UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Campus de Rio Claro

REESTRUTURAÇÃO URBANA E TRANSFORMAÇÕES NA ÁREA CENTRAL EM CIDADES MÉDIAS: O CASO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO - SP

CARLOS DA SILVA PATEIS

Orientador: Roberto Braga

Dissertação de Mestrado elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Área de Concentração em Organização do Espaço para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Rio Claro (SP)
2007

Dedicatória

Dedico este trabalho ao Nosso Criador, aos meus familiares e, em especial, à minha esposa Nanci e ao nosso bebê Gabriel que acabou de chegar.

Agradecimentos

Agradeço...

À FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) pela concessão da Bolsa que me possibilitou dedicar à pesquisa de maneira mais intensa;

Aos funcionários da Unesp, especialmente a Bete, do DEPLAN, e as bibliotecárias, a quem muitas vezes abusamos da paciência e complacência;

A todos os professores, notadamente ao Prof. Roberto Braga, pela dedicação com que procedeu a sua orientação;

À Unesp, que ofereceu o suporte necessário à realização das aulas e pesquisas;

À Nanci, companheira de todas as horas, pelo auxílio nas pesquisas de campo e tabulação de dados;

Enfim, a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização das tarefas do Mestrado.

Resumo

As cidades médias têm se destacado no cenário urbano por apresentar um ritmo de crescimento maior que a média nacional, numa dinâmica que reproduz problemas típicos das metrópoles, como a deterioração das áreas centrais. A presente pesquisa visou a análise dessas transformações recentes dentro do contexto do processo de estruturação e reestruturação urbana das cidades médias, privilegiando as mudanças que implicam a deterioração de suas áreas centrais. Como estudo de caso, foram investigadas as mudanças decorrentes da estruturação urbana da cidade de São José do Rio Preto - SP. Verificou-se que a cidade se estruturou criando, no espaço urbano, zonas diferenciadas em termos de uso do solo e conteúdo social, fazendo despontar áreas especializadas na localização de indústrias, estabelecimentos comerciais e de serviços e residências, distintas segundo o perfil sócio-econômico dos moradores. Nesse processo de estruturação, novas centralidades despontaram no espaço urbano, implicando uma perda relativa de atratividade da área central da cidade, que se reestruturou substituindo os antigos moradores e usuários de alta renda por novos de menor capacidade econômica. O estoque construído dos setores do centro preteridos pelas camadas de alta renda se deteriorou, pois sofreu drástica queda nos investimentos que visavam sua recuperação ou modernização.

Palavras-chave:

Estrutura urbana; reestruturação urbana; cidades médias; áreas centrais.

Abstract

The medium-sized cities have their preeminence in the urban scenery for presenting a rhythm of larger growth than the national average and dynamics that reproduces typical problems of the metropolises such as deterioration of the central areas. The present research sought the analysis of those recent transformations inside of the context of the urban structuring and restructuring process of the medium-sized cities, privileging the changes that implicate deterioration of their central areas. As case study, the current changes of the urban structuring of the city of São José do Rio Preto were investigated. It was verified that the city was structured creating, in the urban space, different areas in terms of land-use and social content, making different specialized areas in the location of industries, commercial and services establishments and residences, according to the neighborhood socioeconomic profile. In that structuring process, new centralities are created urban space, implicating relative loss of attractiveness of the central area of the city that has been restructured substituting the old residents and users of high income for new of smaller economical capacity. The deteriorated built stock of the sections of the center ignored by the groups of high income causing drastic fall in the investments that sought its recovery or modernization.

Key-words:

Urban structure; urban restructuring; medium-sized cities; city centers.

Lista de ilustrações

		Página
Fig. 01	A teoria das zonas concêntricas da estrutura urbana.....	17
Fig. 02	A teoria setorial da estrutura urbana	19
Fig. 03	Teoria dos núcleos múltiplos da estrutura urbana.....	20
Fig. 04	O centro principal no entorno da Sé e outras centralidades na cidade de São Paulo.....	33
Fig. 05	Distribuição das cidades paulistas segundo sua população em 1970.....	45
Fig. 06	Distribuição das cidades paulistas segundo sua população em 2000.....	46
Fig. 07	A Região de Influência da cidade de São José do Rio Preto no contexto da Rede Urbana Paulista.....	52
Fig. 08	Região de Influência da cidade de São José do Rio Preto.....	55
Fig. 09	Sistema de Rodovias que interligam as cidades da Região de Influência de São José do Rio Preto.....	56
Fig. 10	Cidades servidas por linhas diárias de ônibus circular com destino a São José do Rio Preto – 2005.....	59
Fig. 11	Planta da cidade de São José do Rio Preto, destacando ao centro o Patrimônio de São José – Primeira década do Séc. XX.....	63
Fig. 12	Estruturas espaciais de algumas áreas metropolitanas brasileiras segundo o modelo de HOYT.....	65
Fig. 13	Expansão da área urbana de São José do Rio Preto.....	69
Fig. 14	Renda média mensal dos chefes de família em São José do Rio Preto...	70
Fig. 15	Crescimento populacional entre 1991-2000 em São José do Rio Preto...	71
Fig. 16	Loteamentos Irregulares no Município de São José do Rio Preto – 2005	72
Fig. 17	Aspectos da estrutura urbana de São José do Rio Preto.....	75
Fig. 18	População com mais de 60 anos no ano de 1991 em São José do Rio Preto.....	76
Fig. 19	População com mais de 60 anos no ano 2000 em São José do Rio Preto.....	77
Fig. 20	Área central de São José do Rio Preto e as avenidas que delimitam o centro.....	79
Fig. 21	Igreja Matriz erguida na década de 1910 e demolida na década de 1970 em São José do Rio Preto.....	80
Fig. 22	Igreja Matriz erguida na década de 1970 em São José do Rio Preto.....	80
Fig. 23	Tipologia do comércio e serviço na área central de São José do Rio Preto – 2006.....	83
Fig. 24	Loja popular situada nas proximidades da Estação Ferroviária de São José do Rio Preto.....	85
Fig. 25	Loja popular situada no Calçadão de São José do Rio Preto.....	85

Fig. 26	Uso Residencial, Estacionamentos e Imóveis Vagos na área central de São José do Rio Preto - 2006	87
Fig. 27	Residência antiga situada nas proximidades da Estação Ferroviária.....	88
Fig. 28	Imóveis comerciais vagos e residências em processo de deterioração no centro de São José do Rio Preto.....	89
Fig. 29	Imóvel residencial vago sem descrição de interesse de locação ou venda, na área central de São José do Rio Preto.....	89
Fig. 30	Imóvel residencial relativamente conservado, situado defronte a Estação Rodoviária no centro de São José do Rio Preto.....	90
Fig. 31	Estação Rodoviária de São José do Rio Preto.....	92
Fig. 32	Terminal de Ônibus Urbano de São José do Rio Preto.....	93
Fig. 33	Linhas de ônibus do transporte urbano em São José do Rio Preto.....	94
Fig. 34	O camelódromo visto do alto da Catedral.....	96
Fig. 35	Visão interna do camelódromo.	97
Fig. 36	Loja típica da elite no setor sudoeste do Calçadão de São José do Rio Preto.....	99
Fig. 37	Galeria inaugurada em 2005, no setor do centro onde predomina o comércio típico da elite, em São José do Rio Preto.....	99
Fig. 38	Avenida Bady Bassitti, em São José do Rio Preto.....	100
Fig. 39	Avenida Alberto Andaló, em São José do Rio Preto.....	101
Fig. 40	Trecho do Calçadão de São José do Rio Preto.....	103
Fig. 41	Fachada principal do Praça Shopping, no centro de São José do Rio Preto.....	104
Fig. 42	Loja de roupas; loja de calçados e loja de artigos a preço único (R$ 1,99) na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006).....	108
Fig. 43	Lojas de móveis, eletrodomésticos e eletrônicos em geral e loja de ambientes planejados e decoração na área central e principais avenidas de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006).....	109
Fig. 44	Estabelecimentos do ramo alimentício na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006).....	110
Fig. 45	Óticas; Agências Bancárias e Agências de Empréstimo Pessoal na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006).....	111
Fig. 46	Clínicas e Consultórios Médicos; Clínicas e Consultórios Dentários e Farmácias na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006).....	112
Fig. 47	Estabelecimentos de Ensino e Hotéis na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006).....	113
Fig. 48	Concessionárias de veículos novos e/ ou usados; autopeças e automecânicas e postos de combustíveis na área central de São José do Rio Preto	114
Fig. 49	Modelo de barraca imposto pela Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto aos ambulantes.....	121

Fig. 50	Vista geral do camelódromo da Praça Dom José Marcondes em São José do Rio Preto, após substituição das barracas.....	122
Fig. 51	Resposta dos entrevistados quando questionados se concordam com a transferência dos ambulantes, instalados na Praça Dom José Marcondes em São José do Rio Preto.....	124
Fig. 52	Resposta dos lojistas quando questionados se concordam com a transferência dos ambulantes, instalados na Praça Dom José Marcondes em São José do Rio Preto.....	124
Fig. 53	Proposta de intervenção na área central de São José do Rio Preto.....	126
Fig. 54	Resposta dos entrevistados quando questionados se concordam com a abertura do calçadão de São José do Rio Preto, para o trânsito de veículos.....	127
Fig. 55	Resposta dos lojistas quando questionados se concordam com a abertura do calçadão de São José do Rio Preto, para o trânsito de veículos.....	128
Fig. 56	Resposta dos lojistas de diferentes setores do centro quando questionados se concordam com a abertura do calçadão de São José do Rio Preto, para o trânsito de veículos.....	128

Lista de tabelas

		Página
Tab. 01	Cidades paulistas com população superior a 100mil habitantes no ano 2000.....	40
Tab. 02	Modificações espaciais da indústria de transformação do estado de São Paulo: 1959/ 1985 (Valores em porcentagem do VTI – Valor de Transformação Industrial).....	42
Tab. 03	Movimentação da rede hospitalar em São José do Rio Preto – ano 2004.....	51
Tab. 04	Faculdades que oferecem Cursos de Graduação em São José do Rio Preto – ano 2004.....	53
Tab. 05	Faculdades que oferecem Cursos de Pós-Graduação em São José do Rio Preto – ano 2004.....	53
Tab. 06	População das cidades mais importantes da Região de Influência de São José do Rio Preto.....	54
Tab. 07	Cidades servidas por linhas diárias de ônibus circular com destino a São José do Rio Preto, no ano de 2005.....	58
Tab. 08	Taxa média anual de crescimento populacional em São José do Rio Preto, Estado de São Paulo e Brasil: 1970-2000.....	60
Tab. 09	Evolução da população de São José do Rio Preto entre 1970 e 2000.	60

SUMÁRIO

Página

1. INTRODUÇÃO..... 12

2. ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO URBANA E AS TRANSFORMAÇÕES NA ÁREA CENTRAL DAS CIDADES..... 15

2.1 As teorias e modelos clássicos de representação da estrutura urbana... 16

2.2 A estruturação do espaço urbano como processo dinâmico..... 21

2.3 O exemplo da deterioração do centro paulistano..... 30

3. SÃO JOSÉ DO RIO PRETO EM SEU CONTEXTO URBANO-REGIONAL. 36

3.1 As cidades médias no contexto urbano paulista..... 37

3.1.1 A desconcentração econômica e o despontamento das cidades médias no interior paulista..... 41

3.2 São José do Rio Preto em seu contexto urbano-regional..... 50

4. A ESTRUTURA URBANA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO..... 61

5. ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO URBANA DO CENTRO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO..... 78

5.1 A setorização do centro rio-pretense..... 82

5.1.1 O setor de predomínio do comércio e serviço popular no centro da cidade..... 82

5.1.2 O setor de predomínio do comércio e serviço típico da elite no centro da cidade..... 98

5.1.3 O setor de predomínio do comércio e serviço diversificado no centro da cidade..... 101

5.2 A distribuição do comércio na cidade..... 105

5.3 Estratégias de intervenção nas áreas centrais e as possibilidades para o centro de São José do Rio Preto 115

7. CONCLUSÕES..... 130

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 133

1. INTRODUÇÃO

O objetivo geral da presente pesquisa foi entender e analisar o processo de estruturação e reestruturação urbana e sua relação com as mudanças que implicam a deterioração [1] da área central das cidades. Mais especificamente, buscou-se compreender as dinâmicas que conduziram à deterioração de setores do centro de São José do Rio Preto-SP, que ocorre paralela a um conjunto de transformações como a excessiva popularização de alguns setores, a deterioração física do estoque construído, o esvaziamento populacional e a ocupação do espaço público por vendedores ambulantes.

O Capítulo 2 discute as tendências gerais dos processos de estruturação e reestruturação urbana, que são reflexo de dinâmicas operadas ao longo de anos e que se tornam mais complexas à medida que a cidade cresce em tamanho e população e que produz, com um de seus resultados, a descentralização e a recentralização das atividades no espaço urbano, fazendo despontar novos focos de valorização enquanto outros setores, como a área central, são legados à obsolescência. Perpassa também as teorias clássicas de estrutura urbana como a teoria das zonas concêntricas, de Ernest Burgess (1920), a teoria dos setores, desenvolvida por Homer Hoyt (1939) e a teoria dos núcleos múltiplos, formulada por

[1] Neste trabalho, emprega-se o termo "deterioração" para caracterizar o processo de desgaste da estrutura física dos imóveis e do mobiliário urbano existente que, via de regra, resultam da falta de manutenção e investimentos, o que acaba gerando contraproducentes efeitos, como a obsolescência e o abandono, riscos de desabamento, poluição visual, entre outros.

Harris e Ullman (1945), além das respectivas críticas que alegam, em geral, anacronismo e falta de universalidade dos modelos propostos. Ainda neste capítulo, são discutidas as estratégias de intervenção mais comuns no âmbito do enfrentamento ao problema da deterioração das áreas centrais das cidades, as quais diferem entre si segundo os interesses dos agentes envolvidos, os objetivos buscados, os resultados obtidos e o montante de recursos técnicos, financeiros e de pessoal investidos. Finalmente, é apresentado um resumo do processo de estruturação e reestruturação urbana da cidade de São Paulo, que resultaram na deterioração da área central.

O Capítulo 3 se inicia com a reflexão do conceito de cidade média, cujo embate situa ainda na diferenciação entre o que seria a cidade de porte médio, concebida em sentido demográfico, e a cidade média, considerada por seu âmbito funcional. No mesmo sentido, as cidades médias paulistas são posicionadas no contexto do processo de desconcentração das atividades econômicas incentivada pelo Estado a partir de fins da década de 1970, como resposta aos problemas gerados pela excessiva concentração na metrópole paulistana. Na seqüência, o tema se volta à contextualização da cidade de São José do Rio Preto no conjunto da rede urbana paulista, bem como expõe os fatores que contribuem para a forte polarização da cidade em relação à sua hinterlândia.

O Capítulo 4 descreve faces do processo de estruturação e urbana da cidade de São José do Rio Preto destacando os fatores histórico-geográficos determinantes em sua dinâmica e que contribuíram para a deterioração da área central da cidade e para a distribuição desigual dos equipamentos urbanos no espaço da cidade, que privilegia os bairros das camadas de alta renda.

O Capítulo 5 reflete especificamente as dinâmicas e os problemas próprios da área central da cidade de São José do Rio Preto. Destaca as intervenções de maior impacto, realizadas no centro; os efeitos negativos da ocupação do espaço público por ambulantes; o esvaziamento populacional das áreas de maior concentração comercial e a relativa fragmentação espacial em setores comerciais e de serviços especializados no atendimento de determinados grupos, segundo seu perfil sócio-econômico. No último tópico, são apresentados alguns projetos que visam intervir na área central da cidade.

As Conclusões apresentam um balanço dos resultados obtidos e perfaz uma reflexão acerca das principais causas dos problemas que afetam as áreas centrais das cidades, em especial o centro de São José do Rio Preto.

2. ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO URBANA E AS TRANSFORMAÇÕES NA ÁREA CENTRAL DAS CIDADES

Sposito (1996, p.111) refere-se à estrutura urbana como sendo o resultado do "arranjo dos diferentes usos do solo no interior das cidades, ou seja o mosaico-resultado do processo de alocação/ realocação das atividades econômicas e das funções residencial, de lazer e de circulação nas cidades". A estrutura urbana atual de uma cidade seria, portanto, reflexo de um processo operado ao longo de anos e que se torna mais complexo à medida que a cidade cresce em tamanho e população. Para Corrêa (1989, p.07), são os diferentes usos do solo que permitem a diferenciação, no espaço urbano, de áreas como "o centro principal da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquela de reserva para a futura expansão".

Na definição de Zarate (1984, p. 107), "por estructura urbana se entiende la especialización de la ciudad en zonas diferenciadas por sus características demográficas y sociales, y por las actividades predominantes en ellas".

Por tratar-se de uma entidade sócio-espacial complexa, durante muito tempo a estrutura de cada cidade foi considerada como um caso único e excepcional; até que surgiram os primeiros modelos objetivando identificar os processos e arranjos semelhantes entre elas.

Os primeiros modelos representativos da estrutura urbana foram desenvolvidos nos Estados Unidos nas primeiras décadas do século XX,

influenciados por concepções econômicas e ecológicas em que se destacaram as idéias de “dominación, sucesión e invasión” utilizadas para explicar a “formación de áreas de usos del suelo diferenciados y para compreender los câmbios que continuamente se producen dentro de la ciudad” (ZARATE, 1984, p. 107).

Três teorias se destacaram na tentativa de compreender a estrutura do espaço urbano e se tornaram clássicas: a teoria das zonas concêntricas; a teoria dos setores e a teoria dos núcleos múltiplos.

2.1 As teorias e modelos clássicos de representação da estrutura urbana

Teoria das zonas concêntricas

Esse modelo foi formulado em 1920 pelo sociólogo ERNEST BURGESS, sociólogo pertencente à renomada Universidade de Chicago – EUA. Os conceitos e princípios básicos que o nortearam, seguiram as seguintes idéias (ZARATE, 1984, p.108):

> Expansión de la ciudad desde un punto central hacia el exterior; relación entre la estructura y su desarrollo histórico que incluye las nociones de dominación, sucesión e invasión para justificar las modificaciones de los usos del suelo; división del suelo de la ciudad en áreas especializadas, y competencia de usos del suelo, basada en su valor y descenso de su precio conforme aumenta la distancia al centro, que explican la zonificación residencial y de los usos del suelo.

Estes princípios foram aplicados ao caso de Chicago, originando um modelo de estrutura onde as distintas zonas de usos do solo dispõem-se de maneira concêntrica em torno da área central, ocupada pelo C.B.D. – Central Business District (ZARATE, 1984, p.108) (Figura 01).

O C.B.D ou, Distrito Central de Negócios, corresponde ao centro comercial e social da cidade, para onde convergem a dinâmica econômica local e os transportes. Em torno ao C.B.D. segue uma zona de transição, mais complexa, composta de usos diversos tanto voltados ao comércio, como à pequena indústria e ocupações residenciais que apresentam graus de deterioração. A zona seguinte abriga residências de trabalhadores do comércio, dos serviços e operários de fábricas, que ocupam residências antigas. As famílias de maior poder econômico

ocupam a zona seguinte, onde ocorre o predomínio de residências unifamiliares e apartamentos de médio e alto padrão, além de centros comerciais mais modernos situados em pontos estratégicos.

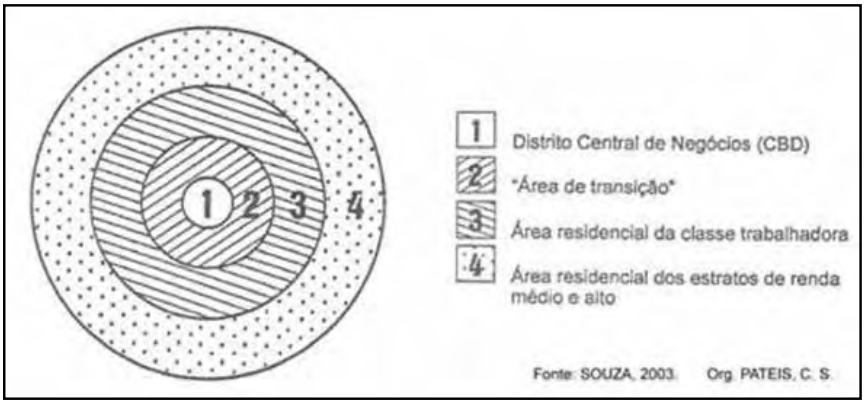


Figura 01 – A teoria das zonas concêntricas da estrutura urbana, de Ernest Burgess.

A teoria das zonas concêntricas não escapou às críticas, muitas reconhecidas inclusive pelo próprio Burgess e que, segundo Zarate (1984, p. 109) devem-se principalmente à ausência de universalidade e anacronismo do modelo:

> El mismo Burgess, que al principio creía que su modelo podía ser aplicado a cualquier ciudad, pronto reconoció que sólo era valido para ciudades de mayor crecimiento e industrialización hasta los años veinte en Estados Unidos (ZARATE, 1984, p. 109)

Tendo sido elaborado dentro de um contexto histórico e geográfico específico, o modelo acabou sendo insuficiente para explicar os arranjos da estrutura urbana em outras partes do mundo; bem como contemplar transformações políticas, econômicas e sociais que estavam em curso e que refletiam na distribuição do uso do solo nas áreas urbanas.

Ressalte-se ainda, como lembra Zarate (1984, p. 109), que no momento em que a teoria das zonas concêntricas foi elaborada, predominava a idéia da livre iniciativa privada na ocupação do solo urbano, que mais tarde foi substituída pelo planejamento estatal:

> La producción de suelo urbano para los distintos usos se hacía sobre la base del principio ecológico de la 'competencia impersonal', que supone la libre actuación de la iniciativa privada y la falta de

> planificación urbana; en cambio, mas tarde, se ha producido la intervención del Estado, creando áreas residenciales para personas de condición humilde en la periferia y promoviendo zonas industriales planificadas en diversas partes del espacio urbano.

A mudança deste princípio rapidamente repercute na estrutura do espaço urbano, contribuindo para a obsolescência do modelo. Outras modificações ocorridas incluem a perda relativa de importância do C.B.D. em favor de novos centros comerciais situados em zonas distantes da área central e o deslocamento de antigas fábricas rumo a novos setores.

Teoria dos setores

O modelo da teoria dos setores foi formulado em 1939 por HOMER HOYT, que desenvolveu um trabalho visando anotar as características e tendências de crescimento das áreas residenciais das cidades norte-americanas.

Essa teoria fundamenta-se, sobretudo, na análise da distribuição das áreas residenciais de alto padrão, buscando explicação para sua localização em determinados setores e a direção de sua expansão:

> Según la teoría sectorial, los contrastes en los usos del suelo originados cerca del centro se perpetúan al crecer la ciudad hacia el exterior, disponiéndose a manera de cuñas o sectores a lo largo de las vías principales, en tanto que la organización de la estructura urbana y la dirección del crecimiento de la ciudad vienen determinadas por la localización concreta de las áreas residenciales de mayor categoría. A sus lados aparecen los sectores integrados por áreas de nivel social medio y nivel social bajo (ZARATE, 1984, p. 111)

A expansão urbana se processaria, desse modo, orientada pelas preferências das classes de maior poder econômico na cidade, que ocupam os terrenos melhor localizados, livres de incômodos (Figura 02).

Embora fundamentado em uma base teórica mais sólida em comparação ao modelo das zonas concêntricas, a teoria dos setores não escapou às críticas. Primeiramente, por dar excessivo destaque a fatores econômicos no processo de estruturação urbana, em detrimento de aspectos sociais e culturais na organização e distribuição dos diferentes usos do solo. Em seguida pela alegada falta de universalidade e anacronismo do modelo (ZARATE, 1984, p.112).

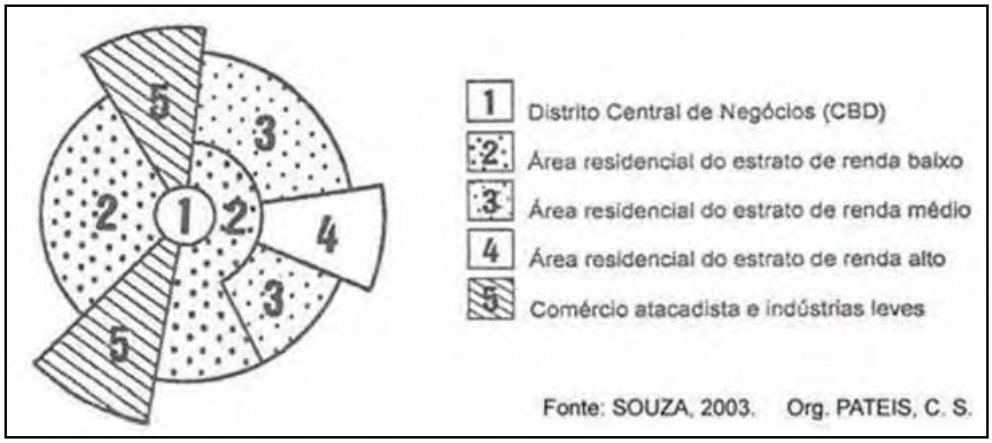


Figura 02 – A teoria setorial da estrutura urbana, de Homer Hoyt

Teoria dos núcleos múltiplos

A teoria dos núcleos múltiplos, formulada em 1945 pelos geógrafos C. D. HARRIS e E. L. ULLMAN, afirma que os diferentes usos do solo urbano se dispõem em torno de núcleos de crescimento separados entre si, sendo que a origem desse arranjo se deve à estruturação conjunta de vários fatores (ZARATE, 1984, p.114):

> Primero, cada actividad tiene unas exigencias concretas de localización: el comercio y las oficinas de negocio en el lugar de máxima accesibilidad, las fábricas en puntos de fácil acceso a los transportes y donde se pueda disponer de amplios espacios. Segundo, las actividades semejantes tienden a agruparse en unos mismos lugares para beneficiarse de las relaciones que se establecen entre ellas. Tercero, hay actividades que se perjudican entre sí, por lo que buscan localizaciones separadas; por ejemplo, las áreas residenciales de alta categoría difícilmente se asientan cerca de las instalaciones industriales. Cuarto, muchas actividades o usos del suelo no pueden pagar las rentas necesarias para ocupar localizaciones más deseables de la ciudad; así, los establecimientos de venta al por mayor que necesitan grandes espacios para almacenar sus mercancías, no pueden sufragar los altos precios del centro (ZARATE, 1984, p.114)

Decorrente dessa tendência de distribuição do uso do solo no espaço urbano, aparece zonas especializadas como o C.B.D., que ocupa áreas de maior acessibilidade; enquanto zonas industriais procuram áreas exclusivas nas bordas da cidade, desde que próxima aos eixos de transporte. As áreas residenciais de alto status, por sua vez, distribuem-se nos setores mais favoráveis à ocupação enquanto

a população de menor poder econômico distribui-se próximas às fábricas e linhas férreas (Figura 03).

Segundo Zarate (1984, p. 114), o modelo dos núcleos múltiplos “es el que mejor se ajusta a las características generales de las ciudades del presente y el que mejor responde a los cambios introducidos en ellas por los medios modernos de transporte”. Com o crescimento da cidade, diferenciados núcleos foram surgindo em torno de novos focos de atividade, como centros comerciais periféricos, aeroportos, distritos industriais entre outros, validando o modelo.

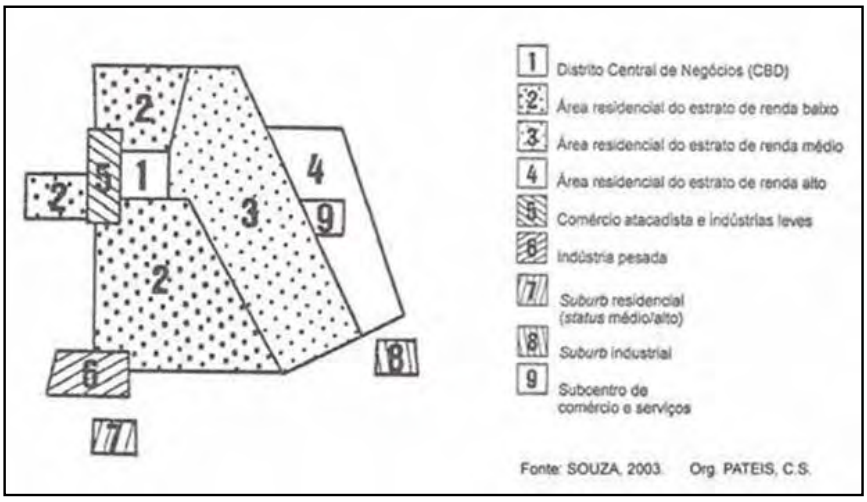


Figura 03 – Teoria dos núcleos múltiplos da estrutura urbana, de Harris e Ullman

Tendo sido inspirados na realidade americana, de modo geral tais modelos pouco auxiliavam na compreensão da dinâmica intra-urbana de outras regiões do mundo. Contudo, seus esforços inauguraram nova etapa nos estudos dos processos de estruturação e reestruturação urbanas, fazendo despertar o interesse pela compreensão da dinâmica interna das cidades em várias partes do mundo, quer pela adaptação dos modelos clássicos às realidades locais, quer pela criação de modelos explicativos próprios.

2.2 A estruturação do espaço urbano como processo dinâmico

A estrutura urbana atual de uma cidade é reflexo de um processo operado ao longo de anos e que se torna mais complexo à medida que a cidade cresce em tamanho e população.

Por envolver um processo dinâmico, o espaço urbano deve ser apreendido não somente como uma estrutura pronta e acabada, mas sim a partir das raízes que engendram esses processos, possíveis através das noções de estruturação e reestruturação do espaço urbano e que remeteriam à idéia de continuidade, considerando os diferentes interesses envolvidos em sua constituição. A estruturação traria uma interpretação "que não se prenderá somente ao que está fixo no território, mas também ao que está em movimento – os fluxos" (SILVA, 2003, p.27).

Refletindo o conceito de reestruturação do território em sua concepção mais ampla, Soja (1993, p.193) remete à idéia de uma ruptura e de uma freada na ordem preexistente:

> A reestruturação, em seu sentido mais amplo transmite a noção de uma 'freada', senão de uma ruptura nas tendências seculares e de uma mudança na direção de uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação seqüencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos. A antiga ordem está suficientemente esgarçada para impedir os remendos adaptativos convencionais e exigir, em vez deles, uma expressiva mudança estrutural (SOJA, 1993, p.193).

Para Villaça (2001, p. 33), a reestruturação urbana ocorre quando há mudança no perfil sócio-econômico dos moradores e usuários de um determinado setor do espaço urbano. Esse mesmo autor chama atenção ao fato de poder haver no espaço urbano grandes transformações e renovações, sem que ocorra, contudo, um processo de reestruturação:

> A expressão 'estrutura urbana' – e sua correlata 'reestruturação urbana' – tem sido vítima de muitos abusos. É freqüentemente utilizada como sinônimo de cidade enquanto elemento físico, de cidade como um todo material, sem considerar a inter-relação entre seus elementos, aliás sem considerar sequer que elementos são esses. Constantemente se usa o termo reestruturação para qualquer

> alteração do espaço urbano, sem maiores preocupações com os elementos espaciais da estrutura e com as relações existentes entre eles. O simples registro de transformações espaciais não é suficiente para caracterizar a estruturação ou a reestruturação. É preciso mostrar como mudanças em um elemento da estrutura provocam mudanças em outros elementos (VILLAÇA, 2001, p.13).

No tocante à área central da cidade, foco da presente pesquisa, a reestruturação urbana aconteceria quando as transformações em curso implicassem na substituição de antigos moradores e usuários por novos, com perfil sócio-econômico distinto. Nas cidades médias, o espaço urbano tem se estruturado e a área central passado por transformações que demandam serem entendidas dentro do contexto da reestruturação urbana, mas não sem levar em conta a estruturação da cidade como um todo e as articulações entre suas diferentes estruturas.

De acordo com Villaça (2001, p.12), que estudou as transformações ocorridas no espaço intra-urbano das metrópoles brasileiras, o centro da cidade é, dentre os elementos da estrutura urbana, o mais importante, pois detém forte influência sobre as demais:

> São considerados elementos dessa estrutura o centro principal da metrópole (a maior aglomeração diversificada de empregos, ou a maior aglomeração de comércio e serviços), os subcentros de comércios e serviços (réplicas menores do centro principal), os bairros residenciais segundo as classes sociais e as áreas industriais. Essa estrutura está imbricada a outras estruturas territoriais como os sistemas de transportes e de saneamento. Entretanto, consideramos ser a primeira mais importante, pois inclui, incorpora e subjuga as demais, mais do que o contrário, embora não possa existir sem elas (VILLAÇA, 2001, p.12).

A área central, portanto, é o componente essencial da estrutura urbana e apresenta, segundo Sposito (1991, p. 6), a seguinte caracterização:

> 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 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 a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

Na concepção de Escher (2001, p.63), a importância do centro da cidade deriva de sua maior acessibilidade que favorece a alocação e aglomeração constante de atividades que demandam esse acesso facilitado:

> O centro é por definição aquilo que está no meio. É nesse meio geográfico da cidade que se agrupavam antigamente as atividades que precisavam de maior acessibilidade. Com o aprofundamento da divisão do trabalho, o número de estabelecimentos que precisavam dessa maior acessibilidade aumentou, o que acarretou ao mesmo tempo o adensamento e a multifuncionalidade dos centros. Além dos equipamentos do poder, da religião e do comércio, instalaram-se todos os tipos de atividades e de serviços que deveriam dispor de melhor acesso possível e de freqüência máxima. Com isso, foram as novas infra-estruturas de transporte, realimentando o adensamento e a centralização (ESCHER, 2001, p.63).

Para Villaça (2001, p. 239) o centro de uma aglomeração aparece como resultado de um "processo contraditório entre a necessidade de aglomerar e ao mesmo tempo de se afastar de um ponto na qual todos gostariam de se localizar". Esse desejo pelo ponto mais central, que garante acesso facilitado aos bens e serviços disponíveis no espaço urbano, do ponto de vista dos consumidores, e maior exposição ao mercado consumidor, na perspectiva do empreendedor, que faz aumentar o "valor simbólico" do centro.

Dada a elevada concentração de serviços urbanos existentes no centro e o fato de que em certa medida toda a população e as empresas da cidade utilizam esses serviços, os valores do solo urbano são mais elevados na área central, decaindo de modo gradiente até a periferia, onde os serviços urbanos são mais escassos (SINGER, 1982, p.29):

> Os serviços urbanos se irradiam do centro à periferia, tornando-se cada vez mais escassos à medida que a distância do centro aumenta. Além disso, o conjunto da população e das empresas utilizam, em alguma medida, os serviços disponíveis apenas no centro principal, de modo que a distância em que se encontram do referido centro determina seus gastos de transporte (em dinheiro e em tempo) cada vez que se deslocam até ele. De tudo isto resultaria um 'gradiente' de valores do solo urbano, que a partir do máximo no centro principal iria diminuindo até atingir um mínimo nos limites do perímetro da cidade (SINGER, 1982, p.29).

Mas o centro não é a única forma de expressão da centralidade urbana. O crescimento e o desenvolvimento da cidade se dá a partir de processos dinâmicos

de estruturação e reestruturação que, de forma contínua, produz a descentralização e a recentralização das atividades no espaço urbano e faz despontar novos focos de valorização.

Como uma organização espacial em contínua transformação, a cidade cresce, fazendo aumentar também sua capacidade de ofertar bens e serviços, tanto aos seus habitantes como aos residentes nas cidades de sua hinterlândia. Esse processo vai engendrar grandes incrementos em seu setor terciário, que farão expandir sua área central.

