

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Instituto de Geociências e Ciências Exatas Câmpus de
Rio Claro

JULIANA CORRÊA ZAGUINI

A questão da mobilidade urbana: o estudo de caso do centro da cidade
de Rio Claro -SP

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Instituto de Geociências e Ciências Exatas do
Câmpus de Rio Claro, da Universidade
Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”,
como parte dos requisitos para obtenção do
título de Mestre em Geografia

Orientador: Enéas Rente Ferreira

Rio Claro - SP
2014

JULIANA CORRÊA ZAGUINI

A questão da mobilidade urbana: o estudo de caso do centro da cidade
de Rio Claro -SP

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Instituto de Geociências e Ciências Exatas do
Câmpus de Rio Claro, da Universidade
Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”,
como parte dos requisitos para obtenção do
título de Mestre em Geografia

Comissão Examinadora

Enéas Rente Ferreira

Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

Alexandre Carvalho Andrade

Rio Claro, SP 16 de Outubro de 2014

AGRADECIMENTOS

Agradecer é reconhecer o apoio, demonstrar o seu apreço por este e, especialmente quando as pessoas não têm obrigação alguma de lhe ajudarem, deixar claro que você sabe dar valor e considerar o que representa a pessoa ou pessoas que fazem isso por você.

Em primeiro lugar gostaria de agradecer aos meus pais, Marco e Mara, por toda ajuda e por acreditarem sempre em mim. Eles me ampararam em momentos difíceis e me incentivaram a continuar o meu caminho. Pai e mãe, muito obrigada por toda a luta que vocês passaram por mim e por todo o esforço que fizeram para garantir minha felicidade.

Gostaria de agradecer também ao meu namorado, Rodrigo, uma pessoa especial que entrou em minha vida para completar minha felicidade. A você gostaria de agradecer por todo o apoio e por todos os momentos maravilhosos que passamos juntos ao longo desses anos. Mas, além disso, gostaria de agradecer especialmente pela paciência e por todo o esforço para ficar ao meu lado, mesmo estando separados fisicamente. Muito obrigada por fazer da minha vida mais fácil, mais feliz e com mais amor.

Gostaria de agradecer também aos meus queridos amigos que são parte fundamental da minha vida. A minha amiga Mariana pelos anos de amizade e compreensão que se mantiveram mesmo com a distância. Agradeço pelas longas conversas ao telefone, pelas quedas no meio da rua e pelas tantas gincanas feitas. Muito obrigada por estar sempre ao meu lado e sempre disposta a me ajudar e ouvir quando preciso.

Agradeço também ao meu amigo Filipe, principalmente por sua companhia. Muito obrigada por ser esse amigo tão especial e companheiro, que esteve ao meu lado desde o primeiro ano de graduação e que sempre esteve por perto para me ouvir e me ajudar. Obrigada por deixar que eu fizesse parte da sua vida e por dividir comigo alguns momentos dela. À minha grande amiga Silvia, que sempre é tão dedicada aos amigos e sempre tão meiga e carinhosa. Muito obrigada pelas conversas, pela ajuda neste último ano e pela amizade que me oferece. Sei que posso contar sempre com você. Obrigada por me deixar entrar na sua vida e por compartilhar comigo minhas alegrias e minhas preocupações. Agradeço também a minha amiga Tatiana, sempre fiel e sincera aos amigos e uma pessoa surpreendente. Muito obrigada pela amizade nestes últimos anos e por me deixar conhecer a pessoa incrível e especial que você é. Obrigada também pelas conversas, pelo apoio e por todas as palavras verdadeiras e de cumplicidade que me disse.

Gostaria de agradecer ao meu orientador, prof. Dr. Enéas Rente Ferreira pela ajuda nos trabalhos e por acreditar em mim nessa jornada. Obrigada pela paciência, por ser uma pessoa tão amiga e por ser um profissional em que posso me espelhar.

Por fim, agradeço a Deus por deixar que todas essas pessoas maravilhosas fizessem parte da minha vida e com isso me trouxessem a verdadeira felicidade. Obrigada!!!

RESUMO

O desenvolvimento das cidades médias nas últimas décadas, ocasionado, em parte, pelo processo de desconcentração industrial, gerou, além de benefícios, diversos problemas para a população desses municípios. O rápido crescimento sem planejamento eficaz dessas cidades, aliado com o modelo de produção capitalista colaborou para o aumento dos problemas socioeconômicos nessas localidades. A mobilidade urbana passou, assim, a ser um desses problemas, dificultando a vida dos cidadãos, principalmente nas áreas centrais das cidades. Dessa forma, entende-se que a atuação do poder público torna-se indispensável para a buscar soluções para melhorar a mobilidade da população, contribuindo para a sua qualidade de vida e também para adequar a cidade às novas exigências do mercado. Além disso, é função do Estado possibilitar uma política de mobilidade urbana adequada às necessidades da sociedade, já que praticamente todas as atividades dos cidadãos dependem do deslocamento. Neste trabalho, analisa-se a situação da mobilidade urbana das cidades médias brasileiras, bem como seu processo de crescimento, tomando como exemplo o estudo de caso da cidade de Rio Claro – SP. Busca-se entender os problemas gerados pelo crescimento das cidades médias nas últimas décadas e, ainda, analisar o desempenho dos projetos propostos pelo poder público.

Palavras-chave: Cidades médias. Área central. Mobilidade urbana. Planejamento urbano.

ABSTRACT

The development of medium-sized cities in recent decade, caused, partly, by the industrial deconcentration process generated, beyond benefits, several problems for these cities population. The unplanned rapid growth of these cities, together with the capitalist model of production collaborated for the increase of socioeconomic questions in these locations. The urban mobility became one of these problems, embarrassing citizen's lives, especially in downtown area. Therefore, the State began looking for solutions to improve urban mobility of the population, contributing to their quality of life and also to adapt the city to new market demand. Moreover, it is a function of the government enable of urban mobility policy fits the needs of society, since practically all city dwellers depend on the activity of dislocation. In these work, we analyzed the situation of Brazilian medium-sized cities downtown area, as well as its growth process, tanking as an example the case of the city of Rio Claro – SP. Seeks to understand the problems created by the growth of medium-sized cities in recent decades, and also analyze the performance of proposed projects by government.

Key-words: Medium-sized cities. Downtown area. Urban mobility. Urban planning.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	6
2. O CRESCIMENTO DAS CIDADES MÉDIAS	15
3. O PAPEL DO ESTADO E OS PROJETOS PÚBLICOS.....	26
4. CENTRO DA CIDADE	32
5. A MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE	35
5.1. O automóvel e a questão do trânsito	40
6. DA TEORIA PARA A PRÁTICA	45
7. ESTUDO DE CASO: O CENTRO DA CIDADE DE RIO CLARO – SP	46
7.1. Caracterização da área de estudo	46
7.2. A situação da mobilidade urbana do centro de Rio Claro – SP	54
7.3. O projeto para a Rua 3	63
7.4. Estudo do projeto da Prefeitura de Rio Claro	71
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	77
9. REFERÊNCIAS	79
10. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	83
ANEXOS	85

1. INTRODUÇÃO

Questões sócio-espaciais fazem parte do universo do geógrafo urbano há muitos anos. Tratar dessa temática, assim como entender os processos de produção do espaço urbano tornou-se um desafio e uma larga fonte de estudo para nós, geógrafos, que temos como principal objeto de estudo o espaço. Com o processo de urbanização, as cidades passaram a trazer novas indagações e a apresentar novas situações a serem estudadas. Diante disso, deve-se entender que cada cidade apresenta suas peculiaridades, já que, de acordo com Santos (1982) o espaço geográfico é um acúmulo desigual de tempos.

Dessa forma, ao pensar a cidade, não se pode deixar de lado uma importante variável para a sociedade, a questão da mobilidade. Ou seja, como as pessoas locomovem-se dentro de suas cidades e quais as dificuldades enfrentadas por elas para alcançar seus objetivos da melhor maneira possível.

Para entender o espaço geográfico a ideia de movimento é muito importante, já que o espaço geográfico é, como diz Santos (1985), uma formação sócio-espacial, produzido e reproduzido a partir da interação da sociedade com o meio. Assim, o movimento torna-se uma constante nessa relação tempo e espaço.

Essa relação tempo x espaço e a interação da sociedade com o meio ocorre através do movimento de pessoas, serviços e informações. Silveira (2011) chama de circulação esse movimento e afirma que:

A circulação em uma forma mais totalizadora, capaz de conectar, através das relações sociais, o homem com o meio, sendo a ação fundamental do movimento rumo ao desenvolvimento. A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico (técnicas, ações e normas em perfeitas combinações) e, para isso, tem como atributos menores, os transportes e a logística. (SILVEIRA, 2011, P.22)

Dessa forma, o termo circulação, para a autora, permite entender a circulação do capital no espaço, e não somente a circulação de pessoas e mercadorias. Além disso, demonstra como os transportes possibilitam a circulação do capital e o reproduz no espaço.

Assim, este trabalho busca fazer uma análise da situação da mobilidade urbana na área central do município de Rio Claro – SP, levando em consideração a proposta da Prefeitura para melhoria do fluxo de pessoas e de automóveis em uma rua específica no centro da cidade. Com isso, procura-se entender a problemática gerada pelo crescimento das cidades médias e as dificuldades encontradas pela população, além de apreender o papel das políticas públicas e as ações de planejamento público neste contexto. Dessa forma, este trabalho fará uma análise às transformações ocorridas nos centros comerciais das cidades médias, fazendo a utilização de um estudo de caso da cidade de Rio Claro.

Pode-se dizer, em parte, que a urbanização é o crescimento da população urbana em relação à população rural. Ou seja, a concentração de pessoas em uma determinada área, a cidade, e a diminuição das atividades primárias em relação às atividades secundárias e terciárias.

O processo de urbanização mundial aumentou consideravelmente a partir do século XIX, onde, com grande migração rural-urbana, os países desenvolvidos apresentaram altas taxas de crescimento urbano na segunda metade do referido século. A revolução industrial teve forte papel no crescimento da urbanização, possibilitando às cidades ampliar sua área econômica. Assim, pode-se dizer que a industrialização foi de grande importância no processo de urbanização mundial.

De acordo com Lefebvre (1999) o processo de industrialização gerou a urbanização e o espaço urbano entrou em um processo de crescimento, especulação urbana e planejamento.

Já segundo Castells o processo de urbanização apresentou, também, problemáticas através:

da aceleração do ritmo de crescimento da própria urbanização; da concentração de e crescimento urbano nas regiões ditas como subdesenvolvidas, sem correspondência com um crescimento econômico adequado; do aparecimento de novas formas urbanas (como as grandes metrópoles ou megalópoles); e, da relação do fenômeno urbano com as formas de articulação social, devido ao sistema capitalista. (CASTELLS, 1983, p.24)

Essa problemática, apesar de ser de escala mundial, deve ser abordada de forma diferente de acordo com cada estrutura econômica, política e social de cada

país. Dessa forma, cada país criará seu próprio mecanismo para se adaptar melhor às condições capitalistas.

A pobreza e o comportamento estrutural das grandes cidades da região latina são explicados por Santos (1993) pelo processo de modernização capitalista e de desenvolvimento do interior dos países. A modernização das atividades econômicas e a expansão da pobreza são encontradas ao mesmo tempo, segundo o autor, nas metrópoles. Milton Santos chama esse fenômeno de em um mesmo espaço geográfico situar-se a modernização e a pobreza, como “involução metropolitana”.

a evidência empírica nos permite falar, no Brasil, de “involução metropolitana” devida, em boa parte, à capacidade de atração dos pobres pela metrópole, onde vem engrossar uma demanda de empregos formais e de serviços urbanos que a cidade do capital monopolista não atende. (SANTOS, 1993, p.75)

Mais especificamente em relação à urbanização brasileira, Santos (1993) coloca que demorou certo tempo para que a urbanização brasileira atingisse os níveis atuais:

De modo geral, porém, é a partir do século XVIII que a urbanização se desenvolve. (...) Mas foi necessário ainda mais um século para que a urbanização atingisse sua maturidade, no século XIX, e ainda mais um século para adquirir as características com as quais a conhecemos hoje. (SANTOS, 1993, P.22)

Para Santos (1993) o processo de urbanização brasileira ocorre a partir do movimento do meio técnico-científico:

[...] à proporção que o campo se moderniza, requerendo máquinas, implementos, componentes, insumos materiais e intelectuais indispensáveis à produção, ao crédito, à administração pública e privada, o mecanismo territorial da oferta e da demanda de bens e serviços tende a ser substancialmente diferente da fase precedente. (SANTOS, 1993, p.50)

De acordo com as reflexões acima se pode entender que o quadro urbano brasileiro sofreu muitas modificações devido às grandes transformações no espaço agrário do país. Essa mudança no meio rural significou, então, alteração nas

relações de produção e de trabalho, o que provocou uma mudança, também, no meio urbano brasileiro.

Para o mesmo autor o processo de urbanização do Brasil pode ser colocado de forma sintética da seguinte maneira:

Entre 1940 e 1980, dá-se verdadeira inversão a lugar de residência da população brasileira. Há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68,86%. Nesses quarenta anos, triplica a população total do Brasil, ao passo que a população urbana se multiplica por sete vezes e meia. (SANTOS, 1993, p. 31)

Santos (1993), ainda explica que foi ao final da Segunda Guerra Mundial que o processo de urbanização acelera. O autor esclarece que com a melhora nos padrões de vida da população e com os progressos sanitários, houve uma elevação nos índices de natalidade e queda nos índices de mortalidade, gerando um grande crescimento demográfico.

A partir da década de 1970, a rede urbana brasileira sofre profundas transformações, que, de acordo com Corrêa (2001), são determinadas por mudanças ocorridas na organização socioespacial. Dentre as muitas mudanças, destacam-se: a desconcentração, a ampliação e diversificação das atividades industriais, com o surgimento de centros industriais diversificados e especializados; a modernização e subsequente industrialização e capitalização do campo; a incorporação de novas áreas ao processo produtivo global e a refuncionalização de outras áreas, com destaque para as especializações regionais das atividades; os novos padrões de mobilidade espacial da população.

Este autor ainda ressalta as modificações que ocorreram, a partir desse período, na rede urbana do país: “a continuidade da criação de novos núcleos urbanos, a crescente complexidade funcional dos centros urbanos, a mais intensa articulação entre centros e regiões, a complexidade dos padrões espaciais da rede e as novas formas de urbanização”. (CORRÊA, 2001).

Com as novas formas de organização socioespacial, há também um aumento da necessidade de urbanização. Em relação a isso, Santos (1993) explica:

As novas necessidades e complementaridade aparecem paralelamente às necessidades de vigiá-las, acompanhá-las e regulá-las. Esta nova necessidade de regulação, de controle estrito,

mesmo que à distância, dos processos de produção, mas também da distribuição e de tudo mais que envolva o processo de trabalho, é uma diferença entre a complementaridade atual e a do passado, ampliando a demanda de urbanização. (Santos, 1993, p. 49)

Dessa forma, entende-se que ocorreu um processo de descentralização das atividades produtivas e de desconcentração industrial. Assim ocorre, o crescimento acelerado das cidades médias, tendo como ponto principal a desconcentração industrial. As cidades médias ganham força no cenário brasileiro e atraem concomitantemente empresas e pessoas, fazendo com que o interior dos estados, em especial de São Paulo, torne-se mais importante e com cidades médias mais populosas e povoadas.

Vale aqui ressaltar que, embora o tamanho demográfico seja um dado importante, ele não pode por si só caracterizar uma cidade média. Dessa forma, é importante diferenciar as denominações “cidade média” de “cidade de porte médio”. Sposito (2007) destaca que a cidade média é aquela que desempenha um forte papel regionalmente, ou seja, possui forte relação com a área na qual ela está inserida e também função de centralização e concentração econômica.

a expressão ‘cidade média’ [é usada] [...] para fazer referência às cidades que desempenham papéis de intermediação entre cidades maiores e cidades menores no âmbito de diferentes redes urbanas e que, portanto, diferem das ‘cidades de porte médio’ cujo reconhecimento advém de seus tamanhos demográficos (SPOSITO, 2007, p. 09).

Também é importante entender minimamente o que seriam essas grandes cidades denominadas de metrópoles. Sposito (2009) coloca uma definição para este modelo particular de cidade:

as metrópoles são entidades espaciais tão complexas que, em si, o dentro é tão pleno já de questões, ele é tão depositário do conjunto da realidade econômica social e política, que ele quase se basta, no sentido de oferecer elementos em quantidade suficientes para compreender o quadro nas macro e nas micro determinações (SPOSITO, 2009, p.30)

Porém, da mesma forma que nas metrópoles, os problemas urbanos apareceram nas cidades médias e o rápido crescimento com pouco planejamento

contribui muito para isto. Neste contexto, os centros comerciais urbanos das cidades médias passam a enfrentar os mesmos problemas que nas grandes cidades. A degradação do espaço público e a dificuldade de locomoção são apenas dois dos diversos problemas que os cidadãos das médias cidades passaram a conhecer. Assim, a população dessas cidades mais recentemente urbanizadas começa a sentir os efeitos do desenvolvimento acelerado de sua cidade e também da necessidade de políticas e projetos públicos que visem à melhoria de sua qualidade de vida.

Neste contexto, a questão da mobilidade urbana passa a ganhar uma maior importância. O termo mobilidade urbana pode ser entendido como a capacidade de deslocamento de pessoas e serviços no espaço urbano. Esse deslocamento ocorre para a realização de tarefas cotidianas e deve ser feito em um tempo considerado ideal e de modo confortável e seguro. Para isso, o homem utiliza-se de variados tipos de veículos que vão desde o mais simples equipamento individual, a bicicleta, até o mais complexo equipamento coletivo, o metrô, ou apenas realização da caminhada a pé.

Ligado a esse conceito está o conceito de acessibilidade, que diz respeito ao acesso que as pessoas possuem a determinados lugares. Dessa forma, pode-se dizer que a acessibilidade influencia e pode até determinar a mobilidade. Então, de acordo com a acessibilidade, com as condições de acessibilidade oferecidas, a mobilidade das pessoas pode ser facilitada ou dificultada, pode gastar mais ou menos tempo e pode até mesmo ser impossibilitada.

De acordo com Vasconcellos (2001), a acessibilidade não deve ser vista como a habilidade para mover-se sobre o espaço urbano apenas, mas deve incluir também aspectos relacionados à:

acessibilidade econômica dos meios de circulação, bem como da compatibilização entre o tempo disponível dos indivíduos e as horas de operação das atividades de destino das viagens. Este conjunto complexo de determinantes faz da acessibilidade um conceito muito mais abrangente do que o da mobilidade simples e o único capaz de capturar o padrão de deslocamentos – e da reprodução social – de forma conveniente. (VASCONCELLOS, 2001, P.41)

Assim, entende-se que a qualidade do deslocamento é muito importante para a vida urbana e deve ser buscada pelo poder público de modo a melhor atender à população local. Logo, por interferir direta ou indiretamente na qualidade de vida da

população a questão da mobilidade urbana não deve ser tratada como um assunto apenas de ordem técnica, que envolva somente a infraestrutura viária e os meios de transporte, mas sim como um tema de importância política e social.

Neste caso, políticas e intervenções urbanas são postas em prática dando um novo papel para as formas da estrutura sócio-espacial, adaptando-se, assim, aos novos processos de modernização capitalista.

