

**UNESP**  
**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas  
Campus de Rio Claro

Dinâmicas Sócio-Espaciais na Cidade de Rio Claro (SP) : As  
Estratégias Políticas, Econômicas e Sociais na Produção do  
Espaço

Judite de Azevedo do Carmo

Orientadora: Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

Dissertação elaborada junto ao curso de Pós-Graduação em Geografia – Área de Concentração em Organização do Espaço -, para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Rio Claro/ SP – 2006

BANCA EXAMINADORA

---

---

---

---

- aluno (a)

Rio Claro, \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2006

Resultado: \_\_\_\_\_

*Esta dissertação é dedicada....*

*a meu esposo e a meus dois filhos*

*Beatriz e*

*Igor (ainda por vir)*

### ***Agradecimentos***

No desenvolvimento desta pesquisa contei com a dedicação, com o apoio e a colaboração de algumas pessoas que pretendo deixar aqui registrados.

Agradeço em primeiro lugar a Deus que me deu a vida e a sustentação espiritual.

A meus pais Antonio Roque de Azevedo (*in memórian*) e Joana Vitor de Azevedo pela minha educação. Foi principalmente minha mãe que, com seu exemplo de vida, me ensinou a ser perseverante e nunca desistir.

A minha irmã Iracy com quem dividi os anseios e as experiências de uma dissertação de mestrado.

A minha Sogra Elizabete e a minha cunhada Renata, que desde a graduação tem me ajudado muito, dedicando parte do tempo com a minha pequena Beatriz.

A Malú, irmã de orientação, amizade que apareceu nessa fase e que espero que se prolongue.

A Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza pelas aulas e orientação.

A Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Silvana Maria Pintaudi, quem me iniciou nos caminhos da Geografia Humana.

Ao Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira pelas conversas e informações a mim transmitidas.

A Gilberto, desenhista do Departamento de Geografia, que confeccionou os mapas que eu precisava da forma como eu pretendia, além de estar à disposição para ensinar algumas técnicas do trabalho com o computador.

A seu Conceição e a Dona Vera, ambos secretários do Departamento de Geografia, que me atenderam prontamente quando da requisição de documentos.

A Fernando, funcionário do Arquivo Público do Município “Oscar de Arruda Penteadó”, que me atendeu muito bem e que colocou a minha disposição os materiais dos quais precisei no momento da coleta de dados.

Agradeço ainda ao CENP (Coordenadoria de Estudos e Normas Pedagógicas)- secretaria de Estado da Educação- pela contribuição financeira realizada através da concessão da bolsa mestrado.

Enfim, agradeço a todos que de uma forma ou de outra contribuíram para que esse trabalho se realizasse.

## *Resumo*

---

Objetiva-se, com essa dissertação procurar a essência da produção e da reprodução da cidade, baseada na abordagem do consumo *do* e *no* espaço, tendo como alvo de investigação as ações do poder público, dos moradores e dos donos do capital, ponderando ainda o grau de influência de cada um, e verificando como o poder público tem intermediado esses conflitos, de forma a detectar quais os interesses envolvidos nessa forma de planejar a cidade. Na análise dessa problemática tomar-se-á como área de estudo a avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, na cidade de Rio Claro (SP), sendo que essa uma área foi conquistando uma significativa centralidade no decorrer dos anos. Espera-se com esse estudo contribuir para o entendimento dos processos e dinâmicas sócio-espaciais, recentes na cidade de Rio Claro, interior de São Paulo.

### *Palavras- chave*

Produção do Espaço Urbano- Planejamento Urbano- Dinâmicas Sócio-espaciais-  
Centralidade- Consumo

## *Abstract*

---

My aim with this dissertation is to look for the city's production and reproduction essence, based on the approach *for* and *in* the space's consumption, taking as a target of investigation the actions of the public power, from the capital's owners residents, considering still the influence degree of each other and checking as the public power has been intermediating these conflicts about the form to detect which wrapped interests in this city's planning form. In this problematic analysis we'll take as the study's area the Presidente Tancredo de Almeida Neves Avenue, in Rio Claro City (SP), knowing that the area was conquering a centralized significant in the course of the years. It waits in spite of the fact that this study contributes to the understanding of the processes and dynamic space-partner, recently at Rio Claro City, in the countryside of Sao Paulo State.

### **key- Words**

Urban Space Production - Urban Projection - Partner Space Dynamic - Centralization - Consumption

## *Lista de Figuras*

---

FIGURA 1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....	32
FIGURA 2. AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES - DURANTE O DIA.....	49
FIGURA 3. AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES – FIM DE SEMANA À NOITE.....	49
FIGURA 4. PRAÇA DALVA DE OLIVEIRA.....	50
FIGURA 5. PRAÇA DALVA DE OLIVEIRA COMO PALCO DE EVENTOS.....	51
FIGURA 6. COMÉRCIO NA PRAÇA DALVA DE OLIVEIRA.....	53
FIGURA 7. TERMINAL RODOVIÁRIO DE RIO CLARO – ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE.....	61
FIGURA 8. TERMINAL RODOVIÁRIO DE RIO CLARO – ESTACIONAMENTO .....	61
FIGURA 9. VILA STECCA.....	64
FIGURA 10. CÓRREGO DA SERVIDÃO.....	65
FIGURA 11. MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PELOS ALUNOS DO COLÉGIO ANGLO CLARETIANO.....	72
FIGURA 12. UTILIZAÇÃO DA AVENIDA PELOS ALUNOS PARA SE DIRIGIREM AO COLÉGIO.....	72
FIGURA 13. ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ALUNOS DO COLÉGIO ANGLO CLARETIANO.....	73
FIGURA 14. PERÍODO EM QUE OS ALUNOS DO COLÉGIO COSTUMAM FREQUENTAR OS ESTABELECIMENTOS.....	74
FIGURA 15. MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PELOS ALUNOS PARA SE DIRIGIREM À FACULDADE.....	76
FIGURA 16. UTILIZAÇÃO DA AVENIDA PELOS ALUNOS NO PERCURSO À FACULDADE.....	76
FIGURA 17. ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ALUNOS DA FACULDADE.....	77
FIGURA 18. PERÍODOS EM QUE OS ALUNOS DA FACULDADE COSTUMAM FREQUENTAR OS ESTABELECIMENTOS.....	78
FIGURA 19. LOCALIZAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO NEVES- RIO CLARO- SP.....	80

FIGURA 20. LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS DO ENTORNO DA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES- RIO CLARO- SP.....	82
FIGURA 21. BAIURRO VILA STECCA.....	83
FIGURA 22. ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DA VILA STECCA.....	84
FIGURA 23. ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADOS DA VILA STECCA.....	85
FIGURA 24. BAIRRO CIDADE CLARET.....	86
FIGURA 25. ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DO BAIRRO CIDADE CLARET.....	87
FIGURA 26. ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADOS DO BAIRRO CIDADE CLARET.....	88
FIGURA 27. BAIRRO JARDIM MIRASSOL.....	89
FIGURA 28. ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DO JARDIM MIRASSOL.....	90
FIGURA 29. ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADOS DO JARDIM MIRASSOL.....	91
FIGURA 30. BAIRRO JARDIM CLARET.....	92
FIGURA 31. ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DO BAIRRO JARDIM CLARET.....	93
FIGURA 32. ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADOS DO BAIRRO JARDIM CLARET.....	93
FIGURA 33. CÓRREGO DA SERVIDÃO ANTES DA CONSTRUÇÃO DA AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO.....	99
FIGURA 34. OBRAS DE CANALIZAÇÃO DO CÓRREGO DA SERVIDÃO QUE DEU ORIGEM A AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO.....	100
FIGURA 35. A ATUAL AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO.....	100
FIGURA 36. AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES EM 1985.....	101
FIGURA 37. AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES EM 1988.....	106
FIGURA 38. AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES EM 2005.....	127
FIGURA 39. A VALORIZAÇÃO DA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO NEVES DE 1970 A 2006.....	128
FIGURA 40. ÁREA QUE SERIA IMPLANTADO O BAIRRO CIDADE CLARET 2º. PROLONGAMENTO.....	133



FIGURA 41. OPINIÃO DOS MORADORES DO JARDIM MIRASSOL – RIO CLARO- SP- SOBRE A ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.....	149
FIGURA 42. OPINIÃO DOS MORADORES DO BAIRRO CIDADE CLARET- RIO CLARO- SP- SOBRE A ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.....	150
FIGURA 43. OPINIÃO DOS MORADORES DO JARDIM CLARET- RIO CLARO- SP- SOBRE A ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.....	151
FIGURA 44. OPINIÃO DOS MORADORES DA VILA STECCA- RIO CLARO- SP- SOBRE A ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.....	152
FIGURA 45. FLUXO DE VEÍCULOS NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES- RIO CLARO- SP.....	155

## SUMÁRIO

---

<i>Introdução</i> .....	11
<i>Fundamentação Teórica e Metodológica</i> .....	21
<i>1 - Capítulo I –Expansão Urbana em Rio Claro</i> .....	33
1.1 - <i>Origem da Cidade</i> .....	34
1.2 - <i>Desenvolvimento e Evolução da Expansão Urbana</i> .....	36
1.3 - <i>Eixos de Crescimento</i> .....	39
<i>2 - Capítulo II –A Apropriação do Espaço da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves</i> .....	44
2.1 - <i>A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves: Uma Descrição da Realidade Atual</i> .....	46
2.2 - <i>Os Estabelecimentos da Avenida</i> .....	50
2.3 - <i>Os Bairros e Moradores do Entorno da Avenida</i> .....	81
2.4 - <i>Os Frequentadores dos Estabelecimentos</i> .....	95
<i>3 - Capítulo III –Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves: Um Espaço em Construção</i> .....	98
3.1 - <i>O Loteamento dos Bairros do Entorno</i> .....	128
3.2 - <i>A Ação Pública Na Produção do Espaço</i> .....	134
<i>4 - Capítulo IV –Análise do Processo de Ocupação da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves no Tempo e no Espaço</i> .....	140
4.1- <i>Períodos e Marcos do Desenvolvimento Territorial</i> .....	141
<i>Considerações Finais</i> .....	160
<i>Referências</i> .....	166
<i>Bibliografia Consultada</i> .....	171
<i>Anexos</i> .....	174

## *Introdução*

---

A Geografia vem apresentando grande desenvolvimento no decorrer de sua existência, isso em razão do desenvolvimento do próprio conhecimento. Durante muito tempo, os estudos geográficos foram realizados somente com base na descrição, não chegando às análises e às correlações necessárias ao entendimento da realidade; a noção que se tinha de organização do espaço dava a entendê-lo como um palco que não tinha influência nas relações nele construídas. Com a evolução do conhecimento, surge outra noção de espaço geográfico, agora construída a partir da consideração da idéia de produção do espaço. Com a adoção dessa linha de pensamento crítico por alguns pesquisadores da Geografia Urbana, esta tem se desenvolvido a passos largos, pois a produção do espaço urbano passa a ser analisada como um processo em movimento. Quanto a essas mudanças conceituais adotadas pela Geografia Urbana, CARLOS (1994, p.12) coloca que:

O urbano, analisado do ponto de vista do materialismo dialético, enquanto unidade do diverso, permite apreender as desigualdades e, nesse sentido, abre a perspectiva de se apreender a dinâmica dos elementos da realidade urbana, na medida em que os contrastes, longe de serem analisados de modo separado, em segmentos homogêneos (dentro da cidade), passam a ser analisados em sua relação contraditória.<sup>1</sup>

O estudo do espaço urbano, tendo como referencial o materialismo dialético, possibilita a compreensão das dinâmicas sócio-espaciais como processo em movimento, ou seja, em constante transformação, isto porque na análise desse processo, considera-se a dimensão histórica. “O espaço urbano de palco da atividade humana passa a ser analisado enquanto produto histórico e social, desigual e contraditório, lugar privilegiado das lutas de

---

<sup>1</sup> CARLOS, A. F. A. (org). **Os caminhos da reflexão: A cidade e urbano**. São Paulo: Edusp, 1994. p.157-198.

classes e dos movimentos sociais, enquanto unidade do diverso” CARLOS (1994, p. 194)<sup>2</sup>. Essa análise vai além da descrição, ela busca uma maior reflexão sobre o objeto de estudo em determinados momentos históricos, procurando entendê-lo dentro do contexto da totalidade, abarcando todos os possíveis elementos constituintes, ou seja, reflete-se sobre os sujeitos de sua produção.

Atualmente, sob a égide do sistema capitalista, a cidade deve ser analisada tendo como pano de fundo o processo de acumulação capitalista, do ponto de vista do modo de produção. Portanto, na pesquisa aqui desenvolvida, consideramos o espaço como produto e condição das relações sociais de produção<sup>3</sup>. Produto, porque o espaço é produzido de acordo com as relações sociais estabelecidas no lugar; condição, porque o espaço não pode ser considerado apenas como palco, ele também é condição para que determinados tipos de relação se estabeleçam, ou seja, há uma relação dialética entre o espaço e as relações sociais, um é condição para a existência do outro.

A cidade, além de ser o local de maior concentração de pessoas, é condição geral da produção, é hoje o centro das decisões políticas, econômicas e sociais de toda a sociedade. Sendo assim, a cidade é um espaço importante e de grande interesse para o capital. De acordo com LEFÈBVRE (2001, p.108):

[...] a formação do capital e do capitalismo passa por uma fase de submissão formal do trabalho ao capital[...] ao longo desse processo, a cidade desempenha um papel imenso, ao mesmo tempo subordinando ao capital as forças produtivas existentes, como lugar de acumulação do capital, da extensão dos mercados, da formação da taxa média de lucro e em fim das intervenções políticas. Ao fim do processo, tudo se apresenta como força produtiva do capital e não mais do trabalho.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Ibid, p.194

<sup>3</sup> Esse conceito de espaço geográfico é defendido pelas professoras da Universidade Estadual Paulista como Silvana Maria Pintaui, Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza, e foi usado em dissertações de mestrado e doutorado defendidos nesta Universidade.

<sup>4</sup> LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP & A, 2001 p.108.

O espaço urbano nessa perspectiva é resultado da dinâmica das relações sociais de produção, pois se constitui de acordo com os tipos de relação que se estabelecem na sociedade: essas relações estão cada vez mais impregnadas dos efeitos da economia globalizada. RIGO (2000, p. 15) coloca que:

[...]as cidades, como formas espaciais produzidas socialmente, traduzem estas enormes mudanças na medida que são produto e condição das transformações estruturais que o modo de produção capitalista de produção e a globalização exigem.<sup>5</sup>

A cidade, hoje, é produzida de forma que alguns lugares vão perdendo algumas características e adquirindo outras. As cidades médias têm apresentado um elevado número de áreas destinadas ao consumo, indicando a soberania da mercadoria sobre o ser humano e uma tendência de adoção de ações que visem à inserção na ordem mundial, criando espaços condizentes com modelos hegemônicos. As pessoas, que dominam esses espaços, alteram-nos de forma a torná-los mais atraentes para o capital. Dessa forma, conseguem atrair vultosos investimentos para a cidade. Com esse objetivo, no planejamento e na organização do espaço, perde-se a dimensão do humano, ou seja, há uma racionalização dos espaços.

A racionalização da produção, que era restrita ao ambiente da fábrica, ultrapassa esses limites, trazendo para o espaço urbano essa racionalidade, tendo como objetivo a fluidez da mercadoria, e não se restringindo apenas aos espaços públicos, contamina também a vida privada. Ela invade a prática social (educação, habitação, saúde, lazer). Tudo tende a tornar-se mercadoria e a ser regido pelas leis de mercado, ou seja, essa racionalidade passa a organizar o cotidiano das pessoas, pois “o cotidiano no mundo

---

<sup>5</sup> RIGO, E. D. **As grandes redes varejistas e suas estratégias, econômicas e locacionais no estado de São Paulo**. Rio Claro: Unesp, 2000, p. 15.

moderno deixou de ser ‘sujeito’ (rico de subjetividade possível) para tornar-se ‘objeto’ (objeto de organização social).” LEFÈBVRE (1991, p. 68)<sup>6</sup>

As ações do ser humano não são apenas subjetivas, elas estão impregnadas de objetividade a si alheia. De acordo com SANTOS (1996, p.64) “as ações são cada vez mais precisas, e, também, mais cegas, porque obedientes a um objeto alheio.”<sup>7</sup> Algumas pessoas pensam que estão agindo de acordo com seu livre arbítrio, que suas ações estão sendo planejadas por elas mesmas: mas, na verdade, são as estratégias de produção e consumo que planejam sua vida (o que e como vão comer, onde e como vão se divertir, onde e como se educar, etc.). “A normatização do espaço contribui para estabelecer relações que passam a estar cada vez mais mediatizadas pelas mercadorias.” ORTIGOZA (2001, p. 27)<sup>8</sup>.

Com o desenvolvimento do comércio e a formação de uma “sociedade burocrática de consumo dirigido”<sup>9</sup>, a mercadoria assume grande importância, pois até mesmo as ações das pessoas são dirigidas com o objetivo de obter e consumir as mercadorias disponíveis. O discurso atual da sociedade, por meio da publicidade e da propaganda, acaba por moldar as ações dos indivíduos, direcionando a forma como devem consumir e onde consumir. De acordo com SILVA (2003, p. 103):

As compras contêm um sentido além da simples necessidade biológica de comer ou de se limpar, elas possuem um sentido lúdico que envolve a necessidade /satisfação e insatisfação e é assim que se processam as atividades ligadas ao consumo, num jogo de signos e símbolos produzidos pela mídia e pela publicidade que formam o consumidor e a forma de consumir.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991, p. 68.

<sup>7</sup> SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 64.

<sup>8</sup> ORTIGOZA, S. A. G. **O tempo e o espaço da alimentação no centro da metrópole paulista**. Rio Claro: Unesp, 2001, p. 27.

<sup>9</sup> Caracterização dada por Lefebvre à sociedade em um dos capítulos de sua obra. **A vida cotidiana no mundo moderno**. 1991.

<sup>10</sup> SILVA, C. H. C. da. **O tempo e o espaço do comércio 24 horas na metrópole paulista**. Rio Claro: Unesp, 2003 p. 103.

Na sociedade atual, as pessoas são avaliadas por sua aparência, por sua capacidade de consumir. “O poder do consumo é contagiante e seu poder de alienação é tão forte que a sua exclusão atribui às pessoas a condição de alienados. Daí a sua força e o seu papel perversamente motor na sociedade atual”. SANTOS (1987, p.34).<sup>11</sup> O local onde se consomem também ganhou novas dimensões e novos valores, pois consumir um lanche no carrinho de um “hamburgueiro”, na praça da cidade, é diferente de consumir um lanche da rede “McDonald’s”, pois há aí todo um jogo de signos e símbolos<sup>12</sup>. As pessoas são vistas consumindo; então a forma e o lugar onde elas consomem assumem valores que poderão ser o elemento de julgamento para sua inclusão na sociedade, é a linguagem da mercadoria. O mundo transformou-se em mundo das coisas, as mercadorias é que ditam as regras, houve uma inversão dos papéis, os objetos passaram a ser sujeitos e as pessoas, objetos. A maioria das ações das pessoas estão voltadas para a aquisição de novos produtos.

“O homem passou a ser avaliado pela sua capacidade de produzir e ter coisas.” CARLOS (1994, p. 20)<sup>13</sup>; porém, uma grande parte dos homens é privada de produzir, de reproduzir-se, e de ter coisas, uma vez que não tem acesso à distribuição das riquezas produzidas socialmente. Dessa forma, é-lhe tirado o direito à cidade, na medida em que os espaços destinados ao consumo não serão consumidos por aqueles que não possuem renda suficiente para serem incluídos no mundo da mercadoria. Há uma separação das pessoas de acordo com seus rendimentos. São criados bairros com valor de terra urbana alto e bairros com valor de terra urbana baixo; há lugares de entretenimento para pessoas de renda alta e lugares de entretenimento para pessoas de renda baixa, etc. Em relação à segregação espacial,

---

<sup>11</sup> SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Hucitec, 1987, p. 34.

<sup>12</sup> Sobre outras contradições presentes na questão do consumo dos fast foods, ler Ortigoza, 2001.

<sup>13</sup> CARLOS, A . F. A., op. cit., p.20.

CARLOS (1992, p. 72)<sup>14</sup> nos diz que “ o homem vive onde ele pode morar e isso será determinado por sua renda e pelos sacrifícios que pode fazer. Como ele pode morar e em que condições ele vive depende do acesso aos serviços coletivos produzidos”. A partir dessas considerações, podemos então concluir que não são todos os cidadãos que usufruem o direito à cidade, uma vez que nem todos ocupam os espaços que desejam, mas sim os espaços que sua renda permite ocupar, dada a situação em que se encontram em relação à distribuição dos rendimentos, determinada pela inserção no processo de produção. Concordamos então com os dizeres de CARLOS (1992, p.15), quando ela infere que “o uso do solo urbano será disputado pelos vários segmentos da sociedade, de forma diferenciada, gerando conflitos entre indivíduos e usos”<sup>15</sup>.

Na produção do espaço urbano concorrem ainda os interesses dos moradores, do capital (representado pelas empresas privadas) e do Estado que atua através da instalação de infra-estruturas necessárias ao processo de urbanização. Porém, a importância dada à mercadoria faz com que a produção do espaço seja condizente com os interesses das empresas privadas, que visam uma maior circulação das mercadorias e uma maior ampliação de seu capital. LEFÈBVRE (2001, p. 82) expõe que:

o mundo da mercadoria tem sua lógica imanente , a do dinheiro e do valor de troca sem limites. Uma tal forma, a da troca e da equivalência, só exprime indiferença diante da forma urbana; ela reduz a simultaneidade e os encontros à forma dos trocadores, e o lugar de encontro ao lugar onde se conclui o contrato ou quase-contrato de troca equivalente: o reduz ao mercado.<sup>16</sup>

O consumo atingiu todos os espaços da cidade e a maioria das relações que se estabelecem entre as pessoas em determinado local são mediatizadas pelas trocas, uma vez que os espaços estão impregnados de símbolos e valores que privilegiam as relações de

---

<sup>14</sup> CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992, p. 72.

<sup>15</sup> Ibid., p. 50.

<sup>16</sup> LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001, p. 82.



troca e consumo e os espaços são cada vez mais produzidos para atender a plena realização do consumo. São os cartazes publicitários, são os panfletos entregues às pessoas em cada esquina, são as ruas desenhadas de forma a atender a necessidade de circulação rápida, de modo a facilitar o acesso das pessoas com automóveis às mercadorias, ignorando a dimensão do humano, do pedestre. Os locais onde havia a possibilidade de ocorrer o encontro vão se transformando, ou seja, passam por uma requalificação, adquirindo características diferentes, modificando sua função; vão tornando-se cada vez mais racionais. CLEPS (2005, p. 26), em seu trabalho sobre o comércio de auto serviço, diz que “os espaços são requalificados para atenderem os interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura, da política e da produção sendo incorporados às orientações mundiais.”<sup>17</sup>

Nesse processo de requalificação dos espaços, o comércio atua como elemento importante na valorização de áreas, porque o lugar onde ele se instala representa uma nova centralidade, atraindo novos investimentos, proporcionando um novo tipo de desenvolvimento do espaço. ORTIGOZA (1996, p. 23) diz-nos que “O significado do consumo na organização da sociedade atual é preponderante. Novos centros de compra são criados, permitindo um movimento de desconcentração dos equipamentos comerciais”.

A partir da constatação das mudanças ocorridas na sociedade, mudanças estas que têm privilegiado a produção de espaços condizentes com modelos hegemônicos, de forma a impor a ordem do sistema capitalista às relações sociais, é que, em nossa pesquisa, privilegiamos o estudo do setor Sudoeste do município de Rio Claro, como universo espacial empírico (Figura 1- localização da área de estudo), especificamente no trecho da

---

<sup>17</sup> CLEPS, G. D. G. **Estratégias de reprodução do capital e as novas espacialidades urbanas: o comércio de auto-serviço em Uberlândia (MG)**. Rio Claro: Unesp, 2005, p. 26.

avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, a partir da rotatória da avenida Visconde do Rio Claro com a rua 14, até a entrada da cidade pela rodovia Washington Luiz.

Essa área tem sofrido grandes transformações no decorrer dos anos, desde a instalação de franquias como o McDonald's em 1998, a implantação da praça "Dalva de Oliveira", em 2000, e a implantação do Habib's em 2001. Mais recentemente, novos empreendimentos comerciais como choperias, restaurantes, casa de eventos, hotel, Bancos, entre outros, estão se estabelecendo no local. Essas mudanças e transformações ocorridas na avenida não são isoladas, elas seguem uma tendência nacional e mundial, em que os espaços são produzidos e transformados buscando atender as necessidades do modo capitalista de produção. Por isso é que tomamos essa área para a realização de nosso estudo de caso, visando explicitar como os espaços estão sendo produzidos, já que essas mudanças não ocorrem somente em Rio Claro, mas também em outros espaços, e são resultantes de uma tendência geral.

Os estudos de Geografia Urbana têm incluído as questões de valorização e de revalorização de áreas, através do desenvolvimento de novos centros comerciais na metrópole; porém, esse processo também vem ocorrendo nas cidades médias. Portanto entendemos ser de grande relevância os estudos que prezem a questão da produção do espaço urbano também nessas cidades, como é o caso de Rio Claro, interior de São Paulo.

Acreditamos que por meio desta pesquisa, detectaremos que as dinâmicas sócio-espaciais seguem uma ordem vigente na sociedade, que é a de dominação dos espaços pelo capital, através da implantação da racionalidade da reprodução dos meios de produção, visando maior circulação, distribuição e consumo das mercadorias, com o objetivo final de ampliação do lucro; porém, essa ordem não se implanta de forma hegemônica, abarcando a totalidade, pois de acordo com ORTIGOZA (2001, p. 173):

A luta que se trava no lugar, entre o local e o global, é uma luta histórica e de classes. E nesta luta a sociedade se destaca, já que é ela, através de suas relações no espaço, que reproduz os lugares. Há existência de ações espontâneas, que não foram totalmente capturadas pela programação global e merecem ser investigadas.<sup>18</sup>

Em um mesmo espaço é possível constatar a existência de contradições e de conflitos de interesse, pois a segregação sócio-espacial e a racionalidade não se constituem sem resistência, uma vez que as relações locais reagem de forma a impedir que a globalização se concretize de forma hegemônica no espaço. Por isso é que concordamos com Milton Santos, quando ele diz que não há espaços globalizados, mas espaços da globalização, e SOUZA (2003, p. 29) continua o mesmo pensamento quando coloca que:

Embora a lógica da ação do Estado, em uma sociedade capitalista, *tenda* (grifo do autor) a ser a da reprodução da ordem vigente, isso não precisa ser sempre uma verdade; aquilo que é verdade no “atacado”, ou estruturalmente, não é, necessariamente, sempre verdade “no varejo”, ou conjunturalmente. Contradições e conflitos, se bem explorados, podem conduzir a situações bem diferentes de um simples reforço da dominação, perpetuamente renovado, por parte do Estado.<sup>19</sup>

Assim, entendemos que para o estudo das dinâmicas sócio-espaciais de um determinado lugar é necessário analisar as contradições e os conflitos, pois somente considerando esses dois elementos como importantes na análise é que poderemos entender e explicar a realidade.

Por meio de um estudo detalhado dessa área, poderemos contribuir para uma melhor explicação da produção e da reprodução do espaço urbano da cidade de Rio Claro, isto porque serão alvos de nossa investigação as ações do poder público, dos moradores e dos donos do capital, ainda que ponderando o grau de influência de cada um. Esperamos, assim, explicitar os conflitos gerados no seio do espaço urbano e analisar, por meio de um

---

<sup>18</sup> ORTIGOZA, S. A. G. op. cit., p. 173.

<sup>19</sup> SOUZA, M. L. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento urbano. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p. 29

recorte espacial (Figura 1- Localização da área de estudo), como o poder público tem intermediado esses conflitos, de modo a detectarmos quais os interesses envolvidos nessa forma de planejar a cidade.

Neste sentido, esta pesquisa foi encaminhada segundo a hipótese de que a produção desse espaço (setor Sudoeste de Rio Claro) se dá como resultado de um movimento de valorização de áreas antes degradadas, de forma a privilegiar o consumo *do* e *no* espaço, e que o poder público, por meio de decisões políticas, interfere no ordenamento dos usos do solo urbano, legitimando as ações dos donos do capital, ficando em alguns momentos os moradores e a coletividade em segundo plano, ocorrendo com isso, cada vez mais, uma reprodução ampliada do capital e uma maior segregação sócio-espacial.

Sendo assim, o principal objetivo desta dissertação é desvendar a atuação do poder público, dos moradores e dos detentores do capital na produção do espaço que ora estudamos<sup>20</sup>. Há também outros objetivos que compõem nossa investigação. São eles: a) detectar o grau de influência de cada um dos atores na produção da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves; b) identificar os conflitos gerados nessa produção e como o poder público tem intermediado essa relação; c) identificar quais os interesses atendidos na produção desse espaço.

Acreditamos que ao averiguar a atuação de cada um desses agentes, no tempo e no espaço, proporcionaremos um maior entendimento das dinâmicas sócio-espaciais que vem ocorrendo no município de Rio Claro.

---

<sup>20</sup> A decomposição desses diferentes agentes se faz importante nesse trabalho, mesmo que em determinados momentos eles encontram-se imbricados em estratégias comuns, por exemplo, em alguns momentos o morador age como o próprio agente imobiliário. Desta forma seus interesses vão na mesma direção do capital privado.

### *Fundamentação Teórica e Metodológica*

A questão urbana tem chamado muito a atenção de estudiosos, pois as cidades, nos últimos tempos, têm apresentado um grande crescimento e este traz em seu bojo diversos problemas, tanto sociais quanto espaciais. Para evitar o crescimento desordenado das cidades e amenizar os problemas urbanos entra em ação o planejamento urbano; porém, este tem sido alvo de muitas críticas. Dentre seus críticos, podemos destacar o filósofo Henri Lefèbvre, bem como em seguida, outros autores como David Harvey e Manuel Castells, que vieram enriquecer a discussão. Esses Autores, de acordo com SOUZA (2003, p. 25),

promoveram uma espécie de “desnaturalização” da análise da produção do espaço urbano. Ambos historicizaram os problemas sociais manifestados na cidade, encarando o espaço urbano como um produto social e os “problemas urbanos” como problemas relacionados com a dinâmica das relações de produção e a estrutura de poder na sociedade capitalista.<sup>21</sup>

Essa nova visão do espaço urbano permitiu um maior desenvolvimento das pesquisas relacionadas à Geografia Urbana, pois o espaço nessa linha de pensamento não é considerado apenas como palco das relações sociais, mas também como elemento ativo e condicionante para o desenvolvimento das mesmas. Portanto, os problemas apresentados na sociedade urbana devem ser considerados e estudados como resultado da dinâmica sócio-espacial dessa mesma sociedade.

Nessa dissertação, seguimos a linha de pensamento já mencionada, bem como o método *Regressivo-Progressivo* proposto por Henri Lefèbvre.

De acordo com LEFÈBVRE (2001, p. 81), o urbano “é uma forma mental e social, a forma de simultaneidade, da reunião, da convergência, do encontro (antes, dos

---

<sup>21</sup> Ibid., p. 25.

desencontros). É uma qualidade que nasce da quantidade (espaços, objetos, produtos, etc.).”<sup>22</sup> A cidade é base material do modo de vida urbano, e é produzida através das intervenções humanas.

Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução dos seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história, ela é obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos de pessoas bem determinadas que realizam essa obra nas condições históricas.<sup>23</sup>

Ao mesmo tempo em que o homem se relaciona com o meio, modificando e transformando espaços, ele se modifica a si mesmo: por isso é que se pode dizer que a produção do espaço é mais do que a produção de objetos, é também a produção de seres humanos, além do quê, o espaço, seja ele rural ou urbano, é a condição para a reprodução da vida.

O espaço urbano é produto das relações existentes na sociedade e a nossa sociedade é marcadamente desigual e contraditória. Então, o espaço produzido será também contraditório e desigual. Em sua produção concorrem diferentes interesses, sejam eles econômicos, políticos e social. CARLOS (1992, p.84)<sup>24</sup> coloca que:

O espaço se reproduz de um lado a partir da contradição entre produção socializada e apropriação privada e de outro lado a partir da luta no interior da sociedade entre o que é necessário ao processo de reprodução do capital e o que a sociedade como um todo necessita.

A produção do espaço urbano faz-se mediante as ações dos diversos agentes: o poder público, os donos do capital e os moradores, cada um desses defendendo seus interesses, gerando os conflitos e as contradições. Dessa forma, o espaço urbano é produzido através da produção de relações sociais, da produção da vida e também da

---

<sup>22</sup> LEFÈBVRE, H. op. cit., p. 81.

<sup>23</sup> Id., p. 47.

<sup>24</sup> CARLOS, A. F. A. op. cit., p. 84.

produção de mercadorias (representada pelos donos do capital). Segundo SANTOS (1994, p. 126):

O Estado intervém, direta ou indiretamente, nas relações de trabalho, estimula de forma seletiva e freqüentemente discriminatória as diversas atividades, estabelece os usos do solo, impondo regalias e interdições, e cria, até mesmo, zonas especiais, como os distritos industriais ou as próprias Regiões Metropolitanas. Cada parcela do território urbano é valorizada (ou desvalorizada) em virtude de um jogo de poder exercido ou consentido pelo Estado.<sup>25</sup>

O poder público atua por meio das decisões políticas referentes ao planejamento e ordenamento dos usos do solo urbano, legitimando as ações, ora dos moradores ora dos donos do capital. Entendemos que cabe ao poder público favorecer a coletividade e não os interesses privados. Porém, a depender do compromisso do poder público, podemos ter na cidade maior ou menor dominação do espaço pelos donos do capital, maior ou menor segregação sócio-espacial. O poder público teria que intermediar os conflitos entre moradores e donos do capital, mas o que percebemos, muitas vezes, é sua ação favorecendo as iniciativas privadas, que visam maior controle do espaço. Essa ação de controle do espaço é estratégica, pois dominando o espaço, terão o controle político do lugar.

Os moradores atuam através dos movimentos sociais, das lutas, de forma a resistir a segregação espacial e exigir o direito à cidade, sendo esse direito muitas vezes negligenciado, desrespeitado, pois o capital se impõe de forma brutal. O morador entende a cidade como base material para a habitação, bens e serviços necessários à reprodução da vida. Para tanto, ele luta pelo direito ao uso do espaço como condição social.

Já os donos do capital atuam através da criação de espaços, na cidade, que visam uma reprodução ampliada do capital. Para eles, a cidade é condição geral da produção, da distribuição, da circulação e do consumo da mercadoria, assim como o local das decisões

---

<sup>25</sup> SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade:** o caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec. 1994. p. 126

referentes ao processo da produção geral da mercadoria. A cidade, assim entendida, é produzida de forma a materializar nos espaços a racionalidade econômica necessária à reprodução do capital. LEFÈBVRE (1991, p. 74)<sup>26</sup> explica essa racionalidade dos espaços da seguinte maneira:

A grande empresa “moderna” não se contenta de ser uma unidade econômica (ou uma concentração de unidades), nem de fazer pressão sobre a política, mas que ela tende a invadir a prática social. Ela propõe à sociedade inteira sua racionalidade como modelo de organização e de gestão. Ela suplanta a cidade e quer monopolizar o papel desta, a “sociedade”, empresa ou companhia, apodera-se de funções que pertenciam à cidade e deveriam amanhã pertencer à sociedade urbana.

A produção do espaço urbano, analisada através das ações dos agentes como poder público, moradores e donos do capital, mostra que esse espaço é constituído e produzido de forma desigual e contraditória, gerando conflitos na cidade. Dessa forma, o espaço será disputado pelos segmentos da sociedade, um querendo impor-se sobre o outro e as disputas engendradas criam espaços diferenciados na cidade (espaços de habitação, de consumo, de entretenimento, etc.).

A sociedade atual é cada vez mais dominada pela economia e, com isso, ocorre uma crescente produção de espaços destinados ao consumo, em detrimento de espaços destinados ao uso público. Essa situação pode ser verificada quando observamos o surgimento e a valorização de novas áreas comerciais, assim como as intervenções feitas em centros tradicionais do comércio, visando uma maior fluidez, para que o acesso dos consumidores às mercadorias seja facilitado; é o caso, por exemplo, dos movimentos de revalorização de centros urbanos nas grandes metrópoles. VIEIRA (2002, p. 337)<sup>27</sup> defende que as ações no espaço são executadas:

---

<sup>26</sup> LEFÈBVRE, H. op. cit., p. 74.

<sup>27</sup> VIEIRA, S. G. **O centro vive: o espetáculo da valorização do centro de São Paulo: sobrevivência do capitalismo e apropriação do espaço**. Rio Claro: Unesp, 2002, p. 337.



[...] de maneira a fazer com que o espaço seja capaz de melhor realizar a reprodução do capital. É uma prática impenetrada pelo poder estatal e pelos grupos dominantes que executam estratégias para produzir um espaço homogêneo, que melhor realize a tarefa de reprodutibilidade do capital e das relações de produção.

Essas práticas também têm atingido as cidades médias, com pequenas intervenções nos centros tradicionais de comércio; entretanto, o que pode ser identificado com maior facilidade é um movimento de valorização de áreas (antes degradadas) de forma a privilegiar o consumo *do* e *no* espaço, surgindo áreas com novas características e apresentando novas perspectivas de centralidade. Os estabelecimentos comerciais possuem grande poder de atração de novos estabelecimentos e de valorização de áreas ao entorno. Alguns proprietários de terrenos nessas áreas vêm nesse movimento, a chance de obter altos lucros através da renda da terra. Eles adquirem o terreno a preço baixo, num momento em que a área possui pouco valor, e aguardam a implantação de infra-estruturas e melhorias para que seja elevado o valor de sua propriedade. Devido a essas situações encontradas na cidade é que se pode dizer que a “cidade também é tida como bem material, como uma mercadoria consumida de acordo com as leis de reprodução do capital, a terra urbana é comprada e vendida no mercado imobiliário enquanto mercadoria.”CARLOS (1992, p.28)<sup>28</sup>.

Os espaços de consumo são privilegiados porque a sociedade, como já dissemos, é cada vez mais dominada pela economia. DEBORD (1997, p. 18)<sup>29</sup> especifica essa situação dizendo que:

A primeira fase da dominação da economia sobre a vida social acarretou, no modo de definir toda a realização humana, uma evidente degradação do ser para o ter, a fase atual, em que a vida social está totalmente

---

<sup>28</sup> CARLOS, A. F. A. op. cit., p. 28.

<sup>29</sup> DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**: comentários sobre a sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contaponto, 1997, p. 18.

tomada pelos resultados acumulativos da economia, leva a um deslizamento generalizado do ter para o parecer.

É a sociedade do espetáculo. As pessoas vivem de imagens, o real passa a ser o virtual. As pessoas são levadas a acreditar que somente através do consumo poderão estar incluídas num modo de vida mundial, pensamento este que favorece o crescimento da valorização de espaços na cidade com implantação de formas mundiais de consumo. ORTIGOZA (2001, p. 184) coloca que:

A existência de pessoas que não buscam só comida, mas também prazer, cultura e lazer no ato de se alimentar, mostra uma atitude de consumo importante de ser considerada, pois nos leva a reforçar a crítica à reprodução das relações de produção que é capaz de capturar a vida em todos os seus momentos, entre eles o lazer também. Com isso muitos restaurantes passam por uma remodelagem, para se transformarem em espaço de lazer, os ambientes são construídos para gerar bem-estar e acabam provocando não o consumo da comida, mas do lugar da comida.<sup>30</sup>

É o que podemos perceber em algumas cidades médias, e especificamente em Rio Claro, que por não possuírem lugares adequados de lazer, os estabelecimentos que atuam no setor de alimentação passam a ter grande aceitação por parte da população, pois ela encara esses estabelecimentos como forma de lazer, não se dirigindo ao restaurante só para se alimentar-se, mas como forma de descontração e entretenimento.

Nesta pesquisa analisamos o espaço urbano a partir do seguinte entendimento: ele é constituído de desigualdades e de contradições, sendo, portanto, necessário entendê-lo como unidade do diverso. Acreditamos que a ciência geográfica, especificamente a geografia urbana, utilizando-se do materialismo dialético como suporte teórico, é capaz de desvendar o espaço urbano, pois vai buscar a explicação nas contradições aí presentes.

