

Arquitectura e Urbanismo

As galerias comerciais na rede urbana, na imagem e no imaginário de Juiz de Fora e de Buenos Aires

Frederico Braida*

RESUMO

Este artigo é resultado de uma pesquisa sobre a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora (Brasil) e de Buenos Aires (Argentina). Partimos de um referencial teórico que nos permitiu compreender as conexões dessas ruas de pedestres como uma rede de passagens que se redefine em compasso com a dinâmica espaço-temporal nas cidades. Por meio de uma abordagem teórico-empírica, identificamos, nos centros das cidades estudadas, a formação de uma rede composta por galerias e calçadões fortemente articulada com os elementos da sintaxe urbana. Ao final, concluímos que as passagens em rede, sobretudo nos centros das cidades latino-americanas, têm contribuído para a manutenção dos fenômenos da centralidade e da vitalidade da cidade e participado da formação de suas imagens e do imaginário urbano.

Palavras-chave: Galerias comerciais. Calçadões. Imagem e imaginário urbano. Juiz de Fora. Buenos Aires.

ABSTRACT

This paper is a result of a research carried out about the dynamics of the arcades and the pedestrian streets in Juiz de Fora (Brazil) and Buenos Aires (Argentina) city centers. We began with a theoretical reference which allows us to comprehend these pedestrian junctions as a net of passages which redefines itself within the compass of the city spatial and temporal dynamics. Through an empirical and theoretical approach, we identify in the studied city centers, the formation of a net consisted of arcades and pedestrian streets strongly articulated with the elements of the urban syntax. In the end, we came to the conclusion that the net passages, especially in the

* Doutorando e Mestre em Design (PUC-Rio). Mestre em Urbanismo (UFRJ). Professor Assistente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo / UFJF.

Latin American city centers, have been contributing to maintain the urban centrality and vitality and have participated in the formation of their images and the urban imaginary.

Keywords: Arcade. Pedestrian street. Image and urban imaginary. Juiz de Fora. Buenos Aires.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo é resultado de uma pesquisa¹ sobre a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora (Brasil) e de Buenos Aires (Argentina). O principal objetivo da investigação foi, a partir de um estudo da inserção das galerias comerciais no contexto latino-americano, compreender a influência da dinâmica espaço-temporal das galerias e dos calçadões no centro das cidades, especialmente no que diz respeito à potencialização e/ou manutenção da vitalidade e da centralidade urbana. Estávamos interessados, em última análise, nas relações que o movimento de pedestres possui com a forma urbana, com determinadas tipologias arquitetônicas e, especialmente, com a formação da imagem do centro e do imaginário das cidades nas quais as galerias comerciais estão presentes.

Por meio de uma abordagem teórico-empírica, identificamos, nos centros das cidades estudadas, a formação de uma rede composta por galerias e calçadões fortemente articulada com os elementos da sintaxe urbana. Ao final da pesquisa, ratificamos a nossa hipótese e, estendendo as conclusões alcançadas a partir dos casos investigados para as demais cidades latino-americanas fortemente marcadas por complexos de galerias e de ruas de pedestres, verificamos que a formação dessas redes tem contribuído tanto para a manutenção dos fenômenos da centralidade e da vitalidade urbanas, quanto para a formação de uma imagem distinta para a área central dessas cidades.

O objetivo deste artigo é apresentar o percurso teórico trilhado ao longo da investigação e tecer considerações gerais sobre a malha urbana central das cidades estudadas, a fim de evidenciar que, embora tenham surgido outras centralidades em Juiz de Fora e em Buenos Aires, os centros nos quais estão inseridas as galerias comerciais e as ruas de pedestres ainda são pólos de integração, de vitalidade e, portanto, lugares de referências simbólicas, formadores de imagens, de identidades e do imaginário urbano.

¹ Esta pesquisa foi desenvolvida parcialmente no Brasil e também em Buenos Aires, entre os anos de 2006 a 2008. Ela foi financiada com bolsas concedidas pela CAPES (Brasil) e Projeto Alfa (União Européia). Trata-se da pesquisa de mestrado do autor, desenvolvida dentro do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da UFRJ, orientada pelo professor Dr. José Ripper Kós.

A metodologia deste trabalho é constituída, especialmente, pela revisão de fontes primárias e secundárias que versam sobre as galerias comerciais e o seu imaginário.

Além da pesquisa bibliográfica, a coleta de dados feita pelo próprio autor, realizada em ambas as cidades, também se deu pelo registro audiovisual (fotografias e vídeos), o qual foi posteriormente analisado, atentando-se, principalmente, para os aspectos morfológicos. As análises se basearam no método de leitura do espaço proposto por Ferrara (1993), cuja fundamentação teórica encontra-se na Semiótica Peirceana. Para as análises também contribui a teoria desenvolvida por Canevacci (2004) em **A cidade polifônica**. Segundo Segre (2006), identificar, pesquisar e representar os espaços urbanos necessita da adoção de estratégias metodológicas que articulem, de forma inovadora e criativa, fontes primárias e secundárias estabelecidas a partir do reconhecimento da complexidade do fenômeno urbano e das múltiplas visões que se pode estabelecer. Para tanto, diários, filmes, vídeos, guias turísticos, propaganda, músicas e outros mais se somam às fontes tradicionais para a construção de uma visão mais alargada.

Também Lynch (1998) afirma que não percebemos a cidade como um todo, mas partes dela com as quais o cidadão se identifica ou estabelece algum vínculo. Essa percepção fragmentada permite o surgimento de marcos, cartões postais, elementos que se destacam física e afetivamente do conjunto da cidade, formando sua identidade. É sob essa ótica que focalizamos as ruas de pedestres (calçadas) Halfeld (Juiz de Fora, Brasil) e Florida (Buenos Aires, Argentina) e suas galerias comerciais: duas configurações urbanas simbólicas que se destacam na constituição da imagem do centro dessas cidades.