Assim, políticas públicas buscam revalorizar as áreas centrais das cidades, inclusive das cidades médias. O discurso para a população é de melhoria na região e benefícios para os habitantes, mas é bem mais do que isso. É uma tentativa, também, de se adequar as novas exigências de mercado na recente fase do capitalismo e da globalização.

O estudo de caso deste trabalho é justamente um projeto político de melhoria da área central de uma cidade média, Rio Claro – SP. A cidade apresenta problemas urbanos clássicos das metrópoles brasileiras (como trânsito e dificuldade de mobilidade de pedestres e automóveis) e seu centro necessita de maior planejamento para melhorar a questão da mobilidade urbana, tanto para pedestres, quanto para os automóveis e bicicletas.

Portanto, com o crescimento das cidades médias a partir da década de 1970, impulsionado pela desconcentração industrial e com a globalização na década de 1990 atuando fortemente no território nacional, pôde-se perceber um aumento dos problemas urbanos nas cidades médias. Com o aumento acelerado da população e com o planejamento da cidade não muito eficaz, ela passou a sofrer os problemas que antes eram encontrados somente nas metrópoles. Neste contexto os centros urbanos tornaram-se uma problemática específica e ficou evidente a necessidade de políticas de planejamento e projetos públicos.

Para a elaboração deste trabalho utilizou-se o método de estudo de caso, com o foco na cidade de Rio Claro e tendo como objeto de estudo o centro da cidade e principalmente uma rua específica e importante deste centro. Foram feitas, então, várias visitas ao local para que fosse possível identificar os problemas de mobilidade que atingem à população na área estudada. Nessas visitas fizeram-se observações, anotações, aplicação de questionários com a população e também o registro fotográfico da região. Também, foram feitas entrevistas com a Prefeitura de Rio Claro (por meio de sua Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário), com a Associação Comercial e Industrial de Rio Claro e com o Sindicato do Comércio

Varejista e Lojista de Rio Claro para que se tivesse a opinião de diferentes setores. Além disso, foi muito importante para a construção do trabalho a busca por diversos autores que tratam do assunto da mobilidade urbana, bem como das cidades médias e da geografia urbana de forma geral.

Assim, o presente trabalho foi dividido em 9 capítulos. Sendo que o primeiro é introdutório, o segundo diz respeito ao crescimento das cidades média, o terceiro fala sobre o papel do estado nos projetos públicos para melhoria das cidades. O capítulo 4 fala sobre o papel do centro das cidades; o quinto capítulo diz respeito à questão da mobilidade urbana e possui um subitem que trata sobre o automóvel e a questão do trânsito. Em seguida, no capítulo 6 faz-se uma introdução ao capítulo seguinte que iniciará o estudo de caso da cidade de Rio Claro. Este capítulo 7 é dividido em 4 itens que vão falar primeiro sobre a área de estudo, sua caracterização, em seguida sobre a situação da mobilidade na área estudada, no terceiro item mostra-se as características do projeto da Prefeitura da cidade para a melhoria da mobilidade na Rua 3 do centro e no ultimo item deste capítulo faz-se um estudo deste projeto, fazendo uma análise e mostrando as opiniões da população (através de questionários e entrevistas). Na parte final do trabalho vem o capítulo 8 com as considerações finais e em seguida com as referências e bibliografia consultada nos capítulos 9 e 10 respectivamente. Ainda no final do trabalho pode ser visto os anexos, com os questionários aplicados.

O presente trabalho tem como principal objetivo o problema da mobilidade urbana. E para esse estudo buscou-se entender os problemas gerados pelo crescimento das cidades médias nas últimas décadas e analisar as transformações ocorridas nos centros dessas cidades, assim como o desempenho dos projetos públicos. Pretende-se ainda analisar uma ação de planejamento da Prefeitura do município de Rio Claro, o projeto de melhoria do fluxo na área central da cidade, que visa à construção de um semi-calçadão na Rua 3 buscando uma melhor mobilidade urbana no local para a população.

Logo, entende-se que análise desse tipo de cidade e projeto é fundamental para a elaboração de políticas públicas que visem o planejamento para a desconcentração urbana e financeira do país e melhoria na qualidade de vida da população. Além disso, a pesquisa é também importante para o entendimento das transformações ocorridas nas cidades médias e em seus centros, assim como a função das políticas públicas de revalorização desses locais. Por fim, o trabalho vem

colaborar com a ciência geográfica fazendo uma releitura dos conceitos e idéias significantes para o desenvolvimento da Geografia.

2. O CRESCIMENTO DAS CIDADES MÉDIAS

No Brasil, o processo de desenvolvimento econômico caminhou para uma concentração até o início da década de 1970, principalmente na área metropolitana de São Paulo. De acordo com Andrade e Serra (1999):

No período de 1950/1970 as cidades com mais de 500 mil habitantes foram as grandes alavancadoras do crescimento urbano nacional, passando a deter 44% desta população em 1970, contra 35% em 1950. (ANDRADE; SERRA, 1999, P.21)

Os autores explicam esse acontecimento de crescimento das metrópoles devido às economias de escala e aos fatores aglomerativos que atraíam e foram essenciais para a concretização do parque industrial brasileiro. Eles colocam esse período como um momento de “metropolização da sociedade brasileira” (ANDRADE; SERRA, 1999).

Assim, neste período entende-se que as indústrias tiveram um forte papel no processo de urbanização brasileiro, já que, buscando os melhores lugares para se instalarem, acabavam formando o território do país. De acordo com esse pensamento, Castells (1983) coloca dois fatos principais para o processo de industrialização. Um fator estaria relacionado emigração de parte da população para os centros urbanos, o que criou um grande exercito de mão de obra para a indústria. Outro fator seria ligado a passagem da economia brasileira de subsistência para manufatureira e, mais tarde, para uma economia de fábrica. (CASTELLS, 1983).

Os autores Andrade e Serra (1999), demonstram essa relação das indústrias com a importância populacional das metrópoles neste período de 1950/1970:

Em consequência da alavancagem urbana ditada pela localização industrial, em 1970, as Regiões Metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, as quais geravam mais de 65% do Valor da Transformação Industrial do País, puderam concentrar, apenas em suas sedes, mais de 28% da população urbana brasileira. (ANDRADE; SERRA, 1999, P. 21)

A partir daí, inicia-se um processo de “reversão da polarização” (ANDRADE; SERRA, 1999), ocorrendo, em sua primeira etapa, uma relativa expansão da produção industrial em nível nacional. Uma das direções desse processo de desconcentração da atividade industrial foram as cidades médias, especialmente do

Sul e Sudeste, que se tornaram localidades potenciais de absorção desses empreendimentos, pois possuíam, em geral, algum tipo de economia de aglomeração ao mesmo tempo que não incorrem em deseconomias de aglomeração, típicas das grandes metrópoles.

Pode-se colocar que alguns fatores foram responsáveis por essa “reversão da polarização” (ANDRADE; SERRA, 1999), entre eles citam-se as políticas públicas de atração de investimentos, os novos padrões locacionais das indústrias, o processo de periferização das metrópoles, entre outros.

A urbanização possibilitou uma maior mobilidade dos fatores de bens e serviços no país e, nessa atual fase a urbanização do território nacional, apresenta múltiplas implicações, tais como o ritmo de crescimento mais lento das metrópoles e, concomitantemente a essa tendência, o crescimento das cidades médias. Este trabalho irá analisar, então, uma dessas cidades médias brasileiras, a cidade de Rio Claro, localizada no interior do estado de São Paulo. Dessa forma, acredita-se ser importante entender melhor como ocorreu esse processo de crescimento das cidades médias no estado de São Paulo, enfatizando o papel da capital e metrópole paulista.

A respeito da região metropolitana de São Paulo sabe-se que ela formou-se de maneira rápida, principalmente o seu centro metropolitano, a cidade de São Paulo, sendo essa uma marcante característica. A importância dessa metrópole ficou mais evidente nas últimas três décadas, com a inserção do Brasil no mercado internacional e na nova divisão internacional do trabalho. Dessa forma, o país que antes se representava como fornecedor de produtos primários transformou-se e passou a fazer parte da nova lógica de mercado global. Isso ocorreu em grande parte através das empresas multinacionais que se expandiram por todo o mundo, preocupando-se mais com o mercado internacional.

Essa nova situação gerou uma reestruturação econômica mundial e no Brasil. Neste momento ocorrem transformações econômicas rápidas e profundas que geram um ajuste global, o qual, por sua vez, proporciona respostas igualmente rápidas. Dessa forma, o que passa a diferenciar os países pobres dos ricos é a velocidade das respostas aos novos desafios lançados pela nova economia global, ou seja, a capacidade de mudar o local para se enquadrar às mudanças globais. Neste contexto o Brasil passa a necessitar de uma nova reestruturação econômica, já que possui menor capacidade de resposta aos desafios.

A partir disso, não se pode ignorar a situação da região metropolitana de São Paulo (RMSP) que se transformou em uma cidade industrial rapidamente, concentrando territorialmente a indústria do país. Desde a década de 1970 a região vem se expandindo e formando uma enorme mancha urbana. Essa indústria se desconcentrou da cidade de São Paulo e se expandiu para o interior, o entorno metropolitano e posteriormente para o interior do estado de São Paulo.

Essa reestruturação social e espacial é gerada pela atuação das empresas oligopolistas, o que amplia mais a mancha metropolitana de São Paulo. Países como o Brasil, com pouca capacidade de investimento, tendem a concentrar territorialmente a infraestrutura. A RMSP e, por conseguinte, o estado de São Paulo, concentraram essa infraestrutura, buscando maximizar a eficiência das empresas.

Entretanto, existe um limite para essa concentração a partir do qual se gera deseconomias de escala. Assim, ocorreu uma migração das indústrias para o interior do estado, que, segundo Lencioni (1998) foi possibilitada pela homogeneização da infraestrutura básica proveniente da época da cafeicultura e oportunidades oferecidas pelos municípios às empresas. Deste modo, o município de São Paulo reverteu sua tendência de crescimento e seu entorno metropolitano expandiu.

A respeito disso a autora diz,

Essa migração de indústrias para o Interior foi facilitada porque o Estado de São Paulo possui uma homogeneização da infra-estrutura básica que encontra sua gênese na lógica da expansão territorial da cafeicultura desde os primeiros decênios desse século. (LENCIONI, 1998, P.32)

Em áreas mais distantes do entorno metropolitano a expansão industrial também aconteceu. As cidades médias, que receberam essas empresas, localizavam-se nas proximidades com os grandes eixos rodoviários, facilitando a geração de novas economias de aglomeração. Lencioni (1998) explica essa situação.

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. (LENCIONI, 1998, p. 33)

A respeito da importância do crescimento das cidades médias, Santos (1993) coloca que o estado de São Paulo é um caso “onde a participação do interior na

formação da riqueza não para de crescer, ao passo que a da metrópole está em baixa” (SANTOS, 1993, p. 57).

Neste ponto, é importante definir melhor o que seriam as cidades médias, para Sposito, E. e Sposito, M. (2006),

atribui-se a denominação “cidades médias” àquelas que desempenham papéis regionais ou de intermediação no âmbito de uma rede urbana, considerando-se, no período atual, as relações internacionais e nacionais que têm influência na conformação de um sistema urbano. (SPOSITO, E. SPOSITO, M. 2006, p.175)

Entende-se que estas cidades não podem ser classificadas apenas por sua quantidade de habitantes, mas deve-se levar em consideração também a sua posição no âmbito da hierarquia urbana, que, por sua vez, submete à rede urbana (SPOSITO, 2006)

Além disso, a mesma autora ainda coloca, em outro trabalho que há que se “empreender um esforço para superar a adoção desses adjetivos de pequenas e médias cidades pequenas e cidades médias”, já que não “são suficientes para caracterizar as cidades não metropolitanas”. E diz que “a realidade das cidades pequenas e médias é extremamente plural para que se continue adotando, plano teórico-conceitual, esses dois adjetivos” (SPOSITO, 2009). Assim, é preciso repensar essas dominações de modo que as realidades dessas cidades sejam melhor traduzidas.

Dessa forma, a autora busca conceituar o que seriam as cidade médias, dando mais importância para a relação que a cidade tem com o seu entorno, com as cidades menores e maiores.

o papel de intermediação entre as pequenas e as grandes, então são cidades que comandam uma região, que polarizam uma região, que crescem em detrimento da sua própria região, ou crescem em função da sua própria região, as duas coisas acontecem. Cidades médias que amplia seus papéis porque diminuem os papéis das cidades pequenas a partir de uma série de mecanismos econômicos, ou cidades que, em função do tipo de atividade que têm, das lideranças que ali se encontram, são capazes de crescer e propor um projeto ou desempenhar um papel político, econômico e social de crescimento para toda uma região. (SPOSITO, 2009, p.19).

Do mesmo modo, as cidades que possuem forte centralização e concentração econômica, definindo o comércio, a indústria e os serviços de uma região, podem ser reconhecidas como cidades médias. Deve-se, porém, sempre considerar as diferenças entre elas e as peculiaridades de cada uma, já que, apesar de apresentarem semelhanças, oferecem diferenças em sua dinâmica e estrutura, evidenciando assim, a afirmação de que “cada cidade é diferente da outra” (SANTOS, 1993, p.53)

Assim, esse o movimento da indústria em direção ao interior do estado ocorre em função das “deseconomias de aglomeração” da metrópole paulista, como o aumento nos preços dos terrenos, congestionamento, entre outros. Além disso, o interior apresentava mão-de-obra barata sem grande ligação com as forças sindicais, isenção de impostos e facilidade dos meios de transporte e comunicação. Já o movimento da indústria em direção a outros estados ocorre, somando-se àqueles fatores, devido às políticas dos estados e ao Plano Nacional de Desenvolvimento – PND, que preconizava uma maior intervenção do Estado para propiciar o desenvolvimento regional e reduzir as desigualdades regionais.

A respeito da importância das cidades médias neste contexto de expansão industrial, Negri e Pacheco (1994) afirmam,

É no interior de São Paulo que se encontram as maiores possibilidades de crescimento da indústria. Mas este processo, também, não irá se refletir por igual em todo o território paulista. Os maiores ganhos ficarão por conta da rede de cidades médias localizadas ao longo dos grandes eixos de circulação da malha viária do interior, em especial na região de Campinas e nas suas ligações com Sorocaba e Ribeirão Preto. O Oeste do estado, ainda que continue aumentando sua participação no total estadual, o fará marginalmente, e o litoral passará a enfrentar restrições similares às que já atingem a Grande São Paulo. O Vale do Paraíba, mesmo que não venha a perder peso na indústria paulista, continuará sendo negativamente afetado pela reestruturação das grandes empresas localizadas na região. (NEGRI e PACHECO, 1994, p.77)

Logo, essa expansão da indústria em direção ao interior foi favorecida pela existência de infraestrutura, rede viária, transportes e também pelo papel das telecomunicações e informática, que possibilitam que o setor produtivo e de gestão fiquem ligados, mesmo estando separados por longas distâncias. Vale lembrar que as empresas que se dispersaram para o interior do estado de São Paulo continuam mantendo estreitas relações com a Capital, a cidade de São Paulo.

Assim, não se deve dizer que ocorreu uma descentralização, pois a cidade de São Paulo se tornou cada vez mais o centro, concentrando atividades de comando do capital. A cidade passou, então, a firmar-se como centro de serviços, não que antes ela não fosse uma cidade de serviços, mas agora são serviços voltados para a economia globalizada. Com isso, diminuiu sua participação como centro industrial, não deixando, entretanto, de ser uma cidade industrial.

Com a desconcentração industrial iniciada na década de 1970, as cidades médias tiveram um acelerado crescimento, garantindo ao interior dos estados uma melhor posição no setor secundário. Com isso, as cidades médias ganham força e passam a crescer mais do que as metrópoles, proporcionalmente, principalmente no eixo São Paulo - Rio. (SANTOS, 2005)

Andrade e Serra (1999, p.22) demonstram em dados esse crescimento dizendo que “As cidades médias, que em 1970, detinham 19,1% da população urbana nacional, passaram em 1991 a agrupar quase 1/3 desta mesma população”.

Sobre o crescimento das cidades médias Lencioni (1998) aponta que o estado de São Paulo aumentou sua parcela de população urbana e as cidades médias, nessa época, tiveram grande importância neste acontecimento.

Municípios pequenos, mais próximos, localizados no entorno metropolitano, cresceram. As cidades de porte médio, localizadas junto aos principais eixos rodoviários, também. Em 1995, a urbanização da população no Estado de São Paulo alcançou a cifra de 92,8%. Cifra essa maior que a do país, situada entorno de 75% (LENCIONI, 1998, p. 32)

Foi, então, principalmente a partir da década de 1980 que as cidades médias passaram a se destacar no cenário nacional, aumentando seu processo de urbanização, com grande crescimento populacional. Isso ocorreu devido às migrações internas que consolidaram a população no interior dos estados, enquanto que as metrópoles viam seu crescimento desacelerar. Essas migrações ocasionaram mudanças nos padrões de urbanização brasileiros. Ao mesmo tempo em que metrópoles diminuía seu crescimento, as cidades médias tiveram taxas de crescimento superiores às das grandes cidades. Assim, pode-se afirmar que as cidades médias tiveram como polo indutor a desconcentração industrial, contendo os fluxos migratórios e sendo responsáveis pela expansão da riqueza nacional.

Conforme Santos (1993), no período de 1980, enquanto os indicadores macroeconômicos indicavam uma crise no país, algumas áreas do interior mostraram tendência de crescimento. Um exemplo é o caso do estado de São Paulo, “onde a participação do interior na formação da riqueza não para de crescer, ao passo que a da metrópole está em baixa” (SANTOS, 1993, p. 57).

Do mesmo modo, esse processo de desconcentração espacial de variados ramos de atividades produtivas das metrópoles para cidades médias se, por um lado alteram ou ampliam os papéis urbanos dessas cidades, caracterizando a desconcentração espacial, por outro lado ampliam também os papéis da metrópole, pois geram uma (re)centralização dos capitais no que tange à localização dos centros de comando, o que implica essencialmente na centralização do capital financeiro (SPOSITO, 2006).

Outro fator que explica o crescimento das cidades não-metropolitanas, incluindo as cidades médias, é a força centrípeta exercidas por esses centros urbanos em relação aos centros menores, sobretudo no aspecto do consumo. Para Santos (1993) e Sposito (2007), as cidades médias se destacaram no crescimento urbano brasileiro devido à oferta de serviços e comércios especializados, atendendo a uma população de classe média que foge das metrópoles. Essa fuga da população de classe média das metrópoles também tem justificativa na qualidade de vida que as cidades médias oferecem (SPOSITO, 2007).

Dessa forma, a autora coloca que:

“[...] o que se compreende como cidades médias só pode ser considerado no plano conceitual e a partir de uma análise que contemple a situação geográfica da aglomeração ou centro urbano que a constitui, seus papéis econômicos regionais, suas relações intermediárias entre cidades pequenas e metrópoles, bem como seus papéis político-administrativos” (SPOSITO, 2004, p.127)

Sposito e outros (2007) destacam o papel que a cidade desempenha regionalmente, exercendo forte relação com a área na qual está situada e pela concentração e centralização econômica, tendo em vista a realidade regional. No mesmo sentido, Corrêa (2007) chama a atenção para a concentração da oferta de bens e serviços para uma hinterlândia regional e com atividades especializadas destinadas ao mercado nacional (CORRÊA, 2007).

