



BARREIRAS URBANAS: métodos de transpor
[espaços urbanos à margem do social]

à presidente prudente

com imensa gratidão à debora e valdir

atro
capa
causti
dupli
elasti
feli

fero
fuga
histori
loqua
lubri
mendi
multipli
organi
periodi
plasti
publi
rapa

recipro
rusti
sacra
simpli
tena
velo

vera
viva
vora
uni

city
citè

augusto de campos. cidade. 1963

RESUMO

BARREIRAS URBANAS: métodos de transpor
[ESPAÇOS SOCIAIS URBANOS À MARGEM DO SOCIAL]

Não se pode negar a uma cidade, a menos que tenha se esgotado todos os recursos, a chance de tentar reinventar seu traçado, seu desenho e sua história. O pleito do direito à cidade nos comete a repensar as suas estruturas espaciais e sociais o que requer a volta do cidadão como o principal ator social da urbe, prevalecendo seus direitos enquanto urbanita. Um projeto para a reestruturação de uma barreira urbana na cidade de Presidente Prudente, interior de São Paulo, que contemple alternativas ao urbanita de transpassa-la é enfoque deste estudo e o traçado férreo da Estrada de Ferro Sorocabana, dentro dos limites deste município, e a sua população, são os componentes essenciais deste trabalho; Uma intervenção na sua estrutura física, sem interferir na sua composição histórica e uma intervenção na sua estrutura socioespacial que interfira na composição social, ocasionam como resultados desta pesquisa e transforma uma área em degradação gradativa em um benefício para uma parcela da população prudentina, sediada no entorno da linha férrea. Pareado a este projeto, abre-se a oportunidade de requalificar também, os espaços públicos lindeiros ou adjacentes que compõem essa região da cidade, promovendo assim a oportunidade de se gerar novos usos, novas centralidades e novos lugares na cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo. Barreiras urbanas, Barreiras sociais, Passagens urbanas. Sorocabana. Urbanidade.

sumário

ilustrações	22
siglas	24
INTRODUÇÃO	26
histórico.....	28
projeto	31
pesquisa	33
objetivo.....	35
PARTE 1	39
BARREIRAS URBANAS: do social ao espaço físico	39
barreiras urbanas.....	45
barreiras sociais	56
análise de conjuntura histórica local	64
barreiras urbanas prudentinas.....	78
barreiras sociais prudentinas.....	94
PARTE 2	108

BARREIRAS URBANAS: transposições, conflitos projetuais e problemática local ..	108
referências históricas	110
metodologia de análise	114
pesquisa e inventário local.....	116
conflitos urbanos nas barreiras físicas prudentinas	121
conflitos urbanos nas barreiras sociais prudentinas	129
PARTE 3	148
BARREIRAS URBANAS: projetos para o bem estar do social	148
referências projetuais	150
resolução de problemática.....	157
PARTE 4	170
BARREIRAS URBANAS: modos de transpor	170
Projeto urbanístico	172
EXPOSIÇÕES FINAIS	190
BIBLIOGRAFIA	195

ilustrações

01. Mapa: planta baixa levantamento [autor]
02. Fotografia: subcidadão na fronteira [Douglas Shineidr]
03. Fotografia: presidente prudente entre 1942/45 [INTESP]
04. Fotografia: território de fronteira [Lua Barbosa]
05. Fotografia: agrupamento social 1937 [Mus. Antônio S. Netto]
06. Fotografia: algodoeiro [Vitória Costa e Vinicio B.]
07. Fotografia: mãos firmes [Vitória Costa e Vinicio B.]
08. Fotografia: munido [Vitória Costa e Vinicio B.]
09. Fotografia: caminhante da cidade [Vitória Costa e Vinicio B]
10. Croqui: estudo de vias de circulação [autor]
11. Croqui: estudo dos deslocamentos intra-urbano [autor]
12. Croqui: estudo para passarelas e pontos de observação [autor]
13. Croqui: estudo de vias de rodagem e passagens em nível [autor]
14. Elevação: 01 mirante [autor]
15. Planta baixa: mirante [autor]
16. Planta baixa: calçadas e passagem em nível [autor]
17. Elevação: 02 mirante [autor]
18. Planta baixa: estacas, fundação [autor]
19. Corte: seção A–A [autor]
20. Corte: detalhamento estrutural [autor]
21. Fotografia: banco comunitário [autor]