Este artigo está estruturado em oito seções. Na Introdução, além de apresentarmos o contexto geral da pesquisa e seus resultados, evidenciamos as questões de ordem metodológica e da organização do presente texto. Na segunda seção, expomos os pressupostos teóricos para a adoção da metáfora da *rede* como um conceito, uma analogia, para o estudo da malha urbana formada por galerias comerciais e por ruas de pedestres. Cabe ressaltar que a metáfora constituiu-se em um método privilegiado de investigação devido a sua grande força cognitiva. Na terceira seção, abordamos o surgimento das galerias e a sua presença na formação da imagem da modernidade. Em seguida, tecemos considerações sobre a formação urbana de Juiz de Fora e de Buenos Aires, percorrendo, rapidamente, pelas inevitáveis trilhas que recuperam a história dessas cidades.

A quinta e a sexta seções são dedicadas, respectivamente, às ruas de pedestres de ambas as cidades e às galerias a elas conectadas. A rua Halfeld,

em Juiz de Fora, e a rua Florida, em Buenos Aires, são expostas como espaços estruturadores das redes físicas e simbólicas e como lugares formadores de imagens dos centros das cidades em que estão inseridas. As galerias são citadas, levando-se em consideração o contexto morfológico que favorece o surgimento e permanência das mesmas. Por fim, antes de listarmos as fontes consultadas, concluímos com a exposição das considerações finais, nas quais buscamos explicitar que a configuração complexa formada por ruas de pedestres e por galerias comerciais tem propiciado uma intensa vida urbana e se tornado a imagem contemporânea da fragmentação/ articulação hipertextual dos centros em que se manifestam.

2 A REDE COMO UMA METÁFORA PARA O ESTUDO DAS CIDADES: IMAGEM E IMAGINÁRIO DA REDE FORMADA PELAS GALERIAS COMERCIAIS PELAS RUAS DE PEDESTRES

[...] como tendência histórica, as funções e os processos dominantes na era da informação estão cada vez mais organizados em torno de redes. (CASTELLS, 2006, p.565).

Não há uma definição única para a cidade e, por isso, ao longo dos tempos, diversos autores utilizaram metáforas, analogias e comparações para expressar suas idéias. Hoje, ainda, a situação se repete. Há vários autores que se referem à cidade como se fosse uma rede. Nesse trabalho, também, utilizaremos a rede, ou melhor, as redes de conexões urbanas, para discutirmos como as galerias comerciais são capazes de criar rupturas e conexões no traçado original das cidades, constituído, basicamente, pela rígida separação entre ruas e quarteirões, e compor uma imagem que vai além da simples imagem do comércio e do consumo estreitamente ligado ao sistema financeiro.

Segundo Castells (2006, p.566), as redes são conjuntos de nós interconectados, "são estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede". Nesse trabalho, denominamos *rede de conexão urbana* o conjunto material e simbólico formado pelos edifícios-galeria articulados com as ruas de pedestres dos centros de duas cidades que compartilham a mesma experiência urbana na área central: Juiz de Fora (Brasil) e Buenos Aires (Argentina).

Cabe lembrar que a complexidade dos centros urbanos tem aumentado. Isso faz com que a cidade já não possa mais ser pensada apenas como projeto fechado, conjunto finito de bens e funções visíveis. Há uma demanda por

um pensamento que aborde a cidade como um sistema aberto. Não basta pensá-la em termos de setorização funcionalista. Na cidade contemporânea, por exemplo, o trabalho e o lazer ou o público e o privado encontram-se tão imbricados que é difícil dividir a cidade segundo essas categorias. Na visibilidade de seus processos de desenvolvimento devem ser percebidos os elementos intangíveis, os aspectos e lugares simbólicos da cultura que permitem a construção de cidades imagináveis.

Para uma compreensão das relações entre imagens e imaginário urbano, vistas como construções poéticas resultantes de devaneios, tanto Bachelard (2005) quanto os textos produzidos pelos integrantes do Movimento Situacionista Internacional² (décadas de 1950 e 1960) são referências conceituais. A imaginação poética contribui, especialmente, para a percepção do imaginário urbano em sentido amplo, isto é, os complexos processos e as múltiplas sociabilidades que a vida cidadina apresenta. A cidade é sensível às diversas possibilidades de representar o espaço: perspectivas, mapas, cinema, meios pautados na técnica, mas ela é também sensível aos diferentes modos da experiência subjetiva, em seus aspectos psíquicos, de projeção e introjeção. Cabe, ainda, mencionar que Lévy (2000, p. 126), ao recuperar o que Michel Serres havia dito, lembra-nos de que os seres humanos não habitam apenas no espaço físico ou geométrico, mas vivem também, de forma simultânea, em espaços afetivos, estéticos, sociais e históricos, que são, na verdade, espaços de significação.

Um dos referenciais que atuam na construção da identidade das cidades, determinando sua imagem é, sem dúvida, o imaginário urbano. Ele também atua na percepção e conseqüente formulação de imagens e conceitos de seus habitantes. Mas é também verdade que o imaginário urbano se compõe pelas imagens urbanas e elas nem sempre estão nas fachadas dos edifícios ou em lugares abertos. Nos dias de hoje, as imagens das cidades se formam em todos os lugares: nas ruas, nos interiores dos edifícios, no meio virtual. Então, podemos afirmar que as imagens urbanas e o imaginário urbano interagem entre si, remodelam-se, formam identidades, tanto dos indivíduos quanto das cidades.