---

<sup>30</sup> ORTIGOZA, S. A. G. op. cit., p. 184.

A pesquisa proposta terá como base o método **Regressivo-Progressivo**, proposto por Lefèbvre (1978, p. 61)<sup>31</sup>. Esse método foi desenvolvido pelo autor para a análise de problemas rurais, pois ele acreditava que os métodos até então utilizados não davam conta dos problemas que estavam sendo apresentados pela sociedade rural. O autor apresenta o método como sendo capaz de captar a totalidade do fenômeno, uma vez que possibilita a análise ao considerar a dimensão histórica, sendo ele fundamentado no materialismo histórico-dialético.

Em estudos geográficos, esse método de Lefèbvre foi usado com grande êxito por alguns autores como:

Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza, no ano de 2001, em sua tese de doutorado, utilizou o método quando analisou a questão do tempo e do espaço da alimentação na metrópole paulista.

Carlos Henrique C. da Silva, também, em 2003, em sua dissertação de mestrado utilizou o método para investigar o comércio 24 horas na metrópole paulista, considerando a questão do tempo e do espaço para as transformações do comércio.

Tatiane Marina Pinto de Godoy, em 2005, em sua dissertação de mestrado, onde estudou o espaço da produção solidária dos catadores de materiais recicláveis, sob uma óptica dos usos e contradições.

Observa-se a partir do exposto que o referido método tem se adequado também aos estudos urbanos, sendo que a presente pesquisa se configura em mais uma de suas aplicações.

---

<sup>31</sup> LEFÈBVRE, H. Perspectivas de la Sociologia Rural. in: **De Lo rural a lo urbano**. Barcelona: Península, 1978, p.61.

O método proposto por Lefèbvre permeará todo o desenvolvimento da pesquisa, desde o levantamento dos dados até o momento da análise final dos resultados, porque acreditamos que ele nos propiciará o entendimento das dinâmicas sócio-espaciais, na cidade de Rio Claro, uma vez que, através dele, será possível analisar as contradições e os conflitos gerados no espaço urbano e assim apreenderemos a produção do espaço urbano como um processo em movimento, ou seja, em constante transformação. A análise Regressiva-Progressiva também propiciará recuperar através da história momentos e tempos diferentes na produção do espaço.

O método Regressivo-Progressivo constitui-se de três momentos:

*Descritivo* – este é o momento em que o pesquisador deve fazer uma observação teoricamente informada da realidade, descrevendo o que vê. De acordo com LEFÈBVRE (1978, p. 70) Trata-se de uma:

Observação, mas informada pela experiência e uma teoria geral. No primeiro plano: a observação sobre o terreno. Utilização prudente das técnicas de pesquisa (entrevistas, questionários e dados estatísticos).<sup>32</sup>

Nesse momento, faremos então a descrição de como se apresenta o setor sudoeste de Rio Claro, identificando cada empreendimento aí localizado.

*Analítico-Regresivo*– o pesquisador deve esforçar-se no sentido de datar exatamente cada relação social; para tanto, ele faz um mergulho no passado, verificando que cada relação social pertence a um momento histórico específico. MARTINS (1996, p. 21) explica que:

[...] a realidade é analisada e decomposta. É quando o pesquisador deve fazer um esforço para datá-la exatamente. Cada relação social tem uma idade e sua data, cada elemento da cultura material e espiritual também tem a sua data. O que no primeiro momento parecia simultâneo e contemporâneo é descoberto agora como remanescente de época específica.

---

<sup>32</sup> LEFEBVRE, H. op. cit., p.70.

De modo que no vivido se faz de fato a combinação prática de coisas, relações e concepções que de fato não são contemporâneas.<sup>33</sup>

Procuraremos, através da análise de projetos municipais, de material de imprensa e de entrevistas com empresários, moradores e freqüentadores, verificar as datas de cada empreendimento e como se deu a produção da área, no espaço e no tempo. Com esse procedimento, esperamos comprovar que aquilo que no primeiro momento parecia contemporâneo, na verdade possui datas desiguais, ou seja, poderemos perceber como esse espaço foi produzido durante o tempo. Dessa forma apreenderemos a dimensão temporal na produção do espaço, identificaremos que o tipo de intervenções ocorridas no lugar, no decorrer do tempo, propiciaram-lhe as características atuais.

*Histórico-Genético* – É quando o pesquisador deve retornar ao presente, à realidade atual e esta será então explicada, elucidada. Neste momento regressivo-progressivo é possível descobrir se as contradições sociais são históricas e se houve também desencontros de tempo. Voltaremos à descrição efetuada previamente e, juntamente com as informações obtidas com a análise Regressiva-Progressiva sobre a produção do espaço no tempo, faremos a análise da realidade atual, na tentativa de entender como se deu a produção desse espaço. Ainda é MARTINS (1996, p. 22) que nos explica:

Nesse momento regressivo-progressivo é possível descobrir que as contradições são históricas e não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais. Ao contrário na concepção Lefebvriana de contradição, os desencontros são também desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades. Na descoberta da gênese contraditória de relações e concepções que persistem está a descoberta de contradições não resolvidas, de alternativas não consumidas, necessidades insuficientemente atendidas, virtualidade não realizada. Na gênese dessas contradições está de fato a gestação de virtualidades e possibilidades que ainda não se cumprem.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> MARTINS, J. S. (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 21.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 22.

Tal método é para a geografia de grande valor, pois nos possibilita compreender o espaço em seu processo de produção e em sua totalidade. Portanto, acreditamos que sua utilização possibilitará a explicação da situação encontrada na área de estudo, através da análise das modificações ocorridas ao longo do tempo, relacionando-as com as descrições feitas previamente da realidade atual. Dessa forma, o presente será elucidado.

A *abordagem histórica* permitirá a investigação no passado para identificarmos o marco da valorização dessa área, ou seja, quais foram os empreendimentos ou intervenções feitas no local que propiciaram o seu desenvolvimento. Achamos importante salientar que a abordagem histórica será utilizada com o objetivo de busca dos marcos e não com uma visão evolutiva da história do desenvolvimento do local.

Os *recursos cartográficos* auxiliarão na localização da área de estudo e na espacialização dos tipos de uso e apropriação do espaço na planta digital da cidade de Rio Claro.

Com a utilização do método proposto por Lefèbvre permeando todo o desenvolvimento do trabalho, e especificamente na forma de análise dos resultados, bem como com a adoção do procedimento metodológico que privilegia o uso da história e de materiais cartográficos, acreditamos que conseguiremos apreender os agentes envolvidos na produção e reprodução do espaço em sua totalidade, ou seja, entenderemos como se processa a dinâmica sócio-espacial na cidade de Rio Claro.

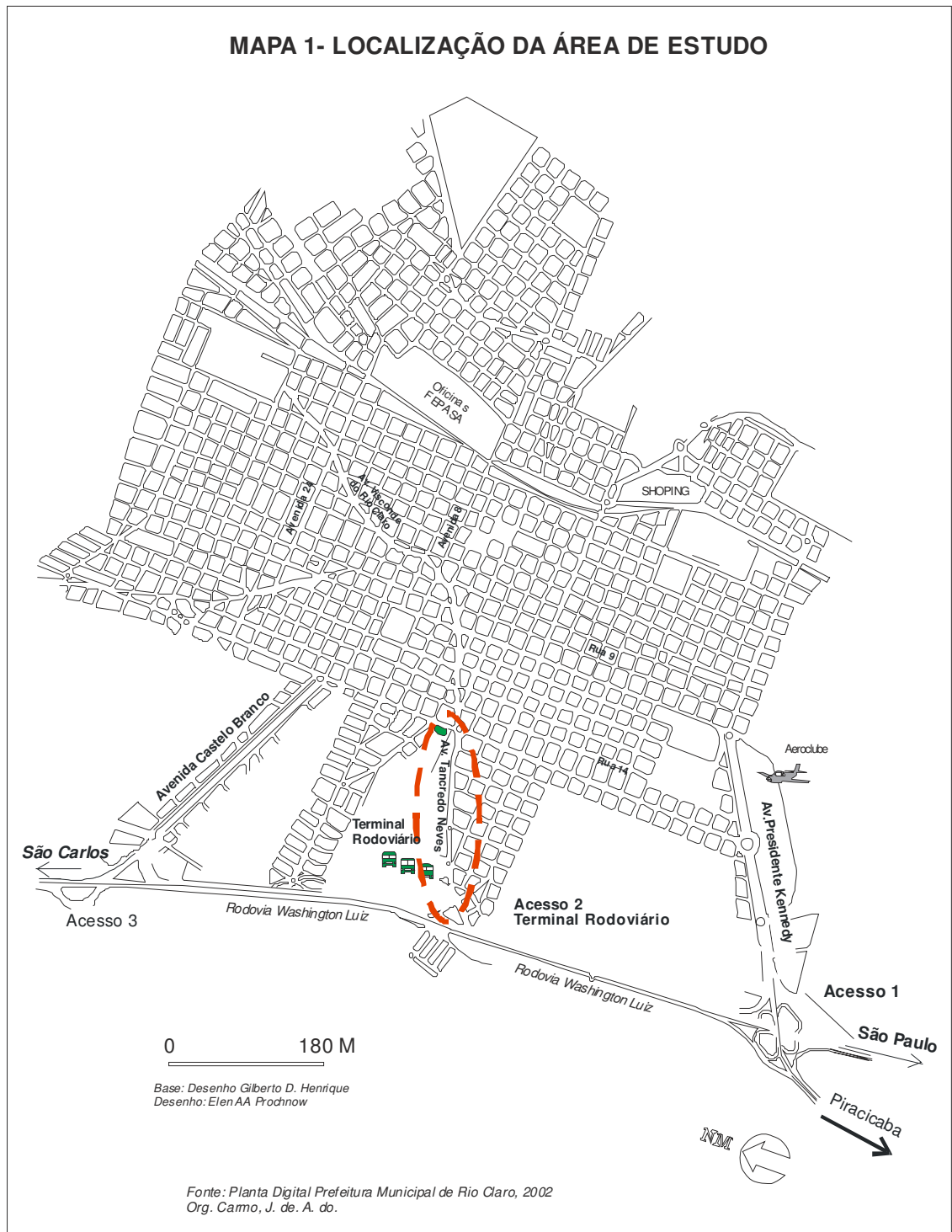
O texto que expõe os resultados da pesquisa foi organizado em quatro capítulos. O primeiro, intitulado “Expansão Urbana em Rio Claro”, teve como objetivo fazer uma breve reflexão sobre a origem, desenvolvimento, evolução e os principais eixos de crescimento do Município de Rio Claro.

O capítulo 2, “A Apropriação do Espaço da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves”, aborda o primeiro momento do método e foi elaborado com o intuito de fazermos um levantamento do tipo de uso do solo que se está processando na Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, a descrição de cada um desses usos e a descrição de modo geral da paisagem da avenida, procurando apresentar um quadro geral da realidade atual dessa área.

No capítulo 3, “Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves: um espaço em construção”, procuramos reconstruir, através do tempo, a produção do espaço urbano, no caso a Avenida Presidente Tancredo De Almeida Neves e marca o segundo momento do método Regressivo-Progressivo.

Capítulo 4, “Análise do processo de ocupação da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves no tempo e no espaço”. Aqui fizemos um retorno à realidade descrita no capítulo 2, e com a ajuda das informações obtidas no momento da análise da produção do espaço no tempo, que foi detalhada no capítulo 3, procuramos analisar a realidade atual e, dessa forma, entender e explicar a produção desse espaço que é a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, bem como mostrar que a forma de produção detectada não constitui um fato isolado, é o que vem ocorrendo em diversas cidades seguindo uma ordem regional, nacional e até global. Por meio deste reencontro com o presente chegamos a fase final do método abordando os agentes e as contradições envolvidas nesta forma de produção do espaço urbano.

### MAPA 1- LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO





***CAPÍTULO I***

***EXPANSÃO URBANA EM RIO CLARO***

## *1 - Expansão Urbana Em Rio Claro*

---

Neste primeiro capítulo procuramos fazer uma breve reflexão sobre a origem, o desenvolvimento, a evolução e os principais eixos de crescimento do Município de Rio Claro, seguindo a bibliografia que trata desse tema em Rio Claro, principalmente Silva (1994)<sup>35</sup>, que analisa a expansão urbana de Rio Claro no período de 1835 a 1984.

O desenvolvimento desse capítulo é uma forma de contextualizar o objeto de estudo da nossa dissertação, que é a avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, e mostrar um pouco do que foi e do que é Rio Claro hoje.

O município de Rio Claro possui uma população total de 160.363 (IBGE, 2000), localiza-se entre as coordenadas geográficas 22° 15' a 22° 30' de latitude Sul e 47° 30' a 47° 45' de longitude Oeste de Greenwich. As principais vias de circulação no município são as rodovias estaduais SP- 310 (Washington Luiz), SP- 191 (Rio Claro- Araras) e SP 127 (Rio Claro- Piracicaba), além de várias estradas municipais que ligam Rio Claro aos municípios vizinhos, como Corumbataí, Ipeúna, Santa Gertrudes, etc.

### *1.1 - Origem da Cidade*

Rio Claro originou-se nos primeiros anos do século XVII como parada obrigatória para os forasteiros que paravam aqui para descansar e em seguida tomar o caminho em direção ao Mato Grosso, em consequência da descoberta do ouro naquela região. As primeiras casas de pau a pique surgiram a beira do Córrego da Servidão, exatamente onde

---

<sup>35</sup> SILVA, F. M. A. da; **A expansão da malha urbana de Rio Claro: suas implicações históricas-geográficas (1835-1984)**. Rio Claro: Unesp.1994.

hoje se encontra o Espaço Livre (local criado para eventos, lazer e esportes), situado entre a rua 7 e avenida Visconde do Rio Claro, com as avenidas 10 e 12. Silva (1994).

No início do século XIX, a propriedade de terra no Brasil era concedida através de Sesmaria. De acordo com Silva (1994) na região de Rio Claro, foi concedida dessa forma uma propriedade ao Tenente Joaquim Galvão de França e ao Sesmeiro Manoel de Barros Ferraz, em 1817: mais tarde, essas sesmarias foram desmembradas dando origem a grandes fazendas, onde desenvolveu-se a atividade canavieira. Em 1832, foi criada a “Sociedade do Bem Comum”, que era composta pelos grandes fazendeiros e que desempenhavam o papel de governo provincial e municipal. Em 1845, a vida urbana começou a desenvolver-se através da construção de novas casas, melhoria nas condições de comércio, como também na expansão da cana-de-açúcar, que já se firmava no âmbito nacional como uma importante cultura. Em 1840, a cultura do café chega em Rio Claro, aproveitando a estrutura agrária já existente.

O transporte do café até Santos era feito em lombo de mulas, por estradas em péssimas condições. Nesse contexto nascia a era da ferrovia, possibilitando grande desenvolvimento da lavoura do café no Oeste paulista. A primeira estrada de ferro da Província de São Paulo foi construída por uma Companhia Britânica em 1858. Os trilhos chegaram em Jundiaí 2 anos mais tarde. Os fazendeiros de Rio Claro, como a família Vergueiro, o Visconde de Rio Claro, entre outros, tinham uma perspectiva muito grande para que a estrada de ferro chegasse até eles: porém, devido a demora da ampliação da linha férrea, estes se uniram e juntos fundaram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, transformando Rio Claro em “ponta de trilho”. Desse período em diante, Rio Claro passa por grande desenvolvimento. Silva (1994).

## *1.2 - Desenvolvimento e Evolução da Expansão Urbana*

A companhia Paulista de Estrada de Ferro trouxe a Rio Claro relativo impulso em seu processo de urbanização, e com a implantação da oficina da Companhia Paulista, intensificou o processo de urbanização do município, pois esta se comportou como pólo atrativo para a mão-de-obra que se fixava em Rio Claro, gerando aumento na demanda por serviços e comércio. Segundo Hogan (1985 apud SILVA, 1994, p. 59)<sup>36</sup>, no final do século XIX, a ferrovia foi o principal fator de urbanização do município, “porém sob um aspecto diferente do transporte em si. Ele atribuiu a oferta de empregos, a infra-estrutura da indústria, os serviços e o comércio gerados com a implantação da Companhia Paulista, como determinantes na expansão da área ocupada”.

Apesar de ter nascido às margens do córrego da Servidão, o início da urbanização do município se deu na atual rua 6 com as avenidas 3 e 5, onde foi construída a Igreja Matriz de São João Batista, padroeiro de Rio Claro, sendo implantado, a partir desse local os primeiros serviços urbanos. Silva (1994).

Em 1900 há um significativo crescimento horizontal da cidade em direção ao Norte, pois de acordo com Troppmair (1978)<sup>37</sup>, eram considerados até mais ou menos 1960 como barreiras físicas ao crescimento urbano o Horto Florestal (atual Floresta Estadual Navarro de Andrade) e o rio Ribeirão Claro (ambos situados a Leste), assim como a rodovia Washington Luiz (direcionada de Oeste ao Sul). Essa rodovia deixou de ser considerada barreira à expansão urbana, quando em 1970, novos bairros foram criados transpondo-a. A

---

<sup>36</sup> SILVA, F. M. A. op. cit., p. 59.

<sup>37</sup> TROPMAIR, H. Aspectos geográficos. In: **Rio Claro Sesquicentenária**. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga”. cap. 2, 1978. p. 80-87.

expansão da malha urbana em Rio Claro ocorreu de modo intenso até meados da década de 1940.

O período de 1940 a 1967 foi marcado por avanço na urbanização das cidades brasileiras, avanço vinculado à industrialização, principalmente após a II Guerra Mundial, quando houve a abertura para o capital internacional. Em Rio Claro, no que se refere à industrialização, SILVA (1994, p. 66)<sup>38</sup> apoiando-se na bibliografia referente ao assunto diz que:

as características da indústria em Rio Claro, até 1968, foram as indústrias leves ligadas ao bem de consumo. De fato não fossem as oficinas mecânicas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e mais uma ou duas fábricas (gêneros têxteis e bebidas), os estabelecimentos industriais em Rio Claro, nem assim poderiam ser denominados. Contudo, as pequenas fábricas, se assim podiam ser chamadas, podem ter exercido, mesmo em Rio Claro, um relativo poder de atração da população para o espaço urbano.

A partir da citação acima, podemos entender que o processo de expansão urbana de Rio Claro não se deve somente à industrialização. De acordo com Paes (1986)<sup>39</sup>, pode-se considerar também que um mercado interno consolidado, formado pelos setores secundário, terciário e quaternário se revelou o motor do crescimento urbano.

No período de 1967 a 1970, a expansão urbana de Rio Claro deu-se em direção aos setores Norte e Oeste, pois as barreiras físicas, a Leste, (Floresta Estadual e Ribeirão Claro) já haviam sido alcançadas e a rodovia já transposta. Foi nesse período também que houve um crescimento excepcional da urbanização em Rio Claro. A partir de 1970, esse processo ocorreu de forma diferenciada, através de loteamento de glebas, sem a dotação de infraestrutura necessária, gerando grande especulação imobiliária. Tal loteamento foi efetivado

---

<sup>38</sup> SILVA, F. M. A. da . op. cit., p. 66.

<sup>39</sup> PAES, M. T. D. **População, Espaço e Trabalho em área periférica:** Norte de Rio Claro. Rio Claro: Unesp, 1986.

nos setores Norte e Oeste. A especulação imobiliária foi tão grande que houve maior número de quarteirões vazios do que ocupados, fato que até 1970 não era verificado em Rio Claro, pois novas áreas eram anexadas ao espaço urbano, seguindo uma certa continuidade espacial e o mesmo padrão de organização espacial (arruamentos em forma de tabuleiro de xadrez). Ocorreu, então, nesse período, uma periferização da população pobre, através dos loteamentos clandestinos e dos loteamentos com baixo nível de infra-estrutura, ou seja, a população pobre foi ocupando as periferias da cidade. É importante salientar que a forma como ocorria, e ainda ocorre a expansão urbana em Rio Claro, é um reflexo do que acontece em outras cidades e também nas grandes metrópoles do país.

Sobre essa questão SILVA (1994, p. 86)<sup>40</sup> coloca que:

(...) A expansão da malha urbana de Rio Claro ocorreu desorganizadamente, sem critérios, sem um planejamento crítico que orientasse essa expansão com vistas a minimizar os problemas citados oriundos do crescimento acelerado, conseqüências do capitalismo que continuou ditando as normas de “evolução” das linhas que formam essa ampla rede geográfica.

A expansão urbana, a partir 1970 a 1984, não se deu somente na direção Norte, mas também na direção Noroeste e Sudoeste do município, ultrapassando, como já dissemos, a barreira física representada pela rodovia Washington Luiz, seguindo o mesmo modelo de especulação imobiliária, através de loteamentos clandestinos e irregulares.

---

<sup>40</sup> SILVA, F. M. A. op. cit., p. 86.

### *1.3 - Eixos de Crescimento*

A partir das considerações feitas a cerca do desenvolvimento e da evolução da expansão urbana podemos perceber que o desenvolvimento e a expansão de Rio Claro se deram por meio de alguns eixos de crescimento.

A princípio, de 1835 a 1900, o espaço urbano expandiu-se na direção Norte/ Sul, como se fosse uma espinha dorsal, seguindo a mesma estrutura já existente, formando uma continuidade do espaço urbano. Em 1900, há um crescimento horizontal considerável na direção Norte.

De 1900 a 1940, a expansão do espaço urbano ocorreu de modo intensivo e contínuo, também seguindo o mesmo padrão inicial, dando continuidade ao espaço urbano, já existente na direção Norte. Porém, nesse mesmo período surgem alguns bairros nas direções Leste e Oeste, aglomerando espaço atrás da Estação Ferroviária e nas proximidades da Oficina da Companhia Paulista.

De 1940 a 1967, em Rio Claro, os setores secundário, terciário e quaternário atraíram grande contingente de mão -de -obra, ocorrendo um aumento tanto populacional como da expansão urbana, principalmente nas direções Norte e Oeste. A partir de 1940, a população urbana já começa a ultrapassar a população rural. De acordo com Silva (1994)<sup>41</sup>, em 1960 a população urbana já perfazia um total de 80% da população de Rio Claro. Quanto a esse aumento da população urbana CARVALHO (1993, p.18)<sup>42</sup> coloca que:

[...] a cidade de Rio Claro não absorve apenas a sua população rural, mas o crescimento da população rural e urbana de toda uma

---

<sup>41</sup> SILVA, F. M. A. op. cit.

<sup>42</sup> CARVALHO, P. F. de. **Valor e tributação do solo urbano**. Subsídios para a administração local . Rio Claro: Unesp, 1993.

região, nomeadamente formada pelos municípios vizinhos de Santa Gertrudes, Itirapina, Corumbataí e Ipeúna.

Nesse período, verificou-se um grande aumento do espaço urbano e houve a multiplicação de bairros, desta vez para todas as direções. Foi ainda nesse período que surgiram os bairros do entorno da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Concomitante ao aumento da expansão urbana de Rio Claro, houve também uma diferenciação do espaço, principalmente a partir da década de 1950, quando, com grande intensidade, acontece a ação dos especuladores imobiliários.

De 1967 a 1970, houve um crescimento excepcional do espaço urbano. Nesse período, o espaço urbano se deslocou também nas diversas direções, porém com maior propriedade na direção Norte e Oeste, pois a Leste já atingia a barreira física representada pela Floresta Estadual “Navarro de Andrade” (horto florestal) e pelo rio Ribeirão Claro, assim como já havia transposto a barreira antrópica, representada pela rodovia Washington Luiz, na direção Oeste-Sul.

De 1970 a 1984, houve um tipo de processo seletivo do espaço, no qual as classes menos abastadas foram ocupando as zonas periféricas de Rio Claro: obviamente que esse acontecimento está relacionado ao preço da terra. Foi nesse período então que houve o aumento exacerbado da especulação imobiliária nesta cidade, um considerado aumento no número de apartamentos vazios do que de ocupados; logicamente que a forma como esse processo estava ocorrendo em Rio Claro era a mesma que vinha acontecendo em diversas cidades brasileiras, seguindo a ordem vigente, em que imperava as diferenças sociais através da concentração da renda e da redução do salário dos trabalhadores. A expansão ocorreu na direção Norte/ Oeste, deixando de lado a certa continuidade do espaço urbano, que até então, era percebida, com o surgimento de bairros longínquos, com baixíssimo nível



de infra-estrutura, e dessa forma, o aumento do espaço ocorre até os dias atuais, sendo possível encontrar vários loteamentos irregulares, ocupando várzeas de córregos e rios, assim como sem o devido registro no cartório de imóveis.

A expansão urbana de Rio Claro, nos últimos tempos, ocorreu de forma desorganizada, sem critérios, sem planejamento que visasse minimizar os problemas sociais vigentes. Este é um processo que ocorreu e vem ocorrendo em escala regional e global, é a forma como o modo de produção capitalista se faz refletir na produção do espaço.

Além do modo como ocorreu essa expansão urbana, é interessante tecer alguns comentários sobre o centro e a tendência ao aparecimento de subcentros no município de Rio Claro.

O centro, como na maioria das cidades, desenvolveu-se em seu núcleo inicial, onde formaram-se ruas de importante comércio. Em torno do jardim público foram instalados os Bancos, formando-se então a praça financeira do município. O centro tradicional somente atrai a população durante os dias da semana; nos finais de semana, e durante a noite, há um certo esvaziamento de suas ruas, sendo verificada a presença de pessoas apenas em ruas onde se encontram alguns estabelecimentos como bares, restaurantes e danceterias: porém, não há uma concentração desses estabelecimentos no centro, eles são distribuídos por diversas ruas, sendo essa uma diferença que se nota entre o centro de Rio Claro e de outras cidades, como, por exemplo, Piracicaba, Ribeirão Preto, etc. Em se tratando do esvaziamento das ruas do centro, nos finais de semana, há iniciativas de reverter essa situação com a organização de eventos nos jardins e na antiga Estação Ferroviária, em alguns períodos do ano.

A expansão urbana da cidade e a geração de novos bairros trouxeram algumas mudanças quanto à questão de sua centralidade. Nos últimos anos, pudemos notar o

surgimento de subcentros, gerados pela instalação de alguns estabelecimentos comerciais, por exemplo, o Shopping de Rio Claro, que se localiza no bairro Vila Paulista, todavia este não é muito afastado do centro tradicional; e o Boulevard dos Jardins, que se encontra no setor Sul do município próximo a um Conjunto Residencial de alto Padrão.

Outros subcentros foram gerados a partir da constituição de ruas comerciais nos bairros que se foram formando mais afastados do centro tradicional. Citaremos alguns casos como exemplo: **av. Visconde do Rio Claro**, uma importante via de circulação da cidade, onde se encontra comércios e serviços bastante diversificados como bares, restaurantes, estacionamento de veículos para venda e agências bancárias (da Caixa Econômica Federal e Estadual e do Bradesco)<sup>43</sup>, etc; **rua 6 A**, na Vila Alemã; **avenida Brasil**, que passa pela Vila Alemã; Jardim Ipê; Vila Martins e Jardim Floridiana; **rua 6**, que corta toda a cidade desde o Jardim Ipanema, região Norte, passando pela zona central, indo até o Jardim Copacabana, no setor Sul da cidade; **a rua Jacutinga**, que corta os bairros Jardim Araucária, Alto do Santana, BNH, Jardim Cidade Azul, Jardim Olinda, Vila Santa Terezinha; **av. 1 MP**, no bairro Mãe Preta, que atende aos bairros Vila Industrial, Residencial Vila Verde; **av. José Felício Castelano**, que passa pelos bairros São Miguel, Vila Cristina, Jardim Bandeirantes, Vila Nova; **Estrada dos Costas**, que passa pelos bairros Jardim Residencial das Palmeiras, jardim Esmeralda, Bairro Inocoop, Jardim Brasília, Jardim Guanabara e Guanabara I; **rua 14**, inicia-se no bairro Jardim Araucára, passa pelos bairros Jardim Cidade Azul, Jardim Olinda, BNH, Vila Santa Terezinha, Alto do Santana, Jardim Bela Vista, Jardim São Paulo, Santa Cruz, Cidade Claret, Vila do Rádio, Jardim Claret, São Benedito, Boa Morte, bairro da Consolação, bairro do Estádio, bairro Olímpico, terminando na avenida Dr. João Fina Sobrinho, seu comércio é bem

---

<sup>43</sup> Cabe ressaltar que nossa área de estudo se apresenta como continuidade desta importante avenida.

diversificado, comercializa auto-peças, bares e lanchonetes, calçados, combustíveis, ferragens e ferramentas, materiais para construção, supermercado, veículos (Cucolo, 2001) e possuem ainda vários estabelecimentos que atuam na manutenção de veículos; **as avenidas M 23 e M 25** no grande Chervezon que é assim conhecido por concentrar vários bairros, como o Parque das Indústrias, o Jardim Ipanema, o Jardim Hipódromo, o Jardim Independência, a Chácara Boa Vista e o Conjunto Habitacional Boa Esperança. É importante salientar que a densidade populacional desse bairro é alta e o seu comércio engloba desde lojas de móveis, calçados e roupas, como supermercados e farmácias, possui ainda agência dos correios e duas agências bancárias, sendo estas do Banco do Brasil e do Santander Banespa e dessa forma, a população encontra tudo que precisa em seu próprio bairro.

A tendência à criação desses subcentros faz com que boa parte das necessidades da população seja satisfeita no próprio bairro, diminuindo a concentração populacional no centro tradicional, ou seja, a dependência da população da cidade em relação ao seu centro original. Apenas alguns serviços continuam sendo encontrados na maior parte no centro tradicional e em seu entorno, é o caso dos consultórios médicos, embora os consultórios dentários já comecem a se deslocar para as periferias, assim como os hospitais particulares, é o caso de uma unidade do hospital da Unimed, que foi instalada na avenida 14, próximo a rotatória da rua 14 com a avenida Presidente Castelo Branco, que também é uma das entradas da cidade pela Washington Luiz.

## ***CAPÍTULO II***

### ***A APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO DA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES***

## ***2 - A Apropriação do Espaço da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves***

---

Neste segundo capítulo, procuramos fazer um levantamento do tipo de uso do solo que se está processando na avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, a descrição de cada um desses usos e, de modo geral, da paisagem da avenida, com o intuito de apresentar um quadro geral da realidade atual dessa área. Essa fase do trabalho foi desenvolvida com a utilização de técnicas de pesquisa de campo e por meio de dados secundários, como de notícias de jornal e de pesquisa qualitativa, através de questionários aplicados aos responsáveis pelos estabelecimentos, aos moradores e aos freqüentadores do local.

Os dados de jornal foram obtidos no Arquivo Público do Município de Rio Claro, “Oscar de Arruda Penteado”, e por meio do trabalho de campo foi-nos possível fazer a descrição e registro de imagens da área, aplicar os questionários aos freqüentadores do local, aos moradores do entorno, bem como aos donos dos estabelecimentos. Os questionários, em alguns estabelecimentos como os Auto Postos e a Concessionária Civesa, foram respondidos no mesmo dia, diretamente à pesquisadora, enquanto nos outros estabelecimentos foi preciso deixá-los e retornar num outro dia para recolhê-los. A aplicação do questionário aos freqüentadores da praça “Dalva de Oliveira” foi desenvolvida em dois finais de semana, com respostas diretas à pesquisadora. A aplicação do questionário aos alunos do Colégio Anglo Claretiano e Faculdades Integradas Claretianas foi feita por professores do estabelecimento. Obtivemos 112 questionários respondidos pelos alunos da 8ª. Série e do curso de administração. A entrevista aos moradores do entorno foi feita durante a semana e também nos finais de semana, pois em alguns bairros foi difícil encontrar os donos da residência durante os dias úteis, sendo necessário o retorno

no final de semana. Foram realizadas 60 entrevistas, 15 em cada bairro. Percorremos quatro bairros do entorno quais sejam: Jardim Cidade Claret, Jardim Mirassol, Cidade Claret e Vila Stecca. (O modelo do questionário aplicado e da entrevista encontra-se no anexo T).

As informações obtidas através do questionário, da entrevista e do jornal serviram como base para a descrição da dinâmica atual da avenida. Em posse de tais dados, foi possível elaborar um quadro geral dos usos e da ocupação estabelecidos na Avenida, assim como detectar alguns conflitos existentes entre esses tipos de ocupação.

### ***2.1 - A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves: Uma Descrição da Realidade Atual***

A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves é um prolongamento da Avenida Visconde do Rio Claro. Seu início dá-se a partir da rotatória da rua 14 e é resultado da retificação e canalização do córrego da servidão, afluente do rio Corumbataí. A avenida Visconde do Rio Claro constitui-se numa importante via de circulação para o município de Rio Claro. Além dessa característica, ela está se transformando, cada vez mais, em um dos principais eixos de crescimento urbano da cidade. Agências bancárias e estabelecimentos comerciais de todos os gêneros multiplicam-se em suas margens. À noite, a movimentação fica por conta dos bares, lanchonetes e restaurantes.

Apesar dessa importância da Avenida Visconde do Rio Claro, muitos problemas aí são encontrados, tais como: alta velocidade de veículos, causando sérios acidentes, as enchentes, que causam transtornos aos moradores, não só das proximidades, mas de vários pontos da cidade, uma vez que esta avenida corta grande trecho do espaço urbano, e o

acesso a muitos bairros dá-se por meio de sua travessia, que, em dias de chuva forte, se torna praticamente impossível.

A avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves localiza-se numa área nobre do município, onde encontramos Bairros como o Jardim Claret, a Cidade Claret, o Jardim Mirassol, a Vila do Rádio, o Jardim Boa Morte, que podem ser classificados como bairros de classe média a classe alta, pois de acordo com o censo do IBGE, de 1991, ela possuía uma população com rendimentos acima de 7 salários mínimos, e a maior parte da população desses bairros possuía rendimentos ainda maiores, entre 15 e 60 salários mínimos. Essa avenida é o principal meio de acesso a vários bairros periféricos de Rio Claro, que se formaram em áreas que se encontram após a travessia da rodovia Washington Luis, como é o caso do Jardim Inocoop, Jardim Brasília, Jardim Brasília II, Jardim Residencial das Palmeiras, Jardim Nova Rio Claro, Jardim Guanabara e Jardim Guanabara II. Esses bairros podem ser considerados como aqueles cuja população seja de baixa renda, pois de acordo com Censo do IBGE, de 1991, a maioria da população neles residente possuía rendimentos em torno de 03 a 05 salários mínimos. (observe a figura 1).

A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, com aproximadamente 1.100 Km, apresenta atualmente as mesmas características da avenida Visconde do Rio Claro, com presença de vários estabelecimentos comerciais do ramo de abastecimento de combustível (postos de gasolina), do comércio de pneus, de automóveis e serviços (Dpaschoal e Civesa Veículos), de hotelaria (Hotel Cristal), de lanchonetes e restaurantes (*McDonald's*, *Habib's*, Estância Gaúcha, Confraria), de eventos (Lord eventos) e financeiro (Banco Itaú e Banco do Brasil). Porém, encontramos ainda alguns estabelecimentos que fogem às características comerciais, como é o caso da APAE, uma instituição para atender pessoas com deficiência física e mental, e a Igreja Evangélica Assembléia de Deus

Rioclareense. Encontram-se, ainda nesse setor, o Supermercado Compre Bem, as Faculdades Integradas Claretianas e o Colégio Anglo Claretiano, sendo que os dois últimos são importantes instituições educacionais privadas do município. Consideramos esses estabelecimentos em nossa pesquisa devido ao fato de eles influenciarem na dinâmica da Avenida, uma vez que a utilizam como principal acesso.

A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves trata-se de um local com grande movimentação e circulação de elevado número de automóveis e é tida, hoje, como a principal entrada do município para quem utiliza a rodovia Washington Luis, principalmente por localizar-se aí o Terminal Rodoviário.

Atualmente, esta Avenida tem apresentado uma sub-centralidade comercial e de entretenimento de grande importância para o Município de Rio Claro. Durante todos os momentos do dia é possível verificar a grande movimentação de veículos pela avenida; porém, é à noite e aos finais de semana que os estabelecimentos apresentam maior movimento. Por conta disso, encontramos durante a noite a rua lateral totalmente utilizada para o estacionamento dos carros dos clientes que procuram os estabelecimentos do local como forma de lazer, de entretenimento e de consumo de alimentação. (observe figuras 2 e 3).



**FIGURA 2.**  
**A AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES DURANTE O DIA**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006)*

**FIGURA 3.**  
**AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES –FIM DE SEMANA À NOITE**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006)*

## 2.2 - Os Estabelecimentos da Avenida

Neste momento, faremos uma descrição dos estabelecimentos, em ordem de localização à margem direita da avenida, em direção à Washington Luiz, e da margem esquerda em direção à rua 14. (Figura 20, localização dos estabelecimentos da avenida, p. 81).

A praça “**Dalva de Oliveira**” localiza-se à direita da rotatória da rua 14, ao lado do McDonald’s. Nos finais de semana, principalmente aos domingos (das 16:00 as 20:00 horas), podemos verificar a presença de um número elevado de pessoas neste local, pois é quando acontece a apresentação de bandas musicais, que trazem em grande parte de seu repertório a seresta e MPB (Musica Popular Brasileira). (Figura 4 e 5).

**FIGURA 4.**  
**PRAÇA “DALVA DE OLIVEIRA”**



*Fonte: CARMO, J.de. A. do (2005).*

**FIGURA 5.**  
**A PRAÇA DALVA DE OLIVEIRA COMO PALCO DE EVENTOS**



*Fonte: CARMO, J. de A. do (2006).*

Os freqüentadores da praça, em sua maioria, são pessoas da terceira idade, que algumas vezes trazem os netos para brincarem e se descontraírem; casais com filhos pequenos, que ficam por ali na grama, com os colegas, divertindo-se com as mais variadas brincadeiras; e casais que aproveitam a ocasião para passear com seu animal de estimação. Muitos dentre os freqüentadores vêm à praça desde o início das atividades culturais e marcam presença no local todos os domingos e até já formaram um círculo de amizades. Eles vêm de vários bairros da cidade, como Mãe Preta, Boa Morte, Vila do Rádio, Consolação, Jardim Claret, Cidade Claret, Mirassol, Santana, Centro, Santa Cruz, Bairro do Estádio e outros. Como podemos perceber diferentemente do que acontece nas praças de diversos bairros da cidade, a praça “Dalva de Oliveira” não é utilizada somente por moradores da proximidade, mas por moradores de outras partes da cidade, evidenciando a

característica da avenida de uma nova centralidade dentro do município de Rio Claro. Muitos dos que moram nas proximidades vêm à praça a pé, os que moram mais afastados utilizam carro ou moto e até mesmo bicicleta. Não houve nenhum registro de pessoas que utilizam o transporte coletivo para se dirigirem à praça.

Os frequentadores dessa praça, em sua maioria, possuem renda familiar de até cinco salários mínimos, são pensionistas, aposentados, inspetores de qualidade, motoristas, diaristas, montadores, vendedores, professores. Mas encontramos também aí pessoas que possuem rendimento em torno de cinco a dez salários mínimos, são as pessoas que desempenham função de Técnico em laboratório, operador de máquinas, mecânico, funcionário público, militar, comerciário, etc. Encontramos, em minoria, pessoas com rendimentos de dez a vinte salários mínimos, são as que possuem o ensino superior completo.

À direita dessa praça, nota-se a presença de dois carrinhos de lanche (observe a figura 4). Um funciona de segunda a sábado, no período noturno, comercializando diversos tipos de lanche, principalmente *hamburguers*, assim como cervejas e refrigerantes. O outro funciona de terça a sexta-feira, durante o dia, até mais ou menos 18:00 horas, e aos domingos à noite, vendendo pastéis, refrigerantes e cervejas, aproveitando-se do movimento da praça em tal dia.

**FIGURA 6.**  
**O COMÉRCIO NA PRAÇA DALVA DE OLIVEIRA**



Fonte: CARMO, J. de. A. (2006).

Há neste local também uma banca de jornal, como pode ser observado no canto direito da figura 4. A banca funciona de segunda-feira a sábado, em horário comercial, e no domingo, no período que vai da tarde até aproximadamente 20:00 horas, também aproveitando o movimento da praça nesse dia. Esses estabelecimentos permanecem no local todos os dias da semana e são fixos. Aos domingos, aparecem outros tipos de ambulantes, como vendedores de churros, de pipoca e até de artesanato.

