

An aerial photograph of a city, likely Curitiba, Brazil, featuring a mix of modern high-rise buildings and older, lower-rise structures. A large black rectangle is superimposed in the center, containing the text 'P O U B' in the top row, 'P L R C' in the second row, 'N H A E' in the third row, 'O A O N' in the fourth row, 'V R B T' in the fifth row, 'O A P R' in the sixth row, and 'Q R S O' in the seventh row. The letters are white with yellow accents. The city is surrounded by green trees, and a large church with a red-tiled roof is visible in the lower right. The sky is overcast.

P O U B
P L R C
N H A E
O A O N
V R B T
O A P R
Q R S O



BÁRBARA POZZA SCUDELLER

Trabalho Final de Graduação II
Universidade Estadual Paulista - FCT Unesp
Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Marcio José Caten

Presidente Prudente
Janeiro 2018

Aos **CONTRATEMPOS**
que encontrei ao longo
deste trabalho

AGRADECIMENTOS

Algumas pessoas me ajudaram muito no desenvolvimento deste trabalho:

Gostaria agradecer a orientação da professora Eda Góes, ao longo da minha pesquisa de iniciação científica, por ter sido uma orientadora muito presente e por ter me ajudado durante o começo dos meus estudos sobre a área central de Presidente Prudente - a ideia deste trabalho surgiu a partir daí.

O meu "muito obrigada" também vai ao meu orientador desta monografia, o professor Marcio Catelan, por ter aberto a minha mente a uma nova forma de enxergar o centro desta minha cidade natal. Pensar nas diretrizes para um planejamento estratégico exigiu mesmo um novo olhar.

Agradeço a três grandes amigos, que foram meus companheiros fiéis ao longo de toda a graduação: Murilo, Mariele e Bruna. Obrigada por todos os trabalhos que fizemos juntos, por todos os perreques que conseguimos resolver e por sempre poder contar com a opinião crítica de vocês. Vocês me ensinaram que um grupo pensa melhor que uma pessoa sozinha.

Agradeço a companhia do meu namorado, Rafael, durante estes cinco anos, por ter escutado infinitas vezes sobre o quanto que eu estava atrasada no meu cronograma - mesmo não estando tão atrasada assim, e me ensinar - sem saber - que descansar um pouco assistindo a um filme com ele pode tornar o meu dia seguinte muito mais produtivo.

Por último, mas não menos importante, sou grata aos meus pais, Márcio e Carmen Lúcia, e à minha irmã Vitória, por terem me proporcionado toda a infraestrutura física, financeira e emocional que precisei durante o desenvolvimento dos meus estudos. O apoio de vocês foi fundamental para eu conseguir concluir a minha graduação hoje.

Este trabalho também é dedicado à todos vocês.

Introdução _ **11**



Diferenças entre planejamento e gestão _ **17**

História do planejamento urbano no Brasil _ **27**



Relações entre centro e centralidade _ **45**



O surgimento de Presidente Prudente e seu centro _ **58**



O centro e sua relação com o consumo _ **79**



Delimitação da área de trabalho _ **97**



Plano Base e suas perspectivas analíticas _ **121**



Temas básicos para um Plano Base _ **134**

Zoneamento e Sistemas de Espaços Livres _ **136**



Eixos viários e equipamentos urbanos _ **151**



Morfologia _ **164**



Áreas de transformação e projetos _ **170**



Considerações Finais _ **193**

Bibliografia _ **196**

INTRODUÇÃO

Considerações iniciais sobre a estrutura, os objetivos, os métodos, as diretrizes e os caminhos pelos quais este trabalho se propôs a percorrer



TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

Introdução

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A monografia que será apresentada nas próximas páginas faz parte do desenvolvimento do Trabalho Final de Graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” câmpus de Presidente Prudente (UNESP/FCT).

O objeto de estudo deste trabalho é a área central de Presidente Prudente, área esta com a qual estabeleço uma relação de identidade e pertencimento desde os meus sete ou oito anos de idade – desde aquela época um dos meus passeios prediletos pela cidade era ir ao centro fazer compras com a minha mãe.

Ao longo da graduação em arquitetura, continuei assiduamente frequentando o centro da cidade quase todas as semanas para fazer compras, mas ao percorrer aquelas ruas também tinha em mente um outro propósito: realizar os meus trabalhos de campo para a minha pesquisa de iniciação científica, exigindo que o meu olhar como pesquisadora fosse muita além do olhar dos demais cidadãos. Esforço este que continuou ao longo desta monografia de conclusão de curso, fazendo com que ao todo momento eu lançasse um novo olhar ao meu ao meu já tão conhecido centro de Presidente Prudente.

Como dito anteriormente, parte deste trabalho teve início na minha pesquisa de iniciação científica, desde outubro de 2014 até março de 2017, sob o financiamento da Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), intitulada “Mudanças no consumo/mudanças no espaço urbano: lojas populares, centros tradicionais e vendas pela internet nos anos 2000”, que estava inserida no Projeto Temático “Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo”, pertencente ao Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Este projeto de iniciação tinha como proposta estudar a produção do espaço urbano das áreas centrais das cidades de Presidente Prudente, Ribeirão Preto e Londrina, a partir das recentes mudanças experimentadas pelo consumo a partir do novo milênio.

Fazendo uso dos conhecimentos adquiridos ao longo do estudo da produção do espaço urbano, esta monografia tem como objetivo principal estabelecer propostas e diretrizes para o planejamento estratégico da área central de Presidente Prudente, a partir da elaboração do Plano Base, metodologia pelo arquiteto Josep Maria Llop Torné da Universidade de Lleida – inspirando-se nas competências estabelecidas aos arquitetos e urbanistas em desenvolver planos urbanos e regionais às cidades.

O primeiro capítulo deste trabalho se destina a abordagem das discussões iniciais através de um levantamento bibliográfico sobre o tema do planejamento, fazendo uso de autores como Souza (2011), Villaça (2010), Castells (1983), Sposito (1983;2001) e Whitacker (2017). No segundo capítulo foi abordado um pouco mais sobre a relação do centro consolidado de Presidente Prudente com a sociedade de consumo, fazendo uso de autores como Baudrillard (2010), Bauman (2001) e Debord (1996). E o terceiro e último capítulo se propõe a descrição e aplicação da metodologia do Plano Base a área central de Presidente Prudente, bem como o estabelecimento de diretrizes para o planejamento estratégico da área.

As páginas a seguir são o produto deste novo olhar ao centro.

CAPÍTULO I

Contextualizando parâmetros,
conceitos e perspectivas históricas
tomadas como ponto de partida
neste trabalho



DISCUSSÕES INICIAIS

Com parceria da
"Doe calor
para quem tem
frio"

Discussões iniciais

DIFERENÇAS ENTRE PLANEJAMENTO E GESTÃO

Tanto o planejamento quanto a gestão urbana, assim como as ciências sociais aplicadas, são atividades por excelência interdisciplinares. Isso significa que para o desenvolvimento de uma pesquisa social aplicada que busque contribuir para a superação dos fenômenos tidos como problemáticos e negativos demanda-se uma intensa interdisciplinaridade de saberes – até para que se possa ir além do estudo da problemática e pensar também sobre as suas soluções.

Em países onde a prática do planejamento e gestão já está consolidada, estes já se tornaram um campo de atuação que congrega as mais variadas categorias de profissionais. Nele colaboram cientistas sociais de diferentes formações, como por exemplo, arquitetos, assistentes sociais, geógrafos, sociólogos, bem como outras profissões, além da importante colaboração prestada pelos especialistas do Direito Urbano. Apesar disso, ainda é muito comum no Brasil as pessoas imaginarem que planejadores urbanos são sempre os arquitetos, muito embora, como destaca Souza (2011), devido a sua formação, os arquitetos integram as práticas do planejamento

urbano, uma vez que desempenham uma modalidade específica dentro deste planejamento: o Urbanismo.

Diversamente do planejamento urbano, o Urbanismo pertence essencialmente a tradição do saber arquitetônico, como já pontado por Le Corbusier na década de 1980:

O urbanista nada mais é que o arquiteto. O primeiro organiza os espaços arquiteturais, fixa o lugar e a destinação dos continentes construídos, liga todas as coisas no tempo e no espaço por meio de uma rede de circulações. E o outro, o arquiteto, ainda que interessado numa simples habitação, numa mera cozinha, também constrói continentes, cria espaços, decide sobre circulação. No plano do ato criativo, são um só o arquiteto e o urbanista. (LE CORBUSIER, 1984, p. 14)

O arquiteto, devido aos seus conhecimentos técnicos bastantes específicos, acaba desenvolvendo um olhar distinto e complementar daquele desenvolvido pelo cientista social. Uma destas diferenças é a importância atribuída pela sua formação à dimensão estética, através da sua noção de volumetria e do relacionamento funcional e estético de um objeto geográfico com o seu entorno.

[...] são eles [os arquitetos] que possuem a formação acadêmica e o treinamento profissional apropriados: uma sensibilidade estética aguçada e cultivada e uma bagagem técnica acerca da funcionalidade dos traçados e objetos geográficos. (SOUZA, 2011, p. 57 – grifo da autora)

Para Souza (2011), é muito comum no dia-a-dia os termos “planejamento” e “gestão” serem usados indiscriminadamente como sinônimos, o que, para o autor, é um grande equívoco. Os dois referem a diferentes tipos de atividades e possuem referenciais temporais distintos.

De sua parte, o termo “gestão” remete ao tempo presente, onde gerir significa administrar as necessidades imediatas de uma área com os recursos

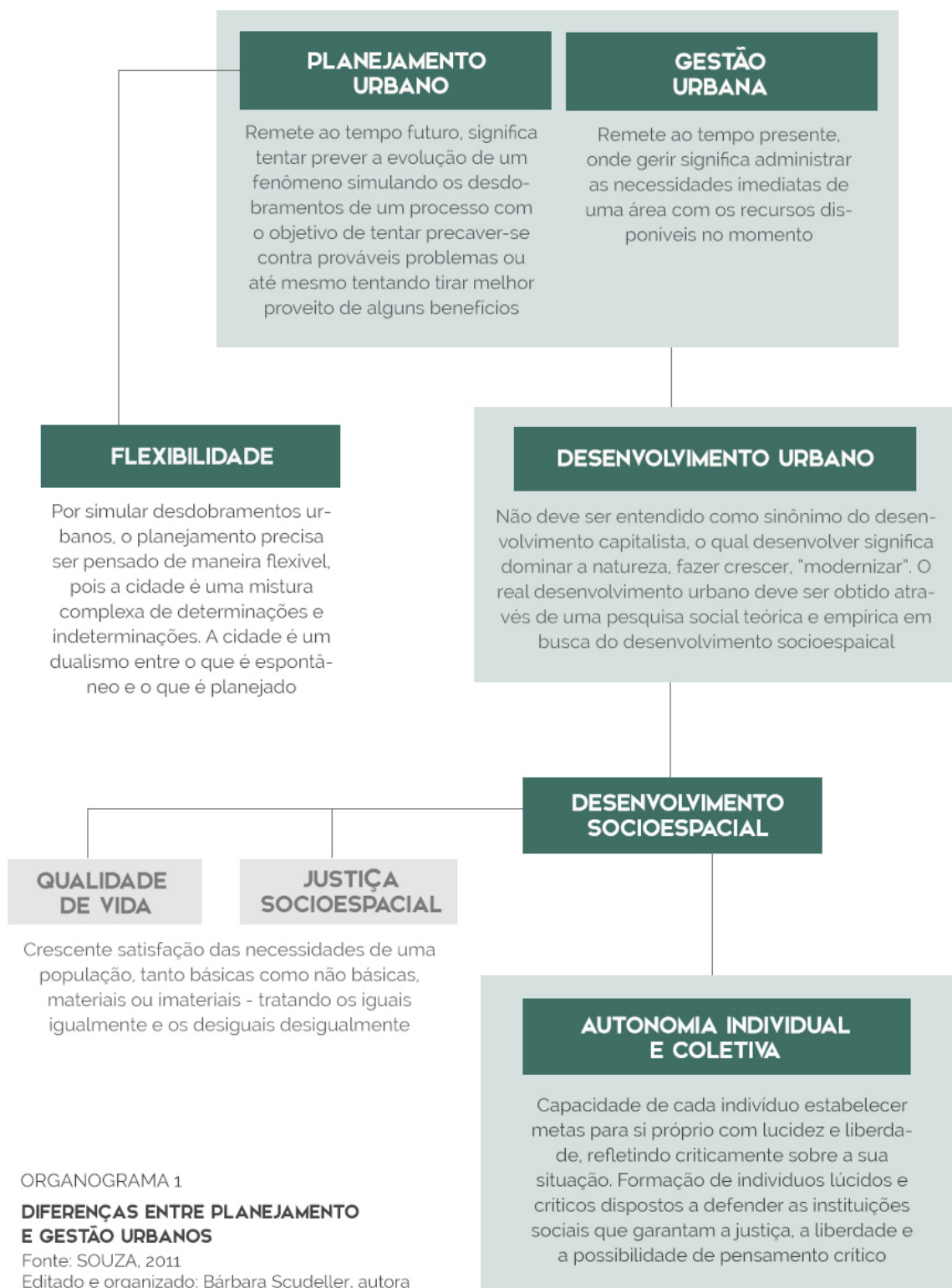
disponíveis no momento. Já o termo "planejamento" remete a um tempo futuro, significa tentar prever a evolução de um fenômeno, simulando os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas, ou até mesmo tentando tirar melhor proveito de eventuais benefícios (ORGANOGRAMA 1).

O planejamento é a prevenção para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (pois o imprevisível e o indeterminado estão sempre presentes, o que torna a capacidade de improvisação e a flexibilidade sempre imprescindíveis), das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. (SOUZA, 2011, p. 46)

Logo de início, um dos primeiros desafios do planejamento se dá no esforço de previsão do futuro – ou seja, no esforço de prognóstico. Este desafio de simular desdobramentos urbanos esbarra na necessidade de planejar de modo flexível, entendendo que a história é uma mistura complexa de determinações e indeterminações. Para Souza (2011), é justamente isto que torna qualquer processo de planejamento arriscado.

Como o espaço urbano é o resultado de uma sinergia de ações diversas, ele não pode ser entendido como algo totalmente modelável. A cidade se constrói através da materialização de fenômenos complexos, jamais plenamente previsíveis ou manipuláveis. Mas cabe lembrar também que, ao mesmo tempo, os espaços não estão apenas sujeitos a pura espontaneidade, já que o poder e a ação do Estado não estão ausentes.

Por isso, a visão do planejamento esta associada a ideia de flexibilidade, uma ideia que abarque a complexidade entre o espontâneo e o planejado no processo de produção do espaço social (SOUZA, 2011), da mesma forma que deve ser entendido de forma relacional a suas escalas de trabalho.



ORGANOGRAMA 1

DIFERENÇAS ENTRE PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANOS

Fonte: SOUZA, 2011

Editado e organizado: Bárbara Scudeller, autora

Segundo definição dada pela *Encyclopedie* (1755, apud LEPETIT, 2016), tanto em geografia quanto em arquitetura, uma escala é uma linha dividida em partes iguais e colocada ao pé de um mapa, de um desenho ou de um projeto, para servir de medida em comum a todas as partes de um edifício ou de um mapa. Como a escala é a relação entre a extensão medida no mapa e a medida real do terreno, cabe lembrar sempre que um mapa é uma redução de um território, onde por trás desta relação cartográfica está presente um realismo.

A dificuldade de escolha da escala de trabalho provém justamente desta dualidade: ao mudar a escala, muda-se também a óptica e o nível de informação. "Escolher uma escala consiste então em selecionar um nível de informação que seja adequado ao nível de organização a ser estudado" (LEPETIT, 2016, p. 245). Nesse sentido, selecionar de uma escala perpassa pela necessidade de seleção de um determinado grau de informação. Mas o mérito que se atribuição a redução é uma forma de conhecimento: o saber do todo precede o das partes. Logo, a escolha da escala deve ser feita senão de forma relacional, a partir de um esforço de homogeneização de algo, por essência, heterogêneo.

Uma cidade, um campo, de longe são uma cidade e um campo; mas à medida que nos aproximamos, são casas, árvores, telhas, folhas, grama, formigas, pernas de formigas, ao infinito. Tudo isso se reveste com o nome de campo. (PASCAL, 1963, apud LEPETIT, 2016, p. 261)

Sob o ponto de vista do planejamento, os pesquisadores e planejadores urbanos costumam trabalhar com quatro referências espaço-escalares para designarem realidades e proporem intervenções: a local, a regional, a nacional e a internacional.

Muito frequentemente, estes termos são usados no dia a dia de forma corriqueira, sem muito preocupação quanto ao seu real significado – muitas vezes usados de forma irrefletida até mesmo no meio acadêmico. Esta série de equívocos quanto a utilização dos termos local/regional/nacional/internacional dificulta a construção de um discurso teoricamente consistente e preciso, e trás à tona a necessidade de uma conceituação. Neste trabalho decidiu-se adotar os conceitos propostos por Souza (2011), presentes em seu livro "Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana" (QUADRO 1).

Escala local: Esta é a escala mais comumente usada no planejamento urbano e será a escala adotada ao longo deste trabalho, pois é um recorte espacial que possibilita levar em consideração a vivência pessoal dos usuários e a construção do seu imaginário para com aquele espaço. Também é nesta escala em que se encontram os níveis mais baixos da administração do Estado, no caso a administração municipal, o que acaba refletindo em uma participação popular intensa. Dentro mesmo desta escala, Souza (2011) a divide em outras três variantes distintas:

Escala microlocal: Corresponde a um recorte territorial onde os seus usuários mais vivenciam o seu cotidiano. Esse tipo de recorte pode ser representado, por exemplo, pela rua, pelo quarteirão e até mesmo pelo bairro. Apesar do recorte pertencer a uma escala bem pequena, ela é de suma importância ao planejamento, pois esta é a escala que mais favorece a direta participação popular na tomada de decisões no processo do planejamento urbano, assim como também é nesta escala que os moradores do bairro poderão acompanhar a implementação das decisões que foram tomadas – e que impactam diretamente a qualidade do meio urbano em que vivem.

Escala mesolocal: Esta escala é maior e mais abrangente do que a microlocal, correspondendo a escala do município – principalmente se ele for

uma cidade média, como Presidente Prudente. Não é possível nesta escala uma participação popular tão intensa e direta, mas ainda sim a vivência mesolocal ainda é relativamente forte, a ponto de ser possível desenvolver um sentimento de pertencimento ao lugar.

Escala macrolocal: Equivale a um nível local com uma maior área de abrangência, situação muito comum nas metrópoles e em áreas conurbadas. Este "minissistema", como chama Souza (2011), interliga-se através dos fluxos entre estas áreas, como por exemplo, um fluxo de trabalho. Embora a possibilidade de se formar uma visão de conjunto seja ainda mais difícil que no caso do nível mesolocal, devido a proximidade espacial e ao compartilhamento e de problemas em comum ainda é possível se formar uma certa imagem coletiva e de pertencimento ao espaço.

ESCALA REGIONAL: Muitas vezes esta escala coincide com um território político-administrativo formal ou com um nível de governo (estados, províncias), o que pode influenciar a implementação de políticas públicas intraurbanas. Entre a escala local e a escala nacional podem surgir uma série outras escalas, ou seja, várias escalas regionais que se integram formando vários outros conjuntos, como a Companhia Gaúcha ou o Triângulo Mineiro.

ESCALA NACIONAL: A escala nacional é adotada no sentido de escala do país, ou seja, do território ocupado por um Estado formalmente soberano. Para o planejamento e a gestão esta escala é muito importante, pois ela está ligada a uma rede de influências de âmbito nacional: influências culturais, econômicas e políticas. Apesar desta escala ser bem abrangente, ela ainda exerce uma série de condicionantes, como qualidade de vida, recursos econômicos, desemprego, criminalidade.

ESCALA INTERNACIONAL: Para Souza (2011), esta escala não se define com muito rigor, geralmente sendo desdobrada em duas variantes: a escala de grupos de países e a escala global.

Escala de grupos de países: Consiste em um agregado de dois ou mais países, correspondendo a um bloco político (como a OTAN), ou econômico (como o MERCOSUL), ou econômico e político (como a União Europeia).

Escala global: Abrange o mundo inteiro e diz respeito a fenômenos de ordem econômica no âmbito do sistema mundial capitalista, podendo também vincular-se a área de abrangência de uma entidade virtualmente mundial, como a ONU.

Para Souza (2011), se a finalidade última do planejamento e da gestão é a superação de problemas, tanto imediatos quanto futuros, ambos deveriam ser vistos como a busca pelo desenvolvimento urbano, obtido através de uma pesquisa social básica – tanto teórica quanto empírica.

Mas, cabe nesta afirmação uma ressalva. O termo “desenvolvimento urbano” usado pelo autor não deve ser entendido da mesma forma como é entendido pelo senso comum – presente nos discursos do dia-a-dia de políticos, administradores e do público em geral. É recorrente a expressão “desenvolvimento urbano” ser usada para se referir a transformação de ambientes, outrora intocados, deteriorados, ou simplesmente antigos, em ambientes com construções mais novas. Ou seja, usada como sinônimo do desenvolvimento capitalista em geral, onde desenvolver o solo significa nele construir coisas, dominar a natureza, fazer crescer, “modernizar”.

Nos países de língua inglesa, esse comprometimento da linguagem ordinária com a ideologia capitalista modernizante é levado ao paroxismo, de vez que não apenas “desenvolver um solo” significa nele construir coisas, desnaturalizá-lo, mas as próprias construções são chamadas de “desenvolvimentos” (developments). Embora esse tipo de emprego possa soar um pouco estranho aos ouvidos lusófonos, ele nada mais é, no fundo, que uma versão ampliada da distorção fundamental,

ESCALA GEOGRÁFICA	PLANO/ATIVIDADE DE PLANEJAMENTO OU GESTÃO	ESCALA USUAL
INTERNACIONAL, GLOBAL E GRUPOS DE PAÍSES	Planejamento econômico realizado por grandes empresas transnacionais e entidades supranacionais como a União Europeia. Planejamento urbano muito tênue ou inexistente	Escala muito e muitíssimo pequenas (de 1:5.000.000 a escala de planisfério)
NACIONAL	O Brasil não possui tradição de planejamento nesta escala, onde se estimula e orienta o desenvolvimento considerando as diversas regiões em conjunto; em contraste, a Alemanha apresenta grande tradição nesta escala de planejamento	Escala pequenas e muito pequenas (no caso do Brasil, menores que 1:5.000.000, para fins de trabalho, 1:1.000.000 e 1:500.000, ou mesmo bem maiores, para detalhamento.
REGIONAL	Planos de desenvolvimento regional realizados por agências de desenvolvimento	Escala pequenas, médias e grandes. Pode variar entre 1:1.000.000 e 1:50.000.
MACROLOCAL	Planos de desenvolvimento e macrozoneamento de regiões metropolitanas	1:200.000 para representação geral e 1:50.000 para representação de detalhes. Escala grande.
MESOLOCAL	Planos diretores municipais; planos específicos referentes a uma única cidade; divisões municipais de gestão orçamentária participativa	Escala muito grandes. 1:200.000 a 1:20.000 para representação geral. 1:50.000 a 1:10.000 para representar detalhes
MICROLOCAL	Projetos de Estruturação urbana (PEUs). Esses planos detalham o plano diretor para cada setor geográfico	Escala muitíssimo grandes. Dependendo do tamanho da cidade, de 1:50.000 a 1:5.000.

QUADRO 1

USO DAS ESCALAS DE PLANEJAMENTO

Fonte: SOUZA, 2011.

Editado: Bárbara Scudeller, autora

igualmente presente no senso comum no Brasil. (SOUZA, 2011, p. 75)

Segundo Souza (2011), o real significado do desenvolvimento urbano se traduz na busca do desenvolvimento socioespacial, tido como a melhoria da qualidade de vida e do aumento da justiça social. Para o autor, a primeira corresponde à crescente satisfação das necessidades de uma parcela cada vez maior da população – tanto básicas quanto não básicas, tanto materiais quanto imateriais – e a segunda parte do aforismo aristotélico segundo o qual ser justo é tratar os iguais igualmente e os desiguais desigualmente.

Porém, só é possível atingir planejamento o desenvolvimento urbano através das melhorias da qualidade de vida e justiça social quando é garantida a população a sua autonomia individual e coletiva.

A autonomia individual, que é a capacidade de cada indivíduo de estabelecer metas para si próprio com lucidez, persegui-las com a máxima liberdade possível e refletir criticamente sobre a sua situação e sobre as informações de que dispõe, pressupõe não apenas condições favoráveis, sob o ângulo psicológico e intelectual, mas também instituições sociais que garantam uma igualdade efetiva de oportunidades para todos os indivíduos [...]. E a autonomia coletiva, de sua parte, depreende não somente instituições sociais que garantam a justiça, a liberdade e a possibilidade de pensamento crítico [...], mas também a constante formação de indivíduos lúcidos e críticos, despostos a encarnar e defender essas instituições. (SOUZA, 2011, p. 75)

Sem esta autonomia dificilmente muitos dos fatores que garantem uma boa qualidade de vida e a justiça social não poderão ser concretizados, pois serão frequentemente manipulados pelos interesses da sociedade de consumo.

Discussões iniciais

HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL

O que nas últimas décadas no Brasil tem sido chamado de planejamento urbano, e que nas décadas de 1930 e 1940 tinha sido chamado de urbanismo, historicamente nada mais é do que a ação do Estado sobre a organização do espaço intraurbano (VILLAÇA, 2010).

No Brasil a palavra planejamento associada ao urbano é mais recente que urbanismo, e sempre teve uma conotação associada à ordem, à racionalidade e à eficiência, enquanto urbanismo ainda guarda resquícios do “embelezamento” e sempre foi mais associado à arquitetura e às artes urbanas. Essa foi a razão pela qual o ensino urbano nasceu no Brasil junto com o ensino da arquitetura, aparentemente como em todo mundo latino, inicialmente associado à “arte urbana”, à “arquitetura das cidades” e ao “embelezamento urbano”.

Apesar da ação do Estado ser o foco do planejamento, algumas dificuldades se apresentam ao longo dos estudos deste tema justamente por ser muito comum o *discurso* e a *prática* se mesclarem de tal forma que se torna difícil separá-los. Ao longo de toda a trajetória do planejamento no Brasil, tem sido muito comum, por exemplo, considerar como sendo política pública urbana o discurso do Estado acerca de sua ação sobre o espaço urbano.

Para Villaça (2010), não deve ser considerado nas análises históricas do planejamento os pensamentos sobre o espaço e nem as várias formulações sobre a questão urbana, e muito menos ainda a ação não planejada do Estado sobre a cidade. Partindo deste ponto, não poderão ser consideradas como planejamento do Estado as ações que não tenham sido objeto de algum plano, por mais amplo que seja este conceito. Portanto, não poderão ser objeto destas análises as ações sem plano, embora o sejam os planos sem ação, já que discursos e práticas em muito se confundem na história do planejamento no Brasil.

Nesse sentido, é preciso cuidado para não confundir o urbanismo, enquanto mero discurso, com as políticas urbanas, enquanto práticas. As políticas urbanas devem se referir às reais ações e às propostas consequentes de ação do Estado sobre o urbano, inserindo-se, portanto, no campo da política. Já o urbanismo, enquanto discurso, enquanto retórica, estilo de vida ou ideologia, estão mais presentes nos livros, artigos e – no Brasil – nos planos diretores, uma vez que no Brasil há uma dificuldade histórica de se considerar o plano diretor como parte efetiva das políticas públicas municipais.

Definido por suas propriedades ou características, o planejamento urbano seria um processo contínuo do qual o plano diretor constituiria um momento pontual. Via de regra, os planos diretores costumam ser desenvolvidos a partir de uma atividade multidisciplinar e que envolveria uma pesquisa previa sobre a área de intervenção, que revelaria os "problemas urbanos" e seus desdobramentos futuros, cujas soluções seriam objeto de propostas que se integrariam aos aspectos econômicos, físicos, sociais e políticos das cidades e cuja execução seria responsável a um órgão central coordenador e acompanhador da sua execução e contínuas revisões (VILLAÇA, 2010).

O termo “plano diretor”, como é utilizado hoje, passou por constantes mudanças de nome, de metodologia de elaboração e de conteúdo como estratégia que as classes dominantes de cada período da história do Brasil usaram para renovar

a ideologia dominante e com isso contrabalancear a tendência de enfraquecimento de sua hegemonia, contribuindo assim para a sua manutenção no poder e para o seu exercício de dominação.

Os planos diretores, como são conhecidos atualmente, começaram a se difundir no Brasil na década de 1940, mas caíram no ostracismo entre as décadas de 1960 a 1980. No final da década de 1980 este termo foi ressuscitado pela Constituição Federal, mas o conteúdo ao qual este termo se refere se alterou, assim como parte de muitas transmutações. Embora ainda questionada, no início dos anos de 1990, a forma tradicional de plano diretor foi fortemente absorvida pela sociedade e difundida em muitos meios, como nas universidades, nos órgãos municipais e metropolitanos de planejamento, meios imobiliários e em órgão de classe ligados à engenharia e à arquitetura.

Ao contar com ampla participação de arquitetos e engenheiros na elaboração dos planos diretores, convém fazer uma breve distinção entre as definições de *plano* e *projeto*. Para Villaça (2010), uma determinada prática e/ou discurso do Estado sobre o espaço urbano estará tão mais próxima do conceito de plano – e, portanto, mais afastada da ideia de projeto, quanto mais forte estiverem presentes as seguintes características:

- Abrangência de uma ampla área do espaço urbano, ao até mesmo a área de toda cidade;
- Necessidade de revisões e atualizações ao longo da execução das propostas do plano;
- Interferência da ação sobre grandes contingentes da população;
- Importância das decisões políticas, especialmente dos organismos políticos formais, com maior participação dos órgãos municipais.

Cabe, neste ponto da discussão, fazer uma outra ressalva, desta vez quanto as diferenças existentes entre plano diretor e plano de zoneamento. Embora seja comum fazer referência a estes planos como sinônimos, o plano de zoneamento,

segundo Villaça (2010), não pode ser considerado como plano diretor, embora todo plano diretor deva incluir um plano de zoneamento.

Para o autor, o zoneamento surge no Brasil sem qualquer elaboração teórica, sem a participação de intelectuais estudiosos da cidade e sem a influência do pensamento estrangeiro. Recorde-se que no final do século XIX, quando se inicia no Brasil, o zoneamento mal ensaiava os primeiros passos na Alemanha e nos Estados Unidos. O que se inicia no Brasil corresponde e, segundo o autor, continuará correspondendo, a interesses e soluções específicas das elites brasileiras. Mesmo recentemente, na maioria dos planos diretores brasileiros o zoneamento aparece apenas como princípios vagos e não operacionais. Ao contrário, as leis específicas de zoneamento, separadas dos planos diretores não operacionais, são aprovadas nas Câmaras Municipais e executadas.

Ainda para Villaça (2010), a história do zoneamento inclusive é totalmente distinta da história do planejamento urbano, e até hoje predomina o zoneamento separado do plano diretor. Esta é a razão pela qual o zoneamento é a prática de planejamento urbano *lato sensu* mais difundida no Brasil. Nos seus quase cem anos de existência o planejamento serviu quase que exclusivamente para atender a interesses claros e específicos, particularmente os dos bairros da população de mais alta renda.

De maneira geral no Brasil, o planejamento se inicia em 1875 e, a partir deste ano, pode ser dividido em basicamente três grandes períodos: o que vai até a década de 1930, marcado pelos planos de melhoramentos e embelezamentos ainda herdeiros da forma urbana monumental que exaltava a burguesia e que destruiu a forma urbana colonial no Brasil; o período seguinte, vai da década de 1930 até a década de 1990, marcado pela ideologia do planejamento enquanto técnica de base científica, indispensável para a solução dos chamados “problemas urbanos”; e o último e atual período, a partir dos anos 2000, marcado pela reação ao planejamento urbano proposto pelo segundo período. Cabe lembrar que todos estes grandes períodos

históricos também podem ser divididos em outros subperíodos, que irão melhor detalhar as estratégias de planejamentos vigentes a cada época.

Os planos de embelezamento e melhoramentos predominantes até a década de 1930 sintetizaram, no Brasil, o planejamento de origem renascentista que chegou principalmente através da França, enfatizando a beleza monumental. Esta fase pode ser também dividida em dois subperíodos: de 1875 a 1906, representado pela *ascensão* dos planos de melhoramentos e embelezamentos (PAINEL 1, 2 e 3); e de 1906 a 1930, representado pelo *declínio* dos planos de melhoramentos no Brasil.

Este período de 1875 até 1930 representou a época na qual a classe dominante brasileira tinha uma proposta urbana, que era apresentada com antecedência e debatida abertamente, devido a hegemonia das classes dominantes. Manifestações desta hegemonia foram, por exemplo o *slogan* “O Rio civiliza-se”, referindo-se as reformas de Pereira Passos. Esse tipo de planejamento foi altamente ideológico, pois foi amplamente utilizado para glorificar e ajudar a impor o Estado e a classe dirigente capitalistas. No Brasil, até a década de 1940, a expressão mais frequente quando se tratava de administração municipal era embelezamento urbano e a frequência com que a expressão era utilizada não era discurso apenas, ela de fato refletia a ação concreta do Estado, embora com objetivos nem sempre condizentes com o discurso. É possível destacar como exemplos deste período histórico do planejamento as obras do aterro para a avenida Beira-Mar (PAINEL 1), sobre a administração de Carlos Sampaio, executada para abrir espaço para a Exposição Internacional do Centenário da Independência, no Rio de Janeiro.

A partir de 1906, a importância da eficiência começou a superar a da beleza. As grandes obras urbanas começam a sair da esfera do embelezamento para privilegiar a constituição das condições gerais de produção e reprodução do capital, tendo a cidade como força de produção. Neste momento, a missão das classes dominantes já não era embelezar e as obras de infraestrutura são priorizadas.

PAINEL 1

A CIDADE BELA

As imagens abaixo compoem um quadro da reforma da Avenida Beira Mar no Rio de Janeiro, iniciadas em janeiro de 1906 e terminadas em 1907, sob o comando do engenheiro Mário Roxo e sob a administração de Pereira Passos.

A Avenida Beira Mar fez parte das obras de "embelezamentos" e "melhoramentos" nas grandes cidades brasileiras.



Reforma de Avenida Beira Mar contou com o aterro de parte da orla e possuía 3.900 metros quando foi inaugurada

PAINEL 2

A CIDADE BELA

As imagens abaixo compoem um quadro da reforma da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro, durante o governo do Prefeito Pereira Passos sob a justificativa de modernizar a capital do Brasil para um novo século.

A reforma da avenida, sob a supervisão do engenheiro Paulo de Frontin, foi concebida para ser ampla, moderna e arejada - ao contrário das ruas estreitas do período colonial



A largura da avenida era considerado um exagero para a época, tinha 33 metros de largura e 1990 metros de comprimento, com calçadas com pedras portuguesas

Passa-se assim da "cidade bela" para a "cidade eficiente", da cidade do consumo para a cidade da produção.

Iniciado em 1930 e tendo o seu término na década de 1990, o planejamento urbano a partir daí pretende impor-se e ser executado por conter boas ideias, sob bases científicas e correto tecnicamente. É o plano-discurso que se satisfaz com a sua "própria verdade" e não se preocupa com sua operacionalização e nem com a sua exequibilidade, pois a sua "verdade" bastaria.

Surge nesse período um novo discurso, que a partir daquele momento, será pronunciado por lideranças políticas e sociais e usado não mais para justificar as obras que eram executadas, mas para tentar justificar a falta de solução para os chamados "problemas urbanos". Neste discurso já se insinua o "caos urbano", o "crescimento desordenado" e a necessidade do "planejamento".

A primeira subdivisão deste período, conhecida pelo urbanismo e pelo plano diretor, se inicia na década de 1930 e vai até o ano de 1965. Logo no ano de 1930 foram divulgados planos para as duas maiores cidades do país, Rio de Janeiro e São Paulo. Pela importância dos planos e pela novidade de seus conteúdos, o Plano de Agache e de Prestes Maia (PAINEL 4) marcarão uma nova etapa na história do planejamento urbano no Brasil.

A principal novidade que estes planos traziam era o destaque para a infraestrutura, principalmente relacionadas ao saneamento e ao transporte. Mas, ao mesmo tempo, é mantido os interesses pelas oportunidades imobiliárias que as remodelações urbanas poderiam oferecer, e nesse sentido o centro da cidade ainda é o grande foco de atenção destes planos.

O Plano de Agache para a cidade do Rio de Janeiro é tido como o primeiro dos superplanos, que serão usados na década de 1960, feito por técnicos que não integravam o poder público municipal. Além da remodelação imobiliária, o Plano para a cidade do Rio desenvolve estudos de abastecimento de água, coleta de esgoto, combate a inundações e obras de limpeza pública. Segundo Villaça (2010), na parte

final do plano, é apresentado ainda um conjunto de leis urbanísticas versando loteamentos, desapropriações, gabaritos, edificações e estética urbana.

Enquanto o Plano de Agache guarda uma visão mais técnica e quanto a resolução dos problemas da cidade do Rio de Janeiro e, portanto, considerado o primeiro dos superplanos, o Plano de Prestes Maia (PAINEL 4) para a cidade de São Paulo busca mostrar uma erudição urbanística. Para Villaça (2010), o volume de quase 400 páginas é um misto de plano, compêndio de urbanismo, estudos acadêmicos e de obra de divulgação da administração do prefeito, em cuja gestão foi publicado.

O autor dedica várias páginas ao sistema de transportes, com longas considerações sobre as estradas de ferro e o metrô, algumas à legislação urbanística, ao embelezamento urbano, retificação do rio Tietê e urbanização de suas margens, habitação popular [...] e, finalmente, um apêndice dedicado aos parques [...]. Do urbanismo embelezador ele guardou as propostas de um desenho urbano monumental e de origem barroca, embora a arquitetura fosse *art déco* e futurista, reveladas em inúmeras aquarelas. O destaque fica com as *avenidas* e, certamente com o que elas viriam – a remodelação imobiliária daquela parte para onde se deslocaria o centro das camadas de mais alta renda. (VILLAÇA, 2010, p. 209)

Para Villaça, o subperíodo que vai de 1930 até 1965 foi um momento de transição, de passagem, do planejamento que era *executado* para o planejamento que se tornou meramente um *discurso*. O ano de 1965 foi marcado pelo início dos superplanos tecnocráticos que não eram assumidos pelos governantes, apesar de serem encomendado por eles.

Com o Plano Agache, em 1930, já começava a ficar claro o descolamento dos planos e a realidade representada pelos interesses das massas populares. Esse deslocamento baseado na sofisticação técnica e na interdisciplinaridade do

PAINEL 3

A CIDADE BELA

As imagens abaixo compoem um quadro da história sobre o Teatro Municipal de São Paulo localizado ao lado da Praça Ramos de Azevedo, no Morro do Chá, inaugurado em 1911



Construído para atender os interesses da elite da época, que almejavam pelo alinhamento da cidade de São Paulo aos grandes centros urbanos mundiais.



