

Trabalho de Graduação
Curso de Graduação em Geografia

FORMA-CONTEÚDO: UM ESTUDO SOBRE A REPRODUÇÃO E DINÂMICA
ESPAÇO-TEMPORAL DA AVENIDA NOVE DE JULHO – RIBEIRÃO PRETO (SP)

Raphael Pieri Garcia

Prof(a).Dr(a). Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

Rio Claro (SP)

2016

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

RAPHAEL PIERI GARCIA

FORMA-CONTEÚDO: UM ESTUDO SOBRE A
REPRODUÇÃO E DINÂMICA ESPAÇO-TEMPORAL DA
AVENIDA NOVE DE JULHO – RIBEIRÃO PRETO (SP)

Trabalho de Graduação apresentado ao
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
- Campus de Rio Claro, da Universidade
Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho,
para obtenção do grau de Bacharel em
Geografia.

Rio Claro - SP

2016

910.13 Garcia, Raphael Pieri
G216f Forma-conteúdo : um estudo sobre a reprodução e
dinâmica espaço-temporal da Avenida Nove de Julho -
Ribeirão Preto (SP) / Raphael Pieri Garcia. - Rio Claro, 2016
53 f. : il., figs., fots., mapas

Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Geografia)
- Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e
Ciências Exatas

Orientadora: Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

1. Geografia urbana. 2. Planejamento urbano. 3.
Reprodução espacial. 4. Patrimônio histórico. I. Título.

RAPHAEL PIERI GARCIA

FORMA-CONTEÚDO: UM ESTUDO SOBRE A
REPRODUÇÃO E DINÂMICA ESPAÇO-TEMPORAL DA
AVENIDA NOVE DE JULHO – RIBEIRÃO PRETO (SP)

Trabalho de Graduação apresentado ao
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
- Campus de Rio Claro, da Universidade
Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho,
para obtenção do grau de Bacharel em
Geografia.

Comissão Examinadora

Profª Drª Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza (orientador)

Profª Drª Mara Eliana Graeff Dickel

Profª Drª Sandra Elisa Contri Pitton

Rio Claro, ____ de _____ de _____.

Assinatura do(a) aluno(a)

Assinatura do(a) orientador(a)

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Jorge e Marta. Estes que sempre serão os meus exemplos de vida. Não cabem em letras o quanto amo vocês e o quanto serei eternamente grato por, simplesmente, TUDO.

Dedico e agradeço, também, às minhas irmãs Michele e Rachel. Minhas principais inspirações, as quais contribuíram harmoniosamente para a estruturação e conclusão dessa pesquisa.

Família, serei eternamente grato a vocês por me acompanharem, me motivarem e me darem forças para que eu conseguisse concluir mais essa etapa em minha vida. Essa vitória também é de vocês!

Agradeço aos meus amigos de sempre: Bia, Bolacha, Daiane, Lau, Pinta, Raquel, Vag, Vini e William, que sempre estiveram do meu lado me ajudando e motivando para o ser geógrafo.

Muito obrigado ao time de vôlei masculino da UNESP Rio Claro que me proporcionou conciliar minhas duas grandes paixões: o Vôlei e a Geografia. Minha estadia na cidade se tornou muito mais completa com vocês, sentirei muitas saudades.

Às amigas que se consolidaram na famigerada vida universitária. Sem Amanda, Glicose, Neto, Diego, Thainá e Yuri, tudo isso não teria o mesmo sentido.

O meu muito obrigado à Prof^a Dr^a Mara Eliana Graeff Dickel, por ser essa pessoa cheia de luz e uma profissional digna de todo reconhecimento. Uma amiga-professora que merece muito respeito e sucesso. Torço muito por você!

Agradeço também à Prof^a Dr^a Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza, por me aceitar como orientando e me guiar pelas linhas desta pesquisa.

Saibam que cada um de vocês teve um papel muito importante nessa conquista.

Muito obrigado!

Para mim, a primeira e primordial arquitetura é a Geografia.

Paulo Mendes da Rocha

RESUMO

Este estudo busca compreender e explicar acerca das forças atuantes direta e indiretamente na produção e reprodução do espaço urbano, a partir de múltiplas análises de cunho geográfico e histórico, junto às contextualizações urbanísticas, econômicas, políticas e sociais. Tendo como foco principal a contextualização das intencionalidades dos agentes, os quais influenciaram na forma e função das estruturas. Neste sentido, esta pesquisa contribui com grande relevância às ciências humanas, pois, além de abarcar o conhecimento histórico-geográfico, analisa-se de forma plurissignificativa os diversos processos atuantes na reprodução e conformação espacial da Avenida Nove de Julho, localizada na cidade de Ribeirão Preto, interior de São Paulo. Além disso, investiga-se acerca do desenvolvimento e planejamento urbano da referida Avenida, de sua gênese aos dias atuais, caracterizando, a partir disso, os seus usos espaço-temporais. A problemática central consiste em analisar a sua forma e função e, junto a isso, analisar as condições em que se encontra nos dias atuais, após se tornar Patrimônio Histórico Cultural Tangível pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural (Conppac). A pesquisa está fundamentada nos conteúdos próprios da Geografia Urbana e do Planejamento Urbano, considerando a produção espacial e o desenvolvimento de políticas para a cidade, assim como suas dinâmicas, mutações que respeitaram ou não certos aspectos espaciais emblemáticos e as inevitáveis consequências presentes nos dias atuais.

Palavras-chave: Reprodução espacial. Patrimônio Histórico. Geografia Urbana. Planejamento Urbano.

ABSTRACT

This study aims to comprehend and to explain the forces that act direct and indirectly at the production and reproduction of urban space, inferred from multiple analysis relying on geographic and historical perspectives, taking in account urbanistic, economic, political and social contextualization. It has as its focus the intentionality of the agents that influenced form and function of structures. In this sense, this research contributes greatly to human sciences, as it not only includes the historic-geographical knowledge, but also analyses in a plurisignificant manner the many processes acting on the reproduction and on the spatial conformation of Avenida Nove de Julho, an important Avenue localized in the city of Ribeirão Preto, São Paulo state, in Brazil. The study also investigates the urban planning and the development of the aforementioned Avenue, since its genesis until present days, characterizing its spatiotemporal uses. The central problematic consists in analyzing the form and function of the Avenue, a recently declared Tangible Historic-Cultural Heritage by the Municipal Council for Preservation of the Historical and Cultural Patrimony (Conppac). This research deals with concepts concerning Urban Geography and Urban Planning, focusing on the spatial production and the political development of the city, as its dynamics, mutations that have or have not respected certain emblematic spatial aspects, and the inevitable consequences in present days.

Keywords: Spatial Reproduction. Historical Heritage. Urban Geography. Urban Planning.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I	7
RIBEIRÃO PRETO: TERRA DO CAFÉ.....	8
CAPÍTULO II	14
DE SETE DE SETEMBRO À NOVE DE JULHO	15
A expansão urbana e o berço da elite	15
A elite e a ascensão do comércio	17
A elite e os agentes sociais: A forma-estrutura-função.....	20
CAPÍTULO III	25
OBJETO-INTENCIONALIDADE: O PARADOXO CONTEMPORÂNEO	26
Residência e Comércio: uma refuncionalização	27
Nove de Julho: um Patrimônio Histórico Cultural.....	34
Patrimônio <i>versus</i> Conservação: um embate atual	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43
ANEXOS	47

INTRODUÇÃO

A Geografia, em todo seu processo histórico, passa por intensas metamorfoses no seu campo ideológico e metodológico de estudo que, ainda atualmente, influenciam diretamente na concepção e abordagem do estudo geográfico. As pesquisas e estudos acerca das dinâmicas urbanas não se baseiam, unicamente, em observações e análises descritivas tradicionais. Há de se considerar, além disso, críticas e reflexões a respeito do contexto político-epistemológico de diversos aspectos e teorias da ciência geográfica, os quais se orientam a partir de estudos relacionados às transformações que acontecem na realidade sócio-espacial em sua perspectiva global.

De acordo com os preceitos propostos por Santos (2014), no entendimento da Geografia Urbana, é válido ressaltar a importância de estudos relacionados aos objetos geográficos, naturais e artificiais, em uma conjuntura global; bem como interconectá-los a aspectos e relações sociais, estas que estão presentes no cerne do espaço em toda sua universalidade e contempla diversas questões para o encadeamento de produção e reprodução do mesmo.

Nesta conjuntura, possibilita-se a análise do espaço como uma totalidade, porém é indispensável ponderar historicamente os *processos*, que são ações concretizadas sucessivamente no tempo, resolvidos em *funções*, resumidas a atividades e/ou papéis exercidos, onde se realizam através de *formas*, isto é, a conformidade e rearranjo, as quais configuram um padrão espacial (SANTOS, 2014).

De princípio, as conceituações propostas por Santos auxiliam bastante na compreensão da geografia urbana, mas quando atribuídas ao entendimento da *memória das cidades* não são suficientes. Abreu (2013) explicita essa questão quando expõe a necessidade de se “contextualizar as formas morfológicas então produzidas pela sociedade e a relação que elas tiveram com as normas e os processos sociais que lhe deram origem”. Por conseguinte, para que se conduza a *empiricização do tempo*¹ proposta por Santos e, junto a isso, formular a *memória das cidades*, é necessário a abordagem sobre a *História Urbana*² – aquela que remete às atividades

¹ Tornar o tempo material, ou seja, assimilar o espaço a sua temporalidade histórica e epistemológica.

² ABREU, M. (Org.); Sobre a Memória das Cidades. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p.32.

que se realizaram no ambiente urbano – e a *História da Cidade*³ – acerca dos processos sociais materializados. É nesta conjuntura que estudos que resgatam a história das cidades, tornam-se fundamentais para a contextualização e entendimento da materialidade espacial, como também contribuem para a compreensão das ações humanas e das dinâmicas relacionadas às reproduções espaciais urbanas.

As materialidades e empiricizações do espaço, neste caso, são projetadas e desenvolvidas através do sistema capitalista vigente, mais especificamente, do modo de urbanização capitalista. Os centros urbanos a partir da concentração e centralização das atividades urbanas e os seus interesses econômicos, geram hierarquizações, as quais aumentam a divisão do trabalho, a segregação social, separações materiais e espirituais (LEFÉBVRE, 2001); e, perante a isso, suscitam as lutas complexas por territórios e propriedades privadas, visando suas funções e/ou competências.

Em relação a essas questões, Souza (1994, apud NATIVIO, 2008, p. 3) colocam que

O processo de apropriação do espaço urbano tem relações com o capital imobiliário e, conseqüentemente, a terra é condição de produção em todos os setores da economia. Assim, a renda do solo urbano advém de sua localização e dos benefícios em serviços públicos efetuados pelo Estado – esses dois agentes construtores do espaço urbano, Estado e promotores imobiliários, acabam, muitas vezes, por determinar o uso e a forma espacial da cidade.

Lefébvre (2001, p.12) conclui o pensamento a respeito da urbanização capitalista salientando que

[...] são centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos). A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é o valor de troca".

A partir deste excerto da obra de Lefébvre, confirma-se que, no processo de urbanização capitalista, há a discussão acerca de duas perspectivas que estão intrinsecamente integradas: uma no sentido da produção material de objetos, estruturas, mercadorias; e outra relacionada à perspectiva desta produção, o que influencia na dinâmica do espaço como condição da reprodução da vida social presente em determinado tempo (CARLOS, 2013).

³ ABREU, M., op. cit., p.32.

É de acordo com estes pensamentos sobre o uso e apropriação do espaço, bem como a lógica e dinâmica de suas formas urbanas, que se pensou além das perspectivas da Geografia Urbana. No caso específico desta pesquisa, primeiramente, buscou-se construir, de fato, um estudo abrangente acerca da avenida, ou seja, que compreenda a visualização e entendimento da paisagem como um todo e a sua construção ante aos tempos. Para tanto, considerou-se a realidade advinda dos diversos agentes e suas escalas, e também, a dinâmica espacial da área de estudo frente aos fatos de sua construção e reprodução.

A partir disso e em continuidade, fundamenta-se também de acordo com as perspectivas do Urbanismo, este que é

[...] antes de tudo uma *Ciência* que se dedica ao conhecimento das coisas, que estuda metodicamente os fatos, que pesquisa as causas primeiras e depois, após um rigoroso trabalho de análise, tenta em sínteses sucessivas determinar, quando não leis, ao menos princípios diretores. Sobre essa base pode se erigir uma *Arte aplicada* que passe à ação, à criação de sínteses novas, materializando através de um jogo entre vazios e cheios, os volumes em que se abrigam os grupos sociais; mas a aplicação desta arte após a análise científica necessita de uma dupla escolha: escolha de componentes urbanos para cuidar, modificar, criar, e escolha das aplicações possíveis – implicando essa dupla escolha na determinação dos valores humanos; ela é, por essência, uma *Filosofia* (BARDET, G. 2001, p. 27).

Assim sendo, também se estabelece uma análise acerca de preceitos do Urbanismo, primeiramente por se expressar além dos processos de reprodução do espaço urbano e também por considerar a totalidade dos problemas existentes na conjuntura atual. Neste caso, realizou a análise a partir de problemáticas acrescidas de diversas circunstâncias temporais descomedidas as quais comprometeram e ainda compromete, em diversos fatores, a dinâmica social, urbana e comercial local. Em vista disso, nesta conjuntura contemporânea, segundo Bardet (2001), há de se considerar os problemas relativos ao tráfego, higiene e conforto, sociais e econômicos, estética, intelectuais e espirituais.

O conhecimento sobre as cidades, em sua plenitude, se dá a partir da sua temporalidade, ou seja, dos seus complexos e diversificados processos históricos, bem como acerca de sua trajetória social, econômica e política sob influência dos diversificados agentes. Intrínseco a isto e, para o entendimento global do processo de produção e reprodução do espaço urbano, há a necessidade de se considerar a materialidade destes processos e dinâmicas, os quais correspondem expressivamente para o desenvolvimento da estrutura urbanística do meio.