No entanto, é possível lançarmos a seguinte pergunta: uma cidade simboliza seus moradores ou são os moradores que simbolizam sua cidade? Admitimos que existe uma relação dinâmica e dialética entre a formação física

² Dois nomes conhecidos são Guy Debord e Henri Lefebvre, mas há ainda outros autores que podem ser consultados. A teoria (e talvez possa ser considerada uma metodologia) da "Deriva", de 1958, de autoria de Debord, é ainda citada por autores contemporâneos, principalmente quando se referem ao espaço hipermediático da Internet, pois é originada da concepção de urbanismo psicogeográfico.

e a simbólica das cidades. A cidade cria cidadãos que criam a mentalidade urbana. Ferrara (2000) afirma que “imagem e imaginário correspondem à capacidade cognitiva do homem de produzir informação em todas as suas relações sociais”. A relação entre imagem e imaginário urbano se dá de maneira cíclica e um influencia na formação do outro.

3 SURGIMENTO DAS GALERIAS COMERCIAIS E A IMAGEM DA MODERNIDADE

Para nós, as galerias podem ser entendidas como lugares cobertos dedicados ao passeio e ao comércio, repertório de imagens e formadora de um imaginário, fonte de vitalidade urbana. De acordo com Vargas (2001, p.177), o verbete galeria pode ser entendido como sinônimo de arcada ou passagem. A autora ainda afirma que:

etimologicamente, o termo passagem vem do latim *passus* que quer dizer passa e induz à noção de movimento. É o movimento através do espaço físico e do tempo. Geist sugere que o Fórum de Trajano, em Roma. Datado de 110, seja o mais antigo ancestral das arcadas, ao apresentar uma rua de mercado coberta com abóbodas, antecipando-se, talvez, ao próprio bazaar oriental coberto. Enquanto conceito pode estar no domo central vazado da antiguidade ou nas altas janelas das basílicas, ambos exemplos de iluminação zenital. Mas foi preciso esperar o avanço tecnológico do vidro e do ferro para viabilizar a construção de grandes tetos de vidro. A madeira era um material fácil de apodrecer e o bronze muito flexível e caro.

Segundo Hertzberger (1999, p.75), as galerias de lojas foram inventadas e floresceram em Paris. Sá et. al. (2000) também afirmam que as galerias surgiram e se desenvolveram na França a partir do final do século XVIII. Para esses autores, as origens e fontes de inspiração das galerias podem ser encontradas nos bazares do Oriente Médio e do norte da África, já conhecidos há muito tempo na Europa.

Quanto aos fatores que propiciaram o desenvolvimento das galerias, há algumas hipóteses. Benjamin (1999) afirma que o desenvolvimento industrial parisiense e o advento da construção em ferro e vidro são condições favoráveis para o florescimento e multiplicação das galerias em Paris. Vargas (2001, p.167) aponta que

vários fatores conspiraram para o nascimento das arcadas [galerias] como um empreendimento imobiliário comercial, e o contexto socioeconômico e político em Paris, no final do século XVIII, forneceu o cenário ideal. Além disso, a estrutura

e o tecido urbano lá existentes, assim como a evolução da tecnologia do vidro e do ferro contribuíram para moldar o seu padrão arquitetônico.

Ainda segundo Vargas (2001, p.176), o nascimento das galerias cobertas tornou-se possível pela convergência de vários fatores, quais sejam:

a disponibilidade pós revolucionária de grandes parcelas de terreno (no caso de Paris) ou a atuação do capital imobiliário em associação com o Estado (como será visto em Bruxelas); a afirmação de uma nova burguesia voltada para as finanças e o comércio e com novos valores e novas necessidades; e os avanços tecnológicos do vidro e do ferro.

Segundo Carvalho (2006, p.37),

a hipótese de Lamas (2000) para o surgimento das galerias reside, numa primeira etapa, da formação de uma rua de serviços concedendo acesso para o interior do quarteirão aos jardins privados. Em uma segunda etapa, a dimensão do jardim privado diminui, aumenta a largura da via de circulação interna, que passa a ser um espaço semicoletivo. A evolução desse modelo transformou o interior do quarteirão de um espaço privado em espaço público onde, mais tarde, será também acessível à rua, acolhendo assim serviços em geral e transformando o interior do quarteirão em uma via pública de propriedade privada. Portanto, o surgimento das galerias comerciais está intrinsecamente ligado à evolução do quarteirão no século XIX, mais especificamente à evolução do seu interior.

Para Vargas (2001), "as arcadas rapidamente transformaram-se num importante centro de atividade local e marcaram o começo de um fenômeno até então desconhecido: *a vida noturna*". Essa vida noturna é, então, uma decorrência das características das galerias já mencionadas, dentre as quais podemos repetir: um lugar coberto, destinado ao passeio, à diversão e ao comércio. Formam-se, assim, verdadeiras ruas de pedestres, as quais subvertem a lógica até então conhecida.

Segundo Hertzberger (1999, p.76), o princípio da galeria voltou a adquirir relevância local quando houve uma demanda por áreas de pedestres nos centros das cidades, já que o volume do trânsito nas ruas havia se intensificado. Como nos informa o autor,

as galerias típicas do século XIX passavam *através* de quadras, como atalhos, e sua proposta básica era fazer com

que as áreas internas fossem usadas. Embora os edifícios fossem atravessados por essas passagens, sua aparência exterior não era afetada: o exterior, a periferia, continuava a funcionar de modo separado e independente como uma fachada autônoma. Em muitos projetos contemporâneos de caminhos cobertos para pedestres, o exterior do complexo dentro do qual a atividade está concentrada lembra as pouco convidativas paredes de fundo de um edifício. Esta inversão — não passa de total perversão do princípio orientador da galeria. (HERTZBERGER, 1999, p.76).