O projeto foi de Cláudio Rossi, os desenhos de Domiziano Rossi e a construção do Escritório Técnico de Ramos de Azevedo. As obras foram iniciadas em 1903 e terminaram em 1911.

planejamento atingirá o seu apogeu tecnocrático com os superplanos, que se caracterizam pelo (a):

- Distanciamento crescente entre as propostas e suas possibilidades de implementação por parte da administração pública. Isto não se deve a falta de recursos e sim a elaboração destes planos fora das administrações municipais, fora de suas rotinas, fora de suas dinâmicas de gestão e, muitas vezes, desconsiderando os interesses da classe dominante do período;
- Abrangência dos planos, que acabavam diminuindo as suas possibilidades de implementação por conta do conflito existente entre os variados órgãos das esferas municipais. Principalmente se os planos emitissem propostas endereçadas aos mais variados órgãos administrativos;
- Elaboração de "recomendações", que não necessariamente recomendavam a execução de obras específicas ou um conjunto de obras. Frequentemente não eram sequer endereçadas a um órgão específico, o que diminui ainda mais a possibilidade de sua "execução".

A questão mais problemática dos superplanos é que quanto mais abrangentes e complexos se tornam, maior a variedade de problemas sociais em que se envolvem, resultando no afastamento dos reais interesses da classe dominante e, portanto, da sua possibilidade de aplicação (VILLAÇA, 2010).

Essa nova forma de elaboração dos planos se aproveitou da deterioração pela qual vinham passando a administração pública brasileira, inclusive pela administração municipal. Nas primeiras décadas do século XX, período em que se elaboravam planos de embelezamento e melhoramentos, a administração pública era a grande empregadora dos engenheiros, já que a indústria e o setor privado em geral eram pouco desenvolvidos. As prefeituras das grandes cidades e os governos

estaduais eram quem mais contratavam engenheiros para compor o seu quadro de funcionários. Pereira Passos é um exemplo disso. Já nas décadas seguintes a indústria passou a crescer e passou a sustentar um mercado privado de trabalho para engenheiros, sendo um dos maiores empregadores, enquanto os cargos públicos passaram a ser visto com desdém.

Dando início a um novo período da história do planejamento, no ano de 1971 é aprovada a lei nº 7688, que instituía o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado no Município de São Paulo (PDDI). Novamente a mudança da nomenclatura das estratégias de planejamento visavam evitar qualquer lembrança com fracassos.

O PDDI-71, como costumou ser chamado, foi elaborado por técnicos da própria prefeitura e não técnicos alheios à administração. Era um plano relativamente simples e objetivo, sem o volumoso diagnóstico técnico. Para a elaboração do conteúdo exibido no PDDI-71 foi usado boa parte do conhecimento estocado nos órgãos técnicos da prefeitura levantados no período anterior, o do superplanos.

Em maio de 1977, foi elaborado PUB-Rio, elaborado por técnicos da Secretaria Municipal de Planejamento. Caracterizou-se "como um conjunto de diretrizes, sistematizando o estudo da cidade através de sua compartimentação em grandes áreas de planejamento. Mas não foi muito além disso" (CAVALIERI, 1994, apud VILLAÇA, 2010).

Nos anos de 1970, os planos passam da complexidade, do rebuscamento técnico e da sofisticação intelectual para o plano singelo, simples – na verdade, simplório – feito pelos próprios técnicos municipais, quase sem mapas, sem diagnóstico técnico ou com diagnósticos reduzidos se confrontados com os de dez anos antes. Seus dispositivos são um conjunto de generalidades. Novamente, o plano inconsequente. (VILLAÇA, 2010)

Este novo tipo de plano apresentava apenas objetivos, políticas e diretrizes, assim o diagnóstico e a grande quantidade de mapas seriam dispensáveis. Com a



POR TRÁS DO PLANO

De forma geral, o planejamento urbano no Brasil se inicia em 1875. A partir deste momento, as figuras de Prestes Maia e Alfred Agache adquiriram notoriedade pelos planos urbanos desenvolvidos para a cidade de São Paulo e Rio de Janeiro, respectivamente.



Prestes Maia se formou em engenharia civil na Escola Politécnica da USP em 1917 e no mesmo ano começou a trabalhar na Secretaria de Viação e Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo, ingressando na comissão que projetou e construiu obras urbanísticas na capital, inclusive elaborando planos de reestruturação

Alfred Agache foi um arquiteto francês conhecido por ter planejado a urbanização de cidades brasileiras como Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre e Curitiba nas décadas de 1940 e 1950 em um amplo projeto financiado pelo Governo Vargas - e em função do fim deste regime muito do que foi projetado por Agache não veio a ser executado.



expressão "plano sem mapa" se pretendia fazer referência a um novo tipo de plano que a ideologia dominante inventou nas suas constantes tentativas de dar a impressão de que estava aperfeiçoando continuamente as estratégias de planejamento.

Foi assim que, durante quase cinquenta anos, da década de 1940 até a década de 1990, o planejamento urbano brasileiro se mostrou alienado quanto as reais necessidades da população e não atingiu minimamente aos objetivos a que se propôs, já que a maioria dos planos elaborados nesta época foi parar nas gavetas e nas prateleiras como obras de referência. Portanto, o planejamento não se insere na esfera da política, já que os planos de estratégias políticas visam a ação real do Estado, mas sim a ideologia, que se refere apenas ao discurso do Estado.

Desenvolveu-se a ideia dominante de que os problemas urbanos surgiam pela falta de planejamento das cidades. Assim, dezenas de planos foram elaborados, mas eles não conseguiram reduzir o caos e os problemas urbanos, pois os planos desse período passavam a valer por si só, e não pelos seus resultados, eram meramente um produto intelectual e não um produto de ação. Contudo, foi por estar inserido na ideologia dominante sobre os problemas urbanos que o plano diretor sobreviveu.

Os anos 1970 foram marcados pela retomada da consciência popular urbana no Brasil, com o fortalecimento dos movimentos populares. Nos anos 1980, com a elaboração de uma nova Constituição, segundo Villaça (2010), esses movimentos cresceram muito em organização, adesão e atuação.

No final dos anos 1980, seis entidades nacionais e várias regionais encaminharam ao Congresso Nacional uma proposta de Emenda Popular à Constituição, com 160 mil assinaturas, contendo as reivindicações das massas urbanas quanto a questões fundamentais, como a propriedade imobiliária urbana, habitação, transportes e gestão urbana. Consolidava-se o Movimento Nacional pela Reforma Urbana, que a partir de então aglutinará, em escala nacional, os vários movimentos e

propostas populares em torno dos chamados problemas urbanos (VILLAÇA, 2010, p. 232).

Cabe lembrar que a população urbana não reivindicou planos diretores, pois estavam conscientes que eles vinham apenas propondo soluções ideológicas e não tinham praticamente nenhuma aplicabilidade. As políticas públicas reais nas esferas imobiliárias e fundiárias não passavam por planos diretores, vinham sendo postas em prática pelas políticas habitacionais e da legislação urbanística.

Para Villaça (2010), a facção da classe dominante com interesses no espaço urbano, em 1980, reage exatamente como a ditadura militar reagiu em 1964: com um plano diretor. Segundo o autor, esta resposta à pressão foi um retrocesso de seis décadas, materializada na exigência constitucional de planos diretores para as cidades com mais de 20 mil habitantes, conforme Art. 182, par. 1º/CF 1988.

A partir dos anos 1990 e 2000, várias cidades brasileiras voltaram a elaborar planos diretores, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre e, até mesmo, cidades médias, como Presidente Prudente. Este momento é tido como fim de um período na história do planejamento urbano brasileiro por marcar o início de seu processo de politização. Não era mais aplicado um diagnóstico técnico como metodologia para revelar os problemas urbanos, pois os planos passaram a ser visto como uma questão política.

Os problemas a serem atacados num plano diretor, bem como suas prioridades [...], são uma questão política e não mais técnica. São questões que devem estar nas plataformas dos movimentos populares e dos partidos políticos. O diagnóstico técnico servirá, isto sim, e sempre a posteriori (ao contrário do tradicional), para dimensionar, escalonar ou viabilizar as propostas, que são políticas; nunca para revelar os problemas. (VILLAÇA, 2010, p. 236)

O plano diretor a partir dos anos 1990 elegeu como objetivo fundamental o espaço urbano, tanto que os seus instrumentos fundamentais passaram a ser de natureza

urbanística, tributária e jurídica, tratando ao mesmo tempo de adequar o plano diretor aos limites do poder municipal e não mais trata-lo como compêndio de análise científica. Isto revela que finalmente veio à luz o principal aspecto que vinha sendo ocultado pela ideologia do plano diretor: os interesses vinculados ao espaço urbano.



SOBRE PLANOS E PLANOS

Linha do tempo sobre a história do planejamento urbano no Brasil,
Fonte: VILLACA, 2010

Ascensão dos planos de em-
belezamento e melhoramento,
herdeiros de uma forma urbana
monumental que exaltava a
burguesia e que destruiu a
forma urbana colonial no Brasil

1875 ATÉ 1906

1930

Divulgação de
planos urbanos
para as duas
maiores cidades
do país, Rio de
Janeiro e São
Paulo, Plano
Agache e Plano
Prestes Maia

Período dos
planos urbanos
de bases técnicas
e científicas indis-
pensáveis para a
solução dos "pro-
blemas urbanos"

1930 ATÉ 1990

1906

Inauguração
da Av. Centra
no Rio de Ja-
neiro

1911

Inauguração
do Teatro Mu-
nicipal e da
remodelação
do Vale do
Anhangabaú

1906 ATÉ 1930

Declínio dos planos de em-
belezamento e melhoramen-
to. A cidade passa a ser vista
como meio de produção

1930 ATÉ 1965

1971

PDDI - 71 dá início a um novo período na história do planejamento

Período de um planejamento tecnocrático e interdisciplinar

1965 ATÉ 1971

1988

Elaboração da atual Constituição

1990

Volta da elaboração dos Planos Diretores

1965

Início dos "superplanos" tecnocráticos, que não se tornaram ação política, apenas discurso

Período de transição entre o planejamento urbano que era executado e o que se tornou apenas discurso. Fim dos planos de embelezamento e início dos superplanos

1971 ATÉ 1992

Período dos "planos sem mapas", que apresentava apenas objetivos, políticas e diretrizes de planejamento, sem uma grande quantidade de mapas

1977

PUB - Rio, elaborado por técnicos da Secretaria Municipal de Planejamento

Discussões iniciais

RELAÇÕES ENTRE CENTRO E CENTRALIDADE

Tendo em vista que a referência a palavra “centro” pode parecer imprecisa no atual contexto urbano das cidades médias brasileiras, faz-se necessária uma breve reflexão acerca das terminologias comumente mais utilizadas para se referir ao centro e o conceito existente por trás de cada uma delas (QUADRO 2).

Para alguns autores como Villaça (2001) é mais adequado se referir ao centro a partir do termo “centro principal”, por considerar ser este o centro irradiador da organização espacial urbana, possuidor de um caráter simbólico, além de concentrar lojas, escritórios, serviços, empregos, residências e lazer. Mesmo que a cidade tenha vários outros centros, só existirá um centro principal, sendo aquele que tem influência sobre toda a cidade e não somente sobre uma parte da cidade, habitada por uma classe específica.

Apresentando uma ideia semelhante a de Villaça e ao mesmo tempo complementar, Whitacker (2017) define o centro principal em face do multicentrismo, onde há uma relação hierárquica entre os centros e subcentros da cidade. Neste caso, segundo o autor, “a posição relativa do que venha a ser principal se destaca” (p.188). Ou seja, a ideia de um centro principal

traz implícita a compreensão de que não é o único, mas que há uma relação entre ele e outras áreas centrais da cidade. Sendo assim, para Whitacker (2017) só se pode afirmar que um centro é o centro principal a partir de sua comparação com outras áreas centrais.

As estruturas multicêntricas, ou seja, com mais de um centro, combinam-se com a perspectiva do centro principal, uma vez que esta denominação implica a existência de outros centros na cidade. Deve-se compreender que não há dualidade entre principal e complementar, pois estes não se definem por simples oposição, mas complementar e referencialmente. O centro principal, assim definido, traz implícita a compreensão de que não é único, mas, também, que há relações entre ele e outros centros na cidade. (WHITACKER, 2017, p. 192)

No entanto, o autor chama a atenção de uma certa fragilidade conceitual sobre o termo "centro principal" quando aplicada nos casos em que não é a hierarquia entre as áreas centrais o elemento a ser levado em conta para a sua definição, mas as relações de concorrência ou complementaridade entre estas áreas da cidade. Nas palavras do autor:

Do ponto de vista da concentração absoluta de estabelecimentos comerciais e de serviços terciários, há clara prevalência do centro da cidade sobre outras áreas centrais. No entanto, a tipologia de estabelecimentos, as atividades ou práticas espaciais dos cidadãos apontam para relações entre as áreas que são mais complexas que aquelas hierárquicas, que caracterizariam o centro principal [...]. (WHITACKER, 2017, p. 193)

Guardando certa semelhança a ideia de Whitacker (2017), para Zanon (2014), a caracterização do centro na estrutura urbana está diretamente relacionada aos atributos que o destacam no conjunto da cidade. O processo industrial acabou transformando a cidade de simples atividade de troca para uma cidade de acumulação progressiva do capital, em decorrência do suporte

tecnológico e institucional. Portanto, a interdependência com o comércio e os serviços faz com que estes sejam atributos da cidade e de seu centro.

Tendo em vista que o centro reúne a maior incidência da divisão social do trabalho, é também nele que ocorre a maior circulação de dinheiro da cidade. Sposito (1991) explica que tanto mais se acentua a divisão social do trabalho, mais capital se concentra. Com o tempo, tais condições associadas ao crescimento populacional levam a ampliação do centro num processo de alteração do uso do solo, seja com a substituição das edificações de menor porte pela verticalização, seja pela adequação das casas para atividades comerciais.

As mudanças frequentemente observadas no centro devido ao crescimento populacional, aumento da concentração do capital e consequente alterações no uso do solo leva ao questionamento da real conformidade do termo “centro tradicional”, em que o adjetivo traz implícito o entendimento de que, nessa área, formas e processos ocorrem em oposição a outros, por sua vez, modernos.

Lefebvre (1969) aponta para a distinção entre uma cidade tradicional e uma cidade moderna ao tratar do processo de urbanização da sociedade. Para o autor a cidade da modernidade se instaura já nos primórdios do século XX, logo pondo fim ao uso da expressão "tradicional" para se discutir a cidade atual. Além disso, tradicional é aquilo que se caracteriza pela tradição, conservado ou fundado na tradição, segundo o Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. Segundo Whitacker (2017), embora não seja o seu significado exato, a palavra também traz a ideia de manutenção, sendo os centros das cidades caracterizados justamente pela inovação e pela materialização em objetos espaciais e também em processos. Mudanças recentes no centro da cidade com um comércio e serviços voltados a segmentos de renda mais baixa é, em si, uma transformação. É uma inovação, pois denota uma apropriação

CENTRO	USO DO TERMO
CENTRO PRINCIPAL	Centro capaz de expressar influência sobre toda a cidade e não somente sob uma área específica. Possui uma relação de hierarquia, complementaridade e/ou concorrência com os demais centros ou subcentro da cidade, o que trás implícita a ideia que esta não seja a única área central existente.
CENTRO TRADICIONAL	O cenro tradicional se caracteriza pela ideia de um centro conservado ou fundado na tradição, e que, portanto, se opõe a ideia de um centro moderno. O uso do termo também pode ser empregado para se referir a ideia de um centro em manutenção, visto que os centros normalmente costumam experimentar mudanças voltadas aos segmentos de comércio e serviços.
CENTRO HISTÓRICO	Termo que costuma ser utilizado para fazer referência ao núcleo de origem que, após algum tempo, passa a ser reconhecido pelo seu patrimônio arquitetônico, coletivo ou estético, resultando na valorização desta área central sob a ótica do turismo.
CENTRO CONSOLIDADO	Caracterizado pela fixidez na sua estrutura e na sua forma urbana - assim como o centro principal, é reconhecido comparativamente a outras áreas centrais. Também costuma ser identificado pelas delimitações institucionais, como planos diretores e leis de uso e ocupação do solo - enfatizando a sua centralização.

QUADRO 2

OS TERMOS QUE DEFINEM O CENTRO

Fonte: WHITACKER, 2017

Organizado e editado: Bárbara Scudeller, autora

de uma dada área da cidade por uma atividade e um segmento que não a caracterizavam, embora lá já existissem. Tanto que, para Tourinho (2006) o centro se destaca pela diversidade de atividades e de agentes sociais como sendo a característica singular para diferenciar o centro da grande parte do tecido urbano.

O centro da cidade não é tradicional por não ser uma área cristalizada no tempo, já que os seus conteúdos se transformam. Mas o centro ao qual se faz referência também não pode ser caracterizado como o centro histórico da cidade. Não se pode pensar no velho ao se abordar a produção da cidade sob uma perspectiva social e histórica, pois há inevitavelmente a mudança. Sendo assim, o termo "histórico" também não seria adequado para retratar o centro da cidade, pois se refere a uma temporalidade que não é mais predominante e nem se expressa pela forma urbana. O centro histórico deve ser reconhecido pelo valor de seu patrimônio arquitetônico, artístico, coletivo ou estético, do qual resultaria consequentemente a valorização desta área sob a ótica do turismo (WHITACKER, 2017).

Como o centro não pode ser adequadamente intitulado como tradicional e nem como histórico, Labasse (1973) busca encontrar pelo menos dois aspectos que possam definir o real significado do centro: a) intensidade de fluxos de pessoas, tráfego, mercadorias, informação e densidade de equipamentos para atendimento da população da cidade; b) local de vivência ou local da "experiência vivida".

Arelado às funções de comércio e serviços, o centro exerce o atributo de convergência em relação às diferentes áreas da cidade, como concentrador de atividades e de pessoas. Paralelamente ao pensamento de Labasse (1973), Sposito (1991) concorda que o centro é o ponto de convergência e divergência, pela nodolidade que estabelece e não como mero ponto geográfico.

No interior da cidade, o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/ divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. (SPOSITO, 1991, p. 6).

Esta ideia de convergência, nodolidade e centralização/descentralização do centro já se iniciava com os estudos da Escola de Chicago a partir da ideia de uma transposição dos princípios básicos da ecologia vegetal aplicados ao meio urbano, conhecida como Ecologia Urbana. Os principais estudos elaborados pela Escola deram destaque ao centro da cidade, ressaltando inclusive o papel relevante que ele assume num processo de estruturação urbana, sendo que os conceitos desenvolvidos pelos “ecologistas urbanos” são ainda hoje considerados por diversas correntes que abordam a produção do espaço urbano (CORRÊA, 2009).

O Modelo das Zonas Concêntricas proposta pelos ecologistas urbanos representa o desenvolvimento da cidade a partir de uma área central cercada por uma série de anéis concêntricos, com a localização das atividades industriais nas franjas deste centro, onde se encontravam também as residências dos seguimentos mais pobres. (BURGESS, 1925, apud WHITACKER, 2017). Nesta área central seria observado uma especialização socioespacial do comércio e serviços, acompanhando as mudanças no padrão habitacional dos segmentos mais ricos, que deixariam o centro rumo à periferia e aos subúrbios. Ou seja, a concentração que culminou na centralização de atividades superiores, em uma outra etapa implicaria em um processo de descentralização causada pela incompatibilidade entre seus usos.

A partir do Modelo de Zonas Concêntricas é possível notar a preocupação da Escola de Chicago em articular uma explicação da mudança

dos padrões de uso da terra, relacionando especialmente essa mudança na diferenciação interna da cidade ao processo de crescimento urbano. Assim, a análise do centro da cidade assumiria um papel fundamental, já que prevalecia um caráter de domínio sobre o desenvolvimento de padrões espaciais no restante da cidade, compreendendo uma hierarquia entre localizações e usos do solo, na qual o centro da cidade ocupa o topo, não como área necessariamente exclusiva, mas que pela sua complexidade funcional, comandaria os processos de centralização e descentralização do espaço urbano.

Conduzindo a ideia de centralização para uma análise mais recente, Villaça (2001) buscou descrever a natureza do centro a partir de alguns atributos, além do da hierarquia proposta por Whitacker (2017), tais como: centro da aglomeração, essência do valor de uso das localizações, otimização dos deslocamentos e ponto do trabalho socialmente necessário da produção da aglomeração. Ou seja, espaços que dispõem de uma maior concentração de atividades que concedem a esses espaços um maior poder de articulação. Logo, esses espaços exercem atração sobre as demais parcelas do tecido urbano e constituem uma centralidade urbana, que compreende também uma área capaz de gerar e manter fluxos de pessoas, de capitais e de mercadorias.

O estudo da centralidade urbana se consolida em íntima relação com a própria noção de estrutura e estruturação urbana, e das modificações e rupturas que se processam no tempo. Para Castells (1983), a centralidade constitui-se como elemento fundamental para a articulação entre os demais elementos que compõem a estrutura urbana, sendo a centralidade permeada por um conteúdo social, ao mesmo tempo em que se apresenta como um local geográfico. Assim, a centralidade expressaria um conteúdo e uma forma, já que se materializam em centros, subcentros, dentre outras possibilidades de centralidade (QUADRO 3).

Sposito (2001) afirma que embora o centro se revele por determinados atributos localizados ou fixados no território, a centralidade se define pelo seu movimento no território. Ou seja, a centralidade pode ou não ser fugaz, efêmera ou transitória, porque ela não se define apenas pelo que está fixo no espaço, mas pelas mudanças ocorridas no decorrer do tempo, no uso, apropriação e sentido dados aos espaços. Dessa forma, a centralidade pode ser redefinida continuamente em curtos intervalos de tempo, o que torna possível que a sua compreensão se realize a partir da noção de centralidade cambiante (QUADRO 3).

Para Tourinho (2006), a centralidade é uma qualidade que remete à função que esta desempenha na estrutura urbana, o que no caso do centro não se restringe a concentração de fluxos e setor terciário, e incorpora demais elementos que o posicionam na escala da cidade, numa capacidade representativa, sem desconsiderar sua centralidade funcional. Essa capacidade de representar a cidade refere-se também ao espaço vivido e social, a memória, a carga imagética que o centro possui para a população.

A ideia de centralidade exposta por Whitacker (2017) se assemelha a ideia de Sposito (2001) a medida que para ambos a centralidade se manifesta de modo cambiante e efêmero, ou seja, através dos fluxos no território. Igualmente como Sposito, Whitacker não compreende o recorte territorial como determinante da centralidade – ideia que se aplica ao centro. Para o autor, a centralidade não se define pela localização, mas pelo movimento e pela articulação das diferentes localizações (QUADRO 3).

Devemos [...] compreender que o recorte territorial não determina a centralidade, mas o centro. A centralidade é cambiante, na medida em que não se define pela localização, mas pelo movimento e pela articulação das diferentes localizações. Não se define também apenas no nível intraurbano, visto resultar da articulação de diferentes níveis, dimensões e escalas, sobretudo quando não se restringe a

elaboração do modelo teórico à concepção de hierarquia urbana, mas se compreende a constituição de redes num padrão não necessariamente concêntrico, nas quais as articulações são estabelecidas por fluxos. (WHITACKER, 2017, p. 170)

De forma complementar a ideia de Sposito (2001), para o autor, a centralidade não é só dinâmica e cambiante a medida que é definida no tecido urbano através dos fluxos, mas é também pensada na escala da rede, passando a ser expressa em vários pontos e em vários níveis – na cidade e além dela.

A centralidade intraurbana passa a ser compreendida de forma relacional através de um conjunto de articulações escalares, as quais demonstram materialidades e territorializações. A expressão da centralidade através dos fluxos provoca o espraiamento da forma da cidade, agregando à discussão a escala e o tempo (WHITACKER, 2017).

Para Whitacker (2017) a centralidade se manifesta através de fluxos cambiantes e efêmeros, responsáveis pela formação de uma rede de centralidade no espaço-tempo. Os processos espaciais de centralização, concentração e desconcentração traduzem a centralidade, mas não são a centralidade. A centralidade é expressão da dinâmica de definição/redefinição das áreas centrais e se distingue pelos seus atributos, conteúdos e qualidades; enquanto o centro constitui a materialização de uma forma espacial do fenômeno (QUADRO 3).

O estudo acerca da centralidade também se faz importante a medida em que auxilia na definição das cidades médias, uma vez que, para Branco (2006), a essência de seu conceito está em justamente desempenhar papel de centralidade no contexto em que está inserida, embora a concentração demográfica, o tamanho econômico, o grau de urbanização e a qualidade de vida urbana também devam ser considerados ao longo da construção deste conceito.

No entanto, para Sposito (2006), a centralidade não pode ser o único ou principal aspecto na definição de cidade média, pois paralelamente ao seu papel regional, as cidades médias exercem outros papéis. A partir do final da década de 1970, com a crise de acumulação do capital, implicando num processo de reestruturação produtiva, as cidades médias passaram a ter novos atributos que cada vez mais se apresentam como não mensuráveis sob os critérios quantitativos rígidos. Frente ao processo de mundialização do capital, esse movimento atribui então novos papéis aos territórios não metropolitanos, dentre os quais destacam as cidades médias por apresentarem requisitos necessários às novas necessidades de alocação do capital, criam-se novas centralidades intraurbanas, expressando a saturação dos centros para as necessidades impelidas pelas novas formas contemporâneas de reprodução e acumulação do capital. Estas novas centralidades expressam também o intuito de fragmentar a cidade em lugares cada vez mais definidos pelas estratégias dos agentes imobiliários.

Sob essa perspectiva é que nas cidades médias, a partir deste novo momento do processo de urbanização, nota-se dentre as inúmeras características que se destacam a partir da década de 1970, que é recorrente em diferentes pesquisas recentes a relevância do desenvolvimento da tendência à insurgência de atividades e equipamentos comerciais e de serviços territorialmente descentralizados, ou seja, que se localizam territorialmente em áreas exteriores ao centro principal das cidades. (OLIVEIRA, 2008, p. 207).

A cidade que antes era reconhecida pelo seu único centro, acaba por incorporar outros elementos, que reorganizam a estrutura urbana e que modificam as relações intraurbanas, principalmente a partir da segunda metade do século XX, contexto este de forte influencia da globalização e da nova divisão social do trabalho. Nesse sentido, a reprodução do capital ocorre

DEFINIÇÕES DE CENTRALIDADE	
CASTELLS 1985	A centralidade expressa um conteúdo e uma forma, é permeada de um conteúdo social ao mesmo tempo em que se expressa como um local geográfico. Serve como articulação fundamental entre os demais elementos que compõe a estrutura urbana.
SPOSITO 2001	A centralidade se define pelo seu movimento no território, pelas mudanças ocorridas no decorrer do tempo. Como a centralidade não se define pelo que está fixado no território, ela é fugaz efêmera e transitória.
TOURINHO 2006	Considera a centralidade como um reflexo das qualidades do espaço fixado. A centralidade é uma qualidade que remete à função que determinado espaço geográfico desempenha na estrutura urbana.
WHITACKER 2017	Não possui recorte espacial/territorial específico. A centralidade se manifesta através de fluxos no território, pelo movimento e pela articulação de diferentes localizações responsáveis pela criação de uma rede de centralidade no espaço/tempo. Ou seja, a centralidade é a expressão da dinâmica de definição/redefinição das áreas centrais.

QUADRO 3

DEFINIÇÕES DE CENTRALIDADE

Fonte: autores referenciados

Organizado e editado: Bárbara Scudeller, autora

em novas áreas que vão para além do centro, modificando a relação urbana centro-periferia.

Neste sentido, a cidade se produz pautada em espaços hierarquizados, segmentados e fragmentados, uma vez que os agentes imobiliários limitam e diferenciam a apropriação e uso do solo urbano. Assim, a produção da cidade estabelece diferentes possibilidades de apropriação do espaço urbano, reproduzindo uma cidade desigual baseada na contradição existencial do capitalismo por meio dos conflitos de interesse entre suas classes (SANTOS, 1997).

Em decorrência a esta aglomeração de fluxos e infraestruturas, que para muitos autores caracterizam a centralidade, é muito comum o uso do termo "centro consolidado" para fazer referência ao centro, compreendido como um espaço com certa fixidez na sua estrutura e na sua forma urbana.

Assim como o centro principal, o centro consolidado se dá também a partir de um conjunto de processos e práticas que possibilitem a sua distinção em relação a outras áreas centrais, além de se caracterizar por práticas que identificam tal área como o centro da cidade por ações, definições e delimitações institucionais – como estabelecido em planos diretores e na legislação de uso e ocupação do solo. Nesse sentido, o zoneamento urbano, ao definir uma área da cidade como seu centro, enfatiza e reforça a centralização, tanto também a sua carga simbólica e histórica (WHITACKER, 2017).

Há, desse modo, uma combinação de permanências e de mudanças no conteúdo e nas formas do centro da cidade e na relação desta área com outras da cidade [...]. Assim, o consolidado e o principal sempre e definem relacionalmente como restante da cidade. A diferenciação entre o centro principal e o consolidado também implica seu reconhecimento como tais [...]. [...] pensado e definido a priori ou a posteriori, de modo que o centro da cidade é ou foi aquele centro consolidado, e é ou foi o principal. (WHITACKER, 2017).

No entanto, o centro consolidado como posição central não é apenas um ponto no espaço situado através de coordenadas geográficas e planos de zoneamento, ou até mesmo como um conjunto de coeficientes numéricos que expressam a concentração de equipamentos e de comércio. A nodalidade do centro se refere principalmente a força que sua imagem possui para descrever a cidade como um todo. Ou seja, a centralidade do centro não é meramente geográfica ou operativa, mas sobretudo simbólica. Isto, porém, não quer dizer que a imagem da cidade fique restrita ao seu centro, e nem que o centro consolidado não possa se sobrepor ao centro principal, visto que não são necessariamente áreas distintas, mas possibilidades de análises quanto a produção do espaço urbano. Via de regra, a complexidade, convergência, utilidade e simbologia do centro lhe atribuem destaque no conjunto da cidade.

Discussões iniciais

O SURGIMENTO DE PRESIDENTE PRUDENTE E SEU CENTRO

Logo de início, o processo de formação da cidade de Presidente Prudente chama a atenção visto que em muito se diferencia do processo de formação urbana das demais cidades brasileiras. À semelhança do que ocorreu com boa parte das cidades, o surgimento de Presidente Prudente não se deu e nem se dá em resposta a um processo de industrialização, ou tampouco na mesma progressão do aumento populacional.

Por ser frequente a associação do movimento de expansão capitalista à emergência de uma sociedade urbano industrial que Santos (1981) chama a atenção para os perigos de se fazer generalização sobre toda a população urbana brasileira baseadas em observações realizadas em apenas alguns pequenos segmentos dela. Apesar do Brasil ter passado por um processo de industrialização acompanhado por ritmos igualmente expressivos pelo de urbanização, não é possível apresentar a industrialização como causa da urbanização.

É sob esta perspectiva que é preciso verificar as diferenças regionais da urbanização brasileira a fim de melhor compreender o aumento relativo da população urbana de Presidente Prudente e da Alta Sorocabana, bem como os

reflexos na região da expansão do capitalismo através do desenvolvimento da cultura do café.

Dentro do contexto histórico brasileiro, Sposito (1983) lembra que a ocupação do Planalto Ocidental Paulista se ressentiu com a crise cafeeira do começo do século XX, a qual precisou interromper temporariamente a marcha para o oeste do estado. A retomada desta expansão do cultivo só ocorreu em 1906 com o Convênio de Taubaté, que visava diminuir o impacto sobre o preço dos produtos dos estoques acumulados. Mas já com a geada de junho 1918 (que diminuiu a produção) e o fim da guerra (que promoveu o aumento do consumo) possibilitou o aumento do preço do café, incentivando o plantio de novos pés, permitindo desta forma a retomada do processo de ocupação ao oeste. E foi justamente a partir desta retomada que se deve o surgimento da cidade de Presidente Prudente, fundada em 1921.

Apesar da cidade ter sido fundada apenas em 1921, isto não significa que as terras da região não tenham sido ocupadas antes desta data. O contexto econômico brasileiro da década de 1850, como a Lei de Terras, a extinção do tráfico de escravos, a imigração de trabalhadores europeus e posteriormente a Abolição da Escravatura, estimulou a ocupação das terras ao oeste do estado.

Os primeiros a ocuparem a região foram os chamados desbravadores, sendo José Teodoro de Souza o pioneiro, já que em 1856 se apossou de grande faixa de terra dos Sertões Paranapanema. Esta grande posse de Teodoro em muito tem a ver com a Lei de Terras de 1850 e a sua regulamentação em 1854.

A lei sancionava todas as formas de aquisições de terra ocorridas até o momento – como as concessões governamentais, as ocupações e as compras. No entanto, a partir de 1850, só seria possível o acesso legal a terras através da compra, o que transformou assim toda terra em mercadoria (SPOSITO, 1983).

Sendo assim, a posse de Teodoro de Souza se mostra ilegal, pois ocorreu em 1856, enquanto as apropriações que não fossem por compra foram vetadas em 1850. Porém, a legitimação destas posses era obtida por aqueles que conseguiam favores do governo, mediante falsificação, suborno e testemunhas arranjadas. Foi usando exatamente destes mecanismos ilegais que Teodoro legalizou as suas terras e deu início a esta frente de expansão do Oeste Paulista.

Resumindo as ideias até aqui colocadas, podemos dizer que no primeiro momento de ocupação da região, o cultivo do café não foi o elemento responsável pela ocupação e tampouco a terra havia se tornado completamente mercadoria, dada a pequena convivência de formas legais (compra e venda) e maioria de formas ilegais de apropriação de terra (posse). (SPOSITO, 1983, p. 37)

Após o pioneirismo de Teodoro de Souza, começaram a aparecer outras iniciativas de tomada ilegal de terras no Sertão do Paranapanema, aproveitando-se da confusão e das dificuldades de legitimação da posse. Os chamados “grileiros” não tinham a intensão de ocupar e tampouco de explorar a terra, mas apenas especular com ela. A partir de então, a especulação das terras e mais tarde a urbanização se tornaram as principais formas de acumulação do capital na região.

É a partir desta lógica de apropriação e especulação de terras que o surgimento de Presidente Prudente se difere das cidades fundadas no Vale do Paraíba, pois os núcleos urbanos surgidos na Alta Sorocabana antecederam a ocupação do campo, e é justamente por isso que não é possível atribuir à cultura do café a total responsabilidade de ocupação da região, e sim ao crescimento da ocupação da região ao aumento do valor das terras.

Os núcleos urbanos nascentes desempenharam aí papel importante, por que ao contrário do que se sucedera no Vale do

Paraíba por exemplo, antecederam a ocupação do campo, incentivando-a, na medida em que suas atividades estavam ligadas à criação de condições para o desenvolvimento do trabalho agrícola. (SPOSITO, 1983, p. 37)

O café foi o principal produto agrícola da região durante as décadas de 20 e 30. Com o início do plantio vieram para a região os fazendeiros das áreas cafeeiras mais antigas, trabalhadores livres e negociantes de terras – que adquiriram glebas, as quais lotearam e puderam especular com o loteamento delas, pois foi a partir do início da cultura do café que as terras da Alta Sorocabana passaram a realmente serem vistas como mercadoria.

Após a década de 40, momento em que o café passou a ser substituído pelas culturas temporárias, como a do algodão e do amendoim, ocorreu o início de um processo de esvaziamento rural, graças a substituição do café por culturas agrárias que necessitavam de pouca mão-de-obra para serem mantidas. Nas palavras de Sposito (1983),

A diminuição da área explorada com lavouras permanentes, em oposição ao aumento da destinada às temporárias, deve-se em parte à substituição do café pelo algodão e o amendoim. Esta substituição, veremos adiante, também concorre para o processo de esvaziamento rural, que se verifica na região, destacadamente a partir de 1950. (p.47)

Diante deste processo de esvaziamento de população rural, tido como consequência do excedente de mão-de-obra nas culturas, foi iniciado um outro processo: o da migração campo-cidade, resultante do movimento migratório ocasionado pela economia rural.

Para Mello (1975, apud SPOSITO, 1983), este movimento migratório campo-cidade resulta de fatores de basicamente três mudanças da economia rural: 1) a preservação e ampliação da estrutura fundiária pela monopolização de maior parte do espaço agrário pelos grandes proprietários; 2) o crescimento demográfico e mudanças do plantio, resultando na ampliação da

PAINEL 5



DUAS VILAS, DOIS CORONÉIS

As imagens abaixo compoem um quadro histórico do surgimento da cidade de Presidente Prudente.. Acervo pessoal disponível para consulta através do link: goo.gl/tK4rey

Vila Marcondes no ano de 1922, logo após a fundação do Município de Presidente Prudente



Ponte que dava acesso ao município de Presidente Prudente na década de 20



Coronel José Soares Marcondes e sua esposa



Coronel Manuel Goulart e família

oferta de mão-de-obra; 3) exploração extensiva das terras acompanhadas pelo aumento das áreas de pastagens.

[...] nas décadas de 10 e 20, a economia agrária estava organizada na região em moldes propícios ao incremento populacional, pois havia necessidade de trabalhadores que derrubassem a mata, "abrissem" a região, permitindo uma maior expansão capitalista sobre este espaço, o que se realizou com a introdução do café, uma cultura que também exigia mão-de-obra numerosa; já a partir dos anos 30, a organização da exploração rural foi se transformando, diminuindo as possibilidades de fixação do homem no campo. (SPOSITO, 1983, p. 50)

Todo este excedente de mão de obra teve basicamente dois destinos. Uma grande contingência populacional deixou a Alta Sorocabana acompanhando as frentes pioneiras que se iniciaram no norte do Paraná e outra parte deste excedente seguiu rumo as cidades da Alta Sorocabana, especialmente Presidente Prudente, que na época já se configurava como a capital regional.

Apesar do seu expressivo aumento populacional ter ocorrido na década de 60, o Município de Presidente Prudente foi fundado em 1921, a partir do surgimento das Vilas Goulart (1917) e Marcondes (1920)¹. Esta não foi a única cidade a surgir ao longo da Estrada de Ferro Sorocabana (PAINEL 6), mas a política de loteamento urbano implantada pelos dois coronéis, que deram os seus respectivos nomes as suas vilas, permitiu o seu rápido povoamento (PAINEL 5).

A primeira iniciativa foi do Coronel Goulart, que fundou o seu núcleo urbano em 1917 defronte à estação da Estrada de Ferro Sorocabana. A antiga Avenida Rio Branco, atual Washington Luís), serviu de divisa entre a sua

¹ Figueiredo (1970, apud SPOSITO, 1983) lembra que o núcleo urbano inicial já era repartido pela Estrada de Ferro Sorocabana. Ou seja, a estrada de ferro chegou a região antes mesmo da vinda dos dois coronéis responsáveis pelos loteamentos urbanos e rurais das terras.

fazenda – a qual estava sendo retalhada em lotes rurais para futura venda, e a Vila Goulart – na prática o primeiro loteamento urbano de Presidente Prudente.