Assim, esta pesquisa tem como objetivo central expor uma análise temporal da avenida, a qual se embasou, principalmente, na literatura presente da Geografia Urbana e do Urbanismo para contextualizar a reprodução e as metamorfoses que acontecem no seu espaço urbano; além de diagnosticar as dinâmicas e influências dos múltiplos agentes, no intuito de expor a realidade de sua gênese e processos que encadearam às suas formas e funções ao longo dos anos. E, apresenta-se como relevante em função dos poucos estudos que são desenvolvidos na perspectiva histórico-geográfica na cidade de Ribeirão Preto, localizada no interior do estado de São Paulo.

Diante do exposto, o estudo que apresentamos se reveste de importância, a partir do momento que vem demonstrar as relações entre as dinâmicas e o acúmulo dos tempos envolvidos para a conformação da cidade atual, tendo como exemplo a Avenida Nove de Julho. Esta rua que sempre teve relevância fundamental para as dinâmicas do processo de produção e reprodução da cidade e para as ações político-administrativas inerentes aos processos urbanos.

Esta pesquisa se iniciou a partir de pesquisas, leituras e seleção de obras de referências acerca da produção do espaço urbano, planejamento urbano e do urbanismo, no intuito de referenciar a problemática junto aos autores das ditas áreas, os quais abarcarão desde a sua reprodução, bem como as metamorfoses e (re)configurações territoriais que o espaço urbano apresenta ao longo dos anos. É nesta perspectiva que, de acordo com Carmo (2006), o estudo do espaço urbano, embasado no materialismo dialético, permite o entendimento das dinâmicas sócio-espaciais como processo em constante transformação, uma vez que sua análise considera a dimensão histórica. Neste contexto, este estudo se fundamenta no método materialista histórico-dialético: materialista, uma vez que os seres humanos criam suas relações sociais e, junto a isso, este conjunto de relações acabam influenciando àqueles que estão inseridos em determinado contexto; histórico, por ter o tempo como fator determinante da ação social e política concreta; e, por fim, dialético, por permitir compreender o movimento da história e considerar as etapas como algo não estático e que sofre mutações de acordo com as ações humanas recorrentes.

Foram consultados dados documentais, históricos e políticos disponíveis no acervo de órgãos públicos, como o Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto e a

Prefeitura Municipal. Também foram realizadas visitas às bibliotecas de faculdades do município que oferecem o curso de Arquitetura e Urbanismo, no intuito de se adquirir materiais com perspectiva técnica acerca das decisões e processos políticos referentes ao objeto deste estudo. Fotografias disponíveis nos acervos também foram utilizadas, bem como a reprodução de novas imagens, que foram utilizadas como elemento de comparação, essenciais para ilustrar e desenvolver a problemática acerca das mudanças urbanas e urbanísticas locais e o processo de reprodução do espaço urbano estudado.

Diante disso, essa análise permitiu uma reflexão mais abrangente e contextualizada sobre a Avenida em determinados momentos históricos, procurando compreendê-la a partir de sua totalidade, levando em conta elementos e problemáticas que a constituem, ou seja, considerando seu espaço e os sujeitos de sua produção. A análise qualitativa dos dados se baseou na busca e interpretação histórica dos processos de reprodução do espaço urbano, considerando tanto a realidade de outrora, quanto a existente nos dias atuais da Avenida Nove de Julho.

Neste caso, este estudo contribuirá, principalmente, para o entendimento da lógica dos diversos interesses que permeiam as dinâmicas estruturais locais; sejam eles benéficos ou desvantajosos para o desenvolvimento urbano. Para tanto, há a necessidade de expô-los para que haja uma melhor elaboração de estratégias que visam a melhora da qualidade de vida na cidade e o desenvolvimento da realidade atual, bem como ampliar o embasamento teórico para a reformulação de projetos políticos e urbanísticos em sua abrangência, favorecendo assim, os mecanismos para que se redinamize o local em sua totalidade.

O texto que apresenta os resultados da pesquisa e de suas reflexões encontra-se organizado da seguinte forma: a primeira parte intitulada de *Ribeirão Preto: Terra do Café*, consiste na contextualização histórica de conformação e expansão urbana do município de Ribeirão Preto. Perpassando da sua gênese, à constituição de suas ruas, como também acerca de processos políticos, sociais e econômicos que estariam amplamente envolvidos para o desenvolvimento da cidade e do centro da mesma em toda sua complexidade.

De fato, se faz necessária a abordagem histórica local, visto que a materialidade do objeto de estudo deste trabalho se conforma ante aos seus tempos,

como também é de extrema importância para a compreensão da sua realidade passada no intuito de contemplar as problemáticas existentes nos dias atuais.

Na segunda parte, intitulada *De Sete de Setembro à Nove de Julho*, será abordada, à luz da contextualização histórico-geográfica, a dinâmica e a preponderância dos diversos agentes responsáveis pela construção, conformação, e dinamismos existentes na Avenida Nove de Julho.

Pensou-se em explanar acerca dessas questões, em função dos poucos estudos que remetem a produção e reprodução espacial da cidade de Ribeirão Preto inclusive, neste caso, a respeito da dita Avenida. Acredita-se que, entender a confluência de fatores que motivam a dinâmica dos agentes no local, proporciona uma interpretação mais ampla e abrangente da questão urbana global contemporânea.

Na terceira parte, nomeada de *Objeto-intencionalidade: O paradoxo contemporâneo*, será exposto, em um primeiro momento, a problemática e complexidade existente entre a forma-função. Neste caso, terão exemplos de edificações que se modificaram ao longo dos anos em consonância à ação dos agentes, estes que são intrínsecos às temporalidades.

Em seguida se tratará da realidade atual da Avenida Nove de Julho, do embate existente entre patrimônio histórico e cultural e a sua preservação. Resolveu gerar essa discussão em função do paradoxo que existe nessa localidade, ou seja, a manutenção e preservação do patrimônio e a falta de incentivo dos órgãos públicos para que as obras sejam realizadas.

CAPÍTULO I

[...] o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. Conseqüentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço.

(SANTOS, M., 2014, p.67)



RIBEIRÃO PRETO: TERRA DO CAFÉ

Neste primeiro capítulo, será analisada a origem e o desenvolvimento socioeconômico do município de Ribeirão Preto, de acordo com a bibliografia sobre esta temática. Através deste capítulo, procurar-se-á pontuar o processo histórico de conformação do município à luz dos seus processos migratórios, econômicos e políticos para que se possa atingir de fato o objeto de estudo, a Avenida Nove de Julho.

O município localiza-se na Meso e Microrregião de Ribeirão Preto, na porção nordeste do estado de São Paulo, a uma distância de aproximadamente 290km - em linha reta - da capital, entre as coordenadas geográficas de 21°11' de Latitude e 47°49' de Longitude. Apresenta-se, atualmente, uma área de 650,42km² a 536m de altitude, a qual abriga 654.893 habitantes⁴.

Ribeirão Preto se situa na porção nordeste da Bacia Sedimentar do Paraná, em uma área que abrange arenitos das formações Botucatu e Piramboia, basaltos e diabásios da Formação Serra Geral e sedimentos aluvionares recentes (SEPLAN, 1994).

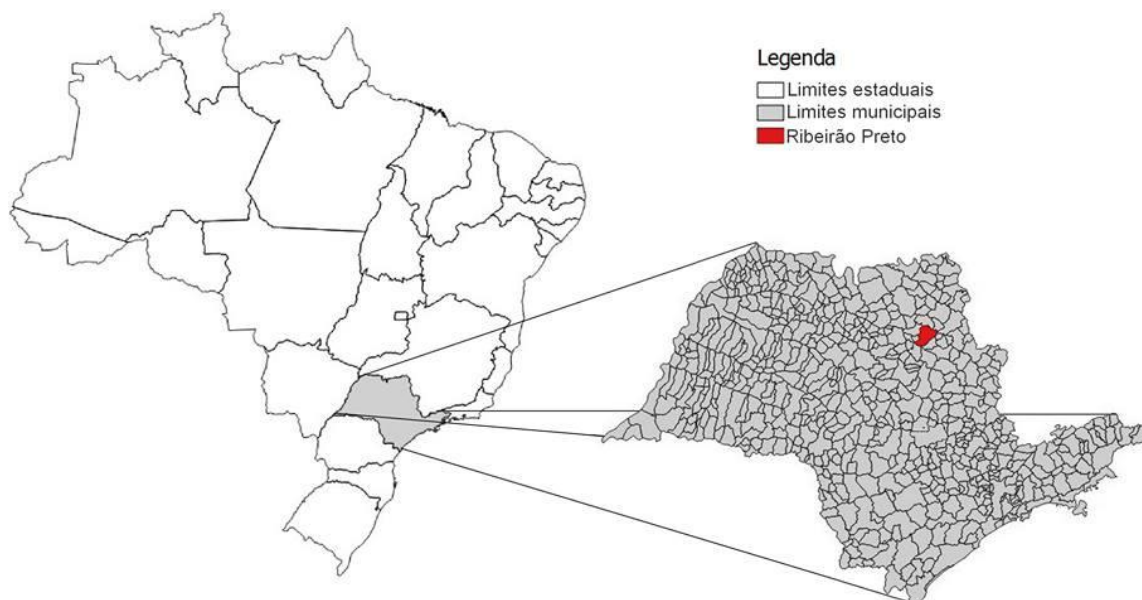


FIGURA 1: Localização de Ribeirão Preto – São Paulo.
Elaboração: Os autores, 2016.

⁴ SEADE, 2016.

A história do município de Ribeirão Preto se inicia junto aos índios Caiapós, estes que foram os primeiros habitantes das terras localizadas nas bacias dos córregos das Palmeiras, Tanquinho, do Retiro Saudoso e do Ribeirão Preto, os quais fazem parte, segundo Bruna (1997, p.63), da “mesopotâmia” formada entre os rios Pardo e Mogi-Guaçu.

Em meados do século XVIII, os bandeirantes abriram uma rota de São Paulo, entroncando ao caminho das minas de Goiás. Neste trajeto se alocaram os primeiros migrantes que instauraram roçados e pequenos rebanhos para subsistência. É presumível que estas ocupações tenham ocorrido pela “posse” pacífica dos terrenos, de terras devolutas ou de sesmarias doadas, que posteriormente foram subdivididas, tendo passado por vários possuidores. Nesta época, toda a gleba estava sob jurisdição de São Simão (CIONE, 1989, apud BRUNA, 1997).

Nesta conjuntura de ocupação e demarcação de divisas de terras, há de se considerar também os aspectos geográficos como formações rochosas, relevo e hidrografia que, via de regra, foram referenciais demarcadores de divisas dessas terras (VALADÃO, 1997).

No início do século XIX, novos migrantes advindos das Minas Gerais em função da crise do ouro se alocam na região do Rio Pardo para exploração da agricultura e da pecuária. No entanto, a legitimação das propriedades ocorria, segundo Valadão (1997, p.20), “pela permanência da ocupação, pela consolidação de heranças, ou pela transmissão através de escrituras particulares garantidas pela tradição”. Ante a isso crescia o número de fazendas e, concomitante, a população.

Neste sentido, em função da população predominantemente católica apostólica romana, tinha-se a pretensão de se construir uma capela em virtude da fé e anseios religiosos, em função disso, alguns fazendeiros doaram terras à Igreja. Isso, de fato, colaboraria com a vinda de mais migrantes, contribuindo para o estabelecimento da população e transformando a dinâmica social local. Porém, foi apenas em 1870 que o patrimônio religioso foi consolidado canonicamente, o que contribuiu fortemente para o desenvolvimento econômico da região.

É neste contexto que, segundo Rosendahl (2008, p. 52), a ciência geográfica também deve considerar “a religião como fator de união e de posição da sociedade”, ou seja, deve-se tê-la com certa relevância, em função da consciência religiosa da população alocada em determinada época, o que motiva, de fato, a perseverança e a

constituição do território. Isso se torna evidente quando se concretiza a construção da Capela de São Sebastião, determinando, assim, a transição do vilarejo a município.

Nesta mesma época, se instaurava no Vale do Paraíba a crise do café, esta que motivou a vinda de muitas famílias de migrantes para a região do povoado de São Sebastião do Ribeirão Preto, onde a alta fertilidade dos solos contribuiu proporcionalmente às compras de terras e à estrutura fundiária voltada ao café, principal produto de exportação da época.

Neste caso, a relativa distância entre a Vila de São Simão e o povoado de São Sebastião do Ribeirão Preto colaborava para que houvesse certa autonomia administrativa entre ambas. Em função disso, a Lei nº 67, de 12 de abril de 1871, elevou o povoado à categoria de Vila, passando a denominar-se Vila de Ribeirão Preto.

Concomitantemente, ocorreram modificações significativas na estrutura urbana da Vila, o que se deu em função dos ricos fazendeiros que compravam suas terras no espaço rural para a cultura do café e criação de animais de produção e corte, mas que instalavam suas moradias na pequena mancha urbana que estava em expansão. Isso motivou a dinâmica do comércio, da pequena indústria, da construção civil, cinemas, cassinos, como também o Teatro Carlos Gomes, de 1897 (nesta época, o segundo maior do país), e o Palácio Rio Branco, de 1917 (hoje, sede da Câmara e Prefeitura). (PAZIANI, 2005)

No final do século XIX, junto à ascensão da cultura e exportação do café, instala-se a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (ANEXO I), que aumentou o escoamento produtivo cafeeiro, facilitou a logística monetária e temporal do processo de transporte e produção intensa da *commodity* vigente na época, como também era usada como meio de transporte e, principalmente, motivou o deslocamento e a vinda de imigrantes “principalmente da Itália, Espanha e Portugal, iniciada na década de 1880, atingiu seu apogeu nas duas décadas da virada do século” (WALKER, BARBOSA, 2000, p.41).