Com isso, pode-se perceber que o crescimento das cidades médias é muito complexo de se entender se for explicado somente pelo fato da desconcentração industrial e populacional no país. Assim, também se podem englobar os fatores sociais e culturais nas várias formas de dispersão da população pelo território nacional.

Segundo Santos, “a metrópole não para de crescer. Mas outras áreas crescem mais depressa. A metrópole continua sendo o grande pólo econômico, ao passo que a pobreza e os problemas correlatos se avolumam”. (SANTOS, 1993, p.76)

Assim, falando sobre a involução metropolitana Milton Santos diz,

(...) a cidade tocada pelo processo de modernização agrícola ou industrial típico do período técnico-científico conhecem um crescimento econômico considerável, ao passo que é nas grandes cidades que se acumulam a pobreza e atividades econômicas pobres, uma reversão em relação ao período anterior. O interior modernizado se desenvolve e as metrópoles conhecem taxas de crescimento relativamente menores. Daí a nossa designação de “involução metropolitana” que, de alguma forma, defronta a antiga noção de “involução urbana”. (SANTOS, 1993, p.75)

Ainda dentro dessa temática, Silveira (2003), coloca que:

“(...) uma outra característica atual da urbanização brasileira diz respeito ao fortalecimento das cidades médias ligadas às formas modernas de produção e consumo, enquanto, simultaneamente, as metrópoles acabam por apresentar inúmeras atividades informais e acolher um crescente contingente de pobres urbanos”.(SILVEIRA, 2003, p. 34)

Santos (1993) coloca a transformação do espaço brasileiro neste período como um “fenômeno paralelo de metropolização e desmetropolização” e, segundo Silveira (2003), essa nova urbanização brasileira nos mostra que,

(...) de um lado, as cidades de porte médio passam a acolher maiores contingentes de classes médias, cresce também o trabalho intelectual, além do fato de que, em regiões de agricultura moderna, o crescimento econômico, por várias razões, é maior que nas respectivas metrópoles. De outro lado, teríamos uma involução metropolitana, no sentido de que o grande número de pobres urbanos cria o caldo de cultura para que, sobretudo nas grandes cidades, vicejem formas econômicas menos modernas, dotadas de

menor dinamismo e com menor peso nas estatísticas de crescimento econômico. (SILVEIRA, 2003, p. 34)

Da mesma forma que as grandes metrópoles sofrem com os problemas urbanos, as cidades médias também sentem o reflexo do rápido crescimento com planejamento ineficaz.

Com o processo de urbanização, intensificado após a Segunda Guerra Mundial, as cidades passaram a conviver com problemas diversos com os quais não estavam preparadas, como grande contingente populacional, violência, poluição, saturação de veículos motorizados, e conseqüentes engarrafamentos, trânsito caótico, sobrecarga no sistema de saneamento básico, enchentes, desrespeito ambiental, produção desenfreada de resíduos, surgimento de favelas e, por conseguinte, colapso na habitação, problemas ligados à mobilidade, etc.

O fenômeno da periferização, tendência observada em grandes cidades, expande seus horizontes às cidades médias. O formato das cidades, que se estende dos centros às periferias, pode gerar um empecilho aos moradores de áreas marginais. O espraiamento das cidades, com o uso de grandes vias radiais, muitas vezes gera obstáculos às pessoas que circulam pela cidade. A acessibilidade às localidades centrais fica prejudicada pelos caminhos tortuosos que as pessoas tendem a percorrer com o uso de ônibus e automóveis.

Além disso, a intensificação na produção industrial automobilística, juntamente com as facilidades econômicas de financiamento oferecidas, em conjunto com a falta de políticas públicas adequadas, atuando sobre uma sociedade culturalmente baseada no individualismo e no consumo desenfreado, aumentou o uso do automóvel como prioritário nas grandes cidades brasileiras. A princípio, o transporte público se mostrou uma alternativa democrática e viável nas grandes cidades, porém o adensamento populacional acabou por desqualificar o sistema público de transporte como meio seguro, prático e social de fazer viagens diárias. O principal fator desencadeante e responsável pela desvalorização do transporte público sem dúvida é o automóvel individual e motorizado, que no Brasil passou a adquirir status econômico e social. Em contrapartida, o ônibus passou a ser visto como meio de transporte utilizado apenas pelas classes mais baixas, taxado como meio de transporte da classe operária das grandes cidades.

As cidades de países como o Brasil passaram a se adaptar a um novo modo de vida, de alto consumo, baseado na descartabilidade de produtos e troca constante de mercadorias. A infraestrutura oferecida pelas cidades vai acompanhar esse novo modelo de vida que começa a se desenhar em meados dos anos 70. As favelas começam a proliferar nas periferias e há um aumento significativo no número de carros circulando pelas ruas.

Logo a infraestrutura oferecida já não comporta a nova dinâmica das cidades médias, que sofreram com uma rápida expansão urbana e forte especulação imobiliária. O transporte público começa a se mostrar ineficaz diante dos fatores urbanos e a necessidade de mais investimentos no sistema viário se torna uma das principais exigências por parte da população.

O que se verifica na maioria das cidades brasileiras é a ineficácia no planejamento da mobilidade que poderia contribuir de forma efetiva para a melhoria da qualidade de vida da população urbana. A mobilidade tal como está hoje nas grandes e médias cidades representa um fator de deterioração, desrespeito e desconforto, acarretando redução dos índices de mobilidade e acessibilidade, degradação ambiental, desperdício de tempo em congestionamentos, elevada mortalidade devido a acidentes de trânsito, insegurança, estresse e diversos outros problemas. Não se esquecendo de mencionar os investimentos públicos que acabam por não retornar os resultados esperados. Esta situação está muitas vezes subordinada aos interesses econômicos privados impedindo um planejamento adequado das redes de transporte coletivo.

Todos esses problemas urbanos aliados à atuação das empresas nas cidades acabam gerando uma fragmentação do espaço urbano. Tem-se em um mesmo espaço geográfico a modernização das grandes empresas e o atraso na qualidade de vida da população.

Dessa forma, a parte mais antiga das cidades, seus centros comerciais, acaba concentrando os problemas urbanos, devido, principalmente, a sua estrutura que não atende mais às necessidades da cidade e da população. Rio Claro, cidade escolhida para estudo, já apresenta muitos dos problemas urbanos. Seu centro comercial, como se mostrará mais adiante no trabalho, sofre com congestionamentos e com a dificuldade na mobilidade de pedestres e usuários do transporte público.

Diante da problemática nos centros urbanos, que apresentam formas antigas e funções atrasadas, passa-se a repensar a lógica e estrutura local de modo a atender as necessidades da lógica global. Muitas cidades iniciaram projetos públicos que visam melhorias e modificações que ajudem a população local, mas que também valorize a área. Neste contexto as políticas públicas têm grande importância, já que é através delas que acontecem as mudanças necessárias nos centros das cidades. Os projetos públicos devem preocupar-se com o bem estar do cidadão e com melhorias para a cidade como um todo. Em Rio Claro, a prefeitura apresentou alguns projetos de melhoria da área central e neste trabalho um deles será analisado.

Em muitos projetos de revalorização do centro a questão da mobilidade tem tido grande importância. Como o problema do trânsito é grave nessas áreas centrais, muitas vezes a locomoção de pessoas e automóveis fica deficitária. Os calçadões têm sido uma opção bastante escolhida pelos governos municipais para contribuir no fluxo de pedestres e com o comércio local. Ele caracteriza-se por não possuir tráfego de automóvel, somente pedestres transitam por ele.

No caso da cidade de Rio Claro, proposta analisada não faz busca a construção de um calçadão, porém, um alargamento de calçada é proposto de modo a tentar contribuir para a mobilidade do pedestre, sem que haja a retirada total dos veículos da rua. Os capítulos seguintes irão abordar a temática da mobilidade urbana e dos centros urbanos, focando especialmente na situação das cidades médias. Em seguida o estudo de caso da cidade de Rio Claro será apresentado com uma análise da proposta da Prefeitura do município para melhoria do fluxo na área central da cidade uma tentativa de solucionar, ou amenizar os problemas enfrentados pela população neste local.

3. O PAPEL DO ESTADO E OS PROJETOS PÚBLICOS

O espaço urbano é a representação dos processos econômicos, sociais e políticos, sendo, neste contexto, dinâmico. A partir disso, pode-se concluir que constantes transformações na sociedade são determinadas pelo modo de produção capitalista gerando a ocorrência de reestruturações urbanas.

Segundo Corrêa (2005), o espaço urbano visto enquanto expressão dos processos sociais e econômicos apresenta formas, movimentos e conteúdos com os mais distintos usos articulados entre si. Compreender os processos espaciais – centralização, descentralização, coesão, segregação, invasão-sucessão e inércia (CORRÊA, 2005) -, permite o entendimento do que ocorre no espaço em relação aos processos de (re) estruturação espacial.

Segundo Lefèbvre (2002, p.22), o espaço urbano já não corresponde mais ao espaço do encontro social, da manifestação política e do estar entre os iguais. O espaço urbano corresponde hoje ao encontro das pessoas vinculadas ao processo de troca e de consumo de mercadorias e também do próprio espaço.

A cidade é o exemplo mais concreto que se tem da vida entre comuns, é o local idealizado como o do pertencer-se com o semelhante, antes sinônimo de sociabilidade, hoje de individualidade. Conforme aponta Lefèbvre (2002, p.26), a cidade atual corresponde ao modelo de cidade industrial, aquela surgida com a Revolução Industrial no século XVIII, uma cidade informe, não no sentido da ausência da forma, mas no sentido da forma que já não se pode mais identificar. A problemática urbana, segundo este autor, impõe-se à escala mundial, e o seu pensamento, de maneira semelhante, também se tem dado sobre a escala do amplo.

Desde que surge como a denominação de cidade, a aglomeração populacional em um modelo de vida dito “urbano” sempre contou com a regência de idéias cujo objetivo era o de tornar facilitada a vida em coletividade. Segundo a Carta de Atenas (1933, p. 5, apud CARVALHO, 2001), a cidade (e também o espaço urbano) é entendida como “uma pequena pátria (...) comportando um valor moral que pesa e que lhe está indissolivelmente ligado”. Para Lefèbvre (2002, p. 15), à cidade atual cabe a existência de uma sociedade dita “urbana”, nascida da industrialização, uma sociedade constituída por um “processo que domina e absorve a produção agrícola”. Para esse autor,

O urbano (abreviação de “sociedade urbana”) define-se (...) não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora. O urbano é o possível, definido por uma direção, no fim do percurso que vai em direção a ele. (LEFÈBVRE, 2002, p. 28).

De maneira geral, pode-se entender a cidade e o urbano como resultados de um processo contínuo de territorialização do capital no espaço geográfico, iniciado antes mesmo da Revolução Industrial, já nas relações de troca que caracterizavam a vida pré-revolução. Entretanto, o modelo atual de cidade somente foi possível com a expansão e com a intensificação da atividade produtiva capitalista industrial no espaço, centralizando e ao mesmo tempo justapondo funções que mais tarde vieram a se caracterizar como, por excelência, urbanas.

Tomando o que Lefèbvre aponta a respeito da rua, objeto de estudo para este trabalho, podemos entender que é hermeticamente aplicável ao contexto urbano do município em questão o que o autor propõe. A favor da rua argumenta:

Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e de circulação. A invasão dos automóveis e a pressão desta indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições (LEFÈBVRE, p.29, 2002).

Conforme Lefèbvre, a respeito da rua enquanto espaço conseqüente da cidade, não são mais as pessoas que a caracterizam, e sim os automóveis, a máquina. Ao analisarmos o que aponta a Lei Orgânica do município de Rio Claro-SP, vemos que parece haver uma incoerência entre o que indica o documento oficial e o que argumenta Lefèbvre. Segundo a Lei, em seu Artigo 183,

O Município organizará sua administração e exercerá suas atividades com base num processo de planejamento de caráter permanente e contínuo, devendo se dar de forma descentralizada, como instrumento de democratização da gestão da cidade, da estruturação da ação do governo e de orientação da ação dos particulares (LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE RIO CLARO, p.30 1990).

Em vista do que se planeja para a área em questão (Rua 3), o que se nota de antemão é que as ações nela desenvolvidas vão ao encontro do que aponta o Estatuto da Cidade em seu Capítulo II, Seção X, Artigo 32, Parágrafo primeiro, que argumenta sobre as operações urbanas e que nos faz pensar a respeito daquilo que é proposto neste estudo, o pensar da cidade para quê e para quem:

Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental (ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

O modelo atual de cidade somente foi possível com a expansão e com a intensificação da atividade produtiva capitalista industrial no espaço, centralizando e ao mesmo tempo justapondo funções que mais tarde vieram a se caracterizar, por excelência, como urbanas.

A cidade contemporânea é de uma complexidade tal que um suporte teórico-metodológico consistente se faz necessário para entendê-la em seus pormenores. No dizer de Lima (2006), citado por Mesquita (2008, p. 39), a cidade, hoje, está muito mais fragmentada e dividida, ou seja, as pessoas vivem mais nos bairros do que no próprio centro da urbe, centro este quase que todo voltado ao comércio e à prestação de serviços.

Com o advento da industrialização, sobretudo no século XX, a cidade experimenta várias transformações em seu espaço. Entretanto, é na América Latina que as cidades se transformaram de forma impressionantemente rápida e desigual. A industrialização se inscreve como fenômeno genuinamente urbano (Mesquita, 2008, p. 39).

A urbanização brasileira se constituiu num fenômeno tão diverso que chegou a ser notada pelo filósofo francês Claude Lévi-Strauss como algo ainda não vivido em muitas partes do mundo. Lévi-Strauss releva em uma entrevista que quando chegou ao Brasil, na década de 1930, dizia-se que em São Paulo se construía uma casa a cada hora e menciona a ocupação do oeste paulista por uma companhia britânica que implantava a estrada de ferro e criava uma cidade a cada 15 quilômetros (MESQUITA, 2008, p. 40).

Conforme o relato do filósofo Lévi-Strauss, nota-se que a urbanização brasileira ocorreu de forma extremamente rápida e desordenada, sem qualquer prévio planejamento por parte das autoridades. As modernas cidades do Brasil nasceram como resultado desse processo, cuja marca indelével é a desigualdade de ocupação do espaço.

De acordo com Loyola e Palacios (2005), citados por Mesquita (2008, p. 43), o grande problema em entender a cidade é assentar os estudos em seus fragmentos, ao invés de fazê-los em sua totalidade, pois tal prática denota uma atitude escatológica. Problemas dessa natureza nos levam a refletir, segundo o autor, “qual será o futuro da orientabilidade em uma paisagem urbana fragmentada de difícil leitura”.

A paisagem urbana concretiza as contradições inerentes ao processo de produção do espaço, num determinado momento histórico, pois ali estão presentes a fragmentação do espaço, a segregação social, as diferenciações no uso do solo, consideradas manifestações impostas pelo processo de produção das relações capitalistas, que impõem um modo específico de ocupação espacial. (RIBEIRO, 1995, apud MESQUITA, 2008, p. 43).

Dessa forma, tem-se que a cidade é o local de múltiplas ações, da compra, da venda, da exploração, das decisões, do poder, do embarque, do desembarque, da passagem, da construção, da desconstrução, da cultura, dos desejos e do simbólico, entre outros inúmeros pontos que marcam a sua complexidade.

Assim, para interpretar a cidade, faz-se necessário considerar a sua dinâmica de produção e o seu crescimento através das transformações no processo de urbanização. Para tanto, deve-se levar em conta o processo de produção do capital e obviamente toda a sociedade e o seu cotidiano.

É fato que todos os instrumentos de planejamento urbano prevêm a cidade como espaço democrático e de direito a todo cidadão. Os direitos de acesso à cidade e aos recursos mínimos de acessibilidade que devem acompanhar esse acesso são de responsabilidade do Estado, e cabe a ele, enquanto representante máximo dos interesses da sociedade, assegurar atendimento de qualidade à população.

Podemos destacar David Harvey (2001) quando trata o Estado e seu papel nas políticas públicas de desenvolvimento:

O Estado é responsável pelo empreendedorismo urbano, indicando o padrão de conduta na governança urbana que combina os poderes estatais (local, metropolitano, regional, nacional), diversas formas organizacionais da sociedade civil (câmaras de comércio, sindicatos, igrejas, instituições educacionais e de pesquisa, grupos comunitários, ONG"s) e interesses privados (empresarias e individuais), formando coalizões para fomentar ou administrar o desenvolvimento urbano/regional de um tipo ou outro. (HARVEY, 2001, p.230)

De acordo com o Estatuto da Cidade (2001), que rege a organização e o direcionamento das ações nas cidades em território brasileiro, em seu capítulo I, artigo segundo, preconiza:

A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante a (...): I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações. (Estatuto da Cidade, 2001).

Segundo o Estatuto da Cidade (2001), lei que “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (Capítulo I, Artigo primeiro, Parágrafo único), a política urbana tem como um dos seus objetivos garantir o direito à cidade sustentável, tanto para as presentes, quanto para as futuras gerações. Parte-se assim do pressuposto de que a cidade é o local da coletividade e da segurança do atendimento da função social da sociedade urbana.

De acordo com a Lei Orgânica do município, datada de 1990, em seu Artigo 13,

Compete ao Município prover a tudo quanto respeite ao seu interesse local, tendo como objetivo o pleno desenvolvimento de suas funções sociais e garantindo o bem-estar de seus habitantes. (LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE RIO CLARO, p. 2, 1990).

Assim, entende-se que é função e dever do Estado garantir uma boa qualidade de vida para a população e elaborar projetos públicos para que o bem-estar de todos seja alcançado.

4. CENTRO DA CIDADE

A cidade, enquanto espaço de produção e consumo de capitais, de acordo com Santos (1994), constitui em si mesma, o lugar de um processo de valorização seletivo. Dessa forma, o capital se move, privilegiando áreas onde possa garantir a sua valorização.

Assim, para Sposito (1991) é fundamental entender a função desempenhada pelo centro urbano de modo a compreender as transformações ocorridas no espaço urbano. É a partir do centro que acontece a expansão urbana e ao mesmo tempo essa centralidade é também resultado do crescimento territorial urbano. Ou seja, a “estruturação das cidades tem que passar necessariamente pelo entendimento do papel do centro” (SPOSITO, 1991, p. 5).

Segundo Lefebvre (1999), “não existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro”. Sendo assim, a realidade urbana não existiria, o centro é tido como fundamental na estrutura urbana.

Sposito (2004, p. 120) coloca o centro como um elemento importante no uso do solo urbano, para a autora “o centro constitui-se por meio de um processo de concentração de atividades de comercialização de bens e serviços, de gestão pública e privada, de lazer e de valores materiais e simbólicos em uma área da cidade”.

Na análise da centralidade urbana percebe-se a interdependência entre as dinâmicas que envolvem a composição interna das cidades, desde a nova localização dos equipamentos de comércio e de serviços, o uso do automóvel, como também outros aspectos presentes, não somente em metrópoles e grandes centros, mas também, em cidades médias.

Levando-se em conta a dinâmica do desenvolvimento da cidade na história, é necessário compreender os elementos que configuram a produção do espaço urbano e sua estruturação. Desta forma, identificam-se e avaliam-se as áreas de concentração do espaço urbano, ou seja, a centralidade.