Do outro lado da linha férrea estava a Fazenda Montalvão, comprada pela Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, responsável pela divisão da fazenda em lotes rurais, da onde surgiu a Vila Marcondes em 1920.

Para Sposito (1983), esta bipolaridade de iniciativas de loteamento que deu origem a cidade de Presidente Prudente até hoje se manifesta na expressão territorial da cidade.

O maior crescimento espacial se deu na porção oeste, onde se originou a Vila Goulart. Mesmo considerando que a topografia nesta área é mais suave do que a encontrada a leste e que a própria estação tinha suas portas voltadas para esta vila, o que realmente determinou o seu crescimento e desenvolvimento foi a maneira que o Coronel Goulart negociava os seus lotes.

O desenvolvimento desta vila foi marcado pelo seu pioneirismo e pela falta de planejamento. Este tipo de ação empreendida por Goulart acabou gerando conflitos devido a imprecisão da demarcação dos lotes e a falta de documentação. Por outro lado, facilitou muito a ocupação do meio rural e do urbano, visto que a posse de terra se efetivava muitas vezes apenas a partir de uma simples autorização do coronel.

A pouca organização, a despreocupação com os aspectos legais e a disponibilidade sempre presente do Coronel Goulart resultou em preços muito baixos de venda destas terras. A sua intenção era que a região crescesse logo para cada vez mais atrair novos compradores de terras.

Já a Fazenda Montalvão realizava as suas transações mais de acordo com a lei, pois assim que as terras eram compradas as escritas logo eram

PAINEL 6



PATRIMÔNIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

As imagens abaixo compoem um quadro histórico do surgimento da cidade de Presidente Prudente. Acervo pessoal disponível para consulta através do link: goo.gl/tK4rey

Estação ferroviária da
Alta Sorocabana na
década de 1950



Estação da Alta Soroca-
bana na década de 1930



Área do pátio e de armaze-
nagem da Estação Ferro-
viária no ano de 1941



Edifício da Fabrika Mataraz-
zo em Presidente Prudente
em meados da década de
1940

providenciadas pela Companhia Marcondes. Esta organização empresarial que marcou o desenvolvimento desta vila resultou em preços mais elevados, desestimulando possíveis compradores, uma vez que eram oferecidas terras com menor preço pelo Coronel Goulart. (SPOSTIO, 1983)

No entanto, a colonização empreendida pelos dois coronéis e a própria concorrência que existia entre eles animava a vida destes núcleos urbanos. Tanto que, no mesmo ano da fundação do Município de Presidente Prudente, em 1921, foi instalado o primeiro Distrito Policial e no fim deste mesmo ano o Distrito de Paz. O crescimento da cidade permitiu que também fossem criados o primeiro grupo escolar (1925), a primeira casa de saúde (1926), a instalação da Paróquia (1925) e a inspetoria distrital de Ensino (1928).

Nos anos 1930, com a promulgação da Lei Orgânica dos Municípios, começaram a ser executados os primeiros serviços de construção de sarjetas e calçamento, além de ser construído o primeiro pontilhão sobre os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, unindo os dois núcleos até então ligados apenas por uma passagem em nível, o primeiro Paço Municipal e a Praça 9 de julho (SPOSITO, 1983).

O quarteirão adquirido pela municipalidade nos tempos da administração goularista, para se fazer nele a praça, era um vazio desgracioso, varrido constantemente pela poeira e prejudicado pelo lamaçal. Ali se realizavam os comícios e as quermesses e funcionavam os circos... O prefeito Felício Tarabay transformou essa quadra num excelente jardim público. (ABREU, 1972, p. 309)

De espaço improvisado à obra avançada para a época, a Praça 9 de julho (PAINEL 7) assume papel simbólico na constituição da centralidade de Presidente Prudente, papel que até então era representado pela Estação Ferroviária.

Posteriormente, o quadrilátero central delimitado pelas atuais avenidas Coronel Marcondes, Manuel Goulart, Washington Luís e Brasil, consolidou-se como espaço central, caracterizado pelo comércio, serviços e administração pública, mas também pela sociabilidade e o lazer, representados sobretudo pela praça e pelo tradicional footing nas ruas centrais.

Nos anos 1970, o footing já se fazia de carro, ao menos para quem podia, embora ainda fosse defendido como “costume local” e realizado nas ruas do quadrilátero central, o que foi utilizado como argumento contra o projeto de fechamento de duas vias, Rua Tenente Nicolau Maffei e Rua Barão do Rio Branco (PAINEL 9), que seriam destinadas exclusivamente aos pedestres.

Duas ordens de interesses convergiram na criação do calçadão. Enquanto expressão da atuação do poder público municipal na defesa dos interesses dos capitais já instalados na área central, o projeto pretendia reforçar sua centralidade assentada sobretudo nas atividades comerciais varejistas, reagindo a uma crise que já pautava os discursos predominantes sobre esse espaço. Como um modismo, sobretudo quando se leva em conta as características do projeto que se baseavam em experiências anteriores, de cidades paulistas e paranaenses, ou seja, desconsideravam especificidades e demandas locais, coincidindo com a implantação de edificações em concreto e vidro que, em seu conjunto, expressam tendência a padronização (HIRAO, 1990).

Mesmo assim, seja pelas resistências mobilizadas, sobretudo pela Associação Comercial, seja pelas intermitências da administração pública municipal, apenas a Rua Tenente Nicolau Maffei (PAINEL 10) foi transformada em calçadão, com inauguração em dezembro de 1979, o que passou a ser valorizado pelos cidadãos em geral e pelos comerciantes cujos negócios nela

PAINEL 7

PRAÇA 9 DE JULHO

As imagens abaixo compoem um quadro histórico do surgimento da cidade de Presidente Prudente. Acervo pessoal disponível para consulta através do link: goo.gl/tK4rey

Praça 9 de Julho no ano de 1925, quatro anos após a fundação do município de Presidente Prudente



Antigo coreto da Praça 9 de Julho na década de 1940, quando ainda no primeiro projeto da praça



Praça 9 de Julho, década de 1950, já em seu segundo projeto, sem o antigo coreto

PAINEL 8

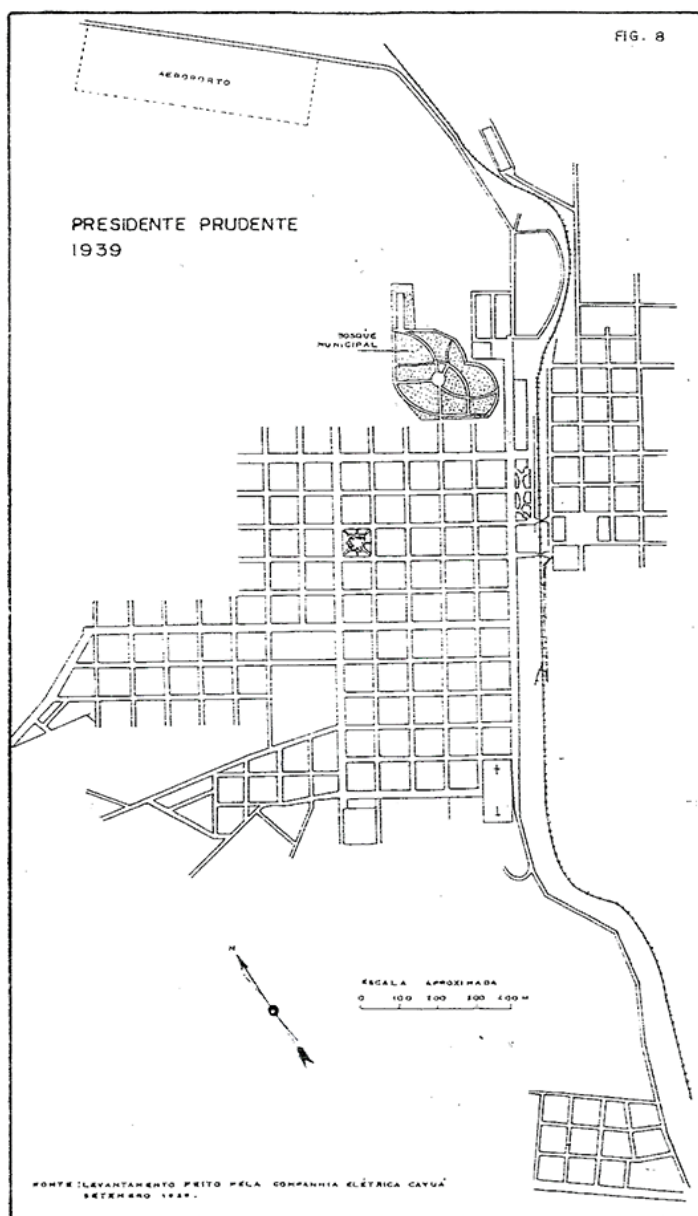


MAPA DE PRESIDENTE PRUDENTE 1939

O mapa abaixo foi elaborado a partir de um levantamento realizado pela Companhia Elétrica Cayuá em setembro de 1939.

Escala gráfica indicada.

Fonte: SPOSITO, 1983.



se situavam, embora a preocupação com a disponibilidade de vagas para estacionamento seja constante.

Quanto aos interesses dos capitais, o calçadão atuou na atração exercida sobre empresas do setor financeiro, em especial, de grandes bancos, lojas de departamentos, estabelecimentos tradicionais da cidade, voltados à população de maior poder aquisitivo, e principais escritórios de empresas públicas e privadas (WHITACKER, 1997), mas não alterou a tendência de representação simbólica da área central com o espaço de comércio varejista e de trabalho, cuja vitalidade é cotidianamente determinada pelo funcionamento dos estabelecimentos voltados à tais atividades, no qual as práticas culturais e de lazer estão ausentes.

Ou seja, como é possível observar, em apenas algumas décadas Presidente Prudente já conquistava uma autonomia político-administrativa perante a região, sendo conhecida como a capital regional.

Sposito (1983) tomou, em seu trabalho, ser fundamental o entendimento dos motivos pelos quais Presidente Prudente se coloca como capital regional. O aumento na década de 60 de absorver a mão-de-obra excedente da economia rural graças as atividades econômicas urbanas alimentadas pela indústria e pelo comércio não pode ser considerado como consequência de um dinamismo local, uma vez que a maior parte destes recursos tinham origem no capital externo, demonstrando que a cidade de Presidente Prudente já estava inserida em um processo de centralização do capital.

Com este aumento da iniciativa externa [setores de supermercados, confecções, móveis, eletrodomésticos e o setor bancário] atuando na cidade, Presidente Prudente além de absorver recursos regionais, desempenha o papel de direcioná-lo ao centro da organização capitalista do estado – São Paulo. Assim sendo, acaba por exercer a função de elo de ligação dentro do processo de concentração do capital [...]. (SPOSITO, 1983, p. 62)

PAINEL 9

AS RUAS DO CENTRO

As imagens abaixo compoem um quadro histórico do surgimento da cidade de Presidente Prudente. Acervo pessoal disponível para consulta através do link: goo.gl/tK4rey

Rua Tenente Nicolau Maffei no ano de 1933, apenas há 12 anos da fundação do Município



Rua Tenente Nicolau Maffei na década de 1940



Rua Barã do Rio Branco no ano de 1937



Rua Tenente Nicolau Maffei na década de 1950, onde atualmente é uma de uso exclusivo a pedestres - calçada



A RUA DO CALÇADÃO

As imagens abaixo compoem um quadro histórico do surgimento da cidade de Presidente Prudente. Acervo pessoal disponível para consulta através do link: goo.gl/tK4rey

Rua Tenente Nicola Maffei nos anos de 1970, década em que se tornou exclusiva para pedestres



Calçadão na década de 1980, já como grande fluxo de pedestres

Neste sentido, Presidente Prudente passou a se mostrar como um polo das riquezas regionais, muitas delas drenadas para as sedes das organizações com filiais na cidade. Daí o questionamento, para Sposito (1983), do dinamismo econômico da cidade, pois para a autora ele é aparente, uma vez que uma expressiva parcela do equipamento urbano, responsável pelo seu papel de representatividade perante sua região, implementou-se e se encontra dominado pelo grande capital – nacional ou internacional.

Apesar de grande parte dos investimentos urbanos ser proveniente do capital externo, isso não significa que a região não seja capaz de capitalizar suas atividades. A exemplo disto, a pecuária – que teve forte representatividade na economia local a partir da década de 40 – tem sido capaz de capitalizar e concentrar investimentos bastante elevados.

Estas colocações parecem-nos interessantes indicadores do dinamismo da economia agropastoril na região, de sua capacidade de reprodução do capital. E permitem verificar que não houve interesse em urbanizar o capital obtido nas atividades rurais, ou seja o capital regional continua a se reproduzir na mesma atividade que o origina (SPOSITO, 1983, p. 64).

No entanto, esta não urbanização do capital regional não significa que o espaço urbano dela não se beneficie. Embora os investimentos do capital local não se realizem em atividades urbanas isto não significa que a cidade não sinta os reflexos da economia rural. Pelo contrário, a cidade de Presidente Prudente é a que mais se beneficia, uma vez que ela é escolhida para a moradia dos grandes proprietários, que também passam a usufruir da sua infraestrutura, do seu comércio e da sua prestação de serviços.

O fato deste aparente dinamismo econômico suscita a ideia de que o crescimento e desenvolvimento de Presidente Prudente ao longo da sua história se deva em grande parte a estagnação ou até involução das cidades

menores da região, sendo assim, portanto, considerada até hoje a capital do oeste paulista.



PRESIDENTE PRUDENTE

História do surgimento da cidade de Presidente Prudente.

Fonte: SPOSITO, 1983.

1850

Lei de Terras

Acesso legal a terra apenas através da compra

1856

José Teodoro de Souza se apossa e desbrava as terras do Sertão do Paranapanema

1888

Lei Aurea

Assinada pela Princesa Isabel em 13 de maio

Enorme necessidade de mão de obra para "abrir" as terras do Sertão do Paranapanema

DECADA 10 E 20

1920

Implantação da Vila Marcondes

1921

Fundação do Município de Presidente Prudente, do Distrito Policial e o Distrito de Paz

1836

Café atinge o vale do Paraíba

1870

Imigrantes no Brasil

A entrada dos imigrantes passou a ser oficialmente organizada pelo governo

1906

Convenio de Taubate

O governo passa a comprar o excedente de café para manter preço do produto elevado

1917

Implantação da Vila Goulart

DÉCADA

DE 20 E 30

Diminuição do consumo do café ocasionada pela 1 Guerra Mundial. Queda da produção e consequente aumento do preço

1925

Fundação da Paróquia
Nossa Senhora Aparecida e
a fundação do primeiro
Grupo Escolar

1926

Fundação da primeira
Casa de Saúde e da pri-
meira Inspetoria Distrital
de Ensino

1970

Criação das Re-
giões Administrati-
vas do Estado,
sendo a 10ª
região instalada
em Presidente
Prudente

Período de vigência da
cultura do algodão na
região de Presidente
Prudente

Ao longo da década de 50,
ambos os coronéis pararam
temporariamente de lançar
novos loteamentos em Presi-
dente Prudente

DÉCADA DE 30 E 40

DÉCADA DE 50

Café como o princi-
pal produto agrícola
da região de Presi-
dente Prudente

Período de vigência da
cultura do amendoim na
região de Presidente Pru-
dente

DÉCADA DE 40 E 50

Nas décadas de 1940 até 1970
a região da Alta Sorocabana
tinha forte caráter agropecuá-
rio, o que resultou também no
maior desmatamento da
região

DÉCADA DE 40 ATÉ 70

Aumento populacional em Presidente Prudente
devido a capacidade da indústria e do comércio
em absorver o excedente de mão de obra vinda
do campo.

DÉCADA DE 60 ATÉ 1975

CAPÍTULO 2

Delimitando o centro Presidente
Prudentea partir dos sujeitos
que o produzem e
entendendo a sua relação
com o consumo



O CENTRO DA CIDADE ATUAL

O centro da cidade atual

O CENTRO E SUA RELAÇÃO COM O CONSUMO

De acordo com vários estudiosos (BAUDRILLARD, 2010 e BAUMAN, 2001, por exemplo), vive-se hoje na “pós-modernidade”, também entendida como “sociedade do consumo”, na qual, em consequência, sobretudo, da automatização do sistema de produção, o cidadão é visto como consumidor. Esta nova dinâmica torna o exercício do consumo, uma prática padronizada, modeladora das relações sociais que cria novos espaços para esses consumidores.

Segundo Baudrillard (2010), o consumo surge como modo ativo de relação, como de atividade sistemática e de resposta global, que serve de base a todo nosso sistema cultural. Essa mudança nos padrões de comportamento e das formas de se relacionar atinge hoje em dia, patamares que destacam a superficialidade presente neste âmbito, como afirma Bauman (2008, p. 89), “o dilema sobre o qual se cogita hoje em dia é se é necessário consumir para viver ou se o homem vive para poder consumir”. Ou seja, o consumidor, nesta sociedade, tem um papel acentuado frente ao que possuía anteriormente, principalmente porque, na “sociedade de consumo”, nada deve exigir um

compromisso de longo prazo, nenhuma necessidade deve ser vista como inteiramente satisfeita, nenhum desejo como último.

O que realmente conta é apenas a volatilidade, a temporalidade interna de todos os compromissos; isso conta mais do que o próprio compromisso, que de qualquer forma não se permite ultrapassar o tempo necessário para o consumo do objeto do desejo, ou melhor, o tempo suficiente para desaparecer a conveniência do objeto. (BAUMAN, 2008, p. 90)

Karl Marx (1985) também ajuda a compreender esta "sociedade de consumo" à medida que analisa os meios de produção e o consumo das mercadorias. A produção, como ponto de partida do processo produtivo, faz surgir os objetivos correspondentes às necessidades, e o consumo é o ponto final que possibilita a satisfação individual da necessidade. Assim, para o autor, a produção é imediatamente consumo e o consumo é imediatamente produção.

Para que a produção tenha como fim o consumo é fundamental que o incentive a satisfação de uma necessidade, já que "sem necessidade não existe produção e o consumo reproduz a necessidade" (Marx, 1985). Ou seja, o consumo deve ser criado pelo próprio sistema de produção a medida que reproduz a necessidade para que se consuma.

Dentro desta dinâmica de "produção-consumo" é importante perceber que as mercadorias produzidas e consumidas são produtos do capital e da produção capitalista. Padilha (2006) lembra que uma das principais características deste regime, além do fato de estar baseado na propriedade privada dos meios de produção, é que seus produtos são mercadorias que devem circular para se valorizar.

Neste atual sistema capitalista o homem não produz apenas para gerar produtos que atendam as suas necessidades básicas, diretas. Outros

interesses estão envolvidos no processo de produção, como o lucro (na venda das mercadorias) e a mais-valia (na produção das mercadorias) e reprodução do capital. Logo, o mercado precisa se renovar criando novas necessidades a todo momento.

Esse excedente não é calculado com base nas necessidades naturais do homem, mas nas necessidades do capital, que, por sua vez, precisa criar novas necessidades para estimular a demanda e o consumo não só de mercadorias com valores-de-uso, mas também com seus respectivos valores-de-troca (PADILHA, 2006, p. 89).

Para a manutenção deste sistema, quanto menos dada mercadoria é realmente usada, melhor do ponto de vista do capital, uma vez que a subutilização das mercadorias aumenta a vendabilidade ou a troca de uma mercadoria pela outra. Logo, para haver reprodução do capital, a produção deve visar a um consumo descartável, do desperdício. A única coisa que realmente importa ao capital é que as mercadorias produzidas possibilitem a realização do seu valor de troca, independentemente do seu valor de uso. Nas palavras de Padilha (2006, p. 89):

[...] o capitalismo é um sistema que precisa sempre aumentar a produção de mercadorias em quantidade e variedade, mas não em qualidade ou durabilidade. Por isso, independentemente da forma como se dá essa produção – se é artesanal, mecânica ou automatizada –, sob a lógica do capital ela não está mais ligada diretamente às necessidades humanas.

Tamanha se tornaram as dimensões das "necessidades criadas" que essa "sociedade do consumo" passou a medir a sua satisfação a partir da quantidade de mercadorias ofertadas. Sendo que, em uma perspectiva crítica,

GRÁFICO 1



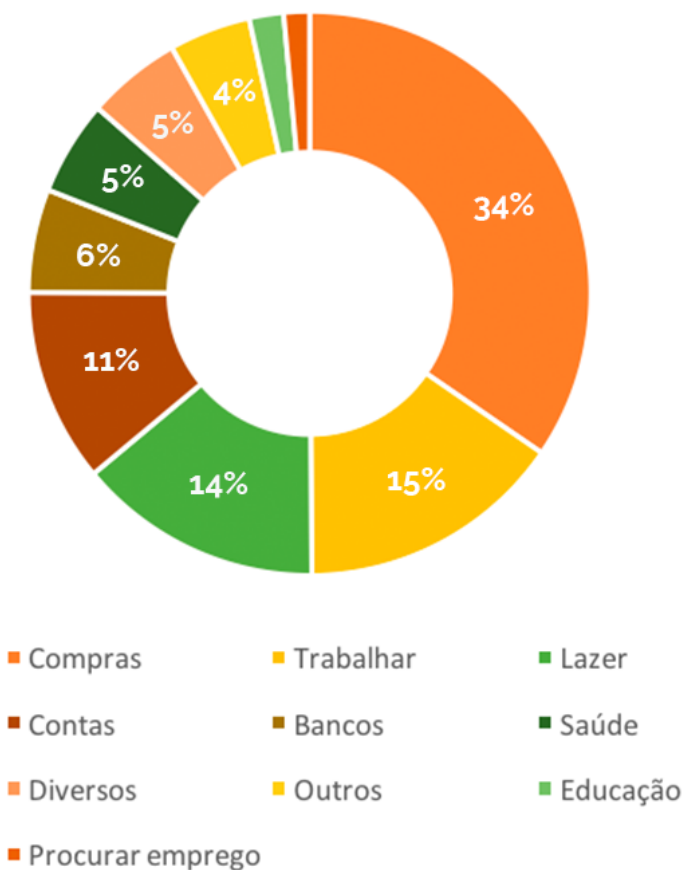
AS PESSOAS E O CENTRO

Como é possível ser observado no gráfico a baixo, as pessoas costumam ir ao centro geralmente para fazerem compras (atividades relacionadas ao consumo), trabalharem, pagarem contas, irem ao banco ou simplesmente para passearem e encontrarem pessoas.

Enquete aplicada por pesquisadores do Projeto Temático no centro de Presidente Prudente em 330 pessoas.

Fonte: Projeto Temático Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais: Cidades Médias e Consumo, 2013.

Com que finalidade as pessoas vão ao centro de
Presidente Prudente - SP



Debord (1996) reconhece nessa sociedade a alienação, já que, para ele, a existência humana está totalmente dominada pela mercadoria.

De forma semelhante a ideia defendida por Debord (1996), Cortés (2008) também entende que o consumo de massas é um processo que funciona pela sedução e que nos leva a uma homogeneização dos seres, uma regulação total e microscópica do real que impede individualizar decisões. Ainda, para o autor, é preciso ter consciência de que o consumo produz uma série de signos – diferenciação, posição pessoal e prestígio – que estabelecem uma troca simbólica que vai muito além da troca e do uso, do valor e da equivalência, para se converter, também em um dispositivo hipnótico de controle social.

Encaminham-nos para um universo dos objetos, da informação, do hedonismo, da neutralização dos conflitos de classe, da exacerbação da individualidade e do narcisismo, da banalidade e da trivialidade, do esquecimento do passado e, portanto, dos pontos de referência e de valorização apenas do presente (CORTÉS, 2008, p. 97).

Para o arquiteto holandês Rem Koolhaas (1995) o consumo substituiu a produção na paisagem contemporânea, introduzindo-se profundamente nos hábitos da vida cotidiana e está alterando o modo como se percebe o espaço. Koolhaas pensa que o consumo é um dos determinantes inconscientes da cidade atual e que o século XXI será lembrado como o momento em que a cidade já não poderá ser entendida sem levar em conta o fenômeno do consumo.

Partindo da ideia de Bauman (2008) e de Debord (1996), de que hoje vivemos em uma “sociedade de consumidores”, é que se também pode entender que o fato de “ir às compras” se tornou uma das últimas formas de atividade pública que as pessoas realizam todos os dias. Deste modo, os espaços públicos das cidades – como lugar de reunião e encontro da cultura – começaram a desaparecer a dar lugar aos espaços de consumo.

Nesta “modernidade líquida”, os espaços de consumo acabam por se tornar uma referência, se espalhando e implantando por toda a cidade (BAUMAN, 2001). O espaço urbano, como reflexo desta sociedade que se organiza a partir e pelo consumo, passa por transformações constantes, podendo ser o consumo um possível recorte para se compreender a produção do espaço urbano.

Tanto o consumo pode ser usado como uma forma para compreender a atual produção do espaço urbano que Catelan (2012) utiliza este potencial com um recurso metodológico, levando em consideração aspectos quantitativos e qualitativos. Assim o autor elenca, por exemplo, alguns elementos para se analisar o consumo e seus efeitos na produção das cidades:

- A concentração econômica e espacial das atividades comerciais e de serviços;
- A expansão das atividades comerciais;
- A identificação dos agentes políticos e econômicos envolvidos na produção da cidade;
- A classificação e a definição dos tipos de produtos comercializados.

Neste sentido, o consumo é um elemento que, articulados com outros elementos, compõe um conjunto de variáveis importantes para compreender a cidade contemporânea.

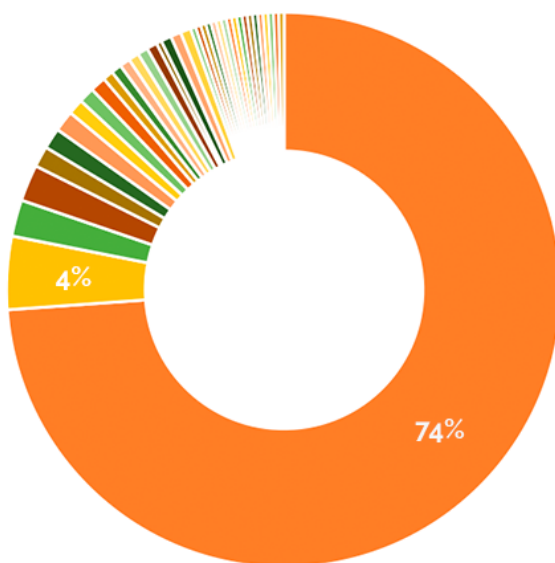
Assim, pelo viés do consumo elaboramos um conjunto de elementos teóricos e metodológicos para compreender o movimento de reprodução do capital nestas cidades médias e como a partir dele seus papéis e funções são consolidados na rede de cidades, tanto pela semelhança desses papéis e funções são consolidados na rede de cidades, tanto pela semelhança desses papéis, sendo o de maior destaque a forte centralidade regional, como também pelas diferenças em que

AS PESSOAS E O CENTRO

Como é possível ser observado no gráfico a baixo, o centro é frequentado por moradores de diferentes bairros de Presidente Prudente e também por moradores de outras cidades. Enquete aplicada por pesquisadores do Projeto Temático no centro de Presidente Prudente em 330 pessoas.

Fonte: Projeto Temático Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais: Cidades Médias e Consumo, 2013.

Origem dos frequentadores do centro de Presidente Prudente - SP



encontramos em cada uma delas tanto em seu espaço intraurbano, como em suas condições no âmbito da rede urbana (CATELAN, 2012, p. 13).

Sob esta perspectiva, compreender a prática do consumo nos ajuda a compreender a produção do espaço urbano. Principalmente no que diz respeito à área central de Presidente Prudente, reconhecida como um ponto estratégico para a presença de estabelecimentos comerciais e de serviços por atrair moradores de diversas áreas da cidade com o propósito de efetuarem trocas.

Partindo do pressuposto que, segundo Corrêa (1989), o espaço urbano é um objeto social, por ser produzido socialmente através das relações estabelecidas entre seus sujeitos, a produção do espaço urbano da área central de Presidente Prudente pode ser entendida de forma relacional. Ao mesmo tempo em que o grande fluxo de pessoas pode ser entendido como *condição* para a presença de um grande número de estabelecimento comerciais e de serviços, a presença destes mesmo estabelecimentos acaba também *refletindo* em um fluxo cada vez maior de pessoas.

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio símbolo e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engrenadas por agentes que produzem e consomem o espaço (CORRÊA, 1989, p. 11).

Tendo em vista a relevância do papel dos sujeitos na produção e na compreensão do espaço urbano, este trabalho fez uso de enquetes e entrevistas realizadas pelos pesquisadores do Projeto Temático “Lógicas econômicas e práticas espaciais: cidades médias e consumo”, do qual faço parte, para analisar as relações existentes entre estes sujeitos e o centro de Presidente Prudente e para identificar o perfil dos sujeitos que o frequentam

(QUADRO 4), buscando levar em consideração tanto aspectos quantitativos quanto qualitativos.

Apesar de haver sujeitos que costumam frequentar o centro da cidade para trabalhar e estudar, a grande maioria, conforme gráfico 1, costuma ir ao centro para realizar atividades relacionadas ao comércio e à prestação de serviços, como, por exemplo: pesquisar preços de produtos em algumas lojas, pagar contas, sacar dinheiro, comprar presentes, fazer exames médicos, ir ao dentista, fazer apostas em lotéricas, ir ao supermercado e farmácias. Na grande maioria dos casos, estes sujeitos residem em Presidente Prudente, mas, no entanto, moram em bairros afastados, e não apenas no centro, como Ana Jacinta, Humberto Salvador, Santa Helena, São Matheus, Jardim Eldorado, Jardim Aviação, Vila Líder e Nova Prudente. Ou então moram em cidades próximas a Presidente Prudente e se deslocam até o seu centro de carro ou ônibus com frequência (GRÁFICOS 2 e 3).

Ao longo das entrevistas realizadas com pessoas residentes em alguns destes bairros mencionados anteriormente, também foi possível notar que os motivos pelos quais a maioria das pessoas se deslocam até o centro está intrinsecamente relacionado com a prática do comércio nesta área central, ou seja, relacionado ao uso do solo urbano e às formas comerciais localizadas neste território.

[Bom, fora isso, o que vocês compraram mais recentemente, estou vendo que a casa é nova e vocês tão comprando móveis para a casa, aos poucos?] Guarda roupa, cama... [Tudo isso recentemente?] Isso, armário de cozinha... [E vocês compraram onde? Essa parte grande?] Casas Bahia, Romera... [Tudo lá do centro?] Isso, tudo lá do centro. (Sofia, 21 anos, manicure, Humberto Salvador, Presidente Prudente)

[E onde vocês compram roupa? Esqueci de perguntar isso.] M.: Aqui no calçadão. H.: Nas lojas do calçadão. [Celular... esses eletroeletrônicos, essas coisas?] H.: A gente compra tanto em é...

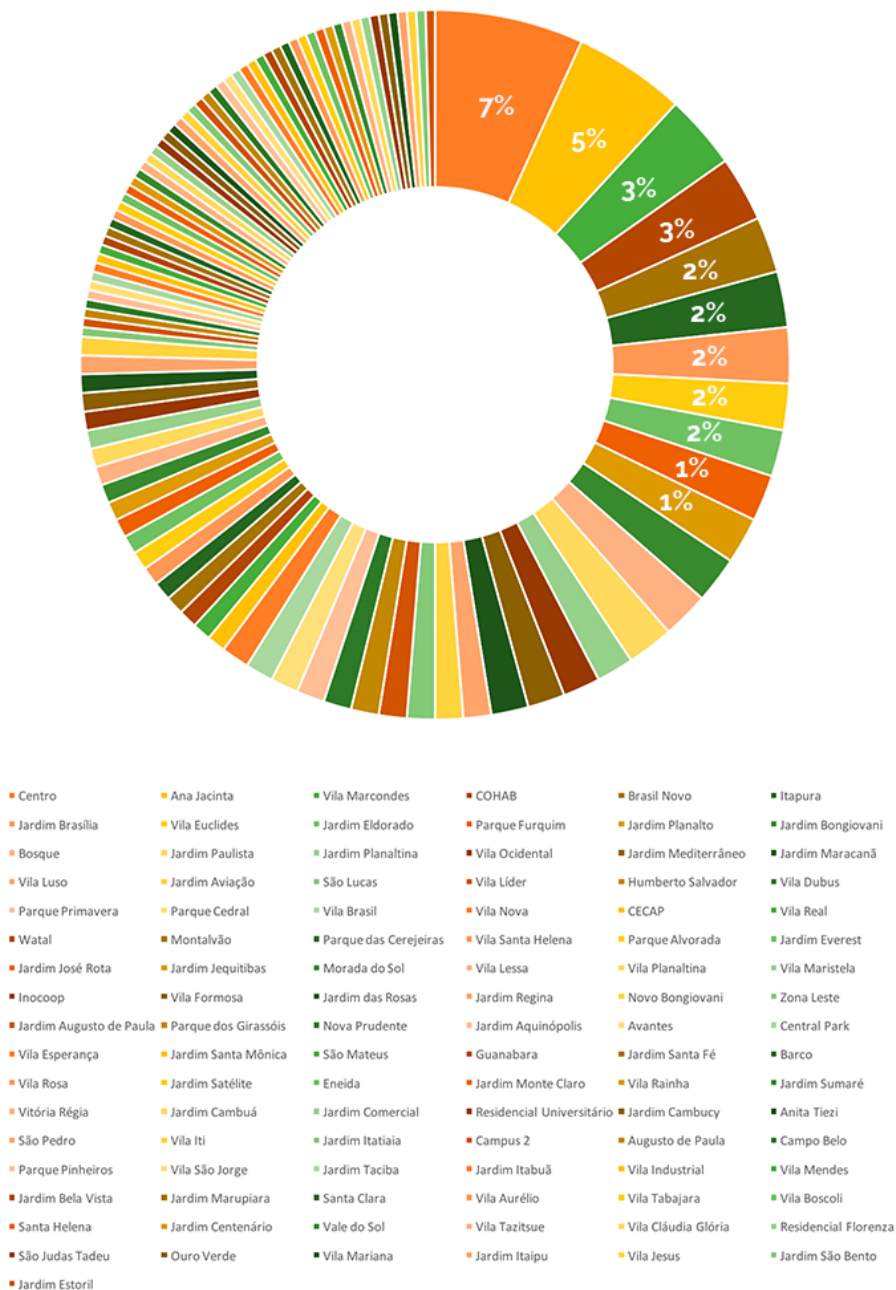
GRÁFICO 3

AS PESSOAS E O CENTRO

Como é possível ser observado no gráfico a baixo, o centro é frequentado por moradores de diferentes bairros de Presidente Prudente e também por moradores de outras cidades. Enquete aplicada por pesquisadores do Projeto Temático no centro de Presidente Prudente em 330 pessoas.

Fonte: Projeto Temático Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais: Cidades Médias e Consumo, 2013.

Origem dos frequentadores do centro de Presidente Prudente - SP
(moradores da cidade)



lojas, não é. O meu filho comprou um celular lá no Ponto Frio, ou compra no Camelódromo, eu já comprei celular no Camelódromo, já comprei outro celular na... não tem assim é olhou, gostou... [O preço está bom...] M.: O preço está bom... H.: O preço está bom, independente da loja, do lugar, a gente compra. [Mas, normalmente é centro...] M.: É centro... H.: É no centro. (Maria, 36 anos, faxineira; Diogo, 46 anos, funcionário público, Ana Jacinta, Presidente Prudente)

*[E em relação, por exemplo a roupas, onde que você vai para comprar?] Eu vou ao centro, no calçadão!
[Então sua área de preferência para consumir é o centro?] Isso. (...)
[Certo, então é uma escolha pelo atendimento. Você já mencionou que prefere ir ao centro principal, no calçadão, por que você não vai a outras áreas importantes da cidade?] Questão de costume... (Laura, 48 anos, diarista, Parque dos pinheiros, Presidente Prudente)*

[E fora isso, coisas como roupa, sapato, em que parte da cidade você costuma a ir, no centro, shopping, camelódromo?] Mais ao centro e no Shopping, roupa é mais no centro mesmo, no calçadão. (Beatriz, 23 anos, estudante, Santa Helena, Presidente Prudente).

Seguindo esta lógica, é muito comum as pessoas afirmarem que “precisam ir ao centro”, pois é neste local onde se costumam encontrar as principais atividades comerciais, é lá que as pessoas procuram satisfazer as suas necessidades cotidianas, é o local em que geralmente se encontram todos os tipos de comércio e onde as formas e funções que definem o “centro da cidade” como o lugar das manifestações de vida cotidiana.

Assim como nas enquetes, identificadas pelo perfil 4 (QUADRO 4), como nas entrevistas, algumas pessoas costumam ir até o centro não apenas em busca de atividades comerciais ou de prestação de serviços, mas sim para “passear um pouco”, “encontrar com os amigos”, “ver as meninas no calçadão”, jogar truco ou simplesmente “passar o tempo”.



PERFIL 1

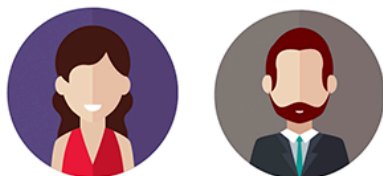
Origem: Presidente Prudente.

Finalidade: Vão ao centro para desempenharem algum tipo de atividade relacionada ao consumo e/ou prestação de serviços. Raramente este consumo está relacionado ao lazer.

Frequência: Ocasionalmente ou, no máximo, duas vezes ao mês.

Locomoção: Transporte coletivo, carro ou moto.

Gênero: Homens e mulheres.



PERFIL 2

Origem: Presidente Prudente.

Finalidade: A priori, vão ao centro à trabalho, mas também acabam consumindo algum tipo de produto e/ou serviço.

Frequência: Todos os dias.

Locomoção: Transporte coletivo, carro ou moto.

Gênero: Homens e mulheres.

Faixa etária aproximada: 30 anos.



PERFIL 3

Origem: Presidente Prudente.

Finalidade: Deslocam-se até o centro apenas para realizarem cursos ou irem a escola.

Frequência: Todos os dias ou, no mínimo, duas vezes por semana.

Locomoção: Transporte coletivo, carro ou moto.

Gênero: Homens e mulheres.



PERFIL 4

Origem: Presidente Prudente.

Finalidade: Vão ao centro para ser relacionarem socialmente, realizarem atividades ligadas ao lazer ou à prática de exercícios físicos.

Frequência: Todos os dias ou mais de uma vez por semana.

Locomoção: À pé.

Gênero: Homens

Faixa etária aproximada: 55 anos.



PERFIL 5

Origem: Cidades da região de Presidente Prudente.

Finalidade: Vão ao centro tanto para lazer quanto para consumir algum tipo de objeto ou serviço.

Frequência: Ocasionalmente ou, no máximo, duas vezes ao mês.