siglas

a.C.	Antes de Cristo
ALL	América Latina Logística
ALL-MS	América Latina Logística – Malha Sul
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
E.F.S.	Estrada De Ferro Sorocabana
FEPASA	Ferrovias Paulista Sociedade Anônima
FERROBAN	Ferrovias Bandeirantes Sociedade Anônima
FERRNORTE	Ferrovias Norte Brasil
I.B.C.	Instituto Brasileiro Do Café
INTESP	Instituto De Terras Do Estado De São Paulo
IRFM	Industrias Reunidas Francisco Matarazzo
NOVOESTE	Ferrovias Novoeste Sociedade Anônima
PRP	Partido De Representação Popular
RFF S.A	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Pesquisa

INTRODUÇÃO

diante da necessidade de se fazer cumprir o direito do cidadão à livre locomoção por todo território, de fazer cumprir a função social da cidade e de garantir o bem-estar dos urbanitas, propõe-se por meio de artifícios e manobras urbanísticas, arquitetônicas e logísticas a transposição da barreira urbana, ocasionada pelo perfil natural do terreno e pela malha ferroviária, que percorre por uma extensão significativa no seio da cidade, e a segrega de um modo cruel. Transpor essa barreira que é física e também subjetiva é o intuito deste estudo que, firmado sob referências históricas e na literatura específica, enseja para o êxito, que talará em escombros a grande muralha dissimulada que cerca e encerra uma população oprimida.

Construída no cume mais alto das terras de Goulart, pela Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, nos tempos áureos da produção cafeeira e algodoeira — início do século passado — a estrada férrea representava o progresso e o poder econômico de uma cidade ainda jovem, porém próspera. O que não se estimava àquele tempo, é que este mesmo ícone de poder e desenvolvimento viria a ser o causador de uma barreira urbana, que já era natural, e se tornou arquitetônica perpetuando a segregação socioespacial da então cidadela.

Localizado a leste e sudeste no município de Presidente Prudente, São Paulo, os bairros periféricos originários, além de estarem a mercê do desenvolvimento urbano expiam com a defasagem no transporte público municipal, com a enorme quantidade de veículos particulares circulando pelas vias marginais à linha férrea,

com a carência de meios alternativos de transporte de massa e — principalmente — com as barreiras físicas arquitetônicas e urbanas, precursoras das barreiras sociais. Isso gera o aporte necessário a um projeto de passarelas urbanas, que além de aspirar para a resolução de um problema comum e crucial — a livre circulação de pedestres na cidade — também resulta na requalificação de uma extensa área urbana pertencente a esta região, a qual hoje encontra-se em degradação, ao mesmo tempo em que se indica um possível projeto externo para a reativação dos trilhos férreos, que poderá servir a essa parcela da população que reside nos bairros adjacentes e que convivem com esse constante conflito urbano ao transpor o eixo ferroviário.

A ato de transpor, enquanto ação do pedestre, a linha férrea e o constrangimento causado a esse mesmo indivíduo quando pratica tal ato, suscita a busca por inserir na região um meio alternativo para transpassar essas barreiras urbanas existentes, que não interfira, prejudicialmente, no traçado urbano atual, não cause a interdição de ruas existentes ou tampouco todo e qualquer tipo de avarias letais à cidade. Pretende-se conseguir essa intervenção se utilizando da implantação de passarelas urbanas destinadas aos pedestres. Com isso, estima-se promover o meio pedestre de locomoção, alforriando os urbanitas da região sudeste das barreiras que os segregam social e espacialmente, do restante da cidade, diminuindo ao mesmo tempo o uso do veículo automotor particular e o conflito entre as cápsulas motorizadas e os pedestres.

