades vizinhas. Poucas são as edificações residenciais nesta área.

4° - Caracteriza-se por dois espaços públicos de caráter cultural e de lazer o Museu Mariano Procópio e o Jardim Botânico da Universidade Federal de Juiz de Fora. Ambos se situam às margens do rio, mas encontram-se visualmente desconectados. Nesse fragmento temos também o bairro Mariano Procópio como exemplo de uma centralidade urbana e lugar de memória da cidade, como uma das primeiras áreas ocupadas em Juiz de Fora.

5° - O último trecho se diferencia pelo dinamismo, o movimento de pessoas de um lado ao outro das margens do Paraibuna. São diversas pessoas caminhando às pressas. Caracteriza-se pelo comércio de rua, por edificações públicas e imóveis de interesse cultural. É nesse trecho que temos a identificação de vários marcos construídos na paisagem fluvial. Tem-se o edifício da prefeitura, o edifício Encosta do Sol (conhecido como “minhocão”), a vista do Cristo Redentor do morro do Imperador, a antiga estação de trem e a linha férrea, que nesse trecho encontra-se próxima ao curso do rio.

Os processos de formação do território trouxeram grandes alterações na paisagem fluvial de Juiz de Fora. Apesar da inexistência de registros fotográficos, temos registros escritos que nos descrevem a paisagem vivenciada pelos primeiros habitantes e desbravadores das terras do rio Barro (atual rio Paraibuna). Sabemos que a cidade de Juiz de fora de hoje apresenta uma geomorfologia muito diferente da encontrada por Garcia Paes no início do século XVIII. A área pantanosa e de muitas matas já não existe mais, porém está guardada nos registros e nas cicatrizes desse território, assim como as intervenções antrópicas deixaram suas marcas nos meandros do Paraibuna (REIS, T. et al., 2013).

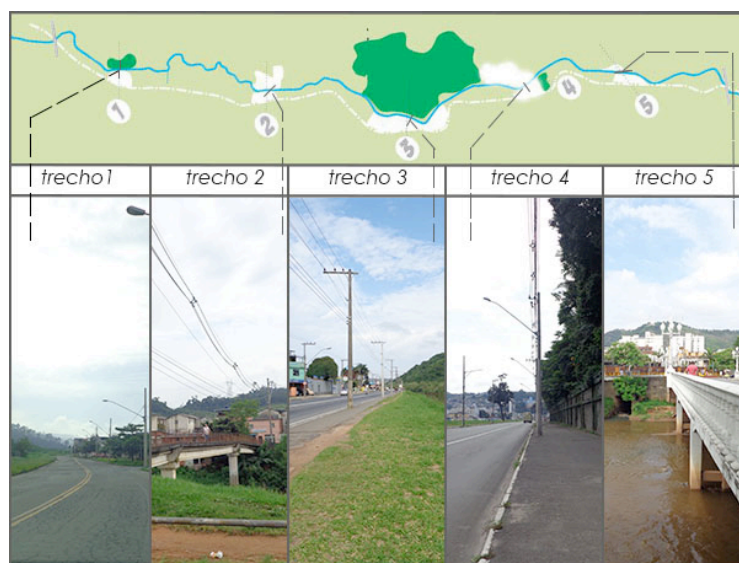


Figura 4: Os cinco trechos destacados ao longo do rio Paraibuna no município de Juiz de Fora/MG. Fonte: Elaborada pelos os autores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para melhor compreender a relação entre as intervenções na paisagem fluvial e a cidade de Juiz de Fora, se destacou a história urbana com base em quatro períodos em que o rio foi protagonista. A partir desse embasamento, foi-se a campo tomando por base referenciais teórico-metodológicos que destacam a experiência humana para compreensão da paisagem (BERQUE, 1994; SECCHI; VIGANO, s/d; PAPILLAULT; CHAPEL; REME, 2012), produzindo-se cartografias alternativas que somam mais de 30 mapas e 200 registros fotográficos.