Locomoção: Transporte coletivo intermunicipal, carro ou moto.

Gênero: Homens e mulheres

Faixa etária aproximada: 35 anos.

QUADRO 4

PERFIL DOS FREQUENTADORES DO CENTRO

Fonte: Enquete aplicada no centro de Presidente Prudente pelos pesquisadores do Projeto Temático Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais: Cidades Médias e Consumo, 2013

Organizado e editado: Bárbara Scudeller, autora

CENTRO E CONSUMO

No processo de urbanização o centro sempre foi um local estratégico, principalmente para o comércio, por ser reconhecido como um espaço que atrai pessoas de toda a cidade em prol do consumo.

Fotos: autora, 2015

Aos sábados de manhã, entre 11h e 12h, é o momento em que o centro costuma apresentar maior fluxo de pessoas.



Pessoas andando de um lado para outro no calçadão carregando sacolas e embalagens costuma ser uma cena muito comum



Isto nos leva a repensar criticamente a respeito da possível "morte dos espaços públicos" defendida por alguns autores e pesquisadores, como em Sennett (2002), ou a sua possível "desvalorização", como em Serpa (2017). As pesquisas empíricas realizadas ao longo dos trabalhos de campo no centro de Presidente Prudente, nos anos 2014 até 2017, durante o desenvolvimento da pesquisa de iniciação científica que precedeu este trabalho, demonstrou que não se pode naturalizar tais ideias, na medida que ainda foi observada vitalidade urbana nestes espaços das áreas centrais, assim como também defendem Jayme e Neves, 2010. No entanto, o deslocamento de grande parte das relações presentes nestes espaços públicos para os *shoppings centers* tem sido um aspecto importante a se levar em consideração, uma vez que ir as compras tem sido uma das últimas formas de atividade pública que as pessoas realizam todos os dias, o que nos leva a uma mercantilização das experiências através do consumo.

[Mas na sua rotina, é mais importante ir para o centro ou para o shopping?] Prefiro o centro!

[Por quê?] Preço, variedade, hábito, público ajuda também, pois muitas pessoas vão ao shopping para não consumir e acabo achando que não seja interessante. [E no centro não?] Não, lá são vários tipos de faixa etária, classes sociais, sempre acabo encontrando amigos para tomar um café, que já não acontece no shopping. (Giovani, 28 anos, funcionário público e estudante, Parque Bandeirantes, Presidente Prudente)

Reforçando e reafirmando a centralidade exercida pelo centro de Presidente Prudente, nos anos 2000 foram postas em prática uma série de políticas econômicas em âmbito nacional ao longo do governo Luís Inácio Lula da Silva que visavam facilitar o acesso ao crédito aos segmentos econômicos tidos como de “baixa renda” – também conhecidos como "segmentos C e D". Desde então, entender os impactos sociais causados por estas políticas se

mostraram fundamentais para também entender as mudanças recentemente observadas na produção do espaço urbano do centro da cidade.

A partir do crescimento do poder aquisitivo desses segmentos C e D, suscitou-se a ideia do surgimento de uma "nova classe média", que, ao contrário do que se veiculou pela mídia e pelo discurso de muitos economistas, continuaram a se diferenciar substancialmente das classes médias, uma vez que uma classe, segundo Souza (2012), não se define pela renda. No entanto, após estas políticas de facilidade ao crédito, passaram agora a compartilhar com as classes médias e altas o "prazer de comprar, através do qual as diferenças e privilégios historicamente reproduzidos na sociedade brasileira foram amenizados, tornadas mais suportáveis e encobertas.

Mas como classificar estes novos cidadãos que agora possuem significativo acesso a renda e, portanto, não podem mais ser classificados como “ralé”? Seriam eles uma nova classe? Este impasse “acontece porque as categorias e os conceitos que todos nós nos acostumamos a usar, para pensar um mundo que se transforma tão rapidamente, não o explicam mais” (SOUZA, 2012, p.19).

Para Souza (2012, p.45), “classes sociais não são determinadas pela renda – como para os liberais – nem pelo simples lugar na produção – como para o marxismo clássico – mas sim por uma visão de mundo ‘prática’ que se mostra em todos os comportamentos e atitudes como “esclarecida”. Baudrillard (2010, p.57) complementa esta ideia: “O consumo não é causa de maior homogeneização do corpo social do que a escola em relação às possibilidades culturais”.

Há uma gênese sociocultural na formação das classes, ela é composta basicamente por hábitos culturais e grau de escolaridade dos seus integrantes. Isto é o que Souza aponta como identificação afetiva e, portanto, o pertencimento a uma classe não se reduz ao seu grau de acesso a renda. “O

LOJA TORRA TORRA

Logo após a reforma do calçadão, houve reformas de algumas lojas de rede situadas no centro de Presidente Prudente, como foi o caso do Magazine Torra Torra - que contou com mudanças na fachada e no layout interno da loja.

Fotos: autora, 2015

A nova fachada do Magazine Torra Torra contou com o uso de cores contrastantes e tratou de reformar também a fachada dos pavimentos superiores da loja.



No layout interno, uso de elementos que remetem ao luxo (como lustres de plástico que imitam os de cristal) para atender aos clientes exigentes, que agora compartilham com a classe média o prazer de comprar



filho ou a filha da classe média se acostuma, desde a tenra idade, a ver o pai lendo jornal, a mãe lendo um romance, o tio falando inglês fluente, o irmão mais velho ensinando os segredos do computador brincando com jogos” (SOUZA, 2012, p.24).

A compra de objetos praticada pelas classes inferiores está intimamente relacionada à procura social de prestígio, baseada nas relações entre “ser e parecer”, tão problemáticas atualmente. É exatamente neste ponto que a publicidade cumpre com seu papel de catalisadora do consumo. Para Baudrillard (2010, p.64), a publicidade “nunca se dirige apenas ao homem isolado; visa-o na relação diferencial e quando dá a impressão de retardar as suas motivações ‘profundas’, fá-lo sempre de modo espetacular, isto é, convoca sempre os vizinhos, o grupo, a sociedade inteiramente hierarquizada para o processo de leitura e de encarecimento que ela instaura”.

Para o Souza (2012, p.47), seria mais adequado intitular a tal “nova classe média” de “nova classe trabalhadora”, uma vez que o seu acesso à renda foi conquistado à custa de um extraordinário esforço. Estes trabalhadores conseguiram melhorar suas condições econômicas graças “à sua capacidade de resistir ao cansaço de vários empregos e turnos de trabalho, à dupla jornada na escola e no trabalho, à extraordinária capacidade de poupança e de resistência ao consumo imediato e, tão ou mais importante que tudo que foi dito, a sua extraordinária crença em si mesmo e no próprio trabalho” (SOUZA, 2012, p. 50).

Dessa forma, a nova classe trabalhadora lida com a dupla jornada, de estudo e trabalho, sem tempo, portanto, para se especializar em algum ramo profissional, sem deixar de ser classe popular. “Como consequência, salvo exceções, o tipo de trabalho tende a ser técnico, pragmático e ligado a necessidades econômicas diretas. Inexiste o ‘privilegio da escolha’ para os batalhadores” (SOUZA, 2012, p. 52), assim como, podemos acrescentar,

continuam a habitar em áreas distantes, periféricas, embora programas como o Minha Casa Minha Vida, tenham proporcionado a conquista da casa própria à parcela significativa desses “batalhadores”.

Se toda mudança social acaba por refletir em mudanças espaciais, trazendo esta discussão para a análise das mudanças recentemente ocorridas no centro de Presidente Prudente – como em também em outras cidades médias, como Londrina e Ribeirão Preto –, foi possível observar que, a partir dos anos 2000, o centro da cidade passou a ser alvo de uma série de reformas, desde a praça 9 de julho e o calçadão, até mesmo algumas lojas que seguem a lógica do “preço baixo” – como o Torra Torra e a Pernambucanas.

Além destas reformas, algumas lojas que antes se localizavam apenas nos shoppings centers, como BI, Hering, Cacau Show e Boticário, abriram novas lojas – desta vez no centro, o que acabou por reafirmar a centralidade regional exercida por esta área e que, ao mesmo tempo, questiona a referida “decadência” do poder público ao centro – provavelmente derivada pela representação negativa dos segmentos populares no Brasil.

O centro da cidade atual

DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE TRABALHO

Apesar de não ser o objetivo central deste trabalho, uma das primeiras problemáticas ao desenvolvimento do plano urbano para a área central da cidade de Presidente Prudente foi a delimitação do que seria esta "área central" da cidade.

Tradicionalmente, o centro da cidade para o Póde Público Municipal, segundo boa parte do discurso veiculado pela sala de imprensa oficial da Prefeitura (PAINEL 14), restringe-se a área intitulada como “quadrilátero central”, delimitada por quatro das principais avenidas estruturais da cidade, de acordo com o mapa do sistema viário prudentino, disponibilizado pelo site da Prefeitura Municipal²: Avenida Washington Luiz, Avenida Coronel Marcondes, Avenida Manoel Goulart e Avenida Brasil (PAINEL 13).

A necessidade da delimitação de uma área central para este trabalho se origina na hipótese levantada de que, para a população, esta ideia de “centro” vá muito além desta área reconhecida como “quadrilátero central”, suspeita que se comprova segundo os resultados obtidos através da enquête aplicada pelos pesquisadores do Projeto Temático aos frequentadores do

² http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/central_mapas.xhtml

calçadão de Presidente Prudente, uma vez que, ao serem questionados quanto aos pontos de referência para sua delimitação, citaram pontos como “Vila Marcondes”, “Bosque”, “Rodoviária” e “Matarazzo” (GRÁFICO 4).

Segundo Popper (1972), a partir de uma nova ideia, formulada conjecturalmente e ainda não justificada de algum modo – antecipação, hipótese, sistema teórico ou algo análogo – podem-se tirar conclusões por meio da dedução lógica. Essas conclusões são, em seguida, comparadas entre si e com outros enunciados pertinentes, de modo a se descobrir que relações lógicas existem no caso.

Ciente da necessidade de toda ideia nova deve ser submetida a provas sistemáticas para que possa ser levada em consideração (POPPER, 1972), decidiu-se realizar algumas entrevistas com cidadãos prudentinos afim de melhor demarcar estes pontos que delimitariam a área central da cidade, bem como quais seriam os critérios adotados para esta demarcação, segundo cada usuário entrevistado.

O procedimento metodológico escolhido para a demarcação da área foi a realização de um exercício mental em que o entrevistado se imaginaria presente no calçadão de Presidente Prudente, em meio ao reconhecido “quadrilátero central”. Em seguida, o entrevistado deveria se imaginar caminhando em uma dada direção, segundo os eixos 1, 2, 3 e 4, de acordo com a representação presente no painel 15. Seguindo cada um dos eixos propostos, cada entrevistado deveria demarcar um ponto de referência, dentro da área de influência de cada eixo, em que interromperia a sua caminhada ao se imaginar no limite do que, a seu ver, consideraria centro.

Ao todo, foram realizadas nove entrevistas, todas elas com pessoas que tenham fixado residência em Presidente Prudente há pelo menos dez anos, pois se estimou que este seria o espaço temporal necessário para que cada pessoa já tivesse consolidada a sua ideia de “centro” da cidade.

O mapa abaixo ilustra o "quadrilátero central" formado pelo cruzamento de quatro das avenidas estruturais da cidade de Presidente Prudente: Washington Luiz, Manoel Goulart, Coronel Marcondes e Brasil.

[illegible]

PAINEL 14

QUADRILÁTERO CENTRAL

As imagens abaixo são capturas de telas do site oficial de Prefeitura Municipal de Presidente Prudente onde é possível observar o uso do termo "quadrilátero central" para fazer referência ao centro da cidade.

Noticiário divulgado em janeiro de 2012 sobre o projeto da Semav de readequação da sinalização de trânsito no centro da cidade



Noticiário publicado em março de 2014 sobre o projeto de fiscalização urbanística quanto a acessibilidade das calçadas do centro de Presidente Prudente



Notícias

Semav fará reunião para discutir projeto de readequação no quadrilátero de Prudente

Segunda-feira, 30 de Janeiro de 2012

O secretário municipal de Assuntos Viários e Cooperação em Segurança Pública (Semav), Luiz Abel Gomes Brondi, deve se reunir nos próximos dias com o secretário de Obras e Serviços Públicos (Sosp), Alfredo Penha para discutir o início dos trabalhos do programa de adequação e acessibilidade no quadrilátero central de Presidente Prudente. O objetivo da readequação é proporcionar maior segurança aos motoristas e pedestres, de modo a melhorar as condições de trafegabilidade, principalmente nas confluências das ruas Doutor Gurgel e a Barão do Rio Branco, paralelas ao Calçamento da Tenente Nicolau Maffei.

Conforme o secretário de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seplan), Laércio Batista de Alcântara, o projeto está orçado em R\$ 280 mil. O programa de reestruturação prevê a instalação de dispositivos de segurança de pedestres, acessibilidade [piso tátil] para cadeirantes ou àqueles que têm



Notícias

Empresa que fará obras de adequação no quadrilátero central será conhecida em setembro

Sexta-feira, 19 de Agosto de 2011

As empresas interessadas em executar as obras de adequação e acessibilidade no quadrilátero central, já podem providenciar a guia de recolhimento no Departamento de Compras e Licitação da Prefeitura, no valor R\$ 100,00, para retirada da pasta que traz todas as informações sobre o processo licitatório. É que o prazo para tal já começou a partir do momento em que foram publicados os dois editais - um nos atos oficiais locais, na última quarta-feira (17/08), e o outro no Diário Oficial do Estado, ontem (dia 18). A nova licitação ocorre na modalidade tomada de preço, e conforme consta nas publicações, as interessadas terão até às 14h do dia 5 de setembro para se inscreverem na concorrência. Já os envelopes estão previstos para serem abertos neste mesmo dia, a partir das 14h15.

O objetivo por meio do projeto, segundo o secretário municipal de Assuntos Viários e Cooperação em

GRÁFICO 4



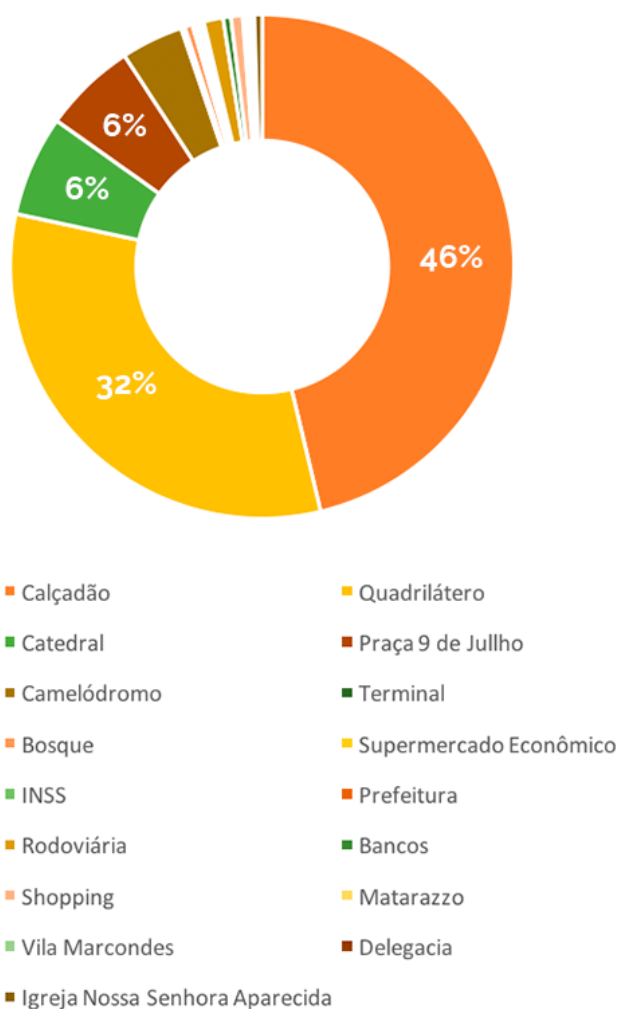
AS PESSOAS E O CENTRO

Como é possível ser observado no gráfico a baixo, grande parte das pessoas costumam citar como pontos de referência para delimitarem o centro: o calçadão, o quadrilátero central, a Catedral e a Praça 9 de Julho.

Enquete aplicada por pesquisadores do Projeto Temático no centro de Presidente Prudente em 330 pessoas.

Fonte: Projeto Temático Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais: Cidades Médias e Consumo, 2013.

Quais são os pontos de referência que os usuários do centro de Presidente Prudente - SP usam para delimitá-lo



Também é importante salientar que o objetivo da realização destas entrevistas visa apenas a demarcação de pontos de referência para a delimitação da área central de Presidente Prudente com a exclusiva finalidade de demarcar uma área de trabalho para o desenvolvimento de diretrizes para o planejamento urbano do centro da cidade. Esta delimitação não tem como pretensão definir os reais limites do centro da cidade, uma vez que isto exigiria elevado grau de complexidade das análises, maior rigor metodológico e uma ampla revisão bibliográfica sobre o assunto – o que este trabalho não se propõe a fazer como objetivo central, apesar de compreender a relevância do tema a abordar uma breve revisão bibliográfica sobre o assunto no capítulo anterior.

Como é possível observar no painel 16, a maioria dos pontos demarcados pelos entrevistados de fato se situaram dentro do reconhecido “quadrilátero central” ou bem próximo desta área. Uma minoria dos entrevistados, mas não menos importantes, como os entrevistados 7, 8 e 9, demarcaram seus pontos de referência distantes deste quadrilátero. Isso demonstra que, apesar da ideia de “centro” para a maioria das pessoas ainda esteja diretamente ligada a ideia de um “quadrilátero central”, apresenta-se o início de uma tendência a expansão desta área central, abarcando pontos como o Centro Cultural Matarazzo, a Rodoviária, o Poupatempo, o início da Rua 12 de Outubro, e a Avenida Getúlio Vargas.

Levando em consideração, segundo Souza (2011), que o planejamento urbano se dá a partir de um esforço de previsão do futuro – ou seja, no esforço de um prognóstico, interpretou-se como fundamental delimitar a área central de Presidente Prudente para este trabalho a partir da interligação direta destes pontos mais distantes do “quadrilátero central” (PAINEL 17), interpretando a demarcação destes pontos por parte dos entrevistados como indícios de uma tendência de expansão da área central da cidade – portanto

O mapa abaixo ilustra a demarcação dos eixos 1, 2, 3 e 4 e as suas respectivas áreas de influência, onde cada um dos entrevistados demarcariam pontos que representariam, a seu ponto de vista, o limite do centro da cidade de Presidente Prudente.



ideia fundamental a ser levada em conta para o desenvolvimento do plano urbano desta área.

Outro resultado interessante a ser apresentado neste trabalho diz respeito ao critério utilizado pelos entrevistados. Como comentado anteriormente neste capítulo, a ideia de centro para a maioria das pessoas (ENTREVISTA 2 e 6) está diretamente ligada a ideia de consumo, uma vez que este é um dos principais motivos para as pessoas se dirigirem até o centro – motivo este que se intensifica pelo contexto da "pós-modernidade", também entendida como "sociedade do consumo", na qual o cidadão é visto como consumidor (BAUDRILLARD, 2010; BAUMAN, 2001).

[Qual o critério, na sua cabeça, que você usou para definir o que é centro e o que não é mais centro?] Na minha cabeça, centro é CENTRO, é “miolo”. É “miolo”, é “miolo”! Entendeu? Na minha cabeça.... Eu acho que não é mais centro, mas tem gente que considera até a XV de Novembro como centro. Eu acho que aqui (Jardim Aviação) não é mais centro, porque aqui tem muita casa... Centro para mim é um centro que as casas, as residências, podem até existir, mas elas são exceção. A regra é o comércio. E você pode observar que do Correio para cá já é assim. [...] O último lugar que é maciçamente comercial... Do Correio para cá já vai aumentando a predominância de residência. Por isso.... É o meu critério. A predominância de estabelecimentos comerciais e onde as residências são a exceção. (Entrevista 2, 50 anos, moradora há 44 anos)

Bom... Ali tem muito comércio... Ali eu acho que é centro sim. [Mas onde a senhora acha que termina o centro? Naquela direção da Siqueira.] Até chegar na Rui Barbosa. Porque até a Rui Barbosa ainda tem muito comércio. [Então a senhora acha que a Igreja não está no centro...] Está na “beiradinha” (rs) ... A Rui Barbosa tem comércio forte. (Entrevista 6, 78 anos, moradora há 44 anos)

Os pontos demarcados no mapa abaixo representam os pontos de referências dados por cada um dos entrevistados ao serem questionados quanto aos possíveis limites do centro de Presidente Prudente.



Demarcador
dos pontos de
referências,
segundo cada
entrevistado

1 Entrevistado 1

2 Entrevistado 2

3 Entrevistado 3

4 Entrevistado 4

5 Entrevistado 5

6 Entrevistado 6

7 Entrevistado 7

8 Entrevistado 8

9 Entrevistado 9

A partir da demarcação dos pontos tidos como referências quanto aos possíveis limites do centro de Presidente Prudente, segundo cada um dos entrevistados, foi realizada a interligação dos pontos de referências mais distantes do calçadão, delimitando assim a área de trabalho.

[illegible]

 Polígono de delimitação da área de trabalho

3 Entrevistado 3

6 Entrevistado 6

9 Entrevistado 9

Apesar do fato de “ir às compras” ter se tornada uma das últimas formas de atividade pública que as pessoas realizam todos os dias, os entrevistados que delimitaram o centro a partir de pontos mais distantes do quadrilátero central, não tomaram como principal critério de demarcação a sua relação com o consumo, mas sim a sua relação com a mobilidade (ENTREVISTA 9) e com a prestação de serviços dentro desta área (ENTREVISTA 5), mesmo que presente de forma implícita (ENTREVISTA 3 e 7).

Engraçado, porque o centro, CENTRO, é o lugar que eu vou à pé, então eu não tenho mais necessidade de andar à pé ali, eu já posso usar carro, então para mim não é mais centro. Eu considero centro um pouco o calçadão, então se eu tiver que estacionar o meu carro, eu vou estacionar fora do centro, em uma rua que é paralela ou umas duas ou três ruas abaixo ou acima do calçadão e o resto do trajeto eu faria a pé.... Para fazer as minhas compras, ou para encontrar alguém, ou para tirar fotos de trabalhos... [...] Para mim o calçadão é um eixo e ele determina ali o que é o centro, que é o que eu faço em volta. E meu critério é esse: o lugar onde eu consigo estacionar e andar à pé para fazer compras. (Entrevista 3, 22 anos, moradora há 22 anos)

[E qual critério você usou para definir isso?] Os edifícios que dizem respeito a todo mundo, e não é só residencial. Quanto a gente está no centro, a gente pensa em Prefeitura, Banco, comércio... Esses edifícios que dizem respeito a todo mundo. Claro que tem edifício que diz respeito a todo mundo que está fora daquela área, como a Santa Casa... Mas o centro é uma área que diz respeito a todo mundo. E para mim esse é o limite que eu delimitei. Conforme vai indo para a Washington vai ficando mais residencial... Não diz respeito a todo mundo. O fato de ter ponto de ônibus eu acho significativo também para delimitar o que é centro. Basicamente é esse o critério que eu usei. (Entrevista 5, 23 anos, morador há 19 anos)

Eu imagino o centro como uma parte mais comercial. [Esta seria a próxima pergunta. Qual o critério que você adotou para definir o

centro?] Então, para mim é esta parte mais comercial, mais lojas... *[Entendi. Agora se você fosse caminhando na direção contrária, no sentido da Coronel Marcondes. Descesse em direção a Praça 9 de Julho, a Cultura Inglesa, a Procuradoria, Corpo de Bombeiros... Se você fosse caminhando neste sentido. Até onde você pararia?]* Para falar que acabou o centro? *[Isso.] Nossa... [...] Eu acho que talvez... Deixe eu pensar... Eu acho que talvez fosse uma quadra depois da Manoel Goulart. Porque é até onde eu conheço. [Uma quadra para baixo.] [...] Para mim este é o limite. [E o critério continua sendo a questão comercial.] Isso. (Entrevista 7, 22 anos, moradora há 22 anos)*

Eu considero centro até o Matarazzo. Por quê? [...] Sabe aquele caminho que corta do Bar da Estação até o Matarazzo? Durante uns três anos eu fazia aquele caminho direto, quase todos os dias. Então para mim era muito perto. A gente tava conversando, saindo do Matarazzo e de repente já estava na Praça do “camelô”. Eu considero até mesmo a igreja alí a trás do pontilhão, porque eu lembro que nos finais de semana eu ia comer pizza lá com o pessoal. E a gente sempre fez tudo isso à pé. [...] E no sentido oposto... Ai fica mais complicado... Indo em direção da Catedral, do Corpo de Bombeiros... Olha, eu considero centro, CENTRO, até mais ou menos alí na Rua 12 de Outubro, sabe? Onde começa a feira, mais ou menos? Eu considero alé e um pouquinho mais para baixo. Pelo menos eu lembro desses serem os locais que eu ia trocar peça de computador, bicicleta... Que eu considerava centro ainda. Alí para baixo eu já não considero centro mais não. Achava meio longe para andar a pé. Então, para mim, nestas duas direções: até o Matarazzo e até a 12 de outubro onde começa a feira. (Entrevista 9, 23 anos, morador há 14 anos)

Isto demonstra mais uma vez que, além da necessidade de se levar em conta a presença dos estabelecimentos comerciais, o desenvolvimento de um plano urbano como uma visão de futuro para a área central de Presidente Prudente deve levar em conta principalmente o aprimoramento de sua relação com a mobilidade e acessibilidade.

FICHA 1
 ENTREVISTA 1
EIXO 1

RUAS DE REFERÊNCIA
Rua Tenente Nicolau Maffei
Rua Dr. Gurgel
Rua Barão do Rio Branco

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 1:

Praça 9 de Julho;
Catedral São Sebastião;
Correio;
Delegacia de Polícia;
Laboratório "Marlene Spir";
Scada Café;
Hospital "Nossa Senhora das Graças";
Balas Cedral.

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 2:

Lojas Pernambucanas;
Lojas Tanger;
Lojas Romera;
Camelódromo;
Praça da Bandeira;
Colégio São Paulo
Pastorinho - Vila Marcondes
Igreja Nossa Senhora Aparecida.

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADA

IDADE: 20 anos.

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 20 anos.

GÊNERO: Feminino

OBSERVAÇÕES: A entrevistada se mostrou bem disposta em responder as perguntas e demonstrou ter entendido o exercício mental proposto.

*[Se eu te pedisse para você parar onde você achasse que termina o centro, onde você pararia?] Nossa... Onde pararia o centro?... É que é uma visão muito ampla... [Se imagine lá...] Nossa, eu ia andar pra caramba... Onde para o centro... {Você sabe de qual direção que eu estou falando?} Ah! Eu estava descendo a avenida, indo para a Coronel Marcondes. [Ah! Pode ser. Se você se imaginou neste trajeto, pode ser. Então vá descrevendo... Você passaria por onde?] **Sabe aquele banco Santander? Dalí para lá não é mais centro.** [Então até o banco Santander. Que fica no encontro da Washington Luiz com a Manoel Goulart.] Não, fica na Coronel Marcondes. Do banco Santander para lá, não é mais centro. [Ah, tá. Agora se imagine na direção oposta a que eu havia sugerido. Tudo bem que eu sugeri uma direção e você, na sua cabeça, andou para outra, mas não tem problema. Se você estivesse no calçadão, na altura da Ótica Miyasaki, e eu te pedisse para andar na direção da Lojas Pernambucanas, camelódromo, Igreja Nossa Senhora Aparecida... Ou seja, para o outro sentido, para o outro lado... Onde você pararia? Onde não é mais centro? Imagine o trajeto que você faria, imagine-se no lugar.] Não é mais centro... **Sabe o encontro da Washington com a Avenida Brasil? Ali é o limite do centro. Indo para o Bar da Estação.** [Então ali não é mais centro?] Dalí para lá não é mais centro. [Qual é o critério que você usou, na sua cabeça, para dizer o que é centro e o que não é mais centro? Eram as pessoas, as lojas, as avenidas... Qual é?] **Avenidas e maior ponto de circulação.** [Onde é centro deixa de ter um "ponto" de circulação, então...] Eu ia falar uma coisa boba, mas acho que não vou falar (rs)... Onde tem mais pomba é centro (rs).*

**ENTREVISTA 2****EIXO 1****RUAS DE REFERÊNCIA**

Rua Tenente Nicolau Maffei
Rua Dr. Gurgel
Rua Barão do Rio Branco

PONTOS DE REFERÊNCIA**DIREÇÃO 1:**

Praça 9 de Julho;
Catedral São Sebastião;
Correio;
Delegacia de Polícia;
Laboratório "Marlene Spir";
Scada Café;
Hospital "Nossa Senhora das Graças";
Balas Cedral.

PONTOS DE REFERÊNCIA**DIREÇÃO 2:**

Lojas Pernambucanas;
Lojas Tanger;
Lojas Romera;
Camelódromo;
Praça da Bandeira;
Colégio São Paulo
Pastorinho - Vila Marcondes
Igreja Nossa Senhora Aparecida.

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADA

IDADE: 50 anos.

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 44 anos.

GÊNERO: Feminino

OBSERVAÇÕES: A entrevistada se mostrou muito receptiva em realizar o exercício e demonstrou um esforço em sintetizar os seus critérios adotados para a delimitação do que é centro, na sua opinião.

*[Vamos imaginar que você está no meio do calçadão e eu te pedisse para você ir andando em direção da Catedral, do Correio, da Delegacia... Até onde você iria se eu te pedisse para você parar onde não fosse mais centro?] Complicado, heim?... **Eu diria que centro, CENTRO, seria do Correio até a Avenida Brasil. [...] O Correio seria o fim do centro. [E se eu te pedisse para andar no sentido oposto, até onde você iria?] Até o camelódromo. O camelódromo já não é centro, seria até a Avenida Brasil. [Qual o critério, na sua cabeça, que você usou para definir o que é centro e o que não é mais centro?] Na minha cabeça, centro é CENTRO, é "miolo". É "miolo", é "miolo"! Entendeu? Na minha cabeça... Eu acho que não é mais centro, mas tem gente que considera até a XV de Novembro como centro. Eu acho que aqui (Jardim Aviação) não é mais centro, porque aqui tem muita casa... Centro para mim é um centro que as casas, as residências, podem até existir, mas elas são exceção. A regra é o comércio. E você pode observar que do Correio para cá já é assim. [...] O último lugar que é maciçamente comercial... Do Correio para cá já vai aumentando a predominância de residência. Por isso... É o meu critério. **A predominância de estabelecimentos comerciais e onde as residências são a exceção.*****



RUAS DE REFERÊNCIA

Avenida Washington Luiz
Avenida Brasil
Rua Dr. José Foz
Rua Dr. Gurgel

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 1:

Banco do Brasil
Prefeitura Municipal
Escola de Inglês - CNA
Gráfica Prudentina
Escola IE Fernando Costa
Escola Cristo Rei

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 2:

Sorveteria Chiquinho Sorvete
Supermercado Pastorinho
Shopping Villa Romana
Supermercados Nagai
Terminal Rodoviário
Poupatempo

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADA

IDADE: 22 anos.

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 22 anos.

GÊNERO: Feminino

OBSERVAÇÕES: Respostas sintéticas e bem pontuais a respeito do exercício.

Assim como alguns outros entrevistados, não seguiu exatamente o eixo proposto.

[Gostaria que você se imaginasse no calçadão de Presidente Prudente, pode ser na "altura" do Tio Patinhas, mais ou menos. Se eu te pedisse para você mentalmente ir caminhando em direção ao Banco do Brasil, Prefeitura, Gráfica Prudentina... E parar em um ponto em que você não considerasse mais centro, onde você pararia?] Do calçadão, sentido prefeitura eu andaria **até depois de onde está o Correio**, porque ali tem o Arruda Mello, que é o colégio. **Eu continuaria descendo mais uma rua ou duas e eu já não ia mais considerar centro.** Eu não sei qual o nome daquela rua exatamente, mas o meu critério é que o centro... Engraçado, porque o **centro, CENTRO, é o lugar que eu vou à pé**, então eu não tenho mais necessidade de andar à pé ali, eu já posso usar carro, então para mim não é mais centro. **Eu considero centro um pouco o calçadão**, então se eu tiver que estacionar o meu carro, eu vou estacionar fora do centro, em uma rua que é paralela ou umas duas ou três ruas abaixo ou acima do calçadão e o resto do trajeto eu faria a pé... Para fazer as minhas compras, ou para encontrar alguém, ou para tirar fotos de trabalhos... [E se você caminhasse no sentido oposto? No sentido da Sorveteria Chiquinho, Villa Romana, Terminal...] Se eu caminhasse no sentido oposto, eu considero centro **até onde está o camelódromo, que é o percurso que eu consigo alcançar à pé.** Do viaduto para depois do camelódromo, para mim não é mais centro, porque eu não consigo atravessar aquilo lá, é uma barreira. Então até o "camelô" eu considero centro. **Para mim o calçadão é um eixo e ele determina ali o que é o centro, que é o que eu faço em volta. E meu critério é esse: o lugar onde eu consigo estacionar e andar à pé para fazer compras.**

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 1:

Banco do Brasil
Prefeitura Municipal
Escola de Inglês - CNA
Gráfica Prudentina
Escola IE Fernando Costa
Escola Cristo Rei

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 2:

Sorveteria Chiquinho Sorvete
Supermercado Pastorinho
Shopping Villa Romana
Supermercados Nagai
Terminal Rodoviário
Poupatempo

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADA

IDADE: 50 anos.

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 30 anos.

GÊNERO: Feminino

OBSERVAÇÕES: A entrevistada demonstrou ter uma opinião bem definida, não apresentou dúvidas ou incertezas com relação a sua definição de centro. Nesta entrevista foi possível explorar um pouco mais a opinião da entrevistada, devido a sua facilidade e desenvoltura em responder as questões.

*[Gostaria que você se imaginasse no calçadão de Presidente Prudente, pode ser na "altura" do Tio Patinhas ou do Banco do Brasil... Se eu te pedisse para você caminhar em direção à Prefeitura, à Gráfica Prudentina, ao CNA, ao I.E., ao Cristo Rei... E parar em um ponto em que você achasse que não é mais centro, onde você pararia?] **Acho que até o I.E.** [Por quê? Qual foi o seu critério?] **Eu defino o centro como o lugar com uma maior concentração de pessoas.** Então até ao IE, até a Washington Luiz, eu acho que tem essa circulação maior de pessoas. Daí para lá, para a APEA, já desvia um pouco, as pessoas tomam diferentes rumos. [...] [E na direção oposta? Na direção da Sorveteria Chiquinho, o Shopping Villa Romana, o Nagai "novo"... Até onde você iria?] **Até a Manoel Goulart.** Porque são avenidas que levam a diferentes direções, entendeu? Aí já começa a dispersar. [Você consideraria, por exemplo, o terminal urbano como parte do centro?] Qual terminal? [Um que fica em frente a uma loja de pintura...] **Acho que não, ali não.** Porque tem um fluxo de pessoas bem pontual, entendeu? Devido a necessidade de se pegar o ônibus ali, mas não considero centro mais não. [E a rodoviária? Só pra ir um pouco mais longe na discussão...] Então, a rodoviária também. Tem um fluxo de pessoas, mas é muito pontual, muito direcionado para pegar o ônibus para ir a determinado lugar. Já diferente do CENTRO mesmo... Que tem uma circulação constante de pessoas... É diferente, é uma coisa mais pontual. É direcionado a um objetivo específico: pegar o ônibus. Tanto a rodoviária como o terminal urbano. **O centro já é uma outra coisa.***

**ENTREVISTA 5**

EIXO 3

RUAS DE REFERÊNCIARua Siqueira Campos
Rua Felício Trabay**PONTOS DE REFERÊNCIA****DIREÇÃO 1:**Lojas Havaianas
Lojas Henro
Itaú Personalité
Colégio Presbiteriano
Delegacia Regional do Trabalho
Praça do Bosque**PONTOS DE REFERÊNCIA****DIREÇÃO 2:**Hering
Padaria Soberana
Igreja Presbiteriana Independente
Posto Feliz
Sebo Graúna
Sindicato dos Bancários**INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADO**

IDADE: 23 anos

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 19 anos

GÊNERO: Masculino

OBSERVAÇÕES: O entrevistado mostrou pouca vontade em responder as primeiras perguntas, mas se mostrou mais entusiasmado com o exercício quanto teve que pensar em seus critérios adotados para delimitar o centro.

[Vamos imaginar que você está no calçadão e vai descer em direção ao Bosque, descendo a Siqueira Campos, onde você acha que não é mais centro?] Até a Avenida Washington Luís. [Você pararia na Washington, então?] É. Até porque eu desconheço a parte lá de baixo, eu conheço muito pouco. [O Bosque você acha que é centro?] O Bosque não. Com certeza, não. Isto é fato. [...] Pelo menos na minha simulação gráfica, se eu estivesse em um vídeo game, por exemplo, depois da Washington, eu viria uma parede branca para cima e para baixo (rs), porque eu não lembro de nada do que tem ali. [E na direção oposta? Na direção da Igreja Presbiteriana, a loja da Vivo, o Sebo Graúna... Onde você pararia?] Acho que eu pararia na Avenida, meio na esquina... [E qual critério você usou para definir isso?] Os edifícios que dizem respeito a todo mundo, e não é só residencial. Quanto a gente está no centro, a gente pensa em Prefeitura, Banco, comércio... Esses edifícios que dizem respeito a todo mundo. Claro que tem edifício que diz respeito a todo mundo que está fora daquela área, como a Santa Casa... Mas o centro é uma área que diz respeito a todo mundo. E para mim esse é o limite que eu delimitei. Conforme vai indo para a Washington vai ficando mais residencial... Não diz respeito a todo mundo. O fato de ter ponto de ônibus eu acho significativo também para delimitar o que é centro. Basicamente é esse o critério que eu usei.

**ENTREVISTA 6**

EIXO 3

RUAS DE REFERÊNCIARua Siqueira Campos
Rua Felício Trabay**PONTOS DE REFERÊNCIA**

DIREÇÃO 1:

Lojas Havaianas

Lojas Henro

Itaú Personalité

Colégio Presbiteriano

Delegacia Regional do Trabalho

Praça do Bosque

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 2:

Hering

Padaria Soberana

Igreja Presbiteriana Independente

Posto Feliz

Sebo Graúna

Sindicato dos Bancários

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADA

IDADE: 78 anos

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 44 anos.

GÊNERO: Feminino

OBSERVAÇÕES: As respostas tenderam a ser curtas e objetivas. O critério usado basicamente para a delimitação do centro foi a predominância de estabelecimentos comerciais.