Para Jodgene (apud Vargas, 2001, p.171), o Palais-Royal tornou-se o modelo de arcada. Vargas (2001, p.170-171) conta que “Philippe de Orléans, neto de Louis XIV, pressionado para encontrar recursos para manter seu estilo de vida libertino, decidiu dividir a periferia de seu jardim no Palais-Royal, em lotes de butiques”. As galerias tinham seu acesso noturno assegurado e serviam como passagens cobertas, logo se transformaram em ruas de compras.

Quatro fileiras de lojas foram construídas com material temporário com duas alas paralelas, nascendo assim as Galerie du Bois que foi o ponto de partida de muitas outras. Mais do que sua forma arquitetônica, o sistema multifuncional que institui recria o espaço urbano central, encorajando a exposição social, intelectual, artística e a vida política, avançando pela noite adentro com seus clubes, salões de jogos, lojas, atraindo também a marginalidade, com batedores de carteiras e prostitutas (VARGAS, 2001, p. 171).

Para Herztzberger (1999, p.74), as galerias são ruas internas de comércio cobertas de vidro, originais do século XIX, exemplos marcantes que ainda sobrevivem.

As galerias serviram em primeiro lugar para explorar os espaços interiores abertos, e eram empreendimentos comerciais afinados com a tendência de abrir áreas de venda para um novo público de compradores. Deste modo, surgiram circuitos de pedestres no núcleo das áreas de lojas bastante estreito para dar ao comprador potencial uma boa visão das vitrines dos dois lados (HERTZBERGER, 1999, p.74).

A partir dessas visões, fica clara a força e a influência das galerias em um centro urbano. Os desenhos das vias, do espaço público e do espaço privado podem ser alterados com a introdução de galerias. Uma nova trama pode ser constituída com a abertura ou o fechamento de passagens e caminhos, o que pode gerar uma profunda mudança na dinâmica da forma da cidade, no uso e na apropriação dos espaços, na imagem e no imaginário urbanos. Com

essa nossa afirmação aproximamo-nos do pensamento de Hertzberger (ibid., p.75) quando, ao se referir ao centro de Paris, menciona que se “os limites de concentração das galerias [...] fossem extrapolados, seria fácil imaginar como uma rede de caminhos cobertos para pedestres poderia ter se desenvolvido independentemente do padrão das ruas à sua volta”.

A seguir, apresentamos breves considerações sobre a formação urbana de Juiz de Fora e de Buenos Aires, percorrendo pelas inevitáveis trilhas que recuperam a história das cidades e, mais especificamente, dos seus centros e das suas principais ruas de pedestres. Não pretendemos, com isso, dar conta de todo o desenvolvimento histórico das referidas cidades, mas destacar algumas questões que contribuem para a contextualização e melhor compreensão do lugar das redes de galerias e calçadas nos processos de urbanização e de constituição dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.

4 JUIZ DE FORA E BUENOS AIRES COMO LOCI DA MANIFESTAÇÃO DAS REDES DE GALERIAS COMERCIAIS E DE CALÇADÕES

Juiz de Fora é uma cidade fundada no século XIX, em 1850. Ela teve seu crescimento acelerado a partir da ligação entre os estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, pelo antigo *Caminho do Ouro*. A consolidação da cidade se deu a partir do desenvolvimento industrial, principalmente da indústria têxtil, que levou a cidade a ser chamada de *Manchester Mineira* no início do século XX. Podemos, então, dizer que a estruturação urbana de Juiz de Fora está relacionada ao fato de a cidade ter sido formada como um lugar de passagem e à sua vocação para a função industrial. Hoje em dia, Juiz de Fora é uma cidade considerada de médio porte e sua população está estimada em quinhentos mil habitantes. Ela exerce forte influência regional e é de crucial importância para a Zona da Mata Mineira.

O núcleo inicial de Juiz de Fora pode ser descrito como um triângulo conformado pela avenida Rio Branco (trecho da antiga Estrada do Paraibuna), pela avenida Getúlio Vargas (trecho da estrada União Indústria) e pela avenida Independência. Sendo considerado como coração da cidade o cruzamento da rua Halfeld (inserida no triângulo, paralela à avenida Independência) com a avenida Rio Branco. Esse triângulo tem sua origem em um desenho técnico que privilegia o traçado ortogonal desenvolvido em 1860. A cidade situa-se em um fundo de vale, ou seja, ela é montanhosa, mas o centro é plano, o que facilita a implantação dessa malha viária.

Embora tenham surgido outras centralidades em Juiz de Fora, o centro original ainda é um lugar repleto de vitalidade e, portanto, um lugar de referências simbólicas presentes no imaginário urbano. É um centro

urbano animado por relações sociais decorrentes tanto da manutenção de usos residenciais quanto de uma extensa rede comercial, além de opções de lazer e cultura. Podemos dizer, então, que o centro de Juiz de Fora atende às diferentes demandas urbanas e atrai uma população diversificada de diversas faixas etárias e de renda.

O centro original se encontra adensado e verticalizado, um processo também caracterizado pelas condições físicas do sítio, localizado em um fundo de vale, entre as margens do rio Paraibuna e o morro do Cristo (um cinturão verde). As edificações são de diferentes períodos de construção (lado a lado estão as mais antigas e as contemporâneas), de gabarito variado e com características que se assemelham às dos estilos Eclético, *Art Déco*, Modernista e Pós-Modernista.