A partir disso, observamos que a conformação do que denominamos território Paraibuna está ligada basicamente a duas questões: aos processos hidrológicos inerentes aos rios e às ações antrópicas dadas em resposta a esses processos. A forma com que se lidou com os problemas vinculados aos rios, até o século passado, determinou a paisagem fluvial que temos hoje nas cidades brasileiras. Canalizações, retificações e construções de vias marginais estão entre as ações adotadas em muitos dos municípios brasileiros. Por muitas vezes, as soluções apresentadas pela engenharia tradicional eram acompanhadas por justificativas de desenvolvimento das cidades, melhoria de acessos viários e de controle de enchentes. Portanto, sabemos hoje, que estas ações não solucionam os problemas relacionados aos cursos hídricos, ao se mostrarem pouco eficientes no controle de enchentes; pela fragilidade socioambiental, demarcada por grandes danos aos ecossistemas; ao comportamento hidrológico do sistema fluvial e à paisagem urbana.

Vimos que nos dias de hoje o território do Paraibuna se apresenta como uma das áreas desvalorizadas da cidade, além da poluição de suas águas, às suas margens se estabeleceram ao longo do tempo, fábricas, habitações populares unifamiliares, indústrias, galpões, grandes comércios, borracharias, concessionárias, conjuntos

habitacionais, construções irregulares, entre outros. O rio que já foi visto como um problema de urbanização hoje é requerido como um elemento de conotação ambiental forte para a qualidade da cidade. Entretanto, os efeitos de ações danosas sobre ele exigem intervenções rigorosas que possam não só recuperá-lo do ponto de vista ambiental, como também do identitário. Espera-se que projetos de despoluição e o parque linear previstos para suas margens sejam os próximos passos registrados na história e cartografia de Juiz de Fora.

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Camila Campos Grossi. *Paisagem e ambiente construído: Intervenções antrópicas no traçado do rio Paraibuna em Juiz de Fora - MG*. 2013. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído) - Faculdade de Engenharia - Mestrado em Ambiente Construído, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora.
- BERQUE, Augustin. *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Editions Champ Vallon Collection: Pays-paysages França, 1994.
- CEIVAP, *Plano de Recursos Hídricos da Bacia do Rio Paraíba do Sul - Resumo: Caderno de Ações Bacia do Rio Paraibuna*, [20--].
- GIROLETTI, Domingos. *Industrialização em Juiz de Fora: 1850 a 1930*. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988, 140 p.
- LESSA, Jair. *Juiz de Fora e seus pioneiros - do caminho novo à proclamação*. Juiz de Fora: UFJF / FUNALFA, 1985.
- MACHADO, Pedro José de Oliveira; CUNHA, Sandra Baptista. *Juiz de Fora: inundações, saneamento e ordenamento territorial*. Juiz de Fora, 2011.
- OLIVEIRA, Paulino. *Efemérides Juizforanas (1698-1965)*. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 1975.
- PAPILLAULT, Rémi; CHAPEL, Enrico; PERE, Anne; *Toulouse Territoires Garonne: habiter em borddufleuve*. Toulouse, Collection Architectures Presses Universitaires du Mirail, 2012.
- REIS, Taiana ; BOAS, Lucas ; OLIVEIRA, Mateus ; OLIVEIRA, Barbara; FELIPPE, Miguel. Caracterização hidrogeomorfológica do rio Paraibuna no trecho urbano de Juiz de Fora/MG. *Revista Geografia*, Juiz de Fora, v.2, n.2, 2013, p. 8.
- SECCHI, Bernardo; VIGANO, Paola. *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne: consultation internationale de recherche et développement sur le grand pari dell'agglomeration parisienne*. La ville «poureuse»: chantier 2, [20--].
- SILVA, Ana ; Z Aidan, Ricardo T.; ARAÚJO, João Paulo C. DE.; CASTRO, Tatiana G. S. DE. Análise evolutiva da vegetação da bacia do Rio Paraibuna na região

Sudeste nos últimos 30 anos. In: *Anais...XIII Simpósio Brasileiro de Geografia Física Aplicada (SBGFA)*, Viçosa, 2009.

SOUZA, Márcia Aparecida de Paula E. *Indústria Têxtil e Produção Cultural: o declínio desvelado*. 2010. 47 f. Monografia (Especialização) – Curso de Moda, Cultura de Moda e Arte, Departamento de Instituto de Artes e Design, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2010.