A inserção destes equipamentos de transposição ocasionará no possível surgimento de um parque linear, na instalação de novos equipamentos públicos e na criação de novos espaços — que são apostas sólidas deste projeto — e que poderá

suscitar, na medida do tempo e a concepção por parte dos usuários, de novos lugares e de novas centralidades. Podendo o espaço intra-urbano, obter uma renovação e/ou invenção de costumes, assimilados a uma maior permanência e frequência de uso por parte dos cidadãos.

histórico

Em 14 de setembro de 1917 o agricultor, empreendedor e então proprietário de terras, no Alto do Tamanduá, coronel Francisco de Paula Goulart chegou ao local onde se ergueria uma das estações da Estrada de Ferro Sorocabana¹, que estava com suas linhas em demanda ao rio Paraná, sob a empreitada do engenheiro João Carlos Fairbanks, que lhe mostrou o local da futura estação, onde os operários cravavam as estacas para o alicerce do prédio. Goulart esclarece seu desejo de abrir uma fazenda de café, montar um arraial e vender seus lotes, naquela região limítrofe aos trilhos da Sorocabana. Respeitando o recuo para a esplanada da estação, exigido pela então Companhia Sorocabana, administradora deste ramal ferroviário, determinou-se duas vias de acesso a estação compondo um eixo adjacente e outro

1. A Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, foi criada no dia 2 de fevereiro de 1870, pelo agricultor e empresário Luiz Matheus Maylasky, vindo da atual Eslováquia para residir na cidade de Sorocaba, SP. Em 1871, o então governo Provincial, concede a Companhia o direito de exploração, pelo prazo de 90 anos, de uma linha tronco que ligaria a capital do estado paulista à fábrica de ferro em São João do Ypanema. Quatro anos depois a linha entra em operação. O projeto completo da ferrovia só concluído em 1922, quando os trilhos chegaram até a última estação, denominada de porto Tibiriçá, passando antes por diversas cidades do interior paulista.

paralelo, demarcou ainda algumas quadras destinadas à construção de residências e comércios. Ao mesmo tempo que abria a mata fechada, Goulart comercializava as terras de cultura de seu vasto domínio aos interessados que chegavam, participantes da invasão do café, e que montavam acampamento no arraial. Além de agricultores, apareciam outros demais interessados em comprarem lotes na vila afim de explorarem o comércio. Com a inauguração do tráfico normal dos trens, em 19 de janeiro de 1919, foi chegando mais gente e aumentando o povoamento tanto rural como urbano.

Fruto da promissora estrada de ferro Sorocabana, o pequeno arraial de Goulart, viu sua história e destino ser escrito, sob dormentes, nos trilhos de puro aço, carrilados pelo peso dos vagões abarrotados de um fruto arábico — rubro e perfumado. A riqueza, que brotava no planalto do sertão paulista, e que fazia brilhar as pupilas de quem por ali desembarcava, trouxe ao oeste da província de São Paulo, gente de toda parte e de todo lugar, que fincaram seus alicerces sob o sol escaldante, numa terra boa e vermelha. Tão pertencentes são, uma a outra, que se fundem em uma só — a estrada de ferro e a cidade — aliadas no desenvolvimento da promissora região.

O desuso, associado a novos meios de transporte, fez-se esquecer no tempo os vagões metálicos brilhantes, dourados ao pôr do sol. E já não mais, sobe ao firmamento, a espessa fumaça de vapor e barulho.

A malha ferroviária existente dentro do perímetro urbano conta com aproximadamente 20 quilômetros de extensão, sendo que desse total, 2 quilômetros estão localizados da área central da cidade de Presidente Prudente e que se estende

pelos bairros lindeiros sem nenhum uso efetivo de sua estrutura por parte da população.

De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2012, 28), atualmente os 803 quilômetros de trilhos que compõem a Estrada de Ferro Sorocabana são administrados por meio de concessão², atual ALL-MS (América Latina Logística Malha Sul S.A.) e servem a esta empresa para o transporte de açúcar, álcool, derivados de petróleo, cloreto de potássio, adubo e calcário.

Hoje, não mais vigorosa, a mercê do tempo e do nada, fenece marcada como uma profunda cicatriz no rico solo prudentino e continuam — prostros e solenes — o mesmo lastro com seus dormentes corruptos, sob trilhos desgastados, a venusta Sorocabana.