FIGURA 2: Foto da estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro na cidade de Ribeirão Preto.
FONTE: Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

De um modo geral,

A cidade de Ribeirão Preto se insere durante a Primeira República⁵ num quadro de relações mais amplo em virtude do processo de alargamento do sistema capitalista com o advento da Segunda Revolução Industrial. Esse fenômeno da globalização da economia capitalista, que ao longo do século XIX se consolida e se estende para diversas regiões do planeta, modifica de maneira profunda a sociabilidade desses lugares. O capitalismo dessa fase se torna internacional não apenas de forma econômica, mas também de forma cultural, alterando modos de vida. Nessa etapa do capitalismo se desenvolve, por exemplo, a eletricidade e os derivados do petróleo, possibilitando novos campos de exploração industrial, como os altos fornos, a metalurgia e as indústrias químicas, o que gera uma nova gama de produtos que mudaram bastante o cotidiano das pessoas (DEMINICE, 2015, p.71).

Além de ampliar a atividade econômica da cidade, agilizar e facilitar o processo de transporte do café, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro promoveu diversas mudanças no espaço urbano da cidade, onde

[...] foram executadas obras de retificação do córrego Ribeirão Preto, aterros, abertas as praças Schmidt para a implantação da estação e as atuais ruas José Bonifácio e a Avenida Gerônimo Gonçalves. Em seguida, nessa mesma área, foram construídos armazéns, casas de máquinas, casa de bombas d'água e oficinas. No conjunto, essa intervenção apresentava a expansão do tecido urbano para além de seu núcleo original [...] (VALADÃO, 1997, p.40).

Via-se um acentuado crescimento, tanto econômico quanto populacional. De acordo com o recenseamento realizado em 1887, a Vila possuía 10.420 habitantes, dentre os quais 1.379 escravizados (BRUNA, 1997).

⁵ De 1889 a 1930.

É neste contexto de intenso desenvolvimento urbano e comercial que no dia 1º de abril de 1889, através da Lei nº 8, a Vila foi elevada à categoria de Cidade, a qual passava a se chamar Ribeirão Preto. Perante a isso, segundo Valadão (1997), concentrava-se no centro da cidade todas as atividades sociais, serviços públicos, prestação de serviços e comércio, bem como a construção de residências de comerciantes e fazendeiros enriquecidos com o café.

Já nas primeiras décadas do século XX, devido às *mudanças políticas de migração*⁶, ocorreram várias e volumosas correntes migratórias de pessoas advindas de países europeus para os países em desenvolvimento. O Brasil, bem como Ribeirão Preto, recebeu muitos imigrantes que, neste contexto, tinham como principal intuito o trabalho assalariado, como também ascender e difundir a forte agricultura cafeeira que emergia na época junto aos ricos fazendeiros que se realocavam do Vale do Paraíba.

No período de 1914-1930, o município de Ribeirão Preto mantém a liderança entre os 20 municípios que constituem a região da alta Mogiana, no que se refere ao número de pés em produção, por safra, com 31.394.365 pés de café, e a liderança entre os maiores produtores da região (Franca, São Simão e Sertãozinho), no que se refere ao item arroba por mil pés, em 11 dias das 16 colheitas realizadas no referido período (BACELLAR, 1999, p.120 apud CALIL JUNIOR, 2003, p.57).

É neste momento que ocorrem a organização e desenvolvimento dos primeiros bairros de Ribeirão Preto, os quais extrapolaram os limites do centro devido as novas demandas por habitação em função do crescimento demográfico intenso da cidade.

Na primeira década do século XX, Ribeirão Preto recebeu mais de 19.000 novos imigrantes. Segundo o censo local de 1912, 41,83% da população do município eram estrangeiros. Os imigrantes causaram tremendo impacto social em Ribeirão Preto. Existiam organizações étnicas para cada nacionalidade representativa, jornais em língua estrangeira e, além disso, os recém-chegados, certamente, trouxeram consigo uma variedade de novos costumes e preferências. Em geral, o ambiente de Ribeirão Preto naquele período havia-se tornado bastante cosmopolita (WALKER, BARBOSA, 2000, p.41).

Foi durante o ciclo cafeeiro na cidade que houve um grande aumento das safras, o que ocasionou acentuada desvalorização da *commodity* e isso refletiu diretamente na dinâmica das terras de Ribeirão Preto. É nesta perspectiva,

⁶ Essas mudanças ocorreram em função da dinâmica e alargamento do modelo de produção capitalista que prevalecia no território nacional. Além disso, as imigrações foram motivadas por subsídios e também pela transição demográfica que ocorrera no continente europeu. Evidencia-se, então, a dinâmica da mobilidade do trabalho submissa aos poderes do capital em uma escala global (os imigrantes europeus) e local (os migrantes brasileiros).

considerando os fluxos migratórios e o modelo econômico vigente, que se considera o que Santos (2014, p.41) explicita acerca desta dinâmica de modificação do espaço habitado, ou seja,

[...] pode ser abordada segundo um ponto de vista biológico, pelo reconhecimento da adaptabilidade do homem, como indivíduo, às mais diversas altitudes e latitudes, aos climas mais diversos, às condições naturais mais extremas. Uma outra abordagem é a que vê o ser humano não mais como indivíduo isolado, mas como um ser social por excelência. Podemos assim acompanhar a maneira como a raça humana se expande e se distribui, acarretando sucessivas mudanças demográficas e sociais em cada continente (mas também em cada país, em cada região e em cada lugar). O fenômeno humano é dinâmico, e uma das formas de revelação desse dinamismo está, exatamente, na transformação qualitativa e quantitativa do espaço habitado.

Isso fica explícito no centro de Ribeirão Preto na conjuntura do intenso e indireto mercado de terras urbanas que, segundo Garcia (2013 apud DEMINICE, 2015), era realizado através do acúmulo de terrenos dentro do Patrimônio Religioso, os quais eram vendidos por foreiros⁷. Entretanto, foi apenas durante a Primeira República, sob a gestão dos Intendentes Municipais, que se iniciou a repartição das glebas periféricas a fim de transformá-las em loteamentos voltados à ocupação residencial urbana.

Esse cenário favoreceu intrinsecamente a ação dos agentes especuladores imobiliários no que tange a instauração de processos sucessórios em caso de morte dos proprietários de terras; motivando, assim, “a incorporação de propriedades pelos loteadores de glebas do perímetro urbano” (BACELAR apud DEMINICE, 2015, p.132).

Profundas mudanças que ocorreram no processo de urbanização da cidade em função da cultura comercial do café influenciaram no processo de desenvolvimento e adensamento urbano de Ribeirão Preto. Este fato fica explícito, inclusive, quando se considera a instauração dos trilhos da Companhia Mogiana, o que motivou a vinda dos imigrantes, ocasionando, assim, o *boom* demográfico local que colaborou intrinsecamente para o crescimento econômico e estrutural-urbano da cidade.

Evidencia-se então, que o crescimento das áreas centrais das cidades se manifesta de formas diversificadas. Isso se diferencia principalmente em função do momento histórico, das intencionalidades locais e do porte das cidades. Neste caso, a expansão do centro de Ribeirão Preto é expressa a partir da metamorfose do seu uso residencial de alta renda pelo uso comercial e de serviços.

⁷ Donos de terras que tem como obrigação o pagamento de foro direto ao senhorio.

CAPÍTULO II

O espaço é um produto material em relação com outros elementos materiais – entre outros, os homens, que entram também em *relações sociais determinadas*, que dão ao espaço (bem como aos outros elementos da combinação) uma forma, uma função, uma significação social. Portanto, ele não é uma pura ocasião de desdobramento da estrutura social, mas a expressão concreta de cada conjunto histórico, no qual uma sociedade se especifica. Trata-se então de estabelecer, da mesma maneira que para qualquer outro objeto real, as leis estruturais e conjunturais que comandam sua existência e transformação, bem como a especificidade de sua articulação com outros elementos de uma realidade histórica.

(CASTELLS, M., 2000, p.181)



DE SETE DE SETEMBRO À NOVE DE JULHO

A expansão urbana e o berço da elite

Neste capítulo, serão abordadas a gênese e a atuação de agentes sociais na conformação da Avenida Nove de Julho. Isso se dará com o principal intuito de contextualizar e datar os principais processos políticos, econômicos e urbanísticos que colaboraram para o dinamismo da produção e reprodução do espaço urbano na dita área.

Com o elevado crescimento demográfico da cidade no início do século XX, muitos investimentos urbanos são realizados na região central da cidade. Isso se deu principalmente pela alocação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e pela cobrança do Imposto Predial e de Viação⁸. Esses eventos, ademais, motivaram a implementação de vários serviços na zona central, como energia elétrica, esgoto, água, rede telefônica, calçamento, paisagismo, entre outros. A partir dessa concepção de privilégios e intensos processos políticos de expansão do espaço urbano local, na qual a malha urbana se expande, as ruas se prolongam e os novos quarteirões são implantados na área.

É nesta conjuntura de intenso dinamismo, conformação e acentuada expansão urbana (ver Anexo II, retratando a evolução urbana do município ao longo das décadas) que a Avenida, objeto de estudo deste trabalho, foi arquitetada. Em um primeiro momento, a localidade teve seu projeto idealizado pelo prefeito João Rodrigues Guião, em 1921, à luz dos Códigos de Posturas municipais que refletiam acerca das

[...] consequências da expansão da lavoura cafeeira, do desenvolvimento econômico, o declínio do trabalho escravo e o progresso da imigração, o desenvolvimento do comércio e de um mercado interno, das estratégias fiscais para formar renda, enfim, refletem a formação e crescimento do urbano. Representavam os anseios da classe governante e dominante, iguais na província e no interior. Somente a escala de suas sedes diferia consideravelmente, no entanto leis avulsas se encarregavam de atribuir aspectos locais às resoluções. O cenário urbano foi sendo modificado e preparado para a formação de uma nova imagem da cidade limpa das construções antigas, da sujeira, dos animais e das aglomerações humanas indesejáveis (SANCHES, 2003, p.16).

⁸ Estabelecia multa de 30 mil réis aos proprietários de terrenos que não possuíssem muros e outras edificações de tijolos no interior de lotes do perímetro central da cidade. (DEMINICE, 2015, p.73)

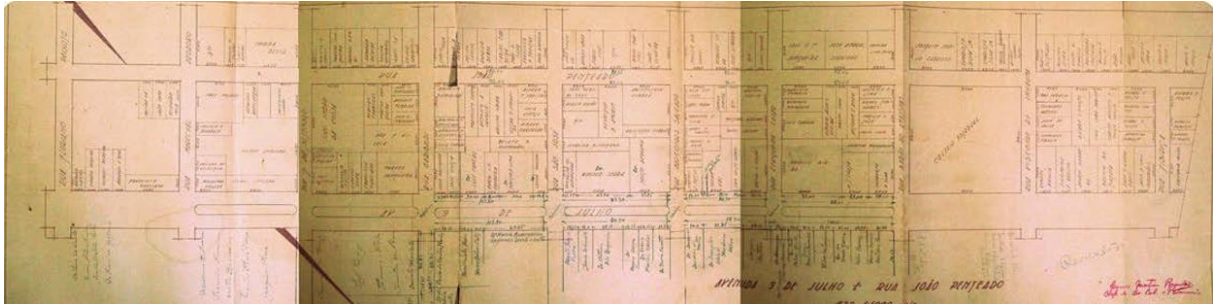


FIGURA 3: Planta de demarcação dos terrenos desapropriados para a construção da Avenida Nove de Julho.

FONTE: DEMINICE, 2015, p.149.

Além disso, o Código de Posturas⁹ estabelecia que todas as edificações possuísem um afastamento de seis metros dos portões à entrada na Avenida e também que possuísem jardins fechados de gradis em suas fachadas, arquitetando, assim, o mais novo bulevar exclusivamente residencial da cidade (SANCHES, 2013, apud DEMINICE, 2015).

Seus primeiros quarteirões foram inaugurados em 7 de setembro de 1922 sob o nome de Avenida Independência, no intuito de se homenagear o Centenário da Independência do Brasil. Junto a isso, a partir do momento em que se possuía toda infraestrutura em obras para habitação, a área plana e privilegiada se tornou a principal localidade para a construção dos grandes casarões da elite ribeirão-pretana que se alocava.

Calil Júnior (2003) ressalta que esse processo de expansão urbana que ocorrera representava “um novo estilo de morar”, pois além da proximidade e fácil acesso junto ao centro da cidade, se localizava em cotas altas e arborizadas do município.

Ante a isso, de acordo com Silva (2004, p.14), a implantação da Avenida em questão desenharia o conceito de uma “geografia social da cidade”, o que perdura até os dias atuais, ou seja, nas proximidades da Avenida Independência configurou-se, então, “a centralidade da elite, concentrando valores imobiliários altos, habitações luxuosas, alto consumo e mais investimentos públicos”.

Esta intencionalidade e a forma do espaço perduraram até meados do final da década de 1920. Com a crise da economia cafeeira que se instaurava, a cidade deixa de atrair migrantes, obrigando os capitalistas a diversificarem a agricultura e a

⁹ Documento que possuía um conjunto das normas municipais de todas as áreas de atuação do poder público.

direcionar o capital acumulado para outros setores, como a indústria, a construção civil e o comércio local.

A elite e a ascensão do comércio

Neste momento de crise e de investimentos em diversificados setores da cidade além do café, há o intenso crescimento da atividade comercial na região da Avenida Independência. Isso se deu em função de o prefeito João Rodrigues Guião ter motivado o incentivo público-privado na área, efetivando-se, assim, o processo de valorização dos imóveis, principalmente com finalidade especulativa (VALADÃO 1997).

Isso fica evidente na referência do prefeito João Rodrigues Guião (1923, p.52):

Não é o custo da vida que é caro, é a própria vida que, expandindo-se com mais intensidade num meio cada vez mais populoso, exige tanto maior produção de riquezas para conforto dos habitantes, quanto maior via sendo, de dia para dia, o consumo delas, pelo contínuo aumento da população... As casas de aluguel para famílias modestas e de poucos recursos alugam-se pelo preço de 40\$ a 100\$. Para famílias de tratamento encontram-se pequenas casas elegantes e bons e confortáveis prédios, cujos aluguéis regulam entre 150\$ e 400\$. Os estabelecimentos comerciais, desde pequenas casas até grandes armazéns, pagam aluguéis que regulam entre 200\$ q 1:200\$000 por mês. A água e a luz são pagas pelos inquilinos, sendo as taxas adaptadas as que constam das tabelas aprovadas pela municipalidade [...]