No centro de Juiz de Fora, há marcantes edificações que podem ser chamadas de ícones urbanos³, dentre as quais algumas projetadas por arquitetos brasileiros de renome, como, por exemplo, a sede do Banco do Brasil, de Oscar Niemeyer, e o edifício Clube Juiz de Fora, projetado por Francisco Bolonha, com painéis de Cândido Portinari nas fachadas. Dentre os espaços públicos, merecem especial destaque o Parque Halfeld (executado pela Companhia Industrial Panteleone Arcuri e revitalizado segundo projeto da paisagista Rosa Grena Kliass) e o Calçadão da Rua Halfeld.

Localizada no mesmo continente que Juiz de Fora, porém mais ao sul, está Buenos Aires. Essa cidade, fundada pela primeira vez em 1536, por Pedro de Mendoza, teve uma segunda fundação em 11 de junho de 1580, data em que foi traçada a atual Praça de Maio, o marco zero da cidade.

A Cidade Autônoma de Buenos Aires faz parte, nos dias de hoje, de uma grande região metropolitana. Possui, aproximadamente, três milhões de habitantes distribuídos em uma área de 202 Km². Buenos Aires é a capital Federal da Argentina e está localizada na província também denominada Buenos Aires. A cidade tem por limite geográfico natural o Rio da Prata e o Riachuelo. É uma cidade predominantemente plana, fator que favorece a caminhada e o traçado urbano regular.

O traçado urbano original de Buenos Aires é uma quadrícula, herança da colonização espanhola. Buenos Aires se desenvolveu como um tabuleiro de xadrez, por ordem das Leis de Índias. Algumas vantagens do traçado em

³ Ícone urbano é uma definição utilizada no projeto de pesquisa "Ícones urbanos e arquitetônicos do Rio de Janeiro: contribuição aos sistemas simbólicos da cidade do século XX", coordenado pelo professor Roberto Segre da UFRJ. Para que uma construção ou espaço urbano seja considerado ícone, deve se caracterizar por sintetizar uma série de forças (sociais, culturais, políticas, econômicas) que atuam em um determinado período e lugar. Cf. KÓS (2001).

xadrez citadas por Duarte (2006, p.49) são: (1) constitui o meio mais simples e econômico de dividir o solo; (2) permite uma execução rápida por intermédio de técnicas rudimentares de cordoamento das vias; (3) imprime notáveis condições de legibilidade e orientação ao território urbano; (4) estabelece um sistema viário dotado de máxima permeabilidade e acessibilidade, otimizando a circulação de pessoas e bens; e (5) facilita os sistemas de controle sobre a cidade.

Esse traçado, fortemente simbólico, conforma, portanto, a imagem da cidade, a qual foi estruturada a partir da praça maior, a Plaza de Mayo, localizada no *centro* de Buenos Aires. Embora tenham surgido outros centros, também em Buenos Aires, o centro original é ainda responsável por parte da vitalidade da cidade, tanto durante o dia quanto à noite.

A fusão de estilos e a simplificação compositiva chegaram em Buenos Aires, em 1915, com o primeiro dos arranha-céus: a Galería Guemes. Já em 1936, a cidade possuía vários arranha-céus (Nogués, 1993, p.41). Nos dias de hoje,

a área central está inscrita num polígono delimitado pelos terminais ferroviários de Retiro, Once e Constitución; possui um núcleo histórico e administrativo-financeiro com peças urbanas significativas como o eixo Plaza de Mayo-Congreso, Avenida 9 de Julio, Plaza Lavalle ou Plaza San Martín. Sua proximidade com o Porto Madero e com os bairros consolidados como Recoleta, La Boca e Palermo oferece uma possibilidade de concebê-la em termos de Cidade Central (PROGRAMA ÁREA CENTRAL, s.d., p.2, tradução nossa).

De acordo com Segre (1998), “a capital argentina tem a característica de manter ao longo da história uma forte identidade da centralidade”. De acordo com o autor, em Buenos Aires não foram criadas novas centralidade simbólicas e “nos vinte quarteirões que historicamente definiram o espaço da centralidade, continuam localizadas as atividades políticas e administrativas do país”.

5 RUA HALFELD E CALLE FLORIDA: OS CALÇADÕES NOS CENTROS DE JUIZ DE FORA E DE BUENOS AIRES

FIGURA 1: Sequência de imagens do Calçadão da Rua Halfeld.



Fotos do autor, 2007.

Rua Halfeld está localizada no centro financeiro de Juiz de Fora, onde estão instaladas as principais agências bancárias da cidade. Começando na encosta do Morro do Imperador, a Rua Halfeld corta a Avenida Rio Branco e a Avenida Getúlio Vargas e, antes de atravessar o Rio Paraibuna, passa pela Praça da Estação, patrimônio arquitetônico, onde acontecem grandes comícios e encontros cívicos. A Rua Halfeld é cortada por algumas ruas e avenidas e a parte que está entre as avenidas Barão do Rio Branco e Getúlio Vargas é exclusivamente reservada para o trânsito de pedestres.

Na Rua Halfeld, os jovens se encontram, os políticos se reúnem, as passeatas acontecem, negócios são fechados, amigos se veem e festas populares são realizadas. Nela se encontram casarios construídos nos estilos Eclético e Art Déco, a Academia de Comércio, o Cine Theatro Central, serviços bancários, as galerias comerciais e bares que oferecem um bom *cafezinho*, uma cerveja ou um chopp gelado.

FIGURA 2: Sequência de imagens do Calçadão da Calle Florida.