2 . A Companhia Estrada de Ferro Sorocabana (E.F.S.) foi cedida por decreto da lei 8.987/95, à administração da FERROBAN (Ferrovia Bandeirantes S.A.), pertence àquela época a FEPASA (Ferrovia Paulista S. A.), sendo arrematada por esta, em um leilão público no dia 13 de dezembro de 1996. A partir do ano 1997 a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFF S.A.), passa a atuar na malha sul do país, com a incorporação das ferrovias: FERROBAN, FERRONORTE e NOVOESTE. Em 1999 a RFF S.A., passa então a se chamar ALL (América Latina Logística) e no ano de 2006 subdivide a sua extensa malha ferroviária, passando então a denominar a E.F.S. de ALL-MS (América Latina Logística – Malha Sul).

projeto

A zona leste, conhecida por suas divergências sociais e localização privilegiada é alvo deste projeto, sua estrutura sócio espacial é enfoque deste estudo e é por meio da análise de diversos fatores atinentes à essa população, seu modo de vida e seu habitat que será possível tentar descobrir que fatores, referentes ao urbano, são causadores ou precursores da exclusão urbana e social ali existente e assim traçar um desenho urbano capaz de resolver ou minimizar as barreiras urbanas e sociais enraizadas nessa região.

Para entendermos a dinâmica dos bairros periféricos é preciso interpreta-los na sua essência. É necessário fazer parte do seu meio e para isso, uma pesquisa detalhada foi necessária e imprescindível, sendo assim, capaz de elucidar os atores sociais que sobrevivem e contracenam nesta realidade, segregados físico e socialmente numa cidade desigual com suas barreiras urbanas.

Compreende-se como área de estudo a região urbana que abrange as zonas leste e sudeste do município de Presidente Prudente – São Paulo em conjunto com todo o entorno da Estrada de Ferro Sorocabana e sua malha ferroviária, desde o terminal de cargas e refino da empresa Ipiranga S.A. até o pontilhão José Roldão de Oliveira sobre a avenida Tancredo Neves. Englobam nessa região os bairros históricos como vila Marcondes e vila Brasil, assim como os bairros populares de vila Verinha e jardim Planalto entre outros.

As barreiras urbanas físicas que separam a cidade de Presidente Prudente em partes estruturalmente distintas, contribuem para a criação das barreiras sociais na urbe. A divisão de classes e a segregação socioespacial do conjunto da população,

são fatores oriundos dessa divisão espacial e que acabam por sua vez, sendo mais lesivas à população do que um muro, uma estrada ou uma ferrovia, como neste caso.

O projeto pretenderá, portanto, promover a integração destas duas metades, tão próximas espacialmente mas tão distantes cultural e socialmente, e que por uma gama de motivos — que se debaterá nos próximos capítulos— fora sempre e cada vez mais, levantada uma densa e espessa fronteira.

Transpor a barreira se ocupando dela e tirando proveitos de suas estruturas é o que se propõe na elaboração deste estudo urbanístico, sobre as diversas espacialidades e composições existentes. As proposições de intervenções e projetos urbanísticos que remodelem suas espacialidades e entornos, são intuito desta pesquisa que fornece as bases e o partido determinado, não objetivando, é certo, um oneroso e megalomaniaco projeto arquitetônico-urbanístico, mas sim em readequações de usos, ocupação de vazios, acessibilidade universal e o principal deles: liberdade da cidade.

Transpassar a barreira urbana é um ato de revolução, quando se esta do lado de lá! Transgredir os paradigmas da sociedade local, ocasiona na liberdade daquele que passara tanto tempo escondido. Ganhar o centro, os parques das cidades, as baladas, os shoppings centers, academias e clubes é revolver a sociedade cidadina num emaranhado, belo e complexo, de diversidades. A cidade somente se faz humana e urbana quando coopera para que os seus distintos cidadãos possam se relacionar, num ciclo inumerável de possibilidades e trocas.

pesquisa

Com o intuito de entendermos hoje, como essa população segregada se relaciona com o restante da cidade, surge a pesquisa científica, que serve de embasamento complementar a esse projeto, entendendo-se as barreiras urbanas físicas como as precursoras das barreiras sociais existentes entre essa população.