É nessa dinâmica vigente que se tem uma disputa entre os moradores e os comerciantes pelo espaço da Avenida Independência, o que ocasiona um certo deslocamento da população de alta renda para áreas localizadas mais ao sul da cidade, como o bairro Higienópolis.

É a partir da década de 1930 que, de acordo com Calil Júnior (2003, p.79), “[...] a fisionomia da cidade começa a se transformar, não só com novas edificações que contrastavam, por suas dimensões e estilos arquitetônicos, com aqueles existentes até então, mas também com a diversificação das atividades centrais e o número de estabelecimentos”, evidente, inclusive, na Avenida Independência.

Foi através do Ato nº 60, de 25 de julho de 1934, que a avenida passou a ser designada como Nove de Julho, devido à data homônima do ano de 1932, quando foi deflagrada a Revolução Constitucionalista e, junto a isso, começou a ser transformada em um dos primeiros polos comerciais da cidade de Ribeirão Preto.

O deslocamento das camadas de alta renda, juntamente com o crescimento das atividades comerciais na área se motivou, inclusive, pelas infraestruturas instaladas neste eixo, as quais respondiam às exigências organizacionais e tecnológicas da época (CALIL JÚNIOR, 2003). Além disso, neste caso, a Avenida Nove de Julho possuía uma estrutura viável para a circulação dos automotores da elite local, o que facilitava o trânsito e acesso às residências, aos comércios e aos poucos bancos que ali se instalavam.

Perante esta transformação do espaço da Avenida Nove de Julho, de acordo com George (1968, p.228):

O crescimento dimensional das aglomerações vem acompanhado de uma profunda transformação interna. Os núcleos originais, as cidades históricas concentram funções de direção dos serviços públicos e das empresas privadas. Conservam a função comercial tradicional. Mas, como estas diversas atividades adquirem importância crescente nas economias e nas cidades modernas. O volume construído recentemente para a totalidade das necessidades e das formas de existência da cidade é progressivamente absorvido pelos escritórios, pelos bancos, pelas agências comerciais, pelas lojas comerciais, pelos hotéis, pelas salas de espetáculos etc. O número de habitantes dos bairros antigos diminui tanto mais depressa quanto mais os pontos comerciais substituírem os locais de habitação e o envelhecimento das construções exigir operações de renovação. Resulta daí a primeira forma de choque dentro da cidade: entre os locais de trabalho de todo o pessoal dos escritórios, das administrações das agências das lojas e os bairros onde deve fixar residência.

E assim se consolida a Avenida Nove de Julho dos anos 1930, caracterizada pela transição residencial à comercial. Tanto sua paisagem como seu espaço se distinguiram a partir dos movimentos superficiais e de fundo da sociedade, uma realidade de funcionamento unitário, evidente a um mosaico de relações, formas, funções e sentidos (SANTOS, 2014).

O comércio chega à Avenida transformando sua paisagem e, principalmente, sua funcionalidade. Essa setorização é marcada pelas atividades locais, pela diferenciação dos atendimentos às diversas classes sociais (CALIL JÚNIOR, 2003).

O centro do município de Ribeirão Preto, na década de 1940, experimentava-se ao desenvolvimento econômico embasado na agroindústria e na indústria metalomecânica (Tabela I), dimensionando ainda mais o crescimento e o desenvolvimento das dinâmicas e estruturas urbanas. Isso tudo se dava em função da concentração de renda, o que promovia também o crescimento das diferenças sociais, conjecturando uma evidente segregação sócio espacial na cidade. Na porção Sul e Sudeste se alocavam as populações mais ricas e ao Norte e Oeste a população

de baixa renda; já no centro, espaço único de convergência de toda a cidade, notava-se a separação entre o comércio de luxo e o popular.

ATIVIDADES	Centro	
Saúde e Serviços Sociais	90	5%
Ensino	31	2%
Intermediação Financeira	28	2%
Serviços Princ. Empresas	129	8%
Obras de Const. Civil	17	1%
Transp. Armaz. e Comunic.	30	2%
Manut. e Repar. de Veículos	32	2%
Outros Serv. Colet. Pessoais	179	11%
Lazer	20	1%
Alojamento	45	3%
Alimentação	145	9%
Prod. Alimentícios	139	8%
Tecidos/Calçados	93	6%
Lojas Especializadas	396	24%
Supermercado/Açougue	16	1%
Atacadistas	15	1%
Indústria	234	14%
TOTAL	1.639	100%

TABELA I: Participação das empresas no final da década de 1940.

FONTE: Editado de CALIL JÚNIOR, 2003, p.111.

Evidencia-se, então, à luz de Singer (1982, p.28), a competição dos espaços por usos distintos:

[...] existe o fato de que, em determinadas condições, empresas e indivíduos disputarem áreas idênticas do espaço urbano. Isto se dá, sobretudo, com empresas que utilizam os mesmos serviços urbanos – transporte, comunicações, comércio varejista, etc. – que a população. Há uma nítida tendência, por exemplo, de certas empresas e serviços (escolas, agências de publicidade, imobiliária, bancárias, etc.) invadirem antigos bairros residenciais, em São Paulo. Isso tudo tem por consequência unificar o mercado imobiliário em casa cidade, fundindo as demandas por uso produtivo e habitacional do espaço.

Neste sentido, constata-se em Ribeirão Preto, junto à legislação urbanística que permite o uso misto do espaço urbano¹⁰, a formação de eixos de atividades

¹⁰ No caso da Avenida Nove de Julho esse uso era motivado por parcerias e investimentos do setor público e privado ao comércio, serviços e residências.

comerciais e prestadoras de serviços em localidades onde haviam maior fluxo de veículos, o que se motivava, assim, o crescimento da região como um todo. É também o caso da Avenida Nove de Julho, porém, à medida que o espaço físico-estrutural destas localidades se extenuava, essas atividades se conduziam às ruas transversais e paralelas, formando, segundo Calil Júnior (2003, p.157), “uma grande ‘sub-região urbana’”.

A elite e os agentes sociais: A forma-estrutura-função

Da década de 1930, até meados dos anos 1950, Ribeirão Preto ficou inerte no que tange à arquitetura. Na região central, poucas edificações foram construídas, poucas se inovaram, mas muitas delas se metamorfosearam de acordo com as intencionalidades econômicas e políticas locais.

Ademais, a cidade assistiu, junto à introdução da economia da cana-de-açúcar pós-crise do setor cafeeiro, aos projetos de urbanização estagnados na Câmara Municipal e ao seu crescimento globalmente desordenado. Neste intenso processo de transformação e, com a vinda de muitos engenheiros e arquitetos à cidade, muitos moradores e comerciantes alocados na Avenida Nove de Julho começam a reformar suas residências e estabelecimentos com o principal intuito de agregar valor às obras.

Foi nesta conjuntura que a Avenida se consolidou como o novo setor bancário da cidade, pois, além da sua posição privilegiada, localizada mais ao Sul, onde se encontravam os bairros da população de renda mais alta, sua arquitetura diferenciada, com pavimentação de paralelepípedos, e o canteiro central constituído de pedras portuguesas e arborizado com sibipirunas¹¹, chamavam a atenção dos grandes bancos e das elites locais em função, inclusive, do vetor de expansão urbana mais valorizado da cidade mediante ao seu valor histórico.

¹¹ Árvores de origem brasileira muito comum para a composição de paisagens urbanas. Adaptam-se facilmente em climas Equatoriais, Subtropicais e Tropicais. Possuem grandes e profundas raízes e podem ultrapassar os 15 metros de altura.

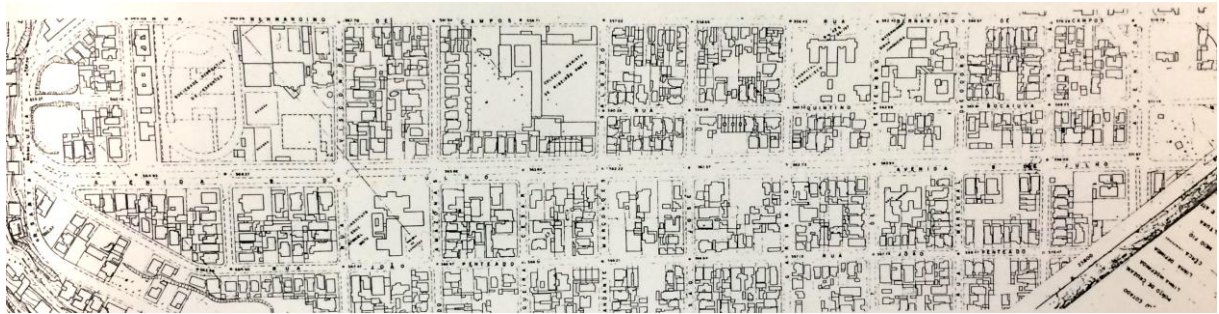


FIGURA 4: Figura que representa a Avenida Nove de Julho durante a década de 1950.
FONTE: Editado de VELONI, 1989.

Nas décadas de 1950 e 1960, a área da Avenida Nove de Julho sofreu intensas influências do capital comercial e imobiliário, as quais motivaram profundas mudanças na dinâmica local.

A Lei nº411, aprovada em 11 de maio de 1955 (ANEXO III), delimitou todos os loteamentos localizados ao Sul da avenida Nove de Julho como residenciais, exemplificado na Figura 6 a seguir.

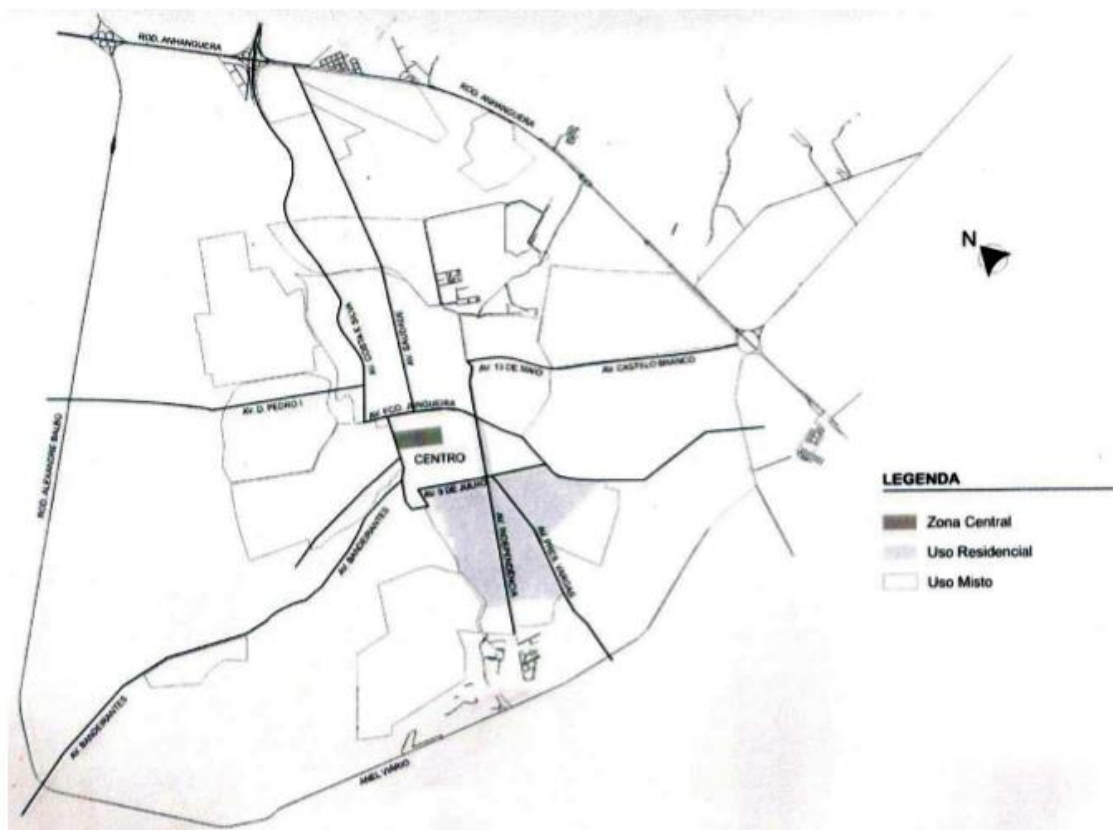


FIGURA 5: Principais determinações da Lei nº411 de 11 de maio de 1955, em relação ao parcelamento do uso e ocupação do solo da Zona Sul de Ribeirão Preto.
FONTE: FIGUEIRA, 2013, p.143.

Porém, em 27 de novembro de 1961, com a elaboração da Lei nº1.119 (ANEXO IV), primeira alteração na ocasião, autorizou-se a instalação de comércios como, farmácias, mercearias, bares, restaurantes e padarias nas áreas residenciais de outrora.

Já em 30 de novembro de 1966, a Lei nº1.845 (ANEXO V) surgia autorizando a construção de novos comércios na área residencial, desde que localizados em “centros comerciais” e estando de acordo com as observações impostas em lei.