Fotos do autor, 2007.

A Calle Florida (aproximadamente 1.600m de extensão), localizada no centro financeiro de Buenos Aires, corta, de Sul a Norte, doze quadras pertencentes a dois bairros do centro: San Nicolás e Retiro. Inicia na Avenida Rivadavia, 599, e termina na Plaza San Martín, 1098, ao pé do edifício Kavanagh, a primeira torre residencial da cidade. Todavia, concordamos com Cutolo (1988, p.472), ao mencionar que a rua parece começar na Avenida de Mayo, mais ampla e plena de movimento, que na Rivadavia, estreita e tranquila, quase despercebida.

No final do século XVII, a Rua Florida se converteu na primeira rua com pavimento de pedra de Buenos Aires; na época, chamava-se *Calle del Empedrado*. A Rua Florida se tornou uma rua de pedestres nos anos de 1970. Ela é cortada por 3 avenidas e 7 ruas, das quais somente uma, a Rua Lavalle, também é vedada para o trânsito de veículos. Entretanto, diferentemente de algumas outras, a Rua Florida é toda ela bastante homogênea, ou seja, não há uma parte muito melhor que a outra. Nos dias de hoje, ela representa um dos circuitos mais importantes de compra na cidade. Nela estão localizadas grandes livrarias, lojas de roupas, sapatos, artigos de couro e arte.

Tanto a Rua Halfeld quanto a Calle Florida estão no coração da cidade, na grande área comercial, onde estão instalados os grandes magazines. O

que essas ruas têm em comum são as imagens de um centro vivo e alegre e, também, a articulação com inúmeras galerias comerciais, capazes de criar uma estrutura de rede de conexões físicas e imaginárias. Nessas ruas, podemos dizer que o cidadão se torna mais dono de sua cidade e convive com todos os tipos de pessoas. Os artistas se apresentam: desenhistas, bailarinos e estátuas vivas. Os dançarinos de tango fazem shows na Florida e os grupos de capoeira se apresentam na Rua Halfeld. Há mendigos que pedem esmolas. Os engraxates estão tanto na Halfeld quanto na Florida. Algumas pessoas estão apenas de passagem, outras vão para passear. O pano de fundo é o comércio, mas o artista é o cidadão.

FIGURA 3: Estátuas-vivas nos calçadões das ruas Halfeld (à esquerda) e Florida (à direita).



Fotos do autor, 2007.

Barros (2005, p.84) nos lembra que, de acordo com Canclini e Canevacci, o consumo é um complexo jogo de produção de sentidos que se dá através e não apenas na mercadoria. "A mercadoria contemporânea é a mercadoria visual, é a imagem que se expõe publicamente, especialmente nos locais de deslocamento". Assim, não é apenas o consumo financeiro que está presente nesses centros analisados, pois há um consumo simbólico. Ver e ser visto faz parte do jogo na cidade. E, assim, cria-se uma interdependência simbólica entre o suporte físico urbano e o cidadão. Embora ambos existam separadamente, completam-se para formar a imagem da cidade. Ainda segundo Barros (2005, p.93), "na sociedade e na cidade, onde tudo tende

ao exibicionismo, à interação e ao voyeurismo, o documentarismo privilegia a postura do espectador ativo”.

Finalmente, lembramos que, segundo Benjamin⁴ (1999), as arcadas ou as galerias parisienses eram as casas do *flâneur*, daquele que passeava sem destino, entregue ao espetáculo do momento, totalmente perdidos, de forma saborosa e lúdica. Nos dias de hoje, também a Rua Halfeld e a Calle Florida nos convidam ao passeio, ao devaneio, à descoberta da cidade. Sendo suportes para a construção da malha de galerias dos centros, essas duas ruas participam ativamente na construção da imagem e do imaginário de suas respectivas cidades.

6 AS GALERIAS COMERCIAIS NA TRAMA DA REDE, NA IMAGEM E NO IMAGINÁRIO DAS CIDADES

Para Hertzberger (1999, p.77), “o conceito de galeria contém o princípio de um novo sistema de acesso no qual a fronteira entre o público e o privado é deslocada e, portanto, parcialmente abolida; em que, pelo menos do ponto de vista espacial, o domínio privado se torna publicamente mais acessível”.

Segundo Vargas (2001, p.159), durante o período que começa no final do século XVIII e fecha-se com a chegada do século XX, os espaços físicos mais significativos de ocorrência do comércio vão perder parte da essência de ser um espaço público por excelência, adotando algumas características de espaço privado”. Para a autora, as galerias ou arcadas comerciais servem à apropriação do espaço urbano pelo capital imobiliário e não mercantil; criam novas centralidades; “usam o comércio e os serviços varejistas como elementos do seu empreendimento e os submetem à sua lógica de acumulação ou especulação”.

Como já havíamos percebido por meio das definições dos dicionários, as galerias estão intimamente relacionadas com as questões do acesso público. Novamente essas questões aparecem no texto de Hertzberger (1999, p.74). Veja como o autor expõe as relações entre público e privado no contexto das galerias.

Embora os grandes edifícios que têm como objetivo ser acessíveis para o maior número possível de pessoas não fiquem permanentemente abertos e ainda que não fiquem permanentemente abertos e ainda que os períodos em que estão abertos sejam de fato impostos de cima, tais

⁴ Benjamin (1999), na obra *Das passagen-werk*, revela a história de Paris no século XIX através de suas galerias comerciais. A obra referida possui um formato literário hipertextual, composto por fragmentos (links), de tal forma que podemos flunar pela obra.

edifícios realmente implicam uma expansão fundamental e considerável do mundo público.