Acompanhando essa dinâmica, algumas atividades terciárias tipicamente centrais irão alocar-se ao longo das vias de maior circulação de veículos, configurando novos eixos comerciais e de serviços. A esse processo, Sposito (1991, p. 11) denomina “desdobramento” da área central, o qual se caracteriza pela “localização de atividades tipicamente centrais, mas de forma especializada. Ou seja, nelas não se reproduz a alocação de todas as atividades tipicamente centrais, mas selecionadamente de algumas destas”.

Com o desenvolvimento desses eixos, a área central começa a perder espaço como área de lazer noturno, pois neles irão alocar-se os clubes, bares, lanchonetes, restaurantes etc, que tem grande capacidade de atrair principalmente a população jovem. Esses mesmos corredores serão os pontos preferidos pelos empreendedores para alocarem os novos supermercados, hipermercados, postos de gasolina, lojas de conveniência, fast-foods, concessionárias de automóveis, clínicas médicas etc., atraindo um público consumidor bastante seletivo, importando em significativa perda de atratividade à área central.

O crescimento horizontal da cidade, atrelado à especulação imobiliária, leva ao surgimento de bairros cada vez mais afastados da área central e, conseqüentemente, de todos os serviços e o comércio nela oferecida. Como decorrência, muitos desses estabelecimentos surgem no próprio bairro, proporcionando uma independência relativa com respeito ao centro principal, feito que gera uma efervescência particular nesta localidade, constituindo um subcentro dentro da mesma cidade, que seria, segundo Villaça (2001, p.293) “uma réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar”.

Os tipos de comércio predominante nesses subcentros, cada vez mais presentes nas cidades médias, refletirão as características sócio-econômicas dos bairros a que servem. Independentemente de conter um comércio mais nobre ou popular, é fato que a concorrência imposta por essa nova centralidade implicará nova perda de público ao centro principal da cidade, sobretudo quando atrai as camadas de maior renda. Esse distanciamento das elites será tanto maior quanto forem os níveis de deterioração do centro principal da cidade.

A grande concentração de atividades na área central faz convergir para essa região um intenso e contínuo fluxo de pessoas e veículos, gerando constantes congestionamentos e o efeito da poluição sonora e atmosférica, desagradáveis aos sentidos dos transeuntes.

A disputa pelo espaço visual, acirrada entre os diversos estabelecimentos, também contribui para a depreciação da paisagem.

Como em geral não há um planejamento ou disciplinamento adequado, o que se tem é a invasão do espaço aéreo e das fachadas por painéis, outdoors e marquises de dimensões exageradas, disputando cada centímetro de visibilidade. O resultado é uma incômoda poluição visual, que causa sensação de irritação que impede inclusive a absorção da mensagem transmitida. Antes pelo contrário, promove a fuga desse ambiente caótico.

Nas vias de maior fluxo, também é comum o uso das calçadas para exposição dos produtos, como extensão das lojas ali existentes. Essa prática, além de sobrecarregar ainda mais a paisagem, atrapalha a circulação do pedestre.

Outro problema que tem figurado nas principais vias de comércio das cidades brasileiras decorre da adaptação imposta a imóveis construídos inicialmente para usos residenciais ou institucionais e que agora são adaptados para a atividade comercial. Nesse processo, acontece a descaracterização de muitos prédios de valor histórico, importantes para a memória da cidade, mas que sucumbem às necessidades do mercado imobiliário. A situação é mais lamentável quando essas construções são simplesmente demolidas para que se ergam novos edifícios ou para dar lugar a estacionamentos privativos.

O aumento do fluxo de pedestres na área central acaba por atrair o comércio informal, caracterizado pela presença de ambulantes que circulam com sua mercadoria à procura do consumidor; pela ocorrência de feiras temporárias de

diversos artigos e mesmo aqueles que fixam suas barracas oferecendo, em geral, mercadorias importadas, falsificadas e, decorrente disso, mais barata que o mercado formal. Como resume Vargas (2001, p. 303), são inúmeros os impactos que essa atividade gera no espaço urbano:

> Além da grande evasão de impostos, decorrente da maioria dessas atividades, a falta de garantia da maioria dessas mercadorias vendidas, a falta de condições sanitárias, o lixo gerado pelo qual não se responsabilizam e a apropriação indevida dos espaços públicos são apenas alguns dos problemas que também devem ser considerados.

O desdobramento da ação conjugada desses fatores torna a área central repulsiva ao uso residencial, portanto, inconveniente àquela população de maior renda que antes preferia viver nesse setor. Essa população, então, se desloca em direção a outras áreas da cidade, geralmente condomínios fechados, interligados ao centro por largas avenidas de rápido acesso; ou adjacente a este centro, em bairros nobres ou nos condomínios verticais.

Do mesmo modo, a elite irá eleger outros pontos da cidade para efetuarem suas atividades de compra e lazer, preferindo principalmente os shoppings centers, que constituem novas expressões da centralidade, capazes de disponibilizar estacionamento e proporcionar segurança e entretenimento em um espaço ambientalmente e esteticamente mais ameno.

Em resumo, o despontamento de novas centralidades no espaço urbano e o processo de reestruturação das áreas centrais, pode gerar um quadro crítico de deterioração dos espaços públicos e privados, acarretando a perda de população e atratividade do centro e, em estágios mais avançados, promovendo a mudança do seu perfil social. Quanto mais profunda a deterioração e mais completa a decadência no centro, mais difícil e dispendiosa se tornam as ações que visam sua recuperação.

A recuperação das áreas centrais degradadas, por sua vez, passa por diferentes estratégias de ações, segundo os interesses dos agentes envolvidos. No meio científico, essas estratégias de intervenção vêm sendo diferenciadas entre renovação, reabilitação, requalificação ou revitalização; consoante aos objetivos buscados, os resultados obtidos e o montante de recursos técnicos, financeiros e de pessoal investidos.

A renovação visa à modernização das formas urbanas degradadas, algumas vezes com o custo de sua substituição total. Para Maricato (2001, 2001p. 125), a renovação implica em uma:

> [...] ação cirúrgica destinada a substituir edificações envelhecidas, desvalorizadas, que apresentam problemas de manutenção, por edifícios novos e maiores que, invariavelmente, são marcados por uma estética pós-modernista. Freqüentemente, a renovação se dá com muita demolição e remembramento das parcelas de terrenos existentes, acompanhada de uma intensificação da ocupação do solo.

Embora táticas de renovação tragam maior dinâmica à área central, elas comprometem sensivelmente a economia tradicional e o uso do solo anteriormente estabelecidos no bairro:

> Na renovação há mudança no uso do solo devido à instalação, na área central, de novos serviços, ligados aos setores dinâmicos da economia: comunicação, publicidade, gerenciamento, informática, além de serviços de luxo nas sedes de grandes corporações. Os grandes centros comerciais – shoppings centers – e as redes de comércio e serviços expulsam os pequenos negócios de características tradicionais. Como estes, a população moradora também é expulsa, especialmente pela forte valorização imobiliária que acompanha esses processos. (MARICATO, 2001, p. 125)

Já na década de 1980, Paul Singer (1982, p.33) reconhecia os efeitos devassos das políticas de renovação urbana que priorizavam sempre o retorno econômico dos investidores e das classes mais altas:

> Embora não se possa generalizar os programas de renovação urbana, que variam no tempo e no espaço, é indubitável que eles têm por resultado mais comum a recuperação das áreas em deterioração para o uso das camadas média ou rica e das empresas que lhes prestam serviços. Os antigos moradores destas áreas nada ganham com a renovação. Não tendo poder aquisitivo para continuar na área renovada, são obrigados a se mudar, o que significa o mais das vezes maior distanciamento do trabalho, quando não perda do mesmo, pagamento de aluguel mais elevado (porque a renovação urbana reduz a oferta de alojamentos baratos) e a perda de relações de vizinhança, o que, para pessoas pobres e desamparadas, pode ser o prejuízo mais trágico (SINGER, 1982, p. 33).

A renovação urbana interessa, portanto, principalmente aos promotores imobiliários e aos proprietários dos imóveis da região, que passam por grande

valorização. O centro renovado se converte em palco das principais atividades culturais, recebendo museus, galerias de arte e casas de espetáculos; além de shopping centers, redes varejistas e sedes de grandes empresas.

A reabilitação urbana visa recuperar a vitalidade dos setores degradados preservando os valores históricos do ambiente construído e a manutenção dos comerciantes e dos moradores tradicionais no centro. Constitui, portanto, segundo a concepção de Duarte (2006), um processo integrado de "recuperação de uma área urbana que se pretende salvaguardar, implicando o restauro de edifícios e a revitalização do tecido econômico e social, no sentido de tornar a área atrativa e dinâmica, com boas condições de habitabilidade".

Para Maricato (2001p. 126), reabilitação e requalificação nomeiam uma mesma estratégia de ação, que busca recuperar a qualidade das áreas realizando o mínimo possível de intervenções:

> Ao conceito de reabilitação (ou requalificação) atribuiremos uma ação que preserva, o mais possível, o ambiente construído existente (pequenas propriedades, fragmentação no parcelamento do solo, edificações antigas) e dessa forma também os usos e a população moradora. A reforma necessária na infra-estrutura existente para adaptá-la às novas necessidades procura não descaracterizar o ambiente construído herdado. Nos edifícios busca-se fazer 'intervenções mínimas' indispensáveis para garantir conforto ambiental, acessibilidade e segurança estrutural. (MARICATO, 2001p. 126)

Diferentemente de Maricato (2001, p.126), Duarte (2005) atribui características próprias às estratégias de requalificação urbana, diferenciando-se da reabilitação pelo objetivo de atribuir novas funções às áreas intervindas. Argumenta desse modo, que "a requalificação urbana engloba processos de alteração em uma área urbana com o fim de conferir-lhe nova função (ou novas funções), diferente(s) daquela(s) pré-existente(s)" (DUARTE, 2006).

O conceito de revitalização, por sua vez, remete de um modo geral às diversas estratégias que visam reverter o processo de deterioração de uma dada área urbana. Contudo esse termo, como aponta Duarte (2005), tem sido pouco utilizado entre especialistas dos assuntos urbanos em razão de sua etimologia remeter a uma visão "preconceituosa" e "errônea" da área objeto de intervenção:

> Não é o caso de voltar a dar vida a uma área que estava morta, ainda que seja compreensível que não seja essa a perspectiva de muitos que empregam essa palavra ao se referirem a processos de recuperação de áreas urbanas degradadas (DUARTE, 2005)

A revitalização das áreas centrais degradadas, como foi exposta, pode ser realizada sob a orientação de várias estratégias. Contudo, mesmo com a concretização do objetivo de recuperar um determinado setor, os resultados podem não trazer benefícios à maioria da população envolvida:

> Nos últimos tempos, muito se tem falado sobre a questão da revitalização dos centros históricos, estando a discussão polarizada entre opostos. De um lado, é vista como estratégia de preservação e revalorização de tecidos degradados das cidades; de outro, como processos de gentrificação, com a expulsão dos habitantes historicamente enraizados e a transformação de centros históricos em simulacros da vida tradicional, voltados aos turistas. Muito também se tem inferido sobre um suposto conflito entre, de um lado, os centros preservados por lei e, como dizem seus detratores, 'congelados' em seu desenvolvimento, e, de outro, as necessidades prementes de moradia em áreas centrais, inviabilizadas pela adição de valor de uso e de consumo trazida pela revalorização das mesmas áreas (MENENGUELO, 2006).

Para Zancheti (2006), muitas das estratégias de revitalização de áreas deprimidas acobertam interesses estritamente econômicos, que visam prioritariamente o lucro resultante das operações urbanas:

> [...] as políticas urbanas de revitalização estão associadas a propostas de recuperação econômica e do valor imobiliário dos estoques de construções, especialmente daqueles protegidos por instrumentos legais de tombamento localizados em áreas centrais, e a sua conversão a usos do terciário e quaternário moderno. A reabilitação e revitalização formaram um dos esteios das políticas neoliberais em nível municipal. Elas transformam a conservação urbana em uma estratégia de agregação de valor à economia urbana das localidades e em um instrumento poderoso de atração de investimentos privados supra-regionais ou internacionais (ZANCHETI, 2006).

De um modo geral, o que se pode esperar do centro não é apenas o retorno da elite para consumo ou moradia. É claro que a população de maior poder econômico tem papel importante e necessário na recuperação das áreas degradadas – principalmente porque o Estado se faz mais presente nos setores ocupados por essas camadas. O poder público, sobretudo o governo municipal,

deve centrar esforços no sentido de melhorar a qualidade dos equipamentos existentes, as condições de fluxo dos pedestres e automóveis e a estética da paisagem. Também deve fazer uso de políticas que incentivem o uso misto do centro – excessivamente direcionado à atividade comercial – que refletiria na segurança e na qualidade de vida dos moradores e usuários.

Para um exemplo dos efeitos do processo de estruturação urbana, que desencadeou na deterioração da área central da cidade, recorremos ao caso de São Paulo. Como será exposto, após profundas e complexas transformações, o centro paulistano inspira hoje grandes iniciativas de revitalização para recuperar o prestígio de outros tempos.

2.3 O exemplo da deterioração do centro paulistano

O poder de dominação das elites sempre se fez presente nos projetos de remodelação do centro paulistano. Essa tendência fica evidente quando, a partir do final do século XIX, o poder público lança esforços no sentido de tornar o núcleo terciário coerente com o modelo agro-exportador vigente, vindo aplicar inúmeras medidas urbanísticas que coibiam o uso popular dos edifícios e impunha cuidados estéticos que apenas grandes empreendedores podiam satisfazer. Na prática, as medidas impostas serviam para expulsar do Centro constituído no entorno da Praça da Sé, os moradores indesejados, que habitavam cortiços e casebres, bem como os usuários de menor renda e o meretrício. Era a exacerbação da idéia de atribuir ao Centro apenas o exercício das funções de prestígio. Segundo Campos (1993, p. 2), o Centro paulistano do período da República Velha, era:

> [...] marcado pela construção de um centro 'europeu' de arquitetura eclética, compacto e elitizado, com usos terciários de prestígio, do qual restam principalmente os edifícios públicos (e alguns prédios comerciais) que marcavam o pólo administrativo e institucional paulista, alguns trechos de rua no Centro Velho e uma série de logradouros configurados originalmente nesse contexto.

A chegada da ferrovia à cidade, entre 1867 e 1875, contribuiu para a aceleração da expansão urbana, principalmente na direção dos eixos ferroviários, os quais foram ocupados pelas residências dos operários e instalação das plantas fabris. A partir da colina original do centro, onde hoje se encontra a Praça da Sé e

seu entorno, pôde-se delimitar as direções Norte, Leste e Sudeste como de ocupações mais populares, tanto por constituir uma paisagem topograficamente menos favorável, que exigiam a transposição dos rios Tamanduateí e Tietê, quanto porque nestas regiões foram se instalar os principais eixos ferroviários que partiam de São Paulo. A concentração dessa grande população em um novo vetor e a segregação imposta às camadas populares no Centro gerou a consolidação de uma nova centralidade operária no bairro do Brás (CAMPOS, 2003, p. 4).

Voltando-se na direção Oeste e Sudoeste em relação à região da Sé, encontravam-se as residências mais nobres, constituindo um eixo de ocupação das elites no espaço topograficamente mais favorável.

É para esse eixo que se direciona, já no primeiro pós-guerra, a expansão do Centro paulistano, com a transposição do vale rio Anhangabaú e a extensão do comércio de luxo sobre o Morro do Chá, que então foi se firmando como o principal destino das elites.

O entorno da Sé, após tal direcionamento, foi sendo ocupado pelo comércio popular e a legislação urbanística, bastante restritiva até então, foi progressivamente flexibilizada, permitindo a construção de grandes edifícios de escritório ou residencial, de grande densidade. Configuravam-se assim, dois centros distintos socialmente (VILLAÇA, 2001, p. 243):

> No final dos anos 50, o centro de São Paulo estava claramente dividido, pelo vale do Anhangabaú, em duas partes. Na parte voltada para Sudoeste, tendo por eixo a Barão de Itapetininga, formou-se o centro das elites, com suas lojas, restaurantes, escritórios e consultórios. [...] Este passou a ser o 'Centro Novo'. Para o 'lado de lá' do Anhangabaú, o antigo centro tornou-se o 'Centro Velho', voltado para as camadas populares.

Segundo Campos (2003, p. 12), a popularização do 'Centro Velho' foi intensificada a partir da década de 1950, com a "criação do sistema de transporte coletivo por ônibus com linhas convergindo na área central" e a construção de terminais de ônibus nessa região.

Nessa mesma época, iniciaram-se grandes obras viárias no tecido urbano. Em um primeiro momento, visou-se melhorar o acesso tanto ao 'Centro Velho' como ao 'Centro Novo' através da construção de vias que irradiavam a partir dessas

regiões. Uma segunda etapa de obras criou as vias perimetrais, que visavam facilitar a transposição da região central contornando suas margens, sem ter necessariamente que cruzá-la – o que gerou seu relativo isolamento, favorecendo a criação de novas centralidades em eixos viários mais acessíveis (CAMPOS, 2003, p. 15):

> A abertura da Avenida Faria Lima (1965 – 1968), somada ao alargamento e reurbanização da Avenida Paulista (1970 – 1974) criaram novas centralidades na direção dos Jardins e do Rio Pinheiros, com acesso fácil por automóvel mas desvinculada do centro histórico. Esse movimento seria exacerbado por outras grandes obras viárias nas décadas de 1980 e 1990 [...] que consagraram o deslocamento da centralidade dominante para a calha do Pinheiros, concentrando o terciário avançado, setor financeiro e multinacionais.

A atratividade exercida por esses novos eixos em relação às atividades terciárias de maior importância econômica, não se processou de maneira autônoma, mas sim correlata à deterioração que assolou tanto o chamado “Centro Velho” como, mais tarde, o “Centro Novo”, impulsionada por ações do Poder Público. A implantação de terminais urbanos e o entroncamento de linhas do metrô na região central (Figura 04) foram as primeiras medidas que favoreceram a popularização e a conseqüente deterioração da região (CAMPOS, 2003, p.16):

> A área central já concentrava os pontos finais das linhas radiais de ônibus que protagonizavam o transporte público em São Paulo desde o segundo pós-guerra; isso, junto com a transformação das estações ferroviárias (Luz, Roosevelt, Júlio Prestes) em terminais de subúrbio e a presença da estação rodoviária nos Campos Elíseos (1961 – 1982) já havia favorecido a acessibilidade por parte das camadas de menor renda e a popularização da área central. Ao mesmo tempo a integração deficiente entre os diversos modos de transporte coletivo passou a exigir transbordos a pé, gerando intensos fluxos de pedestres em torno e entre os terminais, estações e pontos finais.

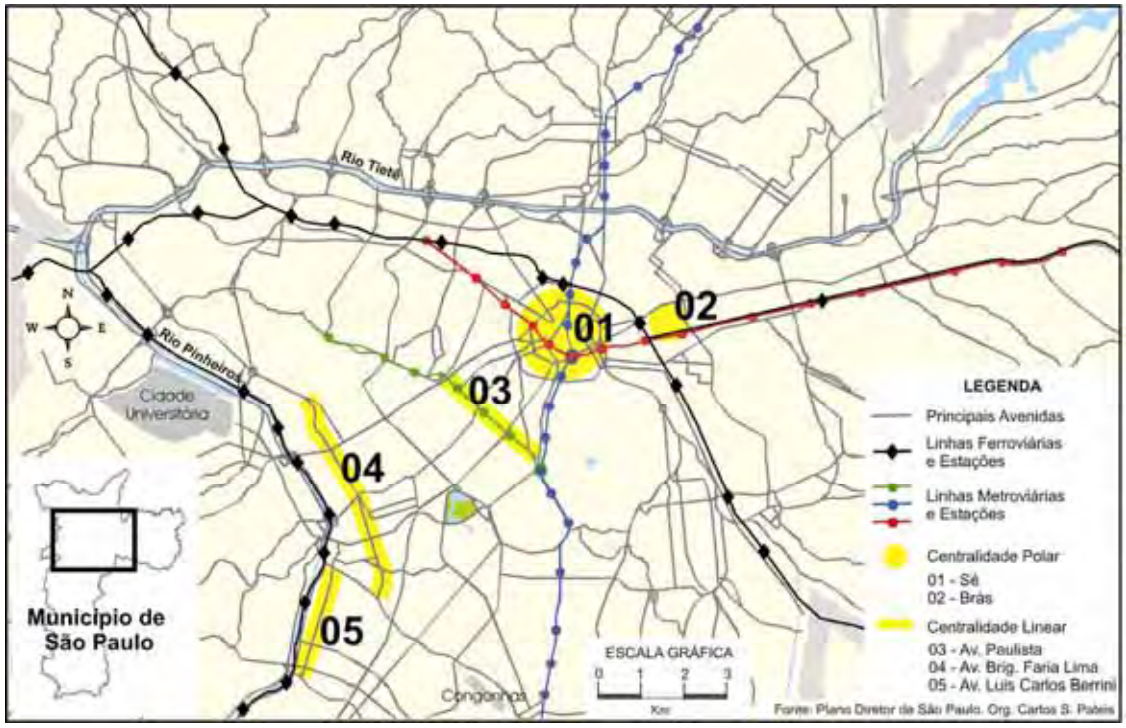


Figura 04 – O centro principal no entorno da Sé e outras centralidades na cidade de São Paulo

A implantação dos calçadões no entorno da Praça da Sé, que ocorreu entre 1975 e 1978; a implantação de mão única em algumas vias; a reserva exclusiva de algumas ruas para circulação de ônibus e táxis e a conseqüente diminuição na oferta de vagas para estacionamento, contribuiu para tornar a região central inconveniente aos usuários de automóveis, sobretudo a elite, que acabou se deslocando até regiões onde a circulação era facilitada, para exercer suas atividades de comércio, lazer e também para moradia.

Por outro lado, esse suporte tornou a área central ponto privilegiado para o trânsito de pedestres, sobretudo aqueles que se deslocam até lá utilizando um dos terminais de ônibus ou metrô. Em função do perfil social desses novos grupos de usuários, o Centro paulistano foi se tornando cada vez mais popularizado. O próprio comércio assim se populariza, agregando também um número crescente de desempregados ao trabalho informal nas suas ruas.

A saída de inúmeras repartições governamentais da região central também pesou nesse processo, uma vez que levou consigo uma série de outras repartições, tanto públicas quanto privadas, para outros setores. Também os olhos

dos gestores tomaram outros rumos, principalmente em direção à privilegiada Zona Oeste e Sudoeste da cidade, sempre favorecida em termos de obras.

O centro paulistano assistiu ainda, a uma crescente escalada da violência. Essa região, pelas possibilidades que oferece, acaba por concentrar um grande número de mendigos, meninos de rua, prostitutas, travestis e alguns delinqüentes, cujas ações tornam o centro perigoso principalmente à noite, quando as centenas de lojas baixam suas portas e as ruas, principalmente os calçadões, se tornam imensos vazios (FRUGOLI JÚNIOR, 1995, p. 34).

A região central assistiu também a uma intensiva destruição do patrimônio arquitetônico pré-existente. Muitos casarões de grande representatividade histórica foram simplesmente demolidos para ceder lugar a novos edifícios ou lojas, ou mesmo para a construção de estacionamentos. Poucas ações foram projetadas no sentido de se evitar tal procedimento. Na maioria dos casos, o poder público foi omisso.

Essas transformações têm atingido, em maior ou menor escala, o centro principal da maioria dentre as grandes cidades brasileiras, o que vem suscitando uma importante onda de renovação dessas áreas degradadas. Em São Paulo, sob a liderança da Associação Viva o Centro, importantes parcerias entre o Poder Público e a iniciativa privada têm sido firmadas na tentativa de reverter a deterioração e o abandono do Centro Histórico da cidade. Mas essas iniciativas não são animadas apenas pela expectativa de resgate de valores históricos e culturais que foram comprometidos, como fazem crer, mas principalmente pela necessidade de reverter um processo que trouxe grandes prejuízos econômicos para uma parcela da sociedade, como relata Vieira (2002, p.02):

> O processo de revalorização do centro não é um processo simples, ao contrário, é complexo e rico em sua lógica e dinâmica. Está inserido no conjunto das transformações que a sociedade engendra no bojo do capitalismo, no sentido de manter a hegemonia do centro como garantia de investimentos. Assim, o que em um primeiro momento pode muito se assemelhar a um processo de resgate de valores históricos, culturais e arquitetônicos, traz junto interesses de revalorização imobiliária, de investimentos e lucros. E o que move o processo de revalorização às vezes tem uma aparência e um conteúdo diferentes.

Muitas dessas ações têm visado promover a remodelação das ruas e dos prédios históricos, favorecendo a despoluição visual e incentivando a reocupação de antigos edifícios, que foram desocupados há anos. Contudo, a prática dessas ações nunca está livre de conflitos e jogo de interesses, principalmente porque grande parte dentre aqueles antigos prédios já está ocupado por cortiços e dá abrigo a uma parcela significativa dos novos moradores do centro. As ruas, por sua vez, além de acolher mendigos e meninos de rua, transformou-se no ambiente de trabalho de milhares de pessoas que diariamente se fixam ou circulam oferecendo serviços de engraxate, compra de ouro e jóias, comércio de mercadorias baratas etc. Portanto, a execução dos projetos de renovação do centro paulistano tal qual se aspira atualmente, pode significar, conforme Vieira (2002, p. 2), “a exclusão de uma parcela que não está adequada às exigências preconizadas para a área”.

A importância de se remeter ao caso paulistano se deve ao fato de que muitas das transformações em curso na área central de cidades médias, vêm tendo como causas os mesmos processos que conduziram à situação de deterioração do centro de São Paulo. Essa premissa inclui as transformações em curso na área central da cidade de São José do Rio Preto, a qual será discutida mais detidamente nos próximos capítulos.

3. SÃO JOSÉ DO RIO PRETO EM SEU CONTEXTO URBANO-REGIONAL

A opção por dedicar um capítulo específico do texto para apresentar a cidade de São José do Rio Preto em seu contexto urbano-regional justifica-se no fato de que o processo de estruturação urbana, segundo Sposito (1994, p. 12) ocorre de modo cada vez mais articulado ao processo de estruturação regional:

> [...] a tradição, nos estudos urbanos, de realização de pesquisas a partir de dois recortes espaciais - o da rede urbana (ou das relações entre cidades) ou o do espaço intra-urbano (ou da estruturação interna das cidades) – deve ser superada, porque as novas formas urbanas possibilitam e impõem novas dinâmicas econômicas e novas práticas socioespaciais que exigem uma análise que se baseia nas relações entre localizações e fluxos que se estabelecem articulando, cada vez mais, diferentes escalas geográficas de produção e estruturação dos espaços urbanos (SPOSITO, 2004, p.12)

Deve-se reconhecer, assim, que as transformações em curso na cidade sofrem graus de interferência da dinâmica regional em função dos fluxos existentes entre diferentes localidades. Significa dizer que a importância relativa que São José do Rio Preto alça no conjunto do estado de São Paulo deriva antes de sua estruturação regional, que a fez situar hoje entre os centros terciários mais importantes e dinâmicos, com grande capacidade polarizadora que, finalmente, reflete na própria estruturação de seu espaço urbano.

3.1 As cidades médias no contexto urbano paulista

Nas décadas recentes, as cidades médias têm despontado como destino de grande parte do movimento migratório transcorrido, atraindo tanto migrantes oriundos das grandes cidades - indivíduos em busca de melhor qualidade de vida, longe dos congestionamentos, do desemprego, da violência e da poluição; quanto procedentes das pequenas cidades e das áreas rurais – à procura de melhores oportunidades de emprego e acesso a uma vasta gama de bens e serviços, antes distantes de suas realidades. As cidades médias, segundo essa perspectiva, "seriam aquelas nem tão pequenas, a ponto de limitar as possibilidades de crescimento econômico e intelectual de seus habitantes, e nem tão grande, a ponto de onerar – e até pôr em risco – a vida da maioria de seus moradores" (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.01). Assim como tais aspirações são subjetivas, a definição da cidade média não está ainda bem cristalizada e carece de consensos no meio técnico-científico:

> Diferentemente do fenômeno metropolitano, cujas especificidades bem demarcadas ensejaram a própria institucionalização desses territórios em muitos países, as definições de cidades médias sujeitam-se muito mais aos objetivos dos seus pesquisadores ou dos promotores de políticas públicas (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.02).

O debate envolve, entre as discussões, a diferenciação entre o que seria a cidade de porte médio e a cidade média no seu sentido funcional. A cidade de porte média seria definida apenas com base em critérios demográficos, que indicaria os limiares dentro dos quais elas se situam e, embora não haja um acordo absoluto entre os limiares máximo e mínimo que as contenham, "há, em cada período histórico, coincidentes patamares demográficos definidores desse conjunto de cidades nas mais variadas regiões do mundo" (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.03). O critério demográfico seria então capaz apenas de identificar o grupo ou a faixa que pode conter as cidades médias e toma a "população como *proxy* do tamanho do mercado local, assim como um indicador para o nível de infra-estrutura existente e grau de concentração das atividades" (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.03).

Embora o critério demográfico seja o mais simples e cômodo, tem sido difundida na literatura recente a necessidade de inserir critérios funcionais para a diferenciação entre cidades de porte médio e cidades médias, sendo que estas compreenderiam as cidades que, segundo Sposito (2004, p.331), desempenham papéis de intermediação na rede urbana:

> Podemos admitir a existência de cidades de porte médio, em função de características que lhe é intrínseca, como seu tamanho demográfico, mas não podemos reconhecer se uma cidade de porte médio é uma cidade média, ou seja, aquela que desempenha papéis de intermediação na rede urbana, sem compreender, ao mesmo tempo, suas características (o que não se restringe ao tamanho demográfico e deve incluir a estruturação interna de seus espaços), com suas relações com outras cidades (o que impõe o reconhecimento de seus papéis na estruturação urbana da rede).

A partir dessa perspectiva, poderia se admitir que o número de cidades de porte médio é maior que o das cidades médias, "pois nem todas as que têm tamanho demográfico que justifica a sua classificação como de porte médio ocupam situação geográfica favorável ao desempenho de funções regionais ou intermediárias" (SPOSITO, 20054, p.332).

Entretanto, como alerta Sposito (2004, p.333), as funções regionais ou intermediárias de uma cidade nem sempre são simples de serem identificadas:

> Em áreas densamente ocupadas e mais dotadas de meios técnico-científico-informacionais, os recortes regionais são menos claros e, dificilmente, são reconhecíveis na escala da área comandada por uma cidade. Em áreas de pouca densidade demográfica, os recortes regionais podem ter amplitudes muito maiores e nem sempre correspondentes à abrangência da área comandada por uma única cidade.

Existem ainda cidades de pequeno porte, sobretudo na região amazônica, que por seu isolamento geográfico, desempenham papéis de cidade média. Ao contrário, existem regiões densamente povoadas onde concentram um grande número de cidades de porte médio competindo entre si, sem que nenhuma sobressaia em relação às outras – o que torna mais difícil definir as funções regionais de cada centro.

Para Santos (1993, p.70), os limiares populacionais os quais se encontrariam as cidades médias nos anos recentes não são mais os mesmos de meados do século XX:

> O que chamávamos de cidade média em 1940/ 50, naturalmente não é a cidade média dos anos 1970/ 80. No primeiro momento, uma cidade com mais de 20.000 habitantes poderia ser classificada como média, mas, hoje, para ser cidade média uma aglomeração deve ter em torno de 100.000 habitantes.

A justificativa de Santos (1993, p. 73) para a aceitação desse novo patamar, se deve às funções urbanas, que apenas cidades desse porte podem corresponder:

> A partir dos anos 70, parece ser esse (100.000) o patamar necessário para a identificação de cidades médias em boa parte do território nacional. A expansão e a diversificação do consumo, a elevação dos níveis de renda e a difusão dos transportes modernos, junto a uma divisão do trabalho mais acentuada, fazem com que as funções de centro regional passem a exigir maiores níveis de concentração demográfica e de atividades. Somente nas áreas mais atrasadas é que tais funções são exercidas por núcleos menores.

Ainda que pese a flexibilidade dos critérios que apóiam a definição da cidade média, um parâmetro bastante aceito tem reconhecido como tal, a priori, as cidades cuja população situam entre 100mil e 500mil habitantes, excluindo aquelas situadas em regiões metropolitanas. Segundo esse critério, dentre as cidades da rede urbana paulista com população superior a 100mil habitante, vinte e três são cidades médias. Vinte e duas delas fazem parte da Região Metropolitana de São Paulo, seis estão na Região Metropolitana de Campinas e cinco pertencem à Região Metropolitana da Baixada Santista. São José dos Campos e Ribeirão Preto, embora não componham regiões metropolitanas e ainda desempenhem algumas funções típicas de cidades médias, são consideradas cidades grandes, por seu porte demográfico (Tabela 01).

Tabela 01 - Cidades paulistas com população superior a 100mil habitantes no ano 2000.

Classificação	Cidade	Pop. Urbana
Região Metropolitana de São Paulo	São Paulo	9.813.187
	Guarulhos	1.049.668
	São Bernardo do Campo	690.917
	Osasco	652.593
	Santo André	649.331
	Mauá	363.392
	Diadema	357.064
	Carapicuíba	344.596
	Mogi das Cruzes	302.116
	Itaquaquecetuba	272.942
	Suzano	221.423
	Barueri	208.281
	Embu	207.663
	Taboão da Serra	197.644
	Itapevi	162.433
	Cotia	148.987
	Ferraz de Vasconcelos	141.208
	São Caetano do Sul	140.159
	Francisco Morato	133.575
	Itapecerica da Serra	128.327
	Ribeirão Pires	104.508
	Franco da Rocha	100.395
Região Metropolitana de Campinas	Campinas	953.218
	Sumaré	193.937
	Americana	182.159
	Santa Bárbara d'Oeste	167.917
	Hortolândia	152.523
	Indaiatuba	144.740
Região Metropolitana da Baixada Santista	Santos	415.747
	São Vicente	303.413
	Guarujá	264.733
	Praia Grande	193.582
	Cubatão	107.661
Cidades Grandes	São José dos Campos	532.717
	Ribeirão Preto	502.760
Cidades Médias	Sorocaba	486.726
	São José do Rio Preto	337.289
	Piracicaba	317.374
	Bauru	310.442
	Jundiaí	300.207
	Franca	282.203
	Limeira	238.349
	Taubaté	229.855
	Marília	189.719
	Presidente Prudente	185.229
	São Carlos	183.433
	Jacareí	183.377
	Araraquara	173.569
	Araçatuba	164.449
	Rio Claro	163.477
	Itu	123.942
	Pindamonhangaba	119.078
	Mogi Guaçu	116.184
	Itapetininga	112.137
	Bragança Paulista	111.091
	Jaú	107.198
	Catanduva	104.268
	Botucatu	103.993

Fonte: IBGE – CENSO 2000. Org. Carlos S. Pateis.

3.1.1 A desconcentração econômica e o despontamento das cidades médias no interior paulista

Nas primeiras décadas do século XX, a economia paulista estava fortemente centralizada na cidade de São Paulo, embora a produção agrícola em si, sobretudo cafeeira, se desenvolvesse no interior. Tal concentração justificava-se pelo fato de a capital paulista ter se tornado o ponto de referência para comercialização da produção cafeeira e, ainda relacionada a essa condição, convertido em opção de moradia urbana aos fazendeiros. Essa situação favoreceu a ampliação do consumo de bens e serviços e, conseqüentemente, estimulou o crescimento da florescente produção industrial paulistana. Pesa ainda o fato de a cidade de São Paulo ter se consumado em nó de convergência da rede ferroviária que interligava os ramais do interior ao porto de Santos. Considerando a importância da rede ferroviária no processo de criação de núcleos urbanos e na estruturação da rede urbana paulista, essa centralização exercida pela cidade de São Paulo reforça ainda mais sua liderança e papel de capital regional, como analisa Negri (1996, p.41):

> No período de 1870/ 1929, consolidou-se a estrutura da rede urbana paulista, que foi organizada basicamente pelo traçado das ferrovias, processo articulado à expansão e desenvolvimento da economia cafeeira. Assim, 'a marcha' da ocupação do estado de São Paulo, articulada ao *complexo cafeeiro*, realizou-se pelo avanço da fronteira agrícola (onde o café foi acompanhado de outras culturas) e pela concomitante criação de núcleos urbanos que a seguir se transformaram em novos municípios.