Sabendo-se que há a existência das barreiras físicas e que elas são um conjunto da obra da natureza e do homem, podemos com a ajuda da pesquisa local e participativa tentar entender como são os processos de relacionamento e vivência entre as populações periférica e central e seus ambientes urbanos. E admitindo que existe certa fragilidade neste relacionamento, os dados da pesquisa mostrarão com garantia, os níveis em que se encontram essa tênue interação e baseando-se em nesses subsídios concretos poderemos propor meios e alternativas para se transpor as barreiras.

A pesquisa utilizou os meios de investigação adotados pelo urbanista Kevin Lynch descritos em seu livro "A imagem da cidade" e publicado no ano de 1960, quando analisou as cidades estadunidenses: Boston, Jersey City e Los Angeles, para tentar entender a forma da cidade e como ela se fazia compreender enquanto cidade, aplicou-se algumas dessas metodologias para analisar as zonas leste e sudeste de Presidente Prudente, atentando para que se possa compreender a forma socioespacial desta região e como os seus habitantes e usuários a interpretam.

O entendimento do modo de vida de seus habitantes, a análise de diversos fatores atinentes à essa população e seu modo de diálogo com a cidade, permitiu

descobrir as causas dessa exclusão urbana e social e como ela encontra-se atrelada ao espaço físico em que se encontra inserida.

objetivo

En la lucha de clases, todas las armas son buenas.

Piedras, moches, poemas.

(LEMINSK, Paulo.)

A solução vem de exemplos de outras cidades, que lidam com situações parecidas de barreiras urbanas, e que na grande maioria das vezes se dá pela inserção de passarelas, tuneis urbanos ou passagens em nível, capazes de transpor tais barreiras, associando-se a isso, um melhoramento no entorno e a legalização do uso dos espaços. Estas referências deram o embasamento necessário para se estabelecer as possibilidades de implantação destes possíveis equipamentos na cidade e em quais locais, dentro desta região, que são mais suscetíveis e carentes de tais infraestruturas.

A intervenção urbana no ramal férreo e suas adjacências, tem como objetivo principal, diminuir as barreiras urbanas, sócio e espacialmente, que hoje existem ali e que culminam na degradação constante dessa região e de sua população.

A intervenção urbanística se dará através da inserção de infraestruturas que possibilitarão a livre locomoção desses residentes ao restante da cidade e que tenderão a integrar e costurar a zona periférica ao desenho urbano da cidade central. Acredita-se, que somente com a inserção dessa população na cidade é que o processo de miscigenação das classes sociais poderá acontecer. E somente com a

tomada da cidade por essas classes excluídas é que se poderá haver a justiça social, proporcionando a todos os cidadãos o desfrute igualitário da cidade.

Estamos desenvolvendo a ideia de que a segregação e a informalidade não são resultados espontâneos, mas produto de um processo histórico de produção do espaço que segue, espelha e reproduz as características da sociedade desigual. Cabe lembrar, entretanto, que frequentemente o Estado atua diretamente produzindo a segregação ou a exclusão urbanística seja por regulação legal como aconteceu na África do Sul com o *apartheid*, seja pela transferência de favelas que são retiradas do contexto urbanizado valorizado pelo mercado para áreas distantes da cidade formal. (MARICATO, 2010, 7)



PLANTA BAZA - LEVANTAMIENTO
ESCALA 1:2000



BARREIRAS URBANAS:

**do social ao
espaço físico**

Por muito tempo, as ferrovias, praticamente, monopolizaram o setor de serviços de transporte terrestre de cargas e passageiros. Isto durou enquanto foram as máquinas a vapor, a principal forma de motorização dos equipamentos de transporte. (MACEDO. 2009, 48)

após 18 anos, desde o encerramento das atividades da Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana com a concessão de sua administração à ALL-MS, o uso da malha ferroviária urbana no perímetro de Presidente Prudente, tem se tornado ocioso, operando raras as vezes com velocidade reduzida e limite de carga, estando fadada ao abandono.

Com o surgimento do motor à explosão e a construção das primeiras estradas de rodagem, as ferrovias brasileiras sofreram uma brutal desaceleração de investimentos federais, passando a serem acometidas por aquelas que seriam suas mais fortes antagonistas: as cápsulas motorizadas (carro, ônibus e caminhão).