[Vamos imaginar que você está no calçadão e vai descer em direção ao Bosque, descendo a Siqueira Campos... Até onde a senhora fala que é centro?] Eu acho que é centro até chegar na Washington Luiz. [E indo na direção oposta a Siqueira Campos, em direção a Igreja Presbiteriana. Até onde a senhora fala que é centro?] Em que altura eu estaria do calçadão? [Pode se imaginar no Tio Patinhas, mais ou menos...] Bom... Ali tem muito comércio... Ali eu acho que é centro sim. [Mas onde a senhora acha que termina o centro? Naquela direção da Siqueira.] Até chegar na Rui Barbosa. Porque até a Rui Barbosa ainda tem muito comércio. [Então a senhora acha que a Igreja não está no centro...] Está na "beiradinha" (rs)... A Rui Barbosa tem comércio forte.

RUAS DE REFERÊNCIA

Rua Dr. José Foz
Rua Floriano Peixoto
Avenida Washington Luiz
Avenida Brasil
Avenida Coronel Marcondes
Rua Joaquim Nabuco

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 1:
Restaurante H2
TCPP Transportes
Loja Chuveirão das Tintas
Estação de Trem
Bar da Estação
Centro Cultura Matarazzo

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 2:
Papellaria Maqcenter
Farmácia Drogasil
Procuradoria Geral de São Paulo
Corpo de Bombeiros
Cultura Inglesa
4º Tabelião de Notas

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADA

IDADE: 22 anos.

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 22 anos.

GÊNERO: Feminino

OBSERVAÇÕES: A entrevistada demonstrou boa receptividade ao exercício, buscando realmente se imaginar em um trajeto na direção do sentido proposto. O critério adotado para a sua delimitação foi a predominância de estabelecimentos comerciais.

*[Vamos imaginar que você está no meio do calçadão, na altura do Tia Patinhas ou do Banco do Brasil. Se eu pedisse para você andar em direção a Estação do Trem, ao Chuveirão das Tintas, ao Bar da Estação, podemos imaginar em direção à Avenida Brasil também... Se eu pedisse para você caminhar nesta direção e andar até onde você achasse que é centro, onde você pararia?] Eu acho... **Sabe a "Brasil" em direção ao Matarazzo?... Tem um ponto que ela faz uma "curvinha"...** Para mim é naquela curvinha. [Tem uma livraria neste ponto, né?] Eu não sei... Eu não conheço muito ali... Na minha cabeça vai diminuindo a clareza das coisas conforme eu adentro nessa direção. Então para mim é como se estivesse acabando quando eu vou para lá. [...] [Então aqueles prédios da MRV, o Matarazzo, Samba... Não seria centro para você.] **O Matarazzo eu não vejo como centro.** Não sei... **Apesar de estar ali do "ladinho"...** Eu imagino o centro como uma parte mais comercial. [Esta seria a próxima pergunta. Qual o critério que você adotou para definir o centro?] **Então, para mim é esta parte mais comercial, mais lojas...** [Entendi. Agora se você fosse caminhando na direção contrária, no sentido da Coronel Marcondes. Descesse em direção a Praça 9 de Julho, a Cultura Inglesa, a Procuradoria, Corpo de Bombeiros... Se você fosse caminhando neste sentido. Até onde você pararia?] Para falar que acabou o centro? [Isso.] Nossa... [...] Eu acho que talvez... Deixe eu pensar... **Eu acho que talvez fosse uma quadra depois da Manoel Goulart.** Porque é até onde eu conheço. [Uma quadra para baixo.] [...] Para mim este é o limite. [E o critério continua sendo a questão comercial.] Isso.*



RUAS DE REFERÊNCIA

Rua Dr. José Foz
Rua Floriano Peixoto
Avenida Washington Luiz
Avenida Brasil
Avenida Coronel Marcondes
Rua Joaquim Nabuco

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 1:
Restaurante H2
TCPP Transportes
Loja Chuveirão das Tintas
Estação de Trem
Bar da Estação
Centro Cultura Matarazzo

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 2:
Papeleria Maqcenter
Farmácia Drogasil
Procuradoria Geral de São Paulo
Corpo de Bombeiros
Cultura Inglesa
4º Tabelião de Notas

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADO

IDADE: 51 anos.

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 43 anos.

GÊNERO: Masculino

OBSERVAÇÕES: O entrevistado não se ateve muito ao eixo proposto, buscando fazer a sua delimitação de centro de forma mais ampla, demarcando diferentes pontos como referenciais.

*Essa linha hoje, tendo em vista a atividade comercial... [...] Hoje o centro da cidade, sob o ponto de vista do movimento, eu pegaria... Hoje eu deixaria de lado a Nossa Senhora Aparecida, porque antigamente tinha o coreto... Era o "polo dois", o "polo um" e o "polo dois", as duas praças concorriam. E era bem vivo isso. Depois que veio aquele viaduto lá que acabou com tudo ali, aquela parte histórica. Ele (poder público) falou que ia interligar, mas praticamente morreu. Sob o ponto de vista do trânsito, entendeu, mas sob o ponto de vista de centro, morreu, matou. [...] E quando fez o camelódromo, aí parou de vez. A presença do camelódromo, acabou de travar, isolou. [...] Então hoje, eu iria até a Brasil, estenderia esse centro pegando o Bosque [Então você pegaria o Bosque] Pegaria. Porque tem muitos órgãos públicos ali já. Antes não tinha. [...] [Aquele Avenida Getúlio Vargas ainda seria centro?] Ainda seria centro. [...] Agora do outro lado... Você pegaria da Santa Casa, Fórum, você estenderia como centro. Eu iria além. Estenderia até lá. [...] Mas seria a Avenida Coronel Marcondes só, não o bairro. [...] A mesma coisa a Avenida Brasil, iria quase toda a Avenida Brasil. Então essa visão de centro ampliou muito. [...] Então você consideraria somente ali a Avenida, porque entre a Manoel Goulart e a Washington Luiz só tem comércio na Avenida, entre elas não tem muito. [...] [Mas considerando todo um bairro, uma área, não só as avenidas: se você tivesse que demarcar pontos de referência para delimitar o que é centro, quais você demarcaria?] **Rodoviária "nova", segue a Avenida Brasil até o final, Estação Ferroviária, desce até a Getúlio Vargas, vai até a APEA, depois sobe pela própria Avenida Coronel Marcondes, pega a Washington Luiz até o Shopping. Mas a minha dificuldade de demarcar seria em qual bairro... [O Matarazzo você consideraria centro?] Não. [...] Ali seria um centro histórico só, mas não é mais centro.***

RUAS DE REFERÊNCIA

Rua Dr. José Foz
Rua Floriano Peixoto
Avenida Washington Luiz
Avenida Brasil
Avenida Coronel Marcondes
Rua Joaquim Nabuco

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 1:
Restaurante H2
TCPP Transportes
Loja Chuveirão das Tintas
Estação de Trem
Bar da Estação
Centro Cultura Matarazzo

PONTOS DE REFERÊNCIA

DIREÇÃO 2:
Papellaria Maqcenter
Farmácia Drogasil
Procuradoria Geral de São Paulo
Corpo de Bombeiros
Cultura Inglesa
4º Tabelião de Notas

INFORMAÇÕES SOBRE A ENTREVISTADO

IDADE: 24 anos.

HÁ QUANTOS ANOS MORA NA CIDADE: 14 anos.

GÊNERO: Masculino

OBSERVAÇÕES: O entrevistado demonstrou interesse em participar do exercício e, ao contrário do que a maioria dos entrevistados, a sua delimitação de centro não se relaciona ao comércio, mas ao lazer e aos percursos que poderiam facilmente serem percorridos à pé.

*[O exercício é para você se imaginar no meio do calçadão e ir caminhando em direção a Estação de Trem, ao Bar da Estação... Você pode pegar como referência a Avenida Brasil, por exemplo, no sentido Matarazzo. Se eu te pedisse para parar em um ponto em que, para você terminaria o centro, onde você pararia? Se possível tente se imaginar caminhando na direção oposta também, indo para o Corpo de Bombeiros.] Achei interessante a pergunta... Bom, eu andei muito a pé na minha juventude e então eu tenho bastante vivência ali na área do centro. Para mim, na direção do Bar da Estação, neste sentido... **Eu considero centro até o Matarazzo.** Por quê? [...] Sabe aquele caminho que corta do Bar da Estação até o Matarazzo? Durante uns três anos eu fazia aquele caminho direto, quase todos os dias. **Então para mim era muito perto. A gente tava conversando, saindo do Matarazzo e de repente já estava na Praça do "camelô". Eu considero até mesmo a igreja ali atrás do pontilhão,** porque eu lembro que nos finais de semana eu ia comer pizza lá com o pessoal. E a gente sempre fez tudo isso à pé. [...] E no sentido oposto... Ai fica mais complicado... Indo em direção da Catedral, do Corpo de Bombeiros... **Olha, eu considero centro, CENTRO, até mais ou menos ali na Rua 12 de Outubro,** sabe? Onde começa a feira, mais ou menos? Eu considero ali e um pouquinho mais para baixo. Pelo menos eu lembro desses serem os locais que eu ia trocar peça de computador, bicicleta... Que eu considerava centro ainda. Ali para baixo eu já não considero centro mais não. Achava meio longe para andar a pé. Então, para mim, nestas duas direções: até o Matarazzo e até a 12 de outubro onde começa a feira.*

CAPÍTULO 3

Traçando diretrizes para o
planejamento urbano da área
central de Presidente Prudente a
partir da elaboração do
Plano Base de Josep Maria Llope



UM PLANO PARA O CENTRO

Um plano para o centro

PLANO BASE E SUAS PERSPECTIVAS ANALÍTICAS

Após a delimitação da área de trabalho e a compreensão de sua relação com o consumo, seguiu-se com a preocupação de aplicar procedimentos metodológicos que orientassem o desenvolvimento de um plano urbano para o centro de Presidente Prudente.

A metodologia que se mostrou mais adequada aos objetivos propostos neste trabalho foi criada pelo atual Diretor-Cátedra da Organização das Nações Unidas, da Ciência e da Cultura (UNESCO), na Universidade de Lleida, fazendo parte, inclusive, do programa Unión de Arquitectos – Cidas Intermedias (UIA-CIMES): o arquiteto e urbanista Josep Maria Llop Torné³ (1951), formado pela Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (ETSAB), em 1974 (PAINEL 18).

³ Com uma forte atuação na área de gestão e urbanismo local, atualmente ministra aulas de graduação e pós-graduação na Universidade de Lleida e na Universidade Politécnica da Catalunha (ESTAB), dentre outras universidades. Llop também ganhou grande notoriedade pelos cargos ocupados, trabalhos desenvolvidos e prêmios conquistados desde 1979, tais como: Diretor de Planejamento Urbano de Lleida (1979–1987); Diretor e Coordenador de Urbanismo em Barcelona, antes dos Jogos Olímpicos de 1992 (1988–1991); Diretor de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Lleida (1991–2003); Presidente do Agrupamento de Arquitetos e Urbanistas da Catalunha (AAUC) (1989–2001); Diretor do Plano Geral de Urbanismo de Lleida (1995–2015); Vencedor do Primeiro Prêmio de Urbanismo da Catalunha premiado pela SCOT e patrocinado pela Generalitat de Catalunya (2010); Vencedor da Medalha de COAC ou Colégio Oficial de Arquitetos da Catalunha para o mérito da promoção do urbanismo (2010); Coordenador de um Projeto

Ao unir recursos econômicos e técnicos, a metodologia intitulada como "Plano Base" foi desenvolvida com o objetivo de se tornar um instrumento útil de planejamento urbano físico de base, capaz de orientar o desenvolvimento humano nas cidades médias de forma estratégica e sustentável (MURCIA; SCORNIK, 2016).

El objetivo específico es que un tema clave como es el proceso de urbanización, genere además desarrollo en las ciudades y los territorios. La urbanización es un fenómeno de carácter dominante en casi todos los países del mundo. La urbanización va más allá de la ciudad. Es un proceso de raíz local. Toda ciudad tiene su propio proceso de urbanización. Tiene un peso importante en los países en desarrollo y, además este impacto y peso es más amplio y diverso en las ciudades intermedias. Ciudades que con su rol de intermediación están entre los territorios, la globalización y las grandes ciudades, representando además, la mayoría urbana del planeta. Recuerden que un poco más del 60% de la población urbana reside en ciudades de menos de 1 millón de habitantes. Unas 3.200 con menos de 1 millón y más de 100.000 habitantes. Y en todo caso en las ciudades de menos de 500.000 habitantes vive un 52% de la población Urbana, según datos oficiales de UNFPA "Estado de la Población Mundial 2007" Fondo de Población de las Naciones Unidas (TORNÉ, 2014, p. 7).

Segundo documento guia⁴ disponibilizado pelo Observatorio del Desarrollo Urbano Y Territorial⁵ (2014), em espanhol, inglês e francês, as cidades consideradas como "médias" pelo Plano Base não levam em conta apenas aspectos quantitativos fixos mas também aspectos qualitativos, assim como discutido anteriormente no

Comum da rede URB-AL (Urbanização na América Latina) em "Gestão e controle da urbanização", com seis cidades e CEPAL (Comissão Econômica para América Latina) (2010); Diretor do Programa Internacional de Trabalho da UIA (International Union Architects), no CIMES ou "cidades intermediárias e urbanização mundial" (1996-2011); Atual Diretor-Cátedra da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO).

4

<http://desarrollourbanoyterritorial.duot.upc.edu/sites/default/files/Plan%20Base%20en%20Ciudades%20Intermedias.pdf>

⁵ <http://desarrollourbanoyterritorial.duot.upc.edu/>



JOSEP MARIA LLOP TORNÉ

Arquiteto e Urbanista, desde 1974, pelo ETSAB (Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona). Atualmente é professor na Universidade de Leida nos cursos de graduação e pós-graduação na área de urbanismo. Cátedra da UNESCO (1996-2011) e Diretor do Programa Internacional UIA (Unión Internacional Arquitectos) sobre as CIMES (Cidades Intermédias e Urbanização Mundial)

Fonte: <http://desarrollourbanoyterritorial.duot.upc.edu/-ca/content/josep-maria-llop-torn%C3%Ag>



Josep Maria Llop Torné, arquiteto e urbanista responsável concepção metodológica do Plano Base



United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization



Escola Tècnica Superior
d'Arquitectura de Barcelona



Universitat
de Lleida

Capítulo 1 deste trabalho. No entanto, o documento guia (PAINEL 19) caracteriza qualitativamente as cidades médias apenas a partir de sua relação hierárquica e de sua capacidade em exercer uma relação de centralidade para com as cidades ao seu redor, ideia muito semelhante à de Castello Branco (2006). Mas, deixa de levar em conta outros aspectos qualitativos fundamentais, segundo Sposito (2006), para definir as "cidades médias" – e não apenas de "porte médio", como a sua capacidade de reprodução e acumulação do capital frente ao seu processo de mundialização, movimento que atribuiu novos papéis aos territórios não metropolitanos.

El objetivo general es potenciar el rol de las Ciudades Intermedias, con su modelo urbano con una urbanización mejor, que genere desarrollo. Urbanización integral que abarca tanto el espacio urbano de las ciudades o núcleos como de las áreas rurales o territoriales vinculadas. Dado que estas ciudades juegan un papel principal como nodo en las redes urbanas y territoriales, pero no tienen los medios económicos y técnicos (los servicios de urbanismo y similares) que tienen otras ciudades mucho mayores (TORNÉ, 2014, p. 7).

Em síntese, a proposta do Plano Base se desenvolve através da análise técnica dos seguintes pontos físicos básicos, chamados por esta metodologia de “temas gerais”:

1. Delimitação da área urbana consolidada, das áreas urbanas em extensão (a médio prazo), e as áreas urbanas de reserva (a longo prazo);
2. Identificação dos eixos viários básicos, como pontes, nós de trânsito e cruzamentos de vias estruturais à cidade;
3. Delimitação das áreas verdes e das áreas de espaços livres, levando em conta a sua relação com o meio ambiente urbano;
4. Caracterização de sua morfologia, através do traçado do Raio e da Linha da forma urbana;

5. Delimitação das áreas urbanas em regularização, transformação e renovação;
6. Listagem dos projetos infraestruturais básicos desenvolvidos nos 10 últimos anos e dos que estão previstos a serem desenvolvidos nos próximos 10 anos;
7. Delimitação de possíveis áreas de risco, como áreas sujeitas a inundações, terremotos, deslizamentos de terra e contaminações.

O Plano Base deve ser entendido como um instrumento de planejamento urbano físico capaz de dar respostas a temas básicos e orientar o desenvolvimento sustentável e estratégico da cidade, atendendo às condições básicas de habitação, transporte e acessibilidade para todos.

El Plan Base debe dar respuestas y/o propuestas a los temas básicos, espaciales o urbanísticos y de programa o estratégicos, del desarrollo sostenible de la ciudad y su territorio. Pero, la característica esencial es que sea simple, para que sea legible, a fin de que el modelo de urbanización sostenible pueda ser entendido por una gran mayoría de la población. Tanto de la ciudad (urbana) como del territorio vinculado (rural o territorial). Esta forma sencilla y legible debe facilitar tanto la gobernabilidad como la gestión del propio plan base (TORNÉ, 2014, p. 9).

Justamente devido a sua proposta de caráter popular, é fundamental que este plano seja graficamente representado da forma mais simples possível, a fim de que ele possa ser compreendido pela maioria da população sem grandes dificuldades. Para isso, há a recomendação no Documento Guia do Plano Base de se fazer uso apenas de três cores básicas e complementares entre si: azul, amarelo e vermelho. Estas três cores devem compor os mapas do Plano Base (PAINEL 21, 22, 23, 24 e 25) de forma precisa e simples em, no máximo, duas pranchas A3, conforme exemplo do painel 20.

DOCUMENTO GUIA

Este livro é uma iniciativa do Master DUT-UPC sobre "Gestión y Transformación de ciudades en desarrollo", junto ao Cátedra da UNESCO UdL-CIMES e o Programa de Trabalho UIA-CIMES da Unión Internacional de los Arquitectos, sobre as "ciudades intermedias".

Fonte: <http://desarrollourbanoyterritorial.duot.upc.edu/sites/default/files/Plan%20Base%20en%20Ciudades%20Intermedias.pdf>



**Observatorio del
DESARROLLO URBANO
Y TERRITORIAL**
Gestión y Transformación
de las Ciudades en Países en Desarrollo



**Máster en
DESARROLLO URBANO
Y TERRITORIAL**
Gestión y Transformación de las Ciudades

PLAN BASE EN CIUDADES INTERMEDIAS DOCUMENTO GUÍA

El libro es una iniciativa del Master DUT-UPC sobre "Gestión y Transformación de ciudades en desarrollo", junto a la Cátedra UNESCO UdL-CIMES y el Programa de trabajo UIA-CIMES, de la Unión Internacional de los Arquitectos, sobre las "Ciudades Intermedias – Urbanización y Desarrollo". El presente documento es una guía de trabajo para las ciudades intermedias. Constituyendo los centros de servicios urbanos y los nodos del territorio (ver www.ceut.udl.cat/ciutats-mitjanes-i-intermedies/publicacions).

The book is an initiative of the Master DUT-UPC about "Management and Transformation of developing cities" with the UdL-CIMES UNESCO Chair and UIA-CIMES Work Programme of the International Union of Architects on "Intermediate Cities – Urbanisation and Development". The current document is a guide to work with Intermediate Cities. They are centres for urban services and territorial nodes (see www.ceut.udl.cat/ciutats-mitjanes-i-intermedies/publicacions).

Le livre c'est une initiative prise par le Master DUT-UPC sur «Gestion et transformation des villes en développement, avec la Chaire UNESCO et t UDL-CIMES Programme de travail UIA-CIMES, de l'Union Internationale des Architectes, sur les «villes intermédiaires – urbanisation et développement». Ce document est un guide de travail pour les villes intermédiaires. Constituant les centres de services urbains et les nœuds du territoire (voir www.ceut.udl.cat/ciutats-mitjanes-i-intermedies/publicacions).

PLAN BASE EN CIUDADES INTERMEDIAS DOCUMENTO GUÍA

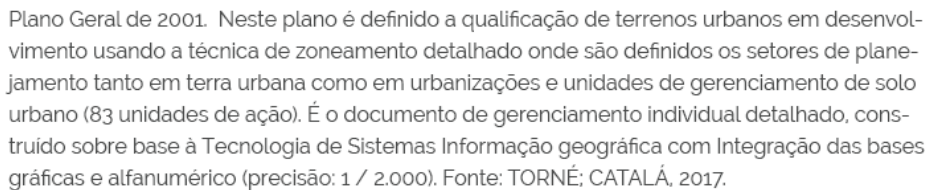
**BASE PLAN
IN INTERMEDIATE CITIES**
GUIDE DOCUMENT

**PLAN BASE
DES VILLES INTERMÉDIAIRES**
DOCUMENT GUIDE



Capa do livro do Documento Guia
para a aplicação da metodologia
do Plano Base em Cidade Inter-
medias, 2014

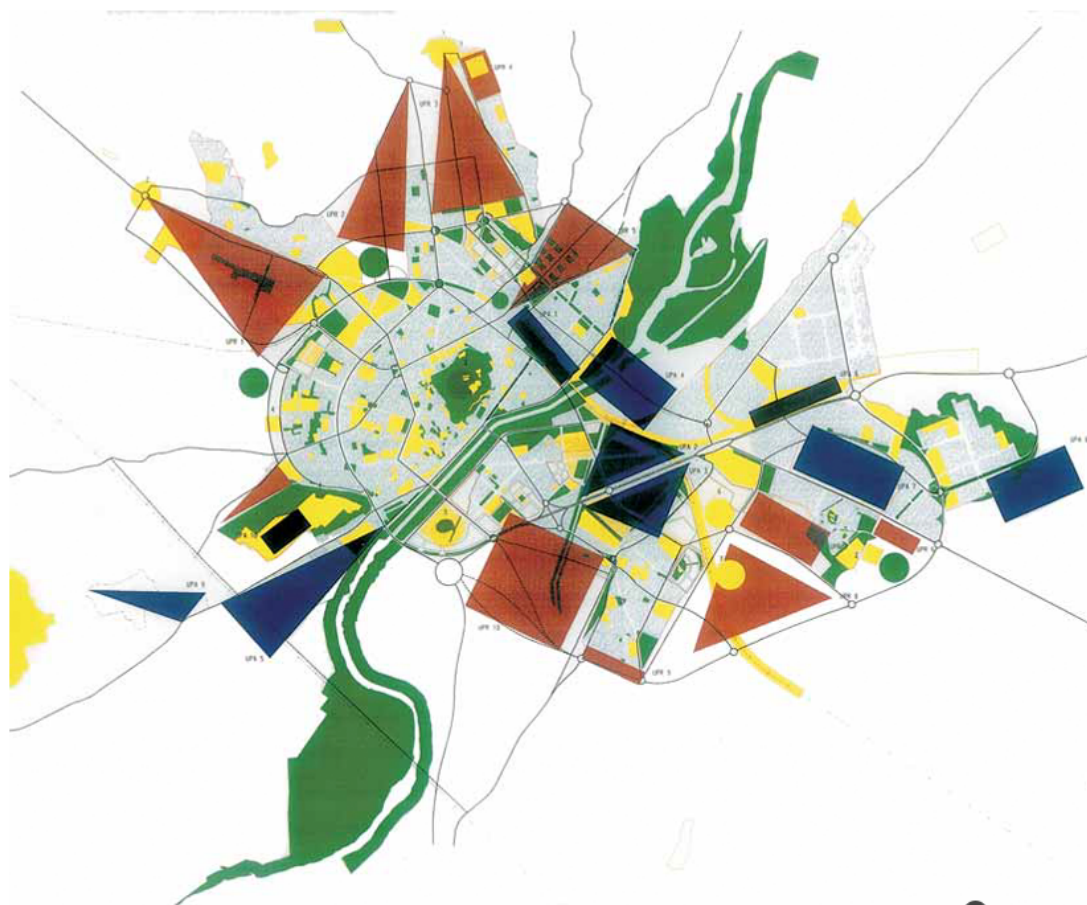
A primeira aplicação da metodologia do Plano Base foi na cidade de Lleida no início de 1995 com projeção do planejamento para 2015. É possível observar nas imagens abaixo a simplificação gráfica do plano, trazendo informações de forma compacta e com o uso de cores primárias e complementares entre si, como o azul, o amarelo o vermelho e o verde, tornando a sua leitura fácil e acessível a todos.



Plano Geral de 2001. Neste plano é definido a qualificação de terrenos urbanos em desenvolvimento usando a técnica de zoneamento detalhado onde são definidos os setores de planejamento tanto em terra urbana como em urbanizações e unidades de gerenciamento de solo urbano (83 unidades de ação). É o documento de gerenciamento individual detalhado, construído sobre base à Tecnologia de Sistemas Informação geográfica com Integração das bases gráficas e alfanumérico (precisão: 1 / 2.000). Fonte: TORNÉ; CATALÁ, 2017.

APLICAÇÃO DO PLANO BASE

A primeira aplicação da metodologia do Plano Base foi na cidade de Lleida no início de 1995 com projeção do planejamento para 2015. É possível observar nas imagens abaixo a simplificação gráfica do Plano Lleida, trazendo informações de forma compacta e com o uso de cores primárias e complementares entre si, como o azul, o amarelo o vermelho e o verde, tornando a sua leitura fácil e acessível a todos.



Ilustra o processo de crescimento da cidade por categorias de terra urbanizáveis residenciais (marrom), de atividades terciárias, logísticas e industriais (azul), equipamentos (amarelo) e espaços livres (verde). Em alguns casos, no sistema rodoviário, várias alternativas são estabelecidas e o novo sistema de equipamentos e espaços livres é esquematizado em formas geométricas básicas (círculos ou retângulos). Fonte: TORNÉ; CATALÁ, 2017.

APLICAÇÃO DO PLANO BASE

A primeira aplicação da metodologia do Plano Base foi na cidade de Lleida no início de 1995 com projeção do planejamento para 2015. É possível observar nas imagens abaixo a simplificação gráfica do Plano Lleida, trazendo informações de forma compacta e com o uso de cores primárias e complementares entre si, como o azul, o amarelo o vermelho e o verde, tornando a sua leitura fácil e acessível a todos.

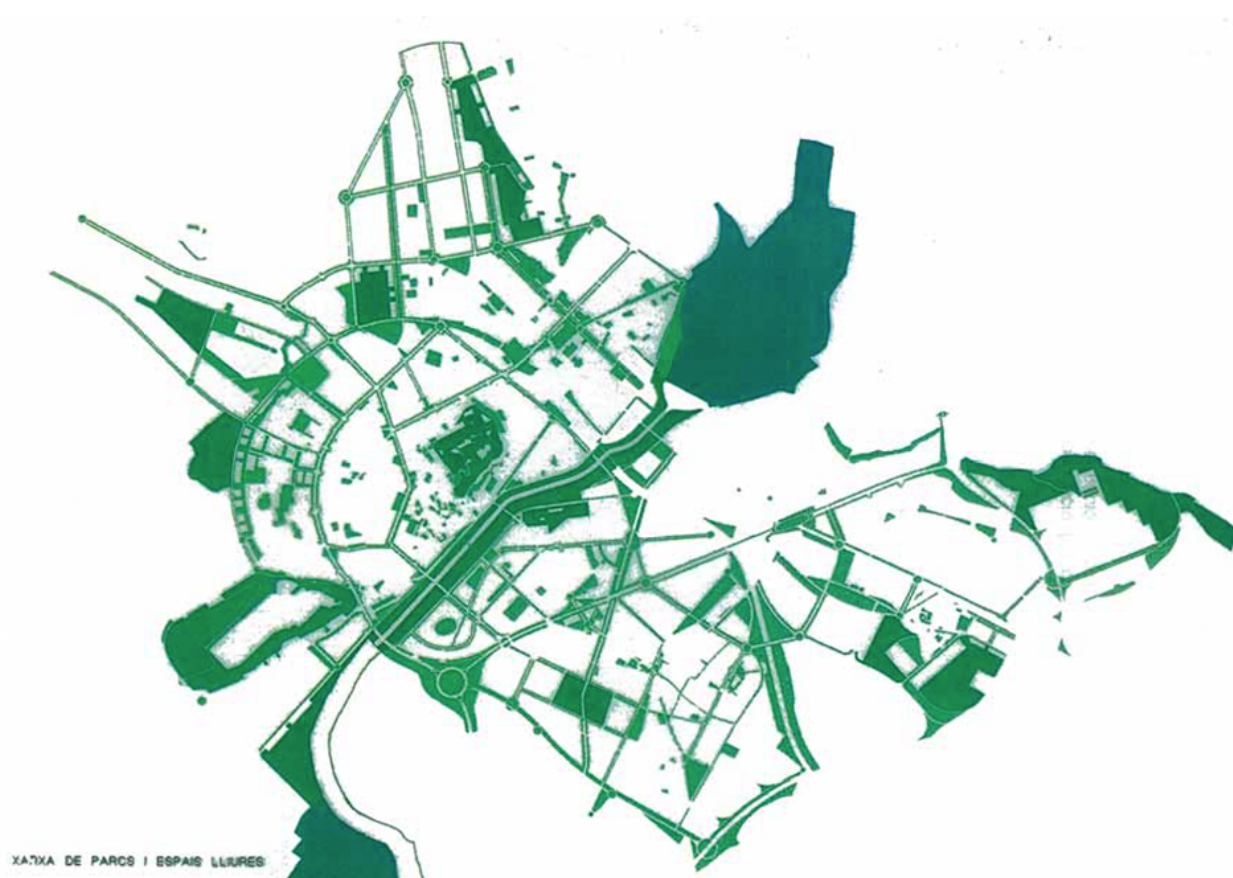


Este mapa ilustra a proposta de cinco grandes projetos urbanos (laranja) em áreas urbanas de Lleida. As setas (preto) indicam os pontos em que estes projetos irão impactar o sistema rodoviário. Os projetos urbanos estão representados em laranja, as áreas livres em verde e os equipamentos públicos em amarelo, seguindo a proposta metodológica de fazer uso de cores primárias e complementares entre si ao longo da produção gráfica dos mapas. Fonte:

TORNÉ; CATALÁ, 2017.

APLICAÇÃO DO PLANO BASE

A primeira aplicação da metodologia do Plano Base foi na cidade de Lleida no início de 1995 com projeção do planejamento para 2015. É possível observar nas imagens abaixo a simplificação gráfica do Plano Lleida, trazendo informações de forma compacta e com o uso de cores primárias e complementares entre si, como o azul, o amarelo o vermelho e o verde, tornando a sua leitura fácil e acessível a todos.



O sistema de espaços livres (verde) é uma estrutura inter-relacionada com o sistema de rotas para pedestres, fugindo da ideia de que os espaços livres são simplesmente um sistema de efeitos urbanos. Fonte:

TORNÉ; CATALÁ, 2017.

APLICAÇÃO DO PLANO BASE

A primeira aplicação da metodologia do Plano Base foi na cidade de Lleida no início de 1995 com projeção do planejamento para 2015. É possível observar nas imagens abaixo a simplificação gráfica do Plano Lleida, trazendo informações de forma compacta e com o uso de cores primárias e complementares entre si, como o azul, o amarelo o vermelho e o verde, tornando a sua leitura fácil e acessível a todos.



No caso da cidade de Lleida, o plano estrutural dos eixos viários prevê um sistema mais adequado ao pedestre ao mesmo tempo em que o inter-relaciona ao sistema de equipamentos públicos, melhorando o comércio e a vida cívica. Fonte: TORNÉ; CATALÁ, 2017.



APLICAÇÃO DO PLANO BASE

A primeira aplicação da metodologia do Plano Base foi na cidade de Lleida no início de 1995 com projeção do planejamento para 2015. É possível observar nas imagens abaixo a simplificação gráfica do Plano Lleida, trazendo informações de forma compacta e com o uso de cores primárias e complementares entre si, como o azul, o amarelo o vermelho e o verde, tornando a sua leitura fácil e acessível a todos.



Esquema das áreas que constituem os cinco grandes projetos urbanos proposto pelo Plano de Lleida:

1. O centro histórico.
2. A recuperação do rio Segre.
3. A remodelação da estação de RENFE com a chegada do AVE.
4. A recuperação dos quartéis de Gardeny.
5. A transformação da estrada N-II.

Fonte: TORNÉ; CATALÁ, 2017.

Las líneas de trabajo que se exponen a continuación deben ser tomadas como pautas no como líneas rígidas. Ofrecen un camino sencillo de avance, en el proceso de redacción del Plan Base. En esta sencillez del camino se basa parte de su fuerza y de sus valores, con el objetivo de que sea un instrumento básico para que la urbanización, como proceso local, genere desarrollo sostenible. El plan base es una de las piezas que podrá combinarse con otras líneas de planificación específicas, como la planificación estratégica, que debería entenderse complementaria del plan base, o la planificación ambiental, como por ejemplo las Agendas 21, u otros tipos de planificación incluso la Agenda Local 21 de la Cultura. Nada menos coherente que pensar que el plan base excluye todo esto, al contrario, debe incluir los ítems de otros niveles, pero debe asegurar que contenga en este proceso la dimensión espacial, física o urbanística, mediante una forma de plan muy legible (TORNÉ, 2014, p. 10).

Devido a categórica simplicidade do plano, há de se supor que esta metodologia acabe deixando de lado temas mais complexos e/ou específicos. No entanto, segundo Torné (2014), não há nada mais incoerente do imaginar que o Plano Base busque excluir outras abordagens temáticas, pelo contrário, segundo recomendação do autor o Plano Base pode – e deve – ser usado de forma a incluir itens pertencentes a outras escalas de planejamento, porém sempre com a preocupação de manter a clareza e a simplicidade do plano.

Um plano para o centro

TEMAS BÁSICOS DE UM PLANO BASE

Como discutido no tópico anterior, o Plano Base é uma metodologia de planejamento do meio urbano físico que se propõe a estabelecer diretrizes para a elaboração de um plano de desenvolvimento estratégico, sempre mantendo o princípio da simplicidade e da legibilidade – de forma que sua compreensão esteja democraticamente ao alcance de toda a população.

Tendo o Plano Base o objetivo de abordar temas básicos para o planejamento urbano, como áreas urbanas consolidadas, áreas em expansão, eixos viários, equipamentos e serviços públicos e projetos de infraestrutura, é comum que em um primeiro momento esta metodologia pareça resultar em um planejamento amplo e impreciso. No entanto, como já apontado por Josep Maria Llope Torné – arquiteto criador do Plano Base, esta metodologia deve ser entendida como um ponto de partida para o desenvolvimento de planos estratégicos mais específicos, ou seja, deve ser usada em um primeiro momento como instrumento abrangente de reconhecimento das problemáticas da cidade.

Ademais, por se tratar de uma metodologia de planejamento que tem como proposta a abordagem de temas básicos, é fundamental – e desejável – que ela



ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO

O primeiro tema básico a ser analisado pelo Plano Base originalmente proposto por Torné diz respeito à área urbana consolidada e às áreas urbanas em expansão. Porém, devido à escala de análise mais reduzida deste trabalho, mostrou-se como mais coerente a delimitação das zonas de uso e ocupação do solo, segundo o Plano de Zoneamento de Presidente Prudente.



EIXOS VIÁRIOS E EQUIPAMENTOS URBANOS

Manteve-se a proposta metodológica original do Plano Base, a qual se propunha analisar os eixos viários, com principal interesse pelos pontos nodais. Neste Plano Base foram representadas as vias estruturais da malha urbana consolidada de Presidente Prudente. Além disso, também foram representadas as localizações dos grandes equipamentos públicos ou comunitários existentes na área, buscando relacionar a sua localização com os fluxos e acesso das vias.



SISTEMA DE ESPAÇOS ABERTOS

Identificar os sistemas de espaços abertos (ou livres) que não se limitam somente aos espaços verdes. Neste tema básico foram considerados como espaços livres as praças, parques, vias fluviais, corredores ecológicos e áreas naturais. Manteve-se a metodologia original proposta pelo Plano Base, segundo o seu Documento Guia.



MORFOLOGIA

Este tema básico tem como procedimento identificar o raio e a linha estruturais da malha urbana da cidade. Neste trabalho, este procedimento foi aplicado à escala do bairro, sendo o raio utilizado para traçar um círculo que abrangesse aproximadamente 70% dos estabelecimentos comerciais e a linha para medir a distância máxima entre dois dos pontos mais distantes demarcado pelos entrevistados.



ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO E RENOVAÇÃO

Trata-se de identificar as áreas recentemente transformadas e/ou renovadas por projetos urbanos já realizados ou em processo de realização. Este tema deve levar em conta áreas que necessitam de renovação, transformação, revitalização, regeneração ou outro processo similar - seguindo originalmente as orientações do Documento Guia do Plano Base para cidades médias.



PROJETOS E OBRAS

Elaboração de uma lista constante todos os projetos, obras e iniciativas realizadas pela Prefeitura Municipal nos últimos 10 anos. Também devem ser listados os próximos projetos-chaves a serem postos em prática nos próximos 10 anos. Segundo o Documento Guia, este tema básico deve ser acompanhado de um quadro de dados sobre cada projeto, além de contar com a representação da localidade onde o projeto será executado.

QUADRO 5

ANÁLISE DOS TEMAS BÁSICOS

Fonte: TORNÉ, Josep Maria Llop, 2014

Adaptado e editado: Bárbara Scudeller, autora

seja maleável e adaptável, moldando-se de acordo com a escala e com os objetivos de cada trabalho (TORNÉ, 2014).

Como foi possível observar nos painéis 20 a 25, o Plano Base é uma metodologia que costuma ser aplicada à malha urbana como um todo. Por isso, partindo do princípio de flexibilidade do método, tomou-se a liberdade metodológica de adaptar a análise de alguns dos temas básicos deste plano, devido a pequena escala de trabalho que esta monografia se propôs a estudar.

Os temas básicos a serem estudados neste subcapítulo apresentam-se elencados no quadro 5 e serão abordados de forma mais detalhada nos tópicos a seguir. Cabe salientar, neste ponto, que alguns dos temas básicos serão analisados conjuntamente, como é o caso do sistema de zoneamento e do sistema de áreas verdes livres, devido a forte conexão analítica entre ambos – mas estes temas básicos serão graficamente representados em cores distintas nos painéis e pranchas em anexo, seguindo as diretrizes estabelecidas pelo Documento Guia do Plano Base.

ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO E SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

Originalmente, neste primeiro tema básico, o Plano Base costuma tratar sobre as áreas de urbanas consolidadas e das áreas de extensão e reserva. Na delimitação da área urbana consolidada, o plano deveria indicar quais áreas possuem média ou elevada porcentagem de concentração de serviços públicos e/ou comunitários, como sistema de água potável, sistema de iluminação pública, acesso pavimentado de veículos, dentre outros possíveis sistemas infraestruturais básicos de acordo com cada caso e cada cidade.

Após a delimitação desta primeira área, passaria-se a delimitação de duas áreas e/ou perímetros mais fechados ou descontínuos que seriam as zonas de extensão e de reserva, ou seja, porções de terra que o Poder Público Municipal faria uso caso considerasse provável e/ou necessária a execução de projetos de urbanização a curto ou médio prazo.