Encontra-se presente na avenida a influência das formas mundiais de consumo, o que pode ser observado pela presença das franquias como *McDonald's* e *Habib's*.

A lanchonete *McDonald's* ocupa um espaço de 3 mil metros quadrados, a área construída compreende 400 metros quadrados, a loja comporta 140 pessoas sentadas, possui um estacionamento para 40 veículos e oferece o sistema de atendimento *drive-thru*.

Esse sistema, todo informatizado, é capaz de atender 140 veículos por hora, sendo que cada cliente é atendido em até 45 segundos. A loja ainda conta com o salão *Ronald*, um ambiente para festas de aniversário ( Anexo A, figura A. 1). Em entrevista ao jornal “Diário de Rio Claro”, no dia 18 de julho de 1998<sup>44</sup>, a consultora de *marketing* da lanchonete, Adriana Amorim, disse que previa o atendimento de 100 mil pessoas por mês, porém não conseguimos obter a informação se há esse número de clientes atualmente, pois essa pergunta não foi respondida em questionário aplicado ao gerente do estabelecimento, que alegou não dispor da informação. Essa franquia conta com 37 funcionários e todos utilizam transporte urbano para se dirigirem ao trabalho. O estabelecimento funciona de segunda a domingo, sendo que de segunda a sábado o horário de funcionamento é das 11:30 às 23:00 horas e nos domingos e feriados dá-se das 12:00 às 23:00 horas. O maior movimento ocorre das 12:00 às 15:00 horas, nos finais de semana. No dia 18 de julho de 1998<sup>45</sup>, o franqueado Engenheiro Civil Abíli Sá disse em entrevista ao “Diário de Rio Claro” que “o *McDonald’s* tem como meta integrar-se à comunidade, fazer parte da vida das pessoas e proporcionar a todos os clientes a qualidade, o serviço e a limpeza, que caracterizam o padrão da rede em todos os 105 países onde se faz presente”. A partir dessa declaração, fica claro qual é a estratégia das empresas hegemônicas para conquistar os mercados onde elas se inserem.

Se compararmos os freqüentadores do *McDonald’s*, notadamente se percebe a presença de tribos bastante diferentes. No *McDonald’s* há a presença de adolescentes e casais com filhos pertencentes a classe mais alta da sociedade rioclareense e mesmo de cidades da região, funcionando aos domingos à noite como ponto de encontro de um tipo específico da população.

---

<sup>44</sup>McDonald’s inaugura primeiro restaurante. **Jornal Diário de Rio Claro**. RIO CLARO. p.3, 18 jul. 1998.

<sup>45</sup> Ibid

Já a praça reúne outra “tribo”, formada por pessoas que buscam o retorno da função das velhas praças. Chega-se até a perceber um certo “ar de nostalgia” nos olhares das pessoas que ali freqüentam. É como se buscassem o “retorno da praça”, como ponto de encontro e resgate da sociabilidade. Esta atividade cultural da praça “Dalva de Oliveira” abre-nos a possibilidade de pensarmos a respeito da apropriação pública de parte do local (Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves) por nós pesquisado.

O **Hotel Cristal** é um dos empreendimentos mais recentes da avenida, ele conta com 38 apartamentos para atender seus clientes. Para o público de negócios, disponibiliza sala para realização de eventos e sala com acesso à Internet (Anexo A, figura A. 2). Atualmente encontra-se em fase de expansão de sua estrutura. (Jornal Diário de Rio Claro, 2004).

Outra novidade recente na Avenida é o **Banco Itaú**. Este foi construído de modo a deixar espaço para estacionamento em sua frente e a seu lado, oferecendo 14 vagas. Esse Banco emprega sete funcionários, que utilizam tanto como ônibus e carro para o trajeto até o trabalho, sendo que alguns deles residem ainda em outras cidades. Ele atende a aproximadamente 300 clientes mensalmente, sendo estes de Rio Claro e Região. A renda mínima dos clientes fica em torno de R\$ 850, 00 reais. Os serviços prestados pelo Banco são: abertura de conta corrente; caixas eletrônicos 24 horas e caixas convencionais para atendimento de outros serviços ou de clientes que não se habituaram ao sistema eletrônico; venda de produtos como seguros, entre outros. O horário de funcionamento é das 9:00 às 15:00 horas, apresenta maior movimento das 14:00 às 15:00 horas, e o menor movimento é registrado das 9:00 as 10:00 horas. Entre o Banco e a lanchonete *Habib's* há um terreno vazio, passível de ser ocupado. (Anexo B, figura B. 1). (Pesquisa Direta, 2005).

A lanchonete **Habib's** de Rio Claro foi construída num terreno de 1600 metros quadrados. A unidade conta com 400 metros quadrados de construção, oferecendo 142 lugares para os consumidores, 26 vagas no estacionamento, em área externa pertencente à loja, *playground*, *drive thru* e serviço de viagem. (Anexo B, figura B.2). (Jornal Cidade de Rio Claro, 2001).

Essa lanchonete emprega em torno de 32 funcionários, estes utilizam transporte urbano, bicicletas e motos para se dirigirem ao trabalho. Passam pela loja aproximadamente 15000 clientes por mês, vindos de diversos bairros de Rio Claro, das cidades de Araras e de Limeira. A loja funciona das 11:00 às 00:00 horas, durante a semana, e aos finais de semana, ela funciona a partir das 11:00 h da manhã até as 06:00 h da manhã do dia seguinte; seu maior movimento ocorre à noite, nos finais de semana. (Pesquisa Direta, 2006).

**Pizzaria Coliseu** é um estabelecimento que se localiza em uma área que até 2005 era ocupada pelo restaurante e choperia Confraria. Este estabelecimento foi inaugurado em 2006 e oferece rodízio de pizzas e diversos outros tipos de massas. (Anexo C, figura C. 1). (Visita ao estabelecimento em 2006).

**Lord Eventos** é um espaço destinado a atender o público em geral, prestando os serviços de organização e de realização de eventos, como festas de aniversário, casamentos, reuniões, confraternizações, formaturas, palestras, etc.; oferece 10 vagas no estacionamento, que se localiza à frente da loja. (Anexo C, figura C. 2). (Pesquisa Direta, 2005).

O estabelecimento conta com três funcionários, dois deles utilizam carro e um vai a pé para o trabalho. Porém, em dia de eventos, todos utilizam transporte urbano. O horário



de funcionamento do estabelecimento é o comercial. Em dia de evento, fica aberto até seu término, que acontece por volta das 03:00 da manhã. Os eventos acontecem em sua maioria, aos finais de semana. Os clientes que procuram os serviços desse estabelecimento são praticamente 100% de Rio Claro. (Pesquisa Direta, 2005).

**Churrascaria Estância Gaúcha** é um estabelecimento que atua no ramo de alimentação, com o serviço de churrascaria. De segunda à sexta-feira, os clientes utilizam o estacionamento da churrascaria, que fica à frente do restaurante; aos sábados e domingos, eles utilizam o estacionamento anexo às Faculdade Integradas Claretianas. (Anexo D, figura D. 1). (Pesquisa Direta, 2005).

O restaurante, contando com 20 funcionários, oferece serviços *self-service* e rodízio de carnes, com cardápio variado, servindo almoço diariamente e jantar de segunda-feira a sábado. O horário de funcionamento é das 11:00 às 15:00 horas para o almoço e das 19:00 às 23:00 horas para o jantar. O maior movimento acontece nos finais de semana. É um local usado também para confraternizações de fim de ano, reuniões de família e para comemorações diversas. É possível perceber como o local de alimentação é usado, não só para a alimentação, mas como forma de entretenimento, comemoração e confraternização. (Pesquisa Direta, 2005). Logo mais à frente desse estabelecimento encontra-se a entrada e saída do Supermercado Compre Bem.

Encontramos na avenida quatro postos de gasolina, são eles: o Auto Posto Claret, Auto Posto Garcia, o Auto Posto Rioclarense e, mais recentemente, o Auto Posto W F. Esses estabelecimentos proporcionam uma comodidade ao cliente, que utiliza essa avenida para a saída da cidade, pois fazem aí o abastecimento e a calibragem dos pneus dos veículos. Nesses estabelecimentos, é comum a presença de pessoas, principalmente jovens, que fazem do local um ponto de encontro, onde conversam, observam o movimento e

consomem bebidas tanto alcoólicas como não-alcoólicas, o que ocorre nos estabelecimentos que possuem loja de conveniência.

O primeiro deles é o **Auto posto Claret** (Anexo D, figura D. 2), que fica ao lado da entrada do Supermercado Compre Bem. Ele funciona 24 horas por dia e o horário em que possui maior movimento é nos finais de tarde, durante a semana. Possui um total de dezesseis funcionários, que vêm para o trabalho de moto e bicicleta, que ficam estacionadas no pátio do Posto. Eles atendem uma média de 200 clientes por dia, que são tanto de Rio Claro como de outras cidades; assim que chegam aproveitam para abastecer o carro. Os serviços prestados pelo estabelecimento são basicamente abastecimento, troca de óleo, lavagem. A loja de conveniência comercializa gelo, refrigerantes, cervejas, sorvetes e salgadinhos. Nesse Posto, ocorre o encontro de alunos das Faculdade Integradas Claretianas, os quais ao término das aulas, dirigem-se para o local, como também de jovens de outros setores da cidade. (Pesquisa Direta, 2005).

O Supermercado **Compre Bem** é um estabelecimento que trabalha no ramo varejista. Devido a seu tamanho e à quantidade de produtos comercializados, ele é classificado como supermercado. Emprega diretamente cerca de 89 funcionários e 30 de forma indireta. Os funcionários, em sua maioria dirigem-se para o trabalho de bicicleta e de ônibus. Esse estabelecimento funciona das 8:00 às 22:00 horas, com atendimento inclusive aos sábados, domingos e feriados, funcionando nesses dias até as 20:00 horas. Apresenta maior movimento à tarde e à noite, nos finais de semana, e de manhã, durante a semana. Possui amplo estacionamento, com 250 vagas e ocupa uma área em torno da loja (Anexo N, figura N. 2). (Pesquisa Direta, 2005).

O supermercado Compre Bem, no geral, conta com um alto número de consumidores, que são em torno de 29.000 clientes por mês, sendo estes de Rio Claro e da

Região. Embora ele não esteja localizado na Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves a principal via de acesso a esse supermercado de dá por ela. (Pesquisa Direta, 2005). Através de propaganda, esse supermercado procura chegar até os consumidores, dizendo que cobre qualquer oferta da concorrência.

Na avenida, encontramos lojas especializadas, como é o caso da **Dpaschoal**, que atua no ramo de comércio de pneus, venda de produtos e serviços de manutenção de veículos. Essa loja está organizada em um barracão, que foi dividido e está sendo utilizado por outro estabelecimento, que é a **Civesa**, concessionária autorizada *chevrolet*. (Anexo E, figura E. 1).

A **Dpaschoal** funciona de segunda à sexta-feira, das 8:00 às 18:00 horas, e aos sábados, das 8:00 as 12:00 horas. O período de maior movimento é a partir das 10:00 horas, nos finais de semana, enquanto o menor movimento acontece durante a semana, às 8:00 horas da manhã. O estabelecimento oferece 30 vagas no estacionamento defronte à loja e dentro do prédio. Com o auxílio de treze funcionários, presta os seguintes serviços: manutenção de pneus, suspensão, freios, sistema de exaustão (escapamentos), linha de produtos para automóveis (passeio, utilitários, agrícola, industrial), serviços de manutenção automotiva, de cursos de Mecânica Básica para mulheres, curso de direção *off-rond*. Os produtos comercializados são: pneus, amortecedores, molas, peças de freio (disco, pastilha, cilindro de roda, tambor), escapamentos, óleo de motor e filtro de óleo, peças de suspensão (bandeja, pivô). A loja possui uma média de 360 clientes por mês, sendo que 80 deles são novos compradores. Esses clientes são tanto de Rio Claro como da Região.(Pesquisa Direta, 2005).

A **Civesa**, concessionária autorizada *Chevrolet*, trabalha com o comércio de automóveis 0 km, da marca *chevrolet*, e semi novos de qualquer outra marca. Possui ainda

oficina de manutenção de veículos da marca *chevrolet*. Comercializa peças *chevrolet*, seguro de automóveis, serviços autorizados, instalação de acessórios e estética de autos. Conta com dezoito funcionários, que se dirigem ao trabalho utilizando automóveis e bicicletas. Esses automóveis ficam estacionados defronte à loja, em um estacionamento aberto. O maior movimento é registrado no período da tarde, após as 14:00 horas, e principalmente nos finais de semana, quando há uma média de 200 clientes. (Pesquisa Direta, 2005).

Essa concessionária não atua somente em Rio Claro, ela possui outras lojas em Araras e Leme e tem mais de 40 anos de tradição no ramo. Os donos da Civesa também são proprietários da usina São João. Podemos perceber, nesse caso, a preocupação atual dos empresários em investir seus lucros em outras áreas, para garantir seu investimento e não correr riscos caso haja crise em uma de suas áreas de atuação. (Pesquisa Direta, 2005).

Logo depois dos barracões da Dpachoal e da Civesa, encontra-se outra entrada para o Supermercado Compre Bem, a entrada e saída para o estacionamento do Terminal Rodoviário, assim como a saída para ônibus, táxi e demais veículos do Terminal. A entrada de ônibus, para embarque e desembarque, localiza-se à esquerda do Terminal (figura 7), cujo estacionamento e o local onde os taxistas permanecem a espera de seus clientes localizam-se à direita do terminal. (Figura 8).

**FIGURA 7.**  
**TERMINAL RODOVIÁRIO DE RIO CLARO: ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2006).*

**FIGURA 8.**  
**TERMINAL RODOVIÁRIO DE RIO CLARO : ESTACIONAMENTO.**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**O Terminal Rodoviário de Rio Claro** possui 12 plataformas de embarque e desembarque, instalações para cinco lojas comerciais, lanchonete, setor administrativo, salas para segurança e para inverno, juizado de menor e DER. Atuam aí 34 empresas, dentre elas 19 embarcam no terminal, as demais somente nas cidades da região, sendo que nenhuma delas é de Rio Claro. Somente uma linha com dois ônibus de transporte coletivo atende o Terminal; mesmo assim, a maioria dos passageiros utiliza mais ônibus do que táxi. (Pesquisa Direta, 2005).

Passa pelo Terminal uma média de 4.500 passageiros durante a semana e 1700 nos finais de semana. Ele possui estacionamento com 42 vagas, que são geralmente utilizadas por pessoas que trabalham ou prestam serviços autônomos, em outras cidades, e por passageiros, em geral, que deixam aí seu veículo no começo do dia para pegá-lo no fim da tarde, quando retornam do trabalho. Durante a semana, o número de usuários do estacionamento fica em torno de 100, sendo que nos finais de semana esse número decresce para 45. Há ainda pontos de táxi na prestação de serviços às pessoas, em geral, e principalmente aos passageiros que necessitam ir para bairros onde o circular não passa. (Pesquisa Direta, 2005).

A administração do Terminal, em 2005, era feita pelo Departamento de Transporte Urbano de Passageiro, através de seu Diretor José Maria Chiossi, enquanto se encaminhava o processo de licitação para empresas privadas, que desejavam assumir a administração do Terminal: Essa licitação ocorreu no começo de 2006, quando saiu vencedora uma concessionária da região de Sorocaba. (Jornal Diário de Rio Claro, 2006).

Ao lado do Terminal Rodoviário encontram-se dois terrenos vazios, cercados com arame. Um deles pertence à área de preservação do córrego Wenzel. (Anexo E, figura E. 2). Eles estão cercados com arame para que sejam protegidos da colocação de lixo e entulho,

por pessoas de diversas áreas da cidade, pois essa ação de jogar lixo em terrenos vazios é uma prática muito comum em Rio Claro. Nesses terrenos, encontram-se placas de propaganda, ação também muito comum nos terrenos vazios da avenida, o que contribui para uma poluição visual da paisagem local (Anexo F, figura F. 1).

Ao lado dos espaços cercados com arame, há uma rua que dá acesso ao bairro Jardim Mirassol e ao Auto Posto Rioclarense e uma praça rotatória, onde ocorre a confluência do Córrego Wenzel com o Córrego da Servidão (Anexo F, figura F. 2).

Em seguida a esses terrenos vazios, encontramos o **Auto Posto Rioclarense** (Anexo G, figura G. 1), que funciona 24 horas por dia e apresenta maior movimento no período da manhã, entre 6:30 e 9:00 horas, e no período da tarde, entre 17:00 e 20:00 horas, principalmente nos finais de semana. Os serviços prestados são de abastecimento e de trocas de óleo. Não se sabe precisar de onde vêm seus clientes, mas durante a entrevista realizada por nós, seu gerente diz que nos finais de semana são atendidas muitas pessoas oriundas de outras cidades. Esse auto posto conta com um total de dezessete funcionários, cujo transporte coletivo, que utilizam para se dirigirem ao trabalho, passa em frente o Terminal Rodoviário. Nesse estabelecimento não há loja de conveniência, embora haja a pretensão de, no futuro, contar com uma dessas lojas, porém sem comercializar bebidas alcoólicas, justamente para não terem o uso do pátio do posto para a reunião de jovens. (Pesquisa Direta, 2005).

Em frente ao Auto Posto Rioclarense encontra-se a rotatória do trevo da Rodovia Washington Luiz. À direita da rotatória, para quem vai em direção a rua 14, encontra-se uma área coberta com mato, pertencente à área de preservação do Córrego da Servidão (Figura 9 e 10). Neste local, o Córrego não foi canalizado e flui a céu aberto. Um pouco mais ao fundo à esquerda do Córrego, encontram-se cerca de quarenta casas muito pobres e

mal construídas . De acordo com uma moradora do Jardim Claret, essas casas formam o Bairro Vila Stecca, onde há problemas sociais e ambientais. Trata-se de casas muito simples, onde residem pessoas humildes, que possuem baixa renda. Uma das casas funciona como depósito de ferro velho, o que confere um aspecto ruim à paisagem e pode ser observado por quem trafega tanto pela Rodovia Washington Luis como pela avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Essa paisagem contrasta com a descrita até o momento, o que demonstra que a transformação do espaço não se dá de forma imediata e nem em sua totalidade. Pelo contrário, as mudanças ocorrem de forma gradual ao longo do tempo, reforçando a idéia do espaço como produto social e histórico.

**FIGURA 9.**  
**VILA STECCA.**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*



**FIGURA 10.**  
**CÓRREGO DA SERVIDÃO.**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

Nesse momento, faremos a descrição do tipo de ocupação da margem esquerda da Avenida Presidente Tancredo De Almeida Neves, a partir do trevo da Rodovia Washington Luiz, até a rotatória da rua 14 com a avenida Visconde do Rio Claro. Começaremos pelo **Auto Posto Garcia**, pertencente à rede BR. (Anexo G, figura G. 2). Esse Auto Posto funciona 24 horas por dia, com maior movimento apresentado de Sexta-feira à tarde. O gerente não consegue precisar o número de atendimentos. Sabe-se apenas que os clientes são tanto de Rio Claro como de outras cidades. O Auto Posto presta serviço de abastecimento, bem como de borracharia, que fica anexa ao posto. A seu lado encontra-se um terreno vazio, onde se localiza sua borracharia. (Pesquisa Direta, 2005). É possível visualizar certa quantidade de pneus amontoados no local ( Anexo H, figura H. 1).

O Auto Posto Garcia conta com oito funcionários e estes vêm para o trabalho com condução própria, bem como utilizam o pátio do Posto como estacionamento. Não há loja

de conveniência e, de acordo com o gerente, não há projeto para tal, embora venda em pequena quantidade, cervejas e refrigerantes. (Pesquisa Direta, 2005).

Podemos encontrar na avenida, além dos estabelecimentos comerciais, **estabelecimentos residenciais**, que resistiram às mudanças ocorridas no local. Estes estão localizados na esquina da avenida 7 com a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves (Anexo H, figura H. 2). Com a presença da praça rotatória em frente às residências e devido ao fato de muitos carros adentrarem a cidade pela Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves e saírem desta pela avenida 7, os moradores de tais residências acabam por receber os impactos ocasionados pelo fluxo de veículos, oriundos da Avenida .

A primeira dessas residências encontra-se numa esquina, bem em frente ao Terminal Rodoviário. Trata-se de uma casa simples, porém muito fechada. Desde o final de 2004, até Dezembro de 2005, a casa encontrava-se a venda. Os moradores acham que não dá mais para morar no local, devido ao trânsito perigoso, uma vez que há um grande movimento de automóveis. Em 2006, contactamos os moradores novamente e estes nos disseram que até o momento não conseguiram vender o imóvel. Esses moradores acham ainda que a área deve ser usada apenas para o comércio. Eles Adquiriram o terreno no local, devido a seu baixo preço, quando o Córrego da Servidão ainda não havia sido canalizado. Em outra residência, funciona conjuntamente um comércio (bar). Essa residência possui função mista, desde de que os donos a adquiriram há mais ou menos 22 anos. Os moradores acham que a avenida é muito bonita, mas não se acostumaram com o trânsito rápido. Eles acreditam ainda que as autoridades deveriam tomar alguma atitude para diminuir a velocidade dos veículos no local.

Logo em seguida, em frente ao Terminal Rodoviário, encontra-se a **praça rotatória Francisco Marchiori** (Anexo I, figura I.1). Ao lado dessa praça rotatória há outra praça;

porém, esta possui um espaço utilizado como estacionamento e um outro espaço destinado às pessoas que desejarem estar à vontade no lugar (Anexo I, figura I. 2) Em nossos trabalhos de campo, tanto durante o dia como durante a noite, não constatamos a presença de pessoas nesse local, e é exatamente aqui que se forma a esquina da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves com avenida 7. É importante lembrar que essa praça é utilizada como estacionamento pelos funcionários e clientes da Civesa, assim como para alguns usuários do Terminal Rodoviário, apesar de não haver aí muita segurança, pois o estacionamento é aberto.

Do lado da praça com estacionamento encontra-se o **Auto Posto W F** de comércio e serviços automotivos (Anexo J, figura J. 1). É um estabelecimento também recente na avenida onde se trabalha com revenda de combustíveis. Dos quatro Auto Postos aí existentes, esse é o único que fornece o abastecimento do gás natural veicular.

O estabelecimento, com funcionamento 24 horas, apresenta maior movimento nos períodos da manhã e de tarde, durante a semana, e emprega um total de 15 funcionários, que utilizam carro próprio e transporte coletivo para o trajeto casa/trabalho e vice-versa. Possui loja de conveniência, comercializando cervejas, refrigerantes, salgados, cachorro quente, gelo, carvão e alguns produtos de mercearia. Apesar da presença dessa loja, as pessoas não costumam se reunir nesse Posto. Os clientes são de Rio Claro e Região, e a média de clientes por mês não foi disponibilizada. (Pesquisa Direta, 2005).

Ao lado do Auto Posto WF, podemos visualizar a presença de mais um terreno vazio, e logo em seguida, encontra-se o setor da **gráfica do Jornal “Cidade de Rio Claro”** (Anexo j, figura J. 2). Em sua frente, há um espaço destinado a estacionamento de

caminhões e de outros carros, que chegam até o local para a retirada do jornal e dos demais serviços que se façam necessários.

O setor de gráfica do Jornal “Cidade de Rio Claro” emprega 60 funcionários, com uma jornada de trabalho que vai das 23:00 às 5:00 horas da manhã. Os funcionários utilizam bicicletas, motos e carros para dirigirem-se ao trabalho. Essas conduções são deixadas tanto dentro do barracão como no espaço em sua frente.(Pesquisa Direta, 2005).

Além dos estabelecimentos comerciais, residenciais e assistenciais, encontramos também estabelecimento religioso, a **Igreja Evangélica Assembléia de Deus Rioclarense**, que ocupa uma quadra inteira, da rua 18 à rua 17 com a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves (Anexo K, figura K. 1). O terreno da instituição foi dividido entre o prédio da Igreja, salão para festas, casa ocupada pelo caseiro, banheiros, cantina e sala de dentista que atende os fiéis.

A Igreja Assembléia de Deus possui 1000 membros filiados, que freqüentam semanalmente a cantina mantida pela Igreja, visando à arrecadação de verbas para a manutenção de sua obra assistencial. Os cultos acontecem às terças e quintas-feiras e também aos domingo às 19:30 horas, quando é registrado o maior número de fiéis, oriundos, na maioria, da periferia da cidade. Eles utilizam como meio de transporte, o circular, carros, motocicletas e bicicletas.(Pesquisa Direta, 2005)

A **APAE** (Associação de Pais e Amigos do Excepcional) é outro estabelecimento da avenida, que foge às características comerciais. É uma entidade que presta serviços nas áreas de Educação, Saúde, Assistência e Meio Ambiente. A instituição é mantida com verbas do estado, da LBA, da prefeitura municipal e de alguns colaboradores. Está instalada em terreno doado pela prefeitura municipal de Rio Claro e localizado entre as ruas 17 e 15,

com a Avenida Presidente Tancredo De Almeida Neves. Atualmente (2006) foi montada em suas dependências uma loja de artesanato, com produtos que são desenvolvidos por alunos. (Anexo K, figura K.2 e anexo L, figura L. 1).

A entidade funciona das 7:00 às 17:30 horas, conta com 88 funcionários, distribuídos em unidades da APAE-Rio Claro, atendendo aproximadamente a 216 alunos, no Núcleo Educacional, 99, no Núcleo de Projetos Especiais de Educação, e 243, no Núcleo de Projetos Especiais de Assistência. Nesses Núcleos são contemplados alunos na faixa etária de 0 a 62 anos, sendo que o bebê mais novo tem 10 meses e o aluno mais velho 62 anos. Os alunos da entidade são oriundos de todos os bairros, inclusive da Zona Rural de Rio Claro, e utilizam, para o acesso à entidade, ônibus escolar e veículos próprios da entidade. (Pesquisa Direta, 2005).

Entre as ruas 15 e 14, encontra-se uma **área em obra**. Nesse local, já funcionou uma lanchonete pequena e uma danceteria e atualmente será destinado, de acordo com funcionários que estão trabalhando no local, à instalação de um estacionamento, que prestará serviços de venda de automóveis novos e semi novos, no térreo, já na parte superior funcionará uma academia. (Anexo L, figura L. 2).

O **Banco do Brasil** localiza-se ao lado da praça Dalva de Oliveira e é o mais recente estabelecimento inaugurado no Setor. Essa agência funcionava na Avenida Visconde do Rio Claro, próxima à Avenida 8 e foi transferida recentemente para este novo local. (Anexo M, figura M 1).

Enfim, chegamos à **rotatória da rua 14 com a Avenida Visconde do Rio Claro** (Anexo M, figura M. 2). Trata-se de um local com grande movimentação de veículos, principalmente nos horários de pico, entre 6:00 e 7:00 horas da manhã; entre 11:00 e 13:30

horas; entre 17:00 e 19:00 horas; e por fim, entre 22:00 e 23:30 horas. Esses horários coincidem com a entrada e saída de alunos dos colégios da proximidade, como a Escola Estadual “Antonio Michel Alem” e a Escola Municipal de Educação Infantil e Fundamental “Dr. Paulo Koelle” (ambas possuem curso de Educação de Jovens e Adultos), do Colégio Integrado e das Faculdade Claretianas, assim como a entrada e saída de funcionários de vários estabelecimentos do setor. Essa rotatória também já foi alvo de reclamações por parte dos moradores do setor e da população de modo geral, pois em horários de pico é muito complicado o percurso por ela.

**As Faculdades Integradas Claretianas e o Colégio Anglo Claretiano**, como já foi dito, não se localizam na avenida, mas no entorno, em um prédio onde antes funcionava o antigo Seminário Claret (Anexo N, figura N. 1).

Entendemos ser importante dirigir nossa atenção também a esses estabelecimentos, em razão de acreditarmos que eles elevam a circulação de veículos na avenida, assim como seus alunos aumentam a frequência aos estabelecimentos, pois a utilizam como meio de acesso, e muitos deles acabam fazendo suas refeições nesses estabelecimentos da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Para comprovarmos nossa hipótese é que desenvolvemos a aplicação de questionários aos representantes dessas instituições de ensino, bem como aos seus alunos. Tal questionário foi respondido por um total de 112 alunos.

O questionário aplicado ao Colégio Anglo Claretiano foi respondido pelo Professor Coordenador Pedagógico Tarcisio Spolet. De acordo com as informações passadas por ele, o Colégio e a Faculdade funcionam no mesmo prédio, apesar de contarem com recursos humanos específicos, corpo docente e direção separados, sendo que os serviços de Recursos Humanos, tesouraria, recepção, limpeza e vigilância são comuns.

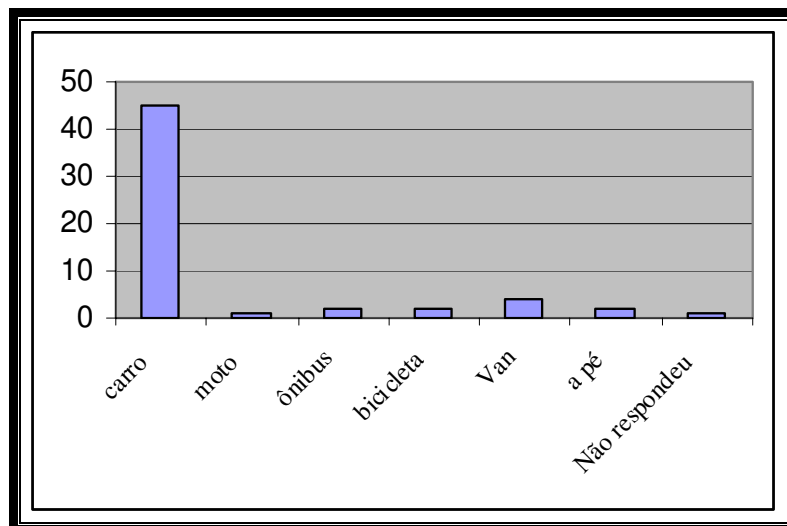
O Colégio atende nos diversos níveis de ensino: Educação Infantil (3 a 6 anos); Ensino Fundamental (1º. a 8º. Séries), Ensino médio e Educação Profissional integrado ao Ensino Médio e conta ainda com estacionamento próprio, no campus da escola.

Os horários das aulas no período da manhã são das 7 h 10 minutos às 12h 30 minutos, no período da tarde são das 13:00 horas às 17:00 horas, são 820 alunos matriculados no colégio.

De acordo com o Coordenador, a avenida não causa transtornos ao trabalho escolar, ao contrário, ela traz benefícios por ser uma avenida em franco desenvolvimento e de fluxo rápido para o transporte, facilitando o acesso ao colégio. Os estabelecimentos comerciais da avenida também não causam problemas em relação às atividades regulares de ensino. A avenida para ele é um ponto nobre da cidade.

Os alunos do Colégio Anglo Claretianos são oriundos de diversos bairros de Rio Claro, sendo que apenas dois deles vêm de outras cidades como Ipeúna e Santa Gertrudes. Como pode ser observado na figura 11, a maioria dos entrevistados vai para o colégio de carro, apenas um utiliza ônibus circular.

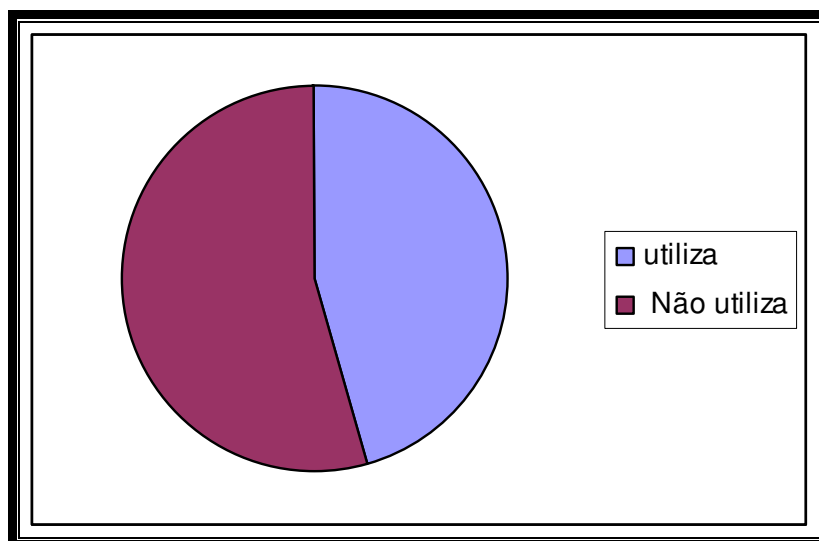
**FIGURA 11.**  
**MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PELOS ALUNOS DO COLÉGIO ANGLO CLARETIANO.**



*Fonte :Pesquisa Direta- set/ 2005  
Org. CARMO, J. de. A. do.*

Através da figura 12 da para perceber que há um certo equilíbrio entre os alunos que utilizam e não utilizam a avenida para ir ao colégio. Os que utilizam-na, o fazem nos seguintes horários: às 7:00 h, às 12:30 h, às 14:00h e 18:30h.

**FIGURA 12.**  
**UTILIZAÇÃO DA AVENIDA PELOS ALUNOS PARA SE DIRIGIREM AO COLÉGIO.**

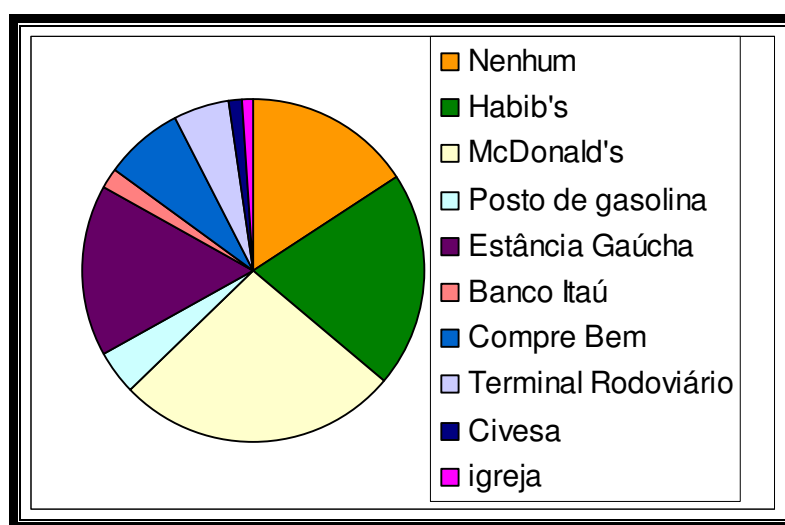


*Fonte : Pesquisa Direta- set/ 2005  
Org. CARMO, J.de. A.do.*



Como pode ser observado na figura 13, a maioria dos entrevistados freqüenta os estabelecimentos da avenida, sendo o Habib's e o Mcdonald's, os estabelecimentos mais citados. Outros estabelecimentos também foram citados, porém com menor freqüência, como, por exemplo, a Estância Gaúcha, postos de gasolina, Civesa, Igreja e Terminal Rodoviário.

**FIGURA 13.**  
**ESTABELECEMENTOS FREQUENTADOS PELOS ALUNOS DO COLÉGIO ANGLO CLARETIANO.**

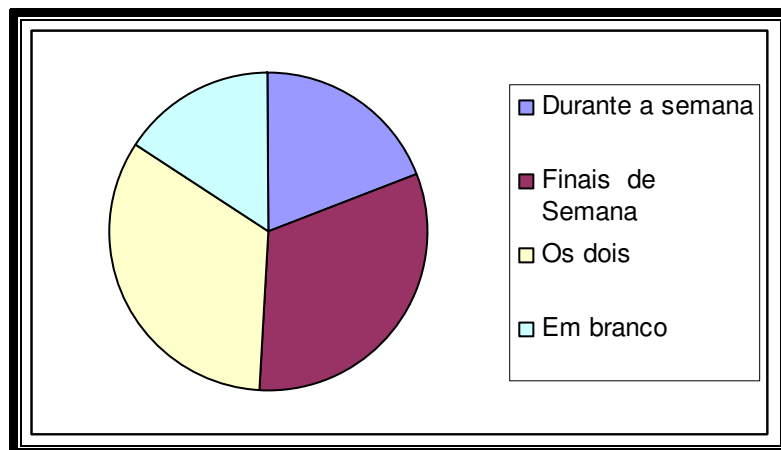


*Fonte : Pesquisa Direta- set/2005  
Org. CARMO, J.de. A. do.*

Os alunos que responderam o questionário justificaram sua freqüência aos estabelecimentos por gostarem do lugar e da comida oferecida, bem como por aproveitarem para encontrar-se com os amigos.

A maioria dos alunos costuma freqüentar os estabelecimentos tanto nos finais de semana quanto durante a semana, porém aqueles que freqüentam somente nos finais de semana são em maior número com relação àqueles que os freqüentam somente durante a semana, o que pode ser observado na figura 14.

**FIGURA 14.**  
**PERÍODOS EM QUE OS ALUNOS DO COLÉGIO COSTUMAM FREQUENTAR OS ESTABELECIMENTOS**



*Fonte : Pesquisa Direta- set/2005.  
Org. CARMO, J.de. A.do.*

Os alunos costumam frequentar tais estabelecimentos pelo menos 1 vez por mês, mas há aqueles que os frequentam 5 vezes na semana, pois fazem a refeição no estabelecimento da avenida.

A maioria dos alunos entrevistados não costuma frequentar os estabelecimentos quando saem do colégio, porém 13 citaram que costumam passar na “McDonld’s” e dois no Habib’s, para almoçar, o restante aproveita para passar no Posto ou no Banco Itaú.

Quando perguntados sobre o que pensam a respeito das características atuais da avenida, grande parte deles respondeu que a avenida está perigosa, pois é muito movimentada e que deveria ter mais sinalização. Houve a citação de que a avenida está mais moderna, com a vinda dos estabelecimentos, e que com isso a cidade vai crescendo; outros citaram ainda que é uma boa avenida, pois dá acesso à várias partes da cidade, porém houve ainda a citação referente a seu mau cheiro.

Como podemos observar, por meio das respostas ao questionário e dos gráficos, a maioria dos alunos utiliza carro para se dirigir-se ao colégio, porém não utiliza a avenida de forma direta, utiliza a rotatória. A grande maioria dos alunos frequenta os estabelecimentos da avenida tanto nos finais de semana como durante a semana e alguns aproveitam a saída do colégio para passar pelos estabelecimentos. A avenida é para os alunos, como para o próprio colégio, um ponto nobre, caracterizando um maior desenvolvimento para a cidade, porém a preocupação, por parte dos alunos, é a questão do trânsito.

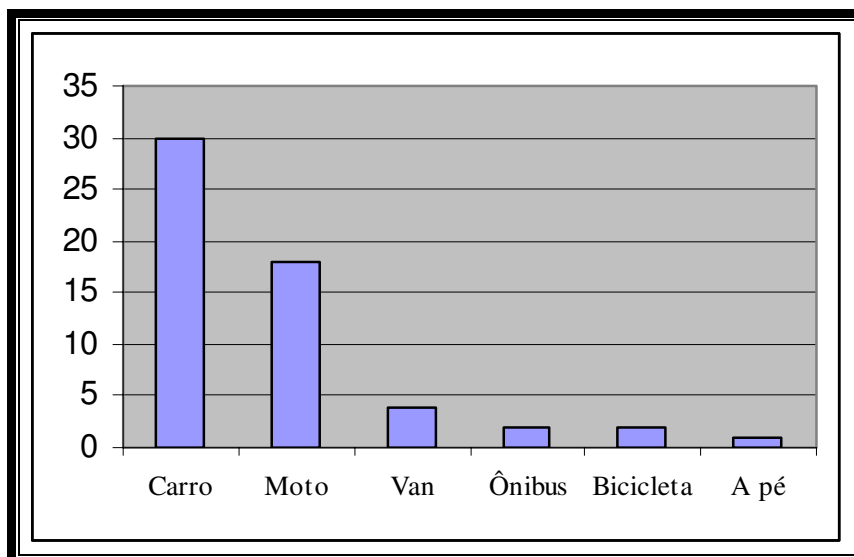
O questionário dirigido às Faculdades Integradas Claretianas foi respondido por seu Diretor acadêmico, Professor Sávio. Atualmente as faculdades possuem oito cursos: Administração, Planejamento Administrativo e Programação Econômica, Direito, Secretariado Executivo Trilingüe, Letras, Sistemas de Informação, Ciências Contábeis e Comunicação Social. Os horários das aulas são: Período da manhã: 7:30 h às 11:10 h; Noite: 19:00 h às 22:40 h. São aí matriculados cerca de 1900 alunos.