Assim, a área central constitui o ponto de concentração, convergência/divergência de diversos fluxos da cidade, sendo ponto principal do sistema de circulação. Ele não coincide, necessariamente, com o centro geográfico e/ou com o sítio histórico da cidade (SPOSITO, 1991).

Outro autor comenta a complexidade do centro urbano, Whitacker, 2010, diz que:

o centro organiza os deslocamentos e é ponto de articulação entre seus usos e os demais espaços da cidade. Os movimentos dos veículos e das pessoas convergem para ele, em determinados momentos do dia, e de lá partem ordenando um movimento pendular que dota essa área de conteúdos diferentes no decorrer de um único dia e lhe dá uma dupla característica de integração e dispersão. Essa identificação é reforçada pelo desenho do plano viário, que tanto pode determinar a localização do centro, quando ser por ele influenciado, numa relação dialética. O duplo movimento de atração e dispersão se materializa através desse plano tendo no trânsito de pedestres e veículos (coletivos ou individuais) sua identificação mais direta, e, num nível menos evidente, por meio dos fluxos imateriais de informações. (WHITACKER, 2010, p. 15.)

Assim, pode-se dizer que o centro é uma área que concentra grande quantidade de atividades diversificadas (econômicas, culturais, políticas) localizada na cidade. Nas palavras de Sposito (2001, p.238) “o centro se revela pelo que se localiza no território”. Então, entende-se que o centro está intrinsecamente relacionado com o uso do solo urbano.

Porém, não se pode deixar de lado o elemento centralidade, que aparece de forma ativa para a existência do centro, sendo assim, a relação centro/centralidade fundamental. De acordo com Lefebvre (1999) a centralidade é o elemento essencial do fenômeno urbano. Logo, a centralidade acaba por determinar o espaço central, direcionando os fluxos para áreas de concentração das atividades comerciais, de serviços entre outras. O centro da cidade concentra grande parte do setor terciário. (SPOSITO, 2001)

Portanto, o centro da cidade apresenta certa complexidade física e humana que o diferencia do seu entorno, como de outros setores da cidade. Numa cidade podem coexistir vários centros com grau significativo de concentração de comércio e prestação de serviços. Santos (1981) comenta sobre as regiões centrais das cidades em países como o Brasil:

Nos países subdesenvolvidos suas características mais marcantes são a de constituir o nódulo principal da rede de vias urbanas (quanto a este ponto, pode haver vários centros de uma mesma cidade) e de apresentar uma forte concentração de serviços de todos os níveis, especialmente comércios. (SANTOS, 1981, p. 181).

Segundo Corrêa (1995) a manifestação do processo de centralização e a formação da Área Central, estão relacionadas com o modo capitalista de produção. Por meio dessa área de concentração de atividades de comércio e serviços e terminais de transportes, a cidade garantia sua conexão com a hinterlândia. Em decorrência disso, a área central tornou-se a área de maior acessibilidade no espaço urbano.

Já Villaça (2001), ao considerar a origem da área central, segue a perspectiva de que as áreas deixam ou tornam-se centrais, dependendo da presença de fixos que viabilizem a aglomeração e da possibilidade da sociedade arcar com os custos da aglomeração. Neste sentido, como nem todos conseguem manter-se aglomerados, alguns são obrigados a se afastar do centro. Assim, a partir desse processo constitui-se a área central.

Castells apud Sposito (1991) explica o processo de formação da centralidade:

A centralidade urbana proveio, em primeiro lugar, da expressão a nível de espaço do que os estudiosos chamam a algum tempo de divisão social do espaço. Quer dizer, à medida que há distintas atividades e distintos níveis sociais ligados a estas atividades, esta divisão se espacializa e, ao espacializar-se, tem, a um só tempo, elementos de diferenciação, tanto a nível social como espacial. (CASTELLS apud SPOSITO. 1991, p.7).

Segundo Côrrea (2005) a centralização corresponde a área central onde se reúnem as principais atividades comerciais e de prestação de serviços. Nas cidades médias as novas centralidades são criadas para estas cidades se adaptarem e “atenderem” às mudanças decorrentes da dinâmica econômica a partir da mundialização do capital. Isso significa um processo de redefinição dos papéis dessas cidades, bem como revela, na maioria dos casos, a não funcionalidade e/ou incapacidade dos centros tradicionais em receber e “atender” às necessidades contemporâneas da reprodução e acumulação do capital. Ou seja, são os novos papéis determinados às cidades médias no processo de mundialização do capital que conduzem nestas cidades a necessidade de criar novas áreas centrais, tornando as cidades médias atrativas à localização de novos equipamentos comerciais e de serviços.

5. A MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE

Mobilidade pode ser entendida como o deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social. Ela pode ser indicada pela relação entre número de viagens por habitante em determinado tempo. As características relativas à mobilidade compreendem o sistema viário, circulação de veículos, transporte de passageiros, transporte de carga e acessibilidade. Ou seja, a forma e a razão pela qual uma pessoa se desloca é expressa pela mobilidade.

Os autores Ferraz e Torres (2004) definem a mobilidade da seguinte maneira:

a mobilidade está associada à facilidade de deslocamento de as pessoas acessar em as diversas atividades, o que depende das características do sistema de transporte urbano (infraestrutura viária, sistema de circulação do trânsito, transporte público, transporte semipúblico etc (FERRAZ e TORRES, 2004 p.328)

Para esse deslocamento, o homem pode apenas realizar uma caminhada ou valer-se de variados tipos de veículos, que vão desde o mais simples equipamento individual, a bicicleta, até o mais complexo equipamento coletivo, o metrô. A escolha pelo meio de transporte acontece, na maioria das vezes, de acordo com as distâncias a serem percorridas e, também, de acordo com a capacidade financeira do indivíduo. Além disso, deve ser levada em consideração a qualidade dos meios de transporte, principalmente no caso do transporte público; a disponibilidade, tempo de viagem, segurança, acesso e qualidade das vias e o custo para a realização do deslocamento desejado.

O transporte, seja ele público, coletivo ou individual, possibilita otimizar o ambiente quanto à qualidade de vida, principalmente por reduzir tempo e distâncias no deslocamento de cargas e pessoas. A mobilidade urbana é fator importante a ser considerado no planejamento de transportes, portanto o acesso da população aos serviços de transporte e, conseqüentemente, ao seu deslocamento pela cidade, devem ser garantidos e planejados de forma coerente e responsável, garantindo à população o seu direito de ir e vir.

Para Ferraz e Torres (2004) a mobilidade e o transporte urbano devem ter a mesma importância que os demais serviços básicos em uma cidade, já que a vida moderna apenas se realiza através dos deslocamentos de pessoas e produtos. Segundo a importância desses deslocamentos os autores afirmam:

A facilidade de deslocamentos de pessoas, que depende das características do sistema de transporte de passageiros, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento econômico e social (FERRAZ; TORRES, p.1, 2004)

Pode-se entender que, além da estrutura das ruas da cidade e do transporte em si, outro fator que pode determinar a mobilidade da população é o valor cobrado para a utilização do transporte público coletivo.

Para Vasconcellos (2001) existem fatores socioeconômicos que interferem na mobilidade das pessoas, os principais são a idade, a renda, o gênero, o nível de educação e a ocupação. A população de baixa renda normalmente movimenta-se com mais dificuldade, já que não dispõe de renda suficiente para possuir um automóvel e gasta boa parte de sua renda com o transporte público. Assim, Vasconcellos (2001) expõe que se deve entender o padrão familiar e a estrutura urbana para compreender os padrões de deslocamento. Dessa forma, para os habitantes com de baixa renda a mobilidade é menor, pois necessitam de transporte coletivo para realizar os deslocamentos e estes oferecem poucas opções de itinerário e horário e custos elevados. Já para a parcela da população com renda elevada a mobilidade é maior, pois existe a opção da utilização do automóvel particular. Sendo assim, pode-se afirmar que a mobilidade está relacionada com o nível de renda e com os variados meios de transporte.

Sobre isso, Barat (1978) diz que a estrutura urbana e o transporte são questões indissociáveis. Ele coloca a existência de 3 fatores determinantes para o transporte: o aspecto geográfico, determinando distâncias e funções no espaço; o aspecto econômico, que diz respeito a interferência dos transportes na organização dos setores comercial, terciário e industrial; e o aspecto econômico-social, que se refere a distribuição de renda.

O principal fator desencadeante e responsável pela desvalorização do transporte público sem dúvida é o automóvel individual e motorizado, que no Brasil passou a adquirir status econômico e social. Em contrapartida, o ônibus passou a ser visto como meio de transporte utilizado apenas pelas classes mais baixas, taxado como meio de transporte da classe operária das grandes cidades.

A acessibilidade também é um fator de muita importância para o deslocamento. Todas as pessoas possuem o direito de acesso à educação, saúde,

trabalho e lazer, para que possam, assim, inserir-se na sociedade. Porém, para que essa sociedade seja inclusiva, e não excludente, algumas ações precisam ser adotadas no sentido de contribuir para a mobilidade da parcela da população com deficiência física para que, desta forma, essas pessoas possam usufruir de seus direitos e fortalecer sua participação como cidadãos.

De acordo com a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, em seu artigo 3º, “o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”. Depreende-se daí que é de responsabilidade dos municípios, em seus respectivos departamentos de planejamento urbano, planejar a cidade pensando no bem-estar do cidadão com acessibilidade reduzida, facilitando assim sua vida e sua inserção no meio social.

Mas para Ferraz e Torres (2004) a “acessibilidade diz respeito à facilidade de acesso aos locais onde se desenvolvem as diversas atividades, sobretudo, da proximidade entre esses locais e a moradia das pessoas (em princípio, quanto mais próximo, mais acessível)”. Ou seja, para os autores a acessibilidade deve dizer respeito a todos os cidadãos e possui um conceito mais amplo.

Diante disso, Vasconcelos (2001) coloca a ideia de macro e microacessibilidade. No caso a microacessibilidade seria relativo ao tempo de acesso aos pontos e terminais de ônibus e também ao tempo de espera por eles. Já a macroacessibilidade seria mais ampla, sendo relativa à cobertura das linhas do transporte público.

De acordo com Martins (1991) é através da acessibilidade que se dá uma das formas de valorização do solo urbano, aumentando o valor do espaço no mercado imobiliário. Deste modo, a cidade desenvolve-se e cresce de acordo com o avanço da acessibilidade. (VILLAÇA, 2001). Assim, entende-se que a população de baixa renda terá menor acessibilidade às atividades da cidade, isso tanto devido ao valor do solo urbano, quanto devido ao transporte. Sobre isso o autor coloca que:

“a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo conjunto da cidade” (VILLAÇA, 2001, p.74)

Alguns objetivos devem ser alcançados de modo que não exista nenhuma barreira arquitetônica que impeça a utilização, com segurança e autonomia, das edificações, mobiliário, equipamentos urbanos, transporte público e meios de comunicação por parte dos deficientes físicos. O simples ato de ir e vir deve ser realmente um simples ato e não uma barreira na vida do portador de deficiência.

Sendo assim, a questão da acessibilidade pode ser vista como primordial no espaço urbano, principalmente nas cidades médias e grandes para que haja igualdade e inclusão na mobilidade urbana.

No fator acessibilidade, uma variável importante é a condição dos meios de transporte, ou seja, dependendo dos recursos disponíveis a mobilidade pode se dar de determinada maneira. Assim, em locais onde existe prioridade para o transporte individual, possivelmente o transporte coletivo não terá a mesma importância, gerando uma seletividade dos usuários. Logo, nestes lugares, a mobilidade de parte da população (parcela que utiliza o transporte coletivo) terá sua mobilidade prejudicada.

Assim, para Dupuy (1995), “o automóvel perturba as normas de acessibilidade que regem a utilização do espaço urbano. Desde que possamos dispor de um carro, surgem muitas possibilidades. Se assim não for, a acessibilidade é muito reduzida”.

O automóvel, quando comparado com outros meios de transporte de passageiros urbano, aparece como meio de transporte que apresenta maiores vantagens, mas também os piores resultados de seu uso. (SOUZA, 2001). Assim, como destaca Ferraz e Torres (2001), o automóvel é o transporte de maior preferência da população, já que seus usuários desfrutam de grandes vantagens e até mesmo do status que ele pode proporcionar. Porém, é toda a população que assume as desvantagens que apresenta, como os congestionamentos e a poluição ambiental.

Dessa forma, além de gerar vantagens aos usuários, a crescente frota de automóveis conta com auxílio público para manter-se na preferência da população. Dupuy (1995) aponta que “Uma das chaves do êxito do automóvel é o princípio da economia mista. Os poderes públicos fornecem a rede rodoviária, o particular contribui com o seu carro e [...] o seu trabalho de condutor.” Mais uma vez percebe-se a seletividade do público que aproveita a acessibilidade e a mobilidade

possibilitada pelo automóvel, ou seja, aquela parcela da população que tem condições para ter um carro, prevalece-se da acessibilidade que este disponibiliza.

A possibilidade da mobilidade vem sendo prejudicada principalmente nas grandes cidades e muitas vezes a população não percebe que seu direito básico de ir e vir está sendo prejudicado. Os problemas de mobilidade e acessibilidade em cidades grandes poderão se transferir para as cidades médias, pois os processos de ocupação do solo e crescimento populacional verificados em cidades brasileiras refletem tais tendências.

Os problemas acarretados pela circulação urbana têm afligido grande parte da população nas cidades grandes, causando prejuízos na mobilidade, principalmente para a população de renda mais baixa, negando-lhes o direito de se deslocar para desempenhar atividades como trabalho, educação e saúde. As ações do poder público, no entanto, mostram-se no sentido contrário à atual dimensão do problema.

A mobilidade urbana é um problema que deve ser enfrentado pelo poder público com seriedade e audácia. Já que o conjunto de deslocamentos a pé ou motorizados, realizados em determinados espaços sociais, revela os aspectos dinâmicos da circulação de pessoas ou mercadorias na cidade, e estes aspectos refletem por sua vez a qualidade de vida.

De acordo com Vasconcellos (2001) a visão de planejamento atual que só busca fornecer mais meios de transporte para a sociedade como uma maneira de melhorar e aumentar a mobilidade urbana é equivocada.

No entanto, considerando a mobilidade dessa forma restrita, fica evidente que ela isoladamente não tem sentido para a avaliação das políticas de transporte, uma vez que não define por que e como ela é exercida pelas pessoas. (VASCONCELLOS, 2001)

Por ser a mobilidade um problema também social apenas a implantação de mais meios de transporte não soluciona a questão. Para especificamente a população de baixa renda (que mais sofre com a pouca mobilidade), a melhoria na qualidade dos transportes públicos deve ser aliada às melhores condições socioeconômicas para que se garanta um efetivo avanço na mobilidade urbana.

É necessário considerar a mobilidade como um processo histórico que está intrinsecamente ligada às características culturais de uma sociedade e que traduz as

relações dos indivíduos com o espaço, seu local de vida; dos indivíduos com os objetos e com os meios empregados para que o deslocamento aconteça; e dos indivíduos entre si.

5.1. O AUTOMÓVEL E A QUESTÃO DO TRÂNSITO

Quando se pensa nas cidades em seu início de processo de urbanização, percebe-se que elas tinham seu tamanho condicionado a dois fatores principais: o fator da capacidade de conseguir suprimentos (que se daria por meio de produção própria ou por transporte de outros lugares) e também devido à distância que as pessoas conseguiam percorrer a pé na realização de suas tarefas diárias (trabalho, lazer, etc). (FERRAZ; TORRES, 2001)

Para Dupuy (1995) acredita que o surgimento e a ampliação do uso do automóvel transforma de maneira significativa a cidade. Além do uso do automóvel feito por parcela da população urbana, a facilidade para levar energia elétrica e a rede de comunicações também foram fatores importantes para a expansão urbana.

De acordo com Ferraz e Torres (2001) essa expansão urbana vai gerar certa diminuição na eficiência econômica na infraestrutura viária e dos transportes públicos. Além disso, deve-se levar em conta a degradação ambiental com o crescente consumo de combustíveis.

Assim, se a cidade não possui um sistema de planejamento urbano eficaz pode tornar-se dependente de interesses de grupos privados e destinar seus recursos públicos apenas para benefício destes grupos. A população de baixa renda pode sofrer com os impactos da valorização de terrenos imóveis, já que isso acaba dificultando a implantação de um sistema viário eficiente e democrático na cidade, e expulsa parcela da população de regiões valorizadas. Os terrenos, já valorizados, vão aumentar ainda mais seus valores com a especulação imobiliária. Santos (1993), faz uma análise do que se chama de especulação imobiliária:

“A especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um sítio social ao sítio natural e a disputa entre atividades ou pessoas por dada localização. A especulação se alimenta dessa dinâmica, que inclui expectativas. Criam-se sítios sociais uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares,

afeiçãoando-se às suas exigências funcionais. É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, certas artérias mais atrativas e, também, uns e outras, mais valorizados.” (SANTOS, 1993, p. 96).

Dessa forma, à essa parcela da população de baixa renda, fica imposto o consumo de várias horas para o deslocamento diário, já que, provavelmente, seus locais de moradia e trabalho encontram-se distantes.

Essa população que mora longe do trabalho está sujeita ao transporte público com todas suas deficiências e por longos trechos. Deve o transporte público ser um serviço de qualidade, rapidez e variedade para os cidadãos que necessitam se deslocar na cidade independente de sua localização. Mas quando se pensa em melhorar o atendimento do transporte público os planejadores partem suas análises apenas dos pontos de origem e de destino do percurso. Apesar disso, Villaça (2011) não apenas denuncia como demonstra que estes dados não resolvem o problema, pois tratam tais pontos como dados.

“questiona exatamente essa premissa e analisa como tais pontos são produzidos (e não dados). Pretendemos aqui questionar as previsões da futura estrutura urbana e seus métodos, além de analisar as relações entre os fluxos de transporte e a estrutura urbana, ou seja, a organização das áreas residenciais (segundo as classes sociais) e das áreas de concentração de emprego, indústrias, de comércio e de serviços (a começar pelo centro principal das cidades). Estes são os mais importantes elementos da estrutura territorial urbana.(VILLAÇA, 2011, p. 378)

Assim, ocorre uma descentralização das atividades urbanas do centro da cidade. Algumas atividades e boa parte da moradia procuram por regiões mais afastadas do centro. Com o avanço dos transportes isso se torna mais possível. As atividades industriais que estavam presas ao centro (devido a baixa capacidade dos transportes) passam a ocupar áreas mais afastadas beneficiando-se da alta oferta de terreno com preço mais reduzido.

Para Castells (2006), “assistimos cada vez mais a uma perda do papel propriamente comercial do centro, à medida que a cidade se estende, que a mobilidade dos cidadãos aumenta e que se desenvolvem outras formas de compra além do contato direto”.

Para Ferraz e Torres (2001):

“o transporte público induzia à concentração de atividades comerciais e de serviços na região central, pois era aonde os passageiros podiam chegar com viagens diretas (sem necessidade de transbordo) e o destino que minimizava o tempo médio das viagens (admitindo o caso comum de rotas radiais). Com o automóvel foi extremamente favorecida a descentralização das atividades.”