No plano nacional, a crise vivenciada no final dos anos 20 e início dos anos 30 atinge duramente a economia cafeeira e coloca o desenvolvimento industrial como novo padrão de acumulação. Apesar das limitações, a agricultura paulista não deixou de se expandir, tanto como resultado da intervenção do Estado como pela valorização do algodão e açúcar, que voltam a adquirir importância no comércio mundial de mercadorias. Assim, a economia do oeste paulista, incluindo a região de São José do Rio Preto, fortemente pautada na produção agrícola também expande e, já nas décadas de 1940 e 1950 passa a integrar mais significativamente a dinâmica econômica do estado, desempenhando papéis estratégicos na produção de alimentos e de matérias primas para a agroindústria nacional e exportação.

No complexo de tais mudanças, o papel da cidade de São Paulo como pólo industrial se torna ainda mais significativo, pois já dispunha das vantagens locacionais capazes de atrair para si os principais investimentos, como a existência de um mercado urbano concentrado, imediatamente acessível aos produtos manufaturados; oferta abundante de mão-de-obra e uma série de facilidades devido à existência prévia de instituições financeiras, comerciais e de distribuição.

A capital paulista, devido a essa grande concentração industrial, cresce de forma extremamente rápida assimilando a maior parte dos migrantes da periferia nacional que, somente entre 1950 e 1970, encaminha para o estado mais de 1,8 milhões de trabalhadores expulsos pelas condições de miséria em que viviam nos seus estados de origem, contribuindo para que em 1970 a cidade atingisse a população de 5.872.318 habitantes (IBGE - Censo Demográfico de 1970). A essa mesma época, as indústrias alocadas nos municípios que viriam compor a Região Metropolitana de São Paulo eram responsáveis por 74,7% do Valor de Transformação Industrial (VTI) do estado, enquanto as indústrias do interior representavam apenas 25,3% (Tabela 02).

Tabela 02 - Modificações espaciais da indústria de transformação do estado de São Paulo: 1959/ 1985 (Valores em porcentagem do VTI – Valor de Transformação Industrial)

Região Metropolitana e Interior	1959	1970	1975	1980	1985
1. Metropolitana – RMSP	73,8	74,7	69,4	62,9	56,6
1.1 Capital	54,8	48,1	44,0	34,8	29,8
1.2 RMSP, exceto capital	19,0	26,6	25,4	28,1	26,8
2. Interior	26,2	25,3	30,6	37,1	43,4
Total do Estado	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: NEGRI, 1996, com dados do Ibge – Censos Industriais de 1959, 1970, 1975, 1980, 1985.

Essa situação foi progressivamente se modificando, ao ritmo do surgimento de deseconomias de aglomeração na metrópole e da implementação de políticas visando à desconcentração industrial. Ao passo que São Paulo crescia, surgiam os problemas de ordem urbana, como especulação imobiliária, que promovia a ocupação de áreas cada vez mais periféricas sem a prévia instalação dos equipamentos urbanos; a marginalização da população, acompanhada do aumento da violência e da criminalidade; a terciarização e informalização do

comércio; o desemprego em massa; a favelização da periferia; a poluição atmosférica e os intermináveis congestionamentos afetando as principais vias.

Esse crescimento desordenado refletiu sobre os grandes empreendimentos industriais, que passaram a sentir os efeitos negativos da aglomeração: estreitamento das relações sindicais; imposição de restrições ambientais; encarecimento da propriedade urbana e elevação dos custos de manutenção da planta industrial. A emergência dessas problemáticas fez com que o Estado viesse a adotar medidas que promovesse a desconcentração da metrópole, o que significou o investimento massivo na apropriação de novos eixos de desenvolvimento no interior, através do programa para as cidades médias, arrefecendo o peso relativo da região metropolitana de São Paulo frente ao interior do estado na composição do Valor de Transformação Industrial (Tabela 02).

Essa política de incremento técnico para promoção de novos pólos de desenvolvimento foi encampada tanto pelo governo federal quanto estadual. Programas do governo federal fomentaram a instalação das refinarias de petróleo em Paulínia e São José dos Campos e o Pólo Petroquímico de Cubatão. A iniciativa de criação do Proálcool também contribuiu para estimular o setor canavieiro que se desenvolveu principalmente nas regiões de Campinas e Ribeirão Preto:

> Instituído pelo governo federal em 1974, o Programa Nacional do Álcool impactaria positivamente a indústria do interior do estado de São Paulo em pelo menos dois aspectos: o primeiro, porque a indústria brasileira produtora de equipamentos para o parque sucro-alcooleiro tinha condições de atender a toda a demanda nacional sem precisar recorrer às importações e, mais do que isso localiza-se no interior de São Paulo, mais precisamente, nas regiões açucareiras de Piracicaba e Ribeirão Preto; e o segundo porque a dinâmica agricultura paulista respondeu mais prontamente que os demais estados ao Programa Nacional do Álcool (NEGRI, 1996, p.187).

Ao governo do estado, coube dotar o interior de infra-estruturas mais modernas, promovendo a construção e ampliação de rodovias; criação de Universidades e Institutos de Pesquisa; incentivo à criação de Parques e Distritos Industriais e a concessão de incentivos aos novos empreendimentos instalados nas cidades médias do interior.

Para o estado de São Paulo, tais medidas significaram a preleção de áreas para o recebimento de novos investimentos, aumento da produção industrial e o crescimento do terciário no interior, ampliando a função de algumas cidades na rede urbana e reforçando seu papel de pólo regional. Enquanto em 1970, apenas a cidade de São Paulo com seus 5.872.318 habitantes, superava a marca dos 500mil habitantes e Campinas, Santos e Santo André eram os únicos centros urbanos com população entre 300mil e 500mil habitantes (Figura 05), no ano 2000 esse quadro já é significativamente ampliado, passando ao número de oito as cidades com população superior a 500mil habitantes, três delas fora da Grande São Paulo; e um total de onze cidades com população entre 300mil e 500mil habitantes, sendo que apenas quatro situam na metrópole paulistana (Figura 06).

Embora ações do governo federal tivessem sido promovidas, também, no sentido de alavancar o desenvolvimento de outras regiões brasileiras, para Klink (2001, p.103) as cidades localizadas no interior paulista foram as que efetivamente tiraram melhor proveito dos programas de incentivo à desconcentração industrial, comparativamente a outras regiões do Brasil:

> O interior de São Paulo, dada a maior complexidade da rede de cidades existentes e a experiência acumulada no decorrer do ciclo cafeeiro, soube aproveitar relativamente mais os programas de incentivos fiscais e extrafiscais, da infra-estrutura do Programa Pró-Álcool e da instalação de refinarias (em Paulínia e em São José dos Campos), entre outras medidas implementadas na época. No caso do interior, esses investimentos catalisaram outros, particularmente nos setores químico e metal-mecânico (vinculados à agroindústria), na indústria bélica e, por último, nos setores de informática e microeletrônica. Estes últimos setores foram inclusive impulsionados pela presença de uma rede de instituições de pesquisa e de universidades públicas na região de Campinas (Klink, 2001, p.103).

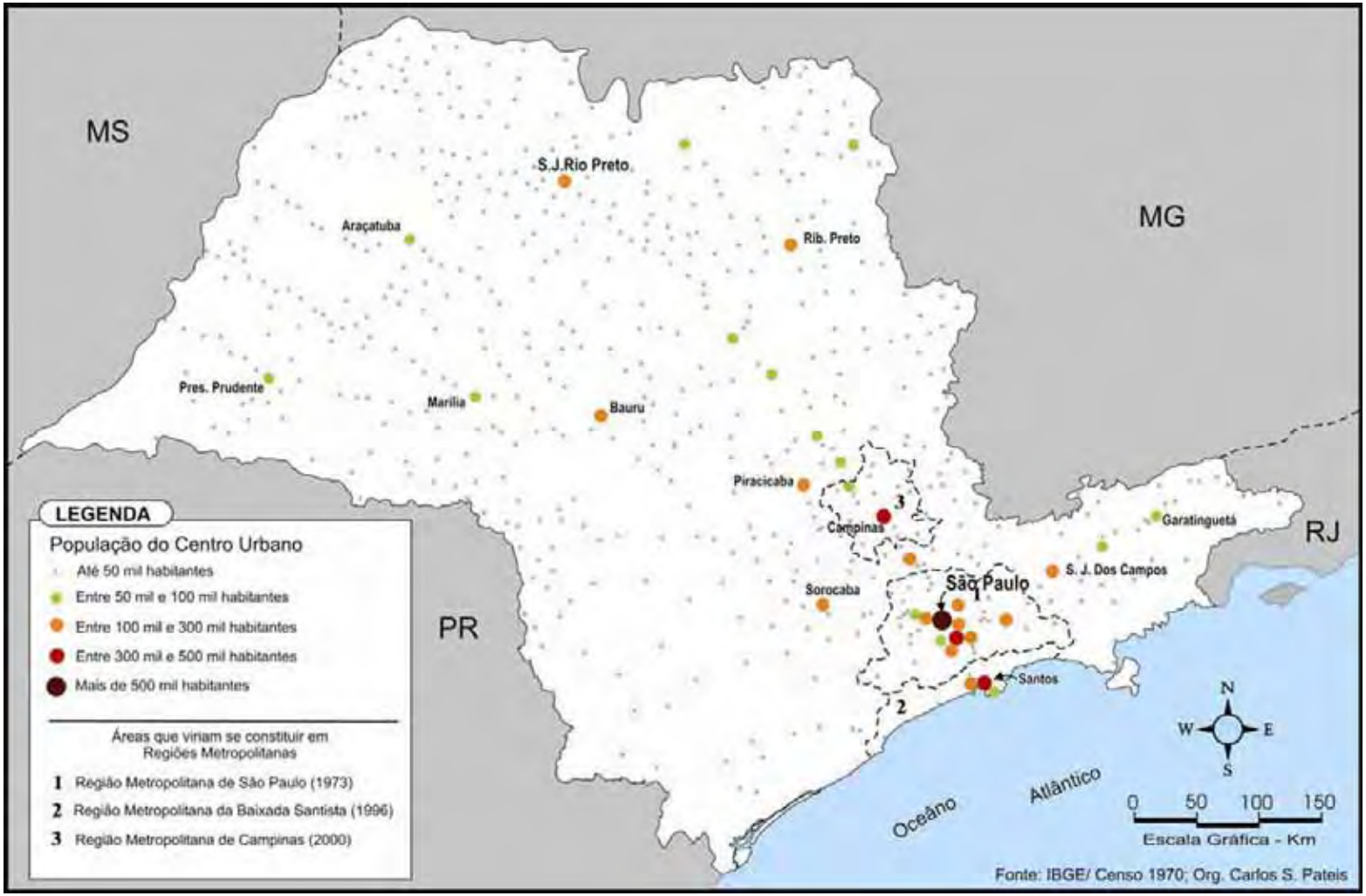


Figura 05 – Distribuição das cidades paulistas segundo sua população em 1970.

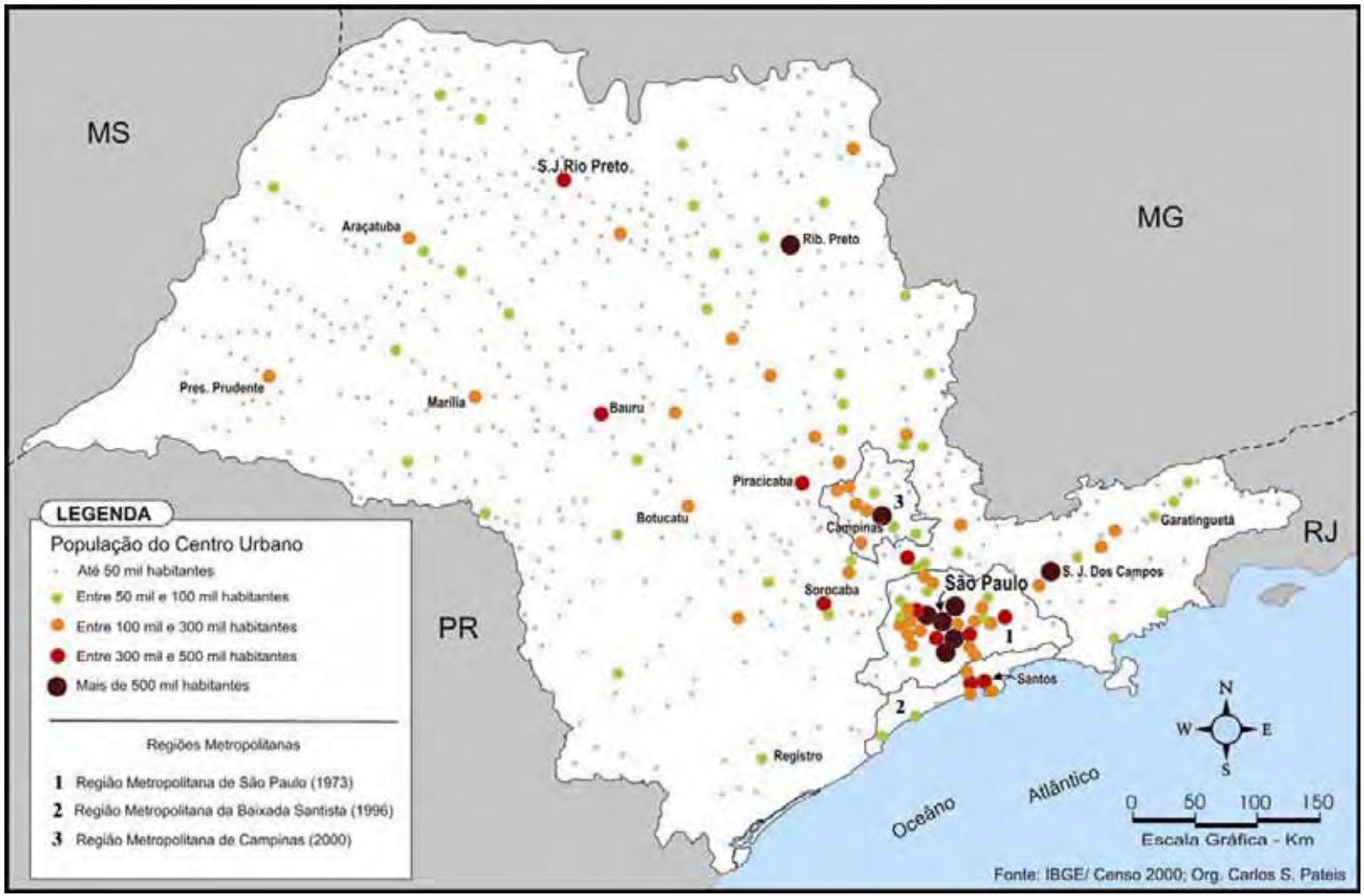


Figura 06 – Distribuição das cidades paulistas segundo sua população em 2000.

Embora a desconcentração tenha ocorrido de fato, como pesquisas têm demonstrado, esse processo ainda continua tímido, pois ocorre privilegiando um eixo restrito o qual Klink (2001, p. 106) denomina “aglomeração poligonal” que se estende do Rio Grande do Sul até Minas Gerais e São Paulo; fato devido principalmente à “grande demanda atual por níveis técnicos mais especializados da mão-de-obra, abundantes nessas áreas”. A cidade de São Paulo ainda continua concentrando as atividades de comando do capital e abrigando as sedes das principais empresas em atuação no Brasil. As novas funções desempenhadas pela cidade, por sua vez, têm provocado grande expansão do setor terciário, que se converte cada vez mais na vocação do emprego paulistano, sobretudo quanto aos serviços mais especializados, relativos à gerência, às finanças, à propaganda, ao marketing, ao planejamento e à consultoria.

Na comparação da evolução do porte demográfico das cidades e sua distribuição espacial entre 1970 e 2000 (Figuras 05 e 06), refletem dois processos distintos, mas relacionados à desconcentração econômica paulistana. Em um primeiro momento, ocorreu a expansão da indústria sobre municípios contíguos à capital, incrementando o setor produtivo nessas localidades e, conseqüentemente, promovendo rápido crescimento populacional. Segundo Lencione (1998, p.32), as empresas ainda optavam pela maximização da infra-estrutura preexistente no entorno metropolitano:

> Tendeu-se a reiterar a concentração, muito mais do que criar pólos alternativos, distantes territorialmente da metrópole de São Paulo, exigentes de novas infra-estruturas de transportes e de instituições formadoras de mão-de-obra qualificada. Por isso é que a expansão industrial foi contígua á região metropolitana. Objetiva-se maximizar a eficiência geral das empresas, quer aproximando mercados, fornecedores e consumidores, quer reduzindo custos de circulação e de distribuição das mercadorias e de realização dos serviços.

O segundo momento acontece após a saturação da capacidade aglomerativa dos municípios da região metropolitana, quando então as empresas se vêem forçadas a deslocar-se à busca de novas vantagens em cidades do interior, inicialmente alocando-se em municípios dispostos em um raio limitado no entorno metropolitano e apenas mais recentemente instalando-se nos centros médios mais dinâmicos ao longo dos principais eixos rodoviários.

> Num raio de 150 km do centro metropolitano, ou seja, da cidade de São Paulo, a paisagem é marcadamente industrial. Cidades, quer de porte médio ou pequeno, expandem sua área industrial. Mais além, numa extensão de 250 quilômetros, a mancha metropolitana mantém-se continua e vai extensivamente se distendendo ao longo dos principais eixos de circulação. Nas áreas mais distantes, ao longo dos principais eixos de circulação rodoviária, a expansão da área industrial tende a se dar nos municípios de porte médio que podem garantir um determinado padrão de serviços urbanos. (LENCIONE, 1998, p.33).

A reestruturação produtiva e organizacional das empresas também tem sua participação no processo de desconcentração industrial e na definição dos papéis desempenhados por certas cidades. No atual estágio do processo de globalização, as empresas passaram a ter entre seus principais propósitos a redução da mão-de-obra contratada; a flexibilização das relações trabalhistas, com adesão ao mecanismo da sub-contratação de diversos serviços antes internos à firma; a redução dos passivos ambientais, não pela preservação do meio-ambiente em si, mas, sobretudo pelo marketing que tais ações possibilitam através de certificações do tipo ISO. O setor operacional da empresa é o mais apto às mudanças espaciais, pois exigem mão-de-obra menos qualificada e especializada comparativamente ao setor administrativo; requer ainda amplo espaço para a sua alocação, o que é encontrado com relativa facilidade nas cidades interioranas e, em muitos casos, traz ainda a vantagem dos incentivos fiscais proporcionados pelos municípios, que participam inclusive na dotação de infra-estrutura. As novas tecnologias de comunicação também contribuíram significativamente, tornando relativas às distâncias físicas:

> Com respeito às mudanças tecnológicas vinculadas à chamada reestruturação produtiva (ou à terceira revolução científica tecnológica), essas parecem influenciar os modelos locacionais no sentido da desconcentração urbana, na medida em que, ao promoverem o desenvolvimento das tecnologias da comunicação, ocasionam um barateamento nos custos de transferências (reunião dos insumos mais transporte dos produtos). Esse efeito sobre os modelos locacionais tenderia a intensificar-se com o avanço do novo paradigma produtivo (‘centrado na microeletrônica e na informação’) sobre o conjunto de setores e ramos produtivos da economia nacional (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.23).

Mas esse avanço rumo ao interior das empresas com grandes conteúdos tecnológicos, segue ainda bastante seletivo, privilegiando as cidades pólos da alta tecnologia como Campinas, São José dos Campos e São Carlos.

Apesar de ainda apresentar um grande crescimento absoluto da população, a metrópole paulistana vem perdendo preferência como destino do fluxo migratório tanto em favor de metrópoles regionais como Recife, Salvador, Fortaleza e Curitiba, como para as cidades médias não só paulistas, mas do Brasil em geral. Essa situação foi identificada por um estudo promovido pela parceria entre o IPEA, IBGE e Unicamp (IPEA/ IBGE/ NESUR-Unicamp, 1999, p. 31-32), em que destacam o fato de novos padrões estarem orientando a mobilidade espacial da população, com reflexos diretos sobre o destino dos fluxos e escapando aos modelos que anteriormente explicavam os movimentos migratórios. Em síntese, a nova dinâmica migratória tem se caracterizado por uma:

> [...] maior migração intra-regional e de curta distância, redução dos fluxos em direção às fronteiras agrícolas e às áreas metropolitanas do sudeste e maior seletividade nos fluxos de migrantes (requisitos novos de escolaridade, renda, idade etc.). No que se refere à integração social, verifica-se que os mercados urbanos de trabalho vêm apresentando um baixo dinamismo, com o surgimento de novas formas de marginalidade. Possivelmente também vem ocorrendo maior circularidade dos movimentos populacionais, com migração de retorno e vários estágios migratórios. O certo é que as grandes metrópoles brasileiras deixaram de ser o destino certo da migração e o processo migratório parece ter adquirido uma complexidade bem maior, e mais difícil de ser compreendida, ao menos comparativamente aos paradigmas que serviam de explicação aos movimentos populacionais no passado recente (IPEA/ IBGE/ NESUR-Unicamp, 1999, p. 31-32).

As cidades médias preferidas pelo fluxo migratório têm incorrido em um rápido crescimento populacional, o que, recorrentemente, tem implicado na sobrecarga da capacidade do governo local corresponder ao aumento da demanda por infra-estrutura, emprego e moradia. Essa situação tem feito desencadear nessas cidades, um modelo de urbanização até então vigente somente na metrópole, com o despontamento de problemas como o desemprego; ocupação de áreas de risco; surgimento de bairros irregulares; favelização; carência de saneamento; precariedade nos serviços de saúde e educação; congestionamentos; segregação sócio-espacial, com a periferização da população de baixa renda e o encerramento da elite nos condomínios e a deterioração de suas áreas centrais.

3.2 – São José do Rio Preto em seu contexto urbano-regional

São José do Rio Preto, com uma população de 337.289 habitantes, é a segunda maior cidade média do estado e comanda uma rede urbana cuja população supera dois milhões de pessoas e se estende sobre o oeste mineiro, sul goiano e leste sul-mato-grossense, em um total de 142 cidades (Figura 07). Essa centralidade é favorecida pela ausência de cidades de mesmo porte no mesmo contexto regional, capazes de concorrer pela drenagem dos fluxos de bens e serviços. Ribeirão Preto, que supera sua população em pouco mais de 150mil habitantes e seria naturalmente um concorrente em potencial, comanda uma região relativamente distante, estendida principalmente no eixo da Via Anhanguera e sudoeste mineiro.

A estrutura econômica da cidade favorece essa forte influência regional. Além de um comércio denso e diversificado, tanto em sua área central como no Shopping Center, que abriga mais de trezentas lojas, São José do Rio Preto se destaca pelos serviços de alcance regional que oferece, sobretudo nas áreas da saúde e educação.

A tabela 03 proporciona uma noção desse fluxo ao demonstrar que, dentre as 87.672 internações registradas no ano de 2004 pelos hospitais da cidade, nada menos que 42,13% corresponderam a pacientes procedentes de outros municípios. Dentre os 672.332 pacientes atendidos nos ambulatórios, 39,01% vieram também de municípios vizinhos. No total, foram 291.386 pacientes procedentes de outros municípios, atendidos na cidade, o que representa um fluxo diário superior a 798 pessoas. Muitos municípios, inclusive situados em um raio superior a 100 km de distância, disponibilizam transporte diário ou semanal gratuito para seus pacientes procurarem atendimento em São José do Rio Preto – fator que reforça esse grande afluxo.

Tabela 03 – Movimentação da rede hospitalar em São José do Rio Preto – ano 2004

Hospitais	Número de pacientes internados			Número de pacientes atendidos em ambulatório		
	Residentes em S.J. Rio Preto	Residentes em outras localidades		Residentes em S.J. Rio Preto	Residentes em outras localidades	
	Total	Total	%	Total	Total	%
Casa de Saúde Santa Helena	3.883	1.751	31,08	16.682	2.898	14,80
Hospital de Base	17.596	21.356	54,83	154.918	207.605	57,27
Hospital Bezerra de Menezes	922	712	43,57	-	-	-
Hospital Austa	7.599	4.029	34,65	36.168	12.380	25,50
Santa Casa de Misericórdia	12.621	3.069	19,56	127.130	8.115	6,00
Soc. Portuguesa de Beneficência	8.118	6.016	42,56	62.981	23.455	27,14
Total	**50.739**	**36.933**	**42,13**	**397.879**	**254.453**	**39,01**

Fonte: Prefeitura Municipal de S.J. Rio Preto – Conjuntura Econômica 2005, 21° Edição. Org. Carlos S. Pateis

O grande número de instituições atuando no ensino superior também é fator relevante no reforço da centralidade urbana. As oito faculdades que operam na cidade oferecem 21 Cursos de Graduação e atendem mais de 20mil estudantes (Tabela 04). Sete dentre essas faculdades mais a Fundação FAPERP oferecem 59 Cursos de Pós-Graduação, atendendo a 1.931 alunos (Tabela 05). A atração desses cursos sobre estudantes de municípios vizinhos pode ser atestada pelo fato de que muitas prefeituras têm disponibilizado ônibus diários exclusivamente voltados à condução de alunos até uma dessas faculdades; sem contar ainda aqueles que utilizam uma das linhas regulares do transporte coletivo intermunicipal.

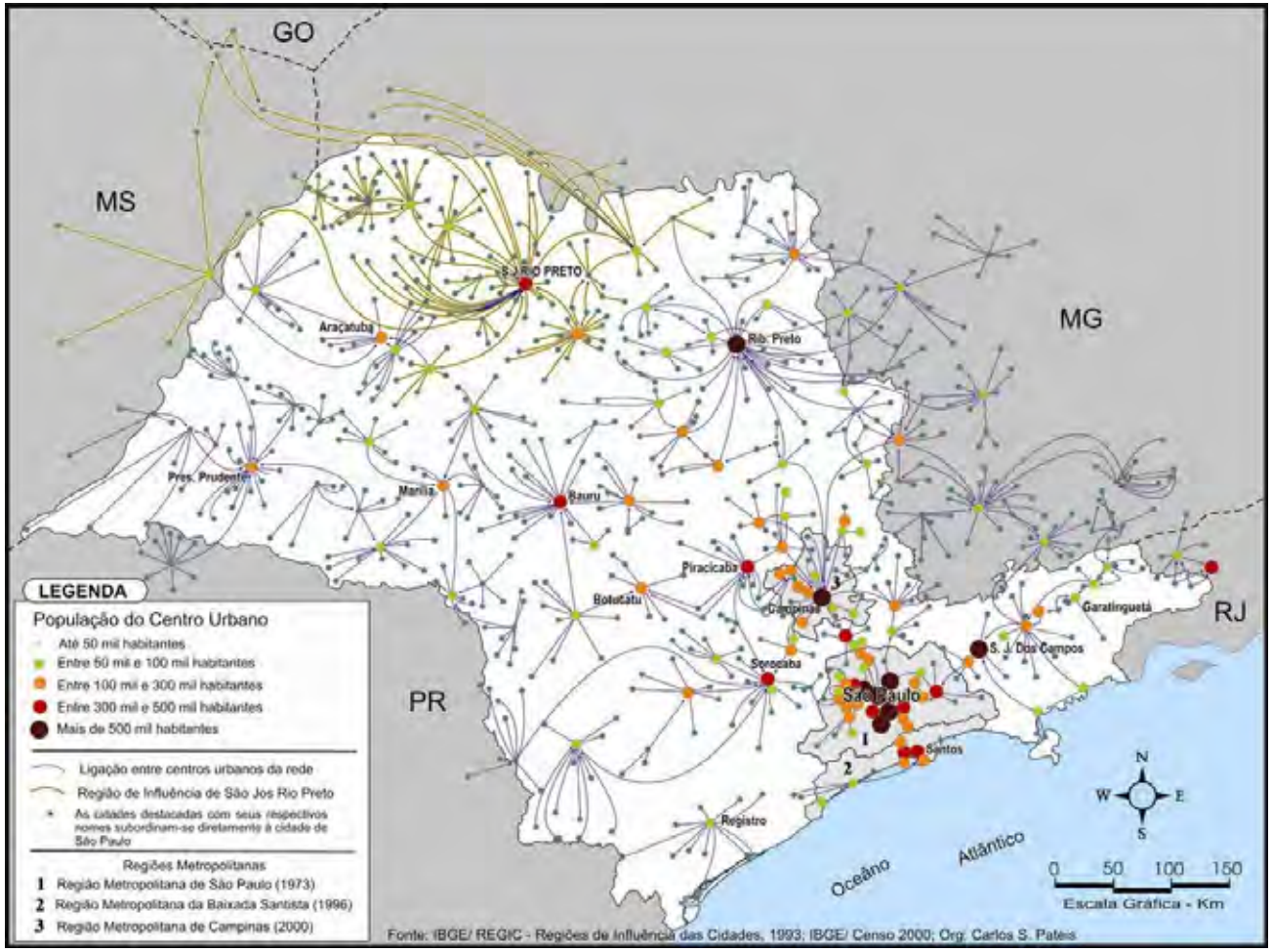


Figura 07 – A Região de Influência da cidade de São José do Rio Preto no contexto da Rede Urbana Paulista

Tabela 04 – Faculdades que oferecem Cursos de Graduação em São José do Rio Preto – ano 2004

Unidades	Número de Cursos	Número de Alunos	Número de Professores	Número de Funcionários
Fac. Medicina de Rio Preto - FAMERP	02	626	244	212
Residência Médica - FAMERP	16	226	161	04
Aprimoramento - FAMERP	14	60	139	01
Aperfeiçoamento - FAMERP	12	33	139	01
Faculdade Dom Pedro II	04	1.100	128	37
Centro Univ. Norte Paulista – UNORP	26	4.870	270	190
Universidade Paulista - UNIP	21	4.339	305	145
União Fac. Grandes Lagos - UNILAGO	18	1.900	98	58
Centro universitário Rio Preto - UNIRP	22	5.043	327	-
Educação Superior Específica – UNIRP	07	466	27	-
Universidade Estadual Paulista - UNESP	121	1.610	180	204
UNICERES	05	1.200	40	-
Total	**263**	**20.273**	**2.018**	**852**

Fonte: Prefeitura Municipal de S.J. Rio Preto – Conjuntura Econômica 2005, 21° Edição. Org. Carlos S. Pateis

Tabela 05 – Faculdades que oferecem Cursos de Pós-Graduação em São José do Rio Preto – ano 2004

Unidades	Número de Cursos	Número de Alunos	Número de Professores	Número de Funcionários
Fac. Medicina de Rio Preto - FAMERP	10	558	161	12
Fundação FAPERP	10	351	147	-
Faculdade Dom Pedro II	07	240	36	03
Centro Univ. Norte Paulista – UNORP	11	485	71	10
Centro universitário Rio Preto - UNIRP	12	412	177	-
Universidade Estadual Paulista - UNESP	11	274	134	05
União Fac. Grandes Lagos - UNILAGO	04	210	34	04
UNICERES	05	234	32	-
Total	**59**	**1.931**	**583**	**28**

Fonte: Prefeitura Municipal de S.J. Rio Preto – Conjuntura Econômica 2005, 21° Edição. Org. Carlos S. Pateis

A força atrativa de São José do Rio Preto não se exerce apenas sobre pequenos aglomerados urbanos, mas se estende inclusive a cidades de porte médio. Catanduva, com seus 104.268 habitantes (Tabela 06), é uma cidade média que polariza um significativo grupo de cidades pequenas situadas em seu entorno e oferece à sua população um comércio e uma variedade de serviços relativamente fortes, mas não suficientes para escapar à centralidade de São José do Rio Preto. Do mesmo modo, a capital regional polariza outros importantes centros locais como Barretos, Três Lagoas, Votuporanga, Fernandópolis e Penápolis, cuja população situa entre 50mil e 100mil habitantes (Figura 08).

Tabela 06 – População das cidades mais importantes da Região de Influência de São José do Rio Preto - 2000

Cidade	População
São José do Rio Preto (SP)	337.289
Catanduva (SP)	104.268
Barretos (SP)	98.860
Três Lagoas (MS)	73.669
Votuporanga (SP)	72.807
Fernandópolis (SP)	59.143
Penápolis (SP)	50.620
Mirassol (SP)	46.575
Olímpia (SP)	42.643
Jales (SP)	42.339
Frutal (MG)	39.012
Guaíra (SP)	32.274
Paranaíba (MS)	32.027
Novo Horizonte (SP)	28.917
Iturama (MG)	26.829
José Bonifácio (SP)	25.019
Santa Fé do Sul (SP)	24.911

Fonte: IBGE – Censo 2000. Org. Carlos S. Pateis

Tal como as ferrovias foram importantes para o progresso e desenvolvimento inicial de São José do Rio Preto, a expansão da malha viária contribuiu para a ampliação de sua centralidade, na medida em que continuou sendo o nó de convergência das principais rodovias que talham a região, como a Via Washington Luis (SP-310), que demanda para São Paulo; Assis Chateaubriand (SP-425), que liga a cidade às regiões de Ribeirão Preto e Araçatuba e BR-153, que interliga a capital federal ao Rio Grande do Sul (Figura 09).