De acordo com o Diretor Acadêmico, os aspectos atuais da avenida trazem benefícios por facilitar o acesso a instituição, principalmente no que se refere àqueles que chegam pela rodovia. Não há nenhuma espécie de transtornos que possa ser citado.

Os alunos que frequentam as Faculdades integradas Claretianas são oriundos de diversos bairros de Rio Claro. Dos 55 entrevistados, apenas 4 são de outras cidades, como Piracicaba, Ipeúna, Santa Gertrudes e Corumbataí.

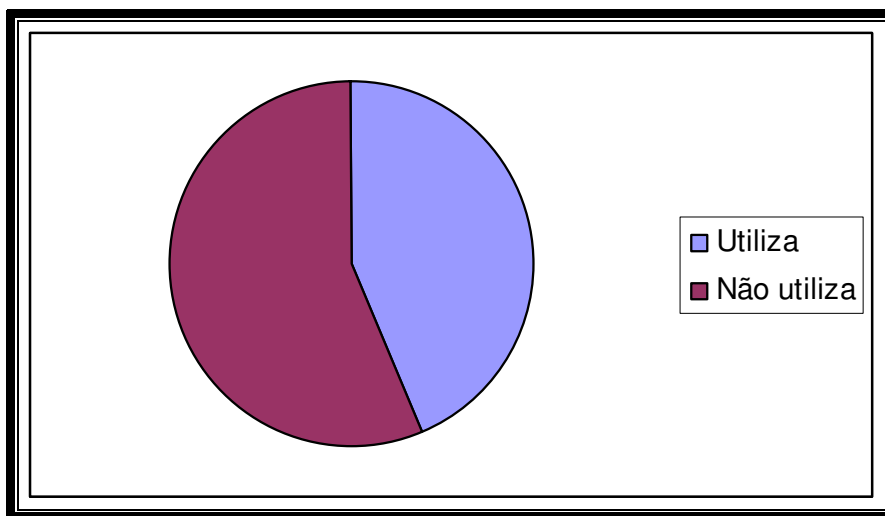
Como pode ser observado na figura 15, a maioria dos alunos vem para a Faculdade de carro ou moto. A figura 16 nos mostra que um pouco mais da metade dos alunos não utiliza a avenida para ir à faculdade. Os que utilizam-na, o fazem às 18:30 h e 22:30h.

**FIGURA 15.**  
**MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PELOS ALUNOS PARA SE DIRIGIREM À FACULDADE.**



*Fonte: Pesquisa Direta- set/2005.  
 Org. CARMO, J. de. A do..*

**GRÁFICO 16.**  
**UTILIZAÇÃO DA AVENIDA PELOS ALUNOS NO PERCURSO À FACULDADE**



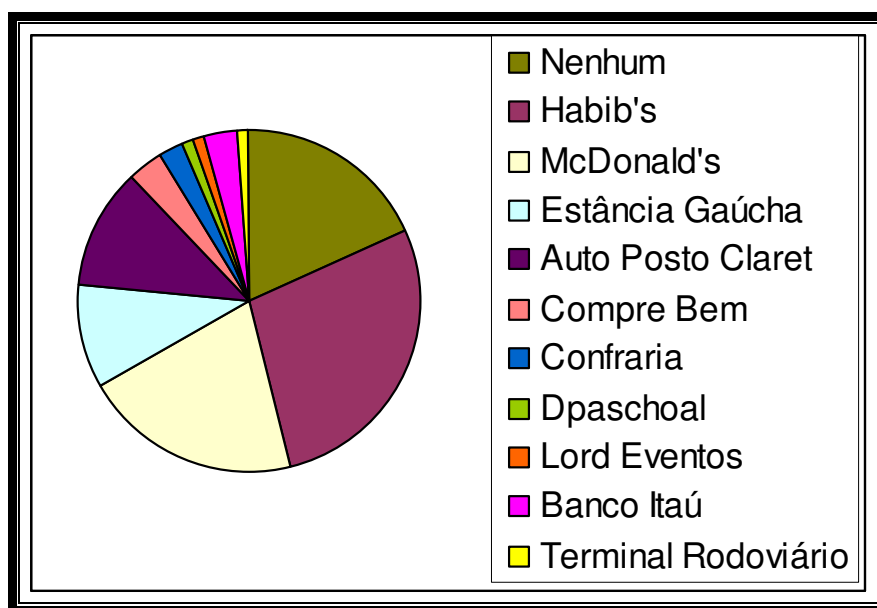
*Fonte : Pesquisa Direta-set/2005.  
 Org. CARMO, J.de. A do..*

Em análise a esses dois gráficos, podemos aferir que o aumento no movimento de carro e moto pela avenida, no período da noite, ocorre em parte, devido à utilização da

avenida pelos alunos da Faculdade. Os carros e as motos dos alunos são guardados em estacionamento da própria faculdade.

Quanto a frequência dos alunos aos estabelecimentos da avenida, podemos verificar, na figura 17, que sua grande maioria frequenta os estabelecimentos, sendo bem pequena a parcela daqueles que não frequentam nenhum estabelecimento. Podemos verificar ainda que o estabelecimento de maior preferência, por parte dos alunos, é o Habib's, vindo em segundo lugar o "McDonald's". Outros estabelecimentos, como pode ser observado, também foram citados, porém possuem menor grau de preferência pelos alunos.

**FIGURA 17.**  
**ESTABELECIDAMENTOS FREQUENTADOS PELOS ALUNOS DA FACULDADE.**

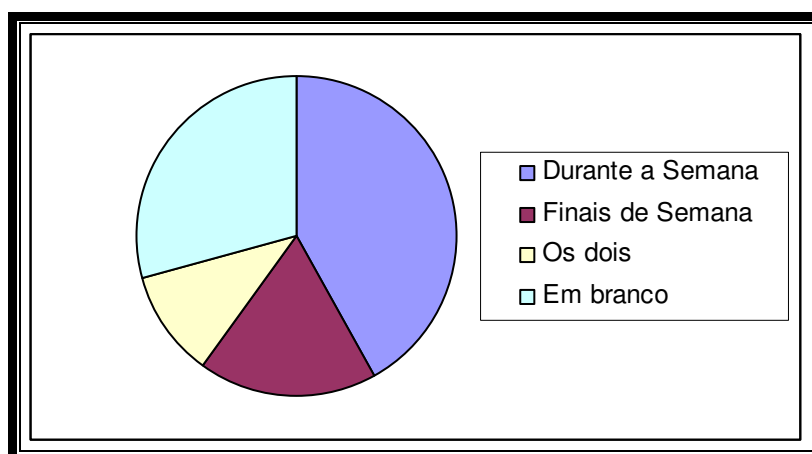


*Fonte : Pesquisa Direta- set/2005.  
Org. CARMO, J.de. A.do.*

Os motivos que levam esses alunos aos estabelecimentos comerciais, de acordo com as respostas obtidas, no geral, é a busca por lazer, entretenimento, a qualidade dos comércios e o grande movimento que ocorre na avenida.

A ida dos alunos aos estabelecimentos (figura 18) ocorre mais durante a semana, embora alguns ainda freqüentem aos finais de semana. A freqüência com que vão aos estabelecimentos é, em sua maioria, de pelo menos uma vez por semana.

**FIGURA 18.**  
**PERÍODOS EM QUE OS ALUNOS DA FACULDADE COSTUMAM FREQUENTAR OS ESTABELECIMENTOS**



*Fonte : Pesquisa Direta-set/2005.  
Org. CARMO, J.de. A. do.*

A maioria dos alunos diz não aproveitar a saída da faculdade para passar por algum estabelecimento da avenida, mesmo os que a freqüentam durante a semana o fazem porque deixam de ir à Faculdade para estar no estabelecimento de sua preferência. Porém, os que aproveitam a saída da Faculdade e passam por algum estabelecimento totalizam 21 alunos e estes citaram os estabelecimentos que freqüentam em ordem decrescente: “Habib’s”, “McDonald’s”, Posto Claret e apenas um citou a antiga Confraria.

A opinião dos entrevistados quanto às características atuais da avenida são diversas, mas 21 citaram a questão da organização do trânsito da avenida que a torna perigosa. Houve citação também do córrego não canalizado, na entrada da avenida, que ainda deixa odor de esgoto no ar. Mesmo os que apresentaram o problema do trânsito também

elogiaram os estabelecimentos da avenida, a sua estética, dizendo que ela está muito bonita e cuidada, que precisa haver mais opção de estacionamento e esperam que venham mais estabelecimentos para a avenida.

Diferentemente dos alunos do Colégio Anglo Claretiano, os alunos das Faculdades Integradas Claretianas utilizam a avenida com maior frequência, tanto na entrada quanto na saída da Faculdade, assim como seus estabelecimentos. Portanto, entendemos que a Faculdade gera um aumento no fluxo de pessoas transitando pela avenida como na frequência aos estabelecimentos durante a semana, pois é o período em que a maior parte dos alunos costuma frequentar esses estabelecimentos.

Ao observar e descrever a avenida, percebemos que em sua margem direita (direção cidade-rodovia) ocorre maior dinamismo, com maior número de estabelecimentos comerciais, enquanto que à margem esquerda (direção rodovia-cidade), encontramos maior parte do espaço físico sendo ocupado por estabelecimentos que fogem às características comerciais, como a APAE, a Igreja e as residências, sendo que as duas primeiras ocupam grande extensão da margem da avenida (três quadras inteiras), dificultando maior ocupação dessa margem. Ainda se encontram duas praças, sendo uma delas com presença de estacionamento aberto e, por fim, terrenos para serem ocupados. Nessa margem esquerda, com características comerciais, encontram-se apenas dois postos de gasolina, uma borracharia, o setor de gráfica do Jornal Cidade, e, na mesma margem, na esquina com a rua 14, há um estabelecimento que já funcionou como lanchonete, discoteca e que agora está sendo demolido para dar lugar a um estacionamento destinado a venda de carros novos e semi-novos, bem como a uma academia.

**FIGURA 19: LOCALIZAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES- RIO CLARO- SP**



Org. Carmo, J. de A. do.  
Des. Gilberto DHenrique - 2006

- |                            |                                                |
|----------------------------|------------------------------------------------|
| 1- Praça Dalva de Oliveira | 14- Vila Stecca                                |
| 2- McDonald's              | 15- Auto Posto Garcia                          |
| 3- Hotel Cristal           | 16- Residências                                |
| 4- Banco Itaú              | 17- Praça Rotatória Francisco Marchiori        |
| 5- Habib's                 | 18- Auto Posto WF                              |
| 6- Coliseu pizzaria        | 19- Jornal Cidade                              |
| 7- Lord Eventos            | 20- Igreja Evangélica Assembléia de Deus       |
| 8- Estância Gaúcha         | 21- Apae                                       |
| 9- Auto Posto Claret       | 22- Futuro Estacionamento de venda de veículos |
| 10- Dpaschoal              | 23- Praça com estacionamento                   |
| 11- Civesa Veículos        | 24- Praça                                      |
| 12- Terminal Rodoviário    | 25- Rotatória da rua 14                        |
| 13- Auto Posto Via Brasil  | 26- Supermercado Compre Bem                    |

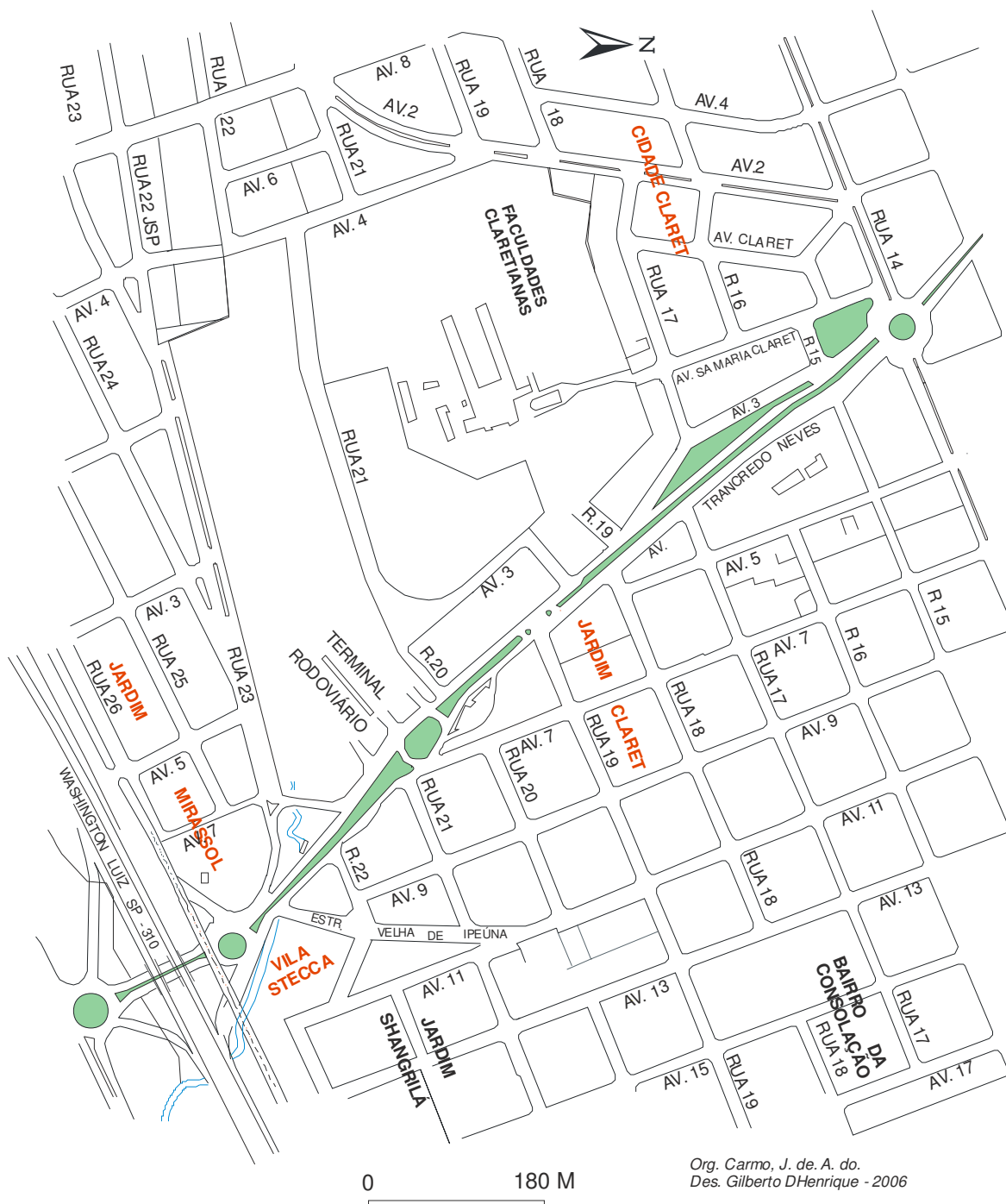
Fonte: Planta Digital Prefeitura Municipal de Rio Claro, 2002



### ***2.3 - Os Bairros e Moradores do entorno da Avenida***

As entrevistas foram realizadas com os moradores dos bairros Cidade Claret, Jd. Mirassol, Jd. Claret e Vila Stecca, os quais circundam a avenida. A Vila Stecca não aparece na planta da cidade, porque é uma ocupação ilegal, que se localiza bem à direita da entrada pela Washington Luiz, ao lado do Jardim Shangrilá, sendo bem visível a situação precária das residências às pessoas que trafegam tanto pela rodovia como pela avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Ao todo foram aplicados 60 questionários, sendo 15 em cada bairro. (Figura 20- localização dos bairros do entorno da avenida).

**FIGURA 20 - LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS DO ENTORNO DA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES - RIO CLARO - SP**  
(Jardim Mirassol, Cidade Claret, Jardim Claret e Vila Stecca)



Fonte: Planta Digital Prefeitura Municipal de Rio Claro, 2002

Org. Carmo, J. de A. do.  
Des. Gilberto D'Henrique - 2006

## Vila Stecca

O bairro Vila Stecca é uma propriedade particular, pertencente ao senhor Antonio Stecca, proprietário do antigo frigorífico de Rio Claro. (Jornal Diário de Rio Claro, 2005). Os primeiros moradores pagavam aluguel, água e luz, mas, com o passar do tempo, deixaram de fazer o pagamento, mas continuaram morando nas residências, e por indicação dos próprios moradores, parentes e amigos começaram a se dirigir para o local, onde construíram novas casas ou se abrigaram nas casa já existentes. (Pesquisa Direta, 2005). Por suas características e forma de ocupação, o bairro lembra um grande cortiço, com casas muito mal-estruturadas, com pouquíssimo quintal e ruas improvisadas (observe figura 21).

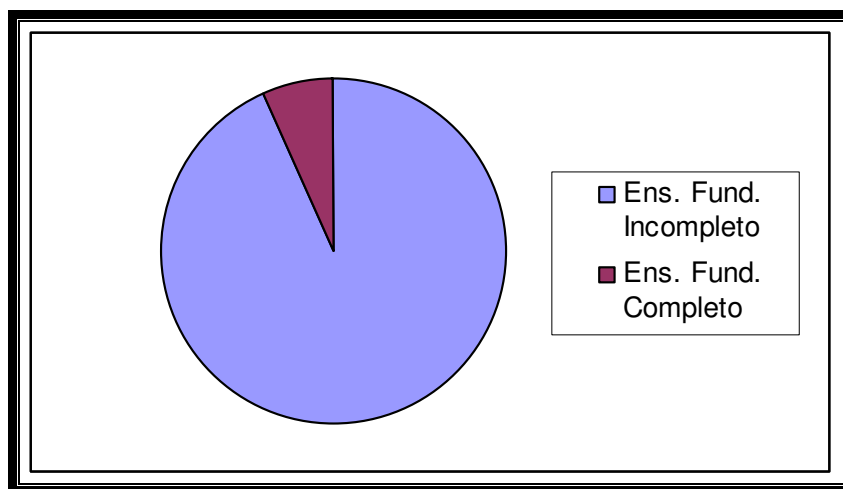
**FIGURA 21.**  
**BAIRRO VILA STECCA.**



*Fonte: CARMO, J. de A.do. (2006)*

Até hoje a situação desse bairro é irregular. Outro fator que torna irregular essa ocupação é sua localização na área de preservação do Córrego da Servidão, que muitos denominam de esgoto a céu aberto. Mesmo sendo uma ocupação irregular, encontramos moradores que estão no local há apenas 3 e 1 ano e alguns que estão lá há 10 e 20 anos.

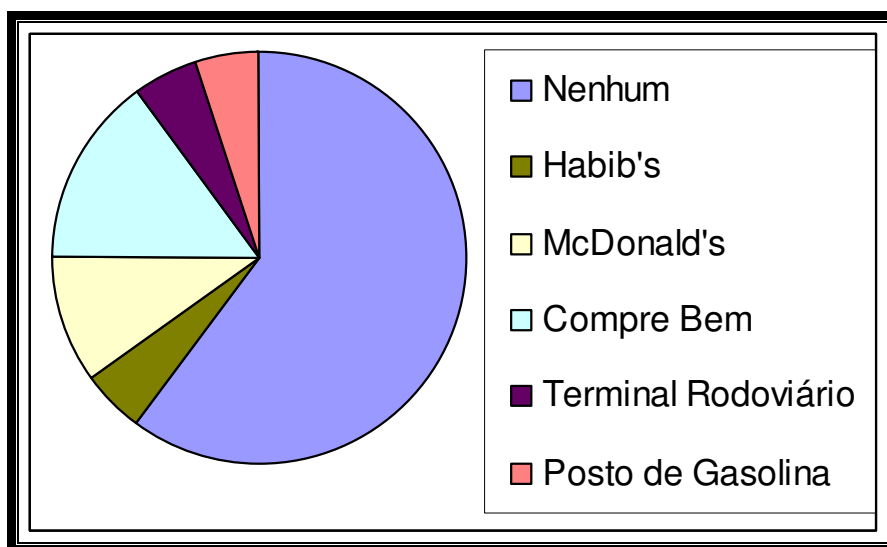
**FIGURA 22.**  
**ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DA VILA STECCA.**



*Fonte: Pesquisa Direta- 2006  
Org. Carmo, J. de A.do.*

A figura 22 nos mostra que a grande maioria da população entrevistada não completou o Ensino Fundamental, o que por si só já nos indica que trata-se de uma população pobre e de baixos rendimentos, haja vista não conseguirem uma boa colocação no mercado de trabalho, devido ao fato de não terem concluído os estudos. Isso é comprovado quando perguntamos sobre a profissão e nos responderam que desempenham funções autônomas como pedreiro, marceneiro, catador de sucata ou funções com remuneração muito baixa, como doméstica, auxiliar de limpeza, entre outras.

**FIGURA 23.**  
**ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADOS DA VILA STECCA.**



*Fonte: Pesquisa Direta- 2006.*  
*Org. Carmo, J.de. A do.*

De acordo com a figura 23 percebemos que a maior parte dos moradores desse bairro não frequenta os estabelecimentos, quando questionado o porquê de não frequentarem, disseram-nos que não possuem renda suficiente.

Quando solicitado a opinião em relação à avenida, disseram que ela está bonita, porém muito violenta, pois os veículos andam em alta velocidade, ficando perigoso para o pedestre. Eles também reclamaram da falta de bancos na praça e disseram que deveriam resolver o problema do esgoto a céu aberto, fazendo referência ao córrego da Servidão.

## Cidade Claret

Dos bairros pesquisados, podemos dizer que o bairro Cidade Claret é o que possui população com maiores rendimentos, isto é percebido pelo padrão das residências e pela entrevista, pois a maioria dos entrevistados possui Ensino Superior Completo, desempenhando uma profissão que lhe dá bons rendimentos (figura 24).

**FIGURA 24.**  
**BAIRRO CIDADE CLARET**

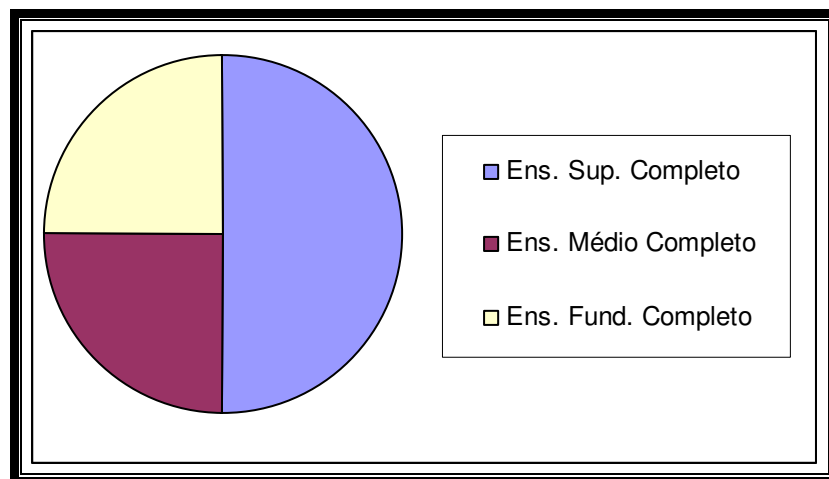


*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006)*

As características do bairro também dificultaram um pouco a entrevista, pois era difícil encontrar os moradores durante a semana, sendo necessário voltar ao bairro nos finais de semana; além disso, alguns se mostraram receosos em responder ao questionário e até mesmo a nos atender. Este receio de contato e de responder perguntas, pode ser atribuído ao medo da violência. Grande parte dos moradores vieram residir nesse bairro por

ele possuir característica de bairro residencial, por considerarem o local sossegado, bem estruturado e com boa localização em relação ao centro da cidade.

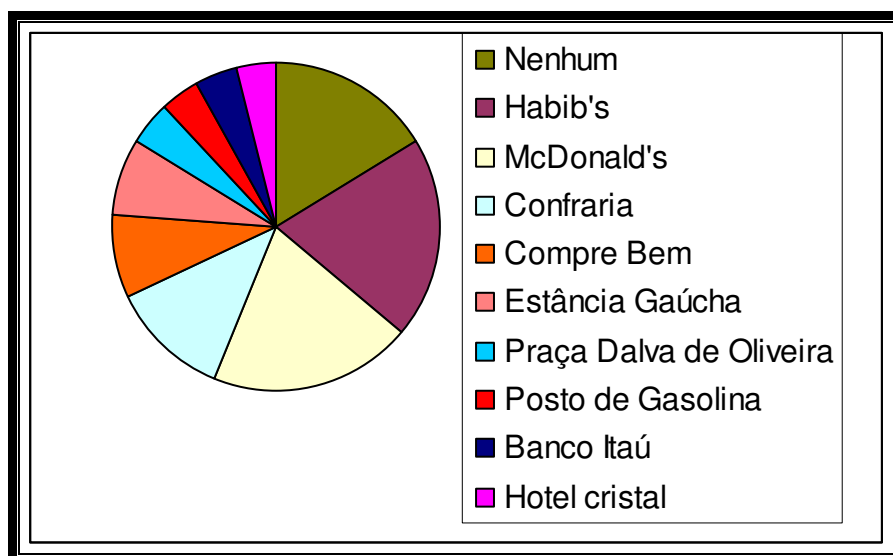
**FIGURA 25.**  
**ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DO BAIRRO CIDADE CLARET.**



*Fonte: Pesquisa Direta-2006.*  
*Org. Carmo, J. de. A. do.*

De acordo com os dados da figura 25, podemos verificar que a maioria dos entrevistados possui o Ensino Superior Completo, levando-nos a comprovar o que dissemos um pouco atrás, ou seja, trata-se de um bairro de classe alta. Encontramos entre as profissões desempenhadas pelos entrevistados, as de advogado, analista de sistema, psicólogo, terapeuta, engenheiro químico, representante comercial, comerciante, entre outras.

**FIGURA 26.**  
**ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADO DO BAIRRO**  
**CIDADE CLARET.**



*Fonte: Pesquisa Direta- 2006*  
*Org, Carmo, J. de. A. do.*

Os estabelecimentos mais frequentados pelos entrevistados, como pode ser observado Na figura 26, são o “Habib’s” e o “McDonald’s”, porém foram citados Compre Bem, Confraria, Estância Gaúcha, o banco Itaú e a praça Dalva de Oliveira; além disso, há pessoas que não frequentam nenhum estabelecimento da avenida. Quando perguntados sobre o motivo que os fazem frequentar tais estabelecimentos eles responderam que é devido à proximidade, à qualidade dos alimentos e porque é uma opção de lazer e entretenimento em Rio Claro. Quanto à opinião sobre as características atuais da avenida, os entrevistados, de um modo geral, acham que a avenida está bonita, houve grandes melhorias, tornou-se um ponto comercial. Porém, ainda reclamam do mau cheiro e do trânsito, dizendo que em horários de pico o movimento é muito grande que torna a avenida um lugar perigoso.



### **Jardim Mirassol**

O Bairro Jardim Mirassol também possui uma população com rendimentos entre 15 e 20 salários mínimos, o que pode ser notado pelo aspecto visual do bairro e pelo padrão das residências; mesmo assim, ainda podemos verificar que no bairro há casas mais antigas que possuem um padrão mais simples. Trata-se de uma ocupação mista (residencial e comercial), e conta-se com oficina de carros e caminhões, entre outros (figura 27).

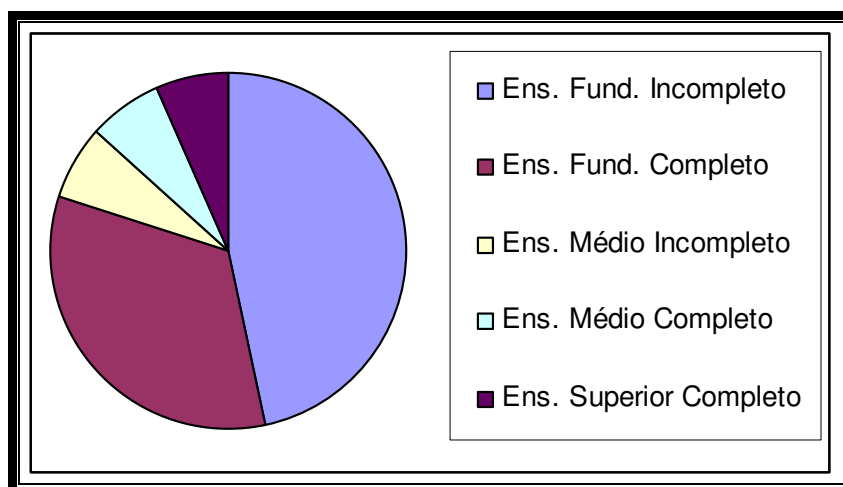
**FIGURA 27.**  
**BAIRRO JARDIM MIRASSOL**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006)*

Neste bairro, o questionário foi respondido em maior parte por mulheres, isto porque a maioria delas não trabalha fora, dedicando-se a cuidar da casa e das crianças, ou desempenham algum serviço em casa mesmo, como por exemplo, manicure. A maior parte dos entrevistados cursou somente o ensino Fundamental e alguns nem chegaram a concluí-lo.

**FIGURA 28.**  
**ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DO BAIRRO JARDIM MIRASSOL.**

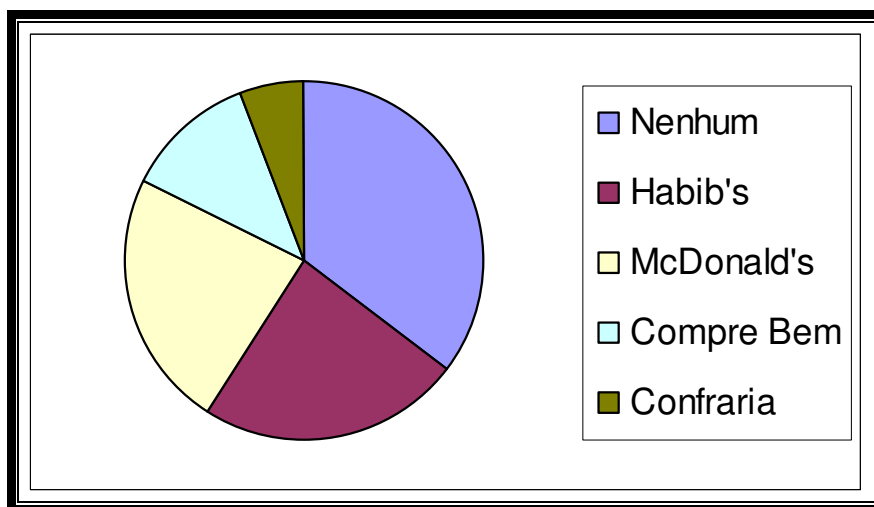


*Fonte: Pesquisa Direta- 2006  
Org, Carmo, J. de. A. do.*

É um bairro um pouco mais antigo que o bairro cidade Claret, pois tem morador que está lá há mais de 30 anos. Muitos vieram morar no Jardim Mirassol porque foi onde conseguiram comprar o terreno: outros dizem que vieram para o bairro, porque ele é calmo e sossegado: a maioria tece muitos elogios a esse bairro e dizem que sabiam que o lugar seria bem valorizado com o tempo, devido a sua localização.

Realmente os moradores conseguiram antever a valorização do espaço, pois o que verifica-se atualmente é que devido a especulação imobiliária este bairro teve o valor do solo aumentado e sendo procurado por incorporadoras para sua verticalização. Nesse processo, o bairro passou a contar nos últimos anos com a construção de dois grandes condomínios residenciais.

**FIGURA 29.**  
**ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADOS DO BAIRRO**  
**JARDIM MIRASSOL.**



*Fonte: Pesquisa Direta- 2006*  
*Org. Carmo, J. de. A .do.*

Os Estabelecimentos mais frequentados pelos entrevistados, como podemos observar no gráfico, são a “McDonald’s” e o “Habib’s”. Foram citados o Supermercado Compre Bem e a Confraria, porém grande parte dos entrevistados disseram não frequentar nenhum dos estabelecimentos da avenida. A motivação para frequentar os estabelecimentos, segundo os entrevistados, vem da proximidade, fácil acesso, o tipo de alimento oferecido e porque os filhos pedem para ir até esses estabelecimentos; os que não os frequentam disseram que o tipo de estabelecimento não chama a atenção.

Quando indagados sobre o que acham da avenida hoje, respondem que a avenida está bonita, mais alegre, com mais vida e que a vinda dos estabelecimentos foi algo muito bom para o bairro, pois ajudou a valorizá-lo e, também, porque a avenida não fica tão abandonada, no entanto todos reclamam do trânsito e dizem que acontecem muitos acidentes, que é difícil para pedestre atravessarem-na, principalmente nos horários de pico; e ainda há citação do problema do córrego que não foi canalizado até o final.

## Jardim Claret

O bairro Jardim Claret é um bairro de padrão inferior ao do Jd. Mirassol e o padrão das casas é mais simples (figura 30).

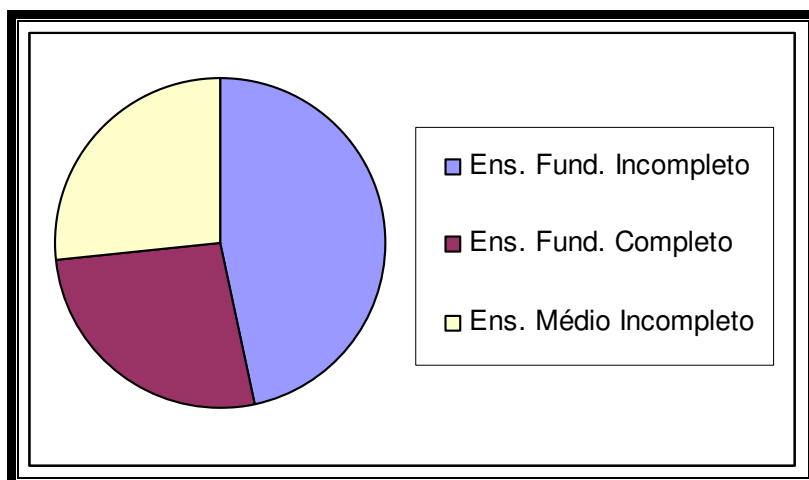
**FIGURA 30.**  
**BAIRRO JARDIM CLARET**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006)*

Neste bairro, encontramos moradores bem mais antigos, que estão aí há 20, 30 e até há 40 anos, que adquiriram o imóvel ou o terreno numa época em que o valor imobiliário ainda era muito baixo. Alguns moradores disseram que vieram morar neste bairro porque ele é bom e calmo, outros disseram que vieram porque foi onde conseguiu comprar um imóvel e há, ainda, quem veio para o bairro porque recebeu o imóvel de herança. O bairro apresenta uma ocupação mista (residencial e comercial). Há lojas de auto-serviço, de peças e de assistência técnica a carros e caminhões.

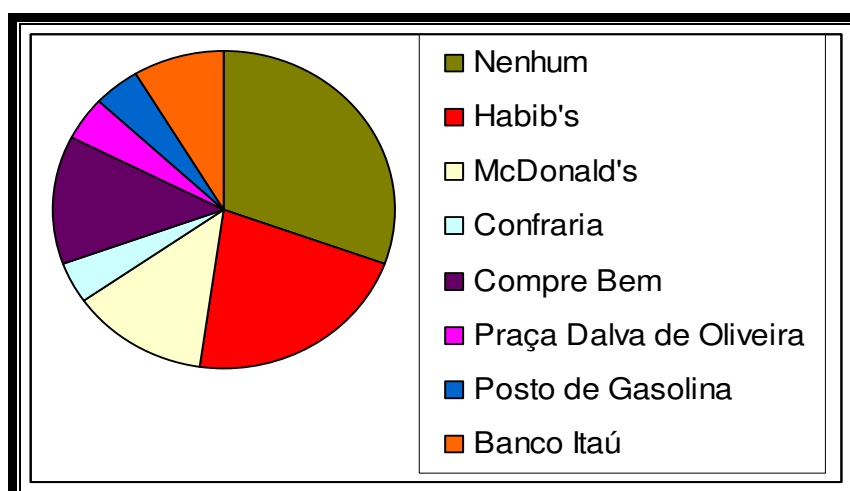
**FIGURA 31.**  
**ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS DO JARDIM CLARET.**



*Fonte: Pesquisa Direta- 2006  
Org, Carmo, J. de. A. do.*

Como está visível na figura 31, a maior parte dos entrevistados não concluiu o ensino fundamental, muitos desenvolvem profissão não tão bem-remuneradas, como ajudante geral, auxiliar de produção e doméstica.

**FIGURA 32.**  
**ESTABELECIMENTOS FREQUENTADOS PELOS ENTREVISTADOS DO JARDIM CLARET.**



*Fonte: Pesquisa Direta-2006  
Org, Carmo, J. de. A. do.*

A figura 32 mostra que grande parte dos entrevistados não frequenta os estabelecimentos da avenida. Dentre aqueles frequentados estão o “McDonald’s”, o “Habib’s”, o Supermercado Compre Bem, a Confraria, os Postos de gasolinas, o Banco Itaú e a Praça Dalva de Oliveira, sendo que os mais citados foram os dois primeiros. Os motivos que os levam a frequentar os estabelecimentos são a facilidade de acesso, a proximidade, o ambiente dos estabelecimentos e a qualidade dos alimentos. A opinião dos entrevistados sobre as características atuais da avenida é parecida com a dos entrevistados do Jardim Mirassol: acham que a avenida está muito bonita, mas há que se disciplinar o trânsito, pois ela é muito perigosa para quem anda a pé ou de bicicleta, uma vez que os veículos passam aí em alta velocidade.

Através da entrevista, pudemos verificar que, em sua maioria, os moradores do entorno usam a avenida e frequentam os estabelecimentos nela localizados. Porém acreditamos que isso aconteça devido à situação dessa população em relação aos rendimentos, pois são bairros que vão da classe média à alta e os estabelecimentos são de alto padrão. Os alimentos oferecidos são de alto valor e o ambiente é requintado, sendo, portanto, destinado ao uso de consumidores com maior poder aquisitivo. Isto pôde ser comprovado, quando verificamos que os moradores da Vila Stecca, em sua maioria quase que absoluta, não frequentam os estabelecimentos da avenida, pois seus rendimentos não lhes possibilitam esse tipo de consumo. Desse modo, podemos concluir que a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves pode ser considerada uma subcentralidade, destinada a uma determinada classe social e não a toda a população da cidade.

## 2.4 - Os Freqüentadores dos Estabelecimentos

Os freqüentadores dos estabelecimentos foram identificados através do questionário aplicado aos alunos das Faculdades Integradas Claretianas e àqueles do Colégio Anglo Claretiano, assim como do questionário aplicado aos estabelecimentos, cujo responsável nos informou a origem de seus clientes e das entrevistas realizadas na praça “Dalva de Oliveira”.

Os freqüentadores desses estabelecimentos comerciais da avenida são oriundos dos diversos bairros de Rio Claro e da região, porque são estabelecimentos que, pelas suas características, geram uma influência regional, uma vez que oferece a seus freqüentadores várias possibilidades como: postos de gasolina, rede de supermercados, concessionária de veículos e venda de produtos, bem como manutenção de veículos; bancos, lanchonetes e restaurantes que, por possuírem ambiente agradável, acaba por atrair clientes de cidades vizinhas como, por exemplo, Santa Gertrudes, Araras e Limeira.

Outro fator que explica a centralidade regional dos estabelecimentos é a própria localização da avenida, próxima à rodovia, por ser uma das entradas da cidade e por fim, pelo fato de a avenida constituir uma via de fluxo rápido, o que facilita o acesso dos clientes a esses empreendimentos.

O uso dos estabelecimentos pelos moradores de diversos bairros de Rio Claro também pode ser explicado pela localização da avenida, que dá acesso a diversos setores do município, sendo considerada um local de passagem para quem entra e sai da cidade, assim como para quem deseja ir de um bairro a outro dentro do município.

A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves é um lugar do consumo e pelas relações descritas, percebe-se que ocorre também o consumo do próprio lugar, levando-nos

a abordar no decorrer da dissertação um tema bastante importante para os estudos urbanos que é o consumo *no e do* espaço.