Dupuy (1995) explica que a ampliação da área central e a criação de sub-centros faz com que o automóvel seja um meio de transporte que será utilizado cada vez mais. E que as cidades vão acabar sendo reestruturadas e adequadas de maneira a abrigar o aumento da frota de veículos. Dessa forma, o automóvel cria seu próprio espaço dentro das cidades. (DUPUY, 1995)

O autor continua a explicar a importância do automóvel dizendo que se tem hoje a “cultura do automóvel”, onde a indústria automobilística detém o monopólio da circulação com as pessoas cada vez mais dependentes da circulação motorizada. Segundo o autor, entre 40% e 60% do solo urbano é usado para circular, estacionar, vender, consertar e, assim, manter, cada vez mais, os veículos.

O trânsito, dentro dessa lógica, vai aparecer como um dos principais problemas urbanos de cidades grandes e médias. Para Vasconcellos (1992), “o trânsito é o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos”.

Assim, pode-se entender que o trânsito surge quando a circulação nas cidades passou a gerar conflitos entre veículos e destes com os pedestres, demandando a intervenção do poder público. Porém, na maioria das cidades trabalha-s, principalmente, adaptando as vias de circulação dos automóveis, de modo a dar maior fluidez ao tráfego. Dessa forma, o transporte coletivo acaba não sendo priorizado e, além disso, pedestres e ciclistas são praticamente esquecidos. Essa situação gera um favorecimento às parcelas mais ricas da população e um descaso com as parcelas de renda mais baixa. (BANCO MUNDIAL, 2002)

Portanto, o poder público não pode apenas gerar boas condições do trânsito, dando maior importância os automóveis particulares. Para que haja uma sociedade democrática de verdade é preciso que o poder público priorize a circulação de pessoas e não de veículos, adotando uma posição de gerir a mobilidade urbana.

Dessa maneira, cabe ao poder público a manutenção e a expansão do sistema viário, tanto dos locais de circulação de pessoas, produtos e serviços,

quanto dos lugares de convivência, como as praças, por exemplo. Deve-se entender que todos esses espaços possuem caráter público e, por isso, devem ser utilizados por toda a sociedade.

Esses espaços públicos destinados à circulação podem ser entendidos como as ruas e as calçadas da cidade. No Brasil, é de responsabilidade dos proprietários dos imóveis urbanos construir e manter as calçadas em frente ao seu lote. Ao poder municipal fica a tarefa de fiscalizar essas calçadas. Devido a essa característica é normal as calçadas apresentarem diferenças, e até mesmo descontinuidade, dificultando ou impedindo o caminhar do cidadão. Além disso, outro fator que pode dificultar a caminhada de pessoas são os aparatos urbanos como os postes, telefones públicos, placas de sinalização, ou objetos colocados pelos próprios cidadãos, como mercadorias de lojas e bicicletas estacionadas.

De acordo com o Banco Mundial (2002), “quase sempre a atitude política perante os pedestres demonstra negligência ou é surpreendentemente hostil. O espaço do pedestre está em contínuo processo de redução”. Isso contribui para que as ruas deixem de ser espaços de convivência pública para tornarem-se locais de circulação especialmente dos automóveis.

O poder público acaba limitando-se em realizar apenas tarefas de expansão e manutenção do sistema viário, não tratando da questão da mobilidade como um todo. Ainda para o Banco Mundial (2002), “apesar de sua importância econômica, o sistema viário é, com frequência, gerenciado de forma fragmentada e não econômica”.

Não se pode deixar de notar que o modo como as vias de circulação são utilizadas nas cidades reforça e reproduz as desigualdades sociais. Ou seja, a parcela da população com maior poder aquisitivo tem maiores possibilidades de utilização do sistema viário. Em relação a essa característica Vasconcellos (2001) coloca:

A luta se dá pela apropriação do espaço de circulação e, portanto, pela eficiência do processo de reprodução de cada classe. Nas cidades contemporâneas, quanto maior é o sistema viário e mais fácil é a compra e a utilização do automóvel, mais eficiente é a reprodução das classes médias. Ao contrário, quanto maior o sistema de transporte público e mais barato as tarifas, mais eficiente é a reprodução da classe trabalhadora. Como regra geral, a estrutura de circulação nas cidades dos países em desenvolvimento é utilizada com muito mais facilidade pela classe média com acesso ao

automóvel, o que demonstra a intervenção seletiva das políticas de transporte e trânsito. (VASCONCELLOS, 2001, p. 82).

6. DA TEORIA PARA A PRÁTICA

Após todas essas questões teóricas serem abordadas inicia-se uma parte mais prática do trabalho que abordará o estudo do centro da cidade de Rio Claro e a proposta da Prefeitura da cidade para melhoria da mobilidade na região central, especificamente na Rua 3 da cidade.

Entende-se a cidade de Rio Claro como uma cidade média e, por isso, ela pode ser incluída nos temas trabalhados anteriormente. Além disso, após 5 anos como moradora da cidade foi possível identificar a dificuldade de mobilidade no centro da cidade. A Rua 3 é a principal rua de comércio do centro e, por isso, apresenta as maiores dificuldades de mobilidade para a população.

Dessa forma, acredita-se que o estudo da questão da mobilidade no centro da cidade de Rio Claro pode colaborar para a melhoria da locomoção da população. Também se pensa que esse tipo de estudo é de grande relevância para a sociedade e para contribuir com os estudos geográficos, já que ainda não se encontra muitos estudos com esta temática na área geográfica.

Assim, o capítulo a seguir vai tratar da situação da mobilidade urbana no centro da cidade de Rio Claro, fazendo uma análise dessa situação e identificando os problemas através de observações e estudos de fluxo. Também se mostrará um projeto da Prefeitura para a Rua 3 que visa melhorar a mobilidade no local com a construção de um semi-calçadão na rua em questão.

7. ESTUDO DE CASO: A CIDADE DE RIO CLARO - SP

O estudo de caso trata-se de uma abordagem metodológica de investigação adequada quando procuramos compreender, explorar ou descrever acontecimentos e contextos complexos, nos quais estão simultaneamente envolvidos diversos fatores. O estudo de caso permite uma investigação que preserva as características significativas dos eventos da vida real e focaliza os acontecimentos contemporâneos. Este tipo de estudo tem como base o desenvolvimento de um conhecimento que enfatiza eventos particulares e pretendem retratar o singular como legítimos em si mesmos.

Neste trabalho buscou-se fazer um estudo de caso de um projeto político de melhoria da área central de uma cidade média. Em Rio Claro um projeto para a construção de um “semi-calçadão” em uma rua do centro da cidade foi proposto. Ele visa o alargamento das calçadas, além da melhoria estética da área, com novo calçamento, fiação embutida e sinalização adequada.

Neste caso, entende-se que a prefeitura busca a melhoria da mobilidade da população nesta região e, juntamente com isso, valorizar o centro da cidade inserindo-se melhor no contexto global capitalista. Em seguida, uma análise mais elaborada sobre o projeto será realizada, além disso, pesquisas e entrevistas com a prefeitura e suas secretarias pertinentes, bem como com os cidadãos do município serão explanadas.

7.1. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A cidade de Rio Claro está localizada na porção leste do Estado de São Paulo e fica a uma distância de 173 km da capital paulista. Rio Claro pertence à região de Campinas e faz parte da microrregião de Rio Claro que possui uma população de 259.149 habitantes e conta com 6 municípios (Brotas, Corumbataí, Ipeúna, Itirapina, Rio Claro e Torrinha). Além disso, o município também pertence à mesorregião de Piracicaba. (IBGE, 2014)

Rio Claro conta com uma população de 186.253 habitantes, distribuídos em uma área de 498,422 km². (IBGE, 2010). Abaixo se mostra, no Mapa 1, a localização da área de estudos.



Mapa 1 – Localização do município de Rio Claro
Elaboração: Zaguini, 2013

O município de Rio Claro foi fundado, de acordo com o IBGE, no ano de 1845, porém com outro nome, o de São João do Rio Claro. Nome esse que foi modificado em 1905 por força da Lei Estadual nº 975. A cidade possui no processo de interiorização do café e nos caminhos que antes levavam ao ouro nos Estados de Goiás e Mato Grosso, as suas bases. Nesta época a cidade, que ainda não detinha essa conotação, recebia o nome de São João do Ribeirão Claro.

No século XVIII, em consequência da descoberta do ouro em Cuiabá, Mato Grosso, desde 1719, os paulistas já cruzavam os campos ou sertões de Araraquara, que compreendiam, além de Rio

Claro, os atuais territórios dos municípios de Araraquara, São Carlos e Descalvado, para evitar as febres do roteiro do rio Anhembi (Tietê). Bandeirantes e aventureiros ali se fixaram, construindo as primeiras casas em suas propriedades, às margens do Ribeirão Claro. Tornou-se esse rincão o pouso dos viajantes dos sertões. (IBGE)

O plantio de cana-de-açúcar foi de grande importância para o início da formação do povoado, assim como foi para tantas outras cidades da região. Santos (2002) coloca que foi a partir desse cultivo de cana-de-açúcar que houve a constituição de grandes propriedades e acúmulo de capital. Além disso, a cana-de-açúcar incitou o aparecimento de novas atividades agroindustriais e a construção de um sistema viário para escoamento da produção.

A influência do mercado global foi preponderante na produção do espaço de Rio Claro, como diz Santos (2002):

A ampliação dos cafezais na região coincide com o processo de crise internacional gerada pelas pressões inglesas pelo fim do tráfico internacional de escravos, ao longo da década de 1840 e de sua efetiva extinção a partir de 1850. Para a região do Oeste velho, na qual se encontrava São João Batista do Ribeirão Claro, limite extremo de viabilidade econômica para plantio antes da expansão ferroviária, o tráfico interprovincial foi uma das alternativas encontradas, absorvendo a mão-de-obra escrava das regiões economicamente decadentes do norte e nordeste. (SANTOS, p.36, 2002)

A ferrovia e a imigração, ocorridas devido à importância do café na época, geraram novos hábitos e acúmulo de capital, fazendo com que o processo de urbanização alterasse a paisagem urbana. Dessa forma, entende-se que a chegada da ferrovia foi um fator marcante para a cidade de Rio Claro. A respeito da construção da estrada de ferro o IBGE comenta:

Foi concedida à Companhia Paulista de Estrada de Ferro a ligação entre Campinas e Rio Claro, inaugurada em 1876. Uma nova Ferrovia, ligando Rio Claro a São Carlos e Araraquara, foi construída entre 1881 e 1885, pela Companhia de Estradas de Ferro do Rio Claro, mais tarde adquirida pela Companhia Paulista, atual FEPASA. (IBGE)

Foi, então, no dia 11 de agosto de 1876 que ocorreu a inauguração da linha de ferro em São João Batista do Ribeirão Claro. A linha férrea ficou em frente à Rua

do Comércio (atual Rua 1, no centro de Rio Claro) e significou uma nova organização o espaço, dividindo a cidade até os dias atuais. (SANTOS, 2002). Sob “aclamação de todo o povo, [...] dando início a novo ciclo de progresso a esta vasta zona do Oeste Paulista” (PENTEADO, 1978 apud SANTOS, 2002, p.71).

Outra autora também comenta a importância do café e da ferrovia para a urbanização de Rio Claro, Garcia (1992):

Toma-se como linha explicativa para o desenvolvimento urbano rioclarense, a implantação do café e da ferrovia. Foi a ferrovia que, atendendo às necessidades de lucro e ampliação da produção cafeeira, agiu como o motor do processo de urbanização. (GARCIA, 1992, p. 25)

Santos (2002) coloca o município de Rio Claro como uma cidade “ponta de trilho”, pois, a expansão da ferrovia ocasionou uma nova morfologia na cidade no século XX. Especificamente nesse período Rio Claro sofreu grande influência de São Paulo (capital do Estado), da cidade de Campinas e do Porto de Santos. A partir daí um número elevado de imigrantes se voltou para a cidade.

Logo, é possível concluir que a chegada da ferrovia, aliada ao papel da cidade durante o ciclo do café brasileiro, possuiu um papel fundamental e de grande importância na esfera socioeconômica. Nesse contexto, Garcia (1992) acrescenta a importância que a cidade de Rio Claro teve para sua região e para as cidades vizinhas;

Em 1876 a ferrovia chega a Rio Claro, tornando-a “ponta de trilho”. Vai permanecer nesta situação até por volta de 1884. Nesta condição, a área de abrangência de Rio Claro ampliou-se para a região compreendida entre as atuais cidades de Torrinha (sul de Brotas), Jaú, Jaboticabal, Descalvado e Cordeirópolis. Como terminal ferroviário, não só concentrou toda a produção das regiões mais interioranas, como também transformou-se num centro de comércio, fornecendo gêneros alimentícios e suprimentos a toda população e a todas as atividades desenvolvidas na região. (GARCIA, 1992, p. 26)

Também sobre os avanços que a estrada de ferro trouxe à cidade, Santos (2002) acrescenta:

A primeira impressão que ressaltava no cenário urbano eram as novas construções, que quebravam a monotonia da paisagem urbana, com o prédio da Cadeia e da Câmara, construídos em 1870,

abrigando a Cadeia no térreo e a Câmara no andar superior; o prédio do Teatro São João; e os diversos casarões construídos pelos fazendeiros-negociantes na cidade, como o sobrado de José Luiz Borges, o Barão de Dourados. (SANTOS, 2002, p. 44)

Deste modo, Rio Claro começa a sofrer transformações sociais e econômicas com o surgimento de um centro comercial e de serviços, além de indústrias que possibilitaram um crescimento populacional e um avanço na expansão espacial urbana.

Com a ligação férrea encurtando o tempo de comunicação com a capital e o porto de Santos, as viagens tomaram-se muito mais rápidas, passando de uma semana para menos de um dia, fazendo com que a capital da Província se tomasse um importante centro comercial e um futuro centro "industrial". (SANTOS, 2002, p. 79).

Mas, mesmo com o avanço que a chegada da estrada de ferro gerou não se pode deixar de dizer que Rio Claro já possuía um centro urbano bastante desenvolvido. Já existia uma complexa estrutura de atividades comerciais, industriais, sociais e culturais. "Um segundo elemento que permite enxergar quão desenvolvido era o centro urbano de Rio Claro, é a estrutura da propriedade urbana. A cidade já tinha chegado, em 1873, assistir uma especulação imobiliária razoável" (HOGAN, 1986 apud SANTOS, 2002, p. 80).

A partir das estradas de ferro, ocorre a instalação das oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF). Essas novas instalações permitiram que Rio Claro obtivesse uma diversificação funcional do seu núcleo urbano. Expandem-se as indústrias e o comércio local e com isso o crescimento demográfico também aumenta. (GARCIA, 1992). Diversos bairros da cidade, como Cidade Nova, Vila Paulista e Vila Alemã, começaram a ser construídos em função das oficinas. "A importância de Rio Claro na região vai ser consolidada. As atividades urbanas proliferam-se, ocorre um surto demográfico e o lugarejo ganha vida e prosperidade." (GARCIA, 1992, p.27).

A mesma autora explica que, com a chegada da estrada de ferro as condições urbanas tiveram melhorias significativas. Porém, dá início a um processo de evasão populacional, na qual, os grandes proprietários rurais buscam fixar residência na capital paulista, já que a ferrovia torna o deslocamento entre essas cidades relativamente fácil. Para Santos (2002), "Enquanto muitos fazendeiros

mudavam-se da cidade, em busca da capital da Província, grandes levas de imigrantes passariam a chegar à cidade a partir da década de 1980.” (SANTOS, 2002, p. 84).

Essa evasão populacional, colocada por Garcia (1992) não vai significar que as atividades urbanas retrocedessem, pois o caráter da cidade de centro ferroviário, com mais de dois mil trabalhadores da CPEF, vai impulsionar o crescimento e o desenvolvimento local. “Rio Claro cresce. Deixa de ser ‘ponta de trilho’. A linha ferroviária estende-se além dos seus limites e a cidade vai adentrar o século XX, como núcleo urbano de importância.” (GARCIA, 1992, p.28). Evidenciando essa expansão da cidade a autora coloca que os entre 1887 e 1900 a cidade foi marcada de uma expansão urbana de

“setenta e um quarteirões. O novo espaço urbano envolve o já existente. Atrás da estação da Estrada de Ferro, junto ao pátio de manobras, surgem dois quarteirões que passam a ser o embrião da Cidade Nova” (TROPMAIR, 1979, apud GARCIA, 1992, p. 28)

Foi devido à produção cafeeira e aos seus trabalhadores (imigrantes, escravos e moradores locais), nos anos de 1876 a 1884, que Rio Claro atingiu o máximo de crescimento de sua população na década de 1900. (SANTOS, 2002). A seguir, a Tabela 1, demonstra esse crescimento populacional do município.

População de São João Batista do Ribeirão Claro, 1857 - 1920		
ANO	POPULAÇÃO	% de crescimento do município, a.a.
1857	6.564	-
1872	15.035	8,6
1886	20.133	2.4
1890	24.584	5,5
1900	38.426	5,6
1920	58.262	2,7

Tabela 1: Crescimento da população de Rio Claro entre 1857 e 1920

Fonte: Santos, 2002

Por volta do início do século XX, com a crise cafeeira, Rio Claro passa a sobreviver das pequenas atividades industriais. Com seu centro urbano crescendo, a demanda de mercado interno foi suficiente para manter o setor comercial. A cidade permaneceu com pequenas indústrias até a década de 1940, quando ela beneficia-se de um surto industrial, com a instalação de novas indústrias. Neste momento a Rio Claro experimenta um novo crescimento urbano, com o aparecimento de novos bairros.

Sobre a distribuição da cidade pode-se dizer que Rio Claro tem suas ruas distribuídas de maneira planejada, em quadras bem regulares, ou seja, a disposição das ruas é como a de um tabuleiro do xadrez. O ponto de referência e de partida das ruas e avenidas é a antiga Estação Ferroviária, localizada no centro da cidade. Como as ruas e avenidas são numeradas (por exemplo, Avenida 10, Rua 7-B) esse ponto é o encontro da Rua 1 com a Avenida 1.

Outra característica marcante da cidade é a grande frota de bicicletas. A população rio-clarense possui o hábito de se locomover bastante com esse veículo limpo, a bicicleta. Essa prática abrange amplamente os cidadãos de Rio Claro, são crianças, jovens, adultos e idosos que se utilizam desse meio de transporte para chegar ao seu destino e, muitas vezes, independentemente da condição financeira. Isso ocorre, além de ser um hábito específico da população, devido à topografia plana da cidade que oferece boas condições de tráfego ao ciclista. Além disso, a prefeitura colaborou e incentivou o uso da bicicleta delimitando ciclofaixas pela cidade, buscando garantir a segurança desse público. Segundo reportagem publicada em 12 de julho de 2012 pelo site G1 (g1.globo.com), a cidade possui uma frota de 120 mil bicicletas.

As ciclofaixas tornam-se fundamentais para a população da cidade de Rio Claro, elas ligam diversos bairros do município e da região central, que é onde estão os maiores trechos, passando pelas principais vias de fluxo da cidade (Rua 1, Rua 2 e Rua 6). O projeto de inclusão das ciclofaixas na cidade teve início no ano de 2009 com a coordenação da Secretaria de Mobilidade Urbana e, segundo a Prefeitura da cidade, ele está sendo feito de forma gradativa, ou seja, a inclusão de novas faixas para bicicletas será feita aos poucos. A cidade, de acordo com a Secretaria de Mobilidade Urbana, já possui 15 quilômetros de ciclofaixas e procura começa a implantar mais 10 quilômetros ainda neste ano de 2014.