No entanto, devido a reduzida escala deste trabalho, como já destacado anteriormente, chegou-se a conclusão que seria mais proveitoso às análises da área a demarcação das zonas de uso e ocupação do solo da área central de Presidente Prudente, uma vez que possibilitaria verificar se as atividades desenvolvidas nestas localidades estariam adequadas com o plano de zoneamento da cidade, além de indicar possíveis áreas de expansão destes usos.

De acordo com o Lei Complementar do Município Nº 153/2008, zoneamento é a divisão da área urbana em zonas, para as quais são definidos os usos, como atividades residências, comerciais, serviços, industriais e institucionais, e as normas para se edificar no lote urbano.

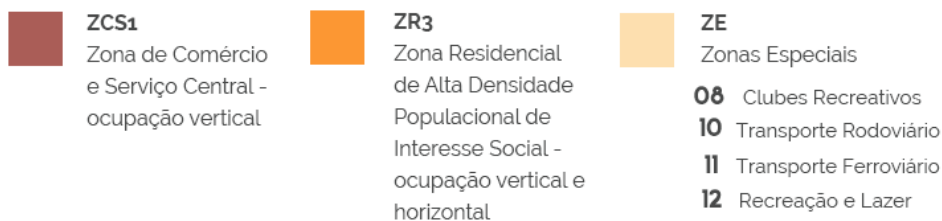
Segundo artigo 7º, para cada zona ficam estabelecidas a ocorrência de diferentes atividades, regulamentadas em três tipos de usos: 1. Usos permitidos, adequados e previstos de antemão no plano de zoneamento; 2. Usos tolerados, passíveis de serem admitidos nesta zona apenas mediante consulta de no mínimo 12 vizinhos e com anuência mínima de 50% mais um dos consultados; e 3. Usos proibidos, não adequados a zona e sendo proibida a sua instalação (QUADRO 6).

Como é possível observar no painel 26, a área central delimitada neste trabalho conta com a presença de três tipos de zonas: 1. A zona de comércio e serviço central de ocupação vertical (ZCS1); 2. A zona residencial de alta densidade populacional de interesse social de ocupação horizontal e vertical (ZR3) e 3. A zona de usos especiais (ZE).

De acordo com o artigo 20º do Plano de Zoneamento de Presidente Prudente, as Zonas Comerciais e de Serviços, destinam-se ao exercício das atividades de comércio e serviço, devendo predominar o uso, especializado ou não, da atividade comercial e de serviços, sem excluir o uso residencial.

Mais especificamente, na Zona de Comércio e Serviço Central de ocupação vertical (ZCS1), a lei regulamenta as atividades características do centro urbano principal da cidade, visando a maior variedade possível de ofertas de comércio

De acordo com a Lei Complementar do Município nº 153/2008, zoneamento é a divisão da área urbana em zonas, para as quais são definidos os usos, como atividades residenciais, comerciais, serviços, industriais e institucionais, e as normas para se edificar no lote urbano.

[illegible]

ZONAS	PERMITIDOS	TOLERADOS	PROIBIDOS
ZCS1	- Residencial Unifamiliar - Residencial Multifamiliar horizontal e vertical - Comércio e Serviço Vicinal - Comércio e Serviço de Bairro - Comércio e Serviço Geral	- Comércio e Serviço Específico - Indústria não poluitiva	Os demais
ZR3	- Residencial Unifamiliar - Residencial Multifamiliar horizontal e vertical - Comércio e Serviço Vicinal - Comércio e Serviço de Bairro	- Comércio e Serviço Geral - Comércio e Serviço Específico - Indústria não poluitiva	Os demais
ZE	Não Especificado	Não Especificado	Não Especificado

QUADRO 6

CARACTERÍSTICAS DE USOS

Fonte: Lei nº 153/2008 - Plano de Zoneamento de Presidente Prudente.
Organizado e editado: Bárbara Scudeller, autora

varejista, serviços, pontos de encontro e convívio social, bem como o uso residencial multifamiliar vertical e horizontal – considerada uma zona de alta densidade, tanto fixa quanto flutuante.

Ao longo dos trabalhos de campo desenvolvidos nesta área, foi possível observar uma clara predominância das atividades comerciais varejistas, com inclusive a presença de lojas de rede, como as Lojas Pernambucanas, Casas Bahia, Tanger e Terra Terra. Apesar de minoritárias, se comparadas as atividades comerciais, há uma quantidade significativa de usos relacionados a prestação de serviços, tanto de menor porte quanto os de maior porte, como as agências bancárias do Banco do Brasil, Santander, Bradesco, HSBC e Caixa Econômica Federal. Além dos usos comerciais e de serviços, foi observada a presença de alguns edifícios residenciais multifamiliares e raras residências unifamiliares (PAINEL 27).

Como consta no quadro 6, está incluso nos usos permitidos na ZCS1, a prestação de serviços específicos, no caso dessa área, a notória presença da Câmara e Prefeitura Municipal são exemplos deste uso.

Ou seja, de forma geral, com relação aos tipos de usos observados nesta área ao longo de trabalho de campo, as atividades encontradas nesta zona são totalmente compatíveis aos usos previamente estabelecidos no Plano de Zoneamento de Presidente Prudente, sem a observância da necessidade de possíveis adequações futuras a este respeito.

Apesar dos usos e atividades desempenhadas na área se apresentarem adequadas ao zoneamento, um ponto previsto no plano chamou a atenção ao longo das análises da Lei Complementar do Município Nº 153/2008: a taxa de permeabilidade do solo para a ZCS1.

Conforme a tabela de parâmetros e índices urbanísticos em anexo II ao Plano de Zoneamento (QUADRO 7), a taxa de permeabilidade mínima para a ZCS1 é facultativa, ou seja, é facultado ao proprietário das edificações comerciais, de serviços, industriais e/ou mistos decidir se deixará alguma porção de terra do lote

exposta à absorção das águas pluviais. Justamente por ser apenas facultado ao proprietário a presença dessa taxa mínima de permeabilidade é que está questão se torna de grave relevância, uma vez que atenta a função social da propriedade.

Segundo o artigo 2º da Lei Nº10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, a propriedade urbana cumpre a sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

Ou seja, a partir do momento em que é facultado ao proprietário preservar ou não uma taxa de permeabilidade do solo do seu lote, indiretamente esta sendo facultado a ele também cumprir ou não com a função social da propriedade, uma vez que a inexistência de uma porção de terra exposta as intempéries climáticas, podendo absorver parte das águas das chuvas e, portanto, deixando de sobrecarregar o sistema de drenagem e captação de água é uma forma de violação da função social da propriedade (PAINEL 28).

Para minimizar esta problemática, é imprescindível que o Plano de Zoneamento faça uma modificação para que, no mínimo, os lotes comerciais e de prestação de serviços sejam obrigados a garantir uma taxa de permeabilidade do solo de, pelo menos, 10% – o equivalente a taxa de permeabilidade exigida aos lotes residenciais da mesa zona.

A próxima zona em análise de acordo com o Plano Base da área é a Zona Residencial e Alta Densidade Populacional de Interesse Social de ocupação horizontal e vertical. Conforme previsto no Plano de Zoneamento, as Zonas Residenciais se destinam predominantemente ao uso residencial, sendo permitido também a presença de estabelecimentos comerciais e de serviços vicinais e de bairro, em alguns casos, inclusive, sendo tolerados comércios e serviços gerais e pequenas indústrias não poluitivas (QUADRO 6).

ZONA DE COMÉRCIO E SERVIÇO CENTRAL

Segundo a Lei nº 153/2008, é regulamentado para Zona de Comércio e Serviço Central as atividades características do centro urbano, visando maior variedade possível de oferta de comércio varejista, serviços, pontos de encontro e convívio social, bem como o uso residencial multifamiliar vertical.

Foto: Bárbara Scudeller, autora, 2017.



Fotos tiradas ao longo dos trabalhos de campo no ano de 2015 e 2016 que comprovam a presença de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços na área central de Presidente Prudente

ÍNDICES	ZCS1	ZR3	ZE
Tamanho mínimo do lote	500 metros quadrados	250 metros quadrados	Não especificado
Frente mínima do lote	500 metros	14 metros (esquina) 12 metros (normal)	Não especificado
Coefficiente aproveitamento mínimo	4	4	Não especificado
Taxa de ocupação máxima	80%	70%	Não especificado
Recuo frontal mínimo	zero metros	4 metros	Não especificado
Área mínima do lote	10 metros quadrados	20 metros quadrados	Não especificado
Taxa permeabilidade mínima	0% (uso comercial e demais serviços) 10% (uso residencial)	10%	Não especificado

QUADRO 7

PARÂMETROS E ÍNDICES URBANÍSTICOS

Fonte: Lei nº 153/2008 - Plano de Zoneamento de Presidente Prudente.

Organizado e editado: Bárbara Scudeller, autora



TAXA DE PERMEABILIDADE

Conforme a Lei nº 153/2008, é facultado aos proprietários dos lotes de usos comerciais, de serviços, de uso industrial e/ou misto decidir se deixarão ou não uma área da superfície de seu lote sem pavimentação para que parte do solo absorva a água das chuvas.

Foto: Bárbara Scudeller, autora, 2017.



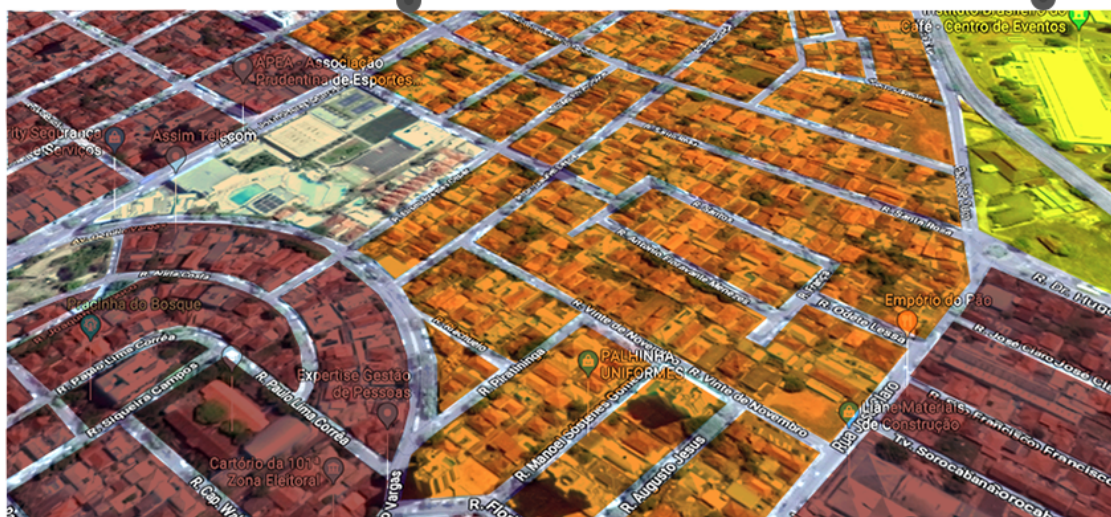
Lotes situados na área central de Presidente Prudente em processo de reforma para a instalação de estacionamentos. Não houve nenhuma preocupação em deixar uma área mínima de permeabilidade do solo, uma vez que toda a área do lote foi impermeabilizada/pavimentada.

Segundo a Lei nº 153/2008, é regulamentado para Zona de Alta Densidade Populacioanal o mesmo coeficiente de aproveitamento do solo que a Zona de Comércio e Serviço Central, levantando a hipótese de que este coeficiente não esteja sendo cumprido, devido ao baixo gabarito presente nas edificações residenciais da área.

Foto: Google Earth, 2017.

Coeficiente de aproveitamento: 4

Coeficiente de aproveitamento: 2



Coeficiente de aproveitamento: 4

OUTORGA ONEROSA: podendo o coeficiente de aproveitamento poder ser acrescido em 2, podendo atingir um máximo de 6

Ao longo dos trabalhos de campo não se observou nenhuma irregularidade com relação aos usos presentes na ZR3 pertencente a área de estudo deste trabalho. No entanto, não foi observada uma dita "elevada densidade populacional", conforme afirma o próprio nome dado a esta zona da cidade, já que foi observada a predominância de residências unifamiliares de apenas um único pavimento, conforme pode ser também observado através do painel 29.

A partir desta suspeita levantada empiricamente ao longo dos trabalhos de campo e da consulta ao coeficiente mínimo de aproveitamento exigido aos lotes desta zona, previsto em anexo ao Plano de Zoneamento, foi possível constatar que o coeficiente de aproveitamento mínimo, dado pelo quadro 7, provavelmente não deve estar sendo cumprido, uma vez que o coeficiente de aproveitamento desta zona é o mesmo da ZCS1, onde é encontrado a predominância de edifícios de, no mínimo três pavimentos.

Cabe fazer aqui uma observação quanto a esta suspeita: é permitido aos proprietários elevar o coeficiente de aproveitamento dos seus lotes através da compra de potencial construtivo juntamente ao Poder Público Municipal, conforme previsto no próprio Plano de Zoneamento do Município e no artigo 28º do Estatuto da Cidade. Porém, como a quantidade de lotes presentes na ZCS1 com mais de dois pavimentos é contrastantemente alto, logo com um maior aproveitamento de seu potencial construtivo, suspeita-se que a ZR3 não esteja cumprindo com seu mínimo coeficiente de aproveitamento.

Logo, caberia ao Poder Público Municipal realizar um levantamento e elaborar um plano de fiscalização do real coeficiente de aproveitamento destas edificações, a fim de que lotes localizados em uma região da cidade tão bem equipada de sistemas infraestruturais básicos seja tão pouco adensada, buscando, portanto, maximizar o aproveitamento dos recursos oferecidos nesta área.

Caso constatada uma subutilização dos lotes desta área central, um dos instrumentos previsto no Estatuto da Cidade que poderiam ser aplicados pelo Poder

Público como forma de utilização compulsória das áreas pertencentes a estas zonas é o IPTU progressivo no tempo.

Segundo o artigo 5º do Estatuto da Cidade é considerado subutilizado o imóvel cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente – no caso o Plano de Zoneamento, por exemplo. Nestes casos é possível fazer uso do IPTU progressivo no tempo, conforme artigo 7º do mesmo estatuto, desde que o uso deste instrumento e sua área de aplicação estejam previstos no Plano Diretor do Município.

Art. 7º Em caso de descumprimento das condições e dos prazos previstos na forma do caput do art. 5º desta lei, ou não sendo cumpridas as etapas previstas no § 5º do art. 5º desta lei, o município procederá à aplicação do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo, mediante a majoração da alíquota pelo prazo de cinco anos consecutivos. (BRASÍLIA, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001).

A terceira zona a constar dentro da área delimitada pelos entrevistados como sendo o centro de Presidente Prudente são as Zonas Especiais (ZE). Segundo a Lei Nº 153/2008 do Município, as Zonas Especiais caracterizam-se pela singularidade do uso atual ou de uso pretendido, e por tais aspectos estão sujeitas a normas próprias e estão classificadas de acordo com a finalidade pelas quais foram instituídas.

Dentre os 12 possíveis tipos de ZE, quatro delas são encontradas dentro da área deste trabalho. São elas: 1 (08). As zonas especiais de clubes recreativos; 2. (12). As zonas especiais de recreação e lazer; 3. (10). As zonas especiais de transporte intermunicipal rodoviário, e 4. (11). As zonas especiais de transporte intermunicipal ferroviário. Conforme comentado no parágrafo anterior, estas zonas são descritas por normas próprias, especificadas ao longo dos incisos do artigo 24º:

§ 8º A zona especial de clubes recreativos abriga os atuais clubes recreativos existentes na área urbana. Qualquer obra ou

ZONAS ESPECIAIS

Segundo a Lei nº 153/2008, as zonas especiais caracterizam-se pela singularidade do uso atual ou do uso pretendido, e por tais aspectos estão sujeitas a normas próprias e estão classificadas de acordo com a finalidade pelas quais foram instituídas.

Foto: Bárbara Scudeller, autora, 2017.



ZONA ESPECIAL DE RECREAÇÃO E LAZER - abriga as praças e outras áreas públicas utilizadas para a recreação e lazer da população. A foto à esquerda é da Praça do Santuário Nossa Senhora Aparecida e à direita a Praça 9 de Julho.



ZONA ESPECIAL DE TRANSPORTE INTER-MUNICIPAL RODOVIÁRIO - abriga atualmente a Rodoviária José Lemes Soares, porém recomenda-se que esta zona também abarque a atual Terminal Rodoviário da cidade.

SISTEMA DE ESPAÇOS ABERTOS

Identificar os sistemas de espaços abertos (ou livres) que não se limitam somente aos espaços verdes. Neste tema básico foram considerados como espaços livres as praças, parques, vias fluviais, corredores ecológicos e áreas naturais. Manteve-se a metodologia original proposta pelo Plano Base, segundo o seu Documento Guia.

Mapa: Google Maps, editado e organizado pela autora, 2017.



edificação deverá ser objeto de análise específica do órgão competente de Planejamento do Executivo Municipal, que estabelecerá os parâmetros dos índices urbanísticos a serem observados. O Executivo Municipal aprovará os projetos através de seu órgão competente, cumpridas as exigências estabelecidas.

[...]

§ 10. A zona especial de transporte intermunicipal rodoviário abriga a atual rodoviária. Qualquer obra ou edificação deverá ser objeto de análise específica do órgão competente de Planejamento do Executivo Municipal, que estabelecerá os parâmetros dos índices urbanísticos a serem observados. O Executivo Municipal aprovará os projetos através de seu órgão competente, cumpridas as exigências estabelecidas.

§ 11. A zona especial de transporte intermunicipal ferroviário abriga as instalações da rede ferroviária. Qualquer obra ou edificação deverá ser objeto de análise específica do órgão competente de Planejamento do Executivo Municipal, que estabelecerá os parâmetros dos índices urbanísticos a serem observados. O Executivo Municipal aprovará os projetos através de seu órgão competente, cumpridas as exigências estabelecidas.

§ 12. A zona especial de recreação e lazer abriga as praças e outras áreas públicas, utilizadas para a recreação e o lazer da população. Destinam-se exclusivamente a tal finalidade, não sendo admitido a alteração de seu uso. Quaisquer obras ou edificações nessas zonas, restringem-se a infraestrutura ou a equipamentos de suporte as atividades de recreação e lazer. O Executivo Municipal aprovará os projetos, através de seu órgão competente. (BRASÍLIA, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001).

Por uma questão de relação analítica, já comentada anteriormente, neste tópico decidiu-se abordar os sistemas de espaços abertos, terceiro tema básico proposto pelo Plano Base, de forma conjunta às zonas especiais, uma vez que estes parques e praças identificados no painel 31 coincidem com as zonas especiais de recreação e lazer.

Como pode ser observado no painel 26, as áreas que constam como zonas especiais dentro da área delimitada como centro abarcam principalmente pequenas praças e partes, como por exemplo, a Praça 9 de Julho, a Praça Monsenhor Sarrion, o Parque de Uso Múltiplo (PUM), a Praça Dóbio Zaina, a Pracinha do Bosque, a

Associação Prudentina de Esportes Atlético, a atual rodoviária de Presidente Prudente e a área da Estação Ferroviária e boa parte do percurso feito pela linha férrea próximo a esta estação (PAINEL 30).

Nota-se, inclusive, que a zona especial de transportes rodoviário inclui somente a atual Estação Rodoviária da cidade, enquanto que não é apenas esta área, dentro da área delimitada neste trabalho, que se destina ao uso dos transportes rodoviários. Locais como o atual Terminal Rodoviário Intraurbano Central, localizado no cruzamento das ruas Casemiro Dias, Dr. José Foz e Avenida Brasil, e parte da Praça Monsenhor Sarrion, também deveriam ser englobadas como áreas pertencentes a esta zona especial de transportes rodoviários, uma vez que também são áreas destinada a estes usos específicos, devendo ser incluídas ao Plano de Zoneamento.

EIXOS VIÁRIOS E EQUIPAMENTOS URBANOS

Neste tema básico, a metodologia do Plano Base propõe originalmente o estudo do traçado viário, com principal interesse pela identificação e localização dos pontos nodais da rede de circulação básica. Torné (2014), neste ponto, chama a atenção quanto o excesso de detalhamento da rede, pois, segundo o autor da metodologia, não se trata de um plano com todo o detalhe, e sim de um plano base.

Além disso, nesta mesma etapa, é proposto representar também a localização dos grandes equipamentos de serviços públicos ou comunitários existentes, e identificar as zonas onde deveriam ser localizados outros destes equipamentos. Após a demarcação destes equipamentos, a metodologia propõe o traçado de um círculo, em função da capacidade de alcance e/ou atendimento à população. Por exemplo, uma escola primária deve ter um raio de alcance de aproximadamente 500 metros, enquanto que universidades e hospitais gerais terão raios maiores – caso o acesso seja feito por pedestre o raio seria de 4 quilômetros e se feito por ambulâncias deve ser calculado um raio de 60 quilômetros.

O ponto aqui não é tanto o cálculo do raio do círculo, mas principalmente a localização do seu “centro” e que não existam barreiras para alcançá-lo, com a finalidade de que esse equipamento tenha um raio adequado ao seu uso e principalmente facilidades de acesso.

Para esta seção, a metodologia originalmente proposta se mostrou adequada a escala de análise do trabalho, portanto não foram feitas grandes adaptações para a sua aplicação. Conforme a orientação do Documento Guia do Plano Base, no painel 33 foram representados os pontos com as localidades dos principais equipamentos públicos e/ou comunitários da área.

Apesar da metodologia não propor nenhuma distinção entre estes equipamentos, neste Plano Base, devido a escala de análise mais reduzida, mostrou-se interessante subdividir estes equipamentos em três categorias: 1. Escolas de Ensino Fundamental e Médio (tanto públicas quanto particulares); 2. Hospitais e Unidades Básicas de Saúde (de alcance local e/ou regional); 3. Órgãos públicos (como é o caso da Prefeitura, da Câmara Municipal ou demais órgãos públicos que atendam a população) – para este equipamento não foi traçado um raio de abrangência uma vez que atendem a demanda de todo o Município de Presidente Prudente e até mesmo cidades da região.

Como é possível observar no painel 33, há uma grande concentração destes equipamentos – escolas, hospitais, unidades de saúde e órgão públicos – nas Avenidas Washington Luiz e Coronel Marcondes, que, segundo o Mapa do Sistema Viário do Município anexo ao Plano de Mobilidade, são consideradas vias estruturais da cidade de Presidente Prudente, assim como a Avenida Brasil, a Avenida Manoel Goulart e a Rua José Dias Cintra (PAINEL 31).

Para cada categoria de equipamentos foi usada uma cor diferente para representar a sua localização, mas propositalmente não foram identificadas em painéis separados, e sim em um único painel, a fim de identificar os pontos de grande

concentração destes equipamentos de forma geral e relacioná-los com o as facilidades – ou dificuldades – de acesso do sistema viário da área.

Esta distinção através do uso de cores diferentes foi feita para tornar mais fácil a análise dos raios de abrangência de cada equipamento. No caso das escolas de ensino fundamental e médio foi traçado um raio de aproximadamente 500 metros, conforme recomendação da metodologia. Como é possível observar no painel 33, boa parte das escolas presentes na área de estudo desse trabalho situam-se próximas ao cruzamento das avenidas Washington Luiz e Coronel Marcondes, o que demonstra a forte relação destes equipamentos com as facilidades de acesso proporcionadas por estas vias estruturais e pelo terminal de integração do transporte público rodoviário situado nos arredores da Praça Monsenhor Sarrion.

Também se situando aos arredores do cruzamento destas duas avenidas estruturais da cidade foi identificada a presença de um dos grandes hospitais de Presidente Prudente e laboratórios clínicos. Ao redor destes equipamentos foram traçados uma circunferência de raio aproximado de 4 quilômetros. Como é possível observar também no painel 33 os raios de alcance destes equipamentos indicam uma área de grande abrangência, muito maiores, inclusive, da área de análise proposta neste trabalho.

A terceira e última categoria de equipamentos analisados foram os órgãos públicos presentes na área. Para esta categoria não se julgou necessário o traçado de um raio de alcance destes equipamentos, uma vez que os serviços prestados por estes órgãos atendem à demanda de todo o município de Presidente Prudente, muitas vezes, inclusive, também das cidades da região. Mas, assim como as escolas de ensino fundamental e médio, estes equipamentos também se localizam próximos às avenidas estruturais da área, provavelmente tirando proveito pela facilidade de acesso proporcionada por estas vias – deixando claro ao longo da análise deste tema básico a forte relação da localidade destes equipamentos com as avenidas Washington Luiz, Coronel Marcondes, Brasil e Manoel Goulart. No entanto, para o

▼ **PONTOS DE ATRAÇÃO DE TRÁFEGO**

A composição espacial dos pontos de atração de tráfego se constitui por três grandes localidades que acabam definindo os principais eixos de circulação da cidade, sendo um deles localidade na área central de Presidente Prudente.

Fonte: Relatório Técnico do Plano de Mobilidade, 2014.



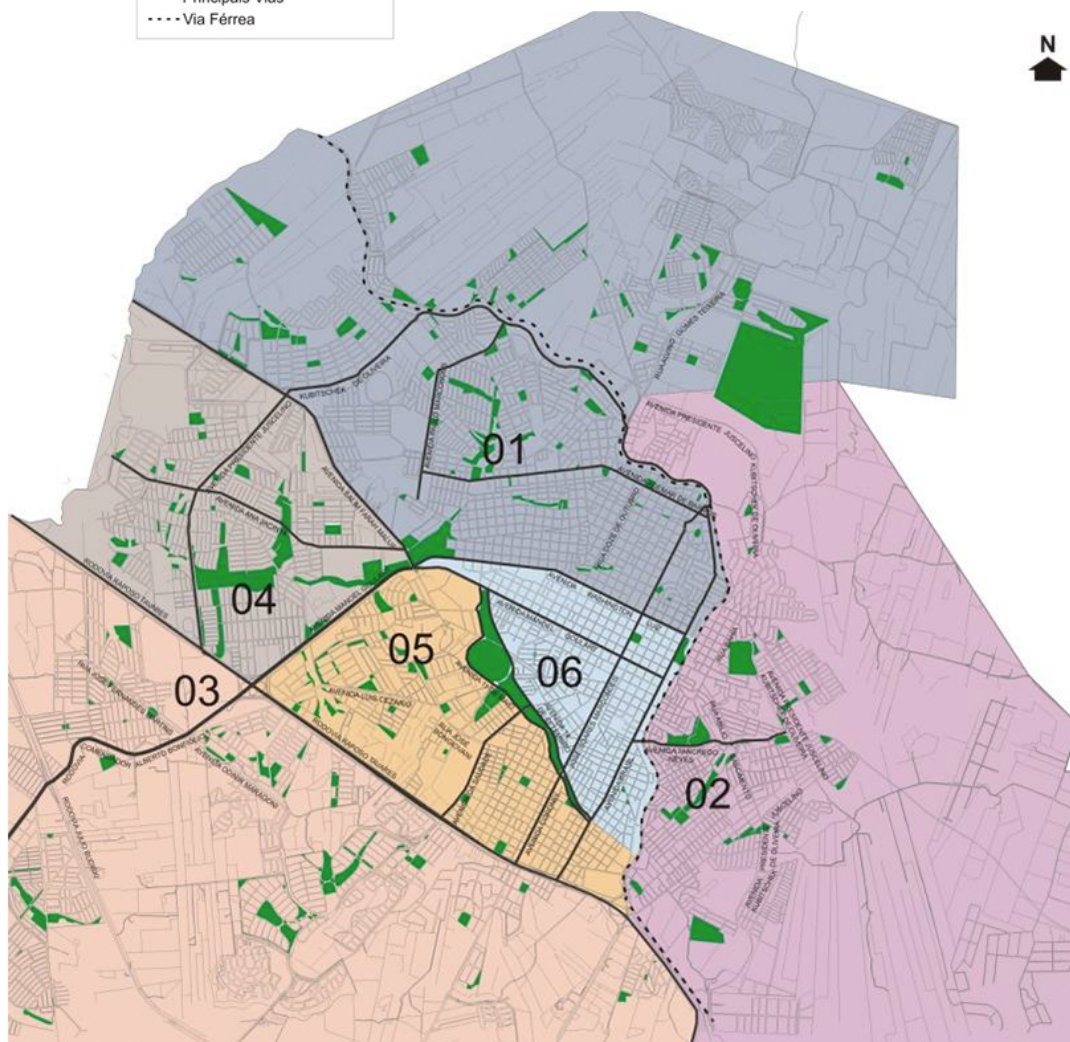
SETORES PARA AÇÕES DE TRATAMENTOS DOS PONTOS CRÍTICOS

Para melhor organização das ações de tratamento dos pontos críticos, a cidade de Presidente Prudente foi dividida em seis setores, sendo que cada setor será atendido com projetos específicos.

Fonte: Relatório Técnico do Plano de Mobilidade, 2014.

LEGENDA:

- Setor 01 - Zona Norte
- Setor 02 - Zona Leste
- Setor 03 - Zona Sul
- Setor 04 - Zona Oeste
- Setor 05 - Zona Centro Sul
- Setor 06 - Zona Centro Norte
- Principais Vias
- - - Via Férrea



DIRETRIZES DOS PROJETOS DE TRATAMENTOS DOS PONTOS CRÍTICOS

Para melhor organização das ações de tratamento dos pontos críticos, a cidade de Presidente Prudente foi dividida em seis setores, sendo que cada setor será atendido com projetos específicos de acordo com as diretrizes estabelecidas no quadro abaixo.

Fonte: Relatório Técnico do Plano de Mobilidade, 2014.



planejamento urbano previsto para os próximos anos, é fundamental atentar-se a um possível aumento da concentração de equipamentos nestas áreas, uma vez que a instalação indiscriminada de novos equipamentos poderá saturar ainda mais a capacidade do tráfego destas avenidas, conforme atualmente previsto, inclusive, no Plano de Mobilidade do Município.

Mesmo não estando previsto pela metodologia do Plano Base um maior aprofundamento das análises desse tema básico, julgou-se como pertinente à esta monografia fazer uma breve abordagem dos temas previstos pelo Plano de Mobilidade Urbana do Município de Presidente Prudente.

Segundo documento disponibilizado pelo site⁶ da Prefeitura Municipal, o Relatório Técnico do Plano de Mobilidade apresenta, pela primeira vez, um Plano articulado ao Plano Diretor e aos projetos da Administração Municipal, além de um estudo completo da situação da cidade, definindo diretrizes, estratégias e linhas de ação.

De acordo com o Relatório Técnico, a cidade de Presidente Prudente tem concentrado grandes empreendimentos, o que culminou na necessidade de deslocamentos dentro da cidade e entre as suas cidades vizinhas, estimulando o desenvolvimento dos transportes e levando o poder público a ampliar, melhorar e renovar o sistema viário da cidade. Identifica-se também uma dependência destes municípios vizinhos quanto aos equipamentos de saúde, educação e prestação de serviços – exatamente os abordados neste segundo tema básico deste Plano Base da área central, o que gera intensos fluxos diários e sazonais.

As medidas adotadas no desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana estão alinhadas a quatro grandes projetos: o Projeto de Reestruturação do Transporte Coletivo, o Projeto de Tratamento de Pontos Críticos, o Projeto Calçada Legal, e o Projeto da Rede Cicloviária Integrada. Como esta seção tem como objetivo analisar o sistema viário da área central e relacioná-lo com a presença dos

⁶ http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/planejamento_urbano.xhtml

Para o desenvolvimento das propostas que envolvem o trânsito de Presidente Prudente, foram realizados trinta e oito pontos de contagem. Os cruzamentos analisados estão distribuídos em todos os setores do Município.





NÍVEIS DE SERVIÇO

Segundo o Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens (DAER), o nível de serviço se refere a uma avaliação qualitativa das condições de operação de uma via de tráfego. São avaliados fatores de velocidade e tempo de viagem, liberdade de manobra e interrupções de tráfego, além de aspectos de conforto e segurança percebidos por motoristas e passageiros.

Fonte: Relatório Técnico do Plano de Mobilidade, 2014.

NÍVEL DE SERVIÇO A

Onde o fluxo dos veículos não é afetado pela presença de outros veículos da mesma corrente de tráfego e há liberdade de escolha nas possibilidades de execução de manobras.

NÍVEL DE SERVIÇO B

Onde o fluxo de veículos ainda não é muito afetado pela presença de outros veículos na mesma corrente de tráfego, mas há um declínio nas possibilidades de execução de manobras.

NÍVEL DE SERVIÇO C

Onde o fluxo de veículos ainda é considerado estável, mas há o início da interação com outros veículos e não há mais liberdade de escolha na execução de manobras.

NÍVEL DE SERVIÇO D

Onde o fluxo de veículos é considerado de densidade alta, mas com fluxo estável. Existem grandes restrições de interação de escolha na execução de manobras onde o acréscimo de veículos causará problemas operacionais.

NÍVEL DE SERVIÇO E

Onde o fluxo de veículos é considerado de densidade alta, mas com fluxo estável. Existem grandes restrições de interação de escolha na execução de manobras onde o acréscimo de veículos causará problemas operacionais.

NÍVEL DE SERVIÇO F

Onde o fluxo de veículos é considerado forçado e/ou com congestionamento, onde o volume de tráfego supera a capacidade de absorção pela via em determinado ponto.

equipamentos urbanos, foi tomada a decisão de analisar apenas o Projeto de Tratamento de Pontos Críticos, uma vez que auxilia o entendimento das problemáticas deste sistema de fluxo local (PAINEL 34).

Segundo o Relatório Técnico, a partir da evolução dos níveis de serviço na malha urbana do Município de Presidente Prudente, pôde ser constatada a saturação da situação da mobilidade de pessoas e mercadorias, oriundas principalmente pelo aumento da frota veicular em circulação e pela dinâmica dos sistemas adotados nas vias – ora pela infraestrutura viária ora pelo temporizador dos semáforos.

Foi constatado pelo Poder Público a dificuldade de fluência do tráfego nas vias estruturais que dão acesso ao centro comercial, a falta de continuidade de diversas vias dos bairros recentemente implantados, pavimentação e sinalização inadequados ou insuficientes, além da falta de integração do sistema viário como um todo (PAINEL 34).

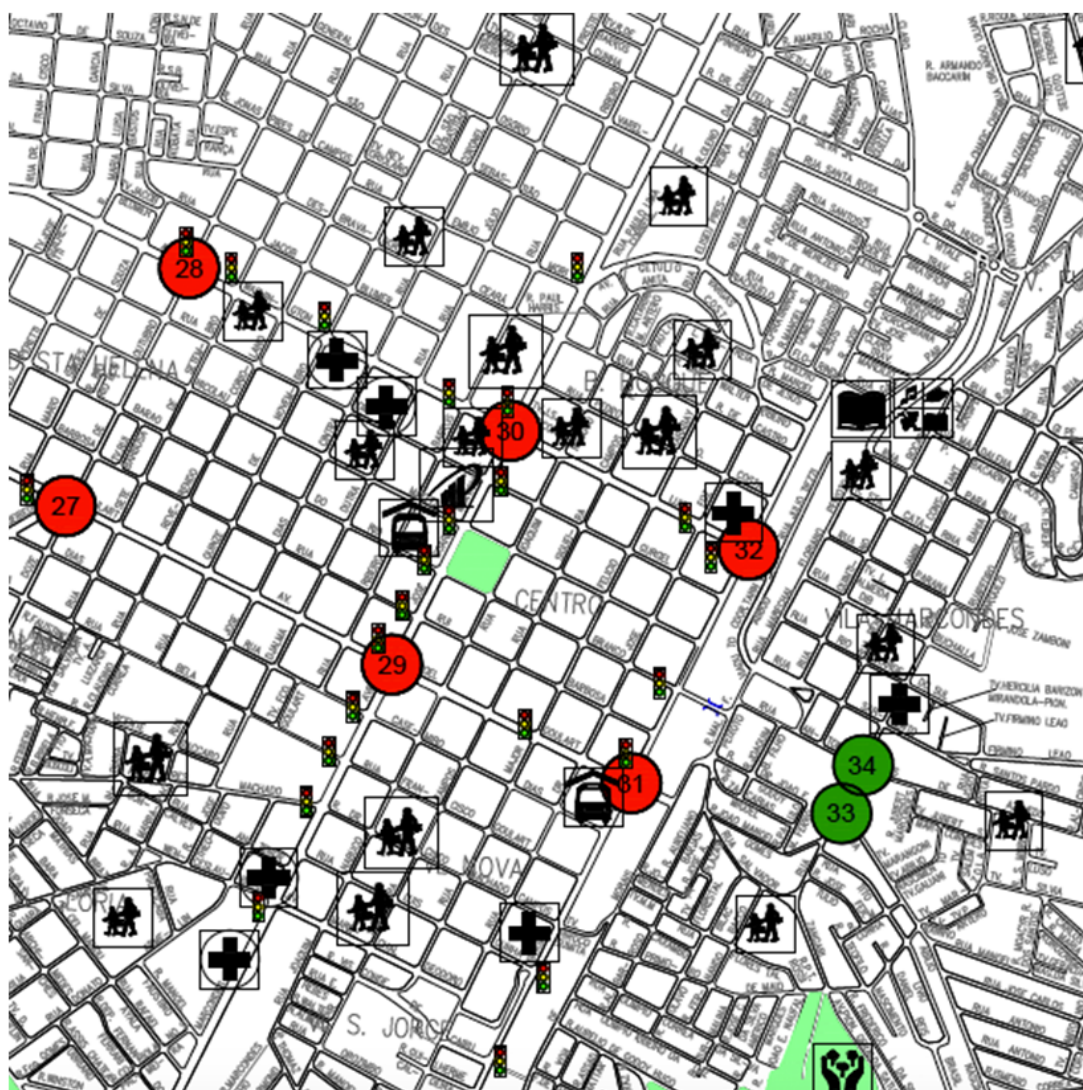
A composição espacial dos pontos de atração de tráfego se constitui por três grandes localidades, que acabam definindo os principais eixos de circulação da cidade, sendo uma delas localizada na área central de Presidente Prudente (PAINEL 34). Para cada um destes pontos de atração foram estabelecidas diretrizes de planejamento separando a malha urbana da cidade em seis setores, constantes no próprio Plano de Mobilidade, conforme quadro esquemático retirado do Relatório Técnico, presente no painel 35.

De acordo com o mapa constante no Relatório Técnico, a área central proposta por este trabalho, abarca três dos seis setores: o setor 1 da zona norte, o 6 da zona centro norte e a zona 2 da zona leste. Sendo o Plano, dentre as diretrizes propostas para estas áreas, está prevista a revisão geométrica dos equipamentos viários ao longo da Avenida Brasil, a implantação de um corredor exclusivo para ônibus na Avenida Manoel Goulart, a implantação do sistema binário de circulação de veículos e um projeto para o Terminal Leste e seu entorno imediato (PAINEL 36).