O que percebemos, também, através das entrevistas e dos questionários aplicados é que os freqüentadores desses ambientes geralmente aproveitam a ida a algum estabelecimento da avenida para passarem em outro, como por exemplo, os freqüentadores da praça, que vão aos domingos prestigiar os eventos, aproveitam para comer um lanche ou tomar um sorvete na “McDonald’s” ou no “Habib’s”, assim como acontece com os fiéis da igreja e com alguns alunos do Colégio Anglo Claretiano e das Faculdades Integradas Claretianas.

Através da observação e da descrição da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, pudemos identificar que ela apresenta grande dinamismo, é freqüentada em diversos momentos do dia e da semana, porém com maior freqüência durante os finais de semana, quando as pessoas procuram estar e passar pela avenida. Ela constitui um subcentro do município e um centro regional por congregar freqüentadores de diversos bairros de Rio Claro e de algumas cidades vizinhas, como Santa Gertrudes, Araras, Limeira, etc. Porém, observamos que esse dinamismo é mais substancial em sua margem direita e, em menor grau, na margem esquerda, e que ainda há espaços a serem ocupados. Entendemos que isto ocorre pelo fato de a área da esquerda possuir grandes extensões de terras públicas, que foram doadas para as instituições como a APAE e a Igreja Evangélica, num momento em que não se esperava que a avenida fosse sofrer transformações que a levassem ao dinamismo atual. A partir do levantamento de suas características atuais foi possível elaborarmos alguns questionamentos sobre os quais procuramos trabalhar nos próximos capítulos.



- Quais foram os fatores que desencadearam as mudanças na avenida, ou seja, qual foi o marco de seu desenvolvimento territorial?
- Quais foram os agentes responsáveis pela produção desse espaço?
- Que interesses foram atendidos nessa produção do espaço?
- Que conflitos e contradições foram gerados através da produção desse espaço?

Essas perguntas foram respondidas através da análise da produção da avenida, no tempo e no espaço, ou seja, através da análise das transformações que ocorreram nesse espaço através do tempo. Essas transformações foram detectadas através de extensa pesquisa em jornais, dos questionários aplicados aos responsáveis pelos estabelecimentos e aos moradores do entorno, através da análise da ação pública em determinados momentos. Com a análise da ação pública procuramos analisar as ações dos Prefeitos Municipais, desde a inauguração da Avenida Visconde do Rio Claro até o momento atual, no que se refere à avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, e verificamos também alguns projetos encaminhados à Câmara Municipal.

Com todos esses procedimentos, foi possível identificar os fatores, os agentes responsáveis pela produção da avenida, os interesses aí envolvidos, os conflitos gerados e, por fim, entender a atual dinâmica sócio-espacial da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves.

### ***CAPÍTULO III***

***AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA***

***NEVES: UM ESPAÇO EM CONSTRUÇÃO***

### ***3 - Avenida Presidente Tancredo De Almeida Neves: Um Espaço Em Construção***

---

Como já dissemos anteriormente, a história é um elemento fundamental para desvendar-se o espaço atual. Através da história podemos identificar os processos, as dinâmicas e as ações executadas no espaço, podemos ainda captar o movimento das transformações ocorridas nele. Por isso é que em estudos que visam entender os processos de produção do espaço, a história se torna muito importante. (observe as figuras 33, 34 e 35, pois nelas é possível identificar o movimento das transformações, ou seja, o processo de produção de um espaço). SPOSITO (1988, p. 11) sobre essa questão, coloca que:

O espaço é história e nesta perspectiva, a cidade de hoje, é resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações.<sup>46</sup>

**FIGURA 33**  
**CÓRREGO DA SERVIDÃO ANTES DO INÍCIO DA CONSTRUÇÃO DA AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO.**



*Fonte: Arquivo Público de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadó" (1946).*

---

<sup>46</sup> SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Coleção Repensando a Geografia, 1998 p. 11

**FIGURA 34**  
**OBRAS DE CANALIZAÇÃO DO CÓRREGO DA SEERVIDÃO QUE DEU ORIGEM A**  
**AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO.**



*Fonte: Arquivo Público de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadó” (1947).*

**FIGURA 35**  
**A ATUAL AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO.**



*Fonte: Arquivo Público de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadó”(2000).*

Neste capítulo, utilizando o momento analítico-regressivo do método, procuramos reconstruir, através do tempo, a produção do espaço urbano, no caso, a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Os dados necessários para desenvolvermos essa etapa do estudo foram basicamente pesquisados através de notícias de jornal (Diário de Rio Claro) e do resultado dos questionários aplicados aos donos ou responsáveis pelos estabelecimentos e aos moradores da avenida, assim como de material coletado junto ao Arquivo Público e no Setor de Habitação do Município.

Começamos a pesquisar os jornais de 1970, porém, como nada constava sobre a avenida, avançamos um pouco mais no tempo e foi partir de 1985 que começaram a constar notícias a respeito da área em estudo (observe figura 36). Dessa forma, o marco inicial de nossa pesquisa é o ano de 1985. Gostaríamos de destacar que as intervenções no local se deram anteriormente a 1980, quando se instalaram na Avenida as residências e a APAE; porém, nessa fase, as mudanças tinham um ritmo muito menos veloz que as que estamos observando nos últimos anos.

**FIGURA 36**  
**AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES EM 1985.**



*Fonte: Diário de Rio Claro. (1985)*

Como a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves é um prolongamento da Avenida Visconde do Rio Claro, acreditamos ser pertinente fazermos algumas considerações a seu respeito, além do quê, essa avenida é de grande importância para o município.

A Avenida Visconde do Rio Claro foi inaugurada em 21 de julho de 1971 e é resultado do trabalho de canalização e retificação do Córrego da Servidão, um afluente do rio Corumbataí, pertencente à bacia do rio Piracicaba (Observe figuras 33, 34 e 35). Porém, sua construção iniciada em 1947, passou por quatro administrações, iniciando-se com o Prefeito Benedicto Pires Joly, tendo continuidade nas administrações dos Prefeitos Francisco Scarpa e Augusto Schimidt Filho, sendo finalizada em 1971, na administração do Prefeito Municipal Dr. Álvaro Perin.

O *Jornal Diário de Rio Claro* do dia 21 de julho de 1971<sup>47</sup> traz a notícia da inauguração da avenida e utiliza como justificativa para a obra de canalização do córrego e da construção da avenida o seguinte argumento: “O Córrego da Servidão sempre existiu em nossa cidade. Jamais teve serventia, jamais se constituiu uma utilidade para os rioclarenses. Na verdade era considerado fator negativo quanto a seu aspecto de saneamento e urbanização, e mais ainda, um foco que poderia se tornar pernicioso à saúde de toda a população. Necessário era que medidas superiores viessem dotar o caminho do Córrego da Servidão, de providências benéficas, em favor principalmente das famílias residentes em sua proximidade”.

A construção da Avenida Visconde do Rio Claro iniciou-se com um trabalho de canalização e retificação do Córrego da Servidão, em 1947, pelo então Prefeito Benedicto

---

<sup>47</sup> INAUGURAÇÃO Conjunta da avenida Visconde do Rio Claro e iluminação a vapor de mercúrio. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, jul. 1971. p. 2.

Pires Joly, porém de forma rudimentar. Treze anos mais tarde, o Prefeito Francisco Scarpa realizou os primeiros serviços em concreto no trecho que compreende a avenida 32 até a rua 8 e seu sucessor, o Prefeito Augusto Schimidt Filho, seguiu com a obra da rua 8 até a avenida 14. Em 1969, o Prefeito Municipal Dr. Álvaro Perin reiniciou as obras de canalização chegando mesmo a atingir a avenida 12; porém, já em 1970, foi preciso parar a construção, devido a obras de maior urgência. Em 1971, dando continuidade à obra, prosseguiu com os serviços de aterramento, construção de guias e sarjetas, canteiro central, arborização lateral e iluminação, num percurso de quase dois quilômetros e meio, da rua 14 até a avenida 32. Cabe lembrar que essa obra foi executada com recursos do próprio município. (Jornal Diário de Rio Claro, 1971).

Passados alguns anos da conclusão da avenida Visconde do Rio Claro, por volta de 1978, surgiu a idéia da construção de seu prolongamento, quando houve o interesse de se instalar, nesse setor, o Terminal Rodoviário de Rio Claro, mas, já havia algumas intervenções nessa área, como o loteamento, do bairro Jardim Claret, que foi aprovado em 1963; nesse loteamento, já havia uma área destinada ao prolongamento da avenida Visconde do Rio Claro. Com o prolongamento da avenida, seria necessária também a construção do Trevo de acesso à Rodovia Washington Luiz. O local escolhido para a realização dessas obras pertencia ao antigo Seminário Claret, que era administrado pela instituição Sociedade Amigos do Brasil, com sede em São Paulo, capital, representada atualmente pelo Padre Américo Romito. (Jornal Diário de Rio Claro, 1988).

O Seminário Claret foi fundado em Rio Claro no ano de 1929. A área por ele ocupada por ele ia da rua 14 até a divisa com a rodovia Washington Luiz. As terras foram compradas da viúva, Dona Carolina Teixeira Soares, proprietária da então chácara Paraíso

localizada nos subúrbios de Rio Claro, no dia 11 de novembro de 1927. (Jornal Diário de Rio Claro, 1991).

O Seminário fazia parte da congregação dos missionários do Imaculado Coração de Maria (o nome oficial da congregação dos claretianos). Era um seminário menor, ou seja, nele os seminaristas ficavam até completar o segundo grau. A partir de 1983, deixou de funcionar como seminário-escola, em virtude de um decreto estadual que estabeleceu a obrigatoriedade do enquadramento de todos os estabelecimentos de ensino, que atuavam em condições de escola livre, às diretrizes oficiais. A área, em 1987, era ocupada por um prédio de dois andares e várias salas, um campo de futebol, pomar, viveiros, uma piscina, um orquidário, um pátio coberto e vários jardins. Ela abrigava 27 seminaristas e oito padres. (Jornal Diário de Rio Claro, 1991). Atualmente, o seminário não funciona mais nesse local, mas sim o Colégio Anglo Claretiano e as Faculdade Integradas Claretianas, sob a responsabilidade dos padres claretianos, que assumiram o controle acionário da Sociedade Rioclarense de Ensino e que também continuam como proprietários de grande parte das áreas do entorno da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves.

A Sociedade Amigos do Brasil apresentou um plano de loteamento de parte de suas terras, loteamento este denominado Cidade Claret 2º. Prolongamento, no qual era incluída uma área institucional, que seria destinada ao Terminal. Esse plano foi aprovado em 1979; porém, a Administração Municipal mostrou interesse numa área de 12.932,50 m<sup>2</sup>, que seria agregada à área institucional de 10.430 m<sup>2</sup> para a construção do Terminal Rodoviário. Então decidiu-se permutar uma área institucional, oriunda do loteamento da primeira gleba do bairro Cidade Claret aprovado em 1965, gerando então um protocolo de intenções, firmado pela Administração Municipal e pela Sociedade Amigos do Brasil, ficando a Instituição responsável por elaborar outro plano de loteamento, incluindo as áreas de



interesse da Prefeitura. Feito isso, a Prefeitura criou a Lei 1539/79, referente a permuta das áreas, e desta forma, iniciaram-se as intervenções nesse setor do Município (na margem direita), a começar pela construção do Terminal Rodoviário, em 1980, e em seguida o prolongamento da avenida Visconde de Rio Claro e, por fim, o trevo (Anexo O, figura O.1 e figura O. 2). Essas três obras, em um mesmo setor, apresentaram períodos de paralisação e de abandono, sendo apenas concluídas quando já havia se passado mais ou menos 8 anos do início das mesmas. (Jornal Diário de Rio Claro,1987).

A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves foi projetada como parte do anel viário de Rio Claro, que previa a ligação do bairro Inocoop, pela avenida Visconde do Rio Claro, através da integração proporcionada pelo trevo da Rodovia Washington Luiz e, atravessando esse bairro, iria desembocar na Rodovia Fausto Santomauro (Rodovia Rio Claro-Piracicaba). Até 1988, enquanto não se concluíam as obras do Terminal Rodoviário, do prolongamento e do trevo, a entrada principal da cidade era feita pela a avenida Presidente Kenedy.

O prolongamento da Avenida Rio Claro é de responsabilidade da EMDERC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Rio Claro), e até 1986 já haviam sido feitos os serviços de canalização do córrego da servidão, que estava canalizado somente até a rua 14, laje de fundo, paredes laterais, a cobertura do canteiro central, faltava somente sua conclusão, que veio a ocorrer em 1988.

**FIGURA 37.**  
**AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES EM 1988**



*Fonte: Diário de Rio Claro. (1988)*

O prolongamento da Avenida Visconde do Rio Claro a partir da rotatória da Rua 14 até o encontro com a Rodovia que liga Rio Claro a Piracicaba teve seu nome transferido para Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, através da Lei Municipal 33/1985. Durante a aprovação do projeto, houve discussões na Câmara a respeito das pessoas que foram mais importantes para Rio Claro e que deveriam ser homenageadas; mas os vereadores, que defendiam o projeto, alegaram que a homenagem ao Presidente do Brasil se justificava, mesmo ele não tendo feito nada diretamente por Rio Claro, uma vez que ele já havia feito muito pelo Brasil. Em discurso a aprovação do projeto, o Presidente da Câmara, na época o senhor Antonio Vicente Quilici, Tedesco afirmou que todo projeto, que homenageia um cidadão que trabalhou por uma comunidade, deve ser aprovado e

respeitado. (Consulta ao Projeto-Lei). É importante destacar que em algumas plantas do município, a Avenida, a partir do trevo da Washington Luiz, seguindo para os Bairros Inocoop, Jardim Brasília, Guanabara I e Guanabara II, Jardim das Palmeiras, continua com o nome original, “Avenida Visconde do Rio Claro”, o que é um equívoco, pois na lei está claro, a alteração dá-se até o encontro com a rodovia SP 127 (Rodovia Fausto Santomauro), que liga Rio Claro a Piracicaba.

A construção do trevo da rodovia Washington Luis foi iniciada em 1986 pela empresa Lix da Cunha, de Campinas, com a intenção de possibilitar a entrada de veículos e ônibus no Terminal Rodoviário, que, nesta data, também estava sendo construído. A conclusão da obra deu-se em setembro de 1988.

Observa-se o papel do agente privado na gênese do processo de construção desta Avenida. Há demanda por um espaço fluido, que permita o fluxo rápido de produtos, sendo assim, a demanda dos donos do capital passa a ter mais importância do que os problemas dos moradores, que reclamavam da deterioração do local e não eram ouvidos.

No dia 31 de dezembro de 1988, último dia de mandato do então Prefeito Municipal em exercício, Karl Machado (vice-prefeito de Lincoln Magalhães, que estava ocupando o cargo de secretário de Estado), foi realizada a inauguração do Terminal Rodoviário de Rio Claro. Seu projeto de construção iniciou-se em 1978, quando havia um programa de terminais rodoviários que estava sendo executado pelo governo do Estado. Através desse programa, foi elaborado um estudo para determinar a melhor localização do terminal, estudo que levou em consideração o fluxo de passageiro e a tendência de crescimento urbano da cidade, chegando à conclusão de que o melhor lugar seria a margem da Avenida Rio Claro (futuro prolongamento, hoje Avenida Presidente Tancredo De Almeida Neves), na rua 21. Nessa área, antes da construção, havia um matagal, onde

constantemente ocorriam crimes como estupro, homicídios, etc. Durante o período em que a obra esteve paralisada, também ocorreram problemas desse tipo. As ocorrências policiais marcaram a fase de decadência e desvalorização da área. Esta é uma contradição de que voltaremos a tratar no próximo capítulo, procurando elucidar o presente por meio de uma discussão sobre os processos sócio-espaciais de desvalorização-valorização. (Jornal Diário de Rio Claro).

A construção do Terminal Rodoviário iniciou-se em 1980, contudo foi paralisada diversas vezes, sendo essas paralisações justificadas pela dificuldade de obtenção de recursos. Essa obra levantou muitas questões polêmicas, como é o caso do pagamento adiantado em 7 meses pelos serviços de cobertura, que não haviam sido concluídos, do elevado custo de toda a obra, da grande dívida feita pelo Município em favor dessa construção, entre outras. Seu projeto inicial foi alterado pela administração do Prefeito Lincoln Magalhães, não aproveitando boa parte do que havia sido construído pela administração anterior, do Prefeito Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior. A construção demorou em torno de oito anos para ser concluída e, durante esses anos e nos seguintes, tornou-se um dos assuntos mais polêmicos da administração Municipal. (Jornal Diário de Rio Claro).

Além dessa polêmica, outras questões foram levantadas a respeito do local onde se encontra o Terminal Rodoviário, questões essas que serão discutidas mais tarde quando trataremos do loteamento da área do entorno da avenida.

Como já dissemos, as intervenções na margem direita da Avenida foram iniciadas em 1980, através das obras do Terminal Rodoviário, do trevo da Washington Luiz e da conclusão das obras de infra-estrutura do prolongamento da avenida Visconde de Rio Claro. Porém, na margem esquerda, as intervenções iniciaram-se um pouco mais cedo, em

1963, quando da aprovação do loteamento do bairro Jardim Claret, e, em 1979, quando a Senhora Francisca Pompeu Coan recebeu um terreno da prefeitura, localizado na rua 15 entre avenidas 5 e Presidente Tancredo de Almeida Neves, para a instalação da APAE (Associação de Pais e Amigos do Excepcional), onde foram construídos dois pavilhões. Devido à grande procura, a APAE foi ampliada por sua fundadora, com a construção de mais um pavilhão, que posteriormente recebeu o seu nome em sua homenagem. (Jornal Diário de Rio Claro, 1992).

A APAE foi fundada em 1969. A princípio, ela funcionou em uma sala emprestada do prédio da antiga SUDAM. Sua localização, na Avenida, deu-se principalmente por ter recebido a doação, pela Prefeitura Municipal, do terreno onde ela se encontra. Na época o atendimento aos excepcionais estava sendo prejudicado, devido às características de sua instalação anterior. (Pesquisa Direta, 2005).

A partir de 1982, as residências já mencionadas no capítulo I começaram a ser construídas e habitadas na avenida 7 com a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Os terrenos foram ocupados numa época em que o local era pouco valorizado, devido à falta de infra-estrutura, como o asfaltamento, galerias de águas pluviais, rede de esgoto e, principalmente, a presença do Córrego da Servidão, que corria aberto sem os devidos tratamentos. Em 1986, houve a inauguração da Igreja Evangélica, “Assembléia Deus Rioclarense”, também na margem esquerda da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, em terreno doado pela Prefeitura Municipal. A localização foi motivada principalmente pela doação do terreno, pelo fato de próximo ao local estar ocorrendo a construção do Terminal Rodoviário e pela facilidade de acesso aos bairros pela Avenida, pois seus fiéis são na maioria oriundos da periferia. (Pesquisa Direta, 2005).

Basicamente até 1989, foram essas as intervenções ocorridas na Avenida. Depois de concluídas as três grandes obras do setor sudoeste de Rio Claro (Terminal Rodoviário, trevo da Washington Luiz e o prolongamento da avenida Visconde do Rio Claro), foi possibilitada a integração de diversos setores do município e a avenida tornou-se a principal entrada da cidade. O ponto positivo dessa grande obra pública foi a liberação e a fluidez dos fluxos de mercadorias e pessoas, embora, ainda nessa fase, ela não tenha representado uma valorização efetiva da área.

As grandes obras da avenida, mesmo antes de serem concluídas, começaram a chamar a atenção para o setor sudoeste do Município. Em agosto de 1988, quatro meses antes da inauguração do Terminal Rodoviário, foi inaugurado o Auto Posto Claret, o primeiro da Avenida. A instalação do Posto nessa avenida deu-se motivada pelas obras que estavam em andamento no setor, principalmente pela instalação do Terminal Rodoviário. O proprietário já previa o grande fluxo de veículos que se daria na Avenida. (Pesquisa Direta, 2005).

A partir de 1989, novas intervenções foram realizadas, através de obras de infraestrutura como a duplicação da avenida a partir da rua 19 e a interligação dela à rotatória do trevo da Washington Luiz. Essa obra foi realizada pela Prefeitura Municipal, sob a administração do Prefeito Azil Brochini, com o objetivo de acordo com o próprio Prefeito, de trazer melhoria para o sistema viário, facilitar o fluxo de veículos e trazer maior segurança para os motoristas, bem como propiciar a elevação da qualidade de vida daquele setor, pois a duplicação inclui serviços de boca de lobo, instalação de galerias, que hoje recebem águas pluviais do Jardim São Paulo e Cidade Claret e dos outros bairros adjacentes, construção de guias e sarjetas, assim como a pavimentação da avenida, a partir da rua 19, até a rotatória do trevo. (Jornal Diário de Rio Claro)

Através de notícia do jornal “Diário de Rio Claro”, de 1991<sup>48</sup>, os moradores dessa região reclamaram de um lixão no bairro jardim Mirassol, nas proximidades da rodoviária. A área compreendia cinco quadras, começava atrás da rodoviária e ia até a avenida 8, no Bairro Cidade Claret. No local havia todo tipo de material, como entulhos de obras, resinas de couro, pneus velhos, latas de óleo, restos de feira, que eram depositados, de acordo com moradores, no decorrer da noite, por empresas, feirantes e particulares. Muitas vezes, era ateado fogo no lixo ali depositado, sendo os moradores do entorno prejudicados com a fumaça. (Anexo P, figura P.1).

Esses moradores reclamaram ainda da existência, próxima ao depósito de lixo, de um bambuzal que servia de esconderijo para marginais, que deixavam no local produtos de furto e servia também como ponto de encontro de viciados, que largavam aí seringas e agulhas.

A cortar todo esse terreno, havia o esgoto, a céu aberto, da avenida 8 até a rodoviária, a que propiciava o aumento considerável no número de mosquitos e pernilongos, além de deixar no ar um cheiro insuportável. Os moradores expressam, por meio do jornal, a questão do abandono do lugar, que deveria ser o cartão de visita da cidade. O que se tinha como cartão postal do município era o lixo ali depositado, pois todos que adentravam a cidade viam, logo de início, essa paisagem degradante e sentia o mau cheiro oriundo do esgoto.

O problema do mau cheiro oriundo do esgoto no bairro jardim Mirassol, ao lado do terminal Rodoviário, é resultado do seguinte problema: ele foi canalizado até perto do balão da rodoviária e corre ao lado do Córrego Wenzel. A água que vem corre pela vazante do

---

<sup>48</sup> LIXÃO da rodoviária. Cartão de visita da cidade. **Jornal Diário de Rio Claro**. RIO CLARO. 07 ago/1991. p. 2.

córrego é limpa na nascente, ou seja, é um manancial; porém ao atingir a avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, o esgoto não tem para onde correr e acaba sendo despejado ali, no Córrego da Servidão, e até voltando correnteza acima, poluindo também parte do Córrego Wenzel. A intervenção no local depende da autorização do DER (Departamento Estadual Rodoviário), que é responsável pelo trecho da Tancredo Neves, próximo ao Terminal Rodoviário, que precisa ser cortado para a passagem dos canos de esgoto e depois reconstruído. A autorização vem sendo pedida desde 1978: porém até 1996 não havia sido conseguida. (Jornal Diário de Rio Claro).

Apesar de todos os problemas apontados pelos no setor da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves já mencionados, pouco havia sido feito para amenizá-los, mesmo sendo constantes os pedidos da população, não só residente, mas também da população em geral, que faz uso dessa avenida. Nem mesmo a manutenção de obras do local estava sendo realizada.

O Terminal Rodoviário, desde sua inauguração, sofre com o problema de enchente quando chove um pouco mais forte. Em 1992, a área da plataforma de embarque e desembarque foi totalmente inundada, assim como os guichês das empresas, causando prejuízos e atrasos nas viagens. A lanchonete foi a área mais prejudicada com a inundação, uma vez que ela fica no primeiro andar. (Jornal diário de Rio Claro, 1992).

A proprietária da lanchonete, falando à reportagem do jornal (Diário De Rio Claro, 1992, p. 2)<sup>49</sup>, diz que o problema não é só da enchente, mas que também há a questão da invasão das moscas, do mau cheiro do local, devido à proximidade com o Córrego; da falta de manutenção do asfalto na via que dá acesso ao estacionamento do Terminal, da falta de segurança, pois vários guichês e ela própria já foram assaltados. Como num

---

<sup>49</sup> CHUVA inunda rodoviária. **Jornal Diário de Rio Claro**. RIO CLARO. 28 mar.1992. p. 2.



desabafo, a proprietária diz que a rodoviária é uma obra mal projetada, mal construída e mal administrada, teve uma construção precária, com vários problemas, e sua inauguração foi relâmpago de final de mandato; ela foi entregue à população e em seguida abandonada.

De acordo com um engenheiro do departamento de serviços municipais, em entrevista ao jornal local, a rodoviária foi construída em cima de um lençol subterrâneo, sem que fosse feita a drenagem no solo antes da pavimentação. Portanto, o asfalto está sem nenhuma sustentação e, por isso, ele trinca e fica esburacado. Ainda de acordo com o engenheiro, seria necessário refazer toda a obra de engenharia (Diário De Rio Claro, 1992, p. 3)<sup>50</sup>. A demora em solucionar o problema acaba por agravá-lo ainda mais, pois os buracos no asfalto do Terminal espalharam-se atingindo até as plataformas de embarque e desembarque, complicando a situação dos comerciantes do local, dos taxistas e das empresas de ônibus, que precisam parar em outras plataformas, e dos usuários em geral. Para resolver o problema, foi preciso interditar parte do Terminal, incluindo quatro plataformas, uma interdição que durou mais de quatro meses.

Ainda em 1992, veio instalar-se na avenida a Concessionária Soma Veículos, esta trabalhava com venda programada, não houve sucesso nessa estratégia de venda e em 2000 encerrou suas atividades. Com o encerramento das atividades, o local ficou abandonado.

O trevo da Washington Luiz foi inaugurado em 1988, porém somente em agosto de 1993 é que houve a entrada do projeto na prefeitura, feito por um vereador, com pedido e instalação da iluminação desse trevo. Segundo o vereador Valdir Andreetta, em reportagem ao jornal local, quem chega aqui e encontra o trevo escuro, não tem boa impressão da cidade e defende que suas entradas devem funcionar como um verdadeiro cartão postal,

---

<sup>50</sup> ASFALTO da rodoviária foi construído em cima de um brejo. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro. 28 mar. 1992. p. 3.

para que as pessoas tenham uma visão otimista do que vão encontrar. Além dessa questão, o vereador justifica seu pedido dizendo que a falta de iluminação tem causado vários acidentes, devido à dificuldade que o motorista encontra ao chegar e não ter uma visão perfeita das condições do tráfego.(Diário De Rio Claro, 1993, p. 3)<sup>51</sup>

Em setembro de 1994, depois de várias reclamações por parte dos moradores, a avenida 11, que fica próxima ao Terminal Rodoviário e ao lado da Vila Stecca, bem na entrada da cidade, começou a ser asfaltada. (Jornal Diário de Rio Claro). Esse local sempre deixou a entrada da cidade com aspecto desagradável. Sem asfalto, com vários focos de lixo (este pode ser identificado até hoje), com o mau cheiro oriundo do esgoto, que é despejado no Córrego da Servidão, estava revoltava os moradores e as pessoas que trafegavam pelo local.

Em reportagem do jornal local, encontra-se a notícia de que o Córrego Wenzel, que corta o jardim Mirassol, transbordou, causando enchentes na Avenida Tancredo de Almeida Neves, nas proximidades do Terminal Rodoviário. De acordo com a reportagem, esse problema só será resolvido com a implantação do projeto de fundo de vale, projeto este que prevê a canalização do córrego e a construção de uma via expressa, atrás da rodoviária, cortando o jardim São Paulo e atravessando a Via Castelo Branco. (Diário De Rio Claro, 1994, p. 2)<sup>52</sup>. É bom destacar que até hoje não houve a implantação desse projeto.

De acordo com Celso Cresta, do Departamento de Obras Públicas da Prefeitura Municipal, a explicação para as enchentes que ocorrem nas avenidas Visconde de Rio Claro e Presidente Tancredo De Almeida Neves é a insuficiência da capacidade de escoamento

---

<sup>51</sup> VEREADOR quer iluminação nos trevos da entrada da cidade. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, ago. 1993. p. 3.

<sup>52</sup> CÓRREGO transborda e inunda a avenida Tancredo Neves. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro. 15 nov. 1994. p. 3.

das águas pluviais de suas antigas galerias, a impermeabilização do solo e a construção dos edifícios, que impedem a absorção da água da chuva pelo solo, dificultando seu escoamento. Ainda de acordo com Celso Cresta, “a única obra em andamento, que, uma vez concluída, poderá minimizar o problema, é o reforço de galeria em execução no Distrito Industrial, que canalizará toda a água acumulada pelas chuvas no trecho compreendido pelo Posto Cacareco até a indústria Torque, indo para o rio Corumbataí. Com isso, será reduzido, em cerca de 30%, o volume de água que desce para o Lago Azul, minimizando, conseqüentemente, as enchentes na Visconde...” (DIÁRIO DE RIO CLARO, 1995, p. 3)<sup>53</sup>

Em setembro de 1996, o jornal Diário de Rio Claro publica uma reportagem, que explicita uma outra versão para o problema das enchentes. De acordo com a reportagem, quando o prolongamento da avenida Visconde do Rio Claro foi aberto, no bairro Jardim Inocoop, houve a necessidade de se construir uma galeria subterrânea para escoamento das águas do Córrego da Servidão. Depois de alguns anos, ao decidirem mudar a linha da Fepasa para aqueles arredores, um aterro precisou ser feito, cortando também o córrego. Assim, a própria Fepasa encarregou-se de construir uma nova galeria, pelo menos 10 vezes menor do que a existente sob a avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, o que tem provocado enchentes arrasadoras, não só ao longo do bairro, como também atingindo a avenida Visconde do Rio Claro. Isto serve de explicação para o fato de que, durante a época de chuvas, o nível de água do córrego canalizado, já na avenida Visconde do Rio Claro, sobe muito e, ao encontrar a galeria feita sob o aterro da fepasa, no final do Jardim Inocoop, não tem por onde passar, por essa galeria ser muito estreita. Como resultado, a água acaba

---

<sup>53</sup> AVENIDA Rio Claro completa 24 anos. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro. 21 jul. 1995. p. 3.

voltando para o leito do córrego, inundando tudo. (DIÁRIO DE RIO CLARO, 1996, p. 3)<sup>54</sup>.

As enchentes continuam ocorrendo até hoje (2006) na avenida quando a chuva é muito forte. No período em que estivemos desenvolvendo essa pesquisa (2 anos e 6 meses), registramos duas enchentes no local, embora o trecho da Tancredo Neves até o Trevo tenha sido menos afetado do que a Avenida Visconde do Rio Claro.

Ainda no ano de 1995, veio instalar-se no setor o Sé Supermercado. A escolha do local deu-se pelo fácil acesso e proximidade com a rodovia, uma vez que o estabelecimento atendia clientes não só de Rio Claro, mas também da Região. Esse supermercado encerrou suas atividades em 2003, devido à problema de má administração da rede, sendo repassada as instalações, no mesmo ano, para outra rede, que reinaugurou o supermercado Compre Bem. Para o acesso a esse supermercado, é necessário utilizar a avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, sendo que em 1995, já havia reclamação no jornal local a respeito do estado de conservação do asfalto dessa região, principalmente da Avenida.

Na via que dá acesso, pela Washington Luiz, ao Terminal Rodoviário e também ao supermercado Sé, eles, os buracos, os bandos, crescem a olhos vistos, a cada dia, motoristas que se arriscam a percorrer o trecho, além de carta de habilitação, precisam fazer curso de malabarismo. Caso contrário, sempre, ao desviar de algum buraco, infalivelmente cairão em outro. (DIÁRIO DE RIO CLARO, 1995, p. 7)<sup>55</sup>

Durante os anos de 1996 e 1997, alguns acontecimentos chamaram a atenção para o setor sudoeste do Município de Rio Claro. No ano de 1996, os claretianos assumiram o controle da Sociedade Rioclarense de Ensino, fundada há 25 anos, e que abrange o colégio Integrado e as Faculdades Unidas de Rio Claro (Facco e Faterc), bem como a TV Rio Claro. Essa Sociedade viria, no ano de 1997, criar as Faculdades Integradas Claretianas.

---

<sup>54</sup> INOCOOP vive o drama das enchentes. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro. 12 set. 1996. p. 2.

<sup>55</sup> OS BURACOS do Sé. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro. 21 out. 1995. p. 7.

Para tanto, promoveu-se uma completa reforma no prédio do Seminário Claret, para onde foram transferidos todos os cursos da Facco e da Faterc e o Colégio Integrado. (Jornal Diário de Rio Claro).

Em 1997, efetuada a transferência do Colégio Integrado para o prédio do antigo Seminário Claret, sob o nome de Colégio Anglo Claretiano, e a criação e instalação das Faculdades Integradas Claretianas, no mesmo local, o trânsito mostrava-se conturbado, principalmente nos horários de entrada e saída de alunos, tanto do colégio quanto das Faculdades. Com isso, a Secretaria de Obras do Município voltou sua atenção para o trânsito desse setor e começou a atuar na abertura de um trecho da rua 22, numa extensão de 70 metros, estabelecendo a ligação entre a Avenida 11 e a Avenida Presidente Tancredo De Almeida Neves com o intuito de promover o acesso entre os bairros Jardim Claret e Mirassol através da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. A intenção dessas obras é desviar parte do fluxo de veículos da rua 14, desafogando o trânsito também da rotatória.

Ainda em 1996, era comum encontrar na avenida, próximos à rotatória com a rua 14, onde hoje se encontra a praça “Dalva de Oliveira”, vendedores ambulantes e outros usuários (Anexo P, figura P.2). Tais vendedores estiveram afastados durante um período desse ponto da cidade, mas atualmente têm retornado e, durante o dia, expõem suas mercadorias para atrair a atenção dos transeuntes que as vislumbrem e conseqüentemente as comprem. Os vendedores ambulantes procuram esses lugares próximos à rotatória porque há aí uma grande circulação de veículos e dessa forma suas mercadorias, ali expostas, funcionam como verdadeiras vitrines para seus produtos. O comércio, nesses locais, costuma ser bem variado: vai de móveis rústicos a plantas, frutas e verduras, passando por queijos, vinhos, bonecos de pelúcia, quadros e tapetes.

Como exemplo de outros tipos de usuários, temos a reportagem do jornal local de 1997, que trata de um pequeno barraco de apenas um cômodo, construído de forma precária, que servia de residência para um senhor de 57 anos de idade (Anexo Q, figura Q.1). Este, como residia sozinho, instalou-se no local há mais ou menos 6 meses. Além do barraco, aquele senhor providenciou uma pequena horta, onde plantava alface, almeirão e pimentão para sua sobrevivência. A Prefeitura Municipal, através da Ação Social, retirou o senhor do local e o encaminhou para o Asilo São Francisco, do próprio Município. (Diário De Rio Claro, 1997, p.3)<sup>56</sup>

Até 1997, ainda perdurava o problema de lixo na Avenida Presidente Tancredo De Almeida Neves, principalmente no local próximo ao Terminal Rodoviário, o que acontece também em relação a falta de iluminação no trevo da Washington Luiz. Durante os anos que vão de 1998 a 2004, muitas outras, e mais expressivas mudanças foram efetuadas na avenida.

A partir de 1998, ocorreram grandes mudanças na Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. A lanchonete *McDonald's*, em fevereiro de 1998, através de seus gerentes Orlando Biagini Junior, Iwaldo J. Veiga e Wander R. Ligago, apresentou ao Prefeito Municipal da época, o Prof. Dr. Cláudio Antonio de Mauro, a intenção de instalar uma unidade da lanchonete em Rio Claro. A escolha pela cidade foi feita a partir de um estudo que envolveu vários itens e pesquisas, que vão desde o hábito até o tráfego de pessoas em restaurantes, sendo que o município atingiu todas essas expectativas. No dia 13 de abril de 1998, a rede multinacional já deu início à construção da unidade em Rio Claro. A construção da loja foi executada em 90 dias e fazia parte de um projeto de expansão da rede desse grupo pelo interior de São Paulo. (Jornal Diário de Rio Claro, 1998).

---

<sup>56</sup> BARRACO chama a atenção. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro. mai 1997. p. 3.

De acordo com notícia do jornal Cidade de Rio Claro de 1998, o setor da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves ia passar por um processo de urbanização.

Os terrenos do local são de propriedade particular e pública e a sua localização na cidade atrai empreendimentos residenciais e comerciais. Meses atrás, os moradores da Cidade Claret reclamavam das condições dos terrenos e exigiam providências da prefeitura. Com o interesse do *McDonald's* em instalar uma unidade em Rio Claro, a administração esboçou uma reação e descarregou tubos de concreto no local. Contudo, passaram-se três meses, o McDonald's está preste a ser inaugurada, a galeria de águas pluviais ainda não foram construídas e a rua começou a ser feita com atraso e atrapalha a abertura da lanchonete. (JORNAL CIDADE DE RIO CLARO, 1998)<sup>57</sup>.

A Prefeitura exigiu um ritmo acelerado dos trabalhos e foi possível a entrega da obra no prazo para que a inauguração da lanchonete ocorresse mesmo no dia 18 de julho de 1998, sem problemas. As ruas abertas nesse período foram a da direita da lanchonete e houve ainda uma pequena alteração na rua paralela à Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Eis a presença que faltava para a urbanização da área; isto nos leva a crítica da pressão do “privado” sobre o “público”.

No começo de 1999, o Jornal Cidade de Rio Claro adquiriu um barracão na avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, onde instalou o Setor de Gráfica do Jornal, considerando a tranquilidade do Bairro e o fácil acesso, propiciado pela avenida, para os jornais de fora, assim como o carregamento do seu próprio jornal.

Em 2000, a Prefeitura iniciou a construção da praça “Dalva de Oliveira”, sendo ela inaugurada no dia 22 de julho do decorrente ano. A praça recebeu esse nome em homenagem a cantora rioclareense, Dalva de Oliveira, em razão de manifestos de parentes e amigos da ilustre personagem da história de Rio Claro. O projeto de construção da praça é de autoria da arquiteta do setor de Engenharia da Prefeitura, Raquel Rolin, e de acordo com ela, a idéia de construção da praça no local surgiu, principalmente, por ser um lugar de

---

<sup>57</sup> PREFEITURA pressiona para concluir rua. **Jornal Cidade de Rio Claro**. Rio Claro. 15 jul. 1998. P.4.

grande circulação de veículos. Aos olhos da arquiteta, havia a necessidade de um espaço que pudesse ser destinado ao ficar, ao descanso, tanto para o físico quanto para a mente. Em meio a tanto movimento, um lugar possível de encontro, de um tempo lento. A idéia, então era que a praça fosse um ponto de encontro de seresteiros, um local onde a música popular brasileira, aquela do passado e de sempre, pudesse imperar. Por isso, logo após sua inauguração, começaram os projetos culturais, trazendo vários seresteiros para apresentação no local. Com o passar do tempo, o projeto cultural da Praça integrou outras formas de encontros e eventos, sem que isso viesse a prejudicar a grande participação dos seresteiros nessa praça.

Nos eventos que ocorrem na praça, cada um têm seu objetivo. Houve um momento em que a Secretaria da Saúde, aproveitando a presença do público de terceira idade que ali vai aos Domingos, promoveu a aferição da pressão arterial dos que estavam presentes. Houve também um evento da Secretaria de Ação Social, ocorrido na Praça, com a intenção de alertar a comunidade para o Câncer de mama, houve um outro em que a Ação Social, em parceria com a McDonald's, promoveu um evento para a arrecadação de fundos para a instituição de crianças vítimas de câncer. (Pesquisa Direta, 2005).

Os projetos culturais desenvolvidos na praça Dalva de Oliveira não acontecem somente lá, eventos são feitos em outros locais da cidade como no Jardim público, na lagoa Seca do Chervezon, em centros sociais, na Estação Ferroviária, etc.; porém, nesses locais, não há uma regularidade no calendário de eventos, como acontece na Praça Dalva de Oliveira, havendo, porém, uma exceção no Jardim Público, onde ocorre a seresta em todas as manhãs de Domingo. Os eventos nos locais já citados ocorrem em épocas especiais como, por exemplo, a Festa de São Benedito, que ocorre na Lagoa Seca do Chervezon, devido ao grande número de migrantes da região nordeste do país, residentes nesse bairro;



as festas juninas nos Centros Sociais espalhados pelos bairros da cidade; os diversos tipos de feiras e a Festa das Nações, que ocorre na Estação Ferroviária. Pretende-se, de acordo com o Senhor Ricardo, assessor da Diretora da Secretaria de Turismo, no futuro, expandir esses projetos para outras localidades da cidade, tentando descentralizar as atividades, com o objetivo de atingir o maior número de pessoas possível e com isso chegar mais próximo da população. (Pesquisa Direta, 2005).