Porém, apesar do elevado número de bicicletas, se comparado com outros municípios brasileiros, a cidade de Rio Claro conta também com uma frota de veículos bem grande. De acordo com o IBGE para dados de 2012, o número de automóveis é de 71.853. Já para as motocicletas o valor é de 32.939. Com isso tem-se um total de 104.792 veículos motorizados particulares, excluindo, ainda, outros tipos de veículo, como utilitários, caminhonetes entre outros.

Segundo a reportagem do site, Rio Claro e Araraquara são as cidades que possuem maior número de carros na região.

Com o incentivo do Governo Federal e a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o número de veículos nas ruas de Araraquara (SP) e Rio Claro (SP) quase dobrou na última década. Na região central do estado, algumas cidades possuem proporcionalmente mais carros por habitante do que na capital paulista. (G1, 2012)

Essas cidades possuem um índice de carro por habitante maior do que o da capital São Paulo. A proporção, de acordo com a reportagem, é de 0,71 veículos por habitantes, ou seja, em Rio Claro são, em média, 2 veículos para cada 3 habitantes.

Ainda em relação à frota de veículos do município de Rio Claro, outra reportagem publicada em 07 de julho de 2012, pelo site Jornal Cidade (www.jornalcidade.net) diz que a quantidade de veículos circulando pelas ruas da cidade aumentou 89% na última década. Esse aumento de veículos faz com que o trânsito seja um dos grandes problemas enfrentados pela cidade e pela administração pública.

Em 2012, a estimativa orçamentária elencou a recém-criada Secretaria de Mobilidade Urbana entre as dez principais secretarias da administração municipal, com orçamento em torno de R\$ 9,2 milhões, com destaque para obras de intervenção viária para adaptar a malha ao aumento de veículos automotores. (ARCHANGELO, 2012)

A reportagem coloca um trecho da entrevista feita com o secretário municipal de Mobilidade Urbana da cidade, confirmando os novos dados sobre a frota de veículos do município.

Segundo o secretário municipal de Mobilidade Urbana, José Maria Chiossi, “Rio Claro é a vigésima cidade do país em termos de transporte motorizado per capita, somos a sétima cidade do País em número de motos.” (ARCHANGELO, 2012).

7.2. A SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DO CENTRO DE RIO CLARO – SP

Ao pensarmos em planejamento urbano na cidade de Rio Claro, o problema do fluxo de carros, bicicletas e pessoas, principalmente nas ruas do centro da cidade fica evidente. Apesar de Rio Claro enquadrar-se como uma cidade de média na hierarquia urbana brasileira, suas ruas e avenidas são, em sua maior parte, pequenas e o seu trânsito nas porções centrais lembra muito ao de algumas cidades grandes.

A respeito das vias da cidade Grotta (2001) diz ser a área central de Rio Claro composta por bairros da década de 1870, que foram urbanizados mais antigamente, sendo assim, suas vias são de largura estreita e asfaltadas. Já as regiões mais afastadas, periféricas do município são compostas por vias mais largas. Segundo o autor o intuito das vias largas é o de interligar os bairros afastados às áreas mais centrais da cidade.

Na região central da malha urbana de Rio Claro, os automóveis trafegam em vias estreitas e em más condições de asfaltamento, com uma sinalização insuficiente para a quantidade de pessoas que trafegam pelo local. Poucos semáforos são encontrados, sendo que o que organiza o fluxo de pessoas e de veículos são as placas sinalizadoras e as diversas valetas em praticamente todas as esquinas da cidade. Na Foto 1, a seguir é, possível observar a falta de sinalização como faixa de pedestre, semáforos e placas informativas, o que dificulta o tráfego.



Foto 1 – Rua do centro de Rio Claro: falta de sinalização
Fonte: Zaguini

Na Foto 2, pode-se observar a sinalização de “pare” e também a valeta que cruza a rua.



Foto 2 – Sinalização e valeta
Fonte: Zaguini

Outro problema que pode ser visto é a falta de locais para estacionar, o centro de Rio Claro conta com um número baixo de estacionamentos particulares. Isso gera outra questão nas ruas da cidade, pois a maior parte dos carros e motos utiliza

as vias de tráfego como estacionamento. Por conseguinte, as ruas que já eram estreitas para a passagem de um fluxo intenso ficam ainda mais apertadas, com os carros, motos e bicicletas parados em ambos os lados das vias. Essa situação dificulta o trânsito em geral e também a passagem dos pedestres. Na Foto 3 pode-se verificar bem a situação da Rua 3 no centro de Rio Claro, com carros estacionados dos dois lados da rua, deixando apenas uma faixa livre para o tráfego de veículos.



Foto 3 – Faixa única de passagem de veículos
Fonte: Zaguini

A próxima fotografia, Foto 4, foi tirada em um dia de semana na Avenida 1 do centro da cidade de Rio Claro. Esta é uma das ruas importantes para o comércio da cidade. Nela pode-se identificar o tamanho das vias, a sinalização e também a quantidade de automóveis estacionados. É importante observar que somente 1 carro por vez consegue trafegar pela rua.



Foto 4 – Rua do centro de Rio Claro: via e calçadas estreitas
Fonte: Zaguini

Apesar de o espaço público ser uma alternativa importante para a problemática do estacionamento, entende-se que algumas localidades deveriam ser privilegiadas com menos espaço para parar os veículos, deixando as ruas mais livres para o tráfego de automóveis e de pessoas, contribuindo assim para o fluxo no local e melhorando a questão da mobilidade urbana.

É nesta localidade central, também, que se fixou o Terminal de Ônibus Urbano do município. Grande parte das linhas de ônibus passa pelo Centro, já que, por ser um local central, possibilita o uso das linhas de ônibus pela maioria da população. Porém as ruas e avenidas da cidade não comportam o tamanho dos veículos, especialmente nessa região do centro comercial de Rio Claro. Muitas vezes os motoristas de ônibus, de acordo com observações de campo, precisam efetuar manobras complicadas para transitarem pelas ruas estreitas. Neste caso, a questão dos estacionamentos nas vias públicas é mais uma complicação para o fluxo do transporte público, pois em determinadas ruas, os carros estacionados (muitas vezes em locais proibidos, como esquinas) atrapalham a passagem do ônibus, o que deixa o tráfego bastante lento.

Além disso, tem que se levar em consideração que Rio Claro é uma cidade com uma frota de bicicletas bastante grande se comparada com a maioria das cidades brasileiras. Com isso os automóveis e bicicletas dividem espaço as ruas da

cidade. Os ciclistas circulam livremente sem atentar à sinalização, já que não contam com praticamente nenhuma preferência e nem com uma infra-estrutura adequada. As ciclovias e ciclofaixas são escassas ao longo do perímetro urbano rio-clarense e, além disso, são pouco interligadas.

E, em meio à desordem do tráfego de veículos estão os pedestres. Estes, com pouco espaço para se locomoverem, movem-se nas calçadas, também estreitas, com dificuldade. Os produtos expostos pelos comerciantes na frente de suas lojas, as bicicletas presas em postes de iluminação, as placas com avisos, os sacos de lixo, além da má qualidade da pavimentação são obstáculos que o pedestre tem que enfrentar em sua caminhada. Atravessar de uma calçada para a outra se torna um perigo devido à falta de sinalização e ao trânsito intenso de carros, ônibus, motos e bicicletas (de acordo com observações de campo).

Abaixo a Foto 5 que ilustra a situação das ruas com forte comércio em Rio Claro. Observa-se a calçada estreita, bicicleta presa em local inadequado e a grande quantidade de veículos estacionados.



Foto 5 – Rua do centro de Rio Claro: disputa pelo espaço
Fonte: Zaguini

O problema do fluxo de automóveis na área central comercial de Rio Claro preocupa a todos, desde comerciantes a pedestres e motoristas. E como se pode

notar, de acordo com observações de campo, nos dias e nos moldes atuais, em que a indústria automobilística e do estímulo em massa da individualidade têm grande aceitação social, a situação tende a piorar e a tirar cada vez mais o espaço do pedestre.

Entende-se que é de grande importância e fundamental melhorar a qualidade da mobilidade urbana para a população que se desloca principalmente a pé. A seguir, o gráfico demonstrado em formato da Figura 1 informa que a circulação a pé, em municípios acima de 60 mil habitantes, possui maior proporção das viagens realizadas nas cidades. O percentual de pedestres chega aos 38,1%, ou seja, boa parte da população executa seus itinerários em caminhos não muito longos. O uso do transporte coletivo e individual vem logo em seguida com pelo menos 10% a menos nas preferências.

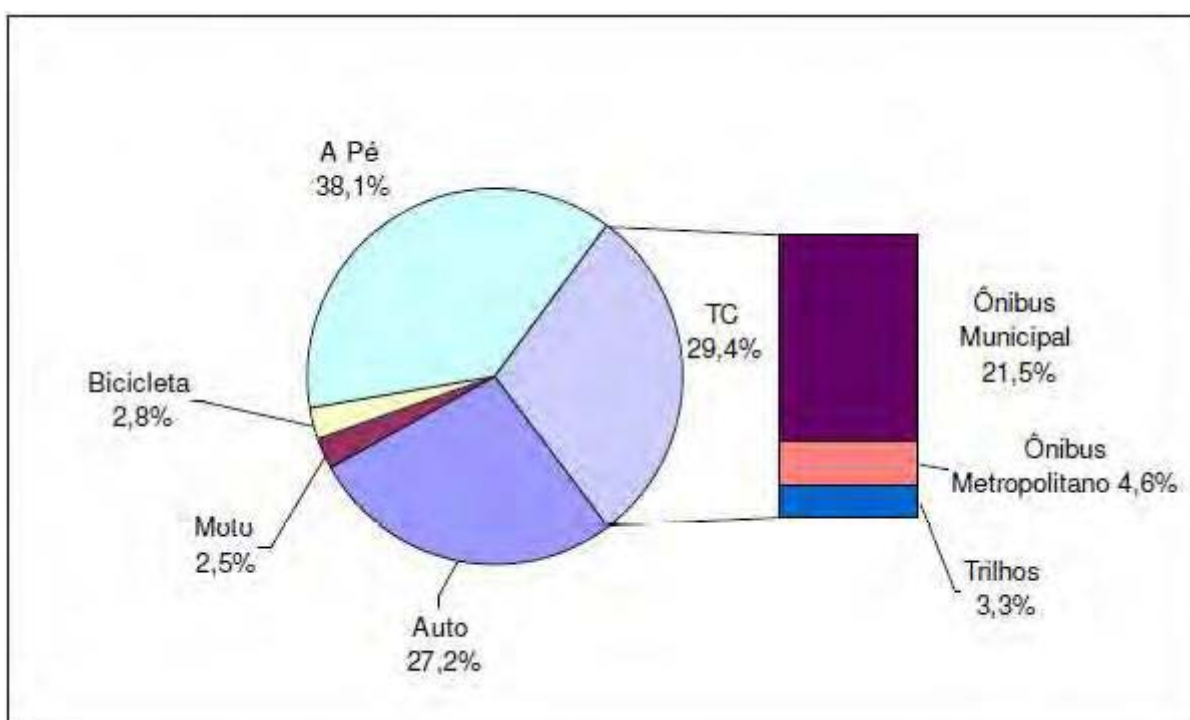


FIGURA 1 - Divisão modal das viagens realizadas em 2007 no Brasil em município com mais de 60.000 habitantes. (ANTP, 2008)

Além das fotografias tiradas na visita a campo da área de estudo, também se buscou um entendimento da quantidade de pessoas que transita pelo local diariamente. Para isso, fez-se uma contagem de fluxo de pedestres, carros, motos e bicicletas em variados dias da semana e do mês e em dois horários diferentes.

Primeiramente foi feita a contagem de fluxo em uma segunda-feira do final do mês, dia 26 de novembro do ano de 2012. Pela manhã a contagem foi feita das 10:00 horas até as 11:00 horas e pela tarde o período de contagem foi feito entre 16:00 horas e 17:00 horas. A Tabela 2, a seguir, mostra os dados obtidos nestas contagens.

26/11/2012 (Segunda – feira)	Horário	
Fluxo	10:00 – 11:00hs	16:00 – 17:00hs
Carros	300	375
Motos	83	74
Bicicletas	42	39
Pedestres	1137	1250

Tabela 2 – Contagem de fluxo final do mês
Elaboração: Zaguini

Dessa forma, entende-se que os fluxos tiveram uma pequena variação, sendo que o fluxo de carro aumentou no período da tarde, o de motos e de bicicletas diminuiu e o fluxo de pedestres também teve um leve aumento no período da tarde. Abaixo o Gráfico 1 ilustra as diferenças de fluxos nos períodos da manhã e da tarde.

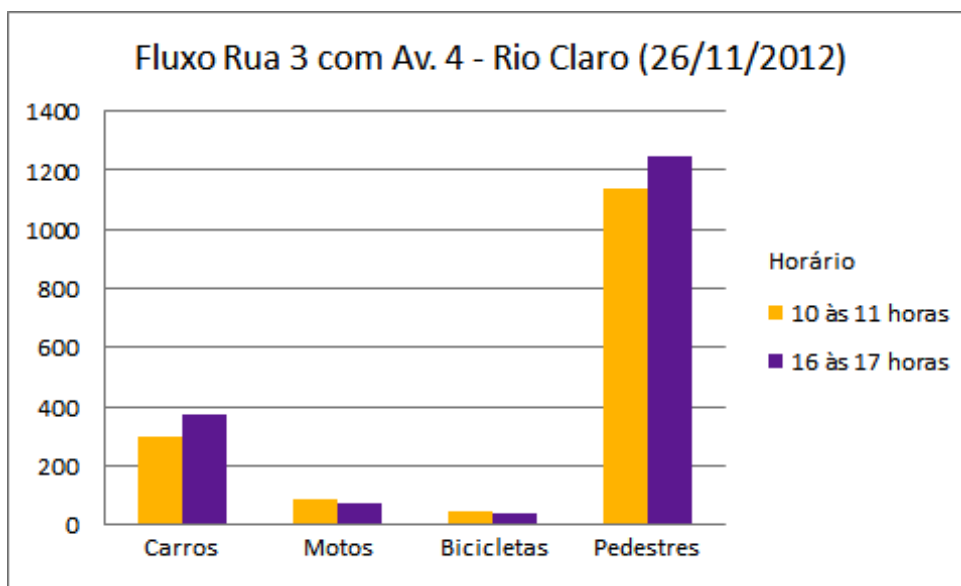


Gráfico 1 – Fluxo Rua 3 final de mês
Elaboração: Zaguini

Em seguida, fez-se a contagem de fluxo no início de mês, no dia 10 de dezembro de 2012. Os horários das contagens foram mantidos os mesmos para que fosse possível uma comparação entre os períodos do mês. Pela manhã, dentro do horário bancário da cidade, das 10:00 às 11:00 horas e pela tarde, após os bancos fecharem, entre 16:00 e 17:00 horas. A Tabela 3, a seguir, mostra os dados obtidos.

10/12/2012 (Segunda – feira)	Horário	
	10:00 – 11:00hs	16:00 – 17:00hs
Fluxo		
Carros	342	365
Motos	72	76
Bicicletas	30	37
Pedestres	1143	1194

Tabela 3 – Contagem de fluxo no início do mês
Elaboração: Zaguini

Da mesma maneira que no final do mês, a contagem de fluxo no início do mês mostrou pouca variação entre os períodos. Porém, todos os fluxos tiveram um pequeno aumento no período da tarde. Abaixo o Gráfico 2 ilustra a diferença entre os períodos de contagem dos fluxos.

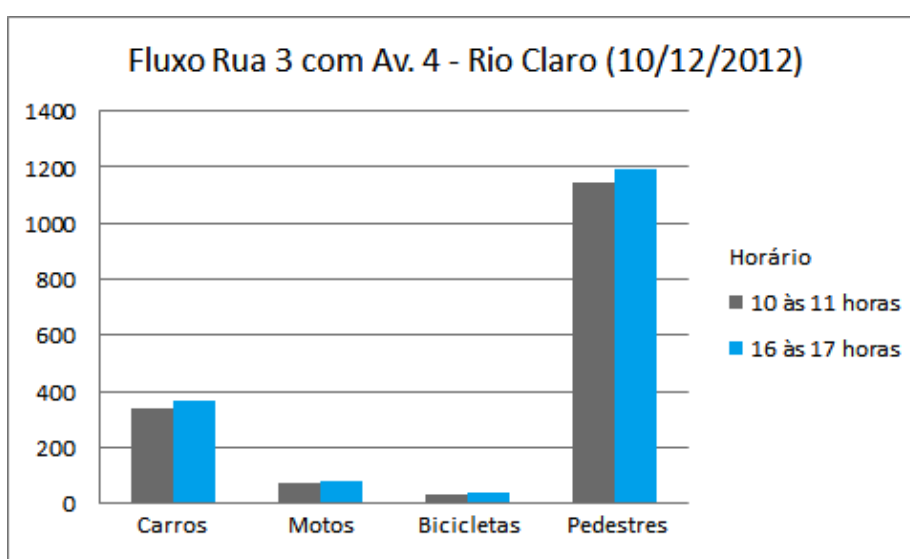


Gráfico 2 – Fluxo Rua 3 início do mês
Elaboração: Zaguini

Por último a contagem de fluxo foi realizada em um sábado no meio do mês no período de comércio aberto entre as 10:30 e 11:30 horas. A tabela 4 demonstra os dados obtidos com essa contagem.

15/12/2012 (Sábado)	Horário
Fluxo	10:30 – 11:30hs
Carros	381
Motos	78
Bicicletas	31
Pedestres	1136

Tabela 4 - Contagem de fluxo no sábado
Elaboração: Zaguini

Dessa forma, é possível estabelecer uma comparação entre os períodos de contagem de fluxo. A tabela 5 permite evidenciar os dados de contagem feitos no período da manhã nos três dias de contagem.

Período da manhã	Datas		
Fluxo	26/11/2012	10/12/2012	15/12/2012
Carros	300	342	381
Motos	83	72	78
Bicicletas	42	30	31
Pedestres	1137	1143	1136

Tabela 5 – Comparação entre os dias de contagem de fluxo
Elaboração: Zaguini

Assim, percebe-se que ocorreu um aumento no fluxo de carros, ou seja, no início e meio do mês o fluxo de carros foi maior do que no final do mês. Porém, o mesmo não ocorre com o fluxo de motos, bicicletas e pedestres, esses fluxos tiveram uma variação menor. O maior fluxo de motos e bicicletas foi encontrado no final do mês, já o de pedestres foi no início do mês, mas com pouca variação entre meio e o final do mês. Contudo, pode-se perceber que o fluxo de carros, motos, bicicletas e pedestres na Rua 3 do centro da cidade de Rio Claro é alto e, no geral, mantém-se com os mesmos valores durante todos os períodos do mês e durante

todo o horário comercial. A seguir o Gráfico 3 ilustra a comparação entre os dias de contagem de fluxo.