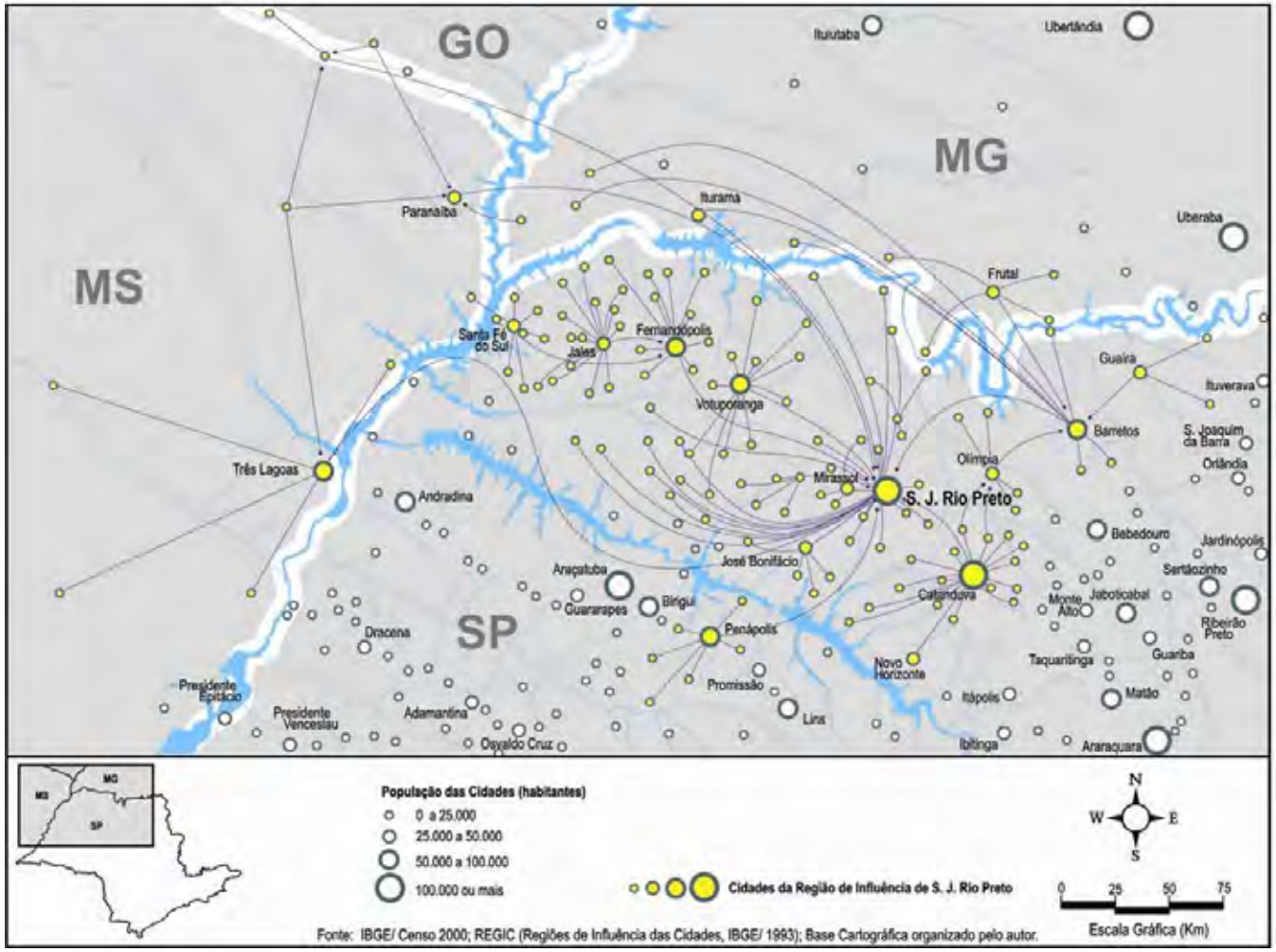


Figura 08 – Região de Influência da cidade de São José do Rio Preto

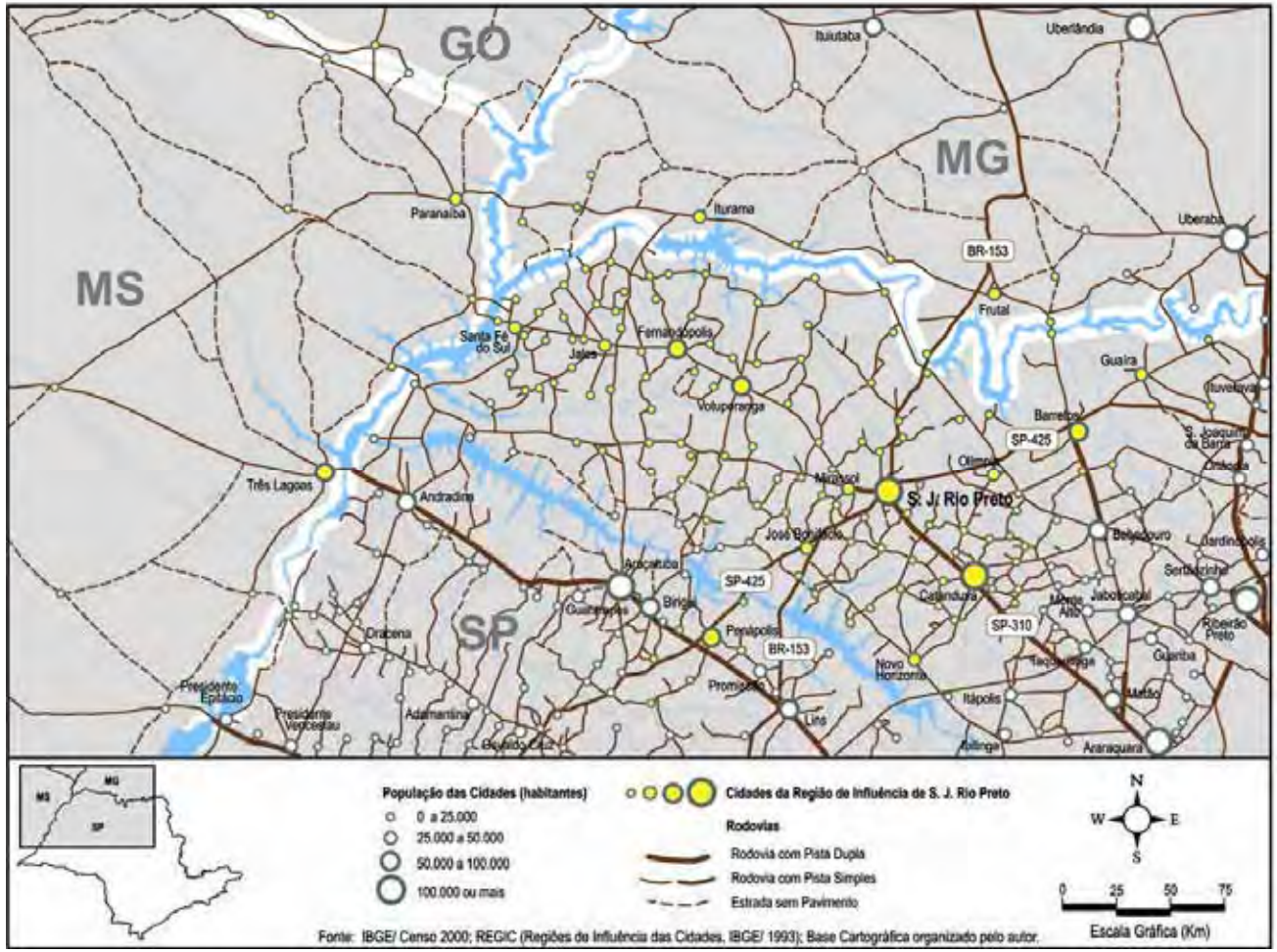


Figura 09 – Sistema de Rodovias que interligam as cidades da Região de Influência de São José do Rio Preto

Um elemento facilitador dos fluxos de pessoas entre a capital regional e cidades vizinhas é o serviço de transporte coletivo operado através de linhas de ônibus circular, que é mais barata que o ônibus convencional. Essas linhas de ônibus circulares interligam quarenta e uma cidades vizinhas, mais seis vilas, a São José do Rio Preto, com vários horários diários. No total, as plataformas do Terminal Rodoviário rio-pretense recebem 591 ônibus circulares procedentes de uma das cidades vizinhas, sendo que Mirassol é a cidade que alimenta o maior fluxo diário, de onde partem 71 ônibus nos dias úteis. Bady Bassitti vem em seguida, oferecendo a opção de 56 horários diários; e outras três cidades: Guapiaçu, Cedral e Monte Aprazível dispõem mais de trinta horários diários (Tabela 07).

O alcance das linhas circulares vai além das cidades vizinhas e chega até aglomerados urbanos situados a uma distância superior a 80 km em relação a São José do Rio Preto, como Barretos e Penápolis; o que amplia ainda mais sua centralidade, atraindo tanto consumidores dos bens e serviços oferecidos quanto trabalhadores empregados no município (Figura 10).

Tabela 07 - Cidades servidas por linhas diárias de ônibus circular com destino a São José do Rio Preto, no ano de 2005:

Cidade	Total de horários diários partindo p/ S.J. Rio Preto	População (Urbana)
Adolfo	08	3.678
Bady Bassitti	56	11.538
Bálsamo	16	7.312
Barbosa	06	5.840
Barretos	14	103.874
Buritama	05	13.840
Catanduva	07	105.771
Cedral	34	6.690
Cosmorama	03	7.371
Ecatu*	05	-
Guapiaçu	35	14.060
Ibirá	12	9.444
Icem	06	6.772
Ipiguá	13	3.527
Irapuã	03	6.559
Jaci	04	3.987
José Bonifácio	14	28.593
Macaubal	04	7.171
Machado*	04	-
Mendonça	09	3.753
Miraluz*	03	-
Mirassol	71	48.312
Mirassolândia	13	3.743
Monte Aprazível	30	18.412
Neves Paulista	14	8.913
Nhandeara	02	10.197
Nipoã	01	3.261
Nova Aliança	23	4.765
Nova Granada	18	17.022
Nova Itapirema*	11	-
Novo Horizonte	03	34.420
Olímpia	14	45.983
Onda Verde	12	3.413
Palestina	02	9.097
Penápolis	06	54.574
Planalto	05	3.669
Poloni	07	4.769
Pontes Gestal	01	2.542
Potirendaba	18	13.356
Sales	02	4.566
Santa Luzia	04	-
Tabapuã	02	10.485
Talhado*	18	-
Tanabi	25	22.591
Uchoa	15	9.033
Urupês	08	11.833
Zacarias	05	1.947
TOTAL	**591**	**696.683**

* São ainda Distritos.

Fonte: Consulta às Empresas no Terminal Rodoviários de São José do Rio Preto; SEADE (Projeção da População Urbana 2005). Org. Carlos S. Pateis.

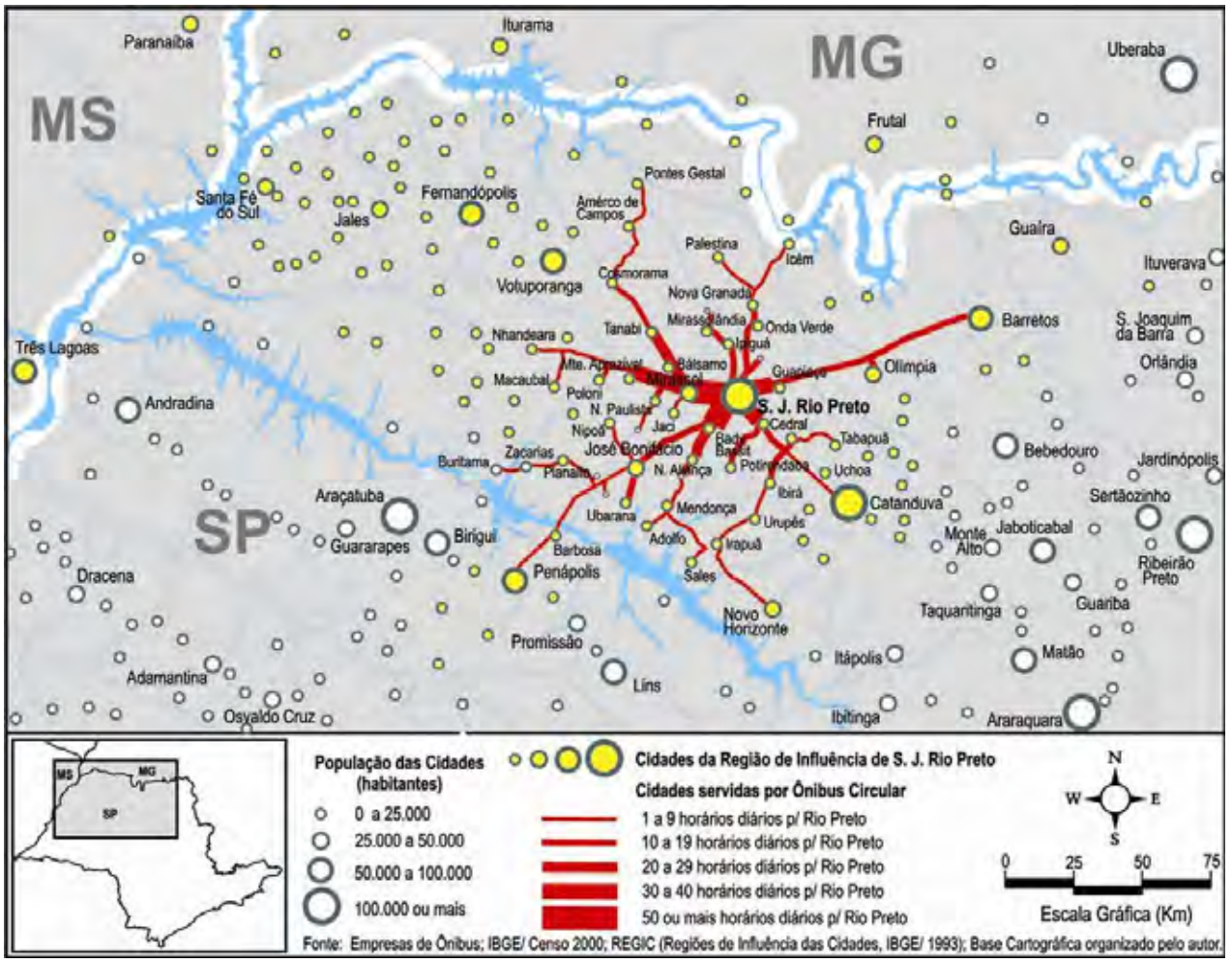


Figura 10 – Cidades servidas por linhas diárias de ônibus circular com destino a São José do Rio Preto - 2005

Todo esse dinamismo que torna a cidade cada vez mais atrativa implicou em elevadas taxas de crescimento anual ao longo das últimas décadas, sobretudo entre 1970 e 1980, quando essa taxa foi superior a 4%. Mesmo desacelerando o ritmo, São José do Rio Preto apresentou, entre 1970 e 2000, taxas sempre superiores à média paulista e nacional (Tabela 08).

Tabela 08 - Taxa média anual de crescimento populacional em São José do Rio Preto, Estado de São Paulo e Brasil: 1970-2000.

Área	1970 a 1980	1980 a 1991	1991 a 2000
São José do Rio Preto	4,4	3,8	2,2
Estado de São Paulo	3,5	2,1	1,8
Brasil	2,5	1,9	1,6

Fonte: IBGE – Censos Demográficos. Org. Carlos S. Pateis

Em números absolutos, essa população triplicou entre 1970 e 2000, saltando de 122.134 para 358.523 habitantes. A taxa de urbanização que em 1991 situava em 97,07% baixou para 94,08% em 2000[2], contrariando a tendência da dinâmica demográfica brasileira, marcada pela crescente migração rural—urbana (Tabela 09).

Tabela 09 – Evolução da população de São José do Rio Preto entre 1970 e 2000

Município	Ano			
	1970	1980	1991	2000
População Total	122.134	188.601	283.761	358.523
População Urbana	110.175	179.007	275.450	337.289
População Rural	11.959	9.594	8.311	21.234
Taxa de Urbanização (%)	90,21	94,91	97,07	94,08

Fonte: IBGE – Censos Demográficos. Org. Carlos S. Pateis

O desempenho destacável de São José do Rio Preto em sua inserção regional, ao passo que promove o crescimento populacional e o desenvolvimento do setor terciário, reflete diretamente sobre o processo de estruturação e reestruturação urbana da cidade – tema do capítulo seguinte.

[2] Ressalte-se, contudo, que o fato de na área rural do município residir mais de 21mil habitantes, não significa necessariamente que essa população vem desenvolvendo uma economia tipicamente rural. Pelo contrário, esse quadro foi gerado pela multiplicação de loteamentos irregulares na área rural do município, fora do perímetro urbano estabelecido em Lei Municipal, como será mais bem explanado no Capítulo IV.

4. A ESTRUTURA URBANA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

A cidade de São José do Rio Preto insere-se em uma área do Estado de São Paulo cujo início da ocupação remonta o final do século XIX e se processou principalmente como resultado da migração mineira. Segundo Brandi (2002, p. 28), a queda na produção aurífera de Minas Gerais foi o ponto de partida desse movimento, que culminou na migração de pioneiros daquele estado rumo ao oeste paulista à busca terras férteis e baratas. Esse evento propiciou a vinda de muitas famílias, dentre as quais a de João Bernardino de Seixas Ribeiro, que teria se estabelecido em 1851 no espigão que originaria a cidade, entre os córregos Canela e Borá. Foi esse pioneiro quem incentivou o estabelecimento dos primeiros contatos entre moradores das redondezas e que deu início às discussões acerca dos benefícios do estabelecimento de uma estrutura urbana naqueles confins.

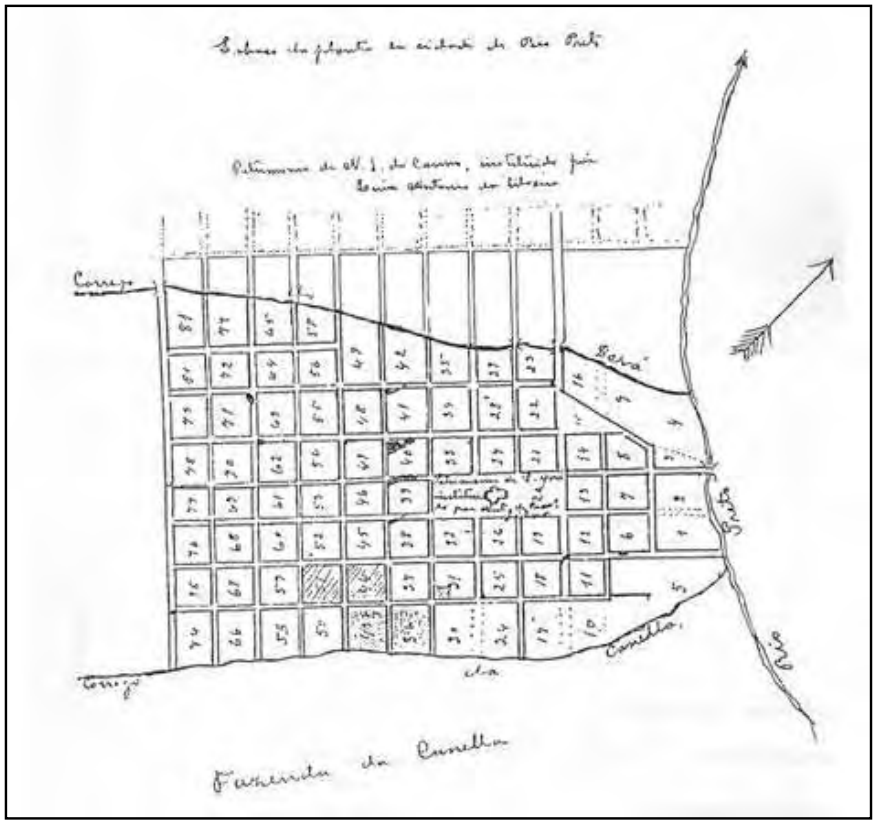
As primeiras casas e a capela foram construídas dentro do Patrimônio doado à Igreja em louvor a São José aos 19 de março de 1852 e, embora não haja consenso entre os historiadores, o provável doador teria sido o desbravador Luiz Antônio da Silveira. Dado o importante papel desempenhado pela Igreja na ordenação territorial e formalização jurídica de um povoamento na época, é essa a data oficial da fundação do povoado. Apenas em 1855 o Presidente da província de São Paulo, José Antônio Saraiva, assina resolução criando o Distrito de Paz e a subdelegacia de Rio Preto, pertencendo ao município de Araraquara. No ano de 1868, Rio Preto deixa de ser distrito de Araraquara e é incorporado ao município de

Jaboticabal; condição que perdura até o dia 19 de julho de 1884, quando é formalizada sua emancipação política e administrativa.

As controvérsias inerentes à doação do Patrimônio ocasionaram árdua batalha judicial entre a Igreja e a Câmara Municipal, que contestava esse domínio e posse, fundamentado na ausência de documentos comprobatórios. Conforme Brandi (2002, p. 58), a "Fábrica Paroquial" procedeu a uma "ação demarcatória do Patrimônio de São José, segundo a doação feita por Luiz Antônio da Silveira, a que se opôs a municipalidade, e daí o conseqüente pleito jurídico em torno dessa questão", que perdurou de 1907 a 1910 quando a Igreja, buscando evitar possível desgaste perante a comunidade, propôs um acordo pelo qual recebeu uma compensação em dinheiro pela renúncia de suas terras.

Conseqüentemente, a porção de terras pertencente à Igreja reduziu-se ao equivalente a três quadras estabelecidas no centro da emergente urbe. A pequena capela que ocupava aquele espaço desde as origens do povoado foi demolida em 1912 e em seu lugar foi edificado um templo mais amplo em formato de cruz.

Mais que uma referência religiosa, o templo também exercia importante centralidade na disposição das primeiras casas comerciais, da residência dos moradores mais ilustres e dos serviços públicos. Despontou, portanto, como um ícone na constituição do futuro centro da cidade. A Figura 11, a qual Brandi (2002, p.59) menciona ter sido incluída no processo movido pela Câmara Municipal contra a Igreja em 1907, ilustra essa centralidade, sobretudo porque coincide com a disposição do Centro atual.



Fonte: BRANDI, 2002. (Original anexado ao processo movido pela Câmara Municipal contra a Igreja – 1907 a 1910) – Sem Escala.

Figura 11 – Planta da cidade de São José do Rio Preto, destacando ao centro o Patrimônio de São José – Primeira década do Séc. XX.

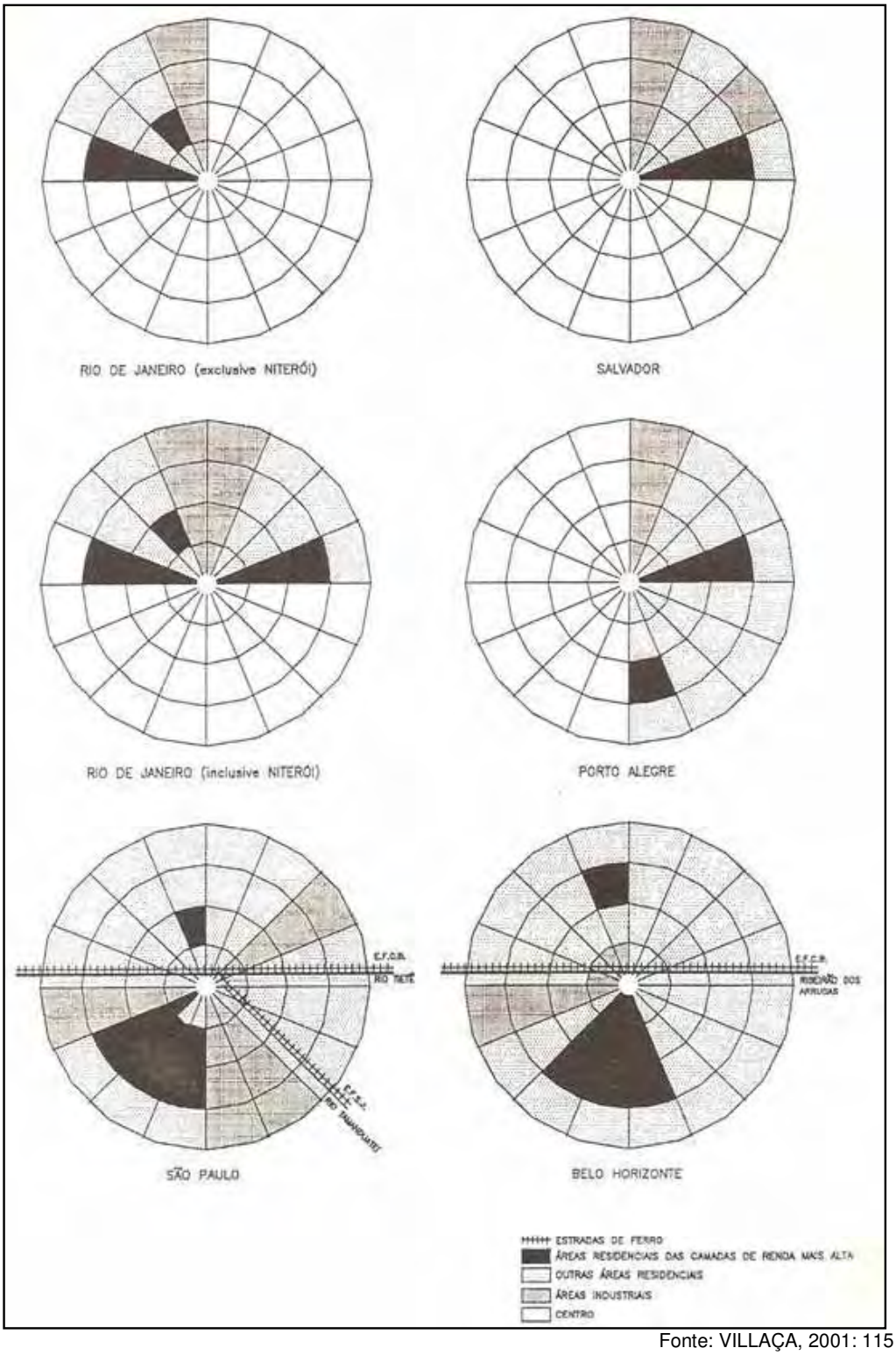
A situação geográfica privilegiada da igreja não se constitui uma singularidade do caso rio-pretense, mas sim, conforme Marx (1991, p.12), reflete parte da história da maioria dentre as cidades brasileiras:

> Se a aglomeração surgia espontaneamente e, ao longo do tempo, ia galgando diferentes estágios hierárquicos, esse processo ocorria norteado pela Igreja até o momento decisivo da criação do município. Uma concentração de moradores e uma capela, depois capela-curada ou visitada por um padre, quem sabe uma paróquia mais tarde. Um povoado de determinado porte aspiraria constituir uma paróquia ou, denominação que prevaleceu entre nós, uma freguesia. Depois tal freguesia vai almejar a autonomia municipal que, se alcançada, implicara o seu símbolo, o pelourinho, e a sua casa de câmara e cadeia. Símbolo e sede do município que deverão se compor com o templo preexistente. O ponto privilegiado topográfico já estará ocupado, a área mais prestigiada do lugar definida, o largo principal constituído[...]

Outro importante ícone que veio incrementar a centralidade daquele setor da cidade foi a estação ferroviária, inaugurada no dia 09 de maio de 1912. A chegada da ferrovia insere São José do Rio Preto ao movimento econômico do estado e intensifica a produção cafeeira, de grande relevância para a região. A cidade permanece como ponta de trilhos até 1933, o que lhe confere as características iniciais de centro urbano regional e contribui para o surgimento, no entorno da estação, de inúmeros hotéis que abrigavam não somente aqueles que visitavam a cidade, como também os passageiros que no dia seguinte prosseguiriam utilizando-se outros meios de transporte. Dada a precariedade desses outros meios de transporte e a rigidez locacional do transporte sobre trilhos, a existência da estação ferroviária foi decisiva para a aglomeração de lojas, armazéns, escritórios e pequenas fábricas, pois definia o local onde as empresas disporiam das "externalidades, seja decorrente da acessibilidade, seja do fato de estarem juntas, gerando economias de aglomeração" (CORRÊA, 1989, p. 39)

A linha férrea estendida paralelamente ao rio Preto reforçou a barreira que limitava a expansão da malha urbana naquela direção, enquanto a ocupação se adensava na vertente original entre os córregos Canela e Borá, de topografia mais favorável (Figura 11).

Quanto estudou as metrópoles brasileiras, Villaça (2001, p. 113) procurou identificar os traços comuns de sua organização intra-urbana através do estabelecimento de modelos. Segundo sua justificativa, há essa possibilidade pelo fato de "nossas metrópoles terem sido produzidas pela mesma formação social, pelo mesmo Estado e no mesmo momento histórico" (VILLAÇA, 2001, p. 113). O autor afirma que a estrutura urbana das metrópoles brasileiras representa "um misto de círculos concêntricos e de setores de círculos, apesar dos últimos predominarem sobre os primeiros e apresentarem maior potencial explicativo – até hoje pouco utilizado – dos processos espaciais intra-urbanos" (VILLAÇA, 2001, p. 113). No desenvolvimento de modelos que representassem a realidade dessas metrópoles, considerou três categorias de cidades baseadas nas limitações do meio físico: as que dispõem 360 graus para se desenvolver (São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba); as que têm 180 graus (Recife, Fortaleza e Porto Alegre) e outras que possuem apenas 90 graus (Rio de Janeiro e Salvador) (Figura 12).



Fonte: VILLAÇA, 2001: 115

Figura 12 – Estruturas espaciais de algumas áreas metropolitanas brasileiras segundo o modelo de HOYT.

Ao tratar da estruturação do espaço urbano das metrópoles que dispunham 360 graus para seu desenvolvimento, Villaça (2001, p. 114) expõe uma série de processos que guardam importantes correlações com o caso de São José do Rio Preto e, conseqüentemente, serviria como modelo explicativo para diversas cidades interioranas brasileiras, cortadas por ferrovias. Ao citar os pontos em comum entre essas cidades, destaca a existência de barreiras que impedem seu crescimento autônomo:

> No início de sua expansão, o espaço urbano depara-se com uma barreira que o divide ao meio: um vale por onde corre um pequeno rio [...] cujo transbordamento freqüentemente inunda as terras adjacentes, e uma ferrovia que se aloja junto ao rio. Evidentemente o centro da cidade fica de um dos dois lados. O conjunto vale-ferrovia funciona então como uma barreira que define – tendo como referência o centro da cidade – o 'lado de lá' (oposto ao centro) e o 'lado de cá' (o lado onde está o centro).

Essas barreiras vão significar mais que a simples divisão da cidade em áreas mais ou menos acessíveis, pois não só limitam a expansão da malha urbana como também influenciam a distribuição da população em termos do status sócio-econômico nas diferentes porções da cidade:

> A barreira divide o espaço urbano em duas partes que têm custos e tempo de deslocamento ao centro diferenciados. Num estágio inicial da expansão urbana – as primeiras décadas do século XX – dados dois pontos a igual distância do centro, porém um localizado além da barreira e outro aquém, o primeiro apresenta maior tempo de deslocamento e custo do que o segundo. Define-se então, um lado do espaço urbano mais vantajoso que o outro do ponto de vista desse fator que é fundamental que é a acessibilidade ao centro. Em virtude dessa vantagem, o lado em que está o centro tende, inicialmente, a abrigar maior parcela do crescimento urbano que o 'lado de lá' (VILLAÇA, 2001, p. 116).

Essa premissa ajuda a explicar a expansão maior da cidade de São José do Rio Preto, até a década de 1970, na porção onde situa a área central em relação à linha férrea (Figura 13). Apenas recentemente, com a construção de diversas pontes e viadutos que transpuseram essas barreiras, vem ocorrendo uma ocupação mais ampla daquela região que se converteu no vetor de maior crescimento populacional da cidade. Por tratar-se da porção da cidade que, do ponto de vista locacional é menos vantajoso, a ocupação tem se dado fundamentalmente pela população de baixa renda, embora existam setores de baixa renda na outra porção

(Figura 14). Em oposição, a população de maior poder aquisitivo vai se estabelecer no lado mais vantajoso, interligado ao centro por amplas avenidas que possibilitam um rápido acesso.

Outros fatores favoreceram e reforçaram essa tendência. Para o fim específico de promover habitações populares, o município criou a EMCOP – Empresa Municipal de Construções Populares, que somente na década de 1980, implantou mais de dez mil lotes infra-estruturados para atender à população de baixa renda, todos eles localizados na zona norte da cidade, além da ferrovia. Essa prática continuou, embora de maneira mais tímida, até fins daquela década.

Essa intervenção do poder público no mercado imobiliário, atuando estritamente na zona norte da cidade, favoreceu a popularização daquele setor tornando espaço segregado da população de baixa renda. Em resumo, essa porção da cidade tem sido caracterizada por apresentar o maior crescimento do número de novos loteamentos (Figura 13), o local de maior concentração da população de baixo poder aquisitivo, cuja renda média mensal dos chefes de família situa na faixa de até cinco salários mínimos (Figura 14) e, também, onde se nota um dos maiores incrementos populacionais na comparação entre 1991 e 2000 (Figura 15). Outro fator de relevância é a proliferação de loteamentos ilegais na periferia, que mais uma vez concentram na região norte e oeste da cidade, apesar de serem encontrados também nas demais direções (Figura 16).

Segundo o jornal Diário da Região (15 de maio de 2005) existe em São José do Rio Preto um total de 108 loteamentos irregulares onde vivem mais de 40mil pessoas.

Conforme o estudo de Bueno (2003, p.78) esses loteamentos clandestinos foram produzidos no transcorrer das décadas de 1980 e 1990, concebidos inicialmente como chácaras de recreio:

> Esses loteamentos, inicialmente lançados no mercado com uma ruidosa campanha publicitária, por meio de rádios, jornal e folhetos, eram chamados de loteamentos de “chacrinha de recreio”. As suas denominações eram “Estâncias”. Eles possuíam lotes com 1.000m^2, ruas com 10m de largura e sem a destinação de áreas públicas.

Na década de 1980, quando surgiram os primeiros loteamentos irregulares na área rural do município, as tais chácaras de recreio já eram previstas na legislação municipal:

> A legislação municipal previa a figura dos loteamentos de chácaras de recreio na Zona rural e possuía as devidas normatizações para esses procedimentos. Entre outras disposições, previa o tamanho mínimo dos lotes em 5.000m2, a largura das vias com 14 metros e a destinação de 20% de áreas livres públicas. E, evidentemente, a formalização do processo burocrático para a devida legalização do empreendimento (BUENO, 2003, p.78).

Na prática, no entanto, o que ocorreu no município foi a iniciativa autônoma de proprietários de glebas rurais interessados em maximizar o valor de troca de suas terras. Para o parcelamento de suas propriedades rurais, nem sequer consultavam o poder público e todo o processo corria sem submissão a quaisquer trâmites burocráticos; resultando em lotes menores e ruas mais estreitas que o estipulado em Lei. Os loteadores infligiam também ao não reservar as áreas públicas municipais, ao invadirem as zonas de proteção de mananciais e, sobretudo por não implantarem previamente as infra-estruturas básicas como guia de sarjetas, pavimentação asfáltica, sistema de água e esgoto e iluminação pública. Por tratar-se de lotes situados fora do perímetro urbano, a rigor são classificados como rurais, justificando o aumento da população rural do município e o arrefecimento da taxa de urbanização.

Devida à precária infra-estrutura preexistente, tais lotes foram oferecidos ao mercado a um preço acessível, atraindo compradores não só da própria cidade como também de outras localidades, intensificando a dinâmica populacional no município. Ao curso dos anos, muitos dos lotes foram desdobrados em terrenos menores, de até 200m^2, ganhando características de loteamento urbano.

A permissividade da parte do governo municipal, verificada em relação à proliferação desses loteamentos ilegais, pode ser atestada também em outras circunstâncias, como a que admitiu a instalação de ambulantes na Praça central da cidade ou a ausência de um plano que visasse a manutenção da qualidade arquitetônica e paisagística dos imóveis situados nos setores mais antigos do centro, que serão tema do próximo capítulo.

A interpretação mais obvia é que houve descaso do poder público nessas situações, o que não ocorre quando se trata de questões urbanísticas atinentes ao vetor sudoeste da cidade.