Outras leis surgiram no intuito de motivar a dinâmica comercial na Avenida Nove de Julho, mas a Lei nº3.349 de 07 de outubro de 1977 (ANEXO VI), que não é exclusiva apenas a ela, é uma das principais nesta perspectiva. Ela determinou que a implementação de “comércios, serviços e equipamentos vinculados ao setor terciário, em sua maioria, agências bancárias e, portanto, acabaram por ser denominadas como ‘eixos’ de atividades terciárias e financeiros”. (FIGUEIRA, 2013, p.144)

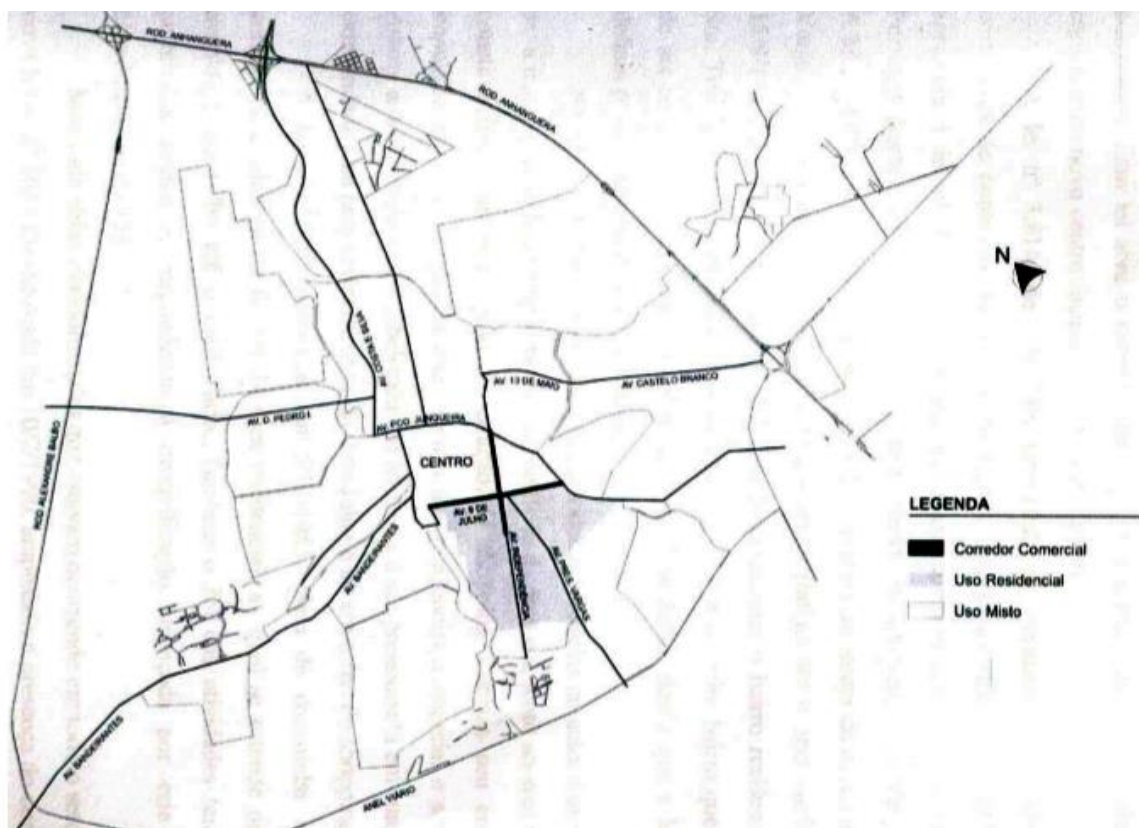


FIGURA 6: Principais determinações da Lei nº3.349 de 07 de outubro de 1977, em relação ao parcelamento do uso e ocupação do solo da Zona Sul de Ribeirão Preto.

FONTE: FIGUEIRA, 2013, p.144.

A partir da promulgação destas leis, a Nove de Julho torna-se da década de 1970 até meados da década de 80, a principal localidade de entretenimento e lazer

da cidade. É nela que vários bares e restaurantes são abertos e movimentam a vida noturna da elite e da classe média local.

Outras atividades, em função da popularidade que emergia na Nove de Julho, foram implantadas, como a prostituição de mulheres, travestis e transgêneros, advindos de classes mais humildes e de bairros periféricos do município. A principal diferença entre a prostituição feminina e de travestis e transgêneros se dá, principalmente, por a primeira ser bem difundida e a segunda ter poucos pontos fixos ao longo da Avenida. Contudo, ambas foram motivadas pela vida noturna local em função dos restaurantes, bares, a proximidade com hotéis e boates da região, bem como o intenso fluxo de policiais, táxis, seguranças e outros diversos atores.

Essa dinâmica da vida noturna na Avenida Nove de Julho se mantém até o início dos anos 1990, época em que seus restaurantes, bares e casas noturnas migram para as avenidas Independência, Presidente Vargas e ruas adjacentes às mesmas. Isso se deu em função de uma nova setorização que ocorrera nas ditas localidades, ou seja, a Nove de Julho se restringiria apenas ao uso misto do território, algumas poucas residências, comércio, bancos, hospitais e serviços e as outras avenidas foram motivadas pela Lei nº 5.685 de 20 de fevereiro de 1990 (ANEXO VII), a qual determinava a ampliação do comércio e serviços em detrimento do uso residencial no setor Sul. Ela produziu, assim, a criação de “corredores comerciais”¹² (CALIL JÚNIOR, 2003, p.166) junto às Avenidas Independência e Presidente Vargas, tornando-as os principais centros financeiros de Ribeirão Preto ao longo da década de 1990.

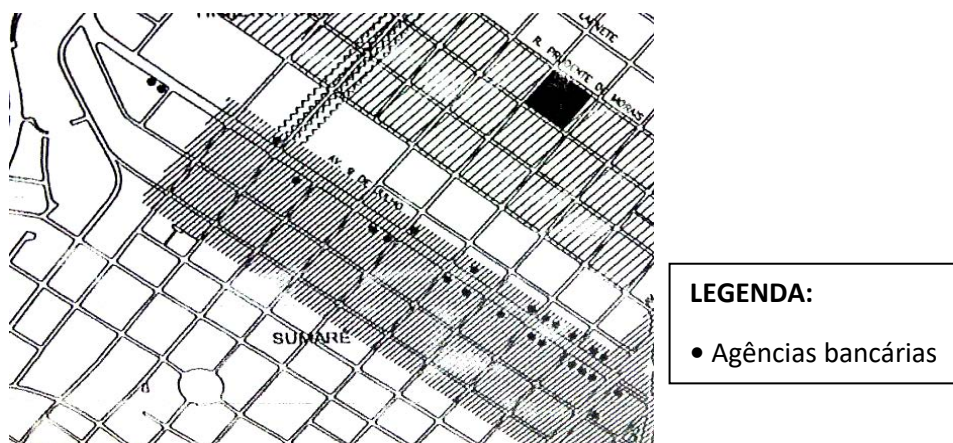


FIGURA 7: Avenida Nove de Julho como um centro financeiro: os bancos existentes entre os anos 1980 e 2002.

FONTE: Editado de CALIL JÚNIOR, 2003, p.148.

¹² Área que abrange comércio de consumo excepcional (raro e requintado), serviços profissionais, serviços pessoais de saúde e higiene, serviços de escritório e negócios. (CALIL JÚNIOR, 2003)

Neste caso, nota-se que a produção e reprodução do espaço da Avenida Nove de Julho se dá entre a lógica e intencionalidades do capital, bem como o embate do bem-estar social e os direitos públicos e privados, estes que são correspondentes às dinâmicas impostas pelas legislações e pelos detentores do grande capital. Ou seja, neste território há a consonância do conjunto de regras impostas pelos agentes sociais, estes que “estão inseridos na temporalidade e na espacialidade de cada formação sócio-espacial capitalista” (CORRÊA, 2013, p.43), e as inter-relações que, por ora, configuram o espaço público no cerne da política, dos interesses, expressando a realidade e a consciência do nomoespaço¹³.

¹³ Caracterizado pela inter-relação, mediada por normas, entre a sociedade e indivíduos no espaço em questão. O sistema social, segundo GOMES (2002), é formalizado em territórios de exclusão e inclusão a partir da segregação daqueles que não pertencem a realidade de tal lugar, ou seja, as leis são os órgãos principais a imporem as distinções entre estes espaços.

CAPÍTULO III

The common-sense notion that there is a time and place for everything' gets carried into a set of prescriptions which replicate the social order by assigning social meanings to spaces and times.

(HARVEY, D., 1989, p.214)



OBJETO-INTENCIONALIDADE: O PARADOXO CONTEMPORÂNEO

Neste terceiro capítulo, será articulado o principal embate contemporâneo da Avenida Nove de Julho após o seu tombamento como patrimônio histórico e cultural. Embasar-se-á em função das problemáticas políticas, no que tange aos investimentos e políticas públicas; comerciais, devido à forma-função da Avenida e sociais, na perspectiva da mobilidade urbana e acessibilidade na conjuntura vigente.

A partir da análise dos capítulos anteriores, fica evidente a ação dos agentes sociais e da sociedade capitalista na produção e reprodução do espaço urbano de acordo com as temporalidades e suas totalidades. Atribui-se ao espaço da Avenida Nove de Julho, então, novos conflitos e estratégias para a apropriação e melhor aproveitamento da sua espacialidade. Neste contexto, nota-se a constante mutação da paisagem, seja da sua forma ou da função dos seus espaços, gerando rugosidades que nem sempre acompanham as realidades do local.

Os lugares transformados da cidade produzem uma nova dinâmica; as ruas redimensionam-se e ganham outro conteúdo, que tende a eliminar o lúdico, transformando-as em lugar de passagem. O processo de reprodução do espaço urbano vai-se constituindo por meio da eliminação de antigas formas que traziam a marca da sociabilidade – pontos de encontro, o lugar da festa –, tragando os rituais e seus mistérios, eliminando referências, destruindo com isso as bases de apoio da memória social. Aqui, a fragmentação do espaço imposta pela propriedade privada do solo urbano se realiza também como fragmentação da vida social (CARLOS, 2001, p.53).

Logo, pensa-se na disposição dos tempos e seus diversificados atores, os quais arquitetam o espaço, mudando sua forma e competências. A intensa influência dos grandes capitalistas, das políticas e das relações sociais locais no processo de urbanização e conformação histórica é nítida na Avenida Nove de Julho. Estes agentes foram e ainda são indispensáveis no que tange a intencionalidade dos conteúdos inerentes às suas formas, estas que estão inseridas na lógica dos fluxos e circulações locais.

Segundo o Plano Diretor (2014) do município de Ribeirão Preto, a área do quadrilátero central, compreendida entre as avenidas Nove de Julho, Jerônimo Gonçalves, Francisco Junqueira e Independência, sofreu verticalizações aceleradas na década de 1990, as quais ocasionaram um grande adensamento ocupacional. Isso

também proporcionou o adensamento populacional local, o que colaborou com o aumento da demanda e eficiência de serviços urbanos da área.

Segundo dados do próprio Plano Diretor, no ano de 2000, a densidade era de 80,19 Hab/ha¹⁴, já em 2010, houve um crescimento acentuado de 9,16% (87,54 Hab/ha), ou seja, a grande quantidade de residências nos bairros próximos à Avenida Nove de Julho. Assim, a predominância do setor terciário na localidade, gera uma grande circulação de veículos, o que é um problema em função das poucas áreas para estacionamento nas vias públicas.

Residência e Comércio: uma refuncionalização

Nesta seção serão mostradas algumas edificações construídas ao longo da década de 1950, as quais sofreram modificações em função da sua localidade e das intencionalidades do modo de urbanização capitalista vigente em seu tempo.

O intuito principal é de ilustrar e confirmar a teoria discutida sobre forma-conteúdo das edificações, bem como a ação da especulação imobiliária e do grande capital na dinâmica de conformação da Avenida Nove de Julho.

Na figura 8 estão posicionadas as localidades das quatro edificações analisadas por este trabalho (residências 1 a 4) no âmbito de suas mutações ante os tempos e intencionalidades dos agentes.

¹⁴ Habitantes por hectare



FIGURA 8: Localização das edificações que exemplificam a teoria forma-conteúdo na Avenida Nove de Julho.

Elaboração: Os autores, 2016.

A residência (FIGURA 9), localizada na Avenida Nove de Julho, nº444, foi projetada em 1950 e edificada em 1963. Nesta época, com o comércio em ascensão, a família que a habitava decidiu por reformá-la, estruturando-a junto às rugosidades que se instauravam na Avenida. A família mudou-se para um bairro mais ao Sul da cidade e colocou o imóvel, agora, com a função comercial, para ser alugado.



FIGURA 9: Residência da família Cury, 1950.
FONTE: VELONI apud FIGUEIREDO, 1989.

Essa estrutura já foi utilizada como centro de beleza, escola de línguas e de informática. Hoje em dia a edificação se encontra inerte. Isso se dá em função da intensa especulação imobiliária local em virtude da sua dimensão e estrutura potencialmente conservada.



FIGURA 10: Prédio comercial localizado no mesmo local, 2016.
FONTE: Os autores, 2016.

A residência número 2 (FIGURA 11), se localizou no número 1117, e foi construída no início dos anos 1950. O dono, que se chamava Clóvis Alonso, foi quem motivou, junto aos órgãos públicos, a implantação de paralelepípedos na pavimentação da Avenida, bem como a iluminação ornamental e a rede de saneamento básico no local.

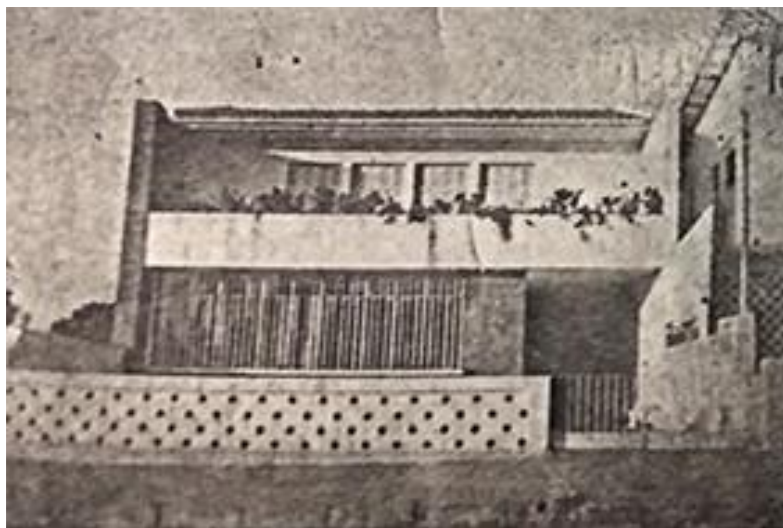


FIGURA 11: Residência da família Alonso, 1950.
FONTE: VELONI apud FIGUEIREDO, 1989.