A avaria dos trilhos ocasionada pela falta de interesse em investimentos no setor, fez crescer a descaracterização da malha ferroviária da cidade culminando no seu desuso por parte da concessionária e no desinteresse por parte do governo municipal. Esses eventos fizeram com que a população atribuísse novos usos a esse subespaço esquecido dentro da cidade.

A malha férrea, ainda hoje em seu traçado original, divide a cidade de Presidente Prudente em seus dois núcleos originários — vila Marcondes e vila Goulart — sendo a vila Marcondes a periferia e vila Goulart o centro urbano. A geografia

natural do terreno, políticas sociais de segregação, o desestímulo imobiliário e outros fatores que abordaremos a diante, fizeram com que o desprezo pelas terras do leste e sudeste, que eram e que ainda são demasiadamente acidentadas em alguns pontos, mas também muito agradável em outros, se desse desde de muito antes. Segundo Macedo (2009), quando é dada a instalação da comarca no arraial, em 1923, evento que unifica as duas vilas, a cidade começa a se desenvolver mais rapidamente no sentido sul e oeste e ele atribui a isso, o fato da localização estrada Boiadeira que estava ao sul, da estação ferroviária ter sido construída — quatro anos antes — com acesso principal para o oeste e o fato de que até o ano 1925 não se tinha acessos diretos ligando as duas vilas, o que dificultava as trocas de convívio entre as duas metades, este último certamente, um agravante.

Os loteamentos dos novos bairros, que geraram a expansão da cidade, providenciados pelo coronel Goulart, o baixo valor da terra e grande oferta, faz com que os cidadãos instalados atrás da linha passassem a morar na frente da linha. A vila Marcondes que já possuía uma infraestrutura urbana recebe grandes empreendimentos, entre: hospedarias, galpões, barracões de estocagem de mercadoria, e posteriormente, as primeiras indústrias fabris da promissora cidade.

De cada lado da linha férrea se estende a coroa do leito ferroviário, com uma faixa de 10 metros de largura, à qual pertence a estrada de ferro e é usada como área de segurança da ferrovia, que até meados de 1940 permaneceu intocada sem a presença de edificações, com surgimento dos barracões de estocagem da FE-PASA, outros edifícios foram sendo construídos à beira da ferrovia e o contato direto com os trilhos foi se intensificando.

Os moradores das vilas desde sempre se habituaram em transpor a ferrovia sob as mais variadas circunstâncias, atravessando a barreira a pé, entrecortando os caminhos através do leito da estrada de ferro e isso, desde então, lhes tornou comum o exercício de cruzar a ferrovia.

As regiões do leste e norte caracterizam-se pelo assentamento de população de menor poder aquisitivo. O eixo da ferrovia faz o limite dessas áreas com o restante da cidade, especialmente no centro urbano. O relevo é fortemente ondulado, entrecortado por várias nascentes de ribeirões, onde se destacam os córregos do gramado, da cascata e da cachoeira. Como em outras regiões da cidade, os fundos de Vale em forma de V profundos e erodidos, foram ocupados ou pela malha urbana [...]. (MACEDO. 2009, 110)

barreiras urbanas

O sistema territorial de uma cidade, com suas inúmeras dinâmicas e com seus desenvolvimentos desiguais, se articulam em diferentes escalas, resultando em contradições sociais que resultam em processos de integração e segregação no espaço interurbano, cuja centralidade encontram-se nos conflitos entre "*riqueza-poder*" e as periferias. (CARNEIRO & SAENZ, 2013, p. 1485)

As barreiras urbanas constituem como sendo uns dos principais fatores que segregam os cidadãos em um mesmo espaço urbano e acarretam na edificação das barreiras sociais. Sobretudo, tentaremos investigar como se compõem estas barreiras e quais fatores, pertencentes à cidade contribuem para este fim. Analisaremos, de acordo com literatura urbanística, três fatores que, de certo modo, colaboram na estruturação das barreiras urbanas dentro do espaço intra-urbano, sendo eles: o Capital, os percursos e o sítio.