RESULTADO DOS NÍVEIS DE SERVIÇO

Segundo o Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens (DAER), o nível de serviço se refere a uma avaliação qualitativa das condições de operação de uma via de tráfego. São avaliados fatores de velocidade e tempo de viagem, liberdade de manobra e interrupções de tráfego, além de aspectos de conforto e segurança percebidos por motoristas e passageiros.

Fonte: Relatório Técnico do Plano de Mobilidade, 2014.



Além das diretrizes do Plano de Mobilidade terem sido estabelecidas separadamente através do estudo de cada um dos setores da cidade, o Poder Público também decidiu realizar a contagem do fluxo de veículos em cada um dos 38 pontos críticos de circulação, tidos como os pontos nodais do sistema viário de maior tráfego (PAINEL 37). Com os resultados obtidos, tornou-se possível o entendimento da situação atual e um prognóstico do sistema de fluxos para os próximos anos, levando em consideração as estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) com um aumento da frota de veículos do Município – estimado em 40,65% a cada cinco anos.

Os resultados da contagem do fluxo de veículos em cada um dos pontos críticos são analisados através de seis níveis de serviço, classificados em níveis de serviço A, B, D, D, E, e F, no qual são definidos intervalos numéricos resultantes dos cálculos da capacidade da via e do número de veículos que circula por ela, conforme detalhamento constante no painel 38.

Segundo o mapa disponibilizado no anexo I do Plano de Mobilidade, os cinco pontos nodais situados dentro da delimitação de "centro" para este trabalho apresentaram os níveis mais críticos quanto a qualidade de seus fluxos. Deduz-se como conclusão destes resultados a grande concentração de equipamentos nestes locais, indicando a necessidade de dispersão destes equipamentos para áreas da cidade onde o sistema viário seja capaz de absorver o elevado fluxo de pessoas e mercadorias, e proibir a instalação de novas escolas, hospitais, unidades de saúde e/ou órgãos públicos na área central da cidade, uma vez que suas vias estruturais já apresentam níveis elevados de congestionamentos (PAINEL 39).

MORFOLOGIA

Para a análise da morfologia, foram seguidas as orientações originalmente propostas pelo Documento Guia do Plano Base do Josep Maria Llop Torné, já que a

análise metodológica deste sistema pôde ser aplicada a uma escala urbana mais reduzida sem grandes problemas.

Segundo esta metodologia, a análise morfológica é uma das formas de medir a compacidade e a forma espacial da forma física urbana da cidade. Para a análise da compacidade é traçado um círculo que abarque 70% da população urbana em seu interior. Para este trabalho, no entanto, ao invés deste círculo ser usado para representar a concentração populacional, ele foi usado para indicar a maior concentração de estabelecimentos comerciais em Presidente Prudente.

Para traçar a concentração destes estabelecimentos, foi utilizado um mapa elaborado por Porto Sales (2014), divulgado no seu artigo intitulado "Pesquisa em geografia urbana: desafios e possibilidades de análise espacial com o uso do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE)".

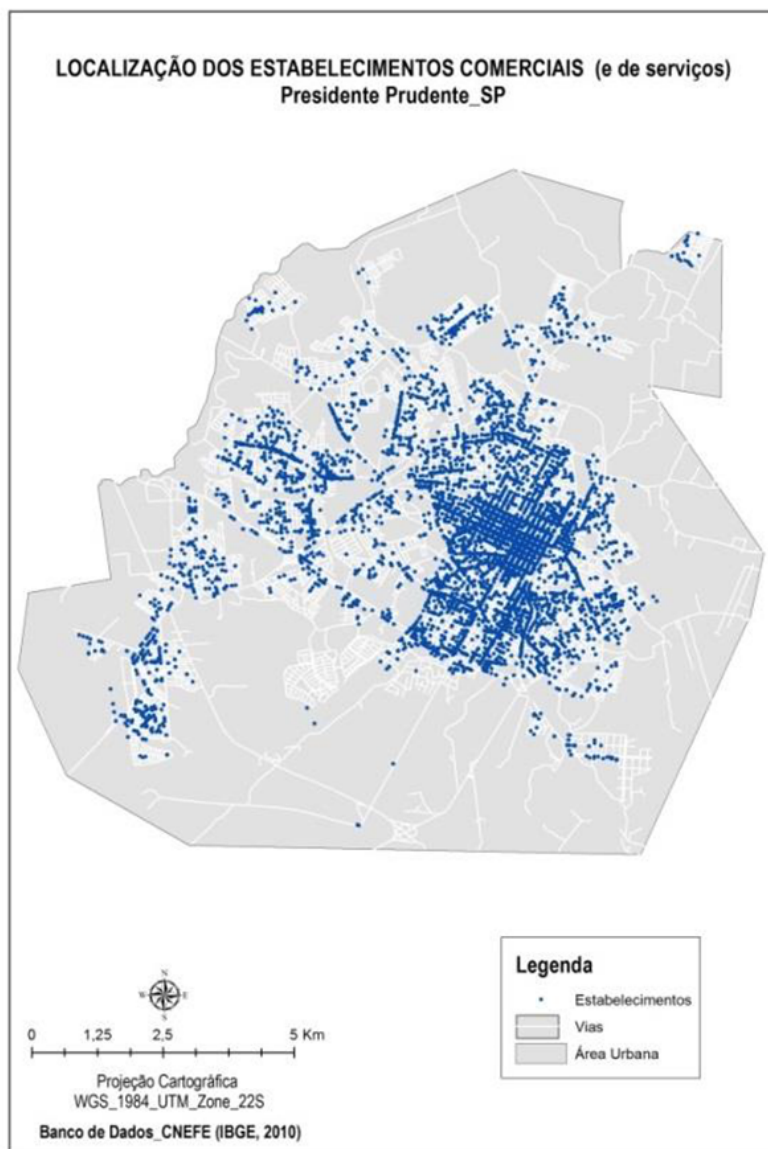
O CNEFE é um cadastro do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que contém diversos tipos de endereços no Brasil. Este banco de dados proporciona a geração de informações inovadoras e significativas para as pesquisas em Geografia Urbana, especialmente pela escala geográfica da informação, pelas possibilidades de manejo dos dados a partir dos objetivos de pesquisa e pelo acesso público gratuito (PORTO-SALES, 2014).

O objetivo principal do IBGE em criar este cadastro de endereços foi o de catalogar em uma base de informações todos os endereços do Brasil que servissem de apoio para a realização de investigações, principalmente facilitando a seleção de amostras (domicílios que poderiam ser futuramente visitados em outras pesquisas, por exemplo) e o acompanhamento de operações de coletas de dados desenvolvidas pelo poder público. De acordo com este objetivo, o CNEFE foi utilizado no ano de 2012 na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (IBGE, 2013). Segundo o IBGE, é de seu interesse futuro padronizar os logradouros e criar as bases cartográficas de eixos de vias

**LOCALIZAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS**

Para traçar a concentração dos estabelecimentos comerciais foi utilizado o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) - um cadastro do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que contém diversos endereços do Brasil, que proporciona informações significativas para as pesquisas em Geografia Urbana.

Fonte: PORTO-SALES, 2014.

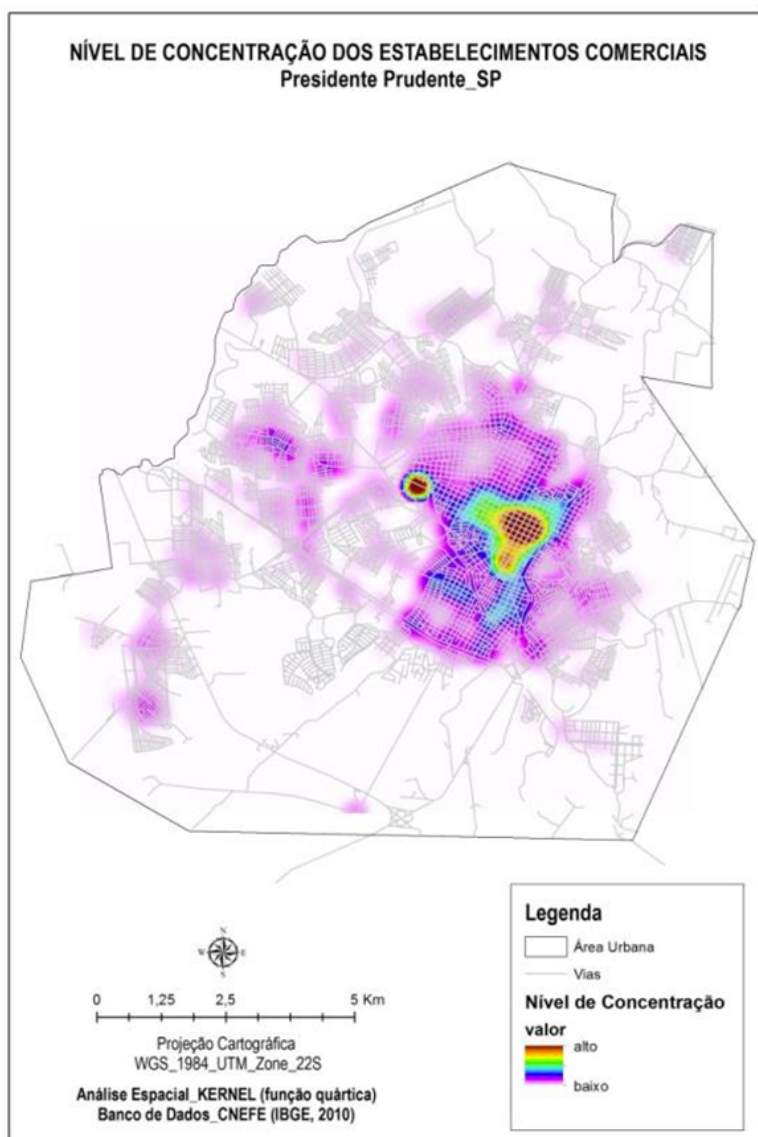




CONCENTRAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

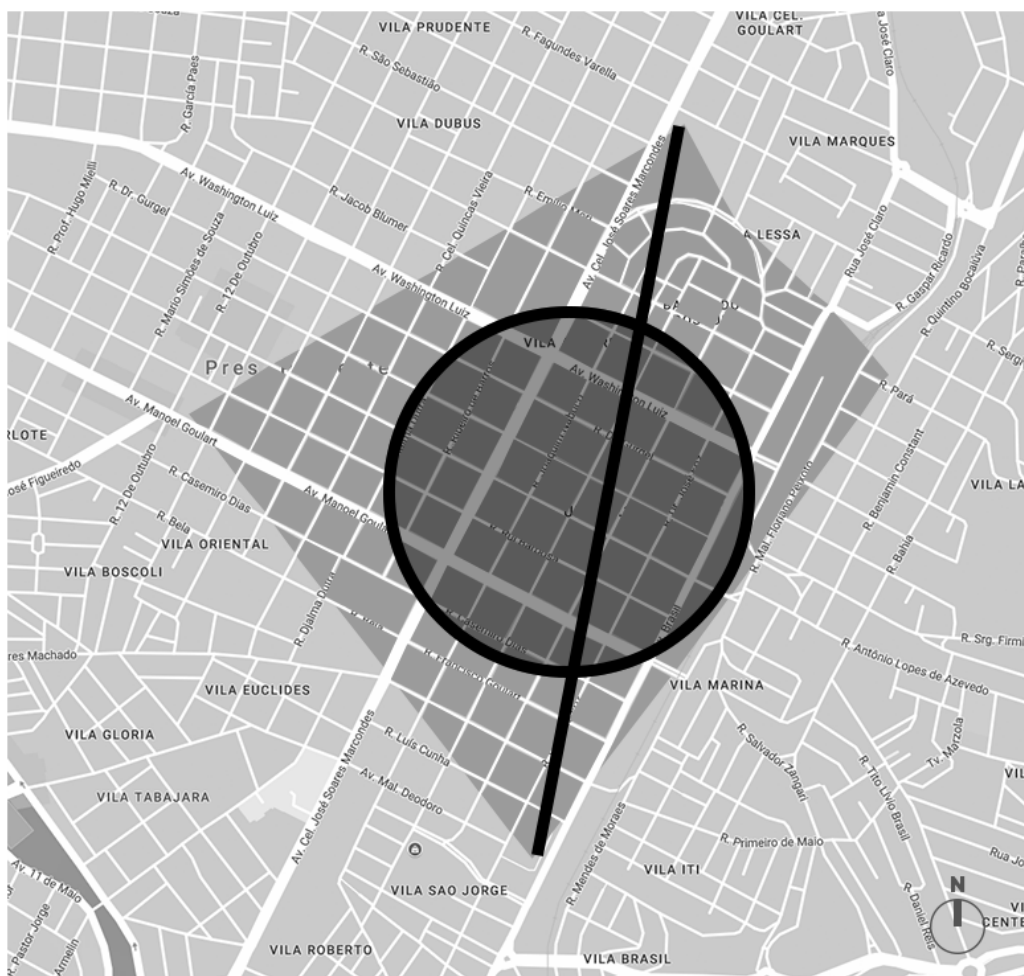
Para traçar a concentração dos estabelecimentos comerciais foi utilizado o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) - um cadastro do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que contém diversos endereços do Brasil, que proporciona informações significativas para as pesquisas em Geografia Urbana.

Fonte: PORTO-SALES, 2014.



A análise morfológica é uma das formas de medir a compacidade e a forma espacial física urbana da cidade. O raio delimita a concentração de 70% dos estabelecimentos da área central de Presidente Prudente. A linha interliga os dois pontos mais distantes da delimitação de centro para este trabalho. Manteve-se a metodologia original proposta pelo Plano Base, segundo o seu Documento Guia.

Mapa: Google Maps, editado e organizado pela autora, 2017.



codificadas, além de possibilitar a realização de análises espaciais com base nos endereços, entre outros usos (PORTO-SALES, 2014).

Como é possível observar nos painéis 40 e 41, os mapas elaborados por Porto Sales (2014), a partir dos dados disponibilizados pelo CNEFE, há uma elevada concentração de estabelecimentos comerciais na área do quadrilátero central de Presidente Prudente, direcionando o traçado da circunferência proposto pela metodologia do Plano Base justamente nesta área (PAINEL 42).

O traçado desta circunferência possibilita também estabelecer uma clara relação da concentração de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços com a facilidade de acesso proporcionada pelas quatro avenidas delimitadoras do quadrilátero central da cidade. É possível observar que não apenas há uma saturação do fluxo destas vias, ocasionando congestionamentos, como também há a saturação da presença destes estabelecimentos na área – o que mais uma vez se associa a relação de "causa" e "reflexo" proposta por Corrêa (2009) para definir o espaço urbano, discutida anteriormente neste trabalho.

Como fruto desta análise, torna-se clara a necessidade de que o plano estratégico desta área leve em consideração a impossibilidade da instalação de novos empreendimentos comerciais e/ou de serviços, bem como a instalação de outros órgãos públicos que prestem serviços a população de Presidente Prudente e às cidades da região, uma vez que eles apenas agravariam ainda mais a situação crítica dos fluxos da área. Assim, os novos estabelecimentos deveriam se situar nas localidades externas a esta circunferência, evitando agravar o congestionamento de pessoas e mercadorias, mas mesmo assim usufruindo da facilidade de acesso da área central da cidade.

Como segunda proposta metodológica desta seção está o traçado de uma linha que ligue os pontos mais extremos da malha urbana consolidada. Neste tópico foi realizada uma pequena adaptação: foi realizada a ligação entre os pontos mais distantes entre si demarcados pelos entrevistados, de acordo com o já ilustrado

painel 42. Isso possibilitou a indicação do atual eixo de expansão da área central que, segundo o painel 42, se dá em sentido norte-sul, mas há a possibilidade de que no futuro este eixo de crescimento se altere a partir da execução do projeto de reformulação de parte da área central da cidade, onde está localizada a Praça da Bandeira (onde também está localizado o camelódromo da cidade) – conforme será visto na seção a seguir.

ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO E PROJETOS

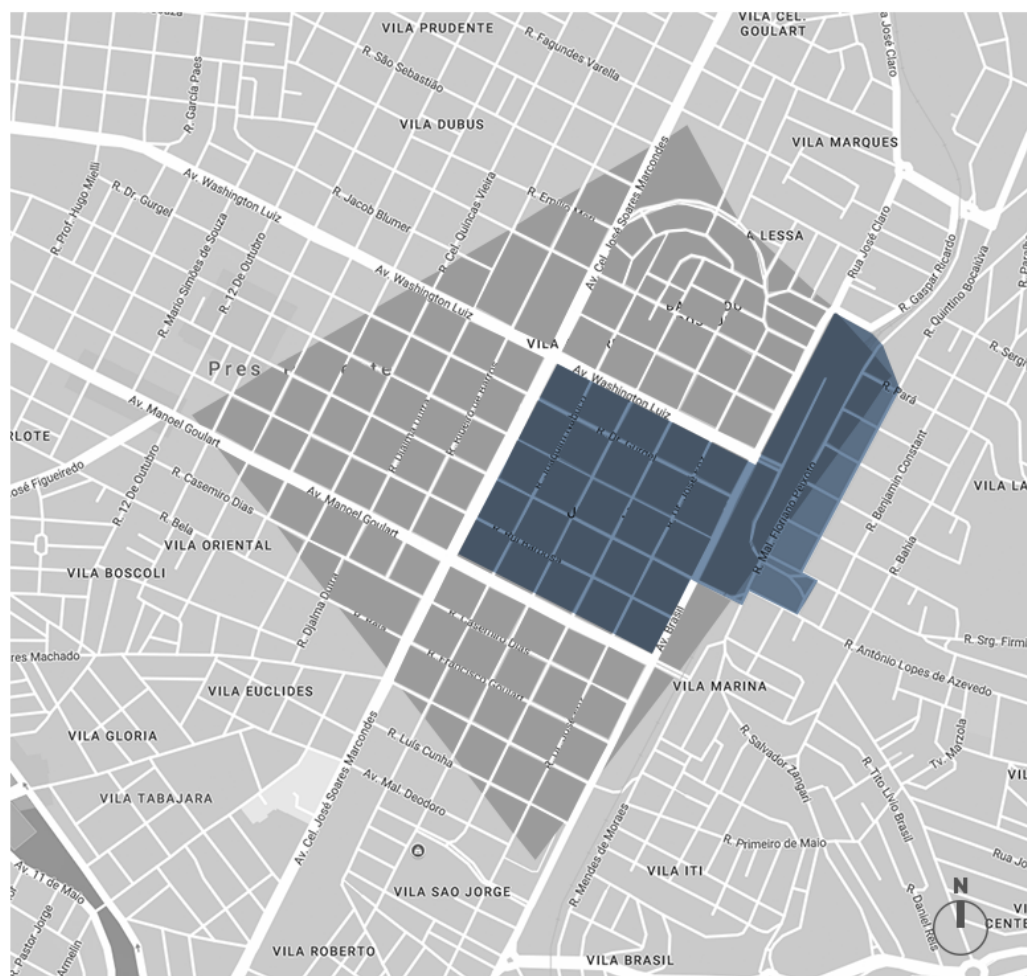
Para a análise desta seção foi necessário realizar algumas adaptações com relação ao Plano Base originalmente proposto por Torné (2014). Segundo o Documento Guia cabe a esta seção desenhar as áreas da cidade que necessitam de transformação, renovação, revitalização, regeneração ou outras ações similares. Estas áreas estariam presentes no plano diferenciadas apenas em duas tipologias: áreas de regulamentação (AR) ou áreas de transformação (AT).

Cabe lembrar que a própria metodologia atenta a impossibilidade de tratar de todos os projetos, a realizarem-se nos próximos 10 anos ou realizados nos 10 anos anteriores, com o mesmo detalhe urbanístico, já que o urbanismo não é um processo fechado, e sim uma evolução. A cidade é tida neste método como um sistema aberto, para isso o Plano Base deve operar segundo as condições de cada quadro urbano e segundo cada morfologia.

Após a delimitação destas duas áreas, AR e AT, o Plano Base tornaria graficamente visível as regiões de desenvolvimento de médio e longo prazo da cidade, uma vez que apenas são consideradas neste plano as áreas em que os projetos já estivessem suficientemente maduros, consolidados e previstos por parte do Poder Público Municipal.

A adaptação que se fez necessária nesta seção foi a de não demarcar as áreas em processo de regulamentação, uma vez que se trata de um recorte territorial com a maior parte de sua malha urbana já consolidada, não estando

Segundo o Documento Guia para a elaboração do Plano Base, cabe a esta seção demarcar as áreas da cidade que necessitam de projetos de transformação, renovação, revitalização, regeneração ou similares. No Plano Base deste trabalho foram demarcadas áreas do centro de Presidente Prudente que receberam projetos significativos nos últimos 10 anos ou que ainda serão realizados nos próximos 10 anos. Mapa: Google Maps, editado e organizado pela autora, 2017.



 Delimitação da área central de Presidente Prudente para este trabalho

Áreas em transformação (AT)

previstos projetos de regulamentação por parte da Prefeitura de Presidente Prudente. Logo, o Plano Base elaborado por este trabalho, levou em consideração apenas as áreas em transformação no centro da cidade (AR), com destaque a três grandes projetos: a reforma da Praça 9 de Julho, a reforma do Calçadão da Rua Tenente Nicolau Maffei e o projeto de regulação infraestrutural da Praça da Bandeira – sendo os dois primeiros já concluídos e este último previsto a ser executado apenas em 2018 (PAINEL 43).

Como já apontado anteriormente neste trabalho, duas ordens de interesses convergiram para a criação do calçadão. Uma das motivações para a construção do calçadão da década de 1970 entendia a atuação do poder público municipal em prol da defesa dos interesses dos capitais já instalados na área central, reforçando sua centralidade. A segunda ordem de interesse surgiu mais como um modismo, sobretudo quando se leva em conta as características do projeto que se baseavam em experiências anteriores, de cidades paulistas e paranaenses desconsiderando especificidades e demandas locais.

Mesmo diante da oposição da Associação Comercial da cidade, a Rua Tenente Nicolau Maffei foi transformada em calçadão, com inauguração em dezembro de 1979, passando a ser valorizado pelos cidadãos em geral e pelos comerciantes cujos negócios nela se situavam. Diferentemente do imaginado pela Associação Comercial, a implantação de uma via de uso exclusivo para pedestres refletiu no aumento das compras nos estabelecimentos que ali se situavam.

Passados 30 anos após a sua instalação, o Poder Público local colocou em prática um projeto de "revitalização" da área, alegando a sua "deterioração". A reforma do calçadão de Presidente Prudente teve início em maio e foi concluída em novembro de 2011, através da ordem de serviço assinada pelo prefeito Milton Carlos de Mello “Tupã” e pelo vice-prefeito

Marcos Vinha. A empreiteira contratada e vencedora do processo de licitação foi a Prudensan Engenharia⁷ (PAINEL 44).

Para darem início à obra, a empreiteira começou por retirar todos os antigos equipamentos urbanos, como bancos, piso e telefones públicos e isolar a área com tapumes. Foi decidido que a obra seria realizada em duas etapas, primeiramente os trabalhadores iriam trabalhar com a reforma apenas na parte central do calçadão, deixando dois corredores laterais para o acesso dos pedestres, evitando assim que os lojistas precisassem fechar as suas portas. Em um segundo momento, de acordo com o que foi afirmado pelo secretário municipal de planejamento, Laércio Alcântara, seria realizada a revitalização dos corredores laterais juntamente com a padronização das fachadas das lojas, para que assim o calçadão se transformasse em um “grande shopping a céu aberto”.

Segundo o projeto, a área central da via precisaria passar por algumas readequações, uma vez que os caminhões de carga e descarga, bem como os caminhões do Corpo de Bombeiro e os carros da Polícia Militar antigamente não conseguiam ter acesso rápido às lojas do calçadão. Ademais, a reforma contou com a instalação de novos mobiliários urbanos, substituição das antigas tubulações de ferro por outras mais adequadas⁸ e com a preservação

⁷ Fontes das informações e fotos obtidas:

http://sincomercioprudente.com.br/noticias/noticia_praca9.htm

<http://www.construcaoshop.com.br/gallery-look.php?idgal=3>

<http://www.portalregional.net.br/noticias/?id=19039>

<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=25883>

<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=23397>

<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=23413>

<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?jsessionid=679E198164FFFEF5B9C9405D3CCC4C5C?cod=25938>

<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=17069>

Consultados em: abril de 2015

⁸ A rede de transporte de água era feita por tubulações de ferro fundido e há 15 anos não passava por reformas.



REFORMA DO CALÇADÃO

As imagens abaixo mostram a reforma realizada no calçadão de Presidente Prudente em 2011, realizada pela Prefeitura Municipal.

Fonte: site oficial da Prefeitura, noticiários locais e acervo pessoal da autora.



Calçadão de Presidente Prudente em reforma no ano de 2011.



Inauguração do calçadão após reforma em 2011. Presentes o prefeitura e Secretário do Planejamento do Município



Calçadão após reforma, em fevereiro de 2015. Retirada do piso de pedras portuguesas, instalação de novos mobiliários e iluminação

REFORMA DA PRAÇA 9 DE JULHO

As imagens abaixo mostram a reforma realizada na praça 9 de julho, tida pelo Poder Público Municipal como um projeto de "revitalização" e "modernização" da praça.

Fonte: site oficial da Prefeitura Municipal e acervo pessoal da autora

Início das obras de reforma com a presença do Prefeito Tupã e vereadores em abril de 2013



Praça 9 de julho após a reforma, que terminou em dezembro de 2013. Foto de janeiro de 2015.

das árvores já existentes, tentando diminuir o desconforto térmico causado pela grande incidência solar típica do clima da região do Oeste Paulista.

A inauguração do calçadão remodelado ocorreu em novembro de 2011 e contou com a participação de diversas autoridades municipais, entre elas: o prefeito, deputados estaduais, vereadores da Câmara de Presidente Prudente, secretários municipais, empresários, representantes de entidades, comerciantes e a população em geral.

Logo em seguida a reforma do calçadão, a Prefeitura deu continuidade a segunda etapa do seu projeto de “revitalização” do centro com a reforma da Praça Nove de Julho, em maio de 2013. Após 20 anos sem nenhuma mudança, a “remodelação” da praça, assim como foi chamada pela imprensa, resultou em novas calçadas, novos banheiros, modernização do Teatro de Arena, reforma da base da Polícia Militar⁹, restauração da fonte luminosa e do paisagismo. Diferentemente do que aconteceu no calçadão, o piso de pedra portuguesa foi mantido e as pedras foram retiradas apenas para passarem por um processo de restauração. A proposta inicial era que a praça fosse feita com o mesmo piso do calçadão, já que a grande dificuldade é em relação a manutenção das pedras portuguesas para evitar que se soltem dificultando a circulação das pessoas no local. No entanto, o projeto foi alterado por intervenção do Ministério Público, mantendo as pedras portuguesas, datadas de 1940 (PAINEL 45).

Além de reformar os elementos já existentes, este novo projeto para a praça contou com algumas novidades para a população, como a instalação de um sistema de internet sem fio que funciona 24h – inclusive nos finais de semana e feriados. Ademais, os pontos de ônibus que antes se situavam na praça foram transferidos para a quadra do lado.

⁹ Já era localizada na Praça 9 de julho.

A inauguração da Praça Nove de julho remodelada ocorreu em 30 de novembro de 2013 logo pela manhã. Contou com a presença de autoridades municipais e representantes do Ministério Público Estadual, além dos vereadores da Câmara Municipal de Presidente Prudente.

Após a execução dos projetos de reforma da Praça 9 de Julho e do Calçadão, foi apresentado pela Prefeitura Municipal, nos últimos meses, um projeto de "revitalização ambiental da Praça da Bandeira" harmonizando a existência do *shopping popular*, o Camelódromo, com o restante do lugar, segundo notícia veiculada pela “sala de imprensa” no site oficial da Prefeitura¹⁰ (PAINEL 46).

A iniciativa da Prefeitura em desenvolver este projeto teve início a partir de uma ação civil pública impetrada em 2014 pelo Ministério Público Estadual (MPE) contra a Prefeitura de Presidente Prudente em que a Promotoria de Justiça pedia a retirada do Camelódromo da Praça da Bandeira, com a sua transferência para um local considerado apropriado¹¹. A argumentação utilizada pela Promotoria era a de que a praça é do povo e, como tal, deveria cumprir a sua finalidade de área de lazer, de passeio para a população.

Em setembro de 2014, o juiz da Vara da Fazenda Pública da Comarca de Presidente Prudente, Darci Lopes Beraldo, julgou parcialmente procedente a demanda apresentada pela Promotoria de Justiça, sendo que em sua sentença o magistrado negou o pedido de retirada do Camelódromo da Praça da Bandeira, no entanto, impôs uma série de obrigações ao Poder Executivo do Município, como a obrigação de reduzir os boxes instalados para no máximo 240 – quantidade prevista no decreto municipal 16.462/2004.

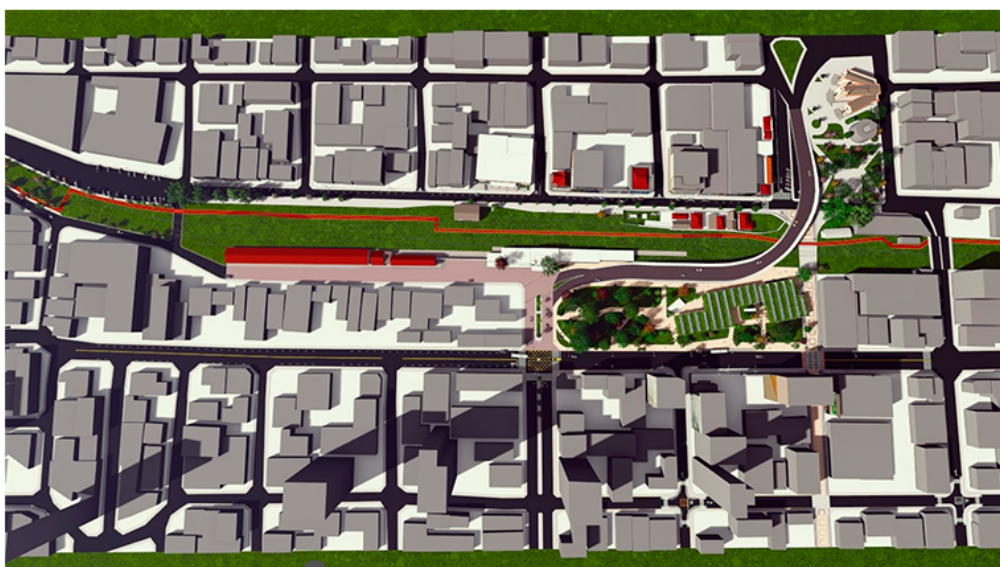
¹⁰ <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?imprimir=true&cod=37716>

¹¹ https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/projeto-de-reformulacao-do-camelodromo-de-presidente-prudente-contempla-obras-orcadas-em-r-20-milhoes.ghtml?utm_source=facebook&utm_medium=share-bar-smart&utm_campaign=share-bar

PROJETO DA PRAÇA DA BANDEIRA

As imagens abaixo ilustram o projeto de "revitalização ambiental" da Praça da Bandeira, harmonizando a existência do Camelódromo instalado no local há mais de 20 anos, com a extensão do calçadão e com a construção de um boulevard ao longo da Rua Marechal Faria no Peixoto, além da construção do "Atende Prudente" nesta mesma rua.

Fonte: site oficial da Prefeitura.



Vista aérea da área em transformação a partir do projeto elaborado para a Praça da Bandeira, Camelódromo e parte da Vila Marcondes. Ao lado a imagem da nova estrutura para o Camédromo da cidade



PROJETO DA PRAÇA DA BANDEIRA

As imagens abaixo ilustram o projeto de "revitalização ambiental" da Praça da Bandeira, harmonizando a existência do Camelódromo instalado no local há mais de 20 anos, com a extensão do calçamento e com a construção de um boulevard ao longo da Rua Marechal Faria no Peixoto, além da construção do "Atende Prudente" nesta mesma rua.

Fonte: site oficial da Prefeitura.



Proposta de demolição das lojas construídas em baixo do viaduto Tanel Abbud que atualmente bloqueiam a livre de circulação de pedestres até a Vila Marcondes para que seja dado lugar a Praça de Alimentação do Camelódromo.

Outra determinação da Justiça é de que a Prefeitura apresente um "projeto de revitalização ambiental" da Praça da Bandeira com um "cinturão verde" circundando o espaço do Shopping Popular, além de rever as condições de segurança das instalações da rede elétrica que dá suporte ao funcionamento dos boxes.

Para este trabalho, a parte deste projeto que chamou mais a atenção foi a proposta de prolongamento do calçadão da Rua Tenente Nicolau Maffei com o objetivo de interligar o quadrilátero central à Vila Marcondes, favorecendo a circulação de pedestres sem fazer grandes alterações no sistema viário do local, mas propondo a derrubada das lojas construídas em baixo do viaduto Tanel Abbud que atualmente bloqueariam a passagem e a conexão visual dos pedestres a Vila Marcondes – segundo o projeto divulgado pela Prefeitura a demolição destes estabelecimentos dará lugar à Praça de Alimentação do Camelódromo (PAINEL 47).

Outro ponto importante do projeto, caso venha a ser executado exatamente igual a proposta apresentada, será a instalação do "Atende Prudente", um espaço para a prestação de serviços que será construído na Vila Marcondes no espaço do antigo hospital São Sebastião e que oferecerá a população serviços prestados pela Prefeitura, como a emissão de certidões e alvarás. A instalação do Atende Prudente também será acompanhada pela construção de um boulevard na Rua Marechal Floriano Peixoto – um espaço público de convivência que contará com a retirada de um muro que circunda a linha férrea da Estação Ferroviária até o Centro Cultural Matarazzo (PAINEL 51 e 52).

Mesmo ainda não muito divulgado pela mídia local, há intenção por parte da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos e da Secretaria de Planejamento em realizar também uma remodelação das calçadas localizadas no quadrilátero central (PAINEL 50). Segundo reportagem disponibilizada pelo

site oficial da Prefeitura Municipal, o objetivo deste projeto é rever a largura das calçadas e, se possível ampliá-las – devido ao grande fluxo de pedestre na área o estreito espaço de circulação no passeio público tem se mostrado cada vez mais inadequado aos seus usuários. Como é possível observar no painel 49, o alargamento das calçadas no quadrilátero central já esta sendo previsto pelo projeto de “revitalização” da Praça da Bandeira e Vila Marcondes¹².

Com relação a estas reformas que vem ocorrendo nas áreas centrais de Presidente Prudente e em demais cidades médias do estado de São Paulo e Paraná, como é o caso de Ribeirão Preto e Londrina, diferentes estudos têm apontado que o processo de descentralização está intrinsecamente ligado ao processo de recentralização, indissociavelmente debatido a partir da sua relação com o processo de estruturação–desestruturação–reestruturação do espaço urbano. Observa-se que a constituição de uma nova expressão de centralidade em uma cidade antes centralizada em um único centro, acaba redefinindo a sua noção de centralidade, reconstituindo um novo arranjo e novas formas de articulação entre os diferentes lugares da cidade (OLIVEIRA, 2008).

Logo, depreende-se que não há uma mera mudança na localização das atividades que se encontravam no centro principal ou uma dispersão dessas atividades por outras áreas da cidade, mas uma lógica espacial direcionada pelas lógicas econômicas de determinadas atividades que expressam uma "concentração descentralizada" frente ao centro principal, expressando uma redefinição da centralidade intraurbana (SPOSITO, 2001).

Como apontado por Jayme e Neves (2010), o surgimento de novas centralidades na década de 1960 foi um processo comum também em cidades grandes, como em Belo Horizonte, por exemplo. Consequentemente ao

¹² <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=35969>



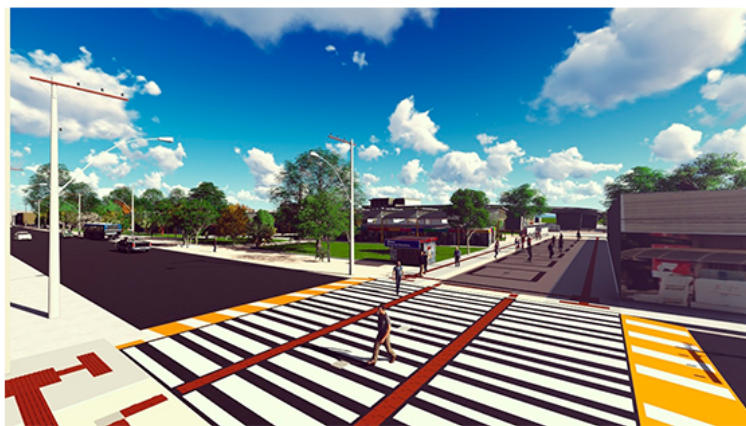
PROJETO DA PRAÇA DA BANDEIRA

As imagens abaixo ilustram o projeto de "revitalização ambiental" da Praça da Bandeira, harmonizando a existência do Camelódromo instalado no local há mais de 20 anos, com a extensão do calçadão e com a construção de um boulevard ao longo da Rua Marechal Foriano Peixoto, além da construção do "Atende Prudente" nesta mesma rua.

Fonte: site oficial da Prefeitura.



Proposta de prolongamento do calçadão da Rua Tenente Nicolau Maffei com o objetivo de interligar o quadrilátero central à Vila Marcondes, estimulando a circulação de pedestre entre as duas áreas sem que para isso fosse necessário fazer drásticas alterações no atual sistema viário





REMODELAÇÃO DAS CALÇADAS

Para o quadrilátero central esta previsto um projeto de remodelação das calçadas, que irá contar com a ampliação da área de circulação de pedestre pelo passeio público, rampas de acesso para cadeirantes e outros portadores de mobilidade reduzida, e a diminuição das vagas de estacionamento ao longo da via.

Fonte: site Oficial da Prefeitura.



A remodelação das calçadas do quadrilátero central de Presidente Prudente já está sendo levando em conta pelo projeto de "remodelação" da Praça da Bandeira e Vila Marcondes.

surgimento de novas centralidades, os espaços públicos das áreas centrais passaram por mudanças significativas nas suas formas de apropriação. A região central, antes lugar de permanência e circulação de diferentes grupos, passou a ser vista como o lugar do “outro”, um espaço predominantemente apropriado pelas classes populares.

Por conta da migração da classe média e alta às novas centralidades, ocorreu um processo de deterioração das edificações destes centros tradicionais. O centro, outrora como símbolo da modernidade, com seus prédios monumentais, foi perdendo a sua aura moderna (JAYME; NEVES, 2010).

E por que valorizar o centro? Na verdade, esta é uma indagação comum na cidade contemporânea. As primeiras justificativas se apoiam numa ideia de valorização da história local, um patrimônio que simboliza o todo, além disso, deve-se pensar que o centro sempre será útil por possuir todas as infraestruturas já instaladas, proximidades com áreas mais valorizadas, acessos e conexões.