Já na década de 1970, Clóvis e mais dois vizinhos são motivados a vender suas residências para a consolidação de uma imponente agência bancária da época (o Banco Real). Com isso, nota-se a presença da intensa dinâmica dos interesses do capital e dos agentes imobiliários na mutação da forma-função das estruturas locais. Hoje em dia, a forma e conteúdo ainda se constituem como uma agência bancária.



FIGURA 12: Agência bancária situada no mesmo local, 2016.
FONTE: Os autores, 2016.

A residência 3 (FIGURA 13), se localizou na Avenida Nove de Julho, nº1177, e foi construída na segunda metade dos anos 1950. Nos anos 1960, a edificação foi muito procurada por famílias ricas da época, em função da sua forma clássica e compacta e de sua localidade.



FIGURA 13: Residência da família Bighetti, 1956.
FONTE: VELONI apud FIGUEIREDO, 1989.

A edificação permaneceu residência até meados dos anos 1980, quando a família residente se mudou e colocou o imóvel à venda. Ante a isso, acompanhando o processo de metamorfose de muitas casas e, até mesmo, da própria Avenida, se transformou em estabelecimento comercial (FIGURA 14).



FIGURA 14: Farmácia localizada no mesmo local, 2016.
FONTE: Os autores, 2016.

A edificação número 4 (FIGURA 15), se localizava na mesma Avenida, no número 854. No fim dos anos 1950, a área que estava em intenso desenvolvimento e adensamento comercial, porém ainda abrigava grande parte da elite do município. Esta residência, na ocasião, foi construída em dois lotes, obtendo uma área total de 660m².

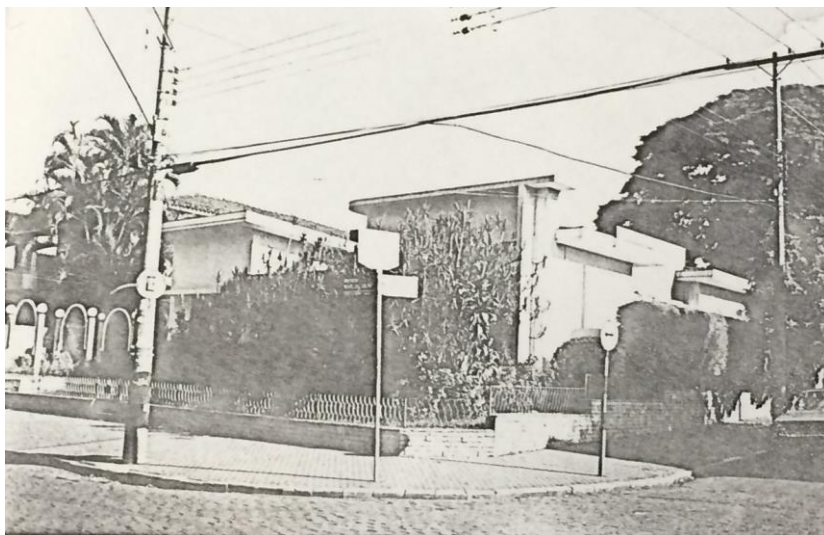


FIGURA 15: Residência da família Mosca, 1957.
FONTE: VELONI apud FIGUEIREDO, 1989.

Hoje em dia, essa edificação também sofreu influência dos efeitos promovidos pelas intencionalidades dos agentes. O espaço geográfico da Avenida foi - e ainda é - bastante influenciado pelos interesses econômicos e políticos; neste caso, por exemplo, os agentes hegemônicos são responsáveis por ditarem, cotidianamente, novos padrões de consumo.



FIGURA 16: Comércio situado no mesmo local, 2016.
FONTE: Os autores, 2016.

No sentido desta análise, pode-se constatar a dimensão e o sentido que se tem de habitar a cidade. Isso se dá, principalmente, em função da noção de reprodução da vida humana, ante os usos de determinados lugares em consonância à determinadas organizações temporais específicas. Nesse processo de produção do espaço urbano, segundo Carlos (2001, p.46), é que se constrói a identidade local a qual dá sentido à complexidade dos usos.

A autora ainda infere que

O tempo se refere à duração ligada àquela das práticas, que, por sua vez, vincula-se a um uso limitado – geralmente expresso na morfologia, pelo construído [...] Assim o movimento se descobre como forma da cidade, e aqui nos deparamos com a ordem próxima, o local, o pontual. Nesse plano se percebe a forma, que se metamorfoseia e, nesse movimento, ganha o sentido de um processo em realização, conteúdos que se transformam e se inserem em novas formas.

Assim, essas metamorfoses em consonância ao modo de urbanização capitalista geram, a cada dia, o consumo do espaço enquanto produto de interesse social e evidenciam a articulação de sistemas hierarquizados entre a população, agentes e produtos, favorecendo assim, a luta descomedida por territórios. Perante a isso, a terra se torna o principal sustentáculo para a produção e reprodução da sociedade, como também de renda a partir das intencionalidades dos agentes locais.

O dinamismo entre área residencial e comercial na Avenida favoreceu a apropriação capitalista do solo, tendendo, assim, a uma valorização crescente do solo em termos de mercado. Isso acontece em função da modernização, bem como da infraestrutura e de equipamentos coletivos urbanos que acabam provendo maiores interesses aos setores comercial e imobiliário, o que ainda acontece nos dias de hoje.

Esta conjuntura, tanto passada como atual, cada vez mais colabora para que haja maior fragmentação do espaço, onde há a venda de parcelas fixas. No caso da Avenida Nove de Julho, sua metamorfose de espaço residencial a espaço comercial promoveu – e ainda promove – o consumo do seu espaço que é cada vez mais vendido e comprado para a produção e reprodução do mercado, do lucro e dos interesses dos grandes agentes.

Sendo assim, o centro de Ribeirão Preto, bem como o espaço em que se encontra a Avenida Nove de Julho, se apresentam como forma materializada desse modo de urbanização supracitado, o qual vai cedendo espaços para as intencionalidades dos agentes, manifestando-os como mercadoria e materialidades responsáveis pela reprodução do capital.

Nove de Julho: um Patrimônio Histórico Cultural

O uso misto do território entre comércios, serviços e residências passou por intensas modificações, as quais carregam, mesmo que transformadas e/ou modernizadas, a memória e a história da cidade na sua essência.

Junto a isso, por ser uma das primeiras avenidas fundadas em Ribeirão Preto, a Nove de Julho leva em sua materialidade toda uma história perpetuada à constituição do município, ou seja, além de alguns poucos casarões construídos na década de 1950, como também a sua própria estrutura (paralelepípedos, canteiro central e sibipirunas), ainda se fazem presentes na conformidade atual da Avenida.

Nesta conjuntura, foi no dia 15 de julho de 2008 que, sob o mandato do prefeito Welson Gasparini, a Avenida Nove de Julho foi tombada pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural (Conppac) sob o processo: 02.04.007613.6 (ANEXO VIII). Esta proposta de tombamento da Avenida foi organizada em 2004 pelo Conppac com o intuito de se elaborar, junto a outros órgãos públicos e à luz das legislações específicas do patrimônio histórico, projetos de restauração, manutenção e políticas públicas a fim de se preservar a memória¹⁵ e, em consonância, prover melhorias à mobilidade urbana, inclusive de acessibilidade aos pedestres em circulação na área.

Além disso, novas normas relacionadas ao uso e ocupação do solo da Avenida também foram impostas, ou seja, as novas edificações passaram por ser limitadas a quatro metros de altura, a um espaço de 50 metros à direita e de 50 metros à esquerda da referida Avenida.

O tombamento, neste caso, “visa preservar os bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e afetivo, impedindo a sua destruição e/ou descaracterização” (GHIRARDELLO, N.; SPISSO, B., 2008, p.15) no intuito principal de se preservar. Isso fez com os paralelepípedos, o canteiro central revestido por pedras portuguesas e as mais de 100 sibipirunas plantadas ao longo do trajeto da Avenida Nove de Julho fossem preservados de forma absoluta, passíveis apenas de manutenções e/ou restaurações.

¹⁵ É o tempo de outrora no presente. Nesta perspectiva, aquilo que é tido como patrimônio, é o ícone que representa a memória, admitindo assim, a presença do passado no presente, transmitindo conhecimento e criando uma relação identitária de pertencimento da sociedade com o bem tombado.

A partir do tombamento, a respectiva Avenida se caracteriza como Patrimônio Histórico Cultural Tangível, ou seja, possui um conjunto de bens materiais e/ou imateriais que remontam a história e as origens do município de Ribeirão Preto. Preservam-se então as estruturas que são importantes para a compreensão da identidade histórica e cultural, bem como manter a noção de pertencimento da sociedade com o local.

A preservação do patrimônio, de um modo geral, se remete também à conservação da produção histórica local, ou seja, manter o passado no presente. Neste contexto, o espaço como reflexo das inter-relações sociais, as quais promovem e organizam medidas e intencionalidades político-econômicas, é responsável pela construção histórica da sociedade, transmitindo às outras gerações, por meio das materialidades e intercessões no ambiente, registros que denotam a produção e reprodução do espaço urbano.

Compreende-se, então, que a forma-conteúdo da estrutura da Avenida Nove de Julho se conserva sem alterações acentuadas desde os anos 1990; isso se dá, principalmente, em função do seu tombamento, mas também por conta da sua localização privilegiada e setorização intrínseca às intencionalidades dos agentes locais. Em contrapartida, como as edificações localizadas na Avenida não são tombadas, ou seja, não possuem a burocracia do patrimônio histórico cultural, muitas delas se modificaram arquitetonicamente ou, quando não, se transformaram quanto aos seus conteúdos: agora, estão plenamente constituídas de novas intencionalidades inerentes aos tempos do modo de urbanização capitalista vigente.

Patrimônio *versus* Conservação: um embate atual

A racionalidade comercial progressista que se instalou na Avenida “prioriza o transporte particular em detrimento do coletivo e também obstrui o espaço do caminhante” (NATIVIO, 2008, p.64). Com isso, a partir do intenso fluxo de carros, como também de veículos grandes (caminhões, ônibus, etc.), se tem modificações nas estruturas locais, ou seja, aquelas estruturas construídas em outros momentos acabam por não suportar as consequências do tempo e do modo de urbanização capitalista que vigora.

Uma das principais problemáticas da Avenida Nove de Julho é a falta de conservação do seu espaço, isto é, a ausência de projetos e políticas de preservação e restauração para o local. Nota-se também a falta de incentivos dos diversos governos locais, no que tange às licitações junto ao Conppac – principal órgão responsável pelas reformas em bens tombados no município – e investimentos para a manutenção dos paralelepípedos, como também do canteiro central revestido por pedras portuguesas que coexistem na Avenida. Isso colabora para que não haja qualquer tipo de reforma nas estruturas supracitadas desde 1922, ano de sua fundação.

Segundo a própria Prefeitura, há um projeto de restauração para a Avenida, embora sem data prevista para o início das obras, o que faz com que cresçam os danos e dificulte, a cada dia, o acesso de pedestres, principalmente aqueles que são portadores de necessidades especiais.



FIGURAS 17, 18 e 19: Trechos degradados do canteiro central. O que dificulta a acessibilidade da Avenida Nove de Julho.

FONTE: Os autores, 2016.

Ante a essa discussão, Keppe Junior (2008, p.147), infere que

Para a acessibilidade total em uma viagem urbana, é imprescindível a existência de condições adequadas nas calçadas e travessias utilizadas durante o deslocamento da origem inicial da viagem até o ponto de embarque, e do ponto de desembarque até o destino final e também no interior do veículo coletivo, durante o tempo de viagem por ônibus. Essas condições devem garantir às pessoas que realizam esse tipo de viagem encontrarem calçadas livres de barreiras durante todo o percurso e travessias dotadas de rampas de acesso, que garantam condições de segurança e conforto e também sejam disponibilizados veículos de transporte.

Uma das principais diretrizes do Plano Local de Habitação de Interesse Social de Ribeirão Preto (PLHIS-RP), elaborada pelo Poder Executivo local, é “adotar

soluções técnicas que eliminem barreiras arquitetônicas e urbanísticas, visando garantir a acessibilidade”. Isso vem sendo discutido através da elaboração do Plano Estratégico de Acessibilidade, que pretende, dentro do processo democrático de uso do espaço urbano por todas as pessoas, principalmente aquelas que possuam qualquer grau de deficiência, “estabelecer os atuais normativos legais, dentre eles a Convenção da Organização das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência que possui status de emenda constitucional” (RIBEIRÃO PRETO, 2014, p.154). O Plano, porém, ainda não foi efetivado, o que dificulta, cada vez mais, a tomada de decisões no que tange à obras e adequações para o acesso de todos.

Já o processo de restauração dos paralelepípedos se constitui da retirada das pedras, refazer um fundamento com areia compactada e, em seguida, recolocam-se as pedras. Isso faz com que este trabalho, praticamente artesanal, seja inviabilizado em função do alto investimento que tem que ser feito.

Deve-se ressaltar que este estudo não propõe formas ou técnicas de restauração da Avenida, limita-se à discussão pertinente do paradoxo existente entre as leis e a realidade, bem como à análise dos paradigmas da mobilidade urbana no local advindo de questões políticas. Fica evidente, portanto, que antes de qualquer intervenção na Avenida, deve ser repensando o planejamento urbano local.

Nesta perspectiva, no que tange ao trajeto e fluxo de alguns automotores, os paralelepípedos são estruturas frágeis e custosas tanto na sua restauração quanto na sua manutenção. Pode-se, então, pensar no desvio do tráfego de veículos pesados para as ruas adjacentes à Avenida, o que pode colaborar com a diminuição do trânsito caótico e favorecer na conservação da pavimentação.