O Capital, grande gerenciador da terra urbana, possuiu forte domínio sobre a cidade e o seu desenho. Os detentores desse poder moldam a cidade de acordo com as regras do mercado e ela deverá corresponder, apresentando receitas rentáveis, demandando o menor investimento possível. Dentre os diversos componentes desta rede chamada Capital, a especulação imobiliária é, talvez, a maior e mais importante ferramenta predadora do espaço urbano e tudo mais que o envolva.

Capaz de criar setores superdesenvolvidos na cidade e de tornar outros subdesenvolvidos, o Capital destrói e constrói a cidade de acordo com interesses monetários. Investimentos na infraestrutura dos bairros, cujas populações já possuem um poder aquisitivo mais elevado, tornam estes lugares mais atrativos e mais caros, valorizando os imóveis existentes e atraindo iguais à mesma região, o que torna inviável a alocação de outras classes sociais nestes mesmos lugares.

A gentrificação é outro fator que ocorre, e de uma certa maneira violenta, quando os moradores de determinado bairro/região são expulsos ou forçados a se retirarem de onde residem, por intermédio de ações do Capital, que visando lucrar com este espaço — geralmente já possuidor de infraestrutura — adotam uma série de medidas higienistas e exclusivas que acabam por expulsar a população residente, com o intuito de atrair um novo grupo social, geralmente de poderes aquisitivos muito superiores. Os bairros periféricos também são um produto do Capital, e na sua grande parte são instituídos para abrigar as populações não pertencentes aos setores de especulação capitalista. Longínquos e carentes de infraestrutura são, geralmente, os mais acarretados pela exclusão social, um transtorno tão comum à realidade das cidades brasileiras. Esses bairros desde a sua concepção já são passíveis da violência social causada pela exclusão e pelo sistema capitalista.

Sampaio (2011) relata em sua tese, ao tratar das noções de violência urbana no processo de urbanização, que o planejamento do espaço urbano é uma extensão das relações de trocas capitalistas e que essa manobra capitalista, que provoca a segregação socioespacial com a expropriação da terra é, portanto, a precursora da violência urbana, da desigualdade social, da exclusão e das barreiras sociais. Villaça (1998) ao tratar deste assunto, também afirma que, a produção da urbe capitalista

tem um pilar fundamental baseado na segregação e mostra que a integração e a exclusão não são processos independentes um do outro.

Os percursos, relacionado às forças socioeconômicas e políticas, já citadas anteriormente, influi sobre a definição de um determinado modo de produção e de apropriação do espaço intra-urbano; que produziram e continuam a produzir, um processo de expansão fragmentado. Estes podem ser vistos como rotas, sejam eles viários, ferroviários, cicloviários ou caminhos, que utilizadas nos deslocamentos das pessoas na cidade acabam por formar as trajetórias, quando constituídos de espaços livres.

Na grande maioria das cidades, organizadas a partir da lógica cartesiana, o desenvolvimento da mancha urbana, mesmo que por vezes orgânico, não afetou a predominância de suas linhas radiais principais, essa estrutura tentacular é, em grande parte, um elemento que instiga e proporciona a criação de barreiras urbanas e, sobretudo, de barreiras sociais no espaço intra-urbano. As excrescências na malha urbana, que vão além dos eixos radiais e constituem as periferias, possuem características socioespaciais muito distintas das características centrais, sua população, aquela que habita esse espaço, geralmente, acompanha essas mesmas singularidades que os distinguem.

Villaça (1998, 21) explica que o espaço intra-urbano é estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, em suas palavras “[...] a estruturação do espaço intra-urbano é dominada pelo deslocamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria, força de trabalho ou enquanto consumidor”. Sendo assim, os percursos produzidos deverão ser observados como um fator de integração e de aproximação socioespacial, porém determinados eixos de deslocamento, ao

mesmo tempo em que se mostram mais permeáveis ao desenvolvimento urbano — quando permitem o acesso a diversas regiões — podem constituir barreiras físicas e sociais. Os percursos, correlacionados com a morfologia, se mal desenhados, podem produzir o distanciamento socioespacial na cidade assim como a formação de barreiras urbanas.