Como referenciado no início deste trabalho, além de se apresentar como um local geográfico, a centralidade é uma qualidade que remete à função que esta desempenha na estrutura urbana, o que, no caso do centro principal, não se restringe à concentração de fluxos e setor terciário, incorporando demais elementos que o posicionam na escala da cidade, numa capacidade representativa, sem desconsiderar sua centralidade funcional. Essa capacidade de representar a cidade refere-se também ao espaço vivido e social, a memória, a carga imagética que o centro possui.

Nesse sentido, os projetos de "renovação" urbana no centro trazem a torna mais um processo gerado a partir da reestruturação deste espaço com a substituição parcial ou total de uma área dita antiga ou mesmo obsoleta. Este processo age numa espécie de reconquista do centro para fazer parte da cidade contemporânea em sua complexidade atual. A justificativa aparece

com reuso das vantagens já existentes e uma otimização de toda a infraestrutura instalada em períodos anteriores, além de contrapor-se aos processos de produção em curso atualmente, inclusive nas cidades médias, como é o caso do processo de fragmentação socioespacial.

Para Zanon (2014), também é necessário considerar um outro aspecto: ao eleger o centro como histórico com o pretexto de bem patrimonial, passa-se ao processo de seleção dos elementos que representam a identidade de uma cidade, quando este deveria ser elencado pela construção social de sua história, tendo em vista que a materialidade do centro histórico significa o patrimônio edificado. Tal condição dos centros como históricos passou a reunir diferentes tipos de espaços, o centro torna-se objeto de política, sendo institucionalizado através do discurso e de práticas que ultrapassem a política do patrimônio.

A "renovação" do centro é uma ação que faz parte dos processos de reestruturação do espaço urbano, o que inclui novas relações com as partes da cidade, recriando uma outra forma urbana que nos leva ao questionamento sobre o futuro do centro na cidade contemporânea. Atualmente, o centro possui um valor simbólico historicamente, o que, no entanto, não é possível generalizar que esta característica sempre seja a força do centro, haja visto que os processo de urbanização e reestruturação da cidade e do território também se tem imbuído de tal tarefa nos subcentros e demais áreas de centralidade. Logo, a "crise" do centro e sua revalorização sob um viés simbólico também revelam a necessidade de se conhecer os significados que o centro assume nas relações interurbanas da cidade, bem como os atributos que tornam o centro uma forma complexa.

Tourinho (2006), aponta que na década de 1980, o discurso da crise dos centros tradicionais foi substituído pelo discurso de revalorização das



REMODELAÇÃO DAS CALÇADAS

Para o quadrilátero central esta previsto um projeto de remodelação das calçadas, que irá contar com a ampliação da área de circulação de pedestre pelo passeio público, rampas de acesso para cadeirantes e outros portadores de mobilidade reduzida, e a diminuição das vagas de estacionamento ao longo da via.

Fonte: site Oficial da Prefeitura.

Acompado pelos Secretários de Obras e de Planejamento, o prefeito Nelson Bugalho percorreram as ruas do quadrilátero central



O projeto de "reforma tem como objetivo alargar as estreitas calçadas do centro - cada vez mais inadequadas ao grande fluxo de pedestres



áreas centrais, entendidas como pontos estratégicos para atender às demandas de competitividade entre cidades por recursos regionais. Mas o alcance de tal substituição precisa ser avaliado, uma vez que os discursos sobre a decadência das áreas centrais, muitas vezes vinculados à sua popularização, continuam a ser veiculados, inclusive pela mídia.

Segundo Jayme e Neves (2010), estas políticas de “revitalização”, muito frequentes nas metrópoles, apropriam-se culturalmente das imagens da cidade para atribuir novos sentidos ao passado – o que acaba por atrair novos capitais de investimentos, além de terem muitas vezes um caráter segregador e higienizador destes espaços. Para Leite (2002), a “desapropriação dos sujeitos” dos locais revitalizados pode corresponder a reapropriação desses espaços por outros sujeitos, que podem alterar a paisagem e conferir outros sentidos a esses lugares.

No caso do centro da cidade, nota-se que a ideologia por certo tempo o enaltece, mas, em outro momento, reforça o seu dismantelamento, atribuindo-lhe a condição de deteriorado. Para Villaça (2001, p. 344), a “produção ideológica” dispõe de mecanismos que convertem os processos sociais em fatos naturais, como a expressão “deterioração do centro”. O centro de uma cidade é vital para a dominação e controle por meio do espaço urbano, e então por tal sofre intenso “tratamento ideológico”. Nesse sentido, Villaça (2001, p. 344) chama essa “ideologia de deterioração” como uma “versão das burguesias para explicar a degradação do centro causada por ela própria, mas que ela não pode admitir”. Na verdade, essa ideologia traz em si uma interpretação para os processos sociais, ao mesmo tempo em que sugere soluções, como se vê nos projetos de renovação urbana.

O processo rotulado de “deterioração” pela ideia dominante refere-se ao estado de quase ruína em que são deixados muitos edifícios dos centros tradicionais, em virtude de seu abandono pelas camadas da alta renda, que produziram novos



ATENDE PRUDENTE

As imagens abaixo ilustram o projeto de "revitalização ambiental" da Praça da Bandeira, harmonizando a existência do Camelódromo instalado no local há mais de 20 anos, com a extensão do calçadão e com a construção de um boulevard ao longo da Rua Marechal Foriano Peixoto, além da construção do "Atende Prudente" nesta mesma rua.

Fonte: site oficial da Prefeitura.



O "Atende Prudente" funcionará como uma espécie de "Poupa-tempo", já existente próximo a Rodoviário de Presidente Prudente, no entanto será destinado a prestação de serviços relacionados a Prefeitura Municipal, como a obtenção de alvarás e certidões.



BOULEVART FLORIANO PEIXOTO

As imagens abaixo ilustram o projeto de "revitalização ambiental" da Praça da Bandeira, harmonizando a existência do Camelódromo instalado no local há mais de 20 anos, com a extensão do calçadão e com a construção de um boulevard ao longo da Rua Marechal Floriano Peixoto, além da construção do "Atende Prudente" nesta mesma rua.

Fonte: site oficial da Prefeitura.



A construção do boulevard tem como proposta ser uma área de recreação e de lazer, além de servir como um espaço de circulação ao longo da Rua Floriano Peixoto. Como é possível observar nestas imagens será demolido o muro que margeia a linha férrea para que se estabeleça uma conexão visual do quadrilátero central para com a Vila Marcondes.

centros. Como o centro é uma área importante da metrópole, a classe dominante não pode assumir esse fato e precisa ocultá-lo, formulando uma versão que não comprometa sua posição de classe dominadora. (VILLAÇA, 2001, p. 344).

Carlos (2007), de certa forma, complementa a ideia de Jayme e Neves sobre os projetos de revitalização. A priori, Carlos chama a atenção sobre a complexa relação entre o Estado e a produção do espaço urbano, na medida em que o poder público tem a possibilidade de intervir, permitir ou coordenar a intervenção no espaço, como ocorre no caso das revitalizações. Ressalta ainda que o combate ao degradado no centro das metrópoles pelos processos de revitalização busca revalorizar o solo urbano, que muda o uso do espaço pela imposição do valor de troca e expulsa aquele que não está apto a pagar por ele, produzindo, portanto, a “asepsia” dos lugares “degradados” que aparecem na paisagem como o pobre, o sujo e o feio, exigindo a substituição pelo rico, limpo e bonito.

No entanto, é fundamental que sejam feitas ressalvas quanto a aplicabilidade das teorias urbanas sobre a metrópole para a análise dos processos urbanos em cidades médias, principal objeto de estudo deste trabalho. Até porque, como dito anteriormente, não se pode generalizar os processos de urbanização em todas as cidades, cabendo uma investigação específica para cada caso.

CONCLUSÃO

Considerações finais sobre as sugestões de diretrizes para o planejamento estratégico da área central de Presidente Prudente e a bibliografia utilizada como base ao desenvolvimento deste trabalho



TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

Conclusão

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estas últimas considerações, muito mais do que pontos finais, para mim, são pontos de partida. Assim como proposto deste o início, o Plano Base não tem como intensão trazer respostas definitivas, até porque, segundo Souza (2011), o processo de planejamento urbano é um exercício complexo de previsão do futuro, uma vez que precisar levar em conta elementos determinados e indeterminados.

Ao longo do trabalho de aplicação do Plano Base na área central de Presidente Prudente, metodologia tida como um instrumento abrangente de reconhecimento, foram levantadas problemáticas que devem ser melhor tratadas em planos estratégicos mais específicos, seguindo as recomendações do próprio arquiteto criador do método, Josep Maria Llop Torné. Mas como parte da conclusão desta monografia já gostaria de trazer algumas possíveis diretrizes de desenvolvimento estratégico que poderiam solucionar ou, ao menos, minimizar as problemáticas levantadas ao longo da aplicação desta metodologia.

Uma destas diretrizes – resumidas e sintetizadas no quadro 8 – seria a urgente necessidade do Poder Público de cobrar dos proprietários dos lotes das áreas periféricas ao quadrilátero central da cidade para fazerem pleno uso de todo o potencial construtivo de seus lotes, de acordo com o coeficiente mínimo de



ZONEAMENTO SISTEMA DE ESPAÇOS ABERTOS

Não foi encontrado, ao longo dos trabalhos de campo na área, nenhum uso do solo urbano que se mostrasse inadequado ao previsto no Plano de Zoneamento da cidade. No entanto, chamou muito a atenção a inexistência de áreas de permeabilidade nos lotes de usos comercial e de serviços. A primeira diretriz seria adequar o Plano de Zoneamento obrigando estes lotes a cumprirem uma **taxa de permeabilidade mínima de 10% da área do lote**, visto que esta área é uma área predominantemente comercial e a inexistência da obrigatoriedade da taxa de permeabilidade nesta área resultaria em uma sobrecarga do sistema de captação de água pluvial. Outra diretriz seria obrigar os proprietários dos lotes da área **cumprirem com o coeficiente de aproveitamento mínimo do solo** sob a penalidade prevista pelo Estatuto da Cidade do IPTU progressivo no tempo como instrumento de utilização compulsória de todo potencial construtivo - para que seja maximizado o aproveitamento de recursos instalados na área ao mesmo tempo que também funcionaria como uma estratégia de desconcentrar a instalação dos estabelecimentos comerciais e de serviços do quadrilátero central da cidade. A terceira diretriz para esse sistema básico seria a **melhor especificação no Plano de Zoneamento quanto aos usos permitidos, tolerados e proibidos** nas zonas especiais e de espaços abertos.



SISTEMA VIÁRIO E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

A principal diretriz proposta para este tema básico seria a **expressa proibição de instalação de novos equipamentos públicos** nesta área, como cartórios, escolas, secretarias, hospitais e unidades básicas de saúde. Além de toda a área central delimitada neste trabalho já estar dentro da área de influência destes equipamentos, novas instalações resultariam no agravamento do nível já crítico do fluxo de automóveis nas avenidas delimitadoras do quadrilátero central, resultando em mais congestionamentos para a área.



MORFOLOGIA

Reforça a diretriz prevista para os sistemas viários e equipamentos públicos, zoneamento e espaços abertos de desconcentrar a presença de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços presentes no quadrilátero central, propondo **novas localizações de estabelecimentos externos ao raio de concentração** comerciais e de prestação de serviços proposta pela metodologia.



PROJETOS E ÁREAS EM TRANSFORMAÇÃO

Para as áreas tidas como áreas em transformação por este tema básico é fundamental tomar como diretriz o desenvolvimento de **projetos que favoreçam a circulação de pedestre** - visto o grande fluxo de pessoas que frequentam a área, diretriz esta que já está sendo seguida pela prefeitura de acordo com o projeto, ainda em caráter inicial, de alargamento das calçadas do quadrilátero central. A segunda diretriz proposta para este sistema seria a **interligação do atual centro da cidade com a Vila Marcondes**, diretriz esta que também já está sendo seguida pela prefeitura segundo projeto de "requalificação ambiental" da Praça da Bandeira e de extensão do calçadão até a Vila Marcondes, lançado no final de 2017 e previsto para ter início ainda neste ano (2018).

QUADRO 8

DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Organizado: Bárbara Scudeller, autora

aproveitamento do solo previsto no Plano de Zoneamento. O que, inclusive, seria uma das soluções para poder desconcentrar e enorme quantidade de equipamentos públicos, comércio e prestação de serviço localizados no quadrilátero central, identificados a partir do traçado da circunferência de concentração de equipamentos públicos previsto pela metodológica, conforme ilustrado no painel 42, como uma forma também de amenizar os níveis críticos de fluxos de veículos nas Avenidas Brasil, Washington Luiz, Coronel Marcondes, Manoel Goulart.

Uma outra diretriz levantada a partir das análises do Plano Base seria a de entender o centro de Presidente Prudente para muito além do conhecido "quadrilátero central", suspeita esta confirmada ao longo da realização das entrevistas para fazer a delimitação do que possivelmente seria a área central da cidade, usada como recorte para a aplicação da metodologia e desenvolvimento deste trabalho, onde os entrevistados, além de usarem como critério de delimitação a concentração de estabelecimentos comerciais, indiretamente levaram em conta também a facilidade de acesso a área, ou seja, questões relativas a mobilidade.

Esta suspeita quanto a necessidade de expansão dos limites da área central levanto em conta os aspectos da mobilidade urbana também ser confirmou com a recente divulgação, por parte da própria Prefeitura Municipal de Presidente Prudente, do lançamento de um projeto de "revitalização ambiental" para a Praça da Bandeira, que, além de contar com a adequação da infraestrutura do camelódromo, situado nesta praça, também prevê a extensão do calçadão da Rua Tenente Nicolau Maffei até a Vila Marcondes, que se tornará possível através da derrubada das lojas instaladas em baixo do Viaduto Tanel Abbud.

Por isso, para mim, mais do que conclusões, estas análises servirão como importantes pontos de partida à planos mais específicos e estudos mais aprofundados a serem desenvolvidos nos próximos anos, que deverão levar em conta a diretriz fundamental de se considerar como centro de Presidente Prudente uma área que vá além dos limites estabelecidos pelo quadrilátero central da cidade.

Conclusão

BIBLIOGRAFIA

- BAUDRILLARD, J. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 2010.
- BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- _____. **Vida para consumo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.
- BORDIN, Pedro Augusto Vieira. **Lei cidade limpa e as mudanças na paisagem urbana de Londrina**, 2012, Dissertação de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Londrina, Londrina.
- BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, DF, jul 2001. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br>. Acesso em: 23 nov. 2017.
- CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CARLOS, Ana Fani. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Ed. Eletrônica/LABUR, 2007.
- CASTELLO BRANCO, Maria Luisa. Cidades médias no Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e terra, 1983.
- CASTELNOU, Antônio. **Arquitetura Art Déco em Londrina**. Londrina: Atrito Art, 2002.
- CATALÁ, R. G. e TORNÉ, J. M. L. El plan general municipal de ordenación urbana y territorial de Lleida, 1995–2015. **Urban**, Lleida, n. 12, p. 84–101, set. 2007.
- CATELAN, Márcio José. **Heterarquia urbana**: interações espaciais interescares e cidades médias. 2012. Tese (Doutorado em Geografia) –

Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, UNESP–FCT, Presidente Prudente.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. Área central. Permanências e mudanças: uma introdução. In: OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades brasileiras**: territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais, 2009.

CORTÉS, José Miguel G. **Políticas do Espaço**: arquitetura, gênero e controle social. São Paulo: Editora São Paulo Senac, 2008.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

DRIGO, Maria Ogécia; SOUZA, Luciana Coutinho Pagliarini de. **A paisagem urbana como sistema de comunicação**: um olhar para a cidade de São Paulo, São Paulo, n.23, p. 84 – 98, 2008.

FRANÇA, Roberto Hermínio. **Polição visual urbana**. 2010. Disponível em: <http://ambientes.ambientebrasil.com.br/urbano/poluicao/poluicao_visual_urbana.html?query=poluicao+visual>. Acesso em 17 de abril de 2017.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. SP: Perspectiva, 2013.

GUY, Clifford. **The retail Development Process. Location, property and planning**. Londres: Routledge. 1994.

HIRAO, H. **Rua de pedestres**: o planejamento visual urbano dos projetos públicos adequados ao contexto regional. O caso de Presidente Prudente. 1990. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, FAU/USP, São Paulo.

JAYME, Juliana Gonzaga; NEVES, Magda de Almeida; Cidade e espaço público: política de revitalização urbana em Belo Horizonte, **CADERNO CRH**, Salvador, v. 23, n. 60, p. 605–617, Set. /Dez. 2010

KOOLHAAS, Rem. **S, M, L, XL**: Small, Medium, Large, Extra–Large. Roterdã: Jennifer Sigler, 1995.

LABASSE, Jean. **La organizacion del espacio**: Elementos da Geografia Aplicada. Instituto de Estudios de Administracion Local, Madrid, 1973.

LE CORBUSIER. **Planejamento Urbano**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1969. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009, p.44–56.

LEITE, Rogério Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.17, n.49, p.115–135, jun. 2002.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**, 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARX, K. **Grundrisse**: lineamientos fundamentales para la crítica de la economía política, 1857–1858. México, Fondo de Cultura Económica, 1985. v.1.

MURCIA, M. E. e SCORNIK, C. O. II Plan Base, hacia um método simplificado de planificación urbana: ciudad de Peso de Los Libres, Corrientes. **Complejidades Urbanas Y Sociales en el Contexto Del Ordenamiento Territorial**. vol. X. p. 113–132, mar. 2016.

OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto Alves de. Redefinição da centralidade urbana em cidades médias. **Sociedade e Natureza**, Uberlândia, v. 20, n. 2, p. 205–220, jun., 2008.

OLIVEIRA, Leonardo Pinto de. **Determinação de parâmetros para avaliação da poluição visual urbana**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2003. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/5482>>. Acesso em 24 de abril de 2017.

OSTROWETSKY, Sylvia. Les Centres Urbains. In: GHORRA–GOBIN, C. **Penser La ville de demain**. Qu'est-ce qui Institute la Ville. Paris: l'Harmattan, 1994, p. 41–49.

PADILHA, Valquíria. **Shopping center**: a catedral das mercadorias. SP: Boitempo, 2006.

PRESIDENTE PRUDENTE. **Lei Complementar do Município Nº 153/2008**. Dispõe sobre a Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo da Área Urbana do Município de Presidente Prudente. 2008. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/Documento.do?cod=612>. Acesso em: 12 dez. 2017.

POPPER, K. R. **A lógica da pesquisa científica**. São Paulo: Editora Cultrix, 1972.

PORTO–SALES, A. L. Pesquisa em Geografia Urbana: desafios e possibilidades de análise espacial com o uso do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n.36, v.2, p.81–103, ago./dez. 2014.

RIBEIRO, Gabriel Boraschi. Comércio popular e consumo. **Articulações entre os circuitos superior e inferior da economia urbana em cidades médias**: Presidente Prudente e Londrina. 2016. Trabalho de conclusão de curso

(Graduação em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, UNESP/FCT, Presidente Prudente, 2016.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SCUDELLER, B. P. Mudanças no consumo, mudanças no espaço urbano: lojas populares, centros tradicionais e vendas pela internet nos anos 2000. **Relatório Fapesp**: Presidente Prudente 2016/2017.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

SOUZA, J. **Os batalhadores brasileiros**. Nova classe média ou nova classe trabalhadora? Minas Gerais: Ed. EFMG, 2012.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a Cidade**: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intraurbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.) **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, Universidade Estadual Paulista, São Paulo, n. 10, p. 1–18, 1991.

_____. **O chão em Presidente Prudente**: a lógica da expansão territorial urbana. 1983. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista (UNESP-IGCE), Rio Claro.

_____. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 3, p. 143–157, 2006.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Geografia**, São Paulo, n. 10, 1991.

_____. **O estudo das cidades médias brasileiras**: uma proposta metodológica. In: Anais do 5º Seminário Internacional de Estudos Urbanos. Belo Horizonte: PUC-Minas, 2006.

TORNÉ, J. M. L. **Plan Base en Ciudades Intermedias**: Documento Guia. Máster en desarrollo urbano y territorial. Editorial Milenio, 2014. Disponível em: <http://desarrollourbanoyterritorial.duot.upc.edu/sites/default/files/Plan%20Base%20en%20Ciudades%20Intermedias.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2017.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e Centralidade: uma questão recente. In: CARLOS, Ana Fani Alessadri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Geografias das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006. p. 277–299.

VARGAS, H. e MENDES, C. **O comércio não planejado e a arquitetura comercial de transição**. In: 6TH INTERNATIONAL CONFERENCE IN RETAILING AND SERVICES SCIENCE. Porto Rico: EIRASS, 1999.

VARGAS, H. **O Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: SENAC, 2001.

VARGAS, Heliana Comin; MENDES, Camila Faccioni. **Poluição visual e paisagem urbana: quem lucra com o caos?** 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.020/816>>. Acesso em 24 de abril de 2017.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Editora Livros Studio Nobel Ltda, 2001.

_____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil**, 2ª edição. São Paulo: Editora Universidade do Estado de São Paulo, 2010.

WHITACKER, A.M. **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente**: uma discussão sobre a centralidade urbana. 1997. Dissertação (mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, UNESP/FCT, Presidente Prudente.

_____. Centro e centralidade. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon (org.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017

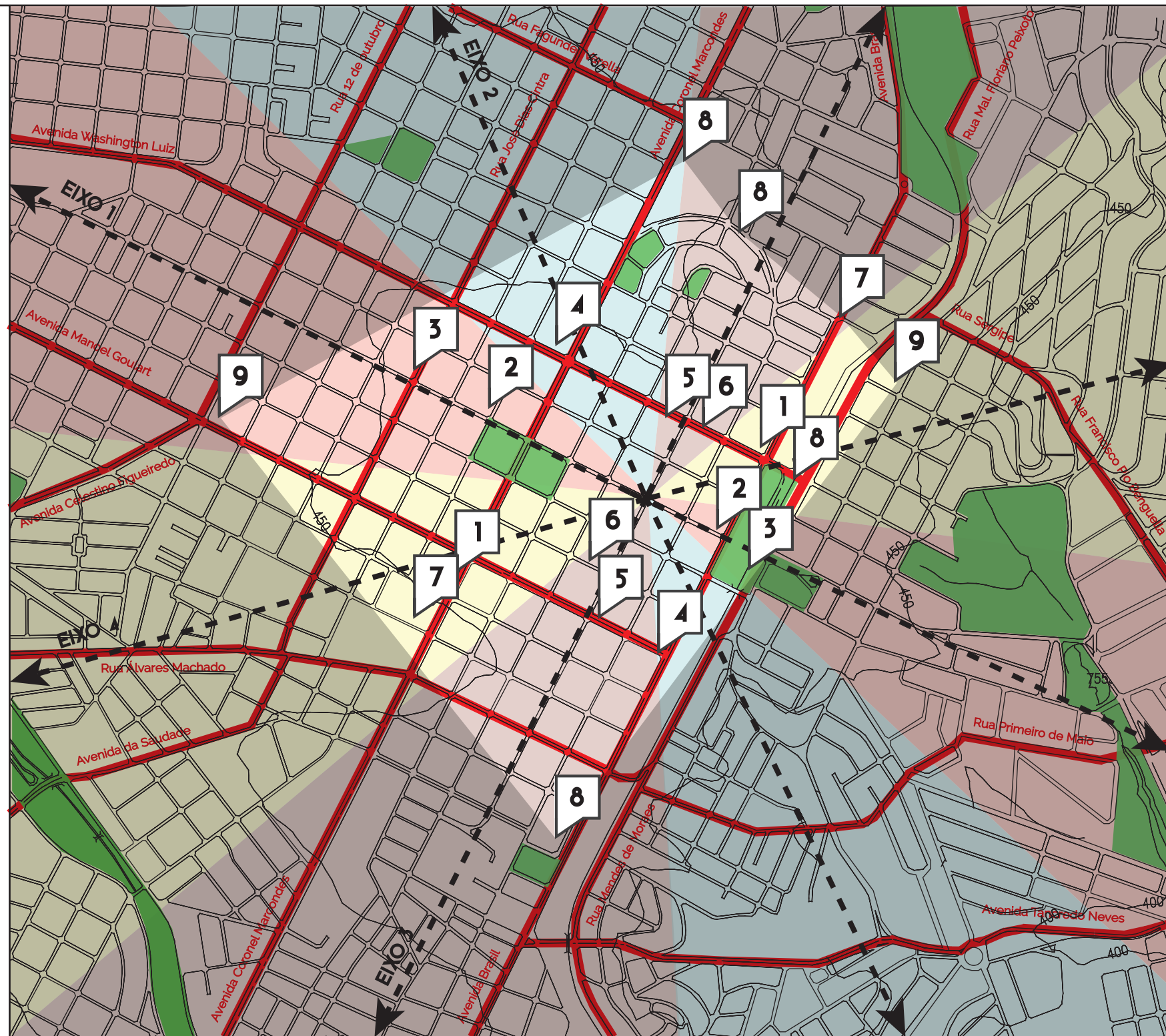
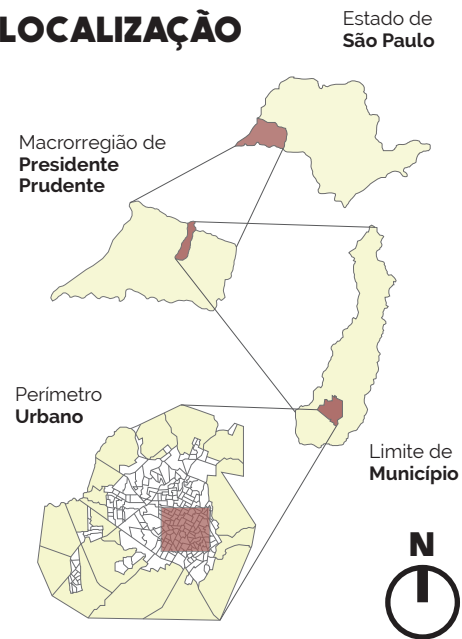
ZANON, Elisa Roberta. **O centro ainda é centro**. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina – UEL, Londrina.

DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE TRABALHO.Presidente Prudente.SP.2017

LEGENDAS

- Área de influência das entrevistas realizadas para os eixos 1
- Área de influência das entrevistas realizadas para os eixos 2
- Área de influência das entrevistas realizadas para os eixos 3
- Área de influência das entrevistas realizadas para os eixos 4
- Áreas verdes ou sistema de espaços abertos (parques ou praças)
- Delimitação da área central, a partir das entrevistas realizadas
- Pontos de referência, segundo cada entrevistado, que delimitam o centro de Presidente Prudente
- Ruas estruturais do sistema viário
- Direção 1 - primeira etapa das entrevistas
- Direção 2 - segunda etapa das entrevistas
- Eixos de referência para as entrevistas

LOCALIZAÇÃO



CRITÉRIOS PARA A DELIMITAÇÃO DO CENTRO

- 1** Avenidas e maior ponto de circulação. [Onde é centro deixa de ter um "ponto" de circulação, então...] Eu ia falar uma coisa boba, mas acho que não vou falar (rs)... Onde tem mais pomba é centro (rs).
- 2** Na minha cabeça, centro é CENTRO, é "miolo". É "miolo", é "miolo"! Entendeu? Na minha cabeça... [...] Por isso... É o meu critério. A predominância de estabelecimentos comerciais e onde as residências são a excessão.
- 3** Para mim o calçadão é um eixo e ele determina ali o que é o centro, que é o que eu faço em volta. E meu critério é esse: o lugar onde eu consigo estacionar e andar à pé para fazer compras.
- 4** Eu defino o centro como o lugar com uma maior concentração de pessoas.
- 5** O centro é uma área que diz respeito a todo mundo. E para mim esse é o limite que eu delimito. [...] O fato de ter ponto de ônibus eu acho significativo também para delimitar o que é centro. Basicamente é esse o critério que eu usei.
- 6** Bom... Ali tem muito comércio... Ali eu acho que é centro sim.
- 7** Eu imagino o centro como uma parte mais comercial.
- 8** Rodoviária "nova", segue a Avenida Brasil até o final, Estação Ferroviária, desce até a Getúlio Vargas, vai até a APEA, depois sobe pela própria Avenida Coronel Marcondes, pega a Washington Luiz até o Shopping. Mas a minha dificuldade de demarcar seria em qual bairro... [O Matarazzo você consideraria centro?] Não. [...] Ali seria um centro histórico só, mas não é mais centro.
- 9** Bom, eu andei muito a pé na minha juventude e então eu tenho bastante vivência ali na área do centro. Que eu considerava centro ainda. Ali para baixo eu já não considero centro mais não. Achava meio longe para andar a pé.



CALÇADÃO.
Foto tirada próximo ao PONTO 2 durante horário comercial.
Foto: Bárbara Scudeller, 2014.



VIADUTO TANEL ABBUD.
Foto tirada próximo ao PONTO 3 durante horário comercial.
Foto: Bárbara Scudeller, 2017.



PRAÇA 9 DE JULHO.
Foto tirada próximo ao PONTO 2 durante horário comercial.
Foto: Bárbara Scudeller, 2016.



QUADRILÁTERO CENTRAL.
Foto da vista aérea do quadrilátero central, próximo ao PONTO 2, durante o final de semana.
Foto: Bárbara Scudeller, 2018.



RODOVIÁRIA.
Foto tirada no PONTO 8, durante a manhã de uma segunda-feira.
Foto: Bárbara Scudeller, 2018.



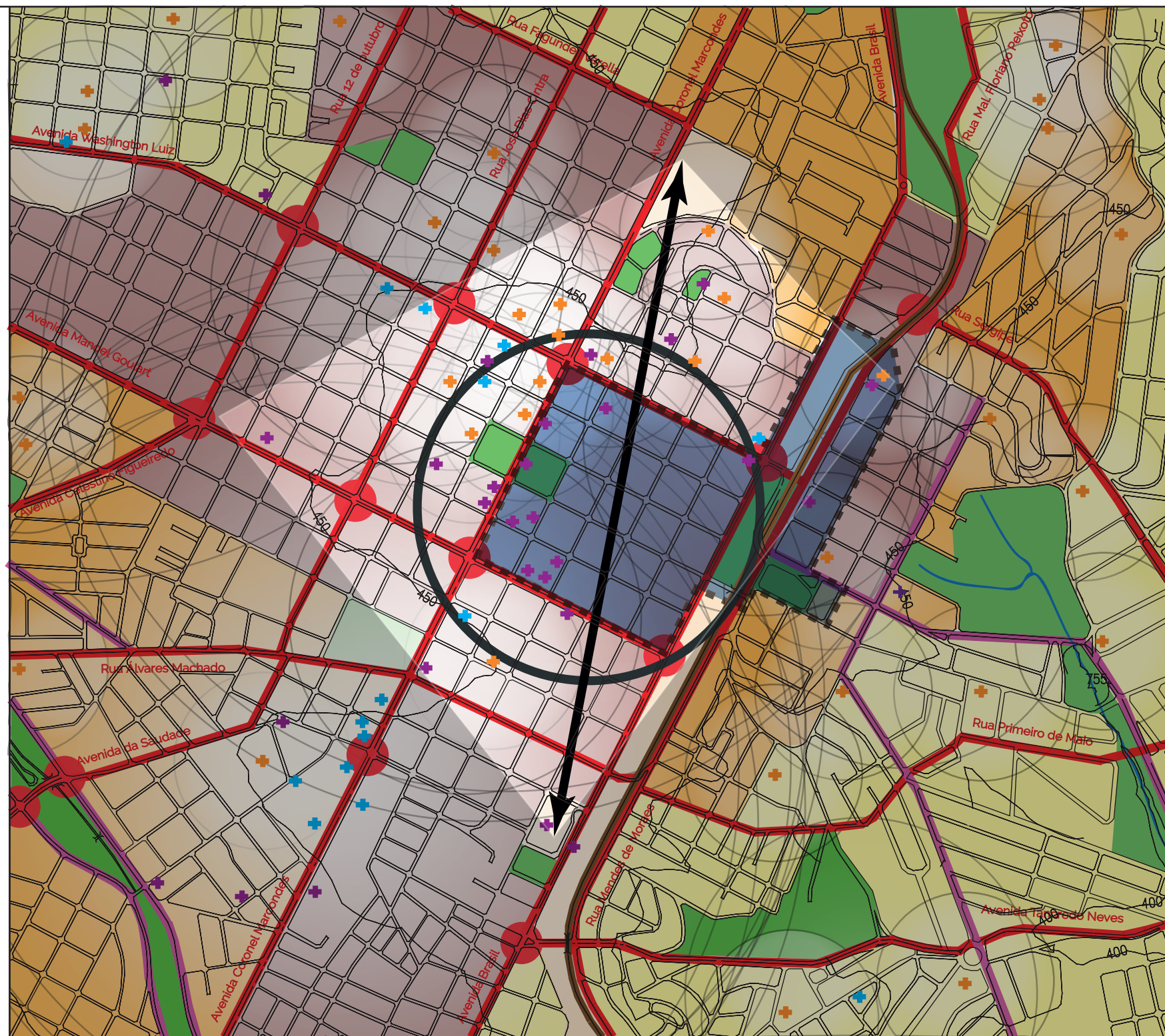
CENTRO CULTURAL MATARAZZO.
Foto tirada no PONTO 9, durante a tarde.
Foto: Bárbara Scudeller, 2017.

Discente: Bárbara Pozza Scudeller
Orientador: Prof. Dr. Marcio José Catelan
Disciplina: Trabalho Final de Graduação II
Título do trabalho: Novo Olhar ao Centro - Plano urbano para a área central de Presidente Prudente
Data: Dezembro de 2017
Escala aproximada: 1 : 15.000

PLANO BASE. ÁREA CENTRAL.Presidente Prudente.SP.2017

LEGENDAS

-  Delimitação da área central, a partir das entrevistas realizadas
 -  ZCS1 - Zona de Comércio e Serviço Central - ocupação vertical
 -  ZR3 - Zona Residencial de Alta Densidade Populacional de Interesse Social - ocupação horizontal e vertical
 -  ZR2 - Zona Residencial de Média Densidade Populacional - ocupação horizontal e vertical até 2 pavimentos
 -  Zonas Especiais
 -  Ruas Coletoras - Largura: 23 m
 -  Ruas Estruturais - Largura: 25 m
 -  Zona de Convergência de Fluxos - Nós de Trânsito
 -  Escolas de Ensino Maternal, Fundamental e/ou Médio - Públicas e Particulares
 -  Unidades Básicas de Saúde e/ou Hospitais Regionais
 -  Órgãos Públicos Municipais, Regionais Estaduais e Federais
 -  Área de Cobertura dos Equipamentos Urbanos:
Escolas: 500 metros
Unidades de Saúde: 1000 metros
Hospitais: 4 quilômetros (à pé)
 -  Rede de Espaços Abertos - Áreas verdes livres
 -  Córregos
 -  **Raio:** concentração de 70% dos estabelecimentos comerciais do centro de Presidente Prudente
 -  **Linha:** ligação dos dois pontos mais distantes entre si da delimitação do centro.
 -  Sistema de áreas em transformação



PROJETOS E INICIATIVAS

Realizados nos últimos 10 anos e a serem realizados nos próximos 10 anos.

REFORMA DO CALÇADÃO

O projeto foi desenvolvido pela Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento e Habitação (Seplan), Secretaria do Meio Ambiente, Secretaria de Assuntos Viários (Semav) e Secretaria de Obras e Serviços Públicos - com a participação dos projetistas Mauricio Fernandes e César Adelino. O projeto contou com a reelaboração dos sistemas elétricos e hidráulicos - atendendo ao Plano de Águas Pluviais e a Lei de Acessibilidade. A "modernização" contou com a troca da iluminação (postes com lâmpadas de LED), novos pergolados, novos mobiliários em madeira e concreto, novas lixeiras e vasos padronizados, e a substituição das pedras portuguesas pelo piso de concreto - sob a justificativa facilitar a limpeza e a acessibilidade da área. Fonte: Site Prefeitura Municipal

REFORMA DA PRAÇA 9 DE JULHO

O projeto desenvolvido pela Seplan teve como intenção resgatar as características arquitetônicas do traçado original da praça, mantendo as mesmas pedras portuguesas da década de 1940. Houve também a instalação de novas calçadas, novos banheiros públicos, novos mobiliários, "modernização" do Teatro de Arena, da Base da Polícia Militar e restauração da fonte luminosa e do paisagismo da praça. Fonte: Site Prefeitura Municipal

CAMELÓDROMO E VILA MARCONDES

Projeto de "requalificação ambiental" da Praça da Bandeira, onde está localizado o camelódromo foi resultado dos trabalhos de uma comissão de profissionais criada pelo prefeito Nelson Bugalho para tratar das providências quanto ao cumprimento de uma sentença já transitado em julgado na Justiça que determina a regulação infraestrutural da área, com principal atenção ao camelódromo. Segundo a Prefeitura, o projeto dará um novo desenho à área central da cidade, buscando integra-la à Vila Marcondes - favorecendo o fluxo de pessoas sem comprometer o tráfego de veículos. Está prevista a demolição dos estabelecimentos situados na parte debaixo do viaduto Tannell Abbud e a derrubada do muro paralelo à via férrea. Além disso, o projeto conta com a criação de um boulevard ao longo da Rua Marechal Floriano Peixoto, a construção do "Atende Prudente" (função semelhante ao "Poupatempo") e o prolongamento do calçadão, reforçando a interligação da área central com a Vila Marcondes. Fonte: Site Prefeitura Municipal



PRAÇA DA BANDEIRA.
Render da vista aérea do projeto de
"requalificação ambiental" da praça.
Foto: Site Prefeitura Municipal



CAMELÓDROMO.
Situado na Praça da Bandeira, o camelódromo
irá receber uma nova infraestrutura elétrica para
o box dos logistas.
Fonte: Site da Prefeitura Municipal



ATENDE PRUDENTE.
Render do projeto do "Atende Prudente",
que estará situado na Rua Floriano Peixoto.
Fonte: Site da Prefeitura Municipal



TEATRO DE ARENA.
Foto da inauguração da praça após a execução do projeto de reforma.
Fonte: Site da Prefeitura Municipal



PRAÇA 9 DE JULHO.
Foto do início da execução do projeto de reforma da praça, que contou com a presença do Prefeito "Tupã".
Fonte: Site da Prefeitura Municipal



CALÇADÃO.
Foto da etapa da instalação subterrânea da rede elétrica e de esgoto durante a reforma do calçadão.
Fonte: Site da Prefeitura Municipal

Discente: Bárbara Pozza Scudeller

Orientador: Prof. Dr. Marcio José Catelan

Disciplina: Trabalho Final de Graduação II

Título do trabalho: Novo Olhar ao Centro - Plano urbano para a área central de Presidente Prudente

Data: Dezembro de 2017

Escala aproximada: 1 : 15.000



BÁRBARA POZZA SCUDELLER

Trabalho Final de Graduação II
Universidade Estadual Paulista - FCT Unesp
Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Marcio José Caten

Presidente Prudente

Janeiro 2018