FIGURAS 20 e 21: Trechos degradados da pavimentação tombada da Avenida Nove de Julho.
FONTE: Os autores, 2016.



FIGURAS 22 e 23: Trechos degradados da pavimentação tombada da Avenida Nove de Julho.
FONTE: Os autores, 2016.

Segundo o Plano Diretor do município, foi pela Lei Complementar nº 2204 de 27 de julho de 2007 (ANEXO IX), que foi estabelecido o Plano Viário Municipal. Este instrumento tem como principais finalidades

assegurar o desenvolvimento harmônico da estrutura urbana e sua integração com as vias de estruturação rural do município e vias de ligação regional; propiciar uma estruturação urbana capaz de atender às funções de habitar, trabalhar, recrear e outras, destinadas à realização humana, em sua plenitude e; melhorar a qualidade de vida, especialmente pelo acesso aos serviços básicos, à infraestrutura urbana e aos equipamentos sociais, preservando e ou melhorando a qualidade do meio ambiente (RIBEIRÃO PRETO, 2014, p.80).

Isso tudo teria que ser integrado ao que se é inferido no Plano Diretor e na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do município de Ribeirão Preto. Porém não é o que se observa ao longo do trajeto da Avenida Nove de Julho e isso se dá, segundo a Secretaria de Planejamento e Gestão Pública do município, por diversas

razões, as quais atingem os diversos agentes atuantes no local. Em primeiro lugar, em função da especificidade das leis e das implicações no que tange à restauração da Avenida Nove de Julho o que, de certa forma, burocratiza ainda mais o processo de manutenção. Junto a isso, dependendo da quantidade e dos custos das obras determinadas por lei, o Poder Executivo local pode ficar totalmente tolhido em suas ações e sem alternativa para a escolha de determinadas obras que podem ser executadas.

Em segundo lugar, há de se considerar o tempo necessário para que essas obras se concluam. Segundo pesquisa *in loco*, constatou-se a resistência de muitos, inclusive por se tratar de uma obra demorada, a qual entravaria o fluxo de automotores como também de pedestres por um tempo considerável, o que pode acarretar na diminuição das vendas e serviços. Nessa mesma conjuntura, alguns comerciantes são favoráveis ao recapeamento da Avenida, pois, segundo o depoimento de um comerciante, “trocando os paralelepípedos por asfalto o trânsito fluiria muito melhor e evitaria acidentes”.

Confirma-se, então, que o modo de urbanização capitalista junto à intencionalidade de seus agentes influencia diretamente no que tange à forma-conteúdo da Avenida Nove de Julho, seja em suas edificações ou, simplesmente, na dinâmica de sua estrutura. Como também é responsável pela inspiração e execução de políticas e vigências que são de grande valia para o influxo da Avenida e o bem-estar da sociedade como um todo.

Nesse sentido, percebe-se a relevância da aplicabilidade de políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana em consonância com o planejamento urbano. Neste caso, por exemplo, se tornaria válida a discussão e efetividade do Plano Viário Municipal junto à sociedade; nos processos de manutenção e conservação do bem tombado, inclusive para que haja uma acessibilidade condizente às condições físicas de todos os usuários da Avenida e, também, no real investimento do Poder Executivo do município na preservação das estruturas públicas que remetem à história e à cultura de Ribeirão Preto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção e reprodução do espaço urbano, como um todo, possui a sobreposição dos tempos, o que faz com que se perpetuem os traços de outrora no presente. Isso é de grande importância no que tange, também, a sobrevivência da cultura e da história que sofrem diretamente com as intencionalidades dos agentes que, muitas vezes, favorecem um tipo de desenvolvimento que respeita a racionalidade do capital global e local.

É neste sentido que os agentes, a partir de suas intencionalidades, ditam regras que são capazes de metamorfosear não somente as estruturas urbanas ante aos tempos, como também as dinâmicas sociais vigentes no local. Isso é evidente na cidade de Ribeirão Preto, inclusive na Avenida Nove de Julho, que é um exemplo claro do entendimento da dinâmica urbana da cidade em toda sua complexidade, retratando a necessidade do papel do Urbanismo e do Planejamento Urbano em todas suas perspectivas.

Em nossa área de estudo, observou-se a grande influência do modo de urbanização capitalista. Este que, junto aos diversos atores guiados pela dinâmica do capital, comandam as conformidades e as intencionalidades do local com o global.

Em um primeiro momento, nota-se a convergência de interesses do Estado junto à ascensão das dinâmicas entre os agentes imobiliários locais, no que tange a transformação de áreas antes vazias, dotando-as de infraestruturas urbanas, o que motivou o intenso mercado de terras com a principal finalidade de transformá-las em loteamentos voltados à ocupação residencial urbana.

Essa transformação contribuiu intrinsecamente com a evolução e a dinâmica da paisagem urbana do centro de Ribeirão Preto e, principalmente, da Avenida Nove de Julho, que se tornou um dos cartões postais da cidade e uma estrutura de referência no que tange a moradia de luxo dos anos 1920 a 1950.

Em um segundo momento, a partir de diversas causalidades econômicas e imposições políticas, a referida Avenida sofre mutações descomedidas para o setor secundário e terciário. Nesta conjuntura, tinha-se como principal objetivo renovar e motivar a economia municipal que se encontrava estagnada. Sendo assim, se vê uma influência ainda mais acirrada dos agentes imobiliários, buscando modernizar a arquitetura e condicionar a estrutura das edificações contidas na Avenida com o principal intuito de atrair os mais diversificados serviços.

Essas mudanças na história do município se perpetuam em embates entre as intencionalidades do mercado imobiliário e a preservação da história do município. Vive-se, portanto, uma contínua contradição, pois de um lado temos o sentimento de pertencimento, que é reforçado pelas relações identitárias entre a população e o espaço urbano e de outro o reforço dos interesses e dinâmicas do capital.

Nesta conjuntura, temos a pressão da homogeneização dos espaços provocados pela globalização, e com ela as temporalidades sofrem rupturas que ofuscam o passado. Perde-se, assim, muitas vezes, a identidade histórica do local, onde a memória se fragmenta na efemeridade material e pode se tornar banal. Em consonância a isso, se vê também a mutação das intencionalidades, forma e conteúdo das estruturas junto à classe dominante e aos agentes locais, que regem esse processo buscando a racionalidade e uma melhor funcionalidade como um todo.

É nesta perspectiva dinâmica de uso, forma, e conteúdo que se reconfigura a dinâmica atual da Avenida, a qual se confirma como um exemplo claro das conformidades e empirizações ante as temporalidades, que são diretamente influenciadas pelas intencionalidades dos agentes que cerceiam as questões civis, embora não em sua totalidade.

Evidencia-se isso em um terceiro momento, o qual se caracteriza pelo embate entre o tombamento da Avenida como Patrimônio Histórico Cultural Tangível e a sua falta de conservação. Atualmente, a realidade da Nove de Julho se resume à falta de incentivo do poder público, por ser um processo burocrático e de valores altos, e à resistência dos próprios comerciantes alocados ali, em função do tempo que as obras levam a ser concluídas.

A atual conjuntura da Nove de Julho se caracteriza, de fato, como o paradoxo moderno de Ribeirão Preto. Constata-se isso em função da necessidade da restauração da Avenida a partir de obras e políticas públicas que favoreçam a conservação daquilo que a compõe. Entretanto, os principais agentes, os mesmos que são responsáveis pela dinâmica e confluência de interesses locais, resistem e não motivam a melhora da estrutura, nem a acessibilidade da Avenida.

O espaço urbano da Avenida Nove de Julho, que um dia foi local consolidado da memória histórica de Ribeirão Preto, atualmente, mesmo tombado, é apenas um lugar de atividades econômicas e nada mais. Isso se dá em função da perda de sua identidade, isto é, suas estruturas acompanharam o modo de urbanização capitalista,

favorecendo à modernização e o esquecimento do passado. Isso também motiva a banalização do bem tombado, deixando clara a ineficácia do desenvolvimento de políticas e práticas urbanísticas para o bem-estar da população, acessibilidade e uma melhor dinâmica do trânsito local.

Nesta perspectiva, o espaço urbano conduzido pelo modo de urbanização capitalista tende a retratar as necessidades da reprodução do capital, em um processo de apropriação e dominação de determinado espaço. Neste sentido, o lugar como símbolo vai perdendo aos poucos a sua identidade em detrimento da lógica econômica e funcional determinada pelos agentes hegemônicos locais.

Dessa forma, a Avenida Nove de Julho é um produto incontestável desse processo, ou seja, da dicotomia entre a lógica capitalista e o bem-estar da população; dos gastos e burocracia em função do planejamento urbano como um todo; da banalização do espaço em detrimento da história; e dos agentes e suas intencionalidades frente à forma-conteúdo.

Em suma, se tem na Geografia, enquanto ciência, a necessidade de analisar, a partir da história, acerca da realidade que se tem presente no espaço e planejar o futuro em uma conjuntura global. Há também que se expor as realidades políticas, sociais e econômicas, as quais cerceiam o desenvolvimento espaço-temporal como uma totalidade. A ideia central é preservar cotidianamente os aspectos espaciais e históricos, com o principal propósito de se estabelecer, em consonância às políticas públicas e ao bem-estar social, a convivência harmoniosa entre o passado e o presente, reconhecendo suas dinâmicas ante as temporalidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M. (Org.). Sobre a Memória das Cidades. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 19-39.

BARDET, G. **O urbanismo**. 2.ed. Campinas: Papirus Editora, 2001.

CALIL JÚNIOR, O. **O centro de Ribeirão Preto: os processos de expansão e setorização**. p.209. Dissertação de mestrado (Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo), Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2003.

CARLOS, A. F. A. Da “Organização” à “Produção” do Espaço no Movimento do Pensamento Geográfico. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPÓSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 53-73.

_____. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARMO, J. A. **Dinâmicas sócio-espaciais na cidade de Rio Claro (SP): as estratégias políticas, econômicas e sociais na produção do espaço**. 2006. 202 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2006.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. v.48 Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CIONE, R. **História de Ribeirão Preto**. Ribeirão Preto: Legis Summa LTDA., 1997. 5v.

CORRÊA, R. L. (Org.). Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 41-51.

DEMINICE, D. **A arte de se construir cidades em meio à política local: Ribeirão Preto, 1890-1960**. p.237. Dissertação de Mestrado (Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015.

FIGUEIRA, T. M. B. **Produção social da cidade contemporânea: Análise dos Condomínios Urbanísticos e Loteamentos Fechados de Alto Padrão do Subsetor Sul de Ribeirão Preto/SP.** p.198 Dissertação de Mestrado (Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013.

GARCIA, V. E. **Do Santo? Ou de quem...** Ribeirão Preto: gênese da cidade mercadoria. p.391. Tese de Doutorado (Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013.

GEORGE, P. **Geografia Urbana.** São Paulo: Difel, 1983.

GHIRARDELLO, N.; SPISSO, B. **Patrimônio Histórico: como e por que preservar.** Coordenação de: Gerson Geraldo Mendes Faria et. al. Bauru, SP: Canal, v.6, 2008. Disponível em: <http://www.creasp.org.br/arquivos/publicacoes/patrimonio_historico.pdf>. Acesso em: 20 de setembro de 2016.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade.** Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2002.

GUIÃO, J. R. (Org.). **Álbum do Município e da Cidade de Ribeirão Preto,** Câmara Municipal - Ribeirão Preto, 1923.

HARVEY, D. **The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change,** Oxford, Blackwell, 1989.

KEPPE JUNIOR, C. G. Formulação de um indicador de acessibilidade das calçadas e travessias. **Pós,** Vol. 15, nº24, 2008. p.144-161.

LEFÉBVRE, H. **O Direito à cidade.** 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

NATIVIO, P. M. **Paisagens pretéritas e a (re)produção do centro da cidade de Rio Claro - SP.** p.142. Dissertação de Mestrado (Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2008.

PAZIANI, R. R. Outras leituras da cidade: experiências urbanas da população de Ribeirão Preto durante a Primeira República. **Tempo,** Niterói, v.10, n.19, p.175-200,

2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042005000200011&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 31 de Agosto de 2016.

RIBEIRÃO PRETO. **Plano Diretor de Ribeirão Preto**. Secretaria de Planejamento e Gestão Pública/Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. 2014.

ROSENDAHL, Z. et al. (Org.). **Espaço e cultura**: pluralidade temática. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2008.

SANCHES, K. Os primórdios da legislação urbanística em Ribeirão Preto: 1874 a 1921 In: Encontro Nacional da Anpur, 10, 2003. Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, MG. 2003, p.18. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/2347/2320>>. Acesso em: 01 de Agosto de 2016.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção – 4. ed., 2. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Espaço e Método** – 5. ed., 2. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

_____. **Técnica, Espaço e Tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo. Hucitec, 1994.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO. **Justificativa Técnica do Plano Diretor de Ribeirão Preto**. Ribeirão Preto, agosto de 1994.

SILVA, A. C. B. Expansão urbana e segregação social: efeitos da implantação de um núcleo colonial em Ribeirão Preto. In: **II Encontro da ANPPAS**, Indaiatuba, SP. 2004. p.17. Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT14/adriana_capretz.pdf>. Acesso em 12 de Agosto de 2016.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. in. MARICATO, E. (Org.). **A Produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

SPÓSITO, E. S. **A Vida nas Cidades**. São Paulo: Contexto, 1994.

SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. 14 ed. São Paulo: Contexto, 2004.

VALADÃO, V. **Memória Arquitetônica de Ribeirão Preto: Planejamento Urbano e política de preservação**. p.294. Dissertação de Mestrado (História), Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 1997.

FIGUEIREDO, G. L. **Arquitetura Moderna em quatro residências da década de 50 na Avenida Nove de Julho**. Trabalho de conclusão de curso (bacharelado – Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário Moura Lacerda, Ribeirão Preto, 1989.

WALKER, T. e BARBOSA, A. S. **Dos coronéis à metrópole – fios da sociedade e da política em Ribeirão Preto no século XX**. Ribeirão Preto: Palavra Mágica, 2000.