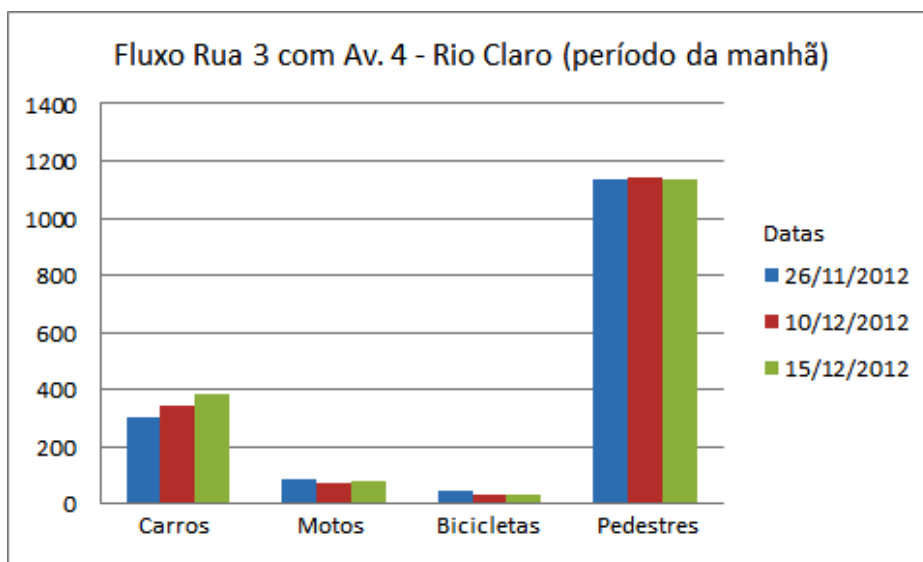


Gráfico 3 – Comparação entre os dias de contagem de fluxo
Elaboração: Zaguini

Assim, com as visitas a campo, com as observações feitas, coleta de dados e contagem de fluxos foi possível evidenciar que a Rua 3 no centro de Rio Claro possui grande importância para a cidade e, por isso, necessita de um olhar mais crítico que busque por melhorias para facilitar a vida da população rioclarense.

Nesse sentido, para a elaboração deste trabalho, buscou-se junto à Prefeitura Municipal de Rio Claro, na respectiva Seção de Trânsito, vinculada à Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário, alguns esclarecimentos que tratassem de solucionar o problema da mobilidade urbana central em Rio Claro. A proposta de um alargamento de calçada na Rua 3 foi apresentada como um projeto ainda não consolidado e em fase de estudos.

7.3. O PROJETO PARA RUA 3

Nesse subitem algumas idéias do projeto tomado como objeto de estudo serão apresentadas, atentando aos procedimentos de sua aplicação à realidade da cidade apontada. O projeto da Prefeitura de Rio Claro para melhorar o fluxo no centro da cidade foi elaborado pela Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema

Viário, juntamente com a Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento e Meio Ambiente e para divulgação foi organizado um caderno com explicações e ilustrações a respeito das propostas desenvolvidas.

Logo abaixo uma a Figura 2 identificando a área de estudo e de proposta de localização do projeto.

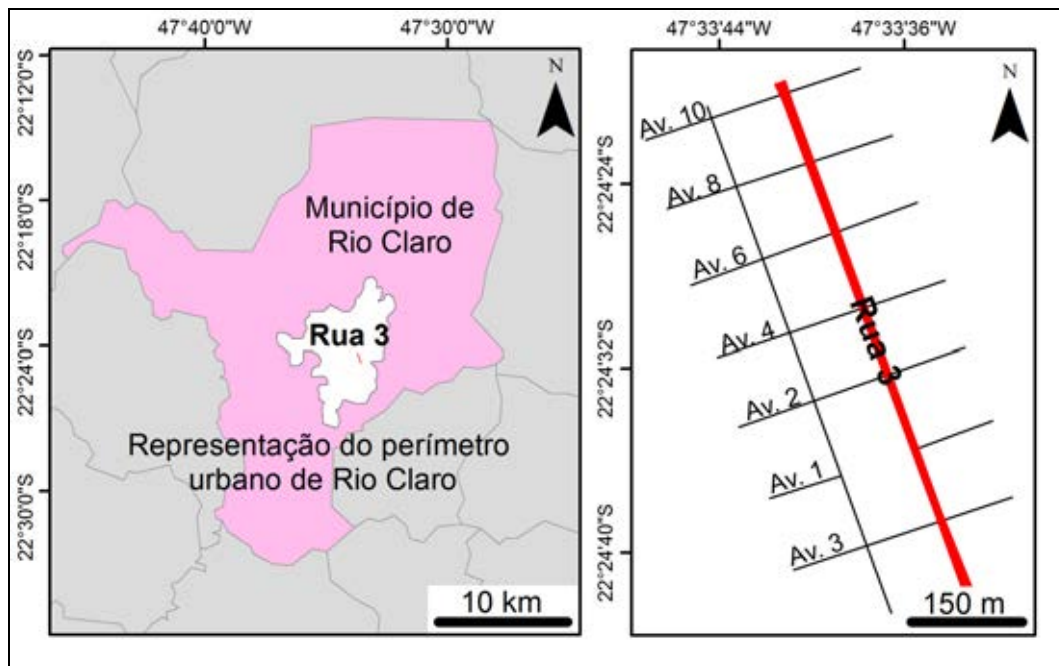


Figura 2: Localização da Rua 3 no centro de Rio Claro.

Em seguida a Foto 6 que mostra a rua que poderá sofrer modificações através de um projeto da Prefeitura da cidade. É a Rua 3, localizada no centro da de Rio Claro e, como pode-se ver na Foto 6, possui um grande fluxo de automóveis, principalmente estacionados e conta com vias estreitas para a passagem de pessoas e veículos.



FOTO 6: Rua 3 – Centro de Rio Claro
Fonte: Zaguini, 2013

A proposta em questão neste estudo visa o alargamento das calçadas na Rua 3 entre as Avenidas 2 e 8, passando de 1,7 metros para 4 metros (dos dois lados da via) a área destinada ao passeio, eliminando completamente os estacionamentos de carros, motos e bicicletas, hoje bastante característicos da área. A seguir uma figura tirada do “Caderno de Propostas de Reestruturação da Área Central de Rio Claro – Avenida 1 e Rua 3” que explica uma das propostas para a Rua 3:



FIGURA 3: Possível projeto para a Rua 3

Fonte: Caderno de Propostas de Reestruturação da Área Central de Rio Claro

Quanto às proporções das vias e passeios públicos parece haver um descompasso na sua consideração no município de Rio Claro. De acordo com a Lei de Parcelamento do Uso do Solo do município (Lei nº. 2493/92), em seu Capítulo X, Artigo 47, “as calçadas, em todos os loteamentos, deverão ter largura mínima de 3,00 metros, destinadas ao plantio de árvores adequadas”, o que não ocorre na realidade observada. Já, se executada a proposta, a Rua 3 terá suas calçadas enquadradas no previsto pela Lei do município. Abaixo, tabela que demonstra as dimensões estabelecidas para as vias, sendo que a via que é de interesse neste trabalho está sombreada, designada como “Passeio Lateral”, ou seja, a conhecida calçada.

VIAS/CARACTERÍSTICAS	Perimetral ou Expressa	Coletora	Principal	Secundária	Local	Pedestres
Largura Mínima (faixa domínio)	(p)*	33	21	15	15	5
Faixa Carroçável Mínima	(p)*	12	15	09	09	-
Passeio Lateral (de cada lado)	(p)*	3,00	3,00	3,00	3,00	-
Canteiro Central	(p)*	3,00	-	-	-	-
Declividade Máxima	6%	6%	8%	8%	10%	15%
Declividade Mínima	1%	1%	1%	0,7%	0,7%	0,5%

*(p) – projeto específico

TABELA 6 - Dimensões estabelecidas para parcelamento do Solo Urbano – Município de Rio Claro - SP

Fonte: Lei nº 2493/92

O projeto de alargamento da calçada terá como área a Rua 3, que é uma via muito importante para o comércio local e apresenta grande movimento de pedestres e automóveis, por isso é caracterizada como um ponto crítico do centro da cidade. A seguir duas fotografias da Rua 3 tirada em uma tarde de dia de semana. Podem-se observar carros estacionados dos dois lados, o grande número de motos também estacionadas e as calçadas estreitas para a passagem dos pedestres.



FOTO 7: Rua 3 do centro de Rio Claro
Fonte: Zaguini, 2013



FOTO 8: Rua 3 do Centro de Rio Claro - a rua em função do automóvel
Fonte: Zaguini, 2013

A nova calçada estipulada pelo projeto da prefeitura contará com infraestrutura adequada de modo a facilitar o deslocamento do pedestre. A via ficará com aproximadamente 3 metros de largura e será destinada à circulação de veículos e bicicletas de forma compartilhada.

Os pedestres serão privilegiados com calçadas e esquinas espaçosas. Todos os pontos de travessias (cruzamentos com as Avenidas) serão contemplados com rampas de acesso interligadas a rotas de piso podotátil (específico para portadores de deficiências visuais), faixas de pedestres e sinalização adequada para veículos e pessoas a pé.

Estão previstos, ao longo do alargamento das vias, bolsões de aproximadamente 15m de extensão, com 2,2m de largura destinados ao embarque/desembarque ou carga/descarga, para contribuir com os abastecimentos das lojas e com alguma eventualidade ou situação de emergência. Serão feitos dois bolsões por quarteirão e nesses pontos, a calçada será mais estreita, com aproximadamente 1,8m de largura.

O projeto ainda conta com a implantação do piso tipo “podotátil”, adaptado para o deficiente visual em todo o trajeto da calçada. Em toda a extensão do projeto se propõe um piso novo e diferente da tradicional “calçadinha portuguesa”, que embora revele a história da cidade, já está inadequado para o local, porque representa maior insegurança no deslocamento. Haverá também a implantação de fiação embutida, com alguns pontos de checagem da fiação (interessante porque será feita como uma espécie de canaleta na calçada, que evitará a destruição do piso em caso de manutenção).

Com vistas ao aspecto social e comercial o projeto contará ainda com áreas de convivência com bancos por todo o trajeto, onde o público poderá consumir do comércio local, especialmente o de produtos alimentícios. A seguir outra figura retirada do caderno de propostas da Prefeitura que ilustra como a Rua 3 poderá ficar pós a execução do projeto. Observa-se a calçada alargada, os bolsões para carga e descarga, a nova sinalização (semáforos e faixa de pedestres), piso podotátil (representado pela faixa cinza escura na calçada) e rampas de acesso nas esquinas, além do novo calçamento e dos bancos e lixeiras ao longo da rua.



FIGURA 4: Ilustração do projeto para a Rua 3

Fonte: Caderno de Propostas de Reestruturação da Área Central de Rio Claro

Contudo, apesar de ser um projeto que trará benefícios à população e poderá melhorar a mobilidade urbana na região central da cidade de Rio Claro, deve-se ficar atento ao motivo dessa proposta, que não é somente para garantir qualidade de vida aos seus cidadãos, mas também para enquadrar-se no padrão do modelo de reprodução capitalista e inserir-se na lógica de mercado global da atualidade. Busca-se refuncionalizar o centro da cidade, local que começou a perder valor, mas que agora pode passar a ganhar novos valores, ainda mais altos do que os anteriores.

A Prefeitura buscou fazer um diagnóstico da situação da área central da cidade, levando em consideração a acessibilidade e a sinalização para que, assim, o projeto suprisse todas as deficiências encontradas. Além disso, a Secretaria de Mobilidade Urbana procurou conversar com os comerciantes do local, através de suas associações e sindicatos, para explicar a proposta e saber suas opiniões e sugestões. Este não é o primeiro projeto de expansão do passeio público no município, no entanto, os projetos existentes sequer foram implantados.

7.4. ESTUDO DO PROJETO DA PREFEITURA DE RIO CLARO

A análise do projeto foi feita através de idas a campo e de aplicação de questionários com a população, buscando a visão do público pedestre (quem chega de ônibus ao centro, ou vai a pé) e do usuário do automóvel. Além disso, para entender a opinião dos comerciantes, buscaram-se informações através de seus sindicatos (ACIRC, por exemplo) e pelos próprios proprietários de estabelecimentos e funcionários. Outra visão importante é a das autoridades responsáveis pelo projeto, a prefeitura foi ouvida através de suas secretarias pertinentes. Assim, a Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário foi consultada para esclarecimentos sobre o projeto e sua execução.

Pensando sobre o projeto consegue-se perceber os benefícios que ele poderá trazer para a vida cotidiana do cidadão de Rio Claro, especificamente para os pedestres que utilizam a área central. A mobilidade poderá ser melhor ao usuário, sem que haja obstáculos em sua caminhada e a segurança poderá estar mais presente, com uma sinalização mais eficaz, pavimentação adequada e a diminuição do número de automóveis. Outro fator que pode ser apontado como melhoria é a volta do convívio da população, que irá dispor de bancos e mais espaço para conversas e descanso.

Além disso, mediante plano para o projeto, irá ocorrer uma remodelação estética do centro da cidade, principalmente em relação a Rua 3, melhorando visualmente a região e diminuindo, assim, a poluição visual e a dificuldade de locomoção dos pedestres que atualmente são críticas.

Outro benefício que se pode apontar é voltado para os comerciantes, que terão as fachadas de suas lojas melhor visualizadas, sem muitos carros e pessoas circulando. Isso potencializa as vendas, já que o consumidor poderá ver melhor onde se localiza a loja e aquilo que ela oferece. Com a rua mais “livre”, devido à calçada mais larga, também será facilitada a locomoção das pessoas, atraindo, dessa forma, um público maior do que o que costuma circular por esta área atualmente.

Um primeiro contato foi feito com a Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário de Rio Claro através de uma entrevista com seu Secretário Municipal, José Maria Chiossi no dia 01/07/2010. Em conversa com o secretário algumas questões a respeito do projeto de alargamento da calçada na Rua 3 puderam ser

esclarecidas. Inicialmente, José Maria disse que provavelmente a proposta do alargamento da calçada da Rua 3 está relativamente perto de acontecer, já que, segundo o secretário, para os comerciantes é mais fácil aceitar a idéia do alargamento da calçada sem a total perda da passagem de carros, do que quando se fala em um calçadão propriamente dito, onde não há passagem de veículos.

José Maria Chiossi comentou em entrevista a respeito das negociações com os comerciantes, em especial com a ACIRC (Associação Comercial e Industrial de Rio Claro) para a implantação do projeto da Rua 3. De acordo com o Secretário, as negociações andavam lentas e se estenderam durante aproximadamente 1 ano. Foram feitas reuniões entre a Secretaria e a ACIRC, buscando um acordo entre as partes para a revitalização da área central de Rio Claro. A ACIRC localiza-se na área em questão, especificamente na Rua 3 nº 1431, onde seria executado esse projeto de alargamento da calçada e retirada dos estacionamentos.

Porém, com a mudança da diretoria da associação, as negociações avançaram rapidamente, com três reuniões, feitas seguidamente, conseguiu-se um acordo entre a Prefeitura e os comerciantes, julgando possível a execução da proposta. O atual presidente, Ivan Hussni concordou com o projeto e até se dispôs a colaborar com as despesas na quadra em que se localiza a ACIRC, querendo a implantação do projeto rapidamente.

Dessa forma, com as negociações já progredindo, ficaria faltando apenas uma última reunião para, então, começar, a execução do projeto. Contudo, um dos problemas apontados pelo Secretário é para embutir a fiação da rua. De acordo com José Maria, a empresa responsável pela iluminação pública da cidade de Rio Claro, Eléktro, ainda não detém a tecnologia necessária para fazer esse projeto. Para tanto, ela está importando funcionários de Campinas para a realização do trabalho, estes estão fazendo um treinamento e se capacitando nesta área.

Para José Maria Chiossi esta é a parte mais trabalhosa e cara do projeto, sendo necessário todo um preparo do solo, construindo câmaras, com respiro e drenagem para colocar os fios e os geradores. A partir desta etapa o restante, para o secretário, é mais fácil e rápido, já que seria apenas a construção de calçada e a colocação de todo o aparato viário e de auxílio à população (semáforos, lixo...).

Outro contato que se buscou foi com a própria ACIRC. Sobre o projeto da prefeitura para o alargamento de calçada na Rua 3 ela se considerou favorável. Reafirmou os dizeres do Secretário José Maria e se dispôs a conversar mais com

seus associados e propor que se inicie o projeto na Rua 3 pela quadra em que se encontra. De acordo com o presidente da ACIRC essa seria uma forma de se colocar como teste, de mostrar para o comerciante que a proposta é boa e que ele não precisa temer a diminuição do número de clientes. Essa seria uma forma, segundo A ACIRC se coloca como um elo entre o poder público e os empresários, podendo colaborar nas discussões sobre este tipo de iniciativa e projeto.

O terceiro contato ocorreu com o Sindicato do Comércio Varejista e Lojista de Rio Claro. Na opinião do sindicato a proposta da prefeitura apresenta falhas e não é interessante para a cidade e o comércio. Algumas preocupações como, onde os carros irão estacionar, se o consumidor vai se acostumar e gostar e se haverá prejuízo para os comerciantes foram apontadas pelo, então, presidente Célio Cerri que comentou sobre sua responsabilidade com os comerciantes. Na opinião dele, caso o projeto ocorra e não der certo, os comerciantes culparão o sindicato e cobrarão dele alguma providência.

Em seguida buscou-se diretamente a opinião da população, através de questionários aplicados com pedestres, comerciantes e usuários de veículos na própria Rua 3. No geral, quando questionados se concordariam com a implantação do projeto, 183 dos 248 entrevistados responderam positivamente ao projeto. Abaixo o Gráfico 4 demonstra a porcentagem de pessoas contra e a favor.



Gráfico 4: Porcentagem de entrevistados a favor ou contra o projeto
Elaboração: Zaguini, 2014

A maior porcentagem de entrevistados que concordam com o projeto foi do público de pedestres, com pouco mais de 83%, em seguida os usuários de veículos, com pouco mais de 78% e por ultimo os comerciantes com pouco mais de 51% a favor.

Em relação à questão dos veículos estacionados na Rua 3 foi perguntado ao comerciante como ele vai para o seu local de trabalho. Dos 87 entrevistados, 38 responderam carro, 19 disseram moto, 12 optaram pelo ônibus, 9 falaram ir a pé e 6 pessoas de bicicleta. Dessa forma, 63 pessoas utilizam um meio de transporte privado (carro, moto ou bicicleta), dessas, 32 entrevistados disseram estacionar seu veículo na própria Rua 3, 27 indivíduos falaram que usam um estacionamento pago e apenas 6 pessoas optam por parar seu veículo em outro local. Abaixo o Gráfico 5 ilustra essa situação.