Os eventos que ocorrem na Praça não são de responsabilidade de apenas uma Secretaria, mas de todas as Secretarias, como as de Ação Social, de Saúde, de Cultura, de Educação, e, também, através de algumas parcerias como no caso com a lanchonete Mcdonald's. A Secretaria de Turismo, em alguns casos, dá apoio às outras Secretarias quando elas necessitam de som, cerimonial, etc. Os projetos são mantidos pela Prefeitura Municipal de Rio Claro, através de suas Secretarias e de parcerias em alguns casos. (Pesquisa Direta, 2005).

O projeto cultural desenvolvido na Praça não possui um público alvo, depende do tipo de evento que estiver ocorrendo lá, por exemplo, na segunda feira de carnaval, em 2005, houve o evento "Carnaval na Dalva", que contou com a apresentação de um renomado grupo musical. Neste dia havia, na praça, de acordo com a Secretaria de Turismo, em torno de 10.000 pessoas, entre elas, crianças, famílias, jovens, adolescentes, foliões, etc. Porém, o público mais atingido pelos eventos é o da terceira idade, através do evento denominado: "Show na Dalva", que acontece todos os domingos, das 17:00 as 20:00 horas. (Pesquisa Direta, 2005).

Na época em que se decidiu construir a praça, houve algumas opiniões contrárias a sua construção, porque no final da avenida Visconde do Rio Claro, bem próximo ao local destinado à praça, localizava-se uma área com pontos de prostituição. Então, algumas

pessoas acreditavam que a praça acabaria sendo usada para o mesmo fim.(Jornal Diário de Rio Claro, 2000). Porém, isso não ocorreu. A praça está atualmente sendo usada pela população de modo geral.

Em setembro de 2000, a rotatória próxima ao Terminal Rodoviário sofreu alteração com a construção do muro de arrimo, seguido da correção da alça, que sai da rodovia em direção à Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, eliminando a curva acentuada na entrada da cidade, que até, então, era tida como um local bastante perigoso (Anexo Q, figura Q.2). Logo após tal acontecimento, foi realizada a canalização do Córrego da Servidão, onde ocorre sua confluência com o córrego Wenzel. Foram feitos ainda os serviços de iluminação, de asfaltamento, de construção de guias, de sarjetas e de boca de lobo. (Jornal Diário de Rio Claro, 2000).

No dia 04 de outubro de 2001, outro estabelecimento veio instalar-se na avenida; desta vez, foi a Churrascaria Estância Gaúcha, que trabalha com almoço e jantar, de segunda a domingo. A instalação da churrascaria nesse local foi motivada pelo fácil acesso e por ser a Avenida a principal entrada da cidade, uma vez que eles recebem também clientes de outros municípios. (Pesquisa Direta, 2005).

Em março de 2001, começaram as obras na avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, que tinham por objetivo fazer sua adequação. A partir de uma vasta pesquisa nos jornais locais observou-se que a situação precária da avenida sempre foi alvo de denúncias e reclamações, por parte dos rioclarenses. Nas reclamações, sempre havia o enfoque sobre o fato de esta avenida ser um importante acesso à cidade, com muita circulação de veículos, por estar aí localizado o Terminal Rodoviário de Rio Claro. Portanto, havia de fato a necessidade de algumas obras, no que se refere ao aspecto visual, para facilitar e tornar mais segura a circulação dos automóveis e pedestres. A obra, nesse

momento, consistiu na reformulação da avenida, diminuindo algumas curvas, construção de sarjetas, guias, pavimentação asfáltica, construção de pequenas rotatórias, alargamento do canteiro central, construção de caminhos para pedestres no canteiro central, no trecho que compreende a rua 19 até a rotatória da rodovia, na rua 22 e avenida 9. Essa primeira etapa da obra demorou 4 meses para ser concluída. Em julho do mesmo ano, foram feitos o plantio de palmeiras e de outras espécies no canteiro central, dando um novo aspecto visual à avenida. (Jornal Diário de rio Claro, 2001). Esta foi uma fase que valorizou a estética da avenida, sendo que uma nova onda de valorização pôde ser verificada.

Os trabalhos de remodelação da avenida, que se iniciaram em 2001, prosseguiram em 2002, adentrando ainda o ano de 2003, com a construção de pequenas praças. Em 2003, foram realizadas obras para disciplinar o trânsito na avenida, com a instalação de ilhas de delimitação de tráfego e de liberação de alguns acessos à ela. Foi construído aí um bolsão de estacionamento, em frente à rodoviária e à concessionária Civesa (a já mencionada praça com estacionamento aberto), a praça rotatória Francisco Marchiori, também em frente à rodoviária (Anexo R, figura R. 1), a praça ao lado do Auto Posto Garcia, na avenida 11 com a rua 22. Ao final de todas essas modificações realizadas na Avenida, foi realizado um trabalho de implantação de novo paisagismo do canteiro central, com o plantio de arbustos, palmeiras, árvores de médio porte (pândanos, árvores de viajante, gerivás), azaléias, quaresmeiras anãs e moréias. Foram realizados também os serviços de iluminação e de sinalização, de acordo com a necessidade. (Jornal Diário de Rio Claro, 2003).

Aproveitando-se das obras que estavam sendo implementadas na avenida, o Auto Posto Rioclarense, da rede Viabrasil, decidiu instalar-se no local. Esse Auto Posto localiza-se exatamente no final da avenida. De acordo com seu gerente, essa localização é muito estratégica, pois o fluxo de veículos é maior do que dentro da cidade, principalmente

porque muitos carros que saem do Jardim Mirassol e do Cidade Claret acabam passando pelas ruas paralelas ao Auto Posto, o que possibilita o aumento de clientes.(Pesquisa Direta, 2005).

Em 19 de novembro de 2001, o barracão onde funcionava a Soma Veículos, que estava abandonado, foi ocupado pelas instalações da *Claret Ville* Concessionária Chevrolet, empresa especializada em venda de veículos da marca chevrolet, novos e semi- novos, como também na prestação de serviços de oficina, funilaria, e pintura. (Jornal Diário de Rio Claro, 2001).

A lanchonete *Habib's* foi inaugurada no dia 03 de dezembro de 2001. Em reportagem do jornal Cidade de Rio Claro, os franqueados paulistas da rede *Habib's*, Marcos Rogério Belomo e Hugo Hiroshi Kato explicam a preferência pelo município de Rio Claro com o seguinte argumento:

Rio Claro ganhou entre as demais cidades da região em vários quesitos, é mais bonita, plana, tem um centro industrial bem desenvolvido, o poder aquisitivo médio é bom, a população tem o hábito de procurar novidades e dispõe de bem situada e movimentada avenida de mão dupla. (CIDADE DE RIO CLARO, 2001, p. 3)<sup>58</sup>

Ainda de acordo com os franqueados, pesquisas realizadas regionalmente situam Rio Claro com destaque significativo: “Conforme o IBGE, o município apresenta um crescimento acima da média nacional”. (CIDADE DE RIO CLARO, 2001, p. 3)<sup>59</sup> A reportagem traz ainda a informação de que o processo de expansão da marca *Habib's* parte dos bons resultados das 20 lojas no interior de São Paulo, garantindo investimentos da marca pelas principais cidades do estado, que apresentam grande potencial de crescimento e que tenham uma população habituada a fazer suas refeições fora de casa. A instalação da

---

<sup>58</sup> REDE Habib's investe R\$ 1 milhão em RC. **Jornal Cidade de Rio Claro**. Rio Claro. 4 nov. 2001. p. 3.

<sup>59</sup> Ibid.

loja, na Avenida, foi justificada, de acordo com o gerente local, pela proximidade da Rodovia, do Terminal Rodoviário, da Faculdade e, principalmente, pelo fato de a avenida possuir grande circulação de pessoas e veículos, o que faz dela um local muito movimentado.

Em maio de 2002, foi inaugurado o Auto Posto Garcia, da rede BR, na avenida. A instalação desse Auto Posto no local foi justificada pelo fato de o proprietário possuir o terreno já há algum tempo; e como a área apresentou grande desenvolvimento, resolveu usar o terreno para esse fim, haja vista sua localização ser próxima ao Terminal Rodoviário, e por ser a Avenida a entrada da cidade, há a possibilidade de um bom desempenho no que se refere a estabelecimentos desse tipo.(Pesquisa Direta, 2005).

No dia 22 de agosto de 2002, foi inaugurado na avenida o estabelecimento *Lord Eventos*. A sua localização na Avenida deve-se a facilidade de acesso, a proximidade do Terminal Rodoviário, a grande valorização da região, assim como a ocorrência de aumento no número de estabelecimentos na avenida, nos últimos anos, e as melhorias nela efetuadas. (Pesquisa Direta, 2005).

O barracão onde estava instalada a Concessionária *Claret Ville* no começo de 2003, foi dividido em dois. O do lado direito foi ocupado pela Dpascoal em junho de 2003. Esta foi motivada a se instalar nesse local em razão de sua proximidade com o Terminal Rodoviário, do fácil acesso de veículos, pelo amplo estacionamento oferecido, dentro e fora, do barracão, pelo valor do aluguel ser compatível, pelo fato de a área estar se tornando propícia ao comércio. O outro barracão foi ocupado no dia 1º de novembro de 2003, pela Civesa Veículos, que justifica sua instalação no local, dizendo que o ambiente já estava pronto, pois anteriormente funcionava ali uma concessionária (*Claret Ville*), o que facilitaria as acomodações da loja. Porém, o que mais a influenciou foi a sua proximidade

com a Rodovia, possibilitando o fácil acesso de seus clientes, que são não apenas de Rio Claro, mas da Região, assim como o grande movimento da avenida, pois possibilita que seus produtos sejam vistos por um grande número de pessoas. (Pesquisa Direta, 2005).

O hotel Cristal, outro estabelecimento da Avenida, veio localizar-se aí no dia 21 de abril de 2004, por considerar a avenida como o portal de entrada da cidade e de ser de fácil acesso, pois as pessoas que chegam à cidade esperam encontrar logo um hotel para descansarem. (Jornal Cidade de Rio Claro, 2004).

A agência do Banco Itaú foi inaugurada na avenida no dia 15 de dezembro de 2004, motivada pela abrangência da área, ou seja, por ela passam pessoas residentes em diversos bairros de Rio Claro, também pelo fato de os bairros próximos possuírem população com boa renda e, por fim, pela valorização da avenida nos últimos anos. (Pesquisa Direta, 2005).

O Auto Posto W F instalou-se no local, no final de janeiro de 2005, por considerar essa Avenida uma excelente localização, uma vez que possui grande tráfego de veículos, facilidade de acesso e proximidade da Rodovia, sendo mais fácil a disponibilidade de abastecimento. (Pesquisa Direta, 2005).

**FIGURA 38**  
**AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.**

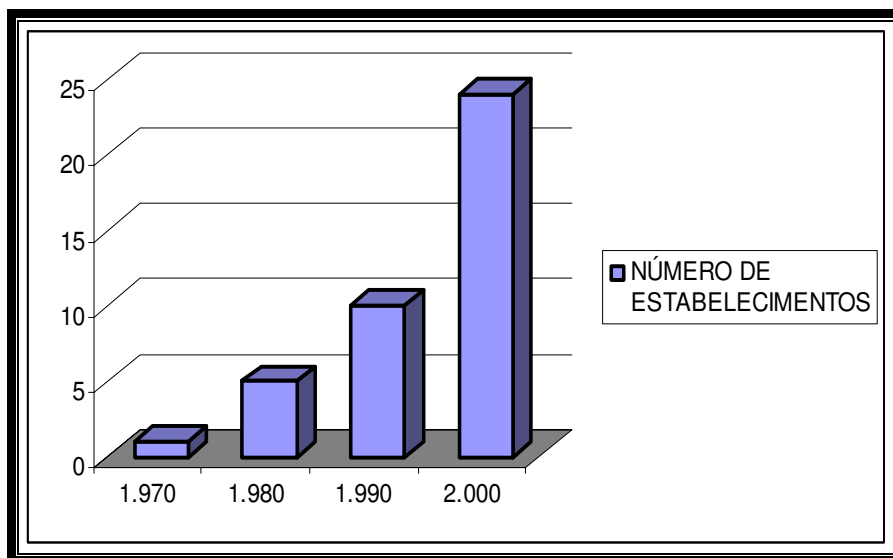


*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2005)*

Um dos estabelecimentos mais recentes da avenida é a agência do Banco do Brasil, que foi inaugurada em maio de 2006, que se instalou ao lado da praça Dalva de Oliveira. Essa agência funcionava na avenida Visconde do Rio Claro.

Até aqui fizemos uma volta ao passado para identificarmos os momentos em que a os estabelecimentos foram se fixando na avenida e como esta foi se desenvolvendo com o passar do tempo, ou seja, identificamos os usos do solo que se processou na Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves e sua crescente valorização. Como pode ser observado na figura 39, valorização da área se deu com maior intensidade na década de 90 e principalmente a partir de 2000, quando registramos um número de 24 estabelecimentos. A seguir, ainda utilizando o retorno ao passado, faremos um levantamento do desenvolvimento dos projetos de loteamento dos bairros do entorno da avenida, para entendermos melhor como se desenvolveram esses bairros e a relação estabelecida entre a administração pública e o capital privado.

**FIGURA 39**  
**A VALORIZAÇÃO DA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES DE**  
**1970 A 2006.**



*Fonte: Pesquisa Direta- 2006*  
*Org: CARMO, J. de. A. do.*

### ***3.1 - O Loteamento dos Bairros do Entorno da Avenida***

Como já abordado anteriormente, a área onde se localizam os bairros Cidade Claret, Jardim Claret, Jardim Mirassol e, inclusive a avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, foi desmembrada de uma área maior, pertencente ao antigo Seminário Claret (Padres claretianos), que era dirigido pela Sociedade Amigos do Brasil, instituição com sede em São Paulo, capital, representada por Padre Américo Romito. A instituição providenciou uma procuração para que o Engenheiro Civil, Dr. José Luiz Geromel, pudesse resolver os assuntos referentes ao loteamento da área. Veremos a seguir como se deu o processo de loteamento dessa área no decorrer do tempo e no espaço.



1963 – A Sociedade Amigos do Brasil enviou um requerimento ao Departamento de Engenharia da Prefeitura Municipal para a aprovação da planta de loteamento do Jardim Claret. O pedido foi aprovado no mesmo ano.(Anexo S).

1964 – Envio de requerimento de aprovação do loteamento do bairro Cidade Claret ao Departamento de Engenharia e sua conseqüente aprovação. (Anexo T).

1965 – Requerimento de aprovação de projeto de loteamento para a continuação do bairro Jardim Claret (av 5 e 7, ruas 14,15 16 e 17). Este requerimento foi aprovado no mesmo ano.

1979 – Envio ao Departamento de Engenharia a Planta de desmembramento de nova área do bairro Cidade Claret. (Anexo U). Esta área é onde se encontram hoje a Pizzaria Coliseu, o Lord Eventos e a Churrascaria Estância Gaúcha. Há que se observar que o que consta no projeto não é o que encontramos na realidade (Observe a figura 19 e compare com o anexo U), pois no projeto, há um desmembramento em doze lotes, e na realidade, este espaço está sendo ocupado por apenas três estabelecimentos.

Ainda em 1979, a Prefeitura, aproveitando-se do interesse de construir o Terminal Rodoviário na área, aprova outro desmembramento, denominado Cidade Claret 2º. prolongamento (Anexo V ) e, em março de 1979, cria a Lei 1539, referente a permuta de áreas com a Sociedade Amigos do Brasil. Quem assina essa lei é o então Prefeito Municipal Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior.

A área da Sociedade Amigos do Brasil a ser permutada é de 12.932,50 m<sup>2</sup> (área 1, no Anexo V), que deveria ser acrescida à área institucional destinada à ocupação pelo Terminal Rodoviário (área 2, no Anexo V). Nos termos dessa permuta fica estabelecido que a diferença no valor das áreas seria paga pela Prefeitura, mediante serviços executados na área, ou seja, no loteamento. A área da Prefeitura a ser permutada compreende 5.318, 69

m<sup>2</sup>, exatamente o terreno vazio que se encontra atrás da Praça Dalva de Oliveira, na avenida Sta. Maria Claret, entre as ruas 15 e 16 (área 1 a, no Anexo T). A permuta foi tratada em protocolo de intenções, firmado em 19 de fevereiro de 1979, e a Lei 1539/79 foi regulamentada, através da Lei Municipal 1725, de 24 de dezembro de 1981 (Anexo X). De acordo com o aditamento do protocolo de intenções, assinado pelo então Prefeito Lincoln Magalhães, em 16 de setembro de 1983, a Prefeitura Municipal se compromete a executar as seguintes obras no loteamento: retificação do canal do córrego Wenzel, abertura das ruas constantes na planta do loteamento, apresentado e aprovado, e limpeza de sua área total.

*1988* – Aprovação de um novo projeto de loteamento, denominado Cidade Claret- 2º. Prolongamento. O registro não se efetivou, a Sociedade Amigos do Brasil não vendeu nenhum de seus lotes, assim o loteamento caducou e a construção do Terminal Rodoviário efetivou-se de acordo com a lei 1539/79, alterada pela lei 1725/81. Porém, os serviços que deveriam ser realizados no loteamento pela Administração Municipal, em troca da área anexada à área institucional, não se concretizaram. Portanto, o Terminal Rodoviário encontra-se tanto em área institucional como em área de propriedade da Sociedade Amigos do Brasil.

Verifique na figura 19 que a área onde hoje se encontram os barracões da Civesa e da Dpaschoal, no Anexo V focaliza-se a área 3. Pelo projeto apresentado, essa área deveria estar desmembrada em vários lotes: porém, ela não foi desmembrada, ficando apenas os barracões, estes pertencentes ainda a Sociedade Amigos do Brasil. A quadra ao lado deveria ser destinada a um sistema de recreação e o que vemos na figura é sua ocupação pela Civesa, com estacionamento para seus veículos que se encontram a venda.

*1996* – Poder Público Municipal assina um termo de ajuste, no qual reconhece o desdobramento da área do loteamento do Cidade Claret-2º, prolongamento em 3 partes:

área do terminal; loteamento; remanescente. A partir desse termo, a Prefeitura passa a reconhecer a inexistência do loteamento. Portanto, não existe área verde e área institucional e, conseqüentemente, o Terminal está em propriedade particular.

1998 – Pedido de cancelamento do loteamento do bairro Cidade Claret II ou 2°. Prolongamento por parte da Sociedade Amigos do Brasil e pedido de indenização ao Poder Público Municipal pela instalação do Terminal Rodoviário.

Diante desse pedido, o então Prefeito Municipal, Professor Doutor Cláudio Antonio de Mauro, através da Secretaria Municipal de Obras e Serviços, consulta diversos órgãos como Procuradora Geral do Município, IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal), CONAM (Consultoria em Administração Pública) e NDJ (Editora Nova Dimensão Jurídica Ltda), para saber o que deve ser feito em relação à situação apresentada.

Em resposta obtém o seguinte argumento da Procuradoria Geral do Município:

Diante de todo o exposto, é forçoso concluir que descabe qualquer indenização pela área onde hoje se encontra instalado o Terminal Rodoviário de Rio Claro, exceção feita a qualquer ocupação fora do plano de loteamento, tendo em vista que tal área, com a aprovação do projeto de parcelamento do solo, passou a integrar o patrimônio municipal, da mesma forma, a parte do sistema viário já implantado. (Procuradoria Geral do Município).<sup>60</sup>

Procuramos entender a situação, fazendo nova visita ao Setor de Habitação da Prefeitura em busca de documentos do loteamento. Encontramos, então, um documento que trata de um estudo de caso, de no. 006/02, de 29 de agosto de 2002, realizado pela Comissão Especial de Regularização do Parcelamento do Solo Urbano- CERPA<sup>61</sup>. Esse documento foi feito numa tentativa de legalizar a situação da área, durante a Administração do Prefeito Cláudio Antonio de Mauro, mas pelas informações que obtivemos junto à

---

<sup>60</sup>RIO CLARO. Procuradoria Geral do Município. **Parecer**. Arnaldo Sérgio Dália. Rio Claro, 22 mai. 1998.

<sup>61</sup>RIO CLARO. CERPA. Comissão Especial de Regularização do Parcelamento do Solo Urbano. **Estudo de Caso no. 006/02**. Rio Claro, 29 ago. 2002.

Secretaria de Habitação, não houve ainda a legalização, mas estão tentando fazê-la por outras vias.

É importante verificar que melhorias foram levadas à área, através da construção do Terminal Rodoviário e dos arruamentos, como a abertura da avenida 3, entre ruas 21, foi feito uma entrada para o Supermercado Compre Bem, aberta também a rua 21 entre a Avenida Tancredo de Almeida Neves e a avenida 4. A abertura da avenida 3 proporcionou a implantação da quadra 1, na qual se encontra instalada a Civesa e a Depaschoal. Portanto, mesmo irregular houve a implantação parcial do loteamento.

Ainda de acordo com o documento de estudo de caso, quando há um pedido de aprovação de plano de loteamento e este é aceito pela Prefeitura Municipal, o loteador tem o prazo de 180 dias, estipulado por Lei Federal-6766/79, para providenciar o registro em cartório. Ultrapassado esse prazo, e não cumpridas todas as formalidades legais, o município deveria ser o primeiro a desconsiderar a aprovação do loteamento, não deveria permitir nenhuma intervenção na área, pois ao fazê-lo, caberiam dois caminhos, executa-se a caução e conclui-se o loteamento, no caso de os lotes terem sido vendidos; ou, apoiando-se na Lei Federal, para ressarcimento dos prejuízos, regulariza-se o loteamento, caso os lotes tenham sido vendidos; ainda se apoiando na mesma Lei Federal, um terceiro caminho seria tentar obrigar o loteador a concluir o loteamento, sob a ameaça de ser enquadrado na ilegalidade; em não sendo registrado o loteamento, as intervenções na área, permitidas ilegalmente, devem ser tratadas sob outra ótica, ou seja, a do crime. No caso aqui tratado, a situação é tão absurda que o próprio município age contrário à lei, quando aprova intervenções na área, como novas construções e novos desmembramentos e, até mesmo, realiza obras na área sem ter ocorrido o registro em cartório.

A partir das informações obtidas no setor de habitação da Prefeitura Municipal de Rio Claro foi possível perceber que muitos dos projetos de loteamento encaminhados ao Departamento de Engenharia, e aprovados por esse Departamento, não foram implantados de fato, basta uma olhada na figura 19 e em alguns projetos de loteamento, que estão apresentados nos Anexos T, U e V. Muitos projetos foram modificados, mas não encontramos as plantas com as devidas modificações; ainda mais, o projeto de loteamento do bairro Cidade Claret, 2º. Prolongamento (área 4, No anexo V), foi aprovado, mas não houve sua implantação, nem mesmo o seu registro em cartório, o que encontramos, na realidade, é um grande espaço vazio, logo atrás do Terminal Rodoviário, com matagal, sendo boa parte desse local pertencente à área de preservação do córrego Wenzel. Entendemos que se tivesse ocorrido a implantação de fato do loteamento e seu registro em cartório, mesmo assim estaria irregular, uma vez que em seu projeto não considerou a área de preservação do córrego Wenzel. (Figura 40).

**FIGURA 40**  
**ÁREA QUE SERIA IMPLANTADO O LOTEAMENTO DO CIDADE CLARET- 2º.**  
**PROLONGAMENTO**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006)*

### ***3.2 - A Ação Pública Na Produção do Espaço***

Neste momento, faremos uma retrospectiva histórica da ação pública no local, destacando o papel dos vários Prefeitos Municipais, que passaram pela Administração Pública do Município, no período em que começaram as intervenções na avenida.

- **Prefeito Municipal Dr. Álvaro Perin (1969 a 1973)** - finalizou as obras da avenida Visconde do Rio Claro.
- **Prefeito Municipal Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior (1977 a 1982).**

Em 1978, inicia-se o projeto de construção do Terminal Rodoviário, quando havia um programa de terminais rodoviários que estava sendo executado pelo governo do Estado. Através desse programa, foi elaborado um estudo para determinar a melhor localização do Terminal, chegando à conclusão de que o melhor lugar seria à margem da Avenida Rio Claro (futuro prolongamento, hoje denominada Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves).

A aprovação do desmembramento do Bairro Cidade Claret, em 1979, não se concretizou no espaço.

Em 1980, inicia-se então a construção do Terminal e o prolongamento da avenida Visconde do Rio Claro, e nesse mesmo ano, ocorre a aprovação do pedido de desmembramento de mais 21 lotes do bairro Cidade Claret, que também não ocorreu de fato no espaço.

Foi assinado, em 1979, o protocolo de intenções de permuta de áreas entre Prefeitura e Sociedade Amigos do Brasil, e feita a doação do terreno da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves para a APAE, foi ainda aprovado também o loteamento do bairro Cidade Claret (2º. prolongamento).

Em 1982, as residências da avenida 7, com a avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, já começaram a ser ocupadas, numa época em que o local ainda era pouco valorizado.

- **Prefeito Municipal Engenheiro José Lincoln de Magalhães (1983).**

Deu continuidade a construção do Terminal Rodoviário, porém alterando o projeto inicial não aproveitando boa parte do que havia sido feito pela administração anterior. Faz-se, nesse momento a mudança do nome da avenida Visconde do Rio Claro a partir da rotatória da rua 14 até o início da rodovia Fausto Santomauro, para avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves (1985).

Em 1986, dá-se o início da Construção do trevo da Washington Luiz e nesse mesmo ano acontece a instalação da Igreja Evangélica (Assembléia de Deus Rioclarense) em terreno doado pela Prefeitura..

- **Prefeito Municipal Luiz Carlos Kal Iamondi Machado (1987).**

Em setembro de 1988 acontece conclusão do trevo da Washington Luiz, em agosto, ocorre a inauguração do Auto Posto Claret, e, em 31 de dezembro desse mesmo ano, é realizada a inauguração do Terminal Rodoviário.

- **Prefeito Municipal Dr. Azil Francisco Brochini (1989).**

Duplicação da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, a partir da rua 19 e interligação da mesma à rotatória do trevo da Washington Luiz em 1989.

- **Prefeito Municipal Antonio José de Aredes, vice-prefeito de Azil Brochini (1990).**

Em 1991, moradores reclamam de um lixão no bairro jardim Mirassol, nas proximidades da rodoviária.

Em 1992, ocorre inundação da Rodoviária, que gerou grandes reclamações por parte dos usuários e comerciantes em jornal local, ocorre também a interdição do Terminal Rodoviário devido a presença de buracos no asfalto por toda parte do local, assim como a instalação da Soma Veículos na avenida.

- **Prefeito Municipal Professor Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior (1993).**

Em 1995 o Sé Supermercado inaugura uma loja no setor.

Em 1993 é feita a iluminação do trevo da Rodovia Washington Luiz.

Depois de várias reclamações por parte dos moradores, a avenida 11, que fica próxima ao Terminal Rodoviário e ao lado da Vila Stecca, começou a ser asfaltada em setembro de 1994. Em novembro desse mesmo ano, o Córrego Wenzel transborda, causando enchentes na Avenida Tancredo de Almeida Neves, nas proximidades do Terminal Rodoviário.

Em 1995 há reclamação em jornal local do estado de conservação do asfalto avenida.

- **Prefeito Municipal Professor Doutor Claudio Antonio de Mauro (1997 a 2004).**

Em 1996 há a presença de vendedores ambulantes e outros usuários na rotatória com a rua 14 (1996).

Reclamação de presença de lixo em alguns pontos da avenida e de manutenção da iluminação do trevo(1997).

Transferência do Colégio Integrado para o prédio do antigo Seminário Claret, sob o nome de Colégio Anglo Claretiano, bem como a criação e instalação das Faculdades Integradas Claretianas, no mesmo local (1997).



Abertura de um trecho da rua 22, numa extensão de 70 metros, estabelecendo a ligação entre a Avenida 11 e a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, com o intuito de promover tanto o acesso entre os bairros Jardim Claret e Mirassol, pela avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, quanto desafogar o trânsito da rotatória com a rua 14 (1997).

Em 1998 houve um processo de urbanização da área ao entorno da avenida, com aberturas de novas ruas e pavimentação das mesmas, a inauguração da lanchonete McDonald's, o pedido de cancelamento do projeto de loteamento do bairro Cidade Claret, 2º. prolongamento.

Em 1999 instalou-se no local o setor de gráfica do jornal Cidade.

Em 2000 a concessionária Soma Veículos encerra suas atividades, há a inauguração da Praça “Dalva de Oliveira” no mês de julho, é efetuada a correção da rotatória do trevo, eliminando as curvas no mês de setembro.

Em 2001 inicia-se, na avenida, obras que consistem em sua reformulação, diminuindo algumas curvas, construção de sarjetas, guias, pavimentação asfáltica, construção de pequenas rotatórias, alargamento do canteiro central, construção de caminhos para pedestres no canteiro central, no trecho que compreende a rua 19 até a rotatória da rodovia. Inicia-se também nesse ano uma fase de embelezamento da avenida, através de um novo paisagismo, com plantação de palmeiras e outras plantas no canteiro central; ocorre a inauguração do restaurante Estância Gaúcha. O barracão abandonado onde funcionava a Soma Veículos foi ocupado pelas instalações da *Claret Ville* Concessionária Chevrolet Por fim, nesse ano de 2001, acontece a inauguração da Lanchonete Habib's.

Em 2002, acontece a inauguração do Auto Posto Garcia, da rede BR, a inauguração do Lord Eventos. É realizado um estudo de caso de no. 006/002, de 29 de

agosto de 2002, pela Comissão Especial de Regularização do Parcelamento do Solo Urbano- CERPA, buscando entender a situação, para tomar providências e assim legalizar o loteamento do bairro Cidade Claret 2º. prolongamento.

Os trabalhos de remodelação da avenida, que se iniciaram em 2001 prosseguiram em 2002, adentrando ainda o ano de 2003, com a construção de pequenas praças.

Foram realizadas ainda obras para disciplinar o trânsito na avenida, com a instalação de ilhas de delimitação de tráfego e liberação de alguns acessos à ela (2003).

Construção de um bolsão de estacionamento em frente à rodoviária (2003).

Construção da praça rotatória Francisco Marchiori, também em frente à rodoviária; construiu-se ainda a praça, na avenida 11 com a rua 22 (2003).

Realização de novos plantios de árvores no canteiro central, implantação de sinalização conforme a necessidade e manutenção da iluminação (2003).

O Sé Supermercado encerrou suas atividades (2003).

Inauguração da rede de Supermercados Compre Bem no mesmo local onde funcionava o Sé Supermercado (2003).

Inauguração do Auto Posto Rioclarense da rede Viabrasil (2003).

Clarett Ville encerra suas atividades em 2003 e nesse mesmo ano o barracão foi dividido em dois, sendo um ocupado pela Dpaschoal (junho/2003) e o outro pela Concessionária Civesa Veículos (novembro/2003).

Inauguração do hotel Cristal em abril de 2004 e inauguração do Banco Itaú em dezembro do mesmo ano.

- **Prefeito Municipal Professor Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior (2005).**

Inauguração do Auto Posto W F (janeiro/2005).

Inauguração da Coliseu Pizzaria onde funcionava o Restaurante e Choperia Confraria (2005).

No desenvolvimento desse capítulo, utilizando o momento analítico-regressivo do método de LEFÈBVRE, reconstruímos a produção do espaço da avenida, identificamos como ocorreram as primeiras intervenções, a instalação dos estabelecimentos e o parcelamento do solo urbano do entorno. Através desse exercício, identificamos os agentes envolvidos na produção desse espaço e o grau de influência dos mesmos sobre essa produção. No capítulo seguinte, retomamos e aprofundamos a análise desses fatos através do desvendamento do marco de desenvolvimento territorial, da participação dos agentes, dos interesses por trás das intervenções e os conflitos e contradições gerados na produção desse espaço.

*CAPÍTULO IV*

*ANÁLISE DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO DA  
AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA  
NEVES NO TEMPO E NO ESPAÇO*

#### ***4 - Análise do Processo de Ocupação da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves no Tempo e no Espaço***

---

Neste capítulo utilizamos o momento *Histórico-Genético* do método *Regressivo-Progressivo* proposto por Henri Lefèbvre. Neste momento do método, como já dissemos em oportunidades anteriores, o pesquisador retorna ao presente, já descrito no momento da observação e da descrição da realidade atual, e, com a ajuda das informações obtidas na análise regressiva-progressiva sobre a produção do espaço no tempo, procura analisar a realidade atual e, desta forma, entender e explicar a produção desse espaço.

##### ***4.1 - Períodos e Marcos do Desenvolvimento Territorial***

Ao fazermos um mergulho no passado, com o objetivo de datar cada estabelecimento e verificar a produção do espaço (Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves) no tempo, percebemos que sua produção se deu de forma desigual. Cada estabelecimento veio instalar-se no local em momento específico de produção da avenida, atraídos pelo espaço físico territorial disponível, pelas intervenções já realizadas no espaço, pela localização estratégica da avenida e pelo próprio uso diversificado que fixava no local. É assim que vai se formando as centralidades urbanas, ou seja, numa dinâmica de atração entre os diferentes tipos de usos estabelecidos, neste caso, a centralidade do lugar foi sendo conquistada gradualmente com base no setor terciário da economia. ORTIGOZA (1996, p.23) sobre essa questão da centralidade coloca que: “o significado do consumo na organização da sociedade atual é preponderante. Novos centros de compra são criados, permitindo um movimento de desconcentração dos equipamentos comerciais”. Portanto é o

que vemos acontecer em Rio Claro, através do surgimento de novas centralidades, justificadas principalmente pela valorização do consumo.

A partir das informações sobre o processo de loteamento da área, que foram explicitados no capítulo anterior, percebemos que, em alguns casos, como no bairro Jardim Claret, parte do Cidade Claret e Jardim Mirassol, o loteamento foi efetivado; porém, nas áreas onde se encontram importantes estabelecimentos da avenida, o loteamento não se efetivou de fato, porque houve a aprovação pelos órgãos competentes do plano de loteamento, mas não houve a inscrição do loteamento no Cartório de Registro de Imóveis: mesmo assim, as intervenções foram levadas a esmo e grande parte desses estabelecimentos da avenida estão em áreas de propriedade da Sociedade Amigos do Brasil, pela qual paga-se aluguel. Resta-nos dizer que parte da área do entorno da avenida continua, até o momento, na ilegalidade.

Ao analisarmos o processo de ocupação da Avenida e as ações públicas tomadas em relação aos projetos de loteamento, às instalações dos estabelecimentos e às intervenções nos espaços públicos como praças, avenidas, etc., podemos identificar três períodos de desenvolvimento da área e qual administração mostrou mais interesse em seu desenvolvimento.

- De 1979 a 1988- Período de lenta ocupação do espaço, sendo registrados poucos estabelecimentos no local. A área apresentava um desenvolvimento incipiente, sem a implantação da infra-estrutura necessária a seu desenvolvimento. Muitas reclamações eram registradas a despeito do abandono da área. Inicia-se então a construção do Terminal Rodoviário no local.

- De 1988 a 1998- Período em que os estabelecimentos comerciais começam a ser atraídos para o local. Foram realizadas aí melhorias com a implantação da infra-

estrutura e a área que era tida como degradada começa a apresentar um aspecto de avenida importante do município, pois com a implantação do Terminal Rodoviário, ela se tornou uma das principais entradas da cidade.

- De 1998 a 2005- Período de grande desenvolvimento da avenida. Em apenas 7 anos, 11 novos estabelecimentos instalaram-se na Avenida. É o período em que o maior número de intervenções são executadas no local, como remodelação e implantação de novo paisagismo, construção de rotatórias e de aberturas de ruas para dar acesso à avenida. Todas essas intervenções proporcionaram um novo aspecto à área.

Estabelecidos esses períodos de desenvolvimento, podemos relacioná-los com as Administrações Municipais.

*O primeiro período* (de 1979 a 1988), momento de pouco desenvolvimento da área, coincide com as administrações de Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior e de Lincoln Magalhães. Nessas gestões é que foram aprovados a maior parte dos planos de loteamento da área, foi quando se tratou da permuta de áreas entre a Prefeitura e a Sociedade Amigos do Brasil, para a construção do Terminal Rodoviário, sendo este inaugurado em dezembro de 1988.

*No segundo período* (de 1988 a 1998), com a inauguração do Terminal Rodoviário, alguns estabelecimentos começam a ser atraídos para o local; porém, o estado de conservação e a falta de infra-estrutura dificultavam o desenvolvimento da área, período que corresponde aos mandatos dos Prefeitos Municipais: Azil Brochini, que somente promoveu a duplicação da avenida e Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior, que providenciou o asfaltamento da avenida 11 e a iluminação do trevo. As reclamações sobre o abandono da área e do Terminal Rodoviário nesse período eram constantes, por parte dos moradores e dos usuários de modo geral, mesmo assim, pouco era feito para atendê-los.

*O terceiro período*, a partir de 1998, é marcado por grande desenvolvimento da avenida, que ocorreu através de várias intervenções do poder público municipal, principalmente promovendo seu remodelamento, sendo providenciado um novo paisagismo, com intuito de torná-la mais agradável. Esse período corresponde à administração do Professor Doutor Cláudio Antonio de Mauro. Foi a partir desse período que os principais estabelecimentos da avenida vieram se instalar no local. Também é nesse período que há um interesse em tentar legalizar a situação dos loteamentos da área, haja vista, a Sociedade Amigos do Brasil entrar com o pedido de cancelamento do loteamento do bairro Cidade Claret 2º. prolongamento e de indenização pelo fato da Prefeitura através de seus órgãos competentes ter construído o Terminal Rodoviário em área de propriedade dessa Instituição.

Estabelecidos esses períodos de desenvolvimento, podemos aferir quais foram os Marcos de desenvolvimento.

No primeiro período de desenvolvimento, podemos dizer que a APAE tenha sido o **Primeiro Marco**, pois é pioneira na avenida. Porém, nesse momento, parecia que aí se desenvolveria uma área residencial, principalmente quando notamos que nos anos seguintes se instalaram no local, residências e uma instituição religiosa.

O **Segundo Marco** foi a inauguração do Terminal Rodoviário, que trouxe consigo as mudanças das características da área, propiciando à avenida ser considerada a principal entrada da cidade. Com isso, ela começou a apresentar grande fluxo de veículos e tornou-se um local de grande circulação. De posse dessas novas características, ocorre o processo de desenvolvimento da Avenida; porém, de forma ainda vagarosa, pois durante dez anos muitos eram os problemas levantados pelos moradores do entorno, pelos usuários da Avenida e, também, pelos usuários do Terminal. Somente em meados e final dos anos 90 é



que ocorrem mudanças substanciais através da vinda do Supermercado Sé e da instalação do Colégio Anglo Claretiano, bem como das Faculdades Integradas Claretianas que se instalaram no prédio do antigo Seminário Claret.

Contudo, é em 1998 que o dinamismo toma conta da Avenida, com a instalação da Franquia *McDonald's*, pois para esta instalação, houve um grande trabalho, por parte do Departamento de Obras da Prefeitura Municipal, no que se refere à remodelação do espaço em questão e a abertura de rua lateral, que desse acesso à avenida, bem como a ocorrência de um novo paisagismo. Consideramos que a instalação da *McDonald's* tenha sido o **Terceiro Marco**, pois desde então, a Avenida tem apresentado grande desenvolvimento e muitos outros estabelecimentos comerciais têm-se dirigido para a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves. Esse tipo de processo de atração estabelecidos entre os estabelecimentos comerciais foi explicitado por CLEPS (2005, p. 61) quando a autora explica que “nos locais onde [os estabelecimentos comerciais] se instalam, as novas formas e estruturas comerciais ampliam o mercado de consumo, criam novas espacialidades urbanas. A própria urbanização é intensificada”.