Para além das questões entre o público e o privado, há também uma nova relação (tensão) colocada pelas galerias: interior versus exterior. Ao referir-se ao Hotel Solvay, projeto de Victor Horta, construído em 1986, em Bruxelas, Hertzberger (1999, p.85) menciona essa relação:

O uso de madeira, algo que não se espera encontrar numa situação destas, enfatiza a sensação de estarmos no interior — não apenas pelo efeito visual, mas também pelo efeito sonoro. O interior e o exterior encontram-se duplamente relativizados aqui, o que torna essa galeria o exemplo por excelência de como é possível eliminar a oposição entre o interior e o exterior.

Muitos outros aspectos relacionados com as formas e funções nos centros das cidades podem ser discutidos. As galerias possibilitam inúmeras investigações, dentre as quais podemos citar: o uso de materiais como a madeira e mármore; os acessos públicos; as iluminações zenital e artificial; a continuidade ou não dos pisos entre outras.

A construção das galerias em Juiz de Fora teve início no século passado e, ainda hoje, algumas estão sendo reformadas e outras, abertas. Esses novos arranjos são mais complexos se comparados com a espacialidade das primeiras galerias. Assim, conseqüentemente, a rede física do centro também se torna mais complexa. Há inclusive algumas galerias que ligam outras duas ou mais, fazendo da malha urbana um grande *shopping*.

No centro da cidade de Juiz de Fora, são contabilizados 4 (quatro) calçadões (sendo o último oficializado em setembro de 2006) e mais de 40 (quarenta) galerias oficiais. As grandes lojas de departamentos e de eletrônico-muitas vezes também seguem a lógica das galerias: unem duas ou mais ruas, criam passagens cobertas, subvertem a estrutura de uma quadra convencional e, por fim, fortalecem o que estamos chamando de rede de conexões.

Concordamos com Carvalho (2006, p.36) ao afirmar que, se comparadas as dimensões das galerias juizforanas com as dimensões das galerias parisienses, as primeiras tornam-se pouco significativas do ponto de vista da escala. Também concordamos com Junqueira (2006, p.86) quando afirma que, isoladamente, as galerias juizforanas “não são expressivas, mas em seu conjunto, podem competir, em relação à área de passagem, até mesmo com as vias de trânsito convencionais, como ruas e avenidas”. Essa afirmação encontra sustentação em uma pesquisa realizada por Abdalla

(1996), ao constatar que as galerias do centro de Juiz de Fora ocupam um grande espaço no total da área central. Abdalla (1996, p.31) também aponta outro dado que, somados os metros lineares de ruas do centro de Juiz de Fora, chegava-se a um total de 3.250m (1.650m de ruas que conformam o perímetro do centro e 1.600m de ruas internas); somente as galerias (não incluídas nas contas anteriores) somavam 2.180m, valor que representava 57,6% da área de circulação do centro, se excluídas as vias perimetrais. Certamente, se refeitos os cálculos nos dias de hoje, o valor em metros lineares de galerias será maior do que o encontrado por Abdalla em 1996. Um outro valor que surpreenderia, seria a proporção entre as vias exclusivas para pedestres e as vias do centro da cidade que permitem, também, o tráfego de automóveis.

Já ao Calçadão da Rua Florida se conectam diretamente vinte galerias. De todas as galerias, destacam-se a Galeria General Guemes, por ter sido a primeira galeria construída na cidade e, também, destacam-se as Galerias Pacífico, as quais foram, recentemente, convertidas em uma espécie de *shopping center*. A rede de galerias conectadas ao Calçadão da Rua Florida está conformada dentro de vinte e duas quadras edificadas, totalizando uma área de 342.810m².

Essa rede de passagens estudada no centro de Buenos Aires se articula com sete ruas, um calçadão e quatro avenidas, embora apenas três delas tenham, de fato, um porte de avenida, se comparadas com as demais ruas adjacentes. Sem dúvida, as interseções entre as avenidas e a Rua Florida são pontos extremamente importantes dentro da rede, pois são por eles que, geralmente, chegam e saem uma grande quantidade de pedestres. A interseção entre os dois calçadões também se torna um ponto bastante relevante, uma vez que determina um lugar de encontros e reuniões públicas.

As galerias conectadas ao Calçadão da Rua Florida, quando abertas, também contribuem para tornar o centro altamente permeável. Das vinte e duas quadras edificadas que conformam o calçadão, quinze possuem galerias e, das vinte galerias, quinze conectam o Calçadão da Rua Florida às demais ruas, calçadões e/ou galerias. Constatamos, assim, que 75% das galerias da Rua Florida funcionam como passagens entre duas ou mais vias.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Parece-nos estar claro que o surgimento das galerias proporcionou uma complexidade maior para os centros urbanos. Percebemos que, para além dos edifícios, cuja relevância dos aspectos arquitetônicos são evidentes,

as galerias apresentam uma relevância dentro da escala da cidade, haja vista apresentar características e funções que abrangem uma área de influência que ultrapassa aquela limitada pela sua própria estrutura física. As possibilidades de conexões urbanas decorrentes da existência das galerias são inúmeras.

Outro aspecto relevante diz respeito ao envolvimento das galerias com o público, com os cidadãos. A apropriação dos espaços do centro da cidade, inclusive no período noturno, e a ampliação de áreas de acesso público estão relacionadas ao surgimento de uma nova organização espacial (do comércio), ao surgimento das galerias.