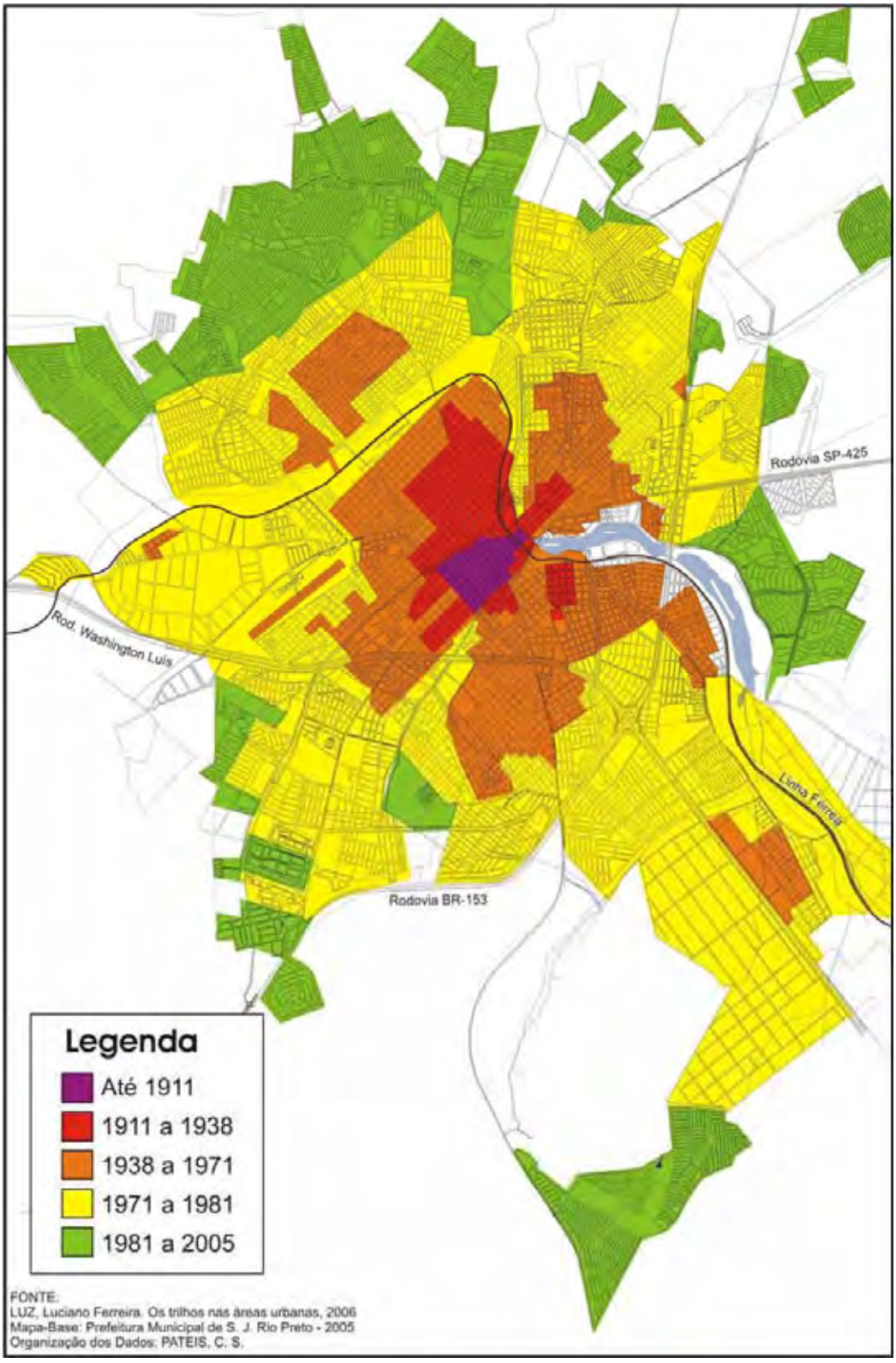


Figura 13 – Expansão da área urbana de São José do Rio Preto até 2005

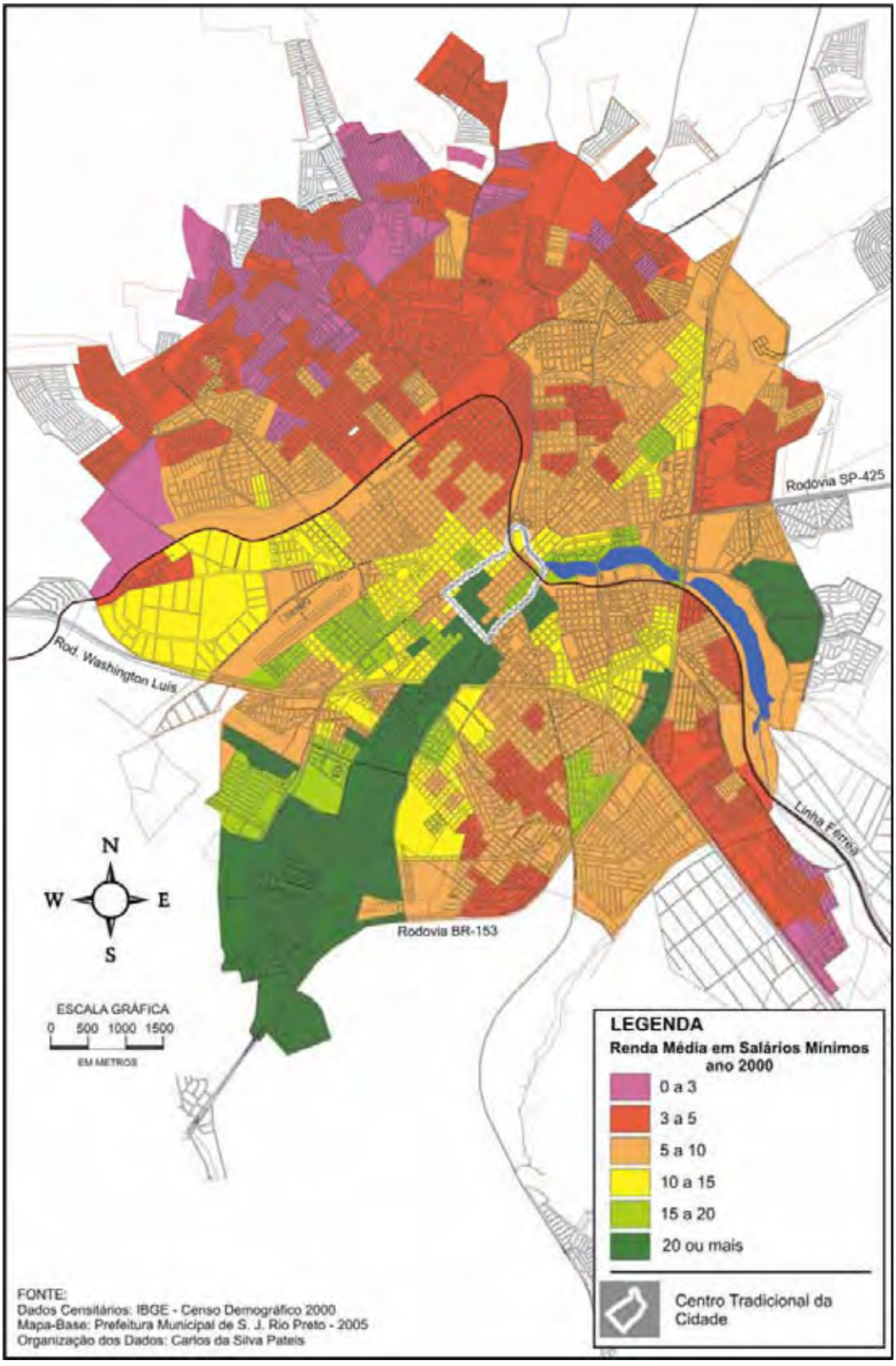


Figura 14 – Renda média mensal dos chefes de família em São José do Rio Preto

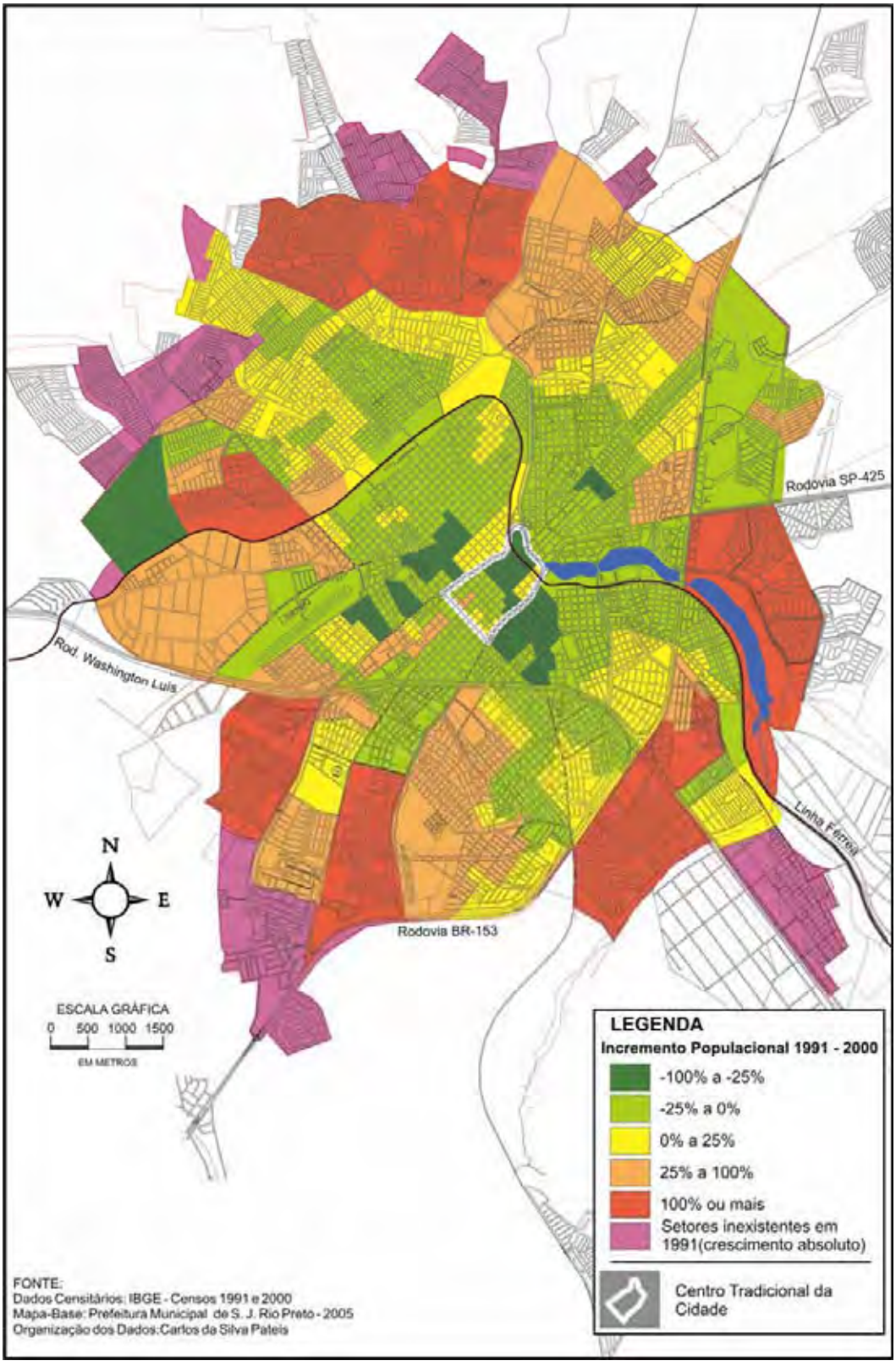


Figura 15 – Crescimento populacional entre 1991-2000 em São José do Rio Preto

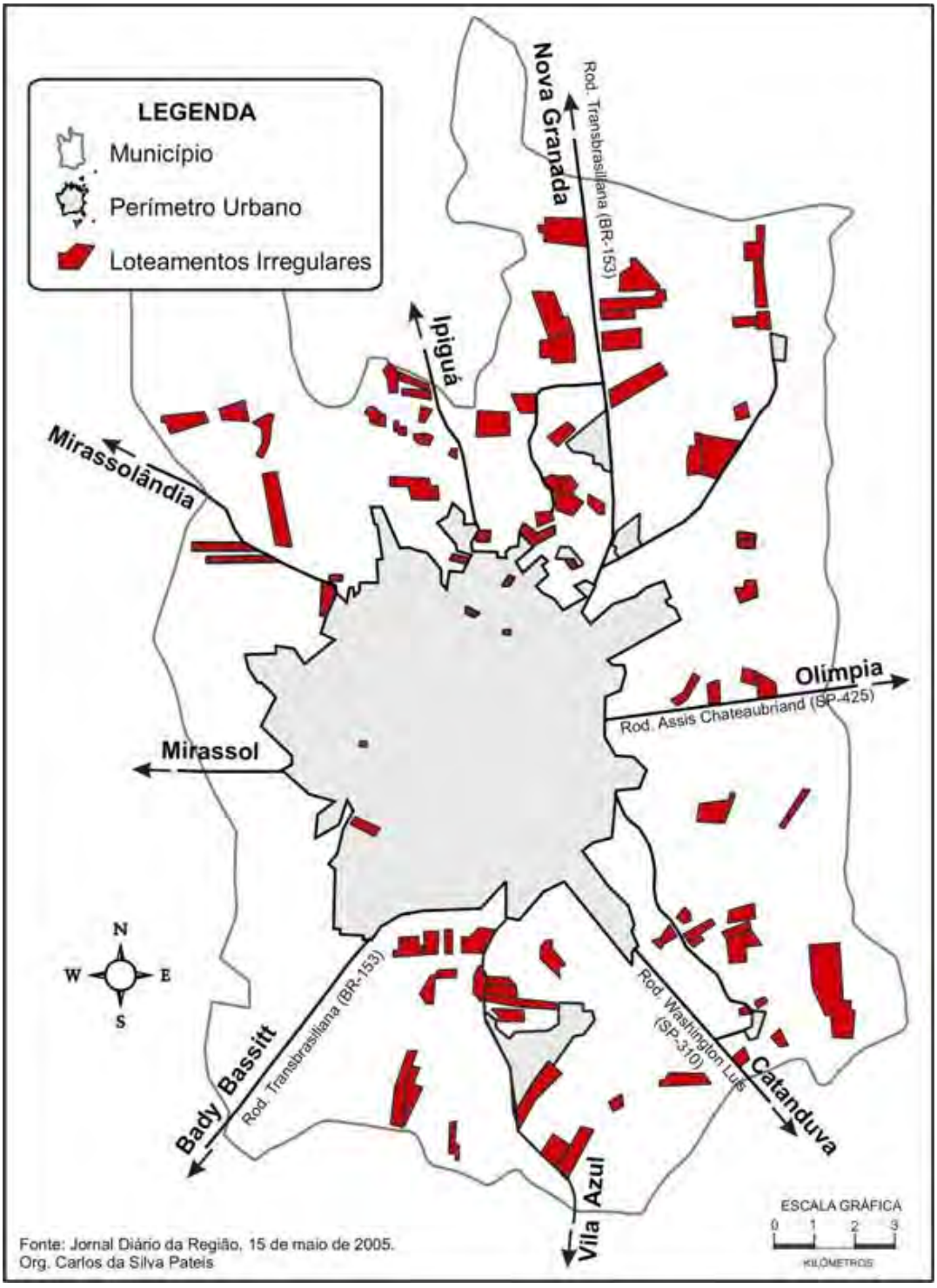


Figura 16 – Loteamentos Irregulares no Município de São José do Rio Preto - 2005

A porção da cidade situada do lado do centro em relação à ferrovia é a mais privilegiada em termos de equipamentos urbanos, comparativamente ao “lado de lá” (Figura 17). Entre as estruturas implantadas que favoreceram uma ocupação seletiva daquele espaço podem ser citados o Riopreto Shopping Centrer, os condomínios horizontais, as faculdades particulares e os principais equipamentos de saúde.

O Riopreto Shopping Center foi inaugurado em 6 de dezembro de 1988 e, após quatro etapas de expansão, oferece atualmente espaço a mais de trezentas lojas. Sua implantação ocorreu em uma área já privilegiada em termos de infra-estrutura urbana e serviu para acentuar a preferência da população de alta renda sobre a região. A presença do shopping define o setor onde, a partir do centro da cidade, a população de maior renda foi se instalando ao longo dos anos. Esse setor da cidade tem alocado o maior número de condomínios horizontais, o que tem valorizado as áreas de expansão urbana naquela direção, que certamente implicará na produção de novos loteamentos para a elite. Outro setor que vem despontando no número de condomínios horizontais é a zona leste da cidade, na região dos lagos. Amplas avenidas interligam esses condomínios ao centro, compensando o fato de situarem no lado oposto em relação à ferrovia, à rodovia e o rio (Figura 17).

A partir do centro da cidade, podem ser identificados alguns setores que sofreram decréscimo em sua população entre os nove anos que decorreram no intervalo dos censos demográficos de 1991 e 2000 (Figura 16). Apenas algumas quadras no interior do centro apresentaram crescimento positivo, resultado da construção de alguns novos edifícios horizontais que atraíram moradores de outros setores.

Essa situação segue uma tendência geral do processo de estruturação urbana que acontece ao longo de anos. Com a expansão da área central da cidade, antigas residências vão sendo substituídas pela atividade comercial e de serviços, levando a população a se deslocar rumo a outros setores:

> O crescimento urbano implica necessariamente uma reestruturação do uso das áreas já ocupadas. Assim, por exemplo, o centro principal tem que se expandir à medida que aumenta a população que ele serve. Esta expansão esbarra nos bairros residenciais ‘finos’ que o circundavam, determinando o deslocamento de seus habitantes para novas áreas residenciais ‘exclusivas’,

> providencialmente criadas pelos promotores imobiliários (SINGER, 1982, p. 29).

Não somente o centro da cidade perdeu população, como também um grande número de bairros já consolidados, alguns situados distantes do centro. Essa situação ocorre paralelamente ao processo de envelhecimento populacional, que também é mais intensa na área central e arrefece na direção dos bairros periféricos (Figuras 18 e 19). Enquanto no ano de 1991 não havia setores onde a população de idosos representasse mais de 30% do total da população, em 2000 já se verifica essa ocorrência em duas porções da cidade: uma no centro e outra atingindo um tradicional bairro à sudeste. Ainda em comparação a 1991, no ano 2000 tornaram-se escassos os bairros cuja população de idosos situa em menos de 5% do total e aumenta consideravelmente aqueles com mais de 20% de idosos.

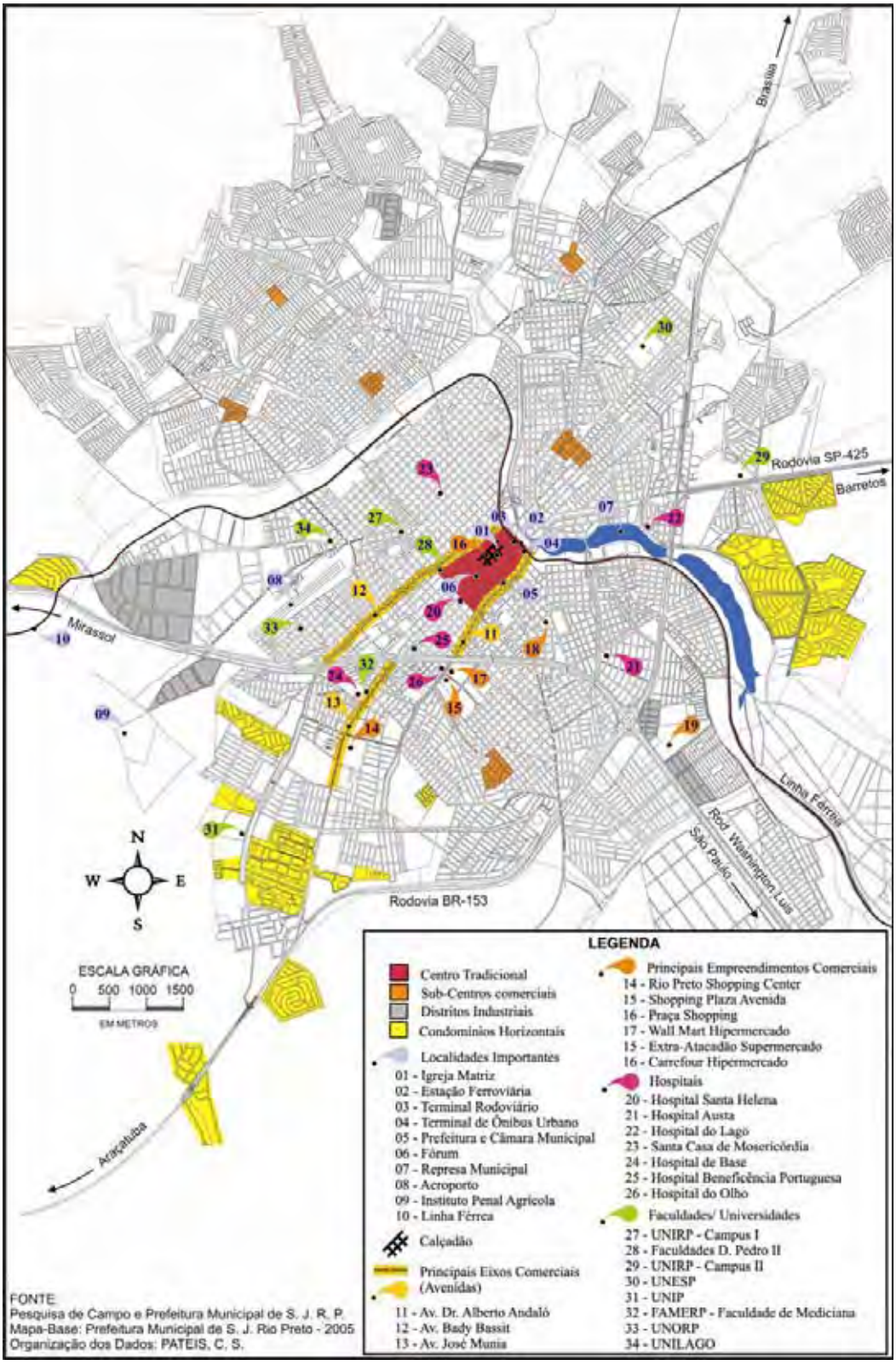


Figura 17 – Aspectos da estrutura urbana de São José do Rio Preto

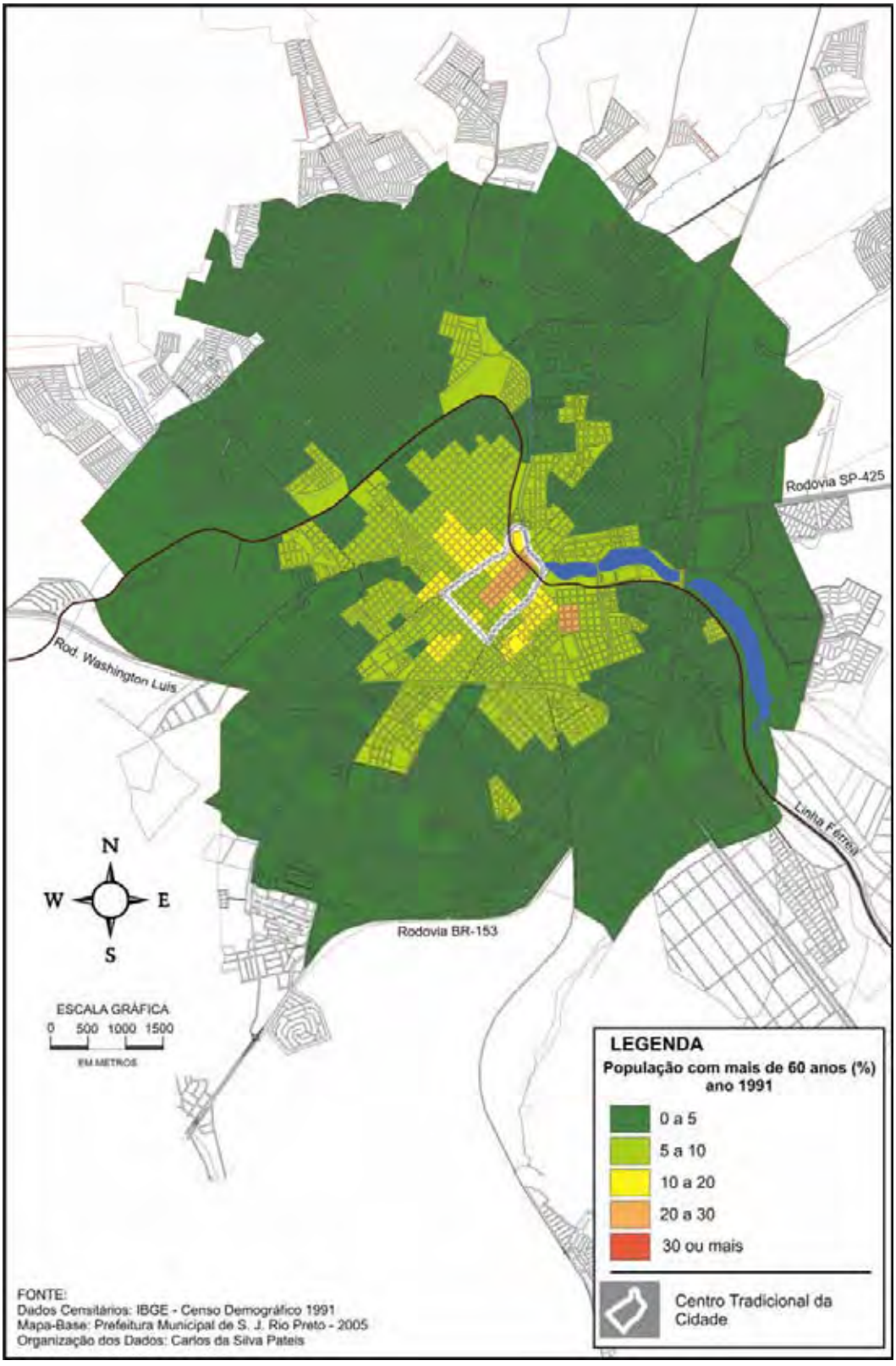


Figura 18 – População com mais de 60 anos no ano de 1991 em São José do Rio Preto

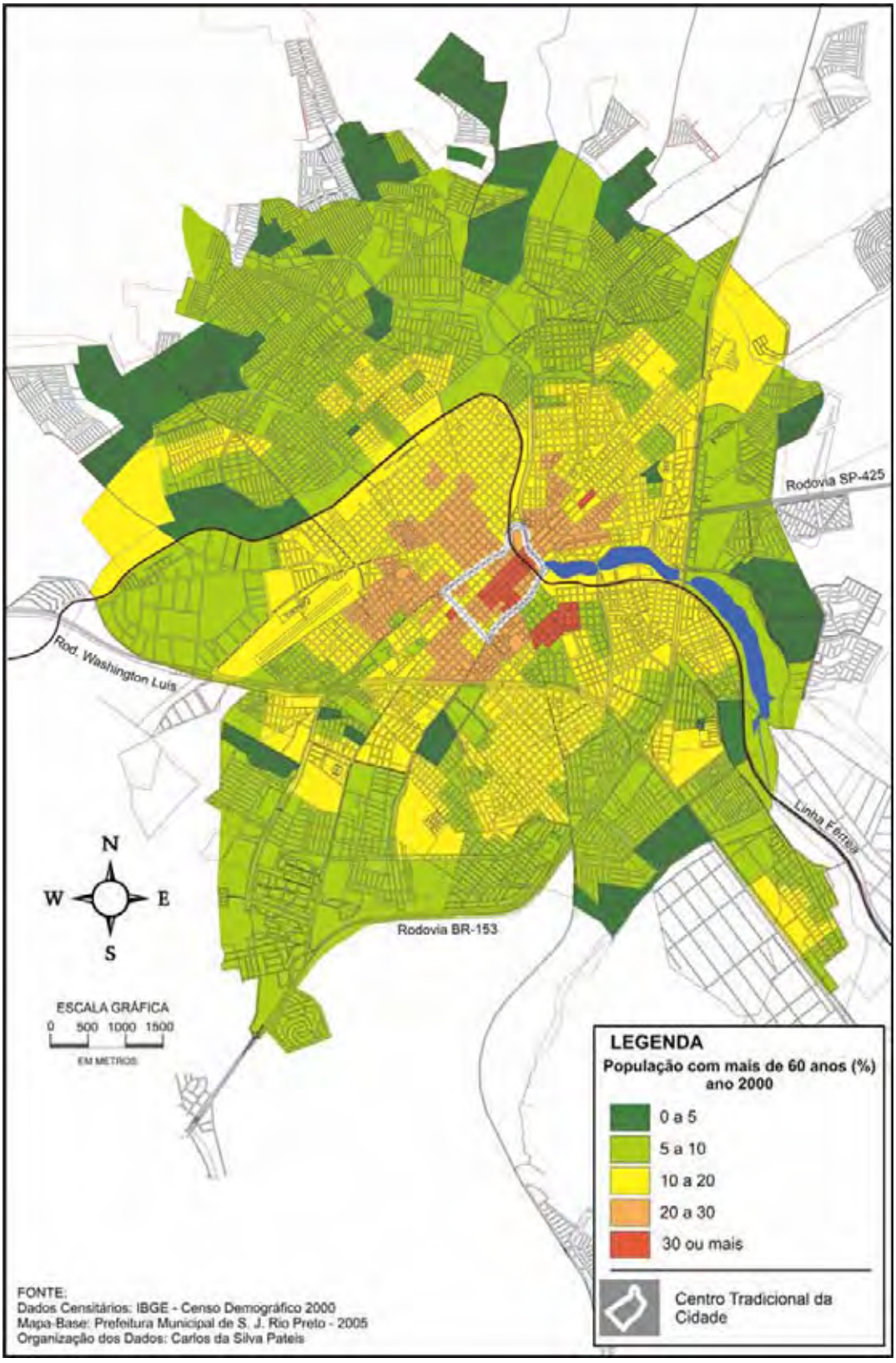


Figura 19 – População com mais de 60 anos no ano 2000 em São José do Rio Preto

5. ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO URBANA DO CENTRO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

O centro de São José do Rio Preto se assenta sobre o sítio original da cidade, cuja ocupação teve início a partir de meados do século XIX. Seu marco principal é a Catedral, construída no local em que, no ano de 1852, foi erguida a primeira capela do povoado. A Estação Ferroviária fundada em 1912, situada a duas quadras da Catedral, constitui outro marco importante, pois estabeleceu o eixo comercial e de prestação de serviços mais tradicional da cidade. Apesar de não servir mais ao embarque e desembarque de passageiros, contribuiu para a estruturação de seu entorno, onde mais tarde foram se instalar o Terminal de Ônibus Urbano e a Estação Rodoviária. O centro abriga ainda importantes equipamentos urbanos como o Calçadão de acesso exclusivo a pedestres; a Praça Dom José Marcondes ocupada pelos ambulantes e o Praça Shopping (Figura 20).

O Centro oficial é delimitado pelas avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitti, ambas estendidas ao longo de fundos de vale. O espigão formado entre os córregos hoje canalizados por essas avenidas, garantiu as condições físicas adequadas para a ocupação inicial da região.

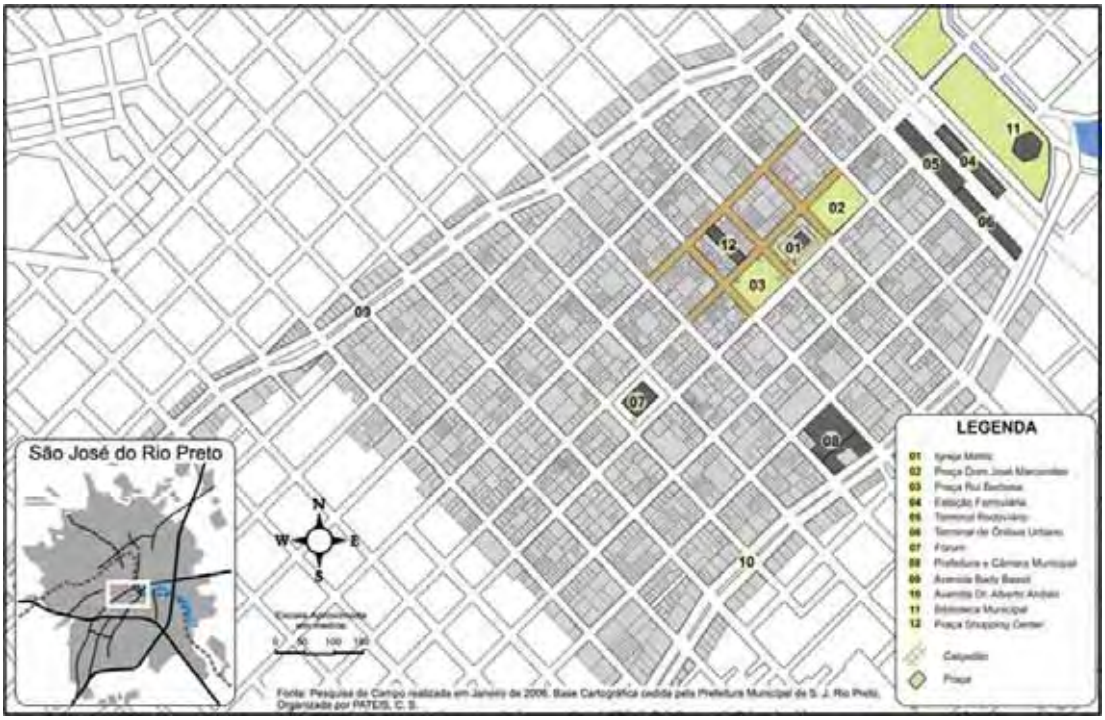


Figura 20 – Área central de São José do Rio Preto e as avenidas que delimitam o centro

Passados pouco mais de 150 anos da fundação do povoado, nenhuma obra, monumento ou ruína relevante remanesce àquela época. Ao longo dos anos todas as construções antigas, inclusive aquelas erguidas nas primeiras décadas do século XX, foram sendo substituídas ou adaptadas pelas sucessivas ondas de modernização que se sobrepuseram, impondo novos padrões de beleza e funcionalidade consoante às épocas de intervenção. O centro atual é, portanto, resultado de operações induzidas por engenheiros, arquitetos, especuladores imobiliários e políticos que se preocupavam antes com a modernização das estruturas existentes e notoriedade que com a preservação de seus valores originais.

Um exemplo marcante de intervenção modernizadora foi a demolição, na década de 1970, da antiga igreja matriz da cidade, que havia sido construída na década de 1910 (Figura 21). Á contragosto de parte da opinião pública inconformada com a demolição (Diário da Região, 19 de março de 2006), em seu lugar se ergueu um imponente templo com linhas modernas e painéis de vitrais em toda sua lateral (Figura 22).

Fonte: IBGE – 1958

Figura 21 – Igreja Matriz erguida na década de 1910 e demolida na década de 1970 em São José do Rio Preto

Fonte: Cartão Postal da Cidade - 2000

Figura 22 – Igreja Matriz erguida na década de 1970 em São José do Rio Preto

Sem entrar no mérito da importância da obra atual e seu significado como marco da modernidade no centro da cidade, a manutenção do templo antigo com sua torre pontiaguda e estrutura em formato de cruz certamente trariam grandes contribuições para o conhecimento do passado da cidade, constituindo mais um testemunho da riqueza e diversidade da cultura contida na história do povoado.

As décadas de 1970, 1980 e princípios da década de 1990 marcaram o centro da cidade pela onda de verticalização que resultou na produção de dezenas de edifícios comerciais e, sobretudo, residenciais. Não havia a concorrência dos condomínios horizontais e os promotores imobiliários exploravam a idéia da segurança, status social e proximidade em relação aos serviços oferecidos na área central, para atrair a população de maior poder econômico.

A partir de meados da década de 1990 a cidade entra na onda da implantação dos condomínios residenciais e loteamentos fechados (Figura 17), que sobrepuseram os edifícios de apartamentos na preferência dos consumidores de maior poder econômico. Essa concorrência, somada à repercussão negativa da queda do Edifício Itália em 1997, estagnou o mercado de apartamentos na cidade, com impactos sobre a área central, que então recebia a maioria dos novos edifícios.

As décadas recentes foram marcadas por intensa expansão urbana, que promoveu o crescimento periférico da cidade ao mesmo tempo em que fez surgir novas áreas de valorização e conseqüentemente, despontar novas centralidades. É o caso, como citado no capítulo anterior, da zona sudoeste da cidade, que recebeu no ano de 1988 a implantação do Rio Preto Shopping Center e se converteu no eixo de recepção das maiores somas de investimentos nos últimos anos. Além de sucessivas expansões do próprio Shopping, a região foi favorecida pela instalação de universidades e hospitais particulares, hotéis, hipermercados, condomínios residenciais horizontais, loteamentos fechados e mais um shopping center em fase final de construção (Figura 17).

Esse processo de estruturação e reestruturação urbana operado ao longo de anos não subtraiu do centro sua condição de principal nó de convergência das atividades econômicas da cidade, mas arrefeceu sua importância como local de consumo e moradia das classes mais altas. Mesmo os moradores mais tradicionais acabaram deixando o setor, pressionados pela expansão da atividade comercial.

O resultado é que, na atualidade, o centro da cidade se apresenta vazio em termos de residências e relativamente fragmentado em setores comerciais e de serviços especializados no atendimento de determinados grupos, segundo seu perfil sócio-econômico.