Podemos perceber através da análise de documentação referente aos projetos de loteamento, do levantamento dos períodos de desenvolvimento da Avenida e sua relação com as Administrações Municipais, que a ilegalidade de alguns loteamentos da área correspondem à administração do Prefeito Dermeval da Fonseca Nevoeiro Junior e que essa situação irregular é vigente até os dias atuais, porém o que mais chama a atenção é o fato de a Sociedade Amigos do Brasil tentar cancelar o loteamento e pedir indenização pela área do Terminal Rodoviário, em 1998, justamente depois das grandes intervenções e o desenvolvimento da área, sendo que desde 1979 a situação do loteamento e das intervenções já era irregular.

O poder público municipal sempre esteve presente, de forma direta ou indireta, nas intervenções dessa área, dessa forma, também podemos dizer que ele é grande responsável pelo que a Avenida é hoje. De acordo com CORREA (1989, p. 24) o Estado é um importante agente na produção do espaço e se espera que ele atue nesse processo:

...através da implantação de serviços públicos, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo, etc., interessantes tanto às empresas como à população em geral, que a atuação do Estado se faz de modo mais coerente e esperado. A elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, entre outras, as normas de zoneamento e o código de obras, constituem outro atributo do Estado no que se refere ao espaço urbano.

No entanto no que se refere à construção da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, percebemos que na maioria das vezes a ação pública se fez infringindo a lei, pois como já discutimos no capítulo anterior, os órgãos responsáveis não poderiam permitir nenhuma intervenção na área enquanto não fosse feita sua inscrição no Registro de Imóveis. Mesmo assim as intervenções foram feitas sem nenhum cumprimento da lei. Tal fato nos mostra uma grande contradição, pois a lei criada pela câmara municipal para ser cumprida por todos os cidadãos, não foi cumprida nesse caso pelos órgãos públicos. O representante público em nome da Prefeitura Municipal age como se estivesse em uma empresa privada, seguindo os seus próprios interesses e muitas vezes privilegiando setores particulares da sociedade, pois as intervenções ocorridas no local privilegiaram a Sociedade Amigos do Brasil, que é a proprietária legítima da maior parte da área do entorno, que através das intervenções da Prefeitura obteve uma grande valorização. Portanto, podemos dizer que a elevação do valor do patrimônio da instituição deve-se, em grande parte, ao desempenho da Prefeitura Municipal de Rio Claro, em todos os períodos de produção daquele espaço. Identificado este fato comprova-se o que dissemos no início de nossa pesquisa: o poder público atua por meios de decisões políticas, referentes ao planejamento e

ordenamento dos usos do solo urbano, legitimando as ações, ora dos moradores ora dos donos do capital. No caso estudado, entendemos que as ações adotadas favoreceram as iniciativas privadas. Esta nossa colocação vai de encontro ao que CORREA (1989, p. 26) defende dizendo que a ação do Estado não:

...se processa de modo socialmente neutro, como se o Estado fosse uma instituição que governasse de acordo com uma racionalidade fundamentada nos princípios de equilíbrio social, econômico e espacial, pairando acima das classes sociais e de seus conflitos. Sua ação é marcada pelos conflitos de interesse dos diferentes membros da sociedade de classes, bem como das alianças entre eles. Tende a privilegiar os interesses daqueles segmentos da classe dominante que, a cada momento, estão no poder.

Seguindo essa mesma linha de raciocínio voltada ao favorecimento das iniciativas privadas, podemos tomar como exemplo a instalação da “McDonald’s”. Quando essa franquia decidiu instalar-se no local, é que as melhorias foram trazidas e com elas grandes mudanças, sendo que um dinamismo promissor tomou conta da Avenida. Anteriormente a essa instalação eram constantes os pedidos da população, não só da residente, mas também da população em geral, para que resolvessem a situação da avenida, pois pouco havia sido feito para amenizar os problemas aí existentes, até mesmo a manutenção de obras do local, como o Terminal Rodoviário e o asfalto da avenida não estava sendo realizada. A extensa pesquisa na imprensa escrita local nos mostrou que as reclamações sobre as péssimas condições da Avenida eram recorrentes.

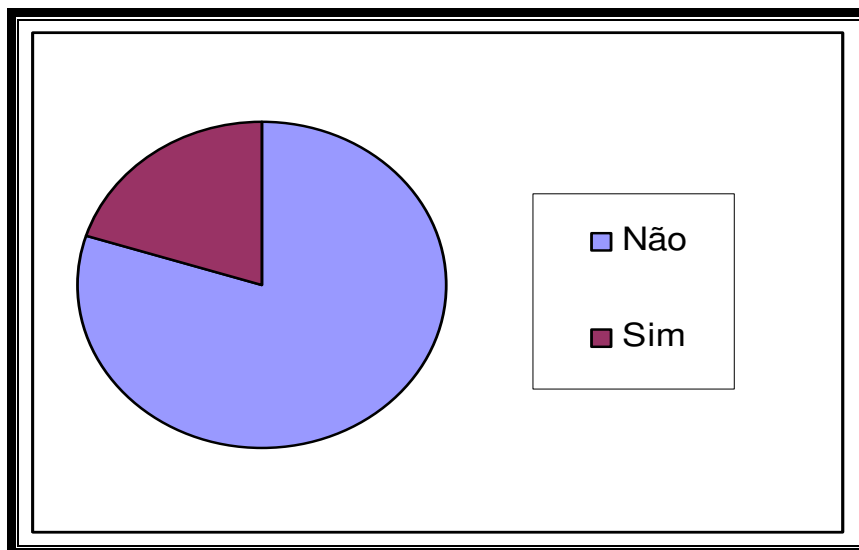
Para verificarmos como os moradores se sentem em relação às mudanças ocorridas na avenida, se estão satisfeitos, se de alguma forma as intervenções ocorridas no local atenderam alguns de seus anseios, incluímos no nosso instrumento de investigação direta (questionários) as seguintes perguntas: Qual é a sua opinião sobre as características que a

avenida apresenta hoje? E antes das mudanças? Você esperava que ela fosse apresentar as características atuais?

O resultado obtido com essa verificação de acordo com os bairros percorridos foi o seguinte:

**Jardim Mirassol:** Quando indagados sobre o que acham da avenida hoje e de como ela era antes, a maioria dos entrevistados responderam que a avenida está bonita, mais alegre, com mais vida e que a vinda dos estabelecimentos foi muito bom para o bairro, pois ajudou a valorizá-lo, e também porque assim a Avenida não fica tão abandonada. Porém, todos reclamaram do trânsito e disseram que aí acontecem muitos acidentes, que é difícil para pedestre atravessá-la, principalmente nos horários de pico, e ainda citaram o problema do córrego da Servidão que não foi canalizado até o final. Quanto às características da Avenida de antes, disseram que ela era feia e abandonada, que havia ali muito mato e pouca iluminação, o que a tornava perigosa, para quem desejasse passar por lá, uma vez que poderia ser surpreendido com bandido. Os entrevistados acham que a avenida está muito melhor do que antes, todos gostam das mudanças ocorridas. Quanto à pergunta se esperavam que fossem ocorrer tais mudanças, os resultados obtidos foram:

**FIGURA 41.**  
**OPINIÃO DOS MORADORES DO JARDIM MIRASSOL- RIO CLARO- SP- SOBRE A**  
**ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES**

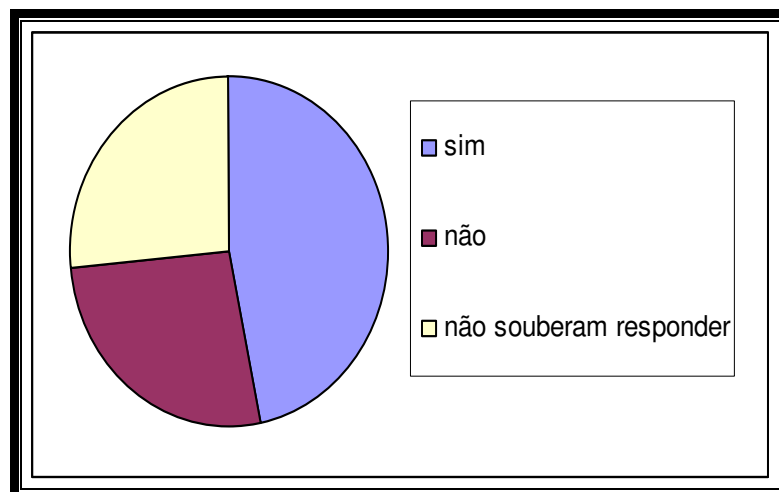


*Fonte: Pesquisa Direta- 2006  
Org, CARMO, J.de A. do.*

Como podemos ver na figura 41, a maioria dos entrevistados não esperava que fossem ocorrer essas mudanças, pois o local era um verdadeiro brejo, havia muito mato e estava abandonado, por isso não esperava que ela fosse ficar como está hoje. Sobre o que desejavam para a avenida, os entrevistados se dizem contentes com ela como está, porém, fazem uma lista de reivindicações como, por exemplo, semáforo, para diminuir a velocidade dos veículos e facilitar a travessia dos pedestres, um viaduto sobre a rotatória da rua 14 com a avenida Visconde do Rio Claro e Tancredo Neves, a canalização do córrego Wenzel e conclusão da canalização do córrego da Servidão, construção de um acesso direto ao Supermercado sobre o córrego, melhorar a rotatória da entrada da cidade pela rodovia, e que os estabelecimentos continuem a se instalar na avenida para que ela seja cada vez mais ocupada.

**Cidade Claret:** Os entrevistados, de um modo geral, acham que a avenida está bonita, houve grandes melhorias, tornou-se um ponto comercial, porém ainda reclamam do mau cheiro e do trânsito, dizendo que em horários de pico o movimento é muito grande tornando a avenida um lugar perigoso. Comparando a avenida hoje com a do passado, dizem que havia pouca iluminação e que era feia e abandonada. Em relação à pergunta se esperavam que fossem ocorrer tais mudanças, as respostas foram as seguintes:

**FIGURA 42.**  
**OPINIÃO DOS MORADORES DO BAIRRO CIDADE CLARET- RIO CLARO- SP- SOBRE A ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.**



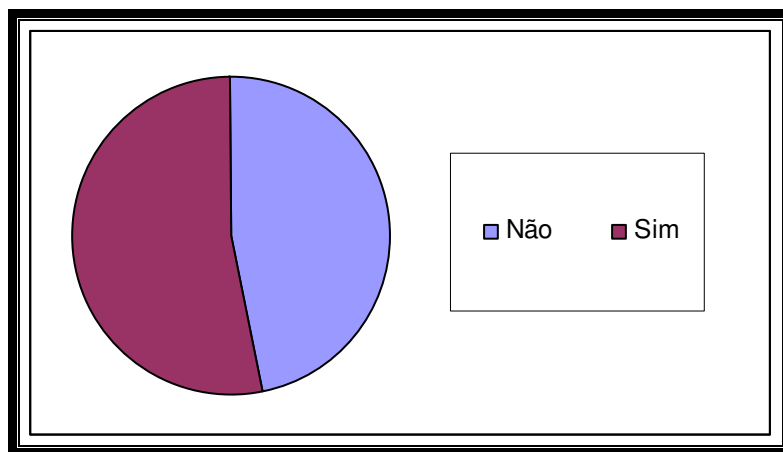
*Fonte: Pesquisa Direta-2006  
Org, CARMO, J. de. A. do..*

Como podemos perceber pela figura 42, a maioria dos entrevistados esperava que fosse ocorrer essa mudança na avenida, devido a sua localização, por ser a entrada da cidade e por ela interligar várias partes da mesma, porém não achava que o desenvolvimento fosse ocorrer tão rápido. Dos que não souberam responder, isto se deve ao fato, de serem moradores novos, sendo que outros simplesmente não quiseram opinar. Quando perguntados sobre o que desejavam para avenida todos parecem satisfeitos com sua atual característica, mas gostariam que fosse resolvido o problema do trânsito, colocando

semáforo; que melhorassem a rotatória da rodovia Washington Luis e que canalizassem o restante do córrego para diminuir o mau cheiro e, ainda que continuassem conservá-la de modo a mantê-la sempre bonita.

**Jardim Claret:** A opinião dos moradores sobre as características atuais da avenida é semelhante a dos entrevistados do Jardim Mirassol; eles acham que a Avenida está muito bonita, as mudanças são bem vindas, mas há que se disciplinar o trânsito, pois tornou-se muito perigoso para quem anda por ali a pé ou de bicicleta, uma vez que os veículos circulam em alta velocidade. Tais moradores acham ainda que a antiga Avenida era feia, com o córrego, que era perigoso para as crianças, pois surgiam muitos insetos e roedores, devido ao mato e ao lixo, que constantemente era despejado no local. Em relação à pergunta se esperavam que fossem ocorrer tais mudanças, as respostas foram as seguintes:

**FIGURA 43.**  
**OPINIÃO DOS MORADORES DO BAIRRO JARDIM CLARET- RIO CLARO- SP SOBRE A ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.**



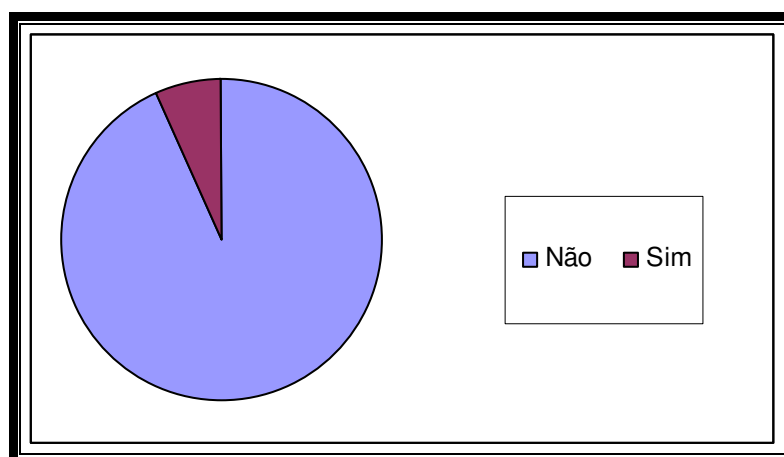
*Fonte: Pesquisa Direta- 2006  
Org, CARMO, J. de. A. do.*

De acordo com a figura 43, podemos verificar que quase metade dos entrevistados não esperava que fossem ocorrer mudanças na avenida, pois ela era abandonada e muitas reclamações sobre ela eram encaminhadas ao poder público e esse não as atendia; outros

acreditavam que ia mudar, mas não tanto assim, e alguns acreditavam que a mudança chegaria, pois a cidade cresce e evolui, então a Avenida não poderia ficar no abandono. Os entrevistados gostaram das mudanças ocorridas na área e dizem que as características atuais da avenida são boas, mas esperam que as melhorias continuem, que novos estabelecimentos se instalem no local, pois acreditam que isto simbolizaria maior desenvolvimento da cidade, e acreditam ainda que a avenida ficará melhor quando resolverem o problema do trânsito com a construção de uma passarela e com a colocação de um semáforo.

**Vila Stecca:** Quando pedimos sua opinião em relação às características da Avenida, hoje e antes, os moradores disseram que ela está bonita, porém muito violenta; os veículos circulam em alta velocidade, ficando o local perigoso para o pedestre. Esses moradores reclamaram da falta de bancos na praça da avenida 11 e disseram que deveriam resolver o problema do esgoto a céu aberto, referindo-se ao córrego da Servidão. Eles acham que a avenida de antes era muito feia, embora fosse menos perigosa para o pedestre. Em relação à pergunta se esperavam que fossem ocorrer tais mudanças, as respostas foram as seguintes:

**FIGURA 44.**  
**OPINIÃO DOS MORADORES DO BAIRRO VILA STECCA - RIO CLARO- SP SOBRE A ESPERANÇA DE MUDANÇA NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES.**



*Fonte: Pesquisa Direta- 2006  
Org, CARMO, J. de. A. do.*



Como pode ser observado na figura 44, a maioria absoluta dos entrevistados não acreditava que a avenida fosse apresentar as características atuais, achavam que nada seria feito. Quando perguntados sobre o que desejavam para a Avenida, expõem que deveriam ser colocados semáforos no local para dar mais segurança aos pedestres. Muitos começavam a falar do próprio bairro, dizendo que há muito tempo ouvem dizer que serão tomadas providências para resolver o problema do bairro, mas nada é feito. Na verdade, o que percebemos foi o seguinte, eles falam sobre a avenida, porque de onde moram eles conseguem vê-la, mas poucos fazem uso dela e evitam até mesmo transitar por ela, pois para eles não importa tanto faz o que fizerem para a Avenida, o que querem saber é quando e o que vão fazer por eles.

Através do trabalho que fizemos junto aos moradores foi possível apreender que as mudanças ocorridas foram bem vindas, pois durante muito tempo reivindicaram intervenções na avenida, pois ela era abandonada, mal cuidada, considerada um local perigoso. Devido a seu abandono, por parte da prefeitura, não era utilizada por parte dos moradores, tornando-se um lugar propício para atos violentos. Havia, portanto, o medo dos moradores em usá-la, marcando assim a desvalorização dessa área. As mudanças então agradaram os moradores, apesar de muitos não a utilizarem. Porém o uso efetivo da avenida por moradores de várias partes de Rio Claro e de cidades vizinhas diminui os riscos relativos à violência, sendo este um dos fatores que contribuíram para a valorização da área, pois há o uso efetivo do espaço.

A Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves começou a apresentar um aspecto positivo quando foram concluídas as obras do Terminal Rodoviário, do Trevo da Washington Luiz e o asfaltamento da avenida; mesmo assim, os interesses dos moradores ainda eram pouco satisfeitos. A valorização da área deu-se mesmo quando a “McDonald’s”

instalou-se na Avenida, pois no processo de requalificação dos espaços, o comércio atua como elemento importante na valorização de áreas, porque o lugar onde ele se instala, funciona como uma nova centralidade, atraindo novos investimentos, proporcionando um novo tipo de desenvolvimento do espaço. Quanto à valorização do espaço CLEPS (2005, p. 52) coloca que:

No processo de expansão urbana, especialmente das metrópoles, o comércio influencia na valorização e desvalorização de áreas. Como elementos fundamentais na constituição de novas centralidades, os hipermercados e shopping Centers, ao buscarem novas áreas para se instalarem, ficaram de certa forma, isolados das cidades e adquiriram uma nova espacialização funcional. Ao migrar para a periferia a atividade comercial concentrou ao seu redor uma série de serviços especializados que acabaram criando novos valores a essas áreas.

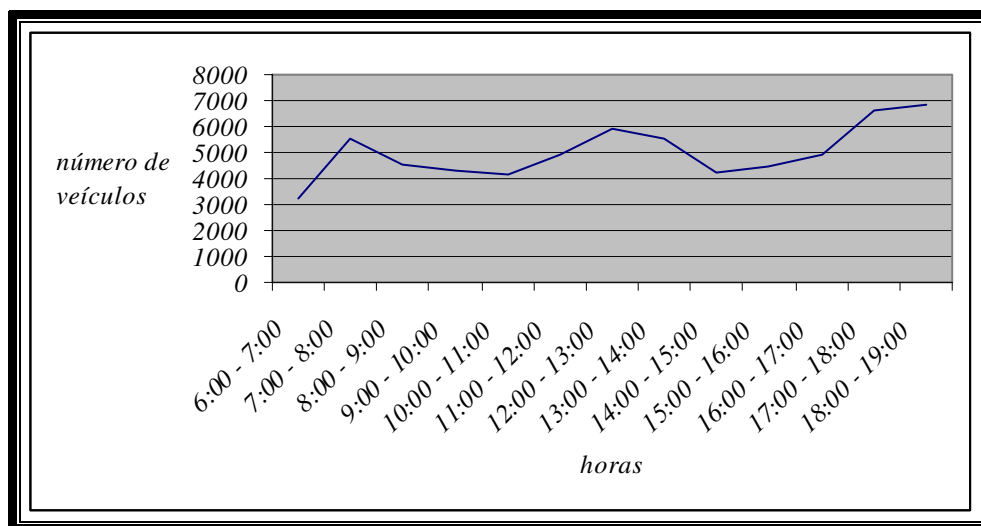
No caso aqui estudado percebemos que a McDonald's desempenhou papel semelhante ao dos shopping Centers e hipermercados como foi citado por Cleps (2005), pois a partir de sua instalação houve uma valorização da área, novos estabelecimentos vieram se instalar na Avenida, várias intervenções foram executadas pela Administração Municipal, assim começou a ocorrer o uso da avenida por grande parte da população.

Apesar das mudanças ocorridas na Avenida terem-na transformado em uma centralidade comercial para Rio Claro e para a região e os moradores dos quatro bairros se sentiram bem com as mudanças, ainda reclamam da situação do trânsito, quando ele acaba por tornar a Avenida perigosa para o pedestre, e por isso, aproveitam-se do momento da entrevista com a pesquisadora para fazer algumas reivindicações, como a colocação de semáforo, a construção de viaduto na rua 14, etc.

A preocupação dos moradores em relação ao trânsito da Avenida e à rotatória da rua 14, com a avenida Visconde do Rio Claro e Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, é precedente, pois um trabalho de pesquisa sobre o trânsito de Rio Claro, realizado

por Ferreira (2002)<sup>62</sup>, mostrou que esse local pode ser considerado uma área crítica de acidentes de trânsito, com grande fluxo de veículos e alto índice de ocorrências. De acordo com essa pesquisa, passa por essa avenida, no período das 6:00 h às 19:00 h, um total de 65848 veículos (carros de passeio, ônibus, caminhão e moto), perfazendo uma média de 1266 veículos a cada quinze minutos e uma média de 5065 veículos por hora. Ainda de acordo com essa pesquisa, como pode ser visualizado na figura 45, os horários de maior fluxo são: da 7:00 h às 8:00 h, quando o fluxo fica acima de 5000 veículos; das 11:30 h às 14:00, quando o fluxo começa a aumentar novamente, chegando a atingir quase 6000 veículos; das 17:30 às 19:00 h, é registrado o maior fluxo no período de tempo analisado, atingindo em torno de 7000 veículos.

**FIGURA 45.**  
**FLUXO DE VEÍCULOS NA AVENIDA PRESIDENTE TANCREDO DE ALMEIDA NEVES**  
**-RIOCLARO-SP.**



Fonte: FERREIRA, E. R. (2002)  
Org. CARMO, J. de. A. do. (2006)

<sup>62</sup> FERREIRA, E. R. **Capacitação técnica em tratamento de locais críticos de acidente de trânsito.** CEFTRU. Brasília: UNB, 2002. Projeto Pare.

É importante ressaltar que os carros de passeio são os principais responsáveis pela elevação do fluxo de veículos na avenida. Outro dado importante extraído da pesquisa (Ferreira, 2002) é o que diz respeito ao movimento de veículos na rotatória, no período das 18:00 às 18:15h, esse dado foi coletado terça e quarta –feira, em outubro de 2002. Os veículos que adentram a rua 14, no sentido ímpar da cidade, vindos da entrada pela avenida marginal Presidente Kenedy, perfizeram um total de 548; destes, 400 seguiram até a rotatória, 101 entraram no sentido da avenida Visconde do Rio Claro, 150, seguiram adiante, tomando a direção da rua 14 e 109, fizeram o contorno da rotatória e adentraram a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves.

Os veículos que vinham da avenida Visconde perfizeram um total de 421, destes, 230 passaram pela rotatória, apesar de 15 deles terem tomado rumo diferente, indo em direção à rua 14 (sentido par), 165 seguiram adiante pela Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, 50 completaram o percurso na rotatória e adentraram à rua 14, sentido ímpar. (Ferreira, 2002).

Os veículos que vinham da rua 14, sentido par, perfizeram um total de 384, destes, 174 seguiram até a rotatória, e 30 deles adentraram a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, 87 seguiram a rua 14, sentido ímpar e 57 passaram pela rotatória e adentraram a avenida Visconde do Rio Claro. (Ferreira, 2002).

Os veículos que vinham pela Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves perfizeram um total de 535, destes 226 passaram pela rotatória, e 93 deles entraram em direção a rua 14, sentido par, 121 seguiram em frente em direção à avenida Visconde do Rio Claro e 12 entraram em direção à rua 14, sentido ímpar. (Ferreira, 2002).

Com essa informação, percebe-se o grande movimento e a dificuldade de tráfego nesse trecho, e é possível verificar que o maior número de veículos que passam pela

rotatória são oriundos da rua 14, sentido ímpar e da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves; e que a rua 14, sentido par, contribui em menor quantidade com o fluxo de veículos na rotatória.

É importante salientar que essa rotatória recebe fluxo de veículos das três entradas de Rio Claro pela rodovia Washington Luiz, que são: avenida marginal Presidente Kenedy, avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves e a avenida Castelo Branco; esse fato contribui para o grande fluxo de veículos nesse trecho. Portanto, é coerente a reclamação dos moradores, no que se refere ao trânsito, e o seu pedido de soluções para o mesmo.

De acordo com Ferreira (2002), para que se resolva o problema do trânsito nesse setor seria necessário a construção de um elevado, ligando diretamente a avenida Visconde do Rio Claro à avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, diminuindo o número de veículos na rotatória, embora essa seja uma obra um tanto cara. Diante disso algumas medidas foram tomadas para minimizar o problema, como por exemplo, a abertura da avenida 7, assim, muitos dos veículos que entram na cidade pela Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, saem dessa avenida e adentram a avenida 7, evitando o trânsito da rotatória. Outra medida foi a colocação de um semáforo na avenida 2, para que, em alguns minutos, diminua-se o número de veículos, facilitando a passagem daqueles que precisam adentrar a rotatória. Estas são medidas apenas paliativas para o problema, o que a longo prazo, torna-se insuficiente; e como a entrevista com os moradores foi realizada após a tomada dessas medidas, fica claro que os moradores anseiam por novas intervenções, principalmente pela colocação de semáforo na Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, de modo a facilitar a passagem dos pedestres.

Esses problemas em relação ao trânsito ocorrem porque, como verificamos, a produção da Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves através das ações do poder

público e do capital privado, nos vários momentos analisados, não se considerou a dimensão do humano, do pedestre, uma vez que o intuito é ter uma via expressa, de movimento rápido, com grande fluidez e de fácil acesso aos cidadãos motorizados, não só de Rio Claro, como também da região, para facilitar o acesso dos consumidores à mercadoria. Quanto à essa questão CARLOS (2001, p. 64) expõe o seguinte argumento:

Constata-se, hoje, a tendência segundo a qual, cada vez mais, os espaços urbanos são destinados à troca- o que significa que a apropriação e os modos de uso tendem a se subordinar cada vez mais ao mercado. Em última instância, significa que existe uma tendência à diminuição dos espaços onde o uso não se reduz à esfera da mercadoria e o acesso não se associa à compra e à venda de um “direito de uso temporário”. Isto é, cada vez mais o lazer e o flunar, o corpo e os passos são restritos a lugares vigiados, normatizados, privatizados. Esse fato é consequência da “vitória do valor de troca sobre o valor de uso”, isto é, o espaço se reproduz, no mundo moderno, alavancado pela tendência que o transforma em mercadoria- o que limitaria seu uso às formas de apropriação privada.

Para os donos dos estabelecimentos é exatamente essa característica da Avenida, ou seja, uma via de grande fluxo de automóveis, que justifica a localização dos empreendimentos, e a sua valorização. Neste caso entendemos que há uma disputa pelo uso do espaço entre o capital privado e os moradores e este deixa de ser apenas o local de consumo, torna-se o próprio objeto de consumo. Concordamos com GOTTDIENER (1993, p. 129) quando ele diz que: “Lefèbvre observa que, além de haver um espaço de consumo ou, quanto a isso, um espaço como área de impacto para o consumo coletivo, há também o consumo do espaço, ou o próprio espaço como objeto de consumo”, pois na Avenida encontramos os estabelecimentos comerciais que visam o lucro através do consumo de suas mercadorias, encontramos consumidores que vem à esses estabelecimentos não só para consumir a mercadoria, mas também desfrutar do ambiente dos estabelecimentos, encontramos áreas destinadas à recreação como a Praça “Dalva de Oliveira”, onde dá-se um

consumo do espaço e identificamos ainda conflitos entre moradores e capital privado que visam um uso diferenciado do espaço. Desta forma é que vai ocorrendo a produção do espaço urbano e com isso entendemos e aceitamos a colocação de CLEPS (2005, p. 43) quando a autora coloca que:

A cidade torna-se, assim o locus da segregação espacial e das desigualdades sociais, sobretudo pela ocupação diversificada do espaço. Os agentes promotores dessas novas estruturas urbanas- o poder estatal, através dos investimentos em infra-estruturas,-o capital privado imobiliário, por intermédio de loteamentos,-as empresas industriais e comerciais, buscando a localização estratégica para a instalação dos empreendimentos- redefiniram os locais de compra e de novos planejamentos urbanos, criando novas realidades urbanas.

Diante do exposto, fica claro que a produção do espaço se dá com cada agente defendendo o seu interesse, que muitas vezes não coincidem. Por isso é que são gerados os diversos conflitos que foram detectados durante essa pesquisa entre os moradores, o poder público e os donos do capital. Os moradores buscando o direito de uso e de preservação de um espaço que considere o tempo do pedestre, que tenha a dimensão do humano. O poder público atuando nesse espaço como uma empresa privada defendendo seus interesses e principalmente da iniciativa privada e dos agentes imobiliários. Os donos do capital sentem-se satisfeitos com o rumo que a produção desse espaço tomou, permitindo uma maior fluidez das mercadorias e permitindo um maior acesso dos consumidores às mesmas.

## *Considerações Finais*

---

Nesta dissertação procuramos analisar a produção do espaço do setor sudoeste do município de Rio Claro, especificamente a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, sob a ótica da Geografia Crítica, utilizando o método *regressivo- progressivo* proposto por Lefèbvre. O referido método nos possibilitou analisar as contradições e os conflitos gerados na produção do espaço dessa avenida e assim apreender a construção da cidade como um processo em movimento, ou seja, em constante transformação.

Seguindo tal método fizemos uma descrição da avenida, do tipo de uso que se está processando ali, bem como a descrição de um modo geral de sua paisagem, com o intuito de apresentar um quadro geral da realidade atual dessa área. Em seguida procuramos reconstruir, através do tempo, a produção desse espaço, questionando-nos sobre em que momento cada estabelecimento se instalou na avenida, como se deu o loteamento dos bairros do entorno da Avenida, como se deu a ação pública no espaço, através da análise das diversas administrações municipais, no recorte temporal adotado na pesquisa. De posse dos dados levantados, foi possível fazermos uma análise do processo de produção do espaço, e estabelecemos os períodos e marcos do desenvolvimento territorial da Avenida, além de procurar identificar a relação dos moradores do entorno com a Avenida. Tudo isso com o objetivo de detectar qual o grau de influência dos agentes produtores desse espaço, quais os interesses atendidos, bem como os conflitos gerados na produção desse espaço, qual seja: a Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves.

Através da observação e da descrição da avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, pudemos identificar que a mesma apresenta grande dinamismo, é freqüentada em



diversos momentos do dia e da semana, porém com maior frequência durante os finais de semana, quando as pessoas procuram estar e passar pela avenida. Ela constitui-se num subcentro do município, e num centro regional, por congregar frequentadores de diversos bairros de Rio Claro e de algumas cidades vizinhas, como Santa Gertrudes, Araras, Limeira, etc. Porém, o dinamismo é mais substancial em sua margem direita e, em menor grau, na margem esquerda, onde ainda há espaços a serem ocupados. Isto ocorre simplesmente porque a área da esquerda possui grandes extensões de terras públicas, que foram doadas para as instituições como, a APAE e a Igreja Evangélica, num momento em que não se esperava que a avenida fosse sofrer transformações que a levassem ao dinamismo que ela tem hoje.

Quanto à verificação da produção desse espaço no tempo, percebemos que sua produção se deu de forma desigual. Cada estabelecimento veio instalar-se no local em momento específico de produção da avenida, atraídos pelo espaço físico territorial disponível, pelas intervenções já realizadas no espaço, pela localização estratégica da avenida e pelos próprios estabelecimentos que começaram a se fixar no local, pois como sabemos os estabelecimentos comerciais agem de forma atrativa em relação a outros estabelecimentos.

A respeito do loteamento da área do entorno conforme informações obtidas no setor de habitação da prefeitura Municipal de Rio Claro, percebemos que em alguns casos, como o do bairro Jardim Claret, parte do Cidade Claret e Jardim Mirassol, o loteamento efetivou-se; porém, nas áreas onde se encontram importantes estabelecimentos da avenida, o loteamento não se efetivou de fato, uma vez que houve a aprovação pela Prefeitura do plano de loteamento, mas não houve a inscrição do loteamento no Cartório de Registro de Imóveis. Mesmo assim, as intervenções foram levadas a esmo e grande parte desses

estabelecimentos da avenida estão em áreas de propriedade da Sociedade Amigos do Brasil, para a qual pagam aluguel. Resta-nos dizer que parte da área do entorno da avenida continua até o momento na ilegalidade.

Quanto à ação pública no local, foi possível verificar por meio dessa pesquisa que ela sempre esteve presente de forma direta ou indireta nas intervenções da área. Dessa forma podemos dizer que o poder público municipal é o grande responsável pelo o que a Avenida é hoje. Através de suas ações, na construção desse espaço, percebemos que na maioria das vezes ocorreu infringindo a lei, pois não poderia permitir nenhuma intervenção na área, enquanto não fosse feita a inscrição no Registro de Imóveis; porém, como era conveniente para ela e para a Sociedade Amigos do Brasil, as intervenções foram feitas sem nenhum cumprimento legal. Tal fato nos mostra uma grande contradição: as leis que são criadas pelo poder público não são cumpridas por ele. Os administradores públicos agem como se estivessem administrando uma empresa privada, seguindo os seus próprios interesses e, muitas vezes privilegiando setores particulares da sociedade. As intervenções ocorridas no local privilegiaram a Sociedade Amigos do Brasil, que é a proprietária legítima da maior parte da área do entorno, que sofrem as intervenções da Prefeitura, obtendo, assim, uma grande valorização. Portanto, podemos dizer que a elevação do valor do patrimônio da instituição deve-se, em grande parte, ao desempenho da Prefeitura Municipal de Rio Claro, em todos os períodos de produção daquele espaço. Identificado este fato, comprovamos o que dissemos no início de nossa pesquisa: o poder público atua por meios de decisões políticas referentes ao planejamento e ordenamento dos usos do solo urbano, legitimando as ações ora dos moradores, ora dos donos do capital.

No estudo de caso aqui realizado, detectamos que as ações adotadas pelo poder público favoreceram as iniciativas privadas como, por exemplo, a Sociedade Amigos do

Brasil. Podemos citar ainda outro exemplo desse favorecimento, a instalação da “McDonald’s”. Quando esta franquia decide-se instalar no local, as melhorias são trazidas e, com elas, grandes mudanças. A Prefeitura Municipal através de seus representantes inicia obras de remodelação do traçado da avenida, abertura de acesso para o local, novo paisagismo, etc. Assim, o dinamismo vai tomando conta da Avenida e juntamente com ele o solo urbano tem seu valor aumentado de forma brutal favorecendo uma parcela da população. Anteriormente à instalação da McDonald’s eram constantes os pedidos da população, não só residente, mas também da população em geral, para que se resolvessem a situação da avenida, pois estava em situação precária. Mas nada era feito.

Os moradores do entorno da Avenida sempre estiveram em segundo plano, porém as mudanças trazidas para ela os agradaram, tanto isso é verdade que durante muito tempo reivindicaram intervenções na avenida, pois ela era abandonada, mal cuidada, considerada um local perigoso e duplamente abandonado na medida em que o era por parte da Prefeitura que não tomava nenhuma providência e por parte dos moradores que não a utilizava, tornando-se um lugar propício para criminosos. Por meio de nossa pesquisa com esta população ficou comprovado que as mudanças foram positivas, agradaram os moradores.

Entretanto, apesar de os moradores sentirem-se bem com as mudanças, eles ainda reclamam da situação do trânsito, que acaba por tornar a avenida perigosa para os pedestres. Além disso, fazem várias reivindicações como colocação de semáforo, construção de viaduto na rua 14, etc. Através das informações obtidas em um trabalho de pesquisa sobre o trânsito de Rio Claro, realizada por Ferreira (2002), compreendemos a insegurança e os anseios dos moradores, quanto à questão do trânsito nesse setor. Essa

pesquisa mostrou que esse local pode ser considerado uma área crítica, com grande fluxo de veículos e com alto índice de acidentes.

No decorrer do nosso trabalho de pesquisa, percebemos que a área estudada começou a apresentar aspectos positivos quando foram concluídas as obras do Terminal Rodoviário, do Trevo da Washington Luiz e asfaltamento da avenida. Mesmo assim, os interesses dos moradores ainda eram pouco satisfeitos. A valorização da área deu-se de fato quando a “McDonald’s” se instalou na Avenida, pois no processo de requalificação dos espaços, o comércio atua como um elemento importante na valorização de áreas. Ou seja: o lugar onde ele se instala, passa a funcionar como uma nova centralidade, atraindo novos investimentos, proporcionando um novo tipo de desenvolvimento do espaço.

Através da pesquisa aqui apresentada, entendemos que as dinâmicas sócio-espaciais seguem uma ordem vigente na sociedade, que é a de dominação dos espaços pelo capital, através da implantação da racionalidade da reprodução dos meios de produção, visando maior circulação, distribuição e consumo das mercadorias, tudo isso com o objetivo final de ampliação do lucro. Na produção da Avenida, através das ações do poder público e do capital privado, nos vários momentos analisados, não se considerou a dimensão do humano, do pedestre, uma vez que o intuito era ter uma via expressa de movimento rápido, com grande fluidez, de fácil acesso aos cidadãos motorizados, não só de Rio Claro como da região. Para os donos dos estabelecimentos é exatamente essa característica da Avenida, de ser uma via de grande fluxo de automóveis, que justifica a localização do empreendimento, bem como a sua valorização. Desta forma, entendemos que fica claro que, a produção do espaço se realiza num jogo de interesses, onde muitas vezes cada agente defende seus objetivos. Os interesses defendidos são divergentes, gerando conflitos entre moradores, poder público e os donos do capital.

Chegamos então a conclusão que a produção do espaço através da ação pública se dá de forma descontínua, sem critérios claros, sem planejamento estratégico. O que se registra são fragmentos de várias administrações e ações que não são tomadas com o objetivo de minimizar os problemas sociais vigentes, mas sim de privilegiar algum setor da sociedade. Este é um processo que não ocorre somente em Rio Claro, pelo contrário vem ocorrendo em escala regional e global, é a forma como o modo de produção capitalista interfere na produção do espaço.

Porém, entendemos que essa ordem não se implanta de forma hegemônica, abarcando a totalidade da produção espacial, pois encontramos em um mesmo espaço a existência de contradições e de conflitos de interesse, uma vez que a segregação sócio-espacial e a racionalidade não se constituem sem resistência. Dito de outro modo, as relações locais reagem a essa ordem vigente, é o caso das residências que apesar de representarem a pobreza urbana, resistem ao tempo e permanecem na avenida, e da Praça Dalva de Oliveira, que é palco de vários tipos de eventos, atendendo classes sociais diferentes, assim várias faixas etárias: as crianças, os jovens, os adultos e os idosos. Algumas pessoas a utilizam como ponto de encontro, um lugar para se deixar ficar.

Considerar a produção do espaço urbano, embasada numa visão de seu processo de construção, partindo de uma análise espaço-temporal, foi de grande importância para esse estudo, pois foi possível a partir da verticalização de um estudo de caso, trazer e demonstrar tendências que ocorrem de forma mais geral nas cidades médias paulistas, ou seja, a valorização do espaço se dá pela lógica do valor de troca em detrimento do valor de uso.

Este estudo abre a perspectiva para novas pesquisas sobre o uso e apropriação do espaço principalmente em cidades médias. Abre um leque de indagações que merecem ser melhor estudadas para o enriquecimento da Geografia Urbana.

## *Referências*

---

AVENIDA Rio Claro completa 24 anos. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, 21 jul. 1995. p.3.

ASFALTO da rodoviária foi construído em cima de um brejo. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, 28 mar. 1992. p. 3.

BARRACO chama a atenção. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, mai 1997. p.3

CARLOS, A. F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

\_\_\_\_\_.(Org.). **Os Caminhos da Reflexão: A Cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, 1994. p.157- 198 a.

\_\_\_\_\_.Novas Contradições do Espaço. In: DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. de. L. (Org.) **O Espaço no Fim do Século: A Nova Raridade**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARVALHO, P. F. de. **Valor e Tributação do Solo Urbano**. Subsídio para a Administração Local. Rio Claro: Unesp, 1993.