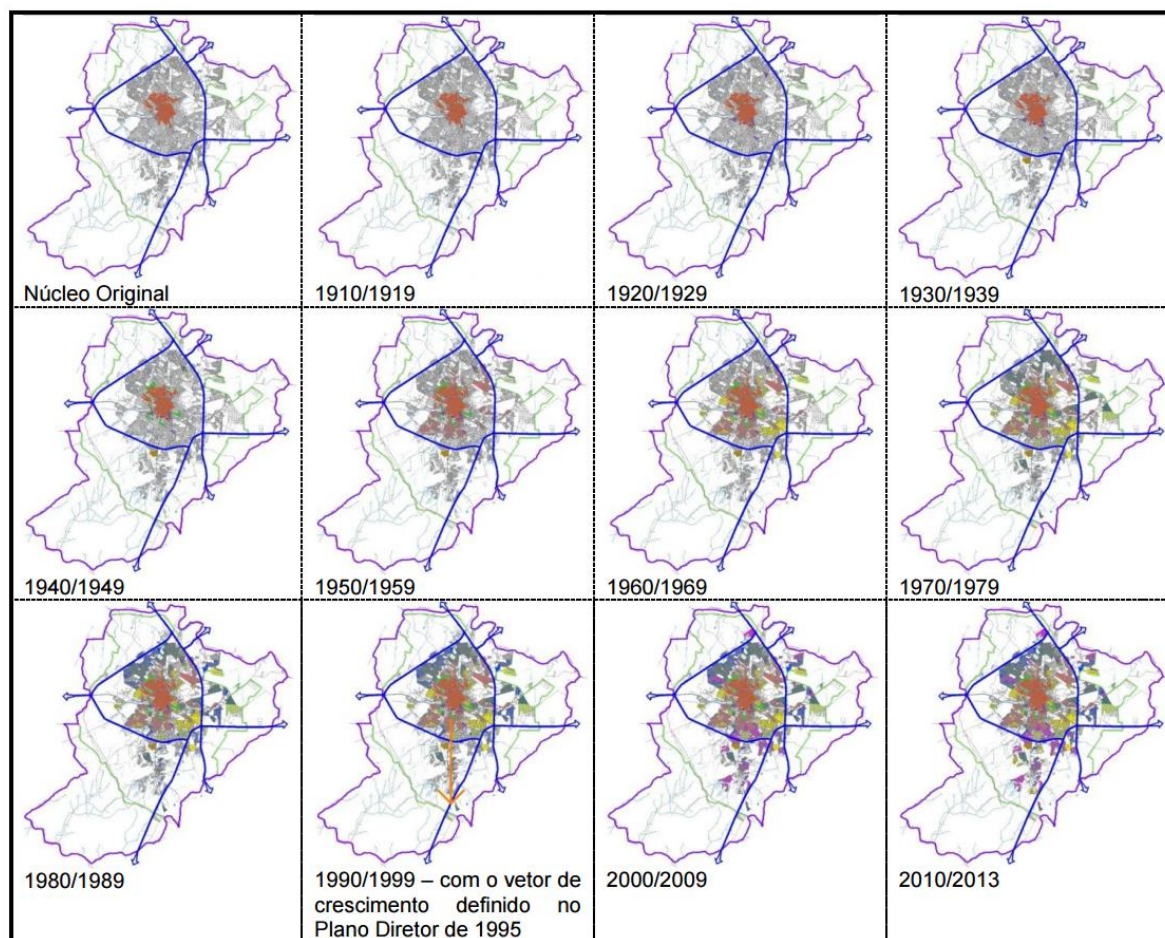
ANEXOS

Anexo I - Todas as linhas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro construídas entre 1872 e 1921.



FONTE: Plano Diretor de Ribeirão Preto, 2014, p.35.

Anexo II - Sequência de Mapas com demonstrativo da Evolução Urbana ao longo das décadas tendo como referência o mapa atual do município e as rodovias que circundam a área urbana.



FONTE: Plano Diretor de Ribeirão Preto, 2014, p.28.

Anexo III – Lei nº 411 de 11 de Maio de 1955

CONSIDERA COMO PARTE INTEGRANTE DA ZONA RESIDENCIAL DA CIDADE, DIVERSOS LOGRADOUROS PÚBLICOS.

[...]

Art. 2º - O uso dos terrenos nos bairros caracterizados pelo artigo 1º desta Lei obedecerá às seguintes normas:

- a) Cada lote de terreno deverá ter a área mínima de 250 metros quadrados e a largura mínima de 10 metros;*
- b) Em cada lote de terreno não será construído mais de um edifício e respectivas dependências, o qual será destinado exclusivamente a habitação particular, sendo vedada à construção ou instalação de casas geminadas, de habitações coletivas e de quaisquer estabelecimentos industriais;*

- c) Os edifícios residenciais não terão mais de dois pavimentos a cima do nível da rua, sendo, porém permitida a construção de sótão, atico e a juízo das autoridades competentes;
- d) Em relação ao alinhamento da via pública, a edificação, obedecerá ao recuo mínimo de 5 metros, considerando-se como parte integrante da mesma e também sujeitas ao mencionado recuo, terraços, alpendres, e outras saliências, ficando esse recuo reduzido para três metros em relação à face lateral dos lotes de esquina;
- e) Em relação às divisas laterais dos lotes, a edificação obedecerá ao menos em um dos lados, ao recuo mínimo de 2,00 metros;
- f) A altura máxima dos fechos do terreno com a via pública será de 1,50 metros e as muretas de alvenaria que por ventura forem construídas, não terão mais de 60 centímetros de altura, podendo sua parte superior ser completada com gradil, balaustrada ou sebe viva;
- g) Os fechos laterais divisórios terão a altura máxima de 1,50 metros entre o alinhamento da via pública e o da edificação principal e poderão ser de alvenaria, cerca ou sede viva, nos trechos restantes, laterais e nos fundos, os fechos terão a altura máxima de 2 metros.

Parágrafo Único - As regras estabelecidas neste artigo são aplicáveis a toda edificação dos bairros residenciais, ficando os casos omissos a juízo do Departamento de Engenharia da Prefeitura Municipal.

Anexo IV – Lei nº 1.119 de 27 de Novembro de 1961

NOVA REDAÇÃO A LETRA B DO ARTIGO 2º DA LEI 411, DE 11/5/1955. (ENQUADRA DIVERSOS LOGRADOUROS PÚBLICOS, NA ZONA RESIDENCIAL DA CIDADE).

Art. 1º - A letra b do artigo 2º da lei 411, de 11 de maio de 1955, passa a seguinte redação:

"b) Em cada lote de terreno não será construído mais de um edifício e respectivos dependências, e será destinado exclusivamente a habitação particular, sendo vedada a construção ou instalação de casas geminadas, de habitações coletivas e de quaisquer estabelecimentos industriais, excetuando-se farmácia, mercearias, bares, restaurantes e padarias, cujas construções e instalações poderão ser feitas independentemente das normas, estabelecidas na presente lei".

Anexo V – Lei nº1.845 de 30 de Novembro de 1966

REGULAMENTA A LEI 411, DE 11/5/55. (CONSIDERA COMO PARTE INTEGRANTE DA ZONA RESIDENCIAL DA CIDADE, DIVERSOS LOGRADOUROS PÚBLICOS)

Art. 2º - Nos centros comerciais de que trata esta Lei, e somente neles são permitidos os seguintes usos: consultórios, escritórios, "studios", farmácias, livrarias, mercearias, "boutiques", confeitarias, casas de lanche, barbearias, institutos de beleza, casa de carnes e peixes, agências bancárias, cartórios, repartições públicas, alfaiatarias, tinturarias, relojoeiros, sapateiros, floriculturas, casa de pequenos consertos de aparelhos domésticos, loja de frutas, legumes e verduras.

Art. 3º - Deverão ser obedecidos as seguintes restrições quanto à localização e tipo de construção:

- a) somente é permitido a construção de conjuntos com um mínimo de 6 (seis) casas comerciais com área mínima de ocupação de terreno de 300m² (trezentos metros quadrados) ou então construção tipo supermercados, com a mesma área mínima.*
- b) somente em terrenos de esquina;*
- c) Cada conjunto distará no mínimo 500 (quinhentos) metros em linha reta dos outros.*
- d) A construção ficará separada das vias públicas por uma faixa livre com 5 (cinco) metros de largura que deverá ser tratada paisagisticamente.*
- e) A construção ficará separada dos lotes vizinhos por uma faixa "non aedificant" de 10 (dez) metros de largura.*
- f) As construções serão sempre térreas e o pé direito máximo será 5 (cinco) metros, permitindo, portanto, a construção do "mezzanino" e quando o desnível do terreno e permitir poderão ser edificados 2 (dois) pavimentos.*
- g) O padrão de acabamentos das construções deverá ser condizente com o bairro e será objeto de normas por parte do Departamento de Urbanismo.*

Art. 4º - Deverá ser prevista área que sirva para estacionamento e circulação de veículos na relação de 1 (um) veículo para cada 30 (trinta) metros de construção, podendo a faixa "non aedificant" dos fundos servir para esse fim.

Art. 5º - Na Avenida 9 de julho não mais será permitida a construção de imóveis comerciais, mesmo no caso de esquina em que as frentes dos lotes deem para as ruas transversais.

ANEXO VI – Lei nº 3.349 de 07 de Outubro de 1977

REGULAMENTA A ATIVIDADE COMERCIAL NAS AVENIDAS 9 DE JULHO, INDEPENDÊNCIA E GETÚLIO VARGAS.

Art. 3º - As edificações onde se instalarem os estabelecimentos comerciais, deverão ter um recuo mínimo de 5,00m (cinquenta metros), de frente, sendo obrigatório o tratamento paisagístico nessa área não edificante, ficando proibida a sua utilização inclusive para estacionamento de veículos.

§ 1º - Ao solicitar o alvará de funcionamento, o interessado apresentará o projeto de tratamento paisagístico de que fala este artigo, dando o prazo de sua execução.

§ 2º - Aprovado o projeto de tratamento paisagístico será dado alvará de funcionamento provisório até que seja executado o tratamento paisagístico.

§ 3º - Findo o prazo de que fala o parágrafo 2º deste artigo e não sendo executado o tratamento paisagístico, o alvará de funcionamento será revogado.

§ 4º - É proibida a colocação de letreiros no alinhamento da via pública com a propriedade.

ANEXO VII – Lei nº 5.685 de 20 de Fevereiro de 1990

DELIMITA ÁREA RESIDENCIAL, ÁREAS DE USO ESPECIAL CRIA CORREDORES COMERCIAIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 2º - Fica, definidas como Áreas de Uso Especial, destinada a Uso Misto Residencial, Comercial, de Prestação de Serviços e Institucional, as áreas definidas pelos perímetros abaixo descritos:

a) "Inicia na confluência da Avenida Nove de Julho com a Avenida Santa Luzia, seguindo pela Avenida Nove de Julho até a Avenida Portugal; Avenida Portugal até a Avenida Senador César Vergueiro; Avenida César Vergueiro pela rua Tomaz Nogueira Gaia até alcançar a Avenida Antônio Diederichsen; Avenida Antônio Diederichsen até alcançar a rua João Penteado; Rua João Penteado até encontrar a Rua Altino Arantes; Rua Altino Arantes até encontrar a Avenida Presidente Vargas,

lado ímpar; Avenida Presidente Vargas até encontrar a Rua Marechal Rondon, lado par; Rua Marechal Rondon até encontrar a Avenida Independência, lado par; Avenida Independência até encontrar a Rua Altino Arantes; Rua Altino Arantes até encontrar a Rua Visconde de Inhaúma; Rua Visconde de Inhaúma até a Rua Eliseu Guilherme; Rua Eliseu Guilherme até a Avenida Santa Luzia, daí, virando a esquerda, pelo lado ímpar desta Avenida, segue até alcançar a esquina com a Rua Conde Afonso Celso, daí retorna pela mesma Avenida Santa Luzia, pelo lado par, até atingir a Avenida Nove de Julho, ponto de início desta delimitação".

b) "Inicia na confluência da Avenida Presidente Vargas com a Rua Ignácio Luiz Pinto, seguindo pela Ignácio Luiz Pinto até a Avenida Pedroso de Almeida; Avenida Pedroso de Almeida até encontrar a Rua Capitão Adelmo Norberto da Silva; Rua Capitão Adelmo N. Silva até a Rua Fernando Ferreira Leite; Rua Fernando Ferreira Leite até a Rua Couto Magalhães; Rua Couto Magalhães até a Avenida Presidente Vargas; Avenida Presidente Vargas até o início desta delimitação".

ANEXO VIII – Tombamento da Avenida Nove de Julho, no município de Ribeirão Preto

Processo: 02.04.007613.6

Ato Número: 220

DR. WELSON GASPARINI, Prefeito Municipal de Ribeirão Preto, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e considerando a Resolução nº 08/2004-CONPPAC;

Considerando pareceres técnicos constantes ao processo administrativo nº 02.2004.007613.6,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica declarado o TOMBAMENTO da Avenida 9 de Julho, no Município de Ribeirão Preto, restrito ao leito carroçável (cobertura de paralelepípedos), ao piso das calçadas de mosaico português, as árvores de Sibipiruna e com área abrangência, conforme determina a Lei Estadual do CONDEPHAAT.

Artigo 2º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO IX – Lei Complementar nº 2.204 de 27 de julho de 2007

DISPÕE SOBRE O PLANO VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º - Fica instituído o Plano Viário do Município de Ribeirão Preto, instrumento de planejamento, de caráter dinâmico, vinculado à realidade urbana e a serviço do desenvolvimento da comunidade local, do bem-estar de sua população e da ação governamental nos seus múltiplos aspectos, organicamente integrado e harmônico nos seus elementos componentes e com o que dispõe o Plano Diretor e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Parágrafo Único - O Plano Viário decorre do planejamento físico e funcional do espaço urbano e sua consecução se processará com observância das normas técnicas indicadas na presente Lei.