5.1 A setorização do centro rio-pretense

Empiricamente, foi possível verificar a disposição de três setores distintos do centro da cidade (Figura 23). De um lado, o setor próximo da estação ferroviária, de ocupação mais antiga, onde predominam hotéis de segunda classe, pensões e lojas de pequeno porte, que oferecem mercadorias a preços populares. Os serviços mais recorrentes são consultórios dentários e salões de cabeleireiros e as residências remanescentes apresentam precário estado de conservação.

O Calçadão, por sua vez, caracteriza-se pela oferta de comércio e serviços diversificados, capazes de atender a consumidores de diferentes classes sociais – como grandes magazines, o Praça Shopping e serviços lotéricos.

No setor classificado como de predomínio de comércio típico da elite, é freqüente a presença de butiques, que oferecem mercadorias de marcas reconhecidas a preços mais elevados que a média de produtos similares ofertados em lojas populares; óticas; lojas de móveis e acessórios para decoração de ambientes; salões de beleza; clínicas médicas e condomínios verticais e residências térreas de alto padrão.

5.1.1 O setor de predomínio do comércio e serviço popular no centro da cidade

O eixo situado próximo da estação ferroviária concentra os estabelecimentos comerciais e serviços populares (Figura 23). Trata-se do setor do centro que abriga os imóveis mais antigos, cuja vitalidade foi se perdendo ao longo dos anos no ritmo do aprofundamento da deterioração. Esta tendência foi observada por Zancheti (2006), quando avaliou os fatores que contribuem para a desvalorização das construções no centro das grandes cidades latino-americanas:

> A propriedade dos imóveis nas áreas centrais não tende a mudar muito de titularidade. É um mercado relativamente estagnado, que não oferece rentabilidade por unidade de área construída, similar a outras zonas de comércio e serviços das cidades. Logo, não existe pressão no mercado de aluguel ou compra. Assim sendo, a propriedade tende a permanecer com os mesmos donos. Devido à baixa rentabilidade atual e, especialmente à baixa expectativa de

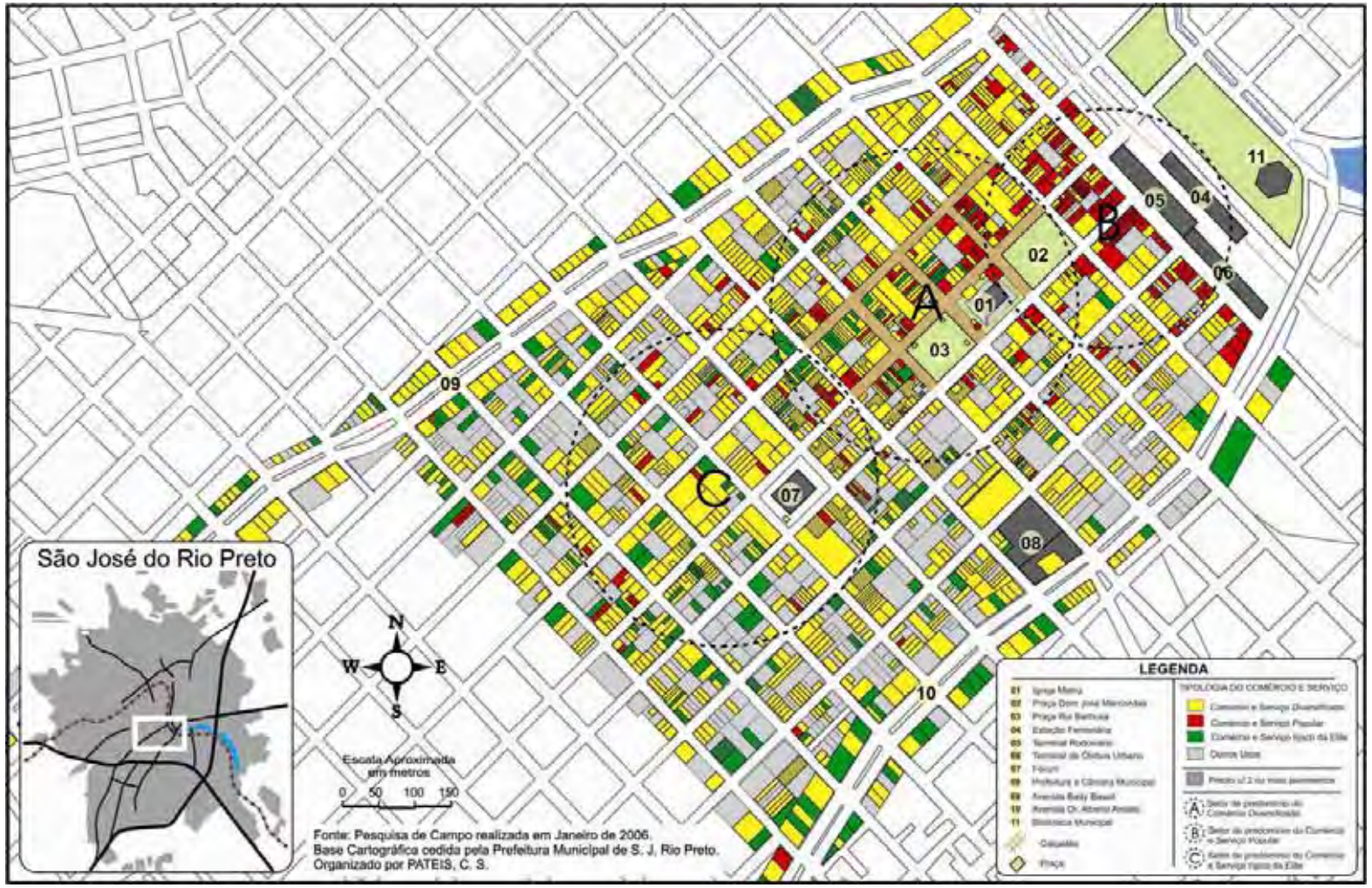


Figura 23 – Tipologia do comércio e serviço na área central de São José do Rio Preto – 2006

> elevação da, há uma tendência a reduzir o investimento para a modernização do estoque construído e, também, para a manutenção, acarretando uma maior degradação física das construções. Em muitas cidades latino-americanas, a recuperação com modernização das edificações das áreas centrais, para fins de negócios, vai requerer somas relativamente elevadas, devido ao longo período de ausência de manutenção e novos aportes de capital produtivos às estruturas de serviços dos edifícios (ZANCHETI, 2006).

Além do avançado estado de deterioração da estrutura física que particulariza os imóveis situados próximos da estação ferroviária, os estabelecimentos comerciais e de serviços desse setor do centro detêm outros caracteres que reforçam seu caráter popular, em oposição aos encontrados no setor de predomínio do comércio típico da elite.

Entre os traços marcantes, pode ser citada a exposição das mercadorias sobre a calçada e sob a marquise do estabelecimento; a abordagem dos vendedores aos transeuntes oferecendo seus produtos; exagero no emprego das cores das fachadas; indisciplina e abuso na dimensão dos painéis de propaganda e o uso de dispositivos sonoros defronte o estabelecimento, para chamar a atenção dos passantes (Figura 24). Esse conjunto de situações gera paisagens de aspecto desagradável, com iminente risco aos pedestres – tanto pela possibilidade de queda de painéis e marquises como pelo fato de que muitas vezes é obrigado a transitar no leito carroçável, em razão da ocupação indevida da calçada. Outra conseqüência é que as pessoas menos dispostas ao contato público acabam evitando a passagem pelo local, evadindo-se dos constrangimentos de uma súbita abordagem.

A Figura 25 traz um claro exemplo desses exageros, que se somam à oportuna imitação do título da novela da Rede Globo de Televisão “América”, reforçando o apelo popular da loja. A maneira como anuncia suas promoções e o modo como as mercadorias estão organizadas em seu interior - em bancas onde os próprios consumidores têm que se desdobrar para encontrar o produto desejado - também remete a seu caráter popular.

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 24 – Loja popular situada nas proximidades da Estação Ferroviária de São José do Rio Preto

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 25 – Loja popular situada no Calçadão de São José do Rio Preto

As moradias são raras nesse setor popularizado do centro (Figura 26), sendo que muitas dentre aquelas que existiam em períodos anteriores foram demolidas ou adaptadas para o desenvolvimento de atividades de comércio ou serviços. Essa situação tem gerado os piores efeitos nas proximidades da Estação

Ferroviária, onde se nota o despontamento do que Singer (1982, p. 30) qualifica como “serviços inferiores”:

> O anel residencial que circunda o centro principal se desvaloriza e passa a ser ocupado por serviços inferiores: locais de diversão noturna e de prostituição, hotéis de segunda classe, pensões e – em estágio mais avançado de decadência – por cortiços, marginais, etc. O envolvimento do centro principal por uma área de decomposição social cria condições para que a especulação imobiliária ofereça aos serviços centrais da cidade nova área de expansão. Surge assim um ‘centro novo’ em contraste com o ‘centro antigo’ (SINGER, 1982, p. 30).

As residências remanescentes apresentam péssimo estado de conservação e grande parte delas está vazia. A Figura 27 traz uma residência antiga situada a duas quadras da Estação Ferroviária, que se destaca pela falta de manutenção de sua estrutura e por suas janelas expostas diretamente na calçada, compondo características pouco valorizadas pelo mercado imobiliário residencial.

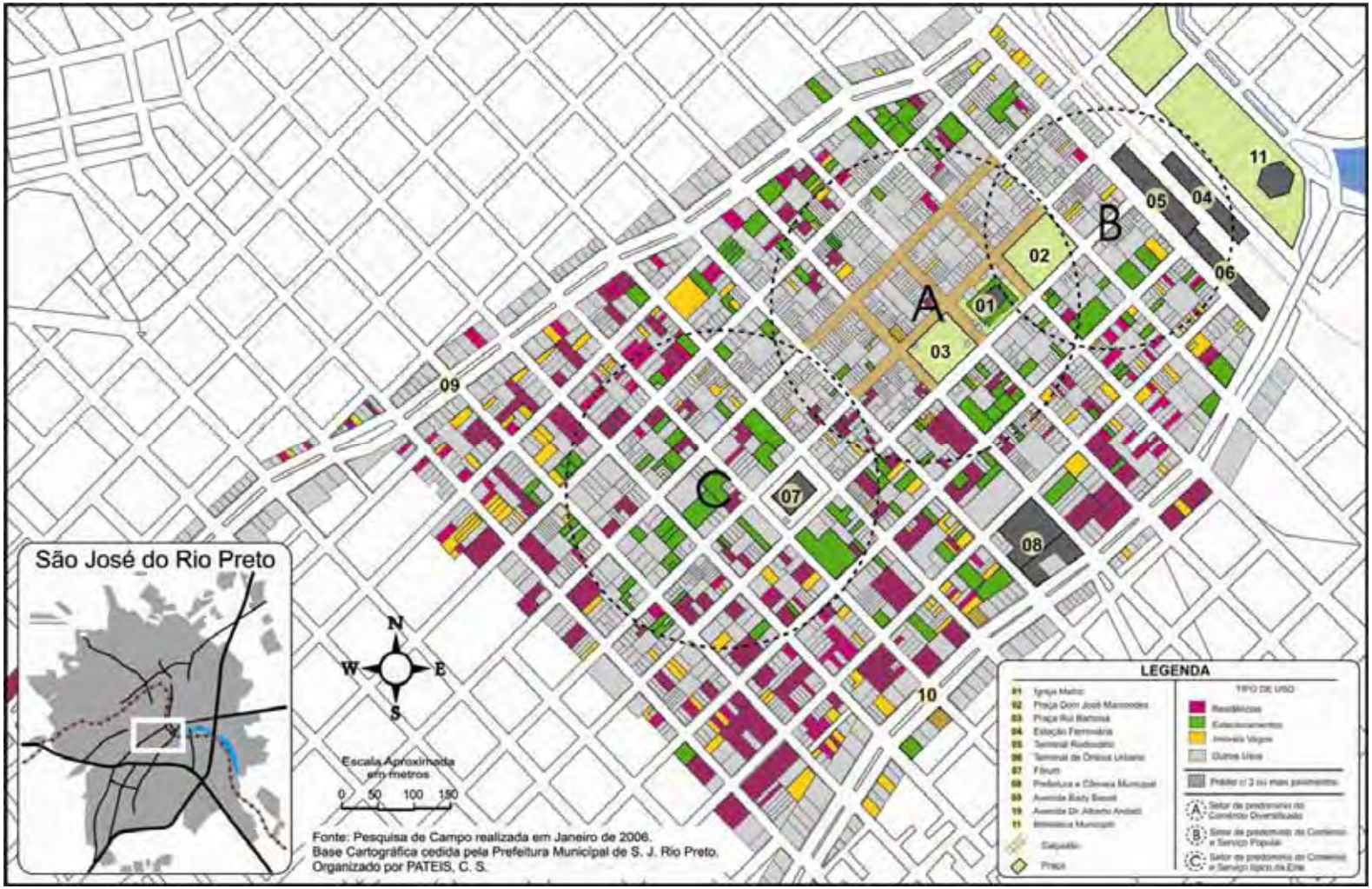


Figura 26 – Uso Residencial, Estacionamentos e Imóveis Vagos na área central de São José do Rio Preto - 2006

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 27 – Residência antiga situada nas proximidades da Estação Ferroviária

A deterioração é uma conseqüência fatal para os imóveis que permanecem por muito tempo vago. Na Figura 28, é apresentado um conjunto de estabelecimentos comerciais colocados à disposição para locação. A falta de manutenção e cuidados estéticos impõe uma importante barreira frente aos interesses dos locatários, que teriam de disponibilizar recursos próprios para recuperar a edificação. Ao mesmo tempo, essas barreiras fazem aumentar seu tempo de obsolescência, piorando o estado de deterioração. Com o aprofundamento desse processo ao longo dos anos, a desvalorização atinge também os imóveis adjacentes, comprometendo a vitalidade do entorno.

Nem todo imóvel vago no centro está disponível para locação ou venda. Muitos são conservados nessa situação à espera de uma possível valorização, servindo, portanto, como objeto de especulação. Outros estão em inventário ou disputa judicial e aguardam um desfecho processual sempre longo. Nos dois casos, a falta de manutenção traz impactos negativos para a vitalidade do centro (Figura 29).

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 28 – Imóveis comerciais vagos e residências em processo de deterioração no centro de São José do Rio Preto

Foto: Carlos S. Pateis – Setembro de 2006

Figura 29 – Imóvel residencial vago sem descrição de interesse de locação ou venda, na área central de São José do Rio Preto.

Por outro lado, nem toda residência antiga situada no setor próximo à Estação Ferroviária, encontra-se em estágio avançado de deterioração. A Figura 30 expõe uma residência com mais de sessenta anos de existência e que mantêm ainda as formas originais. Uma política séria de preservação dos valores históricos contidos no centro deveria dar melhor atenção, por exemplo, a este tipo de imóvel, evitando sua deterioração completa, demolição ou adaptação que resultasse em sua descaracterização.

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 30 – Imóvel residencial relativamente conservado, situado defronte a Estação Rodoviária no centro de São José do Rio Preto

A livre iniciativa do mercado imobiliário e de negócios atua sempre no sentido de maximizar os lucros dos envolvidos. Essa condição ajuda a explicar a proliferação de estacionamentos privativos na área central que surgem em substituição a imóveis residenciais, favorecendo e intensificando o esvaziamento populacional. É mais vantajoso para o proprietário demolir antigos imóveis e implantar um estacionamento que manter a planta original, pois a atividade requer baixa inversão de recursos financeiros, exige pouca mão-de-obra e garante bom retorno em função da sempre crescente demanda.

Foram encontrados e mapeados 127 estabelecimentos desse ramo na área central, distribuídos, sobretudo, no anel que circunda o eixo de comércio mais intenso. A grande área revertida em estacionamento dá uma noção do impacto sobre o patrimônio construído e demonstra uma tendência em ocupar primeiramente os imóveis vagos – sobretudo aqueles mais degradados, que oferecem baixa perspectiva de retorno aos seus proprietários (Figura 26).

O papel da Estação Rodoviária e do Terminal de Ônibus Urbano na estruturação do centro

A atual Estação Rodoviária rio-pretense foi construída defronte a antiga Estação Ferroviária e inaugurada no dia 26 de janeiro de 1973. Seus traços modernos para a época renderam novo status à cidade, que ganhava ares de centro urbano-regional. O prédio ainda em operação conta com três pavimentos (Figura 31), sendo que o térreo é ocupado pelas plataformas de embarque e desembarque de passageiros; o primeiro abriga os guichês das empresas de ônibus e trinta estabelecimentos comerciais e, finalmente, o piso superior, onde estão instaladas as sedes da Defesa Civil, da Empresa Municipal de Urbanismo (Emurb), do Banco do Povo, Procon, Conselho Municipal Afro-Brasileiro e IBGE. Segundo o jornal Diário da Região (19 de março de 2006), oito mil pessoas embarcam e desembarcam diariamente no local, principalmente procedentes de uma das 47 cidades servidas pelas linhas de ônibus do circular suburbano.

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 31 – Estação Rodoviária de São José do Rio Preto.

Apesar dos benefícios derivados dessa localização central, sua presença tem gerado constantes problemas de tráfego nos arredores e suas dimensões limitadas já não comportam a demanda atual.

Segundo o Secretário Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente, Dr. José Carlos de Lima Bueno (informação verba) [3], a escolha do local privilegiou interesses políticos em detrimento de critérios estruturais. A pequena área reservada para a obra reduziu as possibilidades arquitetônicas do empreendimento, o que levou a uma rápida saturação de sua capacidade.

Ao lado da Estação Rodoviária foi implantado o Terminal de ônibus Urbano (Figura 32), que é o único nó de convergência das 50 linhas existentes na cidade, onde os usuários podem fazer baldeação (Figura 33).

[3] Entrevista realizada em 11 de Setembro de 2006

Foto: Carlos S. Pateis – Setembro de 2006

Figura 32 – Terminal de Ônibus Urbano de São José do Rio Preto (prédio à esquerda).

A Estação Ferroviária desde a sua implantação, atraiu para seu entorno grande concentração de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços. A importância desse setor aumentou com a construção da Estação Rodoviária e do Terminal de Ônibus Urbano, que garantiram um fluxo constante de pessoas.

Ao contrário do período ferroviário quando circulavam pelo setor usuários das diversas classes sociais, no período atual o local é predominantemente freqüentado por usuários das classes mais baixas – típicos do sistema de transporte urbano e suburbano em operação. Esse grande afluxo de pessoas contribui para incrementar ainda mais o comércio popular no setor e favorece a fixação de ambulantes na Praça Dom José Marcondes – local do principal Camelódromo da cidade - que aproveita o fluxo constante de pessoas no trajeto que leva o público até ao Calçadão, onde o comércio é mais denso.

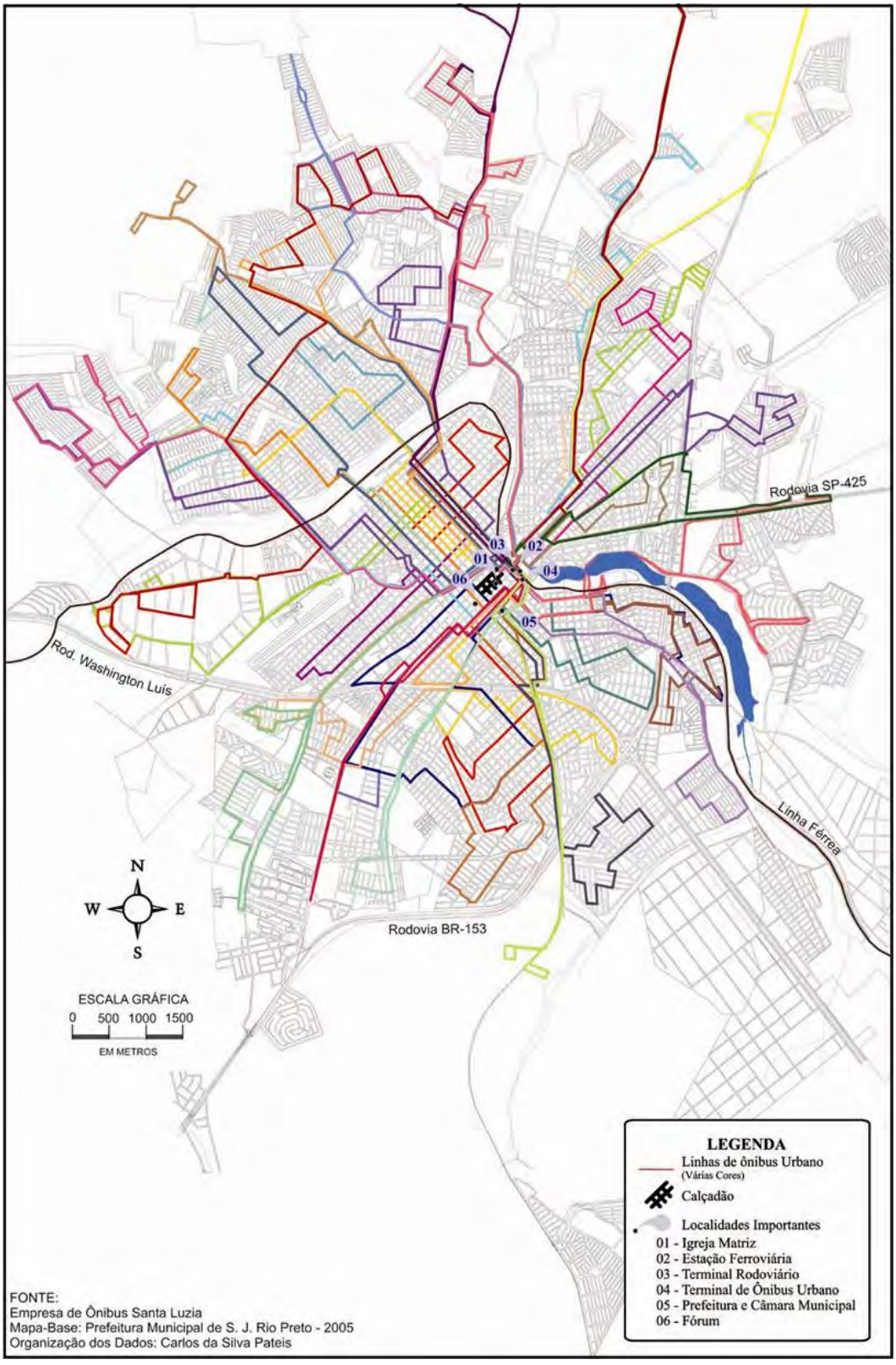


Figura 33 – Linhas de ônibus do transporte urbano em São José do Rio Preto

O comércio informal e seu papel na estruturação do centro

Embora não haja uma definição consensual, a economia informal, em geral, evoca fenômenos que vão “desde a pura e simples evasão fiscal até meras atividades de sobrevivência de populações marginalizadas no mercado de trabalho” (MELLO; TELLES, 2000, p. 06). Esse setor informal, como exposto por Mello e Telles (2000, p. 07) seria composto por:

> [...] agentes que atuam à margem da regulação do Estado: em relação às firmas significa, em linhas gerais, sonegação em seus vários aspectos (de informações relativas a receitas, compras de materiais, contratação de empregados etc.); em relação aos empregados, significa atividade fora das normas da legislação trabalhista, como também atividades clandestinas (inclusive algumas ilícitas, à luz do código penal, como prostituição e contrabando).

Para a presente pesquisa, importa a situação de informalidade dos trabalhadores ambulantes, que em geral estão nessa situação por não encontrarem empregos formais. O setor de serviços se torna então o maior absorvedor dessa mão-de-obra excluída das demais atividades econômicas, o que leva trabalhadores às ruas oferecendo uma infinidade de mercadorias, tanto de produção própria como frutas, verduras, legumes e artesanato; como originados da fábrica como brinquedos, relógios, bijuterias, cds, ferramentas, roupas entre outros produtos.

A presença de ambulantes no espaço urbano gera muitas contendas. Uma delas depreende do fato de que esses trabalhadores informais fogem aos encargos que o poder público impõe, gerando alem da evasão de divisas, uma concorrência desleal frente aos comerciantes legalizados, pois podem oferecer suas mercadorias a um preço menor. Além de oferecerem produtos sem o devido recolhimento fiscal, significativa parcela das mercadorias vendidas são falsificações de marcas consolidadas no mercado, o que corresponderia a crime de pirataria. Outro motivo de contestação é a ocupação do espaço público em favor de interesses privados, comprometendo a livre circulação de pedestres e a qualidade da paisagem.

Em São José do Rio Preto existem 2,7mil ambulantes cadastrados na Prefeitura Municipal, sendo que o principal foco de concentração acontece na Praça Dom José Marcondes (Figura 34), onde são montadas diariamente 150 barracas

autorizadas. A Praça é local estratégico, pois situa no trajeto entre os terminais de ônibus e as principais ruas de comércio, ao longo do Calçadão, por onde circulam milhares de pessoas todos os dias.

Reconhecido popularmente como “shopping azul” em função das lonas azuis que recobrem as barracas (Figura 35), o local é atrativo tanto pela variedade quanto pelos preços das mercadorias que se pode encontrar, o que o torna uma importante opção de compras para a população de menor poder aquisitivo.

Dada as características intrínsecas do camelódromo, a Praça vem se convertendo em espaço segregado dos ambulantes, pois apenas as pessoas que procuram determinados produtos se dispõem a transpô-la. Essa situação decorre da grande concentração de barracas que formam verdadeiros “corredores” onde as mercadorias se encontram expostas em todas as direções e vendedores disputam clientes através da abordagem (Figura 35).

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 34 – São José do Rio Preto: camelódromo observado do alto da Catedral.

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 35 – São José do Rio Preto: visão interna do camelódromo.

A disposição dos camelôs na Praça, com uma centena e meia de barracas, compromete sensivelmente a circulação dos pedestres e torna impossível a manutenção da qualidade paisagística, além de atribuir ao local um uso que nada tem haver com sua concepção original.

O fato é que o grande número de ambulantes instalados na Praça Dom José Marcondes, antes reconhecida como local de lazer, em muito supera a capacidade de suporte de sua infra-estrutura; o que contribui para a depreciação da paisagem, além de instaurar um ambiente onde leis regulares geralmente não vigoram.

A presença dos ambulantes no centro da cidade tem contribuído para uma acelerada popularização do entorno da Praça onde opera, acarretando a depreciação e desvalorização dos imóveis vizinhos e, conseqüentemente, alavancando a deterioração daquele setor da área central da cidade.

5.1.2 O setor de predomínio do comércio e serviço típico da elite no centro da cidade

Em oposição à ocorrência de um setor excessivamente popularizado, onde grande parte dos imóveis se encontra em avançado estágio de deterioração e obsolescência, um novo eixo de desenvolvimento desponta na área central, agregando estabelecimentos comerciais e de serviços mais seletivos em termos do perfil sócio-econômico dos consumidores. Essas atividades, que servem, sobretudo, a elite, concentram-se no vetor de expansão a sudoeste da área central, na direção dos bairros de alta renda, onde ainda é comum a convivência do uso comercial em meio a residências de médio e alto padrão (Figura 36).

Podem ser notadas algumas características comuns entre os estabelecimentos presentes nesse setor dinâmico: os preços médios dos produtos, de marcas reconhecidas no mercado, são mais elevados que nas lojas populares de mesmo ramo; o fluxo de clientes é menor, o que permite um atendimento personalizado; é comum a oferta de produtos requintados, voltados à decoração de ambientes; os imóveis apresentam sempre boas condições de conservação, dotados de equipamentos e acessórios modernos e são freqüentados por consumidores de poder aquisitivo mais elevado comparativamente à média da população (Figura 36 e 37).

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 36 – Loja típica da elite no setor sudoeste do Calçadão de São José do Rio Preto

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 37 – Galeria inaugurada em 2005, no setor do centro onde predomina o comércio típico da elite, em São José do Rio Preto

O comércio e serviço da elite nas principais avenidas próximas do centro

As atividades de comércio e serviços modernos elegeram para sua localização, além do setor nobre do centro, as avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitti, que se converteram nos mais importantes eixos de centralidade linear da cidade (Figura 17). Além de lojas de decoração e concessionárias de veículos importados, elas abrigam os mais requintados restaurantes e as mais badaladas chopperias, lanchonetes, churrascarias e bares noturnos (Figura 39 e 40).

Foto: W. Carneiro; Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto, 2005

Figura 38 – Avenida Bady Bassitti, em São José do Rio Preto

Foto: w. Carneiro; Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto, 2005

Figura 39 – Avenida Alberto Andaló, em São José do Rio Preto

5.1.3 O setor de predomínio do comércio e serviço diversificado no centro da cidade

O centro da cidade não pode ser fatalmente dividido entre setores de predomínio do comércio e serviço popular e, em oposição, da elite. Entre essas duas áreas já caracterizadas, situa o eixo mais dinâmico e de maior concentração comercial da cidade, sobretudo nas vias abarcadas pelo Calçadão. Esse setor comporta a maior parte do comércio e serviço diversificado, procurado por todas as classes econômicas, bem como uma mescla de estabelecimentos populares ao lado de outros direcionados a consumidores de alta renda – sem que um tipo ou outro sobressaia (Figura 23).

Embora o dinamismo possa ser apontado como a característica principal desse setor do centro, essa vitalidade acontece excessivamente concentrada no horário comercial, enquanto no período noturno predomina um vazio quase absoluto, sobretudo nos domínios do Calçadão.

O Calçadão exclusivo para pedestres

O Calçadão figura como a intervenção mais importante realizada pelo governo municipal no centro da cidade desde a década de 1980. Concluído em 1980, ele é resultado de um projeto que visava tornar a área central da cidade mais moderna e dinâmica, acompanhando o ritmo do crescimento populacional. Envolve oito quarteirões no setor de maior concentração comercial, ao lado da igreja matriz (Figura 20).

Segundo o Secretário de Meio Ambiente e Urbanismo, o arquiteto José Carlos de Lima Bueno (informação oral) [4], que elaborou o Projeto na época, o estudo para implantação do Calçadão nasceu da idéia de valorização do pedestre e do transporte coletivo:

> [...] havia uma ideologia de se favorecer a circulação e o conforto para a maioria da população. Nessa época a relação de automóveis para o número de habitantes da cidade era bem menor do que hoje. Hoje temos, na cidade de Rio Preto, mais de um automóvel por família, enquanto naquela época essa relação era muito menor [...]. O estudo nasceu da valorização do transporte coletivo; pensávamos uma hierarquia de circulação; a circulação do pedestre naquelas áreas centrais seria a mais importante.

Ainda conforme Lima Bueno, a implantação do Calçadão inicialmente "não teve a aceitação unânime do comércio, pois era uma novidade, uma alteração profunda onde foi tirado o veículo da rua para priorizar a circulação do pedestre".

Se por um lado o fechamento das ruas proporcionou maior tranqüilidade e segurança aos pedestres (Figura 40), por outro implicou o isolamento de várias quadras em relação ao movimento noturno, já que quando as diversas lojas se fecham e o público consumidor deixa as calçadas, não há sequer o movimento de automóveis, como ocorre em vias abertas. Esse isolamento afasta os moradores do núcleo central, impedidos de chegarem com seus automóveis até suas residências. O resultado é que praticamente não ocorrem moradias em seus domínios (Figura 26).

[4] Entrevista realizada em 11 de Setembro de 2006

Foto: Carlos S. Pateis – Janeiro de 2006

Figura 40 – Trecho do Calçadão de São José do Rio Preto

O Calçadão pode desencadear, portanto, um contraproducente ciclo de transformações no centro da cidade, alavancando conseqüências como o esvaziamento populacional e o abandono de imóveis, além de indiretamente provocar o aumento da violência e da marginalidade.

Assim como a área central de um modo geral, o calçadão também apresenta diferentes níveis de concentração comercial segundo o perfil sócio-econômico dos usuários. Enquanto as quadras próximas à Praça Dom José Marcondes reúnem a maioria dos estabelecimentos de comércio popular do calçadão, o comércio típico da elite vai se localizar a partir da Praça Ruy Barbosa em direção ao Fórum (Figura 23).

O Praça Shopping

No prédio que abriga hoje o Praça Shopping (Figura 41), um moderno centro de compras instalado no centro da cidade com duas saídas principais voltadas para o Calçadão (Figura 20), existiu aquele que chegou a ser considerado, na década de 1940, a maior casa de cinema e espetáculos do Brasil, o Cine Rio Preto, que na data de sua inauguração no dia 24 de dezembro de 1940, contava

com um total de 2.144 poltronas. Sua fachada, inspirada na *art déco* pelo arquiteto alemão Rodolpho Feher (Diário da Região, 18 de janeiro de 2006), mantém-se preservada, enquanto seu interior foi remodelado para abrigar suas cem lojas, a praça de alimentação, escadas rolantes e sanitários, distribuídos por três pavimentos comerciais, enquanto outros três pavimentos são reservados à administração e infra-estrutura.

Foto: Carlos S. Pateis – Setembro de 2006

Figura 41 – Fachada principal do Praça Shopping, no centro de São José do Rio Preto

O prédio foi reaberto sob essa nova função no dia 28 de abril de 1998 e, apesar de contar com apenas 7.307m^2 de área construída, sua localização central contribui para uma atração média mensal de 300mil pessoas, conferindo posição de destaque na avaliação da Associação Brasileira de Shopping Centers que o situou, em 2004, entre os cinco maiores do Brasil em fluxo de pessoas por metro quadrado (Diário da Região, 18 de janeiro de 2006).

A difusão da televisão e o surgimento dos shoppings centers tiveram grande influência no processo de decadência das casas de cinema, que até a década de 1980 estavam presentes em grande parte das cidades brasileiras,

independentemente de seu porte. Muitos dos antigos prédios foram simplesmente abandonados ou mesmo demolidos, sem que houvesse qualquer iniciativa pública ou privada para sua preservação, apesar de seu valor histórico e arquitetônico.

A instalação de um shopping center no prédio onde funcionou o Cine Rio Preto configura duas situações importantes em relação ao processo de estruturação e reestruturação do centro da cidade. Em primeiro lugar, trata-se de um empreendimento com potencial de atrair para o centro, público das diversas classes sociais. Em segundo, a atividade foi instalada em um prédio que, apesar de sua posição central, estava desativado há anos, contribuindo para a depreciação do entorno. A reativação do prédio foi, portanto, positiva para a vitalidade daquele setor da área central da cidade e ocorreu preservando algumas características arquitetônicas do antigo cinema, principalmente sua fachada.

5.2 A distribuição do comércio na cidade

O comércio é um importante elemento de intervenção urbanística e pode ser determinante no processo de estruturação urbana, haja vista que alimenta fluxos de pessoas, mercadorias e informações e impõem caracteres paisagísticos de grande interferência na imagem da cidade, através das formas que cria. Conseqüentemente, os diferentes arranjos comerciais proporcionarão diferenciações nos valores do solo na cidade, com implicações diretas sobre o mercado imobiliário.

Os padrões de localização apresentados por determinadas atividades comerciais e de serviços refletem as várias dinâmicas em curso na cidade. Com o objetivo de conhecer essas dinâmicas, foi realizado um mapeamento da distribuição dos principais ramos de atividades em funcionamento na área central da cidade e também nas avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitti, que detêm forte centralidade em relação a algumas atividades mais seletivas.

Um dos ramos de atividade mais difundido é o de lojas de calçados e roupas. A principal concentração acontece ao longo do Calçadão, onde são encontradas as plantas de maior espaço físico. No setor de predomínio do comércio típico da elite, aparecem principalmente na forma de pequenas butiques. Nas avenidas, destacam-se requintados ateliês especializados na confecção e aluguéis de trajes para cerimônias (Figura 42).

As lojas de calçados ocorrem em número mais restrito em comparação ao ramo das confecções e está fortemente concentrado no calçadão e no setor tipicamente popular do centro – sobretudo na rua que parte defronte a Estação Rodoviária, onde estão localizadas plantas de pequeno espaço físico (Figura 42).