A evolução do sistema de transporte participou da constituição da forma urbana, através dos espaços viários, com implicações físico-territoriais. Como suporte estruturador, influiu na acessibilidade, na mobilidade e na segregação, qualificando espaços urbanos para o uso e participando da produção de centralidades e polarizações. (CERDÁ, 1867)

Os percursos quando produzidos de modo a atender apenas uma função (ferrovias), ou a apenas uma determinada classe social (rodovias), acabam por resultar em barreiras urbanas. Estes percursos modelam a morfologia urbana e privam os demais cidadãos de transitar pelo espaço intra-urbano, quando estes não dispõem de meios para fazê-lo ou optam por realizá-los caminhando. Devida a dimensão de tais percursos perde-se no espaço da cidade a acessibilidade, enquanto facilidade de se atingir independentemente, por meios próprios ou não e livre de sujeições, os destinos desejados; e a mobilidade como sendo o deslocamento individual do

sujeito-ator ao exercer a prática social, tendo como referências o ponto de origem e o ponto de destino.

A Lei de Mobilidade Urbana³, nos parágrafos ii e iii do artigo quarto, definem respectivamente: “mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” e “acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que permite a todos autonomia nos deslocamentos desejados”.

A acessibilidade causa a dinâmica e o fluxo da cidade, sendo um importante fator na produção de localizações e percursos. Os aspectos da forma urbana e os socioespaciais, podem atenuar ou crescer essa dinâmica ao modo em que, a produção de barreiras urbanas aumente ou diminua. Assim sendo, a acessibilidade que concretiza-se na mobilidade, ao articularem-se com a lógica da ocupação restritiva e as práticas dos diferentes atores sociais, implicam na organização estrutural, na segregação socioespacial e na formação de barreiras urbanas.

Villaça (1998, 74) ao dizer sobre os diferentes pontos do espaço urbano, nomeados por ele como terra-localização, escreve sobre a acessibilidade: “a *acessibilidade* [grifo no original] é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau.”

Sobretudo quando a acessibilidade, entendida como produção dos percursos, se molda ao modo das capsulas motorizadas e não ao corpo humano, ela perde sua essência primordial e influi fundamentalmente na segregação espacial, seguida da segregação social. Quando isso ocorre o espaço urbano perde sua comodidade e

3. Lei federal de número 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, ou simplesmente como é conhecida, Lei de Mobilidade Urbana.

junto a noção de urbanidade, ele se torna desurbano que é todo o espaço intra-urbano, hostil ao corpo, ao pedestre.

O espaço público e seus percursos, quando acessíveis, tanto para os automóveis quanto para as pessoas, são um dos elementos principais na condição de urbanidade, pois urbanidade deverá ser entendida no tocante a ambos usuários da urbe e não somente a um grupo distinto, Lynch (1960, 1–2) vê a urbanidade como sequencias espaciais e afirma: “os elementos móveis de uma cidade, em especial as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias”.

O dicionário de língua portuguesa Aurélio (2009, 802) descreve, “urbanidade: sf. qualidade de urbano, civilidade, cortesia”. Urbanidade portanto, será o conjunto das qualidades boas que distinguem uma cidade. Em contrapartida, desurbano será o espaço intra-urbano hostil, que provoca às pessoas uma violência incivil.

Uma possível contribuição que poderá reverter o desurbano à condição de urbanidade, ocorrerá na medida em que cada um deles — o percurso da máquina e o percurso do corpo — possuir uma qualidade arquitetônica intrínseca, só conseguida por meio da conciliação entre ambos.

A rede urbana é um conjunto de aglomerações produzindo bens e serviços junto com uma rede de infraestrutura de suporte e com os fluxos que, através desses instrumentos de intercâmbio, circulam entre as aglomerações. (SANTOS, 2008, 68)

As aglomerações geográficas das diversas sociedades humanas amparam suas estruturas físico–sociais sobre determinados tipos de diferentes sítios geológicos. Em um dado momento da história, determinado ponto da superfície terrestre é escolhido e ali se instala as estruturas físico–espaciais que determinarão, junto ao sítio, o desenvolvimento ou não de certa civilização urbana.

Ao longo de toda a história, o processo de urbanização das áreas naturais seguiu critérios que buscavam saciar os interesses convenientes a cada época e sua conjuntura social. O ato da seletividade se origina no Capital, que seguindo suas regras e