Embora a palavra *galeria* tenha origens obscuras, as suas raízes, enquanto forma arquitetônica e urbanística, parece-nos ser mais claras. Apesar de terem surgido, mais precisamente no século XIX, em Paris, ainda hoje existem como uma tipologia bastante recorrente em todo mundo, merecendo, portanto, nossa atenção. Acreditamos que, ao serem bem problematizadas, as galerias podem se tornar um relevante objeto de investigação científica.

Cabe recordar que as galerias comerciais têm constituído um tema abordado por alguns autores como, por exemplo, Benjamin (1999) e Vargas (2001) e são compreendidas como relevantes elementos da composição da morfologia urbana por Kostof (1999), Hertzberger (1999) e Lamas (2004). As galerias conjugadas com as ruas de pedestres criam no centro das cidades um verdadeiro *shopping* a céu aberto, lugar propício para o *flâner* contemporâneo.

Entendemos que os espaços livres das cidades são cenários da vida social e desempenham um papel primordial para a construção da imagem urbana. Ainda que tenham surgido outras centralidades em Juiz de Fora e em Buenos Aires, os centros nos quais estão as galerias comerciais ainda são espaços de integração, de vitalidade e, por tanto, lugares de referências simbólicas e presentes no imaginário. Finalmente, cabe mencionar que, através deste estudo, podemos perceber que a imagem da cidade não é formada simplesmente pelas ruas e fachadas, mas ela inclui os interiores e seus conteúdos simbólicos compõem o imaginário urbano. Essa configuração complexa, formada por ruas de pedestres e galerias, propicia intensa vida urbana e se torna a imagem contemporânea da centralidade em Juiz de Fora e em Buenos Aires.

Artigo recebido em: 25/08/2009
Aceito para publicação: 08/04/2011

REFERÊNCIAS

ABDALLA, José Gustavo Francis. **Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora**: fascínio e identidade entre o público e o privado. Juiz de Fora: [s.n.], 1996. (Relatório de pesquisa).

_____. "Juiz de Fora: evolução urbana de uma cidade industrial desde o século XIX". In: **VI Seminário de história da cidade e do urbanismo**. Natal: outubro de 2000 (CD-Rom).

ARGAN, Giulio Carlo. 1984. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

BACHELARD, Gaston. **A Poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BARROS, José Márcio. **Cultura e comunicação nas avenidas de contorno em Belo Horizonte e La Plata**. Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 2005.

BENJAMIN, Walter. **The arcades project**. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1999.

BRAIDA, Frederico. **Verbetes galeria**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2006.

CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica**: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. 2. ed. (1. reimpressão). São Paulo: Studio Nobel, 2004.

CARVALHO, Giuliano Orsi Marques de. **As galerias de Juiz de Fora como fator decisivo de sua urbanidade**. Campinas, 2006. 94p. Dissertação(Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais de Tecnologias) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2006.

CASTELLS, Manuel. **Sociedade em rede**. A era da Informação: economia, sociedade e cultura. v.1. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

COLCHETE FILHO, Antonio F., MAYA-MONTEIRO, Patricia M. **A festa urbana** - os espaços públicos centrais da cidade de Juiz de Fora, MG.

As galerias comerciais na rede urbana, na imagem e no imaginário de Juiz de Fora e...

Santiago, 2003.

CUTOLO, Vicent Osvaldo. **Buenos Aires: historia de las calles y sus nombres.** Buenos Aires: Editorial Elche, 1988.

DUARTE, Cristóvão F. Ernandes. **Forma e movimento.** Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2006.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Olhar periférico.** São Paulo: Edusp, 1993.

_____. **Os significados urbanos.** São Paulo: EDUSP: FAPESP, 2000.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. **Sitio oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.** Disponível em: <www.buenosaires.gov.ar>. Acesso em: 01 abr. 2007.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura.** 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

JUNQUEIRA, Patrícia Thomé. **De cidade à centralidade:** a formação dos centros e o processo de descentralização nas cidades de médio porte. Estudo de caso: Juiz de Fora. Rio de Janeiro, 2006. 106f. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, FAU, UFRJ.

KÓS, José Ripper. Ícones urbanos: a cidade revelada através de modelos 3D. In **Anais do V Seminário Iberoamericano de Gráfica Digital.** Concepcion: Editorial SIGraDi, 2001.

KOSTOF, SPIRO. **The city assembled:** The elements of urban form through History. London: Thames & Hudson, 1999.

LAMAS, Jose M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LÉVY, Pierre. **As tecnologias da inteligência:** o futuro do pensamento na era da informática. (9. reimpressão) São Paulo: Ed. 34, 2000.

LYNCH, Kevin. **La imagen de la ciudad.** 3. ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

ARQUITETURA E URBANISMO

NOGUÉS, Germinal. **Buenos Aires, ciudad secreta**. Buenos Aires: Ruy Diaz: Sudamericana, 1993.

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

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Serviços, informações e notícias**. Disponível em <<http://www.pjf.mg.gov.br/>>. Acesso em: 01 abr. 2007.

SÁ, Cristina et al. **Galerias**. Juiz de Fora: UFJF, 2000. CD-ROM.

SECRETARIA DE TURISMO DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. **Guiabue 2006/2007**: guia Oficial de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, 2006.

SEGRE, Roberto. **Buenos Aires**: da metropolização ao resgate do centro histórico. 1998. (Notas de aula).

_____. Cultura, tradición y modernidad em La ciudad latinoamericana. **Temas**: cultura, ideologia y sociedad, Havana, n. 48, p.21-28, oct./dic, 2006.

SUBSECRETARÍA DE TURISMO - GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. **Sitio oficial de turismo de la Ciudad de Buenos Aires**. Disponível em <<http://www.bue.gov.ar>>. Acesso em: 01 abr. 2007.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.