Dentre as dezesseis lojas que vendem produtos a preço único, popularmente conhecidas como “lojas de R$ 1,99”, nove estão instaladas ao longo do Calçadão e quatro nas proximidades da Estação Rodoviária. Dadas as características e o preço dos produtos que se pode encontrar nesses estabelecimentos, essas lojas atende tipicamente a população de menor renda (Figura 42).

Quando se compara a distribuição das lojas de móveis e eletrodomésticos em geral, com as lojas de móveis e ambientes planejados e decoração, se verificam padrões bem distintos (Figura 43). As primeiras concentram-se principalmente no Calçadão e no trecho compreendido entre este e os Terminais de ônibus, atendendo um público bastante diversificado. As principais delas – Casas Bahia, Magazine Luiza e Extra Eletro – ocupam um mesmo quarteirão, impondo acirrada disputa pela preferência do consumidor. Já as lojas de decoração situam principalmente no setor do centro onde concentram o comércio típico da elite e ao longo das avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitti, que se converteram no principal lócus desse tipo de estabelecimento.

Os estabelecimentos do ramo alimentício são os mais incidentes da área central e constitui-se principalmente de pequenas lanchonetes e bares que funcionam durante o horário comercial, mas que baixam as portas no período noturno, ao passo do declínio das demais atividades. As lanchonetes e restaurantes situadas ao longo das principais avenidas da cidade, ao contrário, atraem grande público no período noturno, sobretudo nos finais de semana (Figura 44). Essa atratividade tem grande peso relativo no esvaziamento da área central no período noturno, já que em outros tempos, era no centro que tais equipamentos voltados ao lazer estavam localizados.

Do mesmo modo, essas avenidas têm abrigado um grande número de agências bancárias, fator que reforça sua centralidade em detrimento do centro tradicional. As agências de empréstimo pessoal e financiamento, que se disseminaram no Brasil nos últimos anos, concentram-se principalmente no limite do

Calçadão em direção ao centro preferencial da elite, próxima umas às outras possivelmente em função de economias de aglomeração (Figura 45).

As óticas, pela natureza dos artigos colocados no mercado, têm por padrão uma localização mais nobre e concentra-se nas ruas mais freqüentadas pela população de maior renda (Figura 45). As farmácias, dentre os estabelecimentos de saúde considerados, estão presentes de maneira mais uniforme entre os setores do centro, embora nenhuma se localize no Calçadão (Figura 46).

No setor do centro onde predomina o comércio popular, há maior incidência de clínicas dentárias, muitas das quais instaladas no piso superior de residências que foram adaptadas para a atividade comercial. Já as clínicas dentárias situadas no setor de expansão do centro, ocupam instalações mais amplas e modernas, geralmente exclusivas da atividade (Figura 46). As clínicas e consultórios médicos inexistem na zona de influência dos terminais de ônibus e do Calçadão, localizando-se predominantemente na zona de expansão do centro e ao longo das avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitti, próximas uma à outra, ocupando os setores mais freqüentados pela população de maior status econômico (Figura 46).

Ocorre uma grande concentração de hotéis nas proximidades da antiga Estação Ferroviária e Rodoviária (Figura 47). De construção antiga e aparência simples, esses estabelecimentos tiveram seu auge no período ferroviário, e sofrem agora o mesmo processo de decadência de seu entorno.

Entre os equipamentos de ensino notabilizados, estão relacionadas escolas de idiomas; escolas de informática; faculdades e cursos profissionalizantes. No núcleo de atividade comercial mais intensa não foi registrada a existência de equipamentos desse ramo, que são mais incidentes no vetor sudoeste, na direção dos bairros de elite (Figura 47). Sua ocorrência em maior número nos setores mais frágeis certamente contribuiria para manutenção da vitalidade, especialmente em parte do período noturno.

Também foram considerados os estabelecimentos relacionados ao uso de automóveis como concessionárias de veículos, autopeças e oficinas e postos de combustíveis (Figura 48). Esses equipamentos que em geral demandam amplo espaço para seu funcionamento estão pouco presentes no centro da cidade e situam, sobretudo, ao longo das avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitti, sendo que nesta última se pode verificar a concentração especializada de concessionárias.

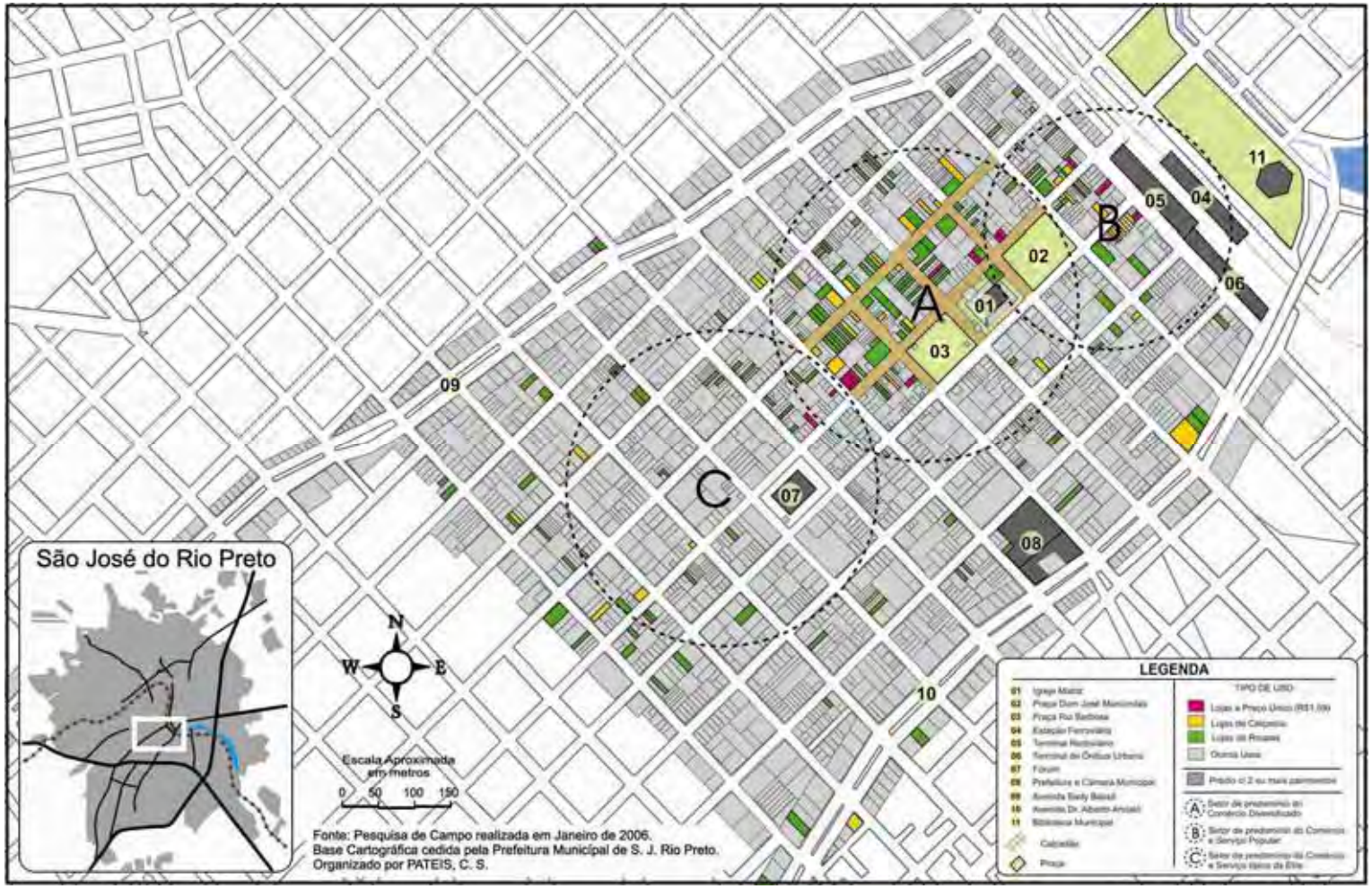


Figura 42 - Loja de roupas; loja de calçados e loja de artigos a preço único (R$ 1,99) na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006)

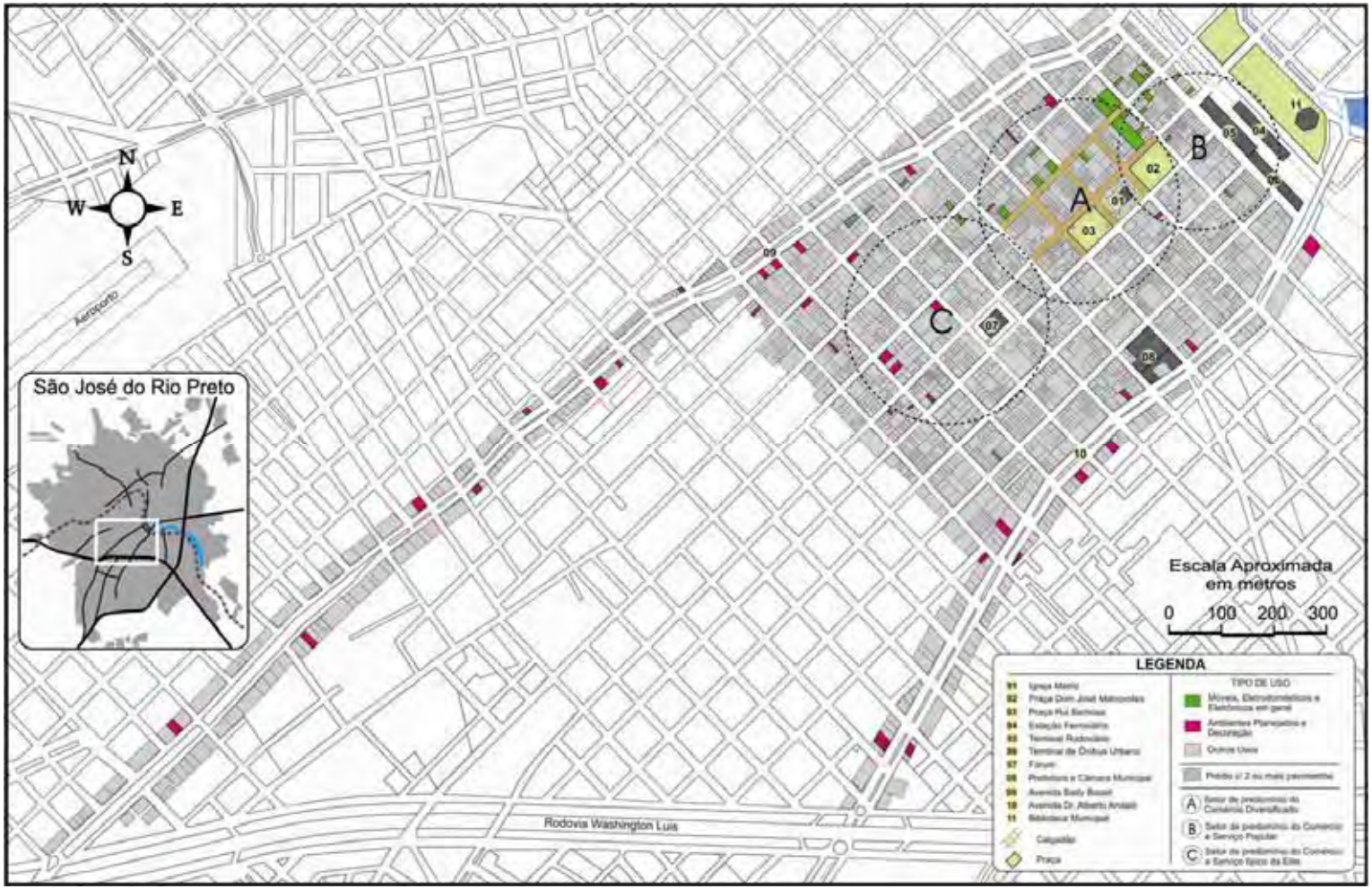


Figura 43 – Lojas de móveis, eletrodomésticos e eletrônicos em geral e loja de ambientes planejados e decoração na área central e principais avenidas de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006)

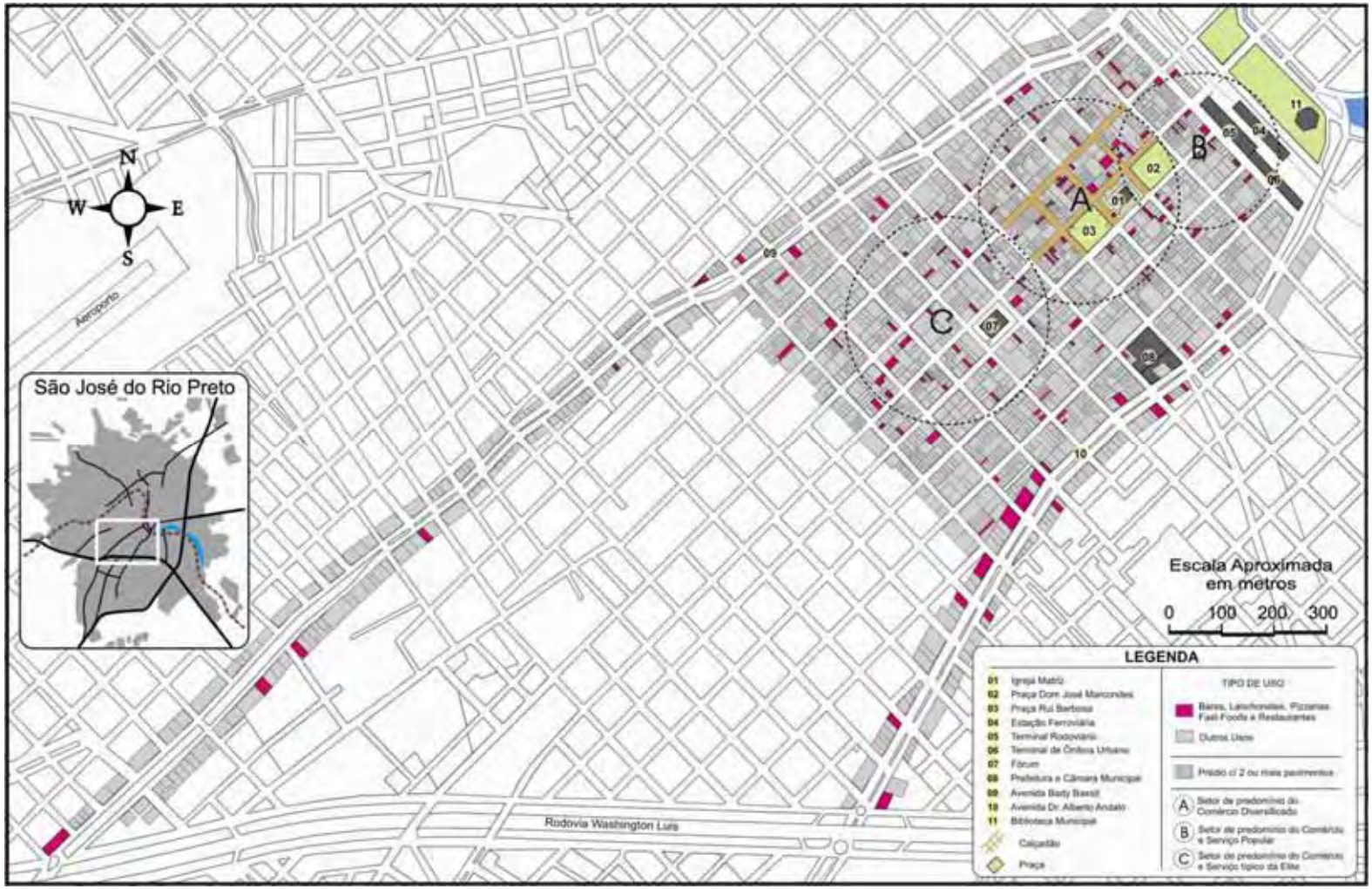


Figura 44 – Estabelecimentos do ramo alimentício na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006)

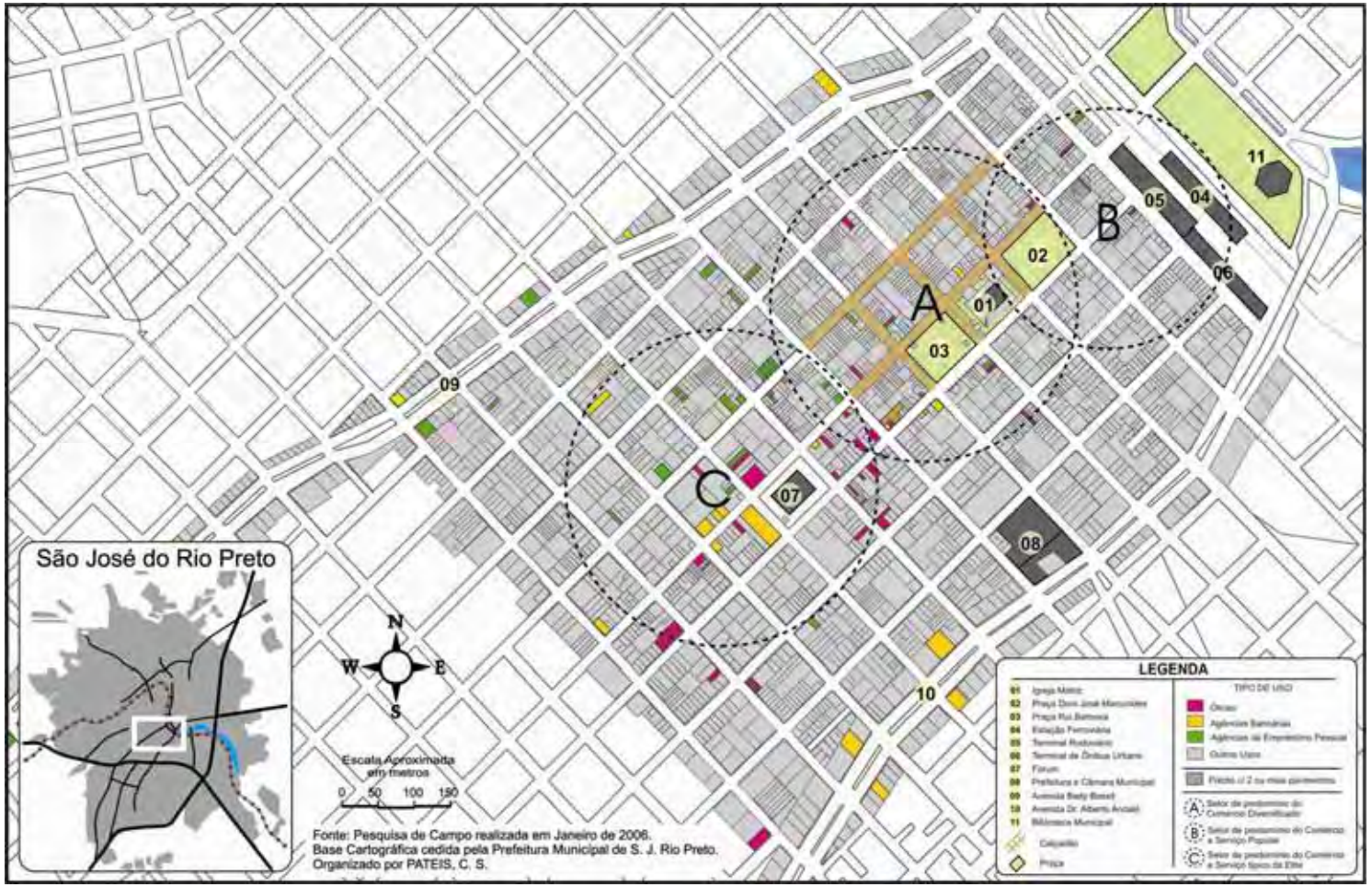


Figura 45 – Óticas; Agências Bancárias e Agências de Empréstimo Pessoal na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006)

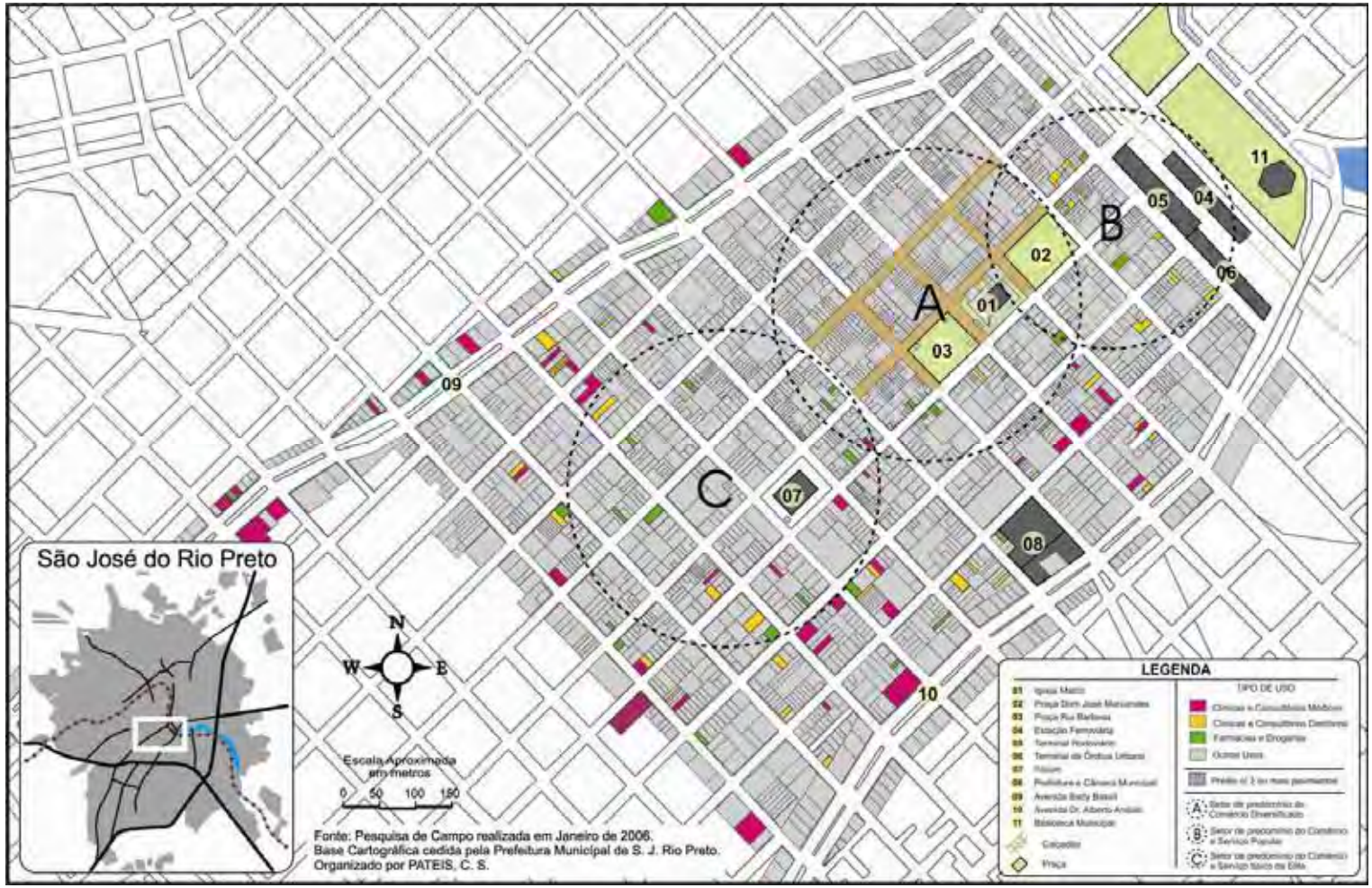


Figura 46 – Clínicas e Consultórios Médicos; Clínicas e Consultórios Dentários e Farmácias na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006)

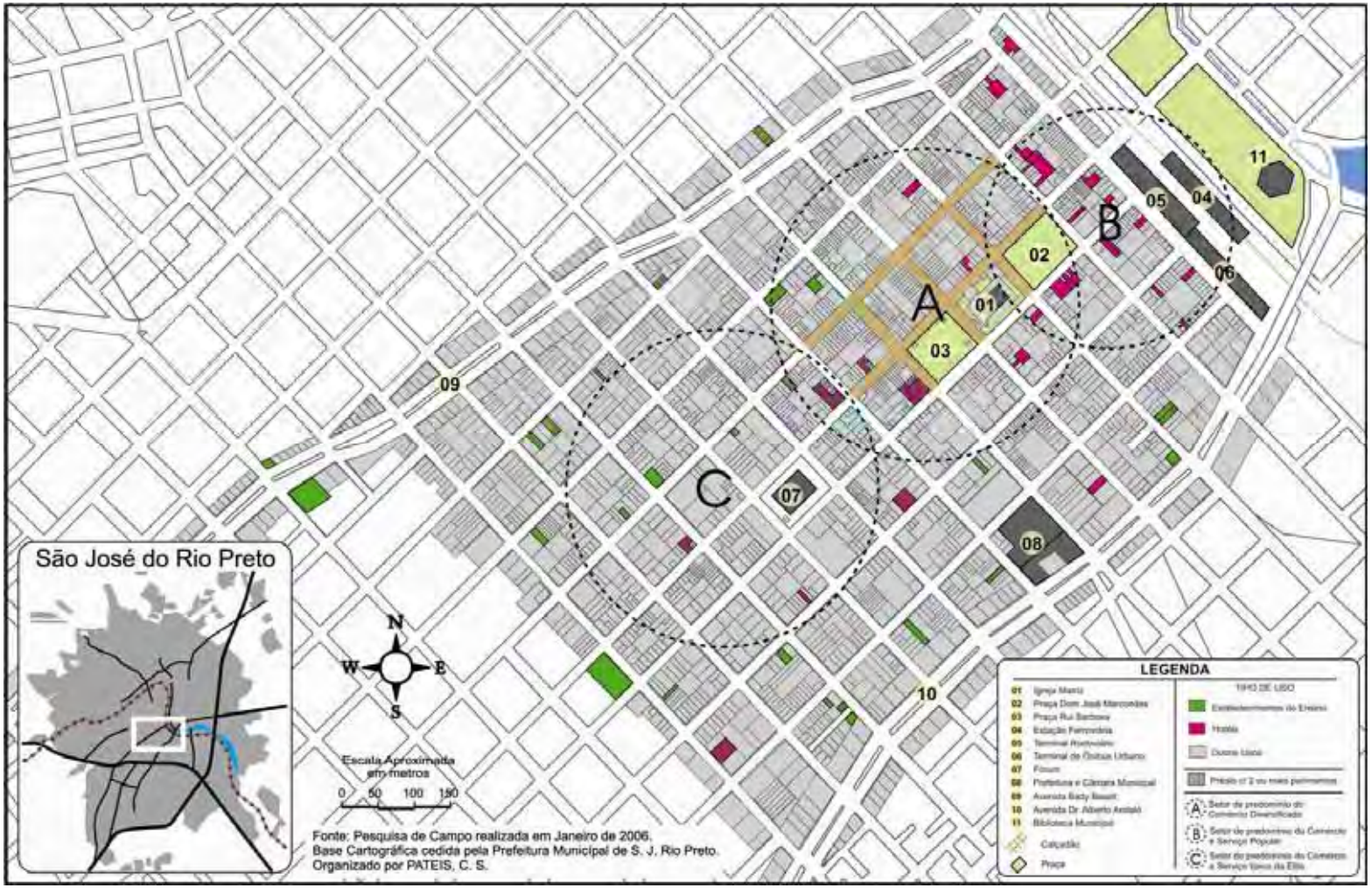


Figura 47 – Estabelecimentos de Ensino e Hotéis na área central de São José do Rio Preto (Janeiro/ 2006)

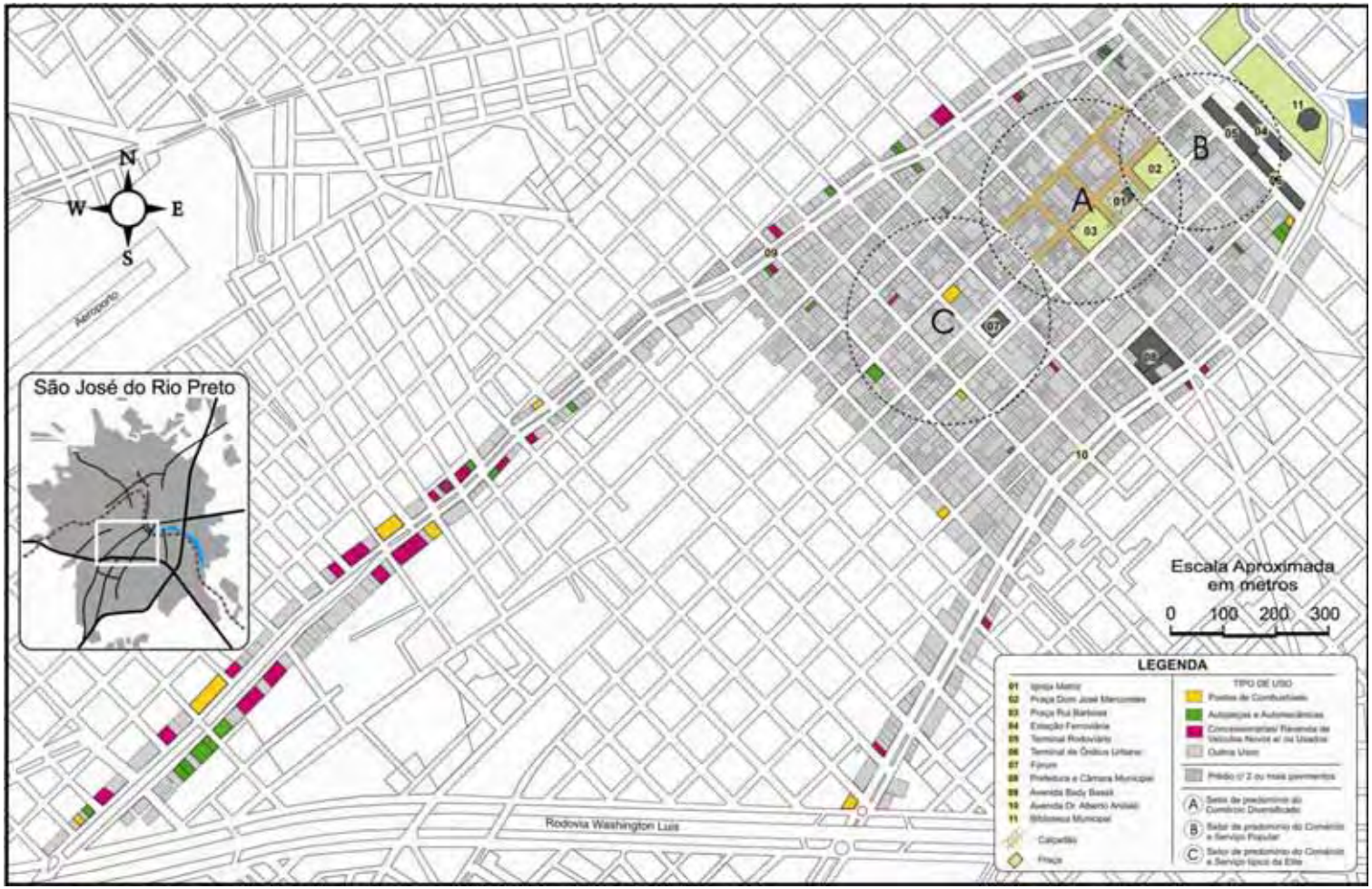


Figura 48 – Concessionárias de veículos novos e/ ou usados; autopeças e automecânicas e postos de combustíveis na área central de São José do Rio Preto

5.3 Estratégias de intervenção e possibilidades para o centro de São José do Rio Preto

Embora não orientado por qualquer diretriz organizada de intervenção como renovação, reabilitação, requalificação ou revitalização, ou mesmo, como veremos, sem um planejamento integrado e envolvimento da comunidade, a administração municipal de São José do Rio Preto tem reconhecido nos últimos anos, a necessidade de intervir na área central da cidade, minimizando principalmente os problemas relativos ao trânsito e à ocupação do espaço público pelos ambulantes. Nesse sentido, três iniciativas principais foram encampadas recentemente, mas ainda sem um desfecho concreto. Uma delas visando à construção de um novo terminal rodoviário em local mais acessível, próximo à rodovia; a iniciativa seguinte seria a retirada dos ambulantes da Praça Dom José Marcondes e sua transferência para um local apropriado, possivelmente o andar superior do atual terminal rodoviário; e a terceira frente seria a revitalização do calçadão, com a abertura de algumas de suas ruas para o trânsito de veículos.

Construção de um novo Terminal Rodoviário distante da área central

Dois problemas principais afetam a qualidade do funcionamento do Terminal Rodoviário nas atuais circunstâncias. O primeiro diz respeito à sua localização, pois o prédio situa exatamente no eixo de maior circulação de veículos na área central, afetando o trânsito nas imediações. Alem das centenas de ônibus que circulam diariamente no setor, incluindo os suburbanos, há outras centenas de ônibus urbanos que afluem ao terminal situado ao lado, misturando-se aos milhares de automóveis que compõem o fluxo cotidiano de usuários do centro. O segundo problema diz respeito à dimensão limitada do prédio, que o torna incapaz de acomodar a contento os milhares de usuários diários e os ônibus nas suas plataformas de embarque.

Considerando a falta de condições do prédio diante das atuais demandas, o Governo Municipal se lançou na tentativa de viabilizar a construção de uma nova Rodoviária, que deverá situar em área próxima à Rodovia Washington Luiz.

Mesmo com a concretização da transferência nos moldes intencionados, contudo, as mudanças refletidas nos arredores serão mínimas, uma vez que a maior parte do fluxo de ônibus e usuários da Rodoviária provém das linhas de ônibus suburbanas – que ligam São José do Rio Preto às cidades vizinhas – que serão mantidas ainda nesse Terminal. Para se ter uma dimensão desse diferencial, basta ater aos números: enquanto a Rodoviária recebe diariamente a chegada de 150 ônibus intermunicipais (e partem outros 150); das linhas suburbanas chegam 591 ônibus (e partem aproximadamente o mesmo número). Mesmo o comércio do entorno sofrerá poucos impactos, pois os consumidores habituais são os usuários das linhas suburbanas e urbanas.

Um segmento que provavelmente será afetado é o do serviço hoteleiro do entorno. É comum se encontrar próximo do terminal rodoviário de qualquer cidade média e grande, uma superposição de hotéis das mais diversas categorias, que sobrevivem principalmente atendendo à demanda de viajantes que desembarcam nesses terminais. No caso de São José do Rio Preto, dez hotéis podem ser encontrados a menos de dois quarteirões distantes da Rodoviária (Figura 47), sendo a maioria de construção remanescente do período em que operava a linha férrea de passageiros e, conseqüentemente, apresentam estágio avançado de obsolescência.

As melhorias mais substanciais seriam sentidas pelos próprios usuários dessas linhas intermunicipais que operariam na nova localização, pois passariam a fazer as ações de embarque e desembarque em um prédio operativamente e esteticamente mais moderno. O tempo despendido da chegada do ônibus até a Rodoviária para desembarque também seria reduzido, em razão do acesso facilitado pela proximidade em relação à rodovia, longe do trânsito caótico do centro.

Um balanço dos problemas que afetam a atual Rodoviária ressalta a importância da transferência de suas operações para um novo local. Contudo, o que é possível verificar é que a preocupação e os esforços da Administração Municipal se voltam quase que exclusivamente à viabilização do novo local, sem um plano que contemple a complexidade das transformações prováveis; e desconectado de um projeto que intente recuperar a qualidade arquitetônica, paisagística e funcional daquele setor que é o mais degradado do Centro.

Atrelada a essa transferência, cogita-se a remoção dos ambulantes instalados na Praça Dom José Marcondes e sua acomodação no pavimento superior da atual Rodoviária, que seria remodelada para adequar-se ao novo uso.

Remoção dos ambulantes instalados na Praça Dom José Marcondes

A ocupação indevida da Praça pelos camelôs intensificou-se em finais da década de 1990 em função da deficiência na fiscalização e controle por parte do Governo Municipal. Essa permissividade acabou facilitando a concentração e, ao passo que aumentava o número de ambulantes, tornava-se mais difícil a reversão do quadro.