CHUVA inunda rodoviária. **Jornal Diário de Rio Claro**, Rio Claro. 28 mar.1992. p. 2.

CLEPS, G. D. G. **Estratégias de Reprodução do Capital e as Novas Espacialidades Urbanas: o Comércio de Auto-Serviço em Uberlândia (MG)**. 2005. 181 f.Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Organização do Espaço. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2005.

CORREA, R. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CÓRREGO transborda e inunda a avenida Tancredo Neves. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, 15 nov. 1994. p. 3.

CUCOLO, F. F. **Distribuição espacial do Comércio Varejista de Rio Claro: Um Subsídio o Geomarketing**. 2001. 49 f. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2001.

DEBORD, G. **A Sociedade do Espetáculo: Comentários sobre a Sociedade do Espetáculo**. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

FERREIRA, E. R. **Capacitação Técnica em Tratamento de Locais Críticos de Acidentes de Trânsito**. Brasília: CEFTRU. UNB, 2002. Projeto Pare.

GOTTDIENER, M. **A Produção Social do Espaço Urbano**. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Edusp, 1993.

INAUGURAÇÃO Conjunta da avenida Visconde do Rio Claro e iluminação a vapor de mercúrio. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, jul. 1971. p. 2.

INOCOOP vive o drama das enchentes. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, 12 set. 1996. p. 2.

LEFÈBVRE, H. Perspectivas de la Sociologia Rural. In: **De Lo Rural a lo Urbano**. 4. ed. Barcelona: Península, 1978. p.61-76.

\_\_\_\_\_. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. **O Direito à Cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001a.

\_\_\_\_\_. **A Cidade do Capital**. Tradução de Maria Helena Rauta Ramos e Marilene Jamur. 2. ed. Rio de Janeiro: DP & A, 2001 b.

LIXÃO da rodoviária. Cartão de visita da cidade. **Jornal Diário de Rio Claro**, Rio Claro, 07 ago/1991. p. 2.

MARTINS, J. dos S. (Org.). **Henri Lefebvre e o Retorno à Dialética** . São Paulo: Hucitec, 1996.

ORTIGOZA, S. A. G. **As Franquias e as Novas Estratégias do Comércio Urbano no Brasil**. 1996. 180 f. Dissertação (Mestrado)- Programa de Pós-Graduação em Organização do Espaço. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1996.

\_\_\_\_\_. **O Tempo e o Espaço da Alimentação no Centro da Metrópole Paulista**. 2001. 195 f. (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Organização do Espaço. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2001.

OS BURACOS do Sé. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, 21 out. 1995. p.7.

PAES, M. T. D. **População Espaço e Trabalho em Área Periférica : Norte de Rio Claro**. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 1986.

RIO CLARO. Procuradoria Geral do Município. **Parecer Arnaldo Sérgio Dália**. Rio Claro: Prefeitura Municipal, 1998.

RIO CLARO. Comissão Especial de Regularização do Parcelamento do Solo Urbano. **Estudo de Caso no. 006/02**. Rio Claro: Prefeitura Municipal, 2002.

PREFEITURA pressiona para concluir rua. **Jornal Cidade de Rio Claro**. Rio Claro, 15 jul. 1998. p. 4.

REDE Habib's investe R\$ 1 milhão em RC. **Jornal Cidade de Rio Claro**. Rio Claro, 4 nov. 2001. p. 3.



RIGO, E. D. **As Grandes Redes Varejistas e Suas Estratégias, Econômicas e Locacionais no Estado de São Paulo**. 2000. Dissertação (Mestrado em Organização do Espaço) Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2000.

SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Hucitec, 1987.

\_\_\_\_\_. **Por uma Economia Política da Cidade: O Caso de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, C. H. C. da. **O tempo e o Espaço do Comércio 24 horas na Metrópole Paulista**. 2003. 229 f. Dissertação (Mestrado em Organização do Espaço). Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2003.

SILVA, F. M. A. da. **A Expansão da Malha Urbana de Rio Claro: Suas implicações histórico-geográficas (1835-1984)**. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 1994.

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e a Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. Coleção Repensando a Geografia. São Paulo: Contexto, 1988. (Repensando a Geografia).

TROPMAIR, H. Aspectos Geográficos. In:- **RIO CLARO Sesquicentenária**. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga”, 1978. cap. 2. p. 80 -87.

VEREADOR quer iluminação nos trevos da entrada da cidade. **Jornal Diário de Rio Claro**. Rio Claro, ago. 1993. p.3.

VIEIRA, S. G. **O Centro Vive: O Espetáculo da Valorização do Centro de São Paulo: Sobrevivência do Capitalismo e Apropriação do Espaço.** 2002. 3 v. 400 f. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2002.

### *Bibliografia Consultada*

---

BAUDRILLARD, J. **O Sistema dos Objetos**. Série Debates Semiologia. São Paulo: Perspectiva, 1997.

BENKO, G. **Economia, Espaço e Globalização**. 2º. Ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

BRAGA, R., CARVALHO, P. F. (orgs.). **Perspectivas de Gestão Ambiental em Cidades Médias**. Rio Claro:Universidade Estadual Paulista, 2001.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. **Comércio da Baixa Pombalina de Lisboa**. Lisboa: Departamento Municipal de Abastecimento e Consumo, 1997.

CARDOSO, A. L. **O Espaço do Capital: A Barra da Tijuca e a Grande Promoção Imobiliária**. Vol. 2, Parte 2. (s/ed.). Rio de Janeiro, (s/d).

CARLOS, A. F. A. **O Lugar no/do Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COSTA, K. R. **O Centro de Recife e suas Formas Comerciais: Transformações e Persistências**. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Organização do Espaço. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2003.

DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. de L. (org.). **O Espaço no Fim do Século: A Nova Raridade**. 2º. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

FERRARA, L. D. **Ver a Cidade**. São Paulo: Nobel, 1988.

FRÚGOLI JUNIOR, H. **Centralidade em São Paulo: Trajetórias, Conflitos e Negociações na Metrópole**. São Paulo: Cortez, 2000.

GARCIA, F. E. S. **Cidade do Espetáculo: Política, Planejamento e City Marketing.** Curitiba : Palavra, 1997.

GODOY, T. M. P. de. **O Espaço da Produção Solidária dos Catadores de Materiais Recicláveis: Usos e Contradições.** 2005. 150 f. Dissertação (Mestrado em Organização do Espaço). Instituto de Geociências e Ciências Exatas.Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2005.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade** . São Paulo: Hucitec, 1980.

\_\_\_\_\_.**Condição Pós Moderna: Uma Perspectiva Sobre as Origens da Mudança Cultural.** São Paulo: Loyola, 1996.

KOWARICK, L. **A Espoliação Urbana.** Rio de janeiro: Paz e terra, 1979.

LIPIETZ, A. **O Capital e seu Espaço.** São Paulo: Nobel, 1988.

LOJKINE, J. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana.** Tradução de Estela dos Santos Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

\_\_\_\_\_.**A Sociabilidade do Homem Simples: Cotidiano e História na Modernidade Anômala.** São Paulo: Hucitec, 2000.

MARTINS, J. dos S. **Exclusão Social e a Nova Desigualdade.** São Paulo: Paulus,1997.

MARX, K. **O Capital: Crítica da Economia Política.** Livro Primeiro. O processo da produção do capital.10.ed. São Paulo: DIFEL, 1985. V. 1.

MORAES, A. C. R. & COSTA, W.M. da. **Geografia Crítica.** A valorização do Espaço. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1987.

PINTAUDI, S. M. **O Templo da Mercadoria:** Estudo sobre os Shopping-Centers do Estado de São Paulo. 1989. 150 f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989.

RIBEIRO, L. C. de Q. & SANTOS JUNIOR, O. A. dos (Org.). **Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana:** O Futuro das Cidades Brasileiras na Crise. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

SALGUEIRO, T. B. **Do Comércio à Distribuição. Roteiro de uma Mudança.** Oeira: Celta, 1996.

SANTOS, M. **A Urbanização Desigual:** A Especificidade do Fenômeno Urbano em Países Subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1980.

SINGER, P. **Economia Política da Urbanização.** Brasília: Brasiliense, 1973.

VILLAÇA, F. **O Espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.

## *Anexos*

**ANEXO A**

**FIGURA A. 1.  
MCDONALD'S**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA A. 2.  
HOTEL CRISTAL.**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**ANEXO B**

**FIGURA B.1.  
BANCO ITAÚ**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA B.2.  
HABIB'S**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*



**ANEXO C**

**FIGURA C.1.  
PIZZARIA COLISEU**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2006).*

**FIGURA C. 2.  
LORD EVENTOS**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005)*

**ANEXO D**

**FIGURA D. 1.  
CHURRASCARIA ESTÂNCIA GAÚCHA**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA D. 2.  
AUTO POSTO CLARET**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**ANEXO E**

**FIGURA E. 1.**  
**CIVESA E DPASCHOAL DIVINDO BARRACÃO PERTENCENTE AOS PADRES CLARETIANOS**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2006).*

**FIGURA E. 2.**  
**TERRENO VAZIO AO LADO DO TERMINAL RODOVIÁRIO CERCADO COM ARAME.**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

Neste local encontra-se o Córrego Wenzel.

**ANEXO F**

**FIGURA F.1.**  
**TERRENO VAZIO AO LADO DO TERMINAL RODOVIÁRIO SENDO UTILIZADO**  
**PARA COLOCAÇÃO DE PROPAGANDA**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA F. 2.**  
**CONFLUÊNCIA CÓRREGO WENZEL COM CÓRREGO DA SERVIDÃO**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*



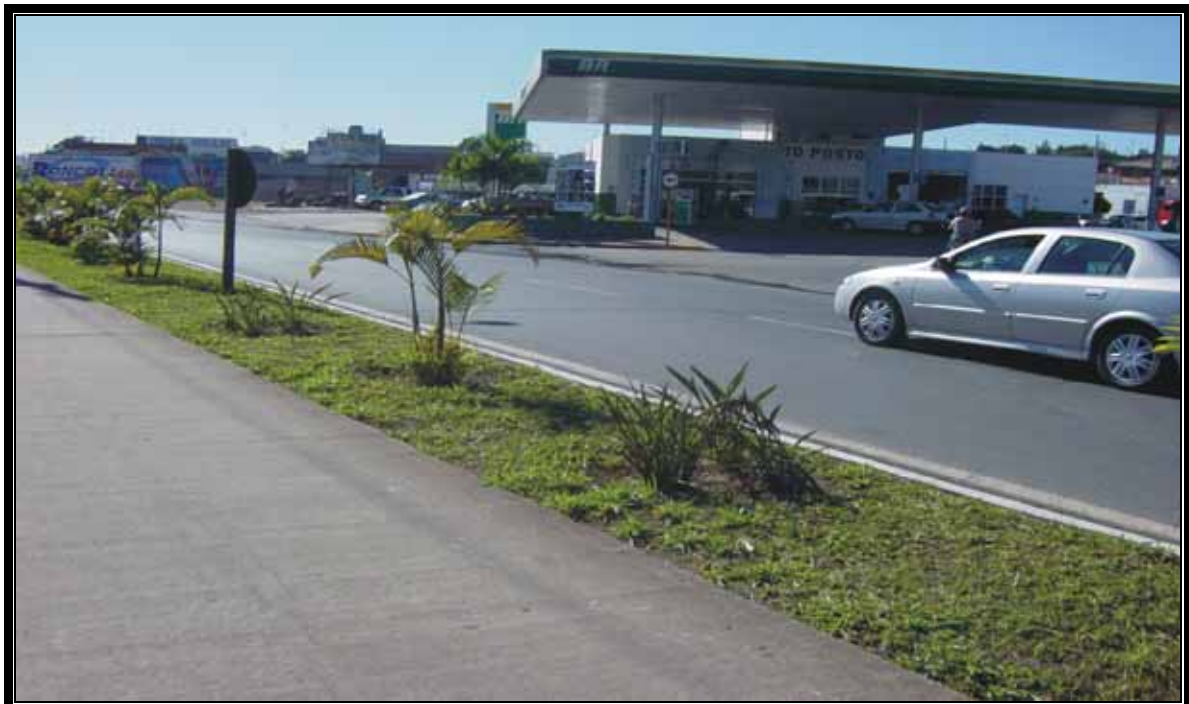
**ANEXO G**

**FIGURA G.1.  
AUTO POSTO RIOCLARENSE**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA G. 2.  
AUTO POSTO GARCIA**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

## ANEXO H

**FIGURA H.1.**  
**TERRENO VAZIO AO LADO DA BORRACHARIA DO AUTO POSTO GARCIA**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA H.2.**  
**RESIDÊNCIAS DA AVENIDA: RESISTÊNCIA À MUDANÇA**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**ANEXO I**

**FIGURA I.1.  
PRAÇA ROTATÓRIA FRANCISCO MARCHIORI**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA I.2.  
PRAÇA COM ESTACIONAMENTO**



*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*



**ANEXO J****FIGURA J. 1.  
AUTO POSTO W F**

*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*

**FIGURA J. 2.  
SETOR DE GRÁFICA DO JORNAL CIDADE**

*Fonte: CARMO, J. de A. do. (2005).*



**ANEXO K**

**FIGURA K. 1.  
IGREJA EVANGÉLICA “ASSEMBLÉIA DE DEUS”**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2005).*

**FIGURA K. 2.  
APAE (ASSOCIAÇÃO DE PAIS E AMIGOS DO EXCEPCIONAL)**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2005).*

**ANEXO L****FIGURA L. 1.****LOJA DE ARTESANATO MONTADA EM 2006 NAS DEPENDÊNCIAS DA APAE**

*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006).*

**FIGURA L. 2.  
ESTABELECIMENTO EM CONSTRUÇÃO**

*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2005).*

**ANEXO M**

**FIGURA M. 1.**  
**AGÊNCIA DO BANCO DO BRASIL: ESTABELECIMENTO MAIS RECENTE NA AVENIDA**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2006).*

**FIGURA M. 2.**  
**ROTATÓRIA DA RUA 14 COM A AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO**



*Fonte: Prefeitura Municipal de Rio Claro. (2000).*



## ANEXO N

**FIGURA N. 1.**  
**FACULDADES INTEGRADAS CLARETIANAS E COLÉGIO ANGLO CLARETIANO**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2005).*

Foto tirada de uma placa em frente à faculdade. Podemos perceber à esquerda e ao fundo da imagem a permanência do prédio do antigo seminário claret.

**FIGURA N. 2.**  
**SUPERMERCADO COMPRE BEM**



*Fonte: CARMO, J. de. A. do. (2005).*

**ANEXO O****FIGURA O. 1.  
O TREVO DA RODOVIA WASHINGTON LUIZ****FIGURA O. 2.  
O PROLONGAMENTO DA AVENIDA VISCONDE DO RIO CLARO E O TERMINAL  
RODOVIÁRIO**

*Fonte: Diário de Rio Claro. (1988).*

Ao fundo da figura O. 2. é possível visualizar o telhado do terminal rodoviário e no primeiro plano temos o prolongamento da avenida Visconde, ambas construções iniciadas em 1980.

**ANEXO P**

**FIGURA P.1.  
LIXO PRÓXIMO À RODOVIÁRIA**



*Fonte: Diário de Rio Claro. (1991).*

**FIGURA P. 2.  
AMBULANTES NA ROTATÓRIA DA RUA 14**



*Fonte: Diário de Rio Claro. (1996).*



**ANEXO Q****FIGURA Q. 1.  
BARRACO NA ROTATÓRIA**

*Fonte: Diário de Rio Claro. (1997).*

Podemos visualizar no canto direito da foto a pequena horta providenciada pelo morador.

**FIGURA Q. 2.  
INTERVENÇÃO NA ROTATÓRIA PRÓXIMA À RODOVIÁRIA**

*Fonte: Setor de Engenharia da Prefeitura Municipal de Rio Claro. (2000).*

**ANEXO R**

**FIGURA R. 1.**  
**CONSTRUÇÃO DA PRAÇA ROTATÓRIA FRANCISCO MARCHIORI E DA PRAÇA  
COM ESTACIONAMENTO.**



*Fonte: Setor de Engenharia da Prefeitura Municipal de Rio Claro. (2003).*

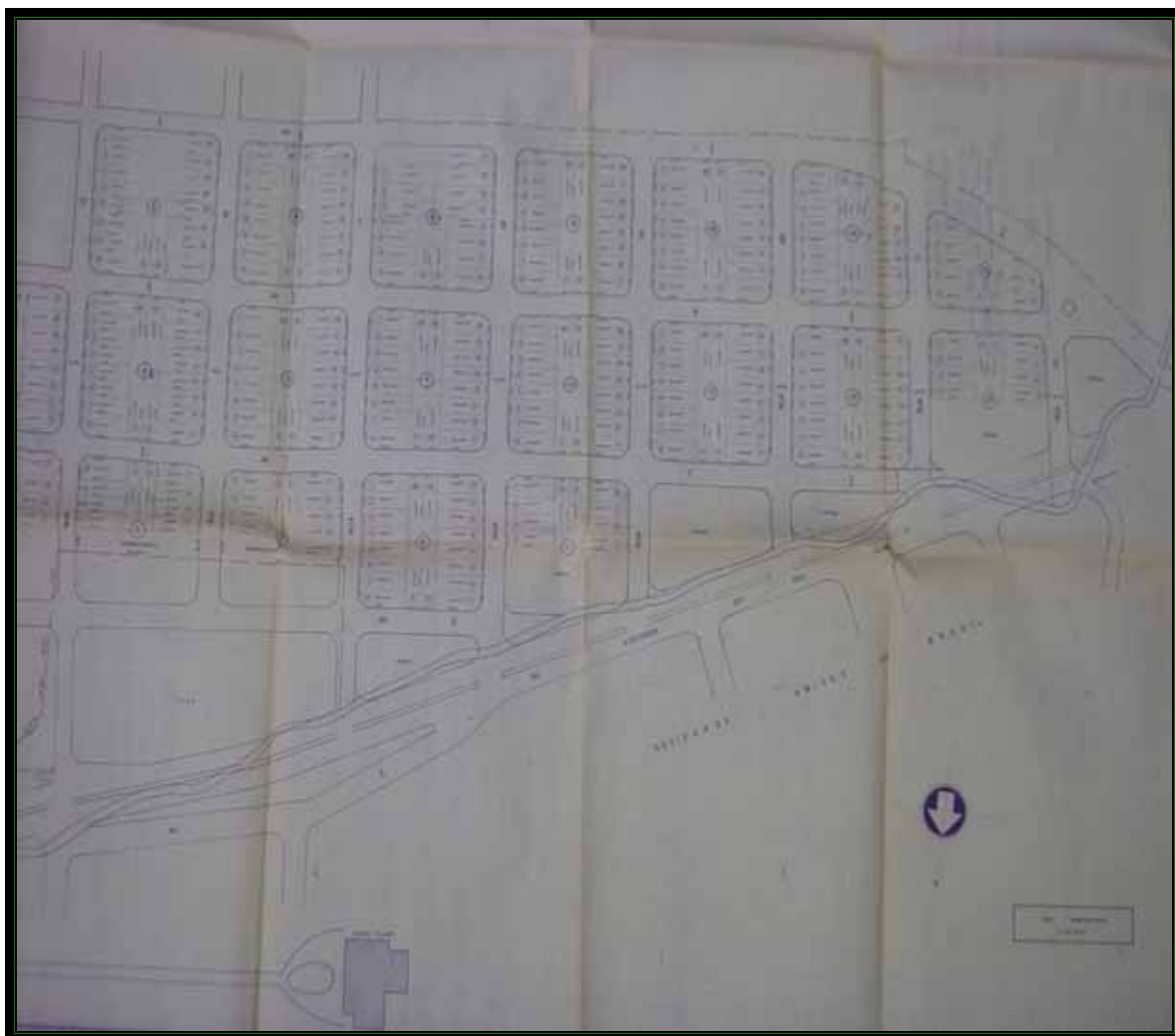
**FIGURA R. 2.**  
**NOVO PAISAGISMO NO CANTEIRO CENTRAL**



*Fonte: Setor de Engenharia da Prefeitura Municipal de Rio Claro. (2003).*

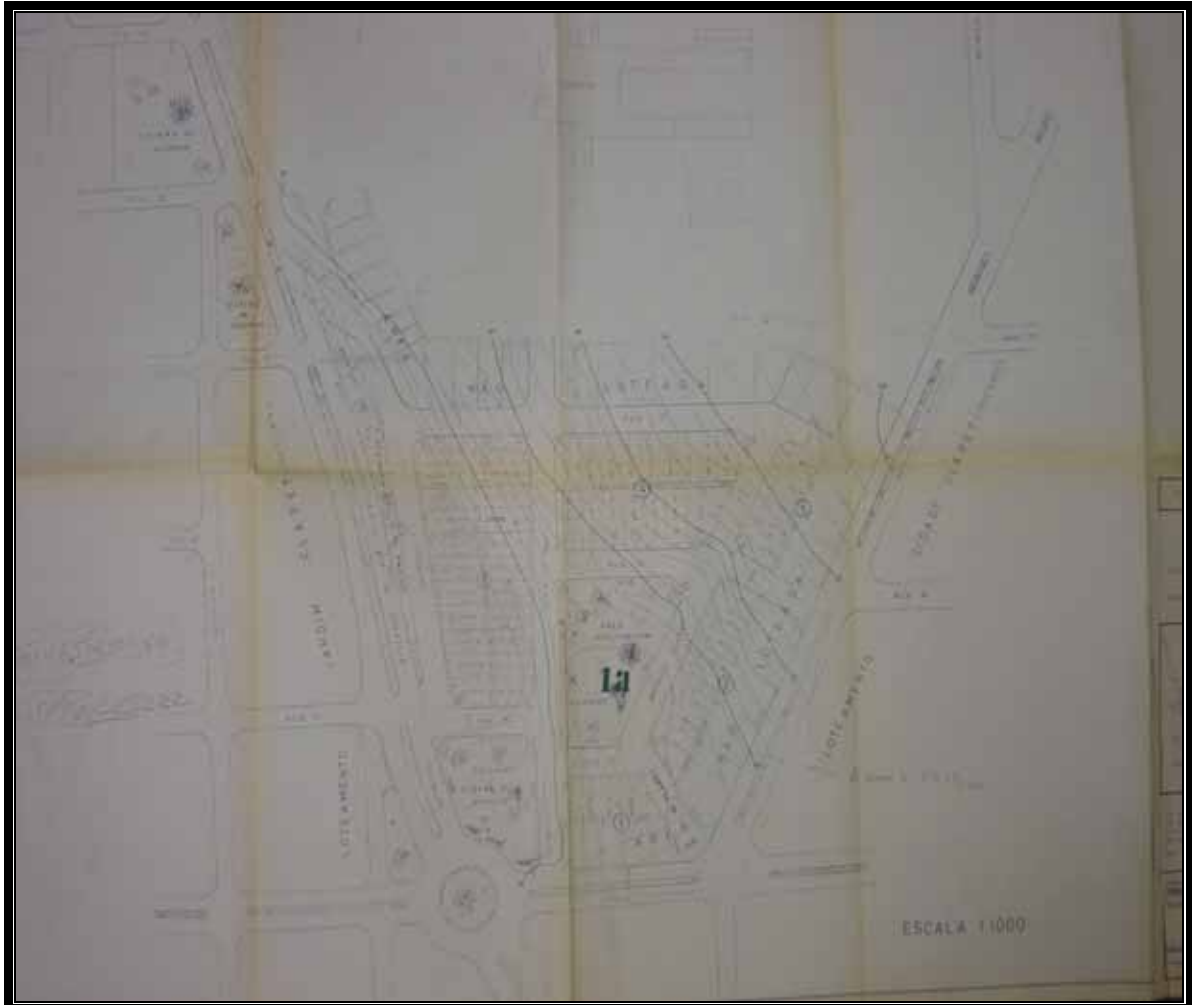


**ANEXO S. PROJETO DE LOTEAMENTO DO BAIRRO JARDIM CLARET**



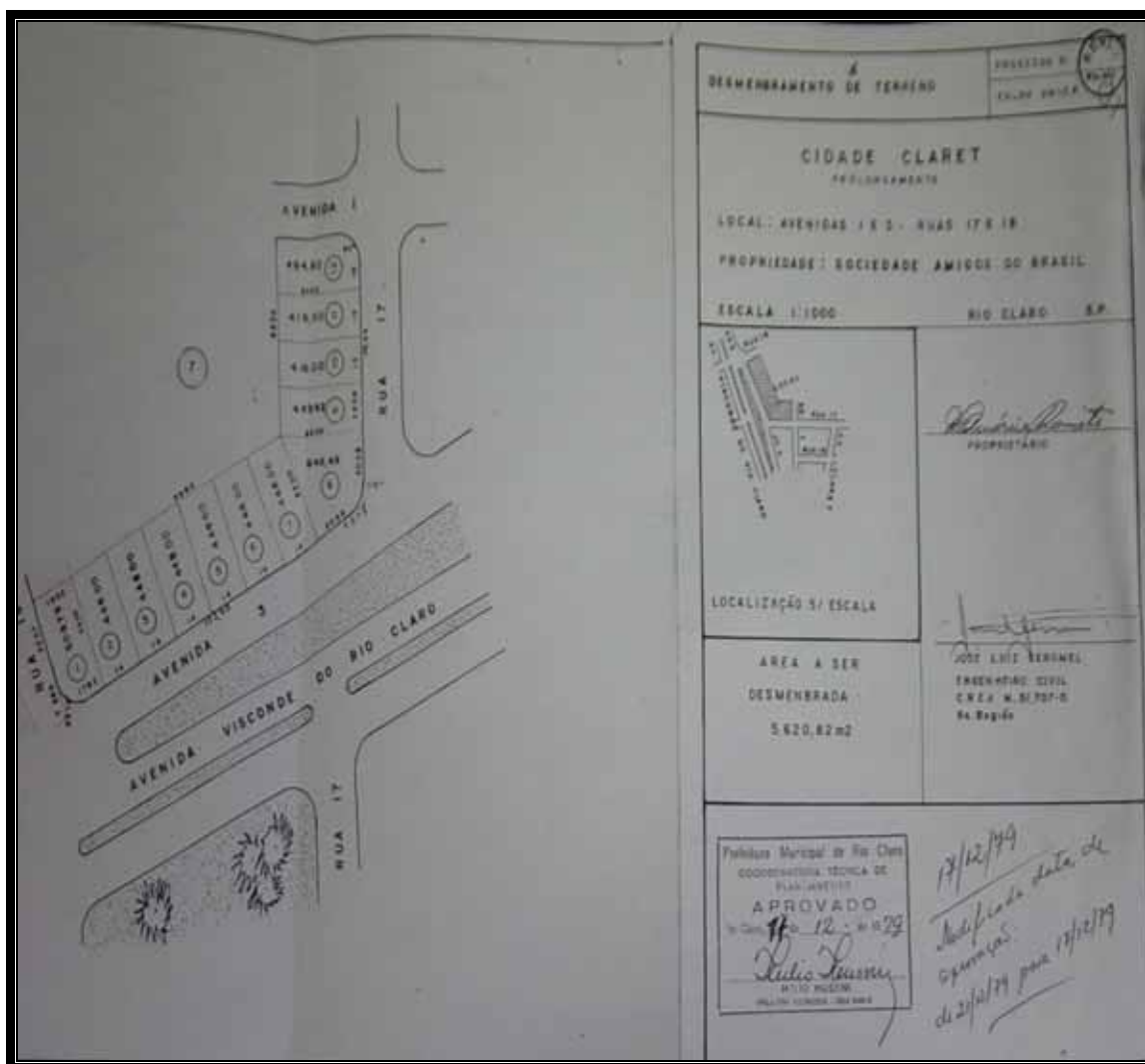
*Fonte: Setor de Habitação da Prefeitura Municipal de Rio Claro.  
Foto: CARMO; J. de. A. do.(2005)*

**ANEXO T. PROJETO DE LOTEAMENTO DO BAIRRO CIDADE CLARET**



*Fonte: Setor de Habitação da Prefeitura Municipal de Rio Claro.  
Foto e org.: CARMO, J. de A. do.(2005)*

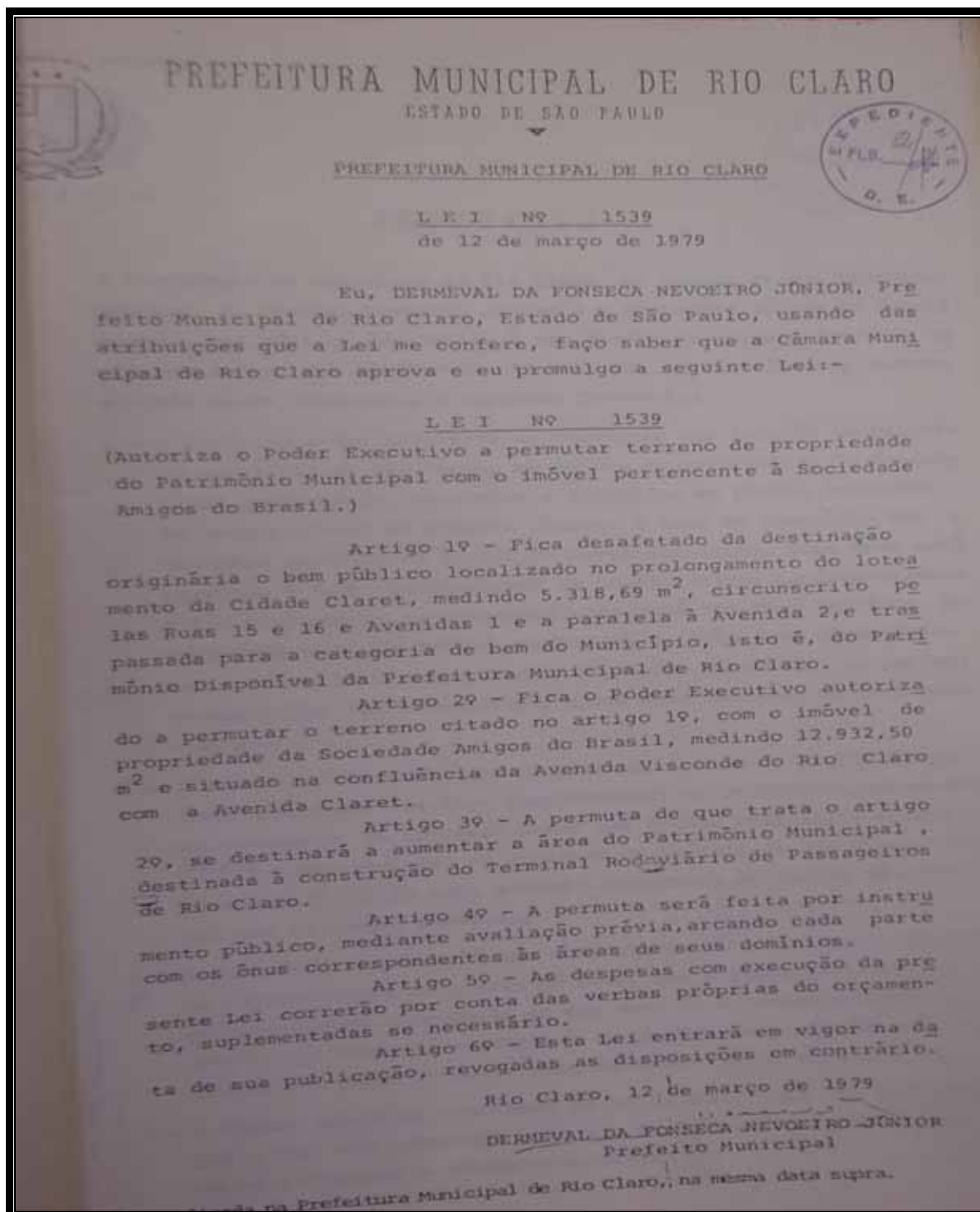
## ANEXO U- PROJETO DE DESMEMBRAMENTO DO BAIRRO CIDADE CLARET



Fonte: Setor de Habitação da Prefeitura Municipal de Rio Claro.  
Foto: CARMO, J.de. A do.(2005)



**ANEXO X - PERMUTA DE ÁREAS ENTRE PREFEITURA DE RIO CLARO E SOCIEDADE AMIGOS DO BRASIL.**



Fonte: Setor de Habitação- Prefeitura Municipal de Rio Claro.  
Foto: CARMO, j. de A. do (2006)

## ANEXO Y – MODELO DOS QUESTIONÁRIOS APLICADOS

### Questionário- estabelecimentos

- 1) Estabelecimento: \_\_\_\_\_ data inauguração: \_\_\_\_\_
- 2) Ramo: \_\_\_\_\_
- 3) Data: \_\_\_\_\_ Hora: \_\_\_\_\_
- 4) Número de funcionários: \_\_\_\_\_
- 5) Qual o horário de trabalho dos funcionários: \_\_\_\_\_
- 6) Há estacionamento para clientes? \_\_\_\_\_
- 7) Quantas vagas há no estacionamento? \_\_\_\_\_
- 8) Quais são os serviços oferecidos pelo estabelecimento? \_\_\_\_\_
- 9) Quais são os itens comercializados? \_\_\_\_\_
- 10) Qual faixa de horário em que o estabelecimento tem maior e menor movimento?
- Maior: \_\_\_\_\_
- Menor: \_\_\_\_\_
- 11) Qual é o valor médio das compras realizadas? \_\_\_\_\_
- 12) Qual é a média de clientes por mês? Onde residem? \_\_\_\_\_

### Questionário- Frequentadores praça “dalva de oliveira”

- 1) Data: \_\_\_\_\_ hora: \_\_\_\_\_ Em que bairro reside? \_\_\_\_\_
- 2) Escolaridade:
- E. F. completo ( )      E. M. completo ( )      E. S. completo ( )
- E. F. incompleto ( )      E. M. incompleto ( )      E. S. incompleto ( )
- 3) Profissão: \_\_\_\_\_
- 4) Renda:
- 5 Sal. Mín. ( )      - 10 Sal. Mín. ( )      10- 20 Sal. Mín. ( )
- 20- 30 Sal. Mín. ( )      30- 40 Sal. Mín. ( )      + 50 Sal. Mín. ( )
- 5) Desde quando frequenta esse local? \_\_\_\_\_
- 6) Com que frequência vem a esse local?
- por semana      -----por mês
- Finais de semana ( )      1º. Vez ( )      Todo dia ( )
- 7) Só vêm à praça ou aproveita para ir a outro estabelecimento? Qual? No mesmo dia? \_\_\_\_\_

- 8) Que meio de transporte utiliza para vir a este local?  
 9) Que motivo te leva a frequentar esse local?  
 10) Qual a sua opinião sobre esta avenida?

### **Questionário- Moradores do entorno**

- 1) Bairro:  
 2) Data e hora em que foi respondido o questionário:  
 3) Escolaridade:  
 E. F. completo ( )      E. M. completo ( )      E. S. completo ( )  
 E. F. incompleto ( )      E. M. incompleto ( )      E. S. incompleto ( )  
 3) Profissão:  
 4) Há quanto tempo mora no Bairro? Por que escolheu este bairro para morar?  
 5) Costuma frequentar os estabelecimentos da avenida Presidente Tancredo Neves? Quais?  
 6) O que te motiva a frequentar o(os) estabelecimento(os) da avenida?  
 7) Qual é a sua opinião sobre as características que a avenida apresenta hoje? E antes das mudanças?  
 8) Você esperava que ela fosse apresentar as características atuais?  
 9) O que você desejava para a avenida?

### **Questionário- Terminal Rodoviário**

- 1) Data:                      Hora:                      data inauguração:  
 2) Qual é o período de maior movimento de passageiro?  
 Manhã ( )      Tarde ( )      Noite ( )  
 2°. Feira ( ) 3°. Feira ( ) 4°. Feira ( ) 5°. Feira ( ) 6°. Feira ( ) sábado ( ) domingo ( )  
 3) Quando há mais movimento?  
 Fim de semana ( )      durante a semana ( )  
 4) Que número de passageiros em média passam por aqui?  
 -----durante a semana      -----finais de semana  
 5) Quantas empresas de transporte atuam no terminal? Quantas são de Rio Claro?  
 6) Quantas linhas e quantos ônibus em cada linha atendem ao terminal?  
 7) Os passageiros utilizam mais ônibus ou táxis?

- 8) Quantas vagas há no estacionamento? Quem as utiliza?
- 9) Quantos são os usuários do estacionamento?  
-----durante a semana -----fim de semana
- 10) Há passageiros que utilizam o estacionamento da avenida?
- 11) Como está a situação de circulação de ônibus e automóveis dentro da rodoviária?

### **Questionário- Apae (Associação De Pais e Amigos do Excepcional)**

- 1) data:                    hora:                    data inauguração:
- 2) O que motivou o estabelecimento da entidade nesse local?
- 3) Quais são os serviços prestados pela entidade?
- 4) Quantas pessoas são atendidas pela entidade?
- 5) Qual a faixa etária das pessoas atendidas?
- 7) As pessoas atendidas moram em que bairros?
- 8) Qual é o período de atendimento da entidade?
- 9) Quantos funcionários há na entidade? Quantos técnicos?
- 10) Qual é o meio de transporte utilizado pelos funcionários? E pelos pacientes?
- 11) As características atuais da avenida trazem algum transtorno para a entidade? Qual?

### **Questionário- Igreja Assembléia De Deus**

- 1) Data e hora em que respondeu o questionário:
- 2) Data de inauguração:
- 2) Por que escolheu este local para a construção da igreja?
- 3) Quantos fiéis freqüentam a igreja? Eles costumam freqüentar algum estabelecimento da avenida Presidente Tancredo Neves para se alimentarem? Qual?
- 4) Quais são os dias e horários do culto?
- 5) Em que dias há maior número de fiéis?
- 6) Os fiéis residem em que bairros e que meio de transporte utilizam para vir à igreja?
- 7) Os aspectos atuais da avenida trazem transtorno ou benefício para a igreja? Explícite.



### **Questionário-Jornal Cidade De Rio Claro**

- 1)Data:                    hora:
- 2)Desde de quando o setor de gráfica funciona neste local?
- 3) Que motivo favoreceram a escolha deste local para a instalação do estabelecimento?
- 4)Quantos funcionários trabalham no estabelecimento?
- 5)Qual é o período de trabalho?
- 6)Que meio de transporte os funcionários utilizam para vir ao trabalho?
- 7)As mudanças ocorridas na avenida Presidente Tancredo Neves trouxe alguma consequência para o estabelecimento? Qual?

### **Questionário-Faculdades Integradas Claretianas**

Responsável por responder o questionário:

- 1)Data:                    hora:
- 1)Quando foi inaugurada a Faculdade?
- 2)Que motivos levaram a escolha deste local para a efetivação da Faculdade?
- 3)Quando e porque deixou ser Seminário Claret?
- 4)Quantos cursos existem nessa faculdade?
- 5)Quais são os horários das aulas?
- 6)Quantos alunos são matriculados?
- 7)Os aspectos atuais da avenida trazem transtornos ou benefícios? Explícite.

### **Questionário-Colégio Anglo Claretiano**

Responsável por responder o questionário:

- 1)Data:                    hora:
- 2)Data de inauguração:
- 3)O colégio é integrado a Faculdade? Como é isto?
- 4)Que níveis de ensino o colégio possui?
- 5)Quais são os horários de aula?
- 6)Quantos alunos são matriculados?
- 7)As mudanças ocorridas na avenida trouxeram algum transtorno? Qual?
- 8)As mudanças na avenida trouxeram melhoria? Qual?

**Questionário-Alunos Faculdades Claretianas E Colégio Anglo Claretiano**

- 1) Data: \_\_\_\_\_ hora: \_\_\_\_\_
- 2) Bairro onde reside?
- 3) Que meio de transporte utiliza para vir ao colégio ou a Faculdade?
- 4) No caminho para o colégio ou Faculdade você utiliza a avenida Presidente Tancredo Neves? Quais os horários?
- 5) Você frequenta os estabelecimentos da avenida? Quais?
- 6) Quando você frequenta os estabelecimentos?  
Finais de semana ( ) durante a semana ( ) os dois ( )
- 6) Com que frequência vem a esses estabelecimentos?  
-----vezes por semana                      -----vezes por mês
- 7) Quando sai do Colégio ou da Faculdade costuma aproveitar e passar por algum estabelecimento da avenida? Qual?
- 8) Qual é a sua opinião sobre as características atuais da avenida Presidente Tancredo Neves?