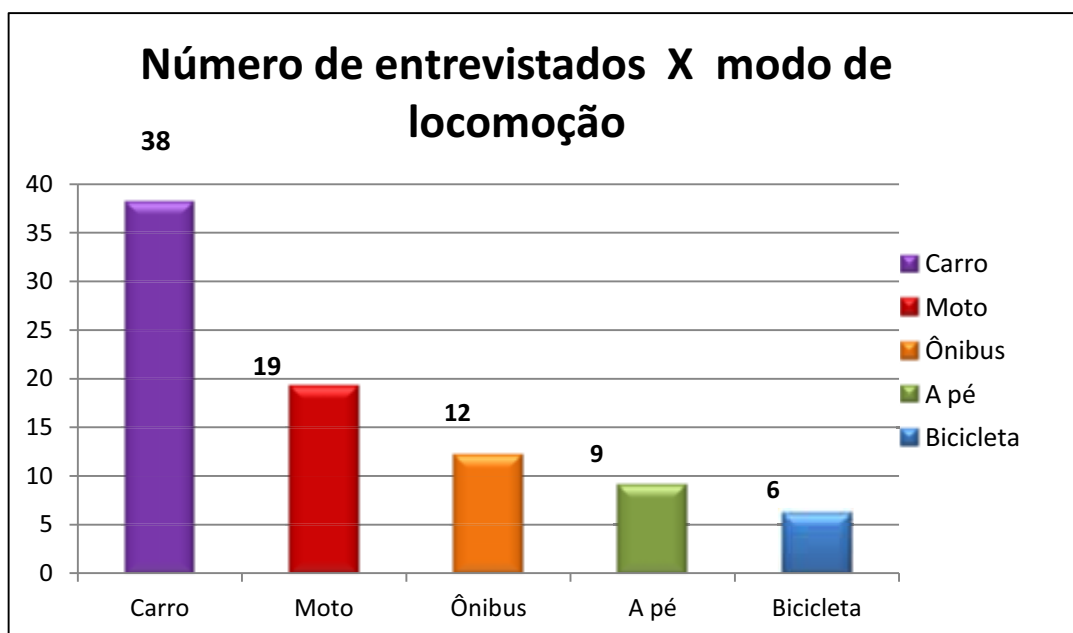


Gráfico 5: Número de entrevistados comerciantes X modo de locomoção para o trabalho
Elaboração: Zaguini, 2014

Já para o pedestre 42 dos 97 entrevistados vão para o centro da cidade de ônibus, 19 disseram ir a pé, 16 usam o carro como transporte, 12 pessoas vão de bicicleta e 6 entrevistados falaram ir de moto. A seguir o Gráfico 6 demonstra esse dados.

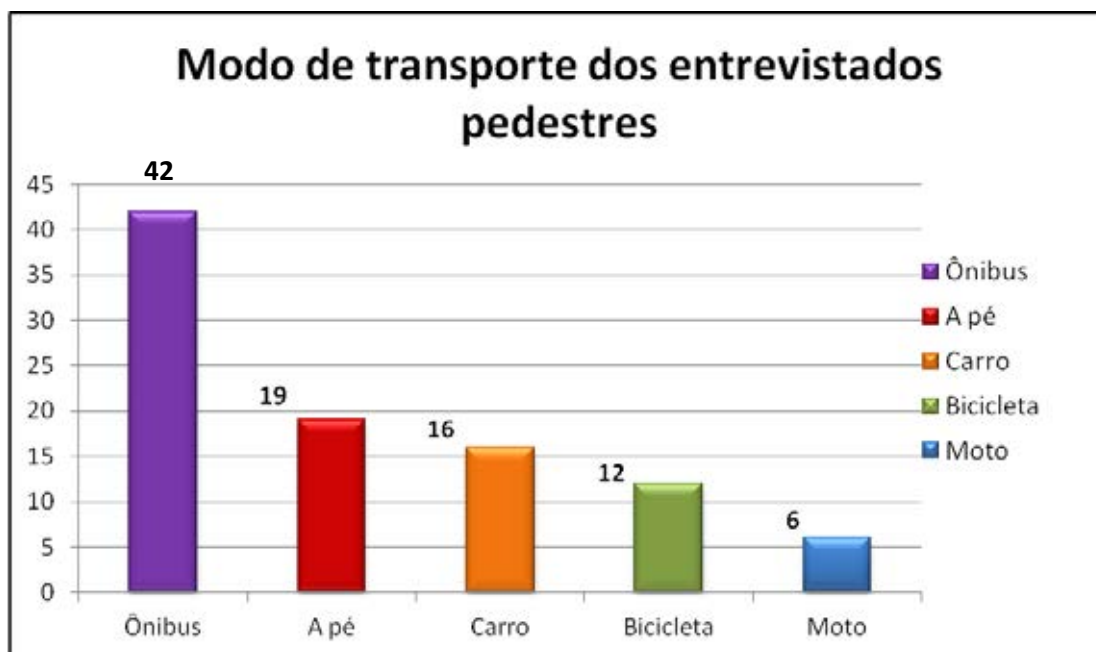


Gráfico 6: Modo de transporte utilizado pelos entrevistados pedestres para ir ao centro da cidade

Elaboração: Zaguini, 2014

O motivo da ida ao centro da cidade mais apontado pelos pedestres foi a utilização de serviços. Em segundo lugar o motivo de compras. Com 19 respostas apontando ir ao centro a trabalho e 12 pessoas por lazer. No caso do usuário de veículo, 39 dos 62 entrevistados disseram ir ao centro para a utilização de serviços, 13 para compras e 9 pessoas vão a trabalho, sendo que ninguém apontou a opção lazer. Dessas pessoas, 26 falaram que estacionam seu veículo na Rua 3 uma vez por semana, 13 pessoas disseram estacionar 2 vezes por semana e mais 13 entrevistados falaram que estacionam apenas uma vez por mês. Diariamente, apenas 9 pessoas disseram estacionar.

A partir do resultado dos questionários pode-se concluir que a maior parte da população entrevistada mostrou-se favorável a implantação do projeto, entendendo que ele poderá trazer diversos benefícios para o cotidiano da cidade e para a sua própria qualidade de vida. Quando se reflete sobre a opinião dos comerciantes, percebe-se que no geral eles concordam com a proposta, porém entende-se, também, que eles necessitam de mais informações e de mais diálogo com a Prefeitura a fim de sanar dúvidas e ficar claro o que o projeto pretende e como ele interferirá em seus negócios e vidas particulares.

Para o pedestre a melhoria fica mais evidente e, talvez por isso, eles se mostrem mais favoráveis e com menos ressalvas ao projeto. Contudo, fica a dúvida

do usuário de automóvel sobre em que local ele poderá estacionar. E essa é uma questão que deve ser bem pensada pela Prefeitura para criar novas vagas de estacionamento, já que na Rua 3, de acordo com o projeto, todas seriam retiradas.

Após entrevista com o Secretário de Mobilidade Urbana de Rio Claro ficou-se sabendo que o projeto não será implantado, por enquanto. Segundo José Maria Chiossi (o secretário do departamento), não houve consenso entre os comerciantes e a Prefeitura. Para eles, comerciantes, a proposta feita trará prejuízos aos negócios e poderá atrapalhar o comércio da região. Os comerciantes acreditam que, caso o projeto fosse aprovado, no período de implantação as vendas diminuiriam substancialmente e o movimento de clientes ficaria muito abaixo do que o de costume. Além disso, eles apontam outro fator para a possível diminuição das vendas, o fato de não se poder mais estacionar carros na Rua 3 dificultaria a ida de clientes às suas lojas, o que poderia ocasionar em uma queda no número de vendas mensal. Por fim, os comerciantes apontam que não estariam dispostos a aceitar a implantação do projeto, sem a certeza de que isso não atrapalharia seus negócios a curto, médio e longo prazo. Eles acreditam, de maneira geral, que esse projeto não traria melhoras para o comércio da região central.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como principal objetivo a questão da mobilidade urbana e analisou os problemas gerados pelo crescimento das cidades médias nas últimas décadas e as transformações ocorridas nos centros dessas cidades. Ainda, avaliou uma ação de planejamento da Prefeitura do município de Rio Claro, o projeto de melhoria do fluxo na área central da cidade, que visa à construção de um semi-calçadão na Rua 3.

Para tanto, conclui-se que com o crescimento das cidades médias a partir da década de 1970, impulsionado pela desconcentração industrial e com a globalização na década de 90 atuando fortemente no território nacional pôde-se perceber um aumento dos problemas urbanos nas cidades médias. Com o aumento acelerado da população e com o ineficiente planejamento, as cidades médias passam a sofrer os problemas que antes eram encontrados somente nas metrópoles. Neste contexto os centros urbanos tornaram-se uma problemática específica e ficou evidente a necessidade de políticas de planejamento e projetos públicos.

Ainda, entende-se que os problemas gerados no contexto da mobilidade urbana pelo crescimento das cidades nas últimas décadas têm sua origem, muitas vezes, nas transformações ocorridas nos centros dessas cidades, assim como no desempenho dos projetos públicos. Tomando como objeto de análise a cidade de Rio Claro, observou-se que o município enquadra-se muito bem nessa temática das cidades médias brasileiras e convive com os clássicos problemas de mobilidade vividos por tantas outras cidades do país.

A questão do automóvel também não pode ser deixada de lado quando se fala de mobilidade e de problemas enfrentados pelas cidades nos dias atuais. O rápido aumento da frota de automóveis nas últimas décadas gerou um aumento do trânsito nas cidades médias e a locomoção pelas ruas centrais dessas cidades ficou dificultada.

Assim, na cidade que não para de crescer, a mobilidade e a acessibilidade devem ser vistas como uma questão de qualidade de vida, já que interferem diretamente no cotidiano da população da cidade. O planejamento da mobilidade urbana deve sempre existir e ser visto como primordial.

Sobre a situação da mobilidade urbana no centro da cidade de Rio Claro, pode-se verificar que a população encontra dificuldades na hora de se locomover. O

centro de Rio Claro, por apresentar ruas e vias estreitas não oferece uma mobilidade de qualidade para seus cidadãos e esta situação tende a piorar se nenhuma medida for tomada. Já que a frota de veículos é crescente, assim como a população, portanto suas ruas acabam por não comportar o fluxo diário de pedestres, ciclistas e motoristas.

A respeito da proposta de melhoria do fluxo no centro da cidade de Rio Claro, pode-se concluir que é um projeto que busca atender a contento as necessidades da população, considerando qualidade de vida e infraestrutura que devem ser oferecidas pelo poder público. A construção de um semi-calçadão na Rua 3 traria uma considerável melhoria para a mobilidade do local, já que privilegiaria o fluxo de pedestres e garantiria vias e calçadas de fácil locomoção, com sinalização adequada e com espaços de convivência, melhorando, inclusive, a estética da área. Acredita-se que na Rua 3, assim como em grande parte do centro de Rio Claro, os pedestres devam ser privilegiados, pois é um local de grande comércio com um fluxo de pedestres intenso.

Mas, por outro lado, é preciso ficar atento em sua execução para que, de fato, busque por melhorias para a população e não apenas atenda aos padrões capitalistas de produção e de mercado global, preocupando-se com o espaço para o consumo, com a estética e com a valorização do lugar. Por fim, espera-se que o projeto possa ser implantado em um futuro breve e que outros projetos com o mesmo objetivo de melhorar a mobilidade da cidade sejam propostos e com isso a população de Rio Claro consiga ter seus direitos à mobilidade garantidos.

9. REFERÊNCIAS

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro. **Revista Brasileira de Estudos de População**. Brasília, v. 16, n. 1/2, jan/dez. 1999

ANTP, **Transporte Humano - Cidades com Qualidade de Vida**. São Paulo: ANTP, 2008.

BANCO MUNDIAL. **Cidades em movimento** – estratégia de transporte urbano do Banco Mundial. Banco Mundial, 2002

CARVALHO, P. F. de. (org). **Carta de Atenas** - Assembléia do CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - 1933 - Rio Claro: IGCE – UNESP 2001.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 3^a ed. São Paulo: Ed. Ática, 1995.

_____. **Trajetórias Geográficas**. 3^aed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão popular, 2007. p. 23-33.

DUPUY, G. **O automóvel e a cidade**. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

ESTATUTO DA CIDADE - <Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>> Acesso em 5 de set. de 2010

LEI DE PARCELAMENTO DO SOLO PARA FINS URBANOS DO MUNICÍPIO DE RIO CLARO – 1992 – Disponível em: <<http://www.rioclaro.sp.gov.br>> Acesso em: 24 set. 2010.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. Da cidade à sociedade urbana. In: **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002.

FERRAZ, A. C. P. e TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa, 2001.

_____. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa, 2004.

GARCIA, L. B. R. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária – 1930 -1940**. 1992. 222f. Tese de Doutorado – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas. 1992

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. **O transporte coletivo urbano em Rio Claro, SP**. Tese de Doutorado, IGCE/UNESP Rio Claro, 257p., 2001.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna** - Uma Pesquisa Sobre as Origens da Mudança Cultural, São Paulo: Loyola, 1993

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE – Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em: 15 mar. 2011.

LENCIONI, S. **Mudanças na metrópole de São Paulo (Brasil) e Transformações industriais**. Revista do Departamento de Geografia, n.12. p.27-42. 1998.

MESQUITA, A. P. **Dos fragmentos à totalidade?: mobilidade e legibilidade urbana de Uberlândia-MG**. Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

NEGRI, B.; PACHECO, C. A. **Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista**. Espaço e Debates. São Paulo:NERU, n. 38, p.62-83,1994.

Prefeitura Municipal de Rio Claro. **“Caderno de Propostas de Reestruturação da Área Central de Rio Claro – Avenida 1 e Rua 3.”** Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário.

RIO CLARO. Prefeitura Municipal de Rio Claro. **Lei orgânica do município de Rio Claro**. 06/04/90. Gráfica Municipal. 99 p

SANTOS, F. A. **Rio Claro: uma cidade em transformação (1985-1906)**. São Paulo: Annablume Fapesp, 2002.

SANTOS, M. **A nova urbanização: diversificação e complexidade**. In: _____. A urbanização brasileira. 5ª ed. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 53-61.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993, p. 53-77.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985

_____. **Manual de geografia urbana**. Trad. Antônia Dea Erdens, Maria Auxiliadora. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Hucitec, 1994

SILVEIRA, R. L.L. da. **Cidade, corporação e periferia urbana: acumulação de capital e segregação espacial na (re)produção do espaço urbano**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003. 242p

SOUZA, G. A. **Estudo da acessibilidade do transporte coletivo de Manaus utilizando um Sistema de Informação Geográfica**. Dissertação (Mestrado), Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, SP, Brasil, 2001

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

_____. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: _____. (Org.) Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001, p. 235-254.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**, México, n.54, p. 114-139, ago. 2004.

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

_____. Org. **Cidades médias: espaços em transição**. 1. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007. v. 1. 630p.

_____. **Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras**. Belém:FASE/ICSA/UFPA, 2009. V.1.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Orgs). **Cidades médias: produção do espaço**. São Paulo: Expressão popular, 2006.

VASCONCELLOS, E.A. O que é trânsito. 2ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

VASCONCELLOS, E.A. **Transporte urbano, espaço e equidade** – análise das políticas públicas. 3ª Ed. São Paulo: Annablume, 2001

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.
VILLAÇA, Flávio. A problemática do transporte urbano no Brasil. In: In.: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: outras expressões, 2011.

WHITACKER, A. M. Cidade imaginada. Cidade concebida. In: SPOSITO, M. E. B.; WHITACKER, A. M. (Org.). **Cidade e Campo: relações e contradições entre urbano e rural**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2006, p. 131-156

10. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Artigo 07/10/2010 - **O TRANSPORTE COLETIVO URBANO A PARTIR DO CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**: um estudo de caso em Ribeirão Preto-SP – Brasil

BRAGA, R. **Cidades Médias e Aglomerações Urbanas no Estado de São Paulo**: novas estratégias de gestão territorial. São Paulo, Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, 20 a 25 de março de 2005.

CARLOS. A. F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 2001.

BRASIL. **Lei Federal 10.098**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm>. Acesso em: 11 de novembro de 2010

CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativos, quantitativos e misto**. Porto Alegre: Artmed, 2007

FERRAZ, C. **O caminho para o transporte público**. Jornal Folha de São Paulo, 1991

MANFREDINI, E. A. **Ações públicas e privadas na conformação da cidade**: estudo da dinâmica sócio-espacial de Limeira –SP, 1960 – 2000. 2005. 279p. Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana. Universidade Federal de São Carlos. São Carlo, 2005.

SILVEIRA, M. R. **Geografia da circulação, transportes e logística**: construção epistemológica e perspectivas. In.: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: outras expressões, 2011.

SOUSA, M. T. R. **Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano**. Uberlândia: [s.n.], 2005

SPOSITO, M. E. B. **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: [s.n.], 2001

SPOSITO, E. S. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora UNESP, 2008

VARELA, G. C. **Sintaxe espacial** – uma nova abordagem para o entendimento das relações entre configuração espacial, transportes e uso do solo. In: CONGRESSO ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE ENSINO E PESQUISA EM TRANSPORTES, Recife, 1992, Anais... Recife, 1992, p. 67-79.

VASCONCELOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005

ANEXOS

Questionários aplicados à população

UNESP - UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
JÚLIO DE MESQUITA FILHO
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Campus de Rio Claro

**QUESTIONÁRIO – COMERCIANTE**

Tipo de Comércio _____

1) Como você vem para o seu local de trabalho?

- () A pé
- () Ônibus
- () Carro*
- () Moto*
- () Bicicleta*

* Onde você estaciona seu veículo?

- () Na Rua 3
- () em outro local (rua ou avenida)
- () em um estacionamento

2) Você sabe a respeito da proposta da prefeitura municipal de Rio Claro em construir um semi-calçadão (alargamento de calçada) na Rua 3 entre Avenidas 2 e 8?

- () Sim
- () Não

3) Concorda ou não com a implantação desse projeto?

- () Sim
- () Não

4) Você acredita que a construção do dessa proposta na Rua 3 ajudaria ao seu comércio?

- () Sim
- () Não

5) Você teria alguma sugestão sobre o tema? O que você pensa a respeito?

UNESP - UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
JÚLIO DE MESQUITA FILHO
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Campus de Rio Claro



QUESTIONÁRIO - USUÁRIOS DE VEÍCULOS (CARROS)

- 1) Com que frequência estaciona no local?
☐) Diariamente
☐) 1 x por semana
☐) 2 x por semana
☐) 3 x ou mais por semana
☐) todo mês

- 2) Você irá se dirigir a algum estabelecimento Rua 3 entre as avenidas 2 e 8?
☐) Sim
☐) Não

- 3) Por qual motivo você veio para o centro da cidade?
☐) Trabalho
☐) Compras
☐) Utilização de serviços
☐) Lazer

- 4) Você tem costume de procurar um estacionamento para deixar seu veículo?
☐) Sim
☐) Não

- 5) Você sabe a respeito da proposta da prefeitura municipal de Rio Claro em construir um semi-calçadão (alargamento de calçada) na Rua 3 entre Avenidas 2 e 8?
☐) Sim
☐) Não

- 6) Concorda ou não com a implantação do projeto?
☐) Sim
☐) Não

- 7) Você teria alguma sugestão sobre o tema? O que você pensa a respeito?

UNESP - UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
JÚLIO DE MESQUITA FILHO
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Campus de Rio Claro



QUESTIONÁRIO – PEDESTRE

- 1) Você tem facilidade em se movimentar e utilizar os serviços da Rua 3?
☐ Sim
☐ Não
- 2) Como é para você hoje a Rua 3? (poderia melhorar a infra-estrutura, facilidade no deslocamento...)

- 3) Como você vem para o centro da cidade?
☐ A pé
☐ Ônibus
☐ Carro
☐ Moto
☐ Bicicleta
- 4) Por qual motivo você veio para o centro da cidade?
☐ Trabalho
☐ Compras
☐ Utilização de serviços
☐ Lazer
- 5) Você sabe a respeito da proposta da prefeitura municipal de Rio Claro em construir semi-calçadão (alargamento de calçada) na Rua 3 entre Avenidas 2 e 8?
☐ Sim
☐ Não
- 6) Concorda ou não com a implantação do projeto?
☐ Sim
☐ Não
- 7) Você acha que o projeto vai melhorar a mobilidade do pedestre no local? Ficará mais fácil andar pela Avenida?
☐ Sim
☐ Não
- 8) Você acredita que a construção do projeto trará mais segurança ao pedestre?
☐ Sim
☐ Não
- 9) Você teria alguma sugestão sobre o tema? O que você pensa a respeito?