Até o ano de 2006 a atividade dos ambulantes no município era regulamentada pela Lei Municipal nº 7106, sancionada em 29 de abril de 1998. Nela reconhecia-se o direito de trabalhadores adquirirem permissão de uso para desenvolverem atividades de comércio e prestação de serviços nas vias e logradouros públicos, desde que cumpridos alguns requisitos, como trata o 3º Artigo (grifos nossos):

> Art. 3º - A localização do comércio ambulante nas vias e logradouros deve garantir a prevalência da segurança e a **circulação da população**, assim como a **conservação e a qualificação da paisagem urbana**.
> 1º - Para garantir as diretrizes estabelecidas neste artigo, fica **vedada a fixação de pontos e áreas de atuação que**:
> a) **impeçam a circulação de pedestres** e veículos;
> b) perturbem a permanência de pedestres, em locais como: ponto de ônibus, filas de cinema, saída e entrada de escolas, repartições públicas, agências bancárias;
> c) dificultem as paradas de veículos, a saber:
> 1) transportes coletivos, assim considerados ônibus e táxis;
> 2) caminhões para carga e descarga;
> d) **contrariem a preservação de espaços significativos de valor histórico, cultural ou cívico**;
> e) dificultem a instalação e utilização de equipamentos públicos.

Ao confrontar o que traz o 3º Artigo da Lei Municipal de 1998 com a realidade que se desdobrou até o estágio atual, pode-se concluir que a legislação foi simplesmente ignorada, especialmente em relação aos preceitos grifados.

De saída, a Lei condiciona a atividade do ambulante à garantia de não intervir na “circulação da população”. Ora, a principal praça da cidade tomada em

seu todo por uma centena de barracas, como já foi destacado em tópico anterior, obviamente causa obstruções à livre circulação do pedestre. A "conservação e a qualificação da paisagem", exigida logo em seguida, é fatalmente perturbada pelo acúmulo exagerado de lonas e exposição excessiva de mercadorias, que impedem que o cidadão perceba aquele espaço como uma praça "pública". Mais adiante, a Lei impõe que será vedada a fixação de pontos e áreas de atuação que "contrariem a preservação dos espaços significativos de valor histórico, cultural ou cívico". Uma interpretação imparcial desse requisito verificaria com relativa facilidade a transgressão, uma vez que a concentração dos ambulantes compromete o uso cívico da Praça e impossibilita uma visualização e interpretação do sítio original da cidade, que se estruturou a partir daquele setor.

Fato é que, mesmo contrariando alguns dos requisitos dessa Lei que regulamentava a atividade ambulante, a ocupação persistiu. Episódios mais agravantes, contudo, foram a conhecimento público no ano de 2005, quando uma reportagem do jornal Diário da Região denunciou a venda ilegal de pontos pelos ambulantes, na Praça Dom José Marcondes:

> O metro quadrado mais caro de Rio Preto está localizado na Praça Dom José Marcondes, na região central da cidade. Não se trata de nenhum novo empreendimento imobiliário ou um prédio de luxo, mas da área onde estão instalados os camelôs, no famoso "shopping azul". Os preços praticados na comercialização das barraquinhas superam os valores imobiliários de qualquer outra região de Rio Preto. Com um agravante: a negociação envolve terrenos públicos. Levantamento feito pelo Diário comprova que os camelôs vendem suas bancas, de apenas três metros quadrados cada, entre R$ 5 mil e R$ 30 mil - o que representa R$ 10 mil por metro quadrado (Diário da Região, 5 de junho de 2005).

Como conseqüência da denúncia, o delegado do 1º Distrito Policial de da cidade abriu inquérito para apurar a comercialização ilegal de espaço público, que configuraria crime de estelionato, e confirmou ter havido pelo menos trinta vendas ilegais desde 1998. Como legalmente não é possível transmitir a terceiros, a concessão pelo uso do espaço público, emitido ao ambulante pela Prefeitura através de alvará a título precário, a negociação se firma através de um "contrato de gaveta":

> As vendas dos pontos na praça são feitas com base nos chamados 'contratos de gaveta'. A prática é comum no mercado imobiliário. Trata-se de um contrato não-oficial, que somente tem existência

> perante as partes, ou seja, comprador e vendedor. Por isso mesmo, é um contrato de risco elevado e ilegal. Oficialmente, para a Prefeitura, essas negociações são 'fantasmas' porque os comerciantes e os compradores sabem que estão comercializando espaço público, o que é ilegal (Diário da Região, 5 de junho de 2005).

Novamente se verifica que existe uma assimetria entre o que a Lei Municipal nº 7.106 de 1998 impõe e o que ocorreu na prática. O seu Artigo 6º é bastante explícito: "A permissão de uso das vias e logradouros públicos será outorgada a título precário e oneroso, pessoal e intransferível" e se complementa com o Artigo 12, em que se afirma que a concessão a terceiros constituem infrações graves:

> Art. 12 - Constituem infrações graves, possíveis da aplicação de multa no valor de 100 UFIRs, com concomitante revogação da permissão de uso:
> I - Ceder a terceiros, a qualquer título, sua permissão de uso, equipamento ou ponto;

Se existe Lei que impede a negociação, parcela da culpa deve ser atribuída à entidade encarregada de fazê-la cumprir – no caso, a própria Prefeitura Municipal. O poder público falhou na fiscalização e facilitou a prática ilegal, portanto desempenhou um papel ineficiente na ordenação do espaço público da cidade. A omissão possibilitou inclusive a formação de monopólios entre os ambulantes, já que há indícios de que um único "proprietário" administra e controla vários pontos.

A publicidade dessas operações ilegais que aconteciam no "coração" da cidade repercutiu em parte da opinião pública, que exigiu ações mais enérgicas e eficazes por parte da Administração Municipal no sentido de frear a liquidação do espaço público.

Empenhada na resolução do problema que colocava em xeque a eficiência administrativa da Prefeitura, as Secretarias competentes passaram a discutir as alternativas possíveis. O desfecho mais substancial dessa súbita consciência foi a publicação da Lei Municipal nº 9.678, de 20 de julho de 2006, que estabelece o "regramento para o exercício do comércio e prestação de serviços ambulantes nas vias e logradouros públicos do Município de São José do Rio Preto, conforme os critérios que institui e dá outras providências". Com essa nova Lei, buscou-se superar as possíveis lacunas no corpo da legislação que vigorava desde 1998 (Lei Municipal nº 7.106 de 1998).

A aprovação dessa Lei deu, em tese, amparo legal para que a administração municipal trave amplo combate à venda de pontos por parte de ambulantes a terceiros, como indica o Capítulo IV, que trata das condições para permissão de uso do espaço público:

> Art. 18 – A utilização das vias e logradouros públicos será feita través da Permissão de Uso, a título precário, oneroso, pessoal e intransferível, que poderá ser revogada a qualquer tempo, a juízo da Municipalidade, sem que assista ao interessado qualquer direito a indenização;
> [...]
> § 2º - A permissão de uso somente poderá ser transferida no caso de falecimento do titular, para o cônjuge, companheiro ou companheira, ou filho maior de idade, desde que comprovado o desemprego destes e a dependência econômica familiar da atividade.

Entre os vários regramentos propostos pela nova Lei, figuram ainda a possibilidade de o município efetuar cobrança pela concessão do direito de uso do espaço público; a imposição do limite máximo de um único ponto por família e o impedimento à venda de produtos "provenientes de ilícito" pelos ambulantes.

Relativo aos equipamentos que poderão ser instalados pelos ambulantes de ponto fixo, como aqueles que ocupam a Praça Dom José Marcondes, ficou estabelecido "dimensões máximas de 1,50m de largura por 2,0m de comprimento [...] padronizados por ato do Executivo" (Artigo 28). No mesmo sentido, o Artigo 36 proíbe a "utilização de encerados, lonas, plásticos, toldos ou qualquer outro tipo de cobertura em extensão aos equipamentos". Para os ambulantes da praça central, tais medidas implicaram na necessidade de se adequarem ao modelo de barraca indicado pela prefeitura municipal (Figura 49) e abandonarem as lonas azuis que recobriam o conjunto das barracas e formavam "corredores" que, segundo os argumentos dos proponentes dessa medida, dificultavam a fiscalização.

Foto: Carlos S. Pateis – Setembro de 2006

Figura 49 – Modelo de barraca imposto pela Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto aos ambulantes - 2006.

Com a substituição das barracas, o camelódromo ganhou novo aspecto visual (Figura 50), que logo foi se perdendo pela transgressão à proibição de se utilizar coberturas em extensão à sua estrutura. O que se verifica, pois, é que mesmo medidas simples acabam sendo excedidas pelos ambulantes; e a pior conclusão é que o interesse público, materializado nas leis que deveriam ser cumpridas, não se impõe, provavelmente por falhas na fiscalização.

Foto: Carlos S. Pateis – Setembro de 2006

Figura 50 – Vista geral do camelódromo da Praça Dom José Marcondes em São José do Rio Preto, após substituição das barracas.

A Lei nº 9.678 de 20 de julho de 2006, prevê mais que a disciplina de uso do espaço público e almeja inclusive restabelecer qualidades urbanísticas afetadas em decorrência da atividade dos ambulantes, como apresenta em seu Artigo 1º:

> Art. 1º - Esta Lei estabelece o regramento para o exercício do comércio e prestação de serviços ambulantes nas vias e logradouros públicos do Município de São José do Rio Preto, com vistas ao restabelecimento e manutenção do ordenamento urbanístico, mediante a re-alocação de equipamentos e pessoas afetos a atividade e o controle de sua expansão, conforme os critérios que institui.

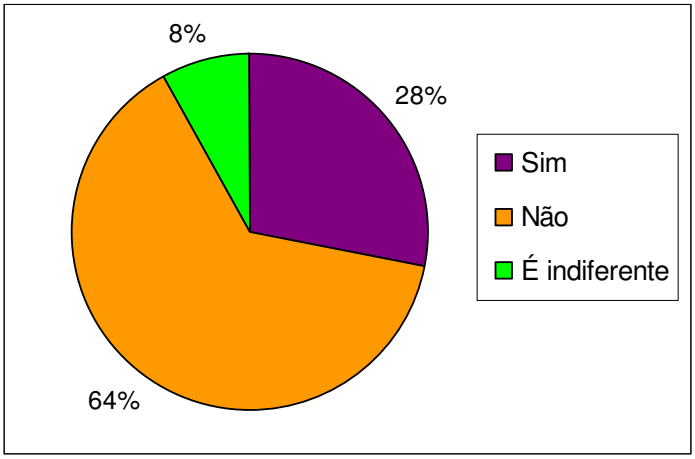
Tais preceitos acordam com as "Disposições Transitórias" tratadas no Capítulo XII da Lei, em que é manifesto o objetivo da Administração Municipal de transferência dos ambulantes instalados na Praça Dom José Marcondes, para "bolsões de comércio" que disponibilizariam equipamentos e infra-estrutura apropriada ao exercício da atividade:

> Art. 1º - A re-alocação referida no artigo 1º desta Lei será promovida em etapas e terá por objeto o restabelecimento e manutenção do

> ordenamento urbanístico, inicialmente das vias de logradouros localizados nas proximidades do Hospital de Base, na Praça Dom José Marcondes, na Praça Cívica e na Represa Municipal, que são declarados por esta Lei como prioritários para fins de sua aplicação.
>
> Parágrafo único: Os Ambulantes que exerçam suas atividades nos locais referidos no caput deste artigo, desde que inscritos no Cadastro de Trabalhador Ambulante e mediante manifestação de interesse serão obrigatoriamente transferidos para os Bolsões de Comércio criados pela municipalidade para tal fim, vedada a sua permanência e exercício nos locais referidos.

As discussões para efetivar a transferência dos ambulantes e liberar a Praça apontam como local provável para re-alocação, o andar superior da Estação Rodoviária. No entanto, os ambulantes têm demonstrado resistência à nova localidade, amparados no argumento de que o espaço proposto, por tratar-se de um ambiente fechado e de pouca circulação de pedestres, contraria o principal trunfo da atividade ambulante, que é a de ir ao encontro do consumidor ou estar onde o cliente obrigatoriamente passaria em função de outras necessidades (Diário da Região, 19 de março de 2006).

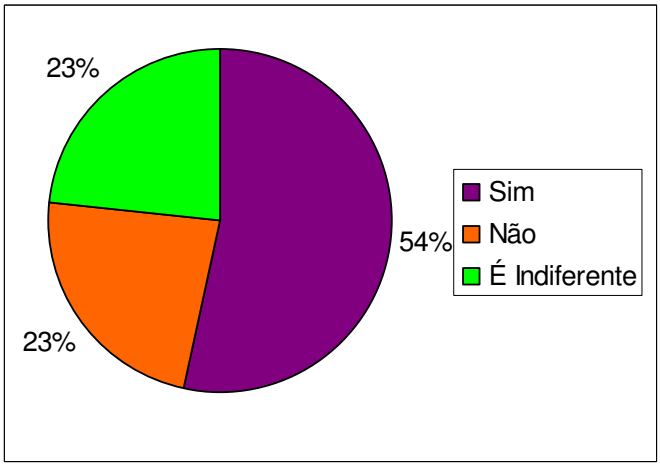
Enquanto de um lado a Administração Municipal trava confronto com os ambulantes na tentativa de re-qualificar a Praça Dom José Marcondes, de outro se verifica que a maioria da população usuária do centro (64%) não vê problemas na manutenção da atual ocupação local (Figura 51).



Fonte: Pesquisa de campo realizada em junho de 2007

Figura 51 - Resposta dos entrevistados quando questionados se concordam com a transferência dos ambulantes, instalados na Praça Dom José Marcondes em São José do Rio Preto

Já entre os comerciantes, que a priori são os maiores prejudicados pelo comércio praticado pelos ambulantes, 54% concordam que devem deixar o local, enquanto apenas 23% afirmam que deveriam continuar na Praça (Figura 52).



Fonte: Pesquisa de campo realizada em junho de 2007

Figura 52 - Resposta dos lojistas quando questionados se concordam com a transferência dos ambulantes, instalados na Praça Dom José Marcondes em São José do Rio Preto

Merece ressalto o fato de que a maioria dos entrevistados manifestou grande sensibilidade com a condição do ambulante, justificando sua posição favorável à permanência na Praça ao fato de tratar-se de indivíduos marginalizados no mercado de trabalho.

Abertura do calçadão para o trânsito de veículos

A implantação do calçadão rio-pretense envolvendo as ruas de maior concentração de estabelecimentos comerciais e, conseqüentemente, de maior circulação de pessoas, gerou grande facilidade aos transeuntes, que se livraram da constante preocupação com o tráfego de veículos. Rendeu status e prestígio à área central da cidade que ganhou aspecto moderno, consoante a modelos implantados em cidades como Curitiba e São Paulo. Mas em decorrência dos limites que impõem à circulação do automóvel, essas áreas exclusivas para pedestres vem deixando de ser uma unanimidade entre comerciantes e usuários.

Acompanhando tendências como as verificadas no caso do centro paulistano, em que se projeta a abertura de algumas ruas do calçadão visando aproximar pontos acessíveis por veículos particulares (MENGOZZI, 2002), a EMURB (Empresa Municipal de Urbanismo), autarquia ligada à Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto, tem tentado viabilizar um Projeto de Revitalização para a área central, elaborado pelo arquiteto e urbanista Marcelo de Camargo Pala (Diário da Região, 5 de novembro de 2005). Segundo a concepção do projeto, que foi submetido ao Ministério das Cidades em busca de financiamento para as obras, mas obteve resposta negativa, algumas ruas atualmente exclusivas aos pedestres seriam reabertas para a circulação de automóveis, com leito carroçável estreito para possibilitar a manutenção de calçadas largas (Figura 53). As intervenções incluiriam ainda a implantação de câmeras de monitoramento, melhorias no sistema de iluminação e calçamento e padronização de equipamentos como lixeiras, bancos e floreiras.

Devido à importância que o calçadão detem frente aos seus milhares de freqüentadores diários, a possibilidade de sua abertura incorre, naturalmente, em acirrada resistência, tanto da parte da população em geral como dos comerciantes estabelecidos em sua extensão.

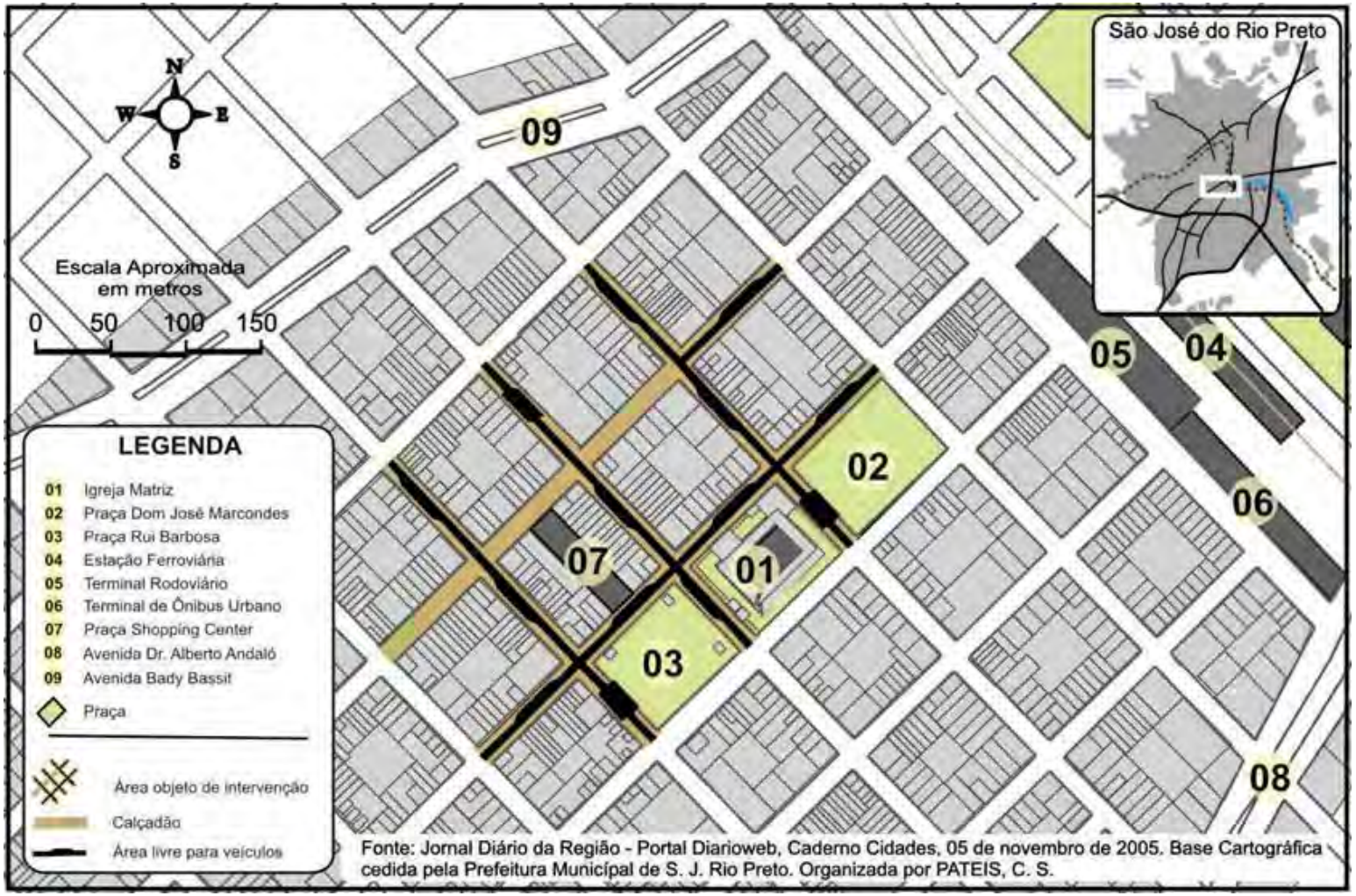
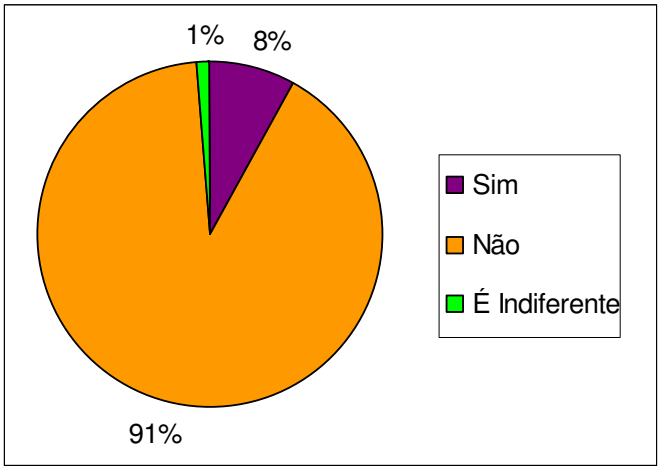


Figura 53 – Proposta de intervenção na área central de São José do Rio Preto

Em consulta aos usuários do calçadão, foi identificado que nada menos que 91% são contrários à proposta de abertura das ruas, enquanto apenas 8% são favoráveis (Figura 54).

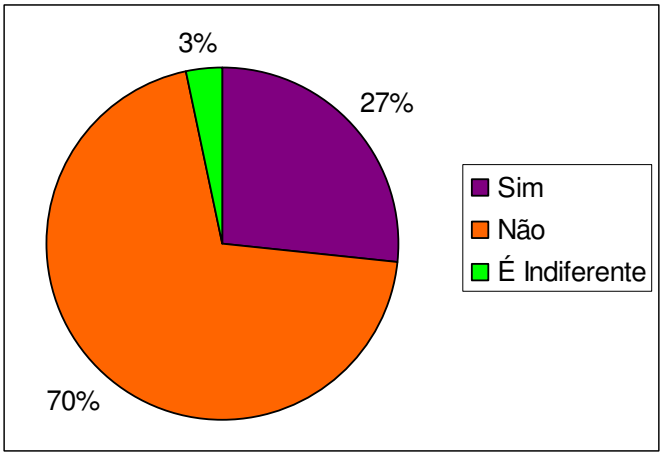


Fonte: Pesquisa de campo realizada em junho de 2007

Figura 54 -Resposta dos entrevistados quando questionados se concordam com a abertura do calçadão de São José do Rio Preto, para o trânsito de veículos

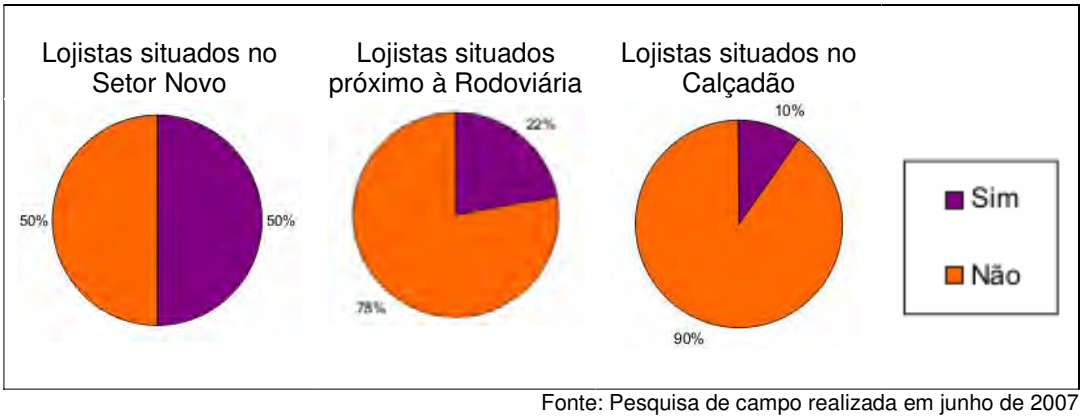
Entre os comerciantes e lojistas, 70% posicionaram-se contrários à abertura do calçadão e 8% acreditam que o centro sofreria transformações positivas com a liberação para o trafego de veículos (Figura 55).

Confrontando a opinião dos lojistas de três diferentes setores do centro, verificamos que dentre aqueles situados no próprio calçadão, a proporção de contrários à abertura é maior que entre lojistas dos outros dois setores considerados (Figura 56).



Fonte: Pesquisa de campo realizada em junho de 2007

Figura 55 - Resposta dos lojistas quando questionados se concordam com a abertura do calçadão de São José do Rio Preto, para o trânsito de veículos



Fonte: Pesquisa de campo realizada em junho de 2007

Figura 56 - Resposta dos lojistas de diferentes setores do centro quando questionados se concordam com a abertura do calçadão de São José do Rio Preto, para o trânsito de veículos

O comerciante João Passos (informação oral) [5], membro do Sindicato do Comércio Varejista e proprietário de loja situada nos domínios do calçadão, é categórico:

> Ficamos até indignados quando alguém diz que tem que abrir o Calçadão. Não sei com que autoridade falam isso, pois não foi feito nenhum estudo com nenhuma pessoa autorizada. Simplesmente

[5] Entrevista realizada em 13 de Setembro de 2006

> acham que isso vai melhorar o centro. Abrir o Calçadão hoje é uma coisa complicada pois ele é visto como uma área de conforto: mães vêm para cá e soltam os seus filhos; pessoas idosas circulam facilmente; tem bancos para as pessoas pararem e descansar. Falo que é complicado pois o mundo inteiro pensa diferente, dando prioridade ao ser humano; o carro é conseqüência. Ao meu ver, ao invés de abrir as ruas do Calçadão era preciso ampliá-lo, para o conforto das pessoas.

O que esses resultados demonstram, é que falta sintonia entre o Poder Público, os comerciantes e a comunidade, pois um Projeto dessa envergadura deve contemplar os anseios de todos os atores envolvidos. Ainda que a abertura do calçadão seja a saída que melhor atenda aos objetivos de reversão da tendência à deterioração da área central da cidade, o Projeto que sustenta essa intervenção deve ser amplamente debatido, de modo que a sociedade esteja convencida das metas a serem atingidas. Um projeto autoral, por mais bem intencionado que seja dificilmente abarca toda a complexidade que a atividade de planejamento exige.

7. CONCLUSÕES

A estruturação e reestruturação do espaço urbano envolve um processo dinâmico e complexo de transformações na cidade, determinando o arranjo dos diferentes usos do solo no sítio urbano. No curso desse processo, uma combinação de fatores contribuem para o declínio do prestígio do centro principal da cidade, configurando uma situação favorável à deterioração da área central.

A relação entre o processo geral de estruturação do espaço urbano, a valorização de novas centralidades e a deterioração do centro tradicional foi verificada no caso de São José do Rio Preto. A primazia exercida pelo seu centro principal se arrefeceu na medida em que a cidade cresceu em tamanho e população - quando surgiram novas centralidades disputando a preferência dos usuários do centro e quando este foi se tornando indesejável ao uso residencial. Seus antigos moradores foram demandar áreas residenciais exclusivas, previamente criadas e alardeadas pelos promotores imobiliários, sobretudo na zona sudoeste da cidade. Nesse sentido, a obsolescência da área central apareceu como uma alavanca necessária ao mercado, que se encarregou de eleger os pontos alternativos para as novas localizações centrais. Esses novos espaços centrais foram determinados principalmente pela preferência das elites e por ações do mercado imobiliário, que atuaram na promoção dos locais aptos ao atendimento das exigências dessa população.

O aprofundamento desse padrão de estruturação da cidade levou ao processo de reestruturação da área central, com o progressivo desinteresse e

abandono dos usuários de maior poder econômico, de um lado, e sua popularização, de outro. A tendência à convergência dos transportes coletivos no centro contribuiu para a estruturação e a tipologia popular dos estabelecimentos comerciais e de serviços situados próximos aos terminais de embarque e desembarque dos passageiros. Ao perder relativamente sua importância frente às elites urbanas, o estoque construído dos setores mais deteriorados sofreu drástica queda nos investimentos que visavam sua recuperação ou modernização, ampliando o ciclo de problemas. Na perspectiva de ampliar o retorno econômico dos antigos imóveis, muitos proprietários recorreram à sumária demolição, implantando no lugar da antiga construção, estacionamentos privativos.

A popularização dos setores próximos dos terminais, contudo, não é a causa da deterioração, mas uma conseqüência que reflete o abandono desse centro pelas elites locais - o que tem correspondido também ao abandono do poder público, que privilegia as áreas nobres da cidade. Também se verificou uma grande permissividade da parte do poder público em relação à alguns requisitos urbanísticos aplicáveis à área central da cidade, que tem resultado em poluição ambiental e visual, ocupação irregular dos espaços públicos, congestionamentos nas principais vias e deterioração de imóveis.

A pesquisa demonstrou o grande peso da população de alta renda na condução dos seus interesses, haja vista a desigual distribuição dos equipamentos urbanos e infra-estrutura no tecido da cidade. Ao dominar a dinâmica do processo de estruturação do espaço urbano e fazer exercer esse domínio através da ocupação das áreas mais vantajosas, favoreceu o deslocamento da centralidade para o setor onde reside de modo mais concentrado – no caso, a zona sudoeste da cidade. Essa população, detentora de maior poder econômico e prestígio frente as autoridades locais, tem estimulado ou mesmo determinado a localização dos investimentos públicos, promovendo as melhorias requisitadas. Enquanto uma nova centralidade despontou na região sudoeste, o centro perdeu prestígio, investimentos e a atenção do poder público, o que aprofunda o estado de obsolescência e deterioração sobretudo nas imediações dos terminais de ônibus urbano e suburbano, onde estão localizados os imóveis mais antigos e o comércio popular, inclusive informal. Foram anotadas algumas tentativas de intervenção que propõem, entre outros, a abertura do calçadão para o trânsito de veículos, a remoção dos

ambulantes que ocupam espaços públicos e a transferência do terminal rodoviário do centro da cidade, mas todas ainda sem um desfecho concreto e sem a participação, conhecimento e consentimento de todos os agentes interessados.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, M. A. R. (Org.).**O centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI.** São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do estado de São Paulo, 2001.

AMORIM FILHO, O. B.; SENA FILHO, N. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Editora Vieira, 2005.

AMORIN FILHO, O; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA R. V. (Org), **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANDRADE, T. A.; SERRA R. V. (Org). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001

AZEVEDO, A. M. **Territorialidade e Plano Diretor em São José do Rio Preto**. Dissertação de Mestrado, Unesp, Rio Claro/ SP, 2004.

BRANDI, A. **São José do Rio Preto: roteiro histórico do distrito: contribuição para o conhecimento de suas raízes**. São José do Rio Preto/ SP : Casa do Livro, 2002

BUENO, J. C. L. **A expansão física de São José do Rio Preto 1980 a 2000**. Tese de Doutorado defendida junto à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 2003.

CAMPOS, C. M. **Construção e desconstrução do centro paulistano**. X Encontro Nacional da ANPUR, Belo Horizonte: 2003.

CORREA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática: 1989

Diário da Região. **Cidade paralela: prefeitura vai legalizar 5 dos 108 loteamentos**. Caderno Política. São José do Rio Preto, 15 de maio de 2005.

Diário da Região. **Camelô desafia a Prefeitura e negocia barraca na Praça**. Caderno Política. São José do Rio Preto, 5 de junho de 2005.

Diário da Região. **Calçadão: de cara nova**. Caderno Cidades. São José do Rio Preto, 5 de novembro de 2005.

Diário da Região. **E o cinema virou shopping**. Sessão Eventos e Shows, São José do Rio Preto, 18 de janeiro de 2006.

Diário da Região. **Guerra declarada: Projeto abre crise entre prefeitura e camelô**. Caderno Política, São José do Rio Preto, 19 de março de 2006.

Diário da Região. **Estação de trem: paralelas de metal**. Sessão Rio Preto 154 anos, São José do Rio Preto, 19 de março de 2006.

DUARTE, R. G. **O processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas**. Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 194 (44), 1 de agosto de 2005.

ESCHER, F. Metropolização e transformações dos centros das cidades. In: ALMEIDA, M. A. R. (Org.).**O centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI.** São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do estado de São Paulo, 2001 (p. 59-67).

FRUGOLI JUNIOR, H. **São Paulo: espaços públicos e interação social**. São Paulo: Marco Zero: 1995.

IPEA/ IBGE/ NESUR - Unicamp. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**. Campinas/ SP: Universidade Estadual Paulista – Unicamp, Instituto de Economia – IE, 1999.

KLINK, J. J. **A cidade-região – regionalismo e reestruturação no Grande ABC**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: SANTOS, M; SOUZA, M. A. A. de SILVEIRA, M. L. (Org.) **Território Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994, p. 198-210.

LENCIONE, S. **Mudanças na metrópole de São Paulo (Brasil) e transformações industriais**. São Paulo, Revista do Departamento de Geografia, nº 12, p. 27-42, 1998.

LUZ, L. F. **Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas**. Dissertação de Mestrado defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da USP, São Paulo, 2006.

MARICATO, E. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis-RJ: Vozes, 2001.

MARX, M. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: Nobel/ EDUSP, 1991.

MELO, H. P; TELES, J. L. **Serviços e informalidade: o comércio ambulante no Rio de Janeiro**. Texto para discussão nº 773, Rio de Janeiro: IPEA, dezembro de 2000. Disponível em <http://www.ipea.gov.br>, acessado em 20 de fevereiro de 2006.

MENENGUELLO, C. **O coração da cidade: observações sobre a preservação dos centros históricos.** Patrimônio: Revista Eletrônica do IPHAN, disponível em <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=121>, acessado em 25 de novembro de 2006.

MENGOZZI, F. **Calçadão urgente**. São Paulo, Revista Urbs, ano V – Nº. 27, julho/ agosto 2002.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

RATTNER, H. **Planejamento Urbano e Regional**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978 (2º Ed.).

SANTOS, M. **A urbanização brasileira. São Paulo**: Editora Hucitec, 2003.

São José do Rio Preto (Prefeitura) **Conjuntura Econômica 2005**, 21° Edição, 2005.

SEADE (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados Estatísticos). **Cenários da urbanização paulista: Regiões Administrativas**. São Paulo: Prol Editora Gráfica, 1992.

SILVA, W. R. **A formação do centro principal de Londrina e o estudo da centralidade urbana**. Revista Geografia, Londrina/ PR, V. 12, nº2, Julho/ Dezembro 2003, disponível em <http://www.geo.uel.br/revista>, acessado em 20 de Outubro de 2004.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (Org.) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial**. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1982 (p. 21-36).

SPOSITO, M. E. B. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Revista de Geografia da Unesp. São Paulo, V. 10, p. 1-18, 1991.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação da cidade. In: MELLO, J. (org.). **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente, GASPERR, 1996 (p. 111-126).

SPOSITO, M. E. B. **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente, UNESP, GASPERR, 2001.

SPOSITO, M. E. B. O **chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo**. Tese de Livre Docência defendida junto à Faculdade de Ciência e Tecnologia, Unesp, Presidente Prudente/ SP, 2004.

SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1993.

VARGAS, H. C. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Editora Senac São Paulo: 2001. 335 p.

VIEIRA, S. G. **O centro vive - o espetáculo da revalorização do centro de São Paulo: sobrevivência do capitalismo e apropriação do espaço**. Tese. Unesp, Rio Claro/ SP: 2002

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Stúdio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ZANCHETI, S. M. **Novas estratégias de conservação e gestão urbana**. Grupo de Discussão sobre Conservação Urbana. Disponível em <http://www.urbanconservation.org/textos/scarlos.htm>, acessado em 21 de novembro de 2006.

___ , **Os processos recentes de degradação e revitalização no Brasil**. Grupo de Discussão sobre Conservação Urbana. Disponível em <http://www.urbanconservation.org/textos/lisboa98.htm>, acessado em 21 de novembro de 2006.

ZARATE, A. **El mosaico urbano: organización interna y vida en las ciudades**. Madrid/ España: Editorial Cincel S.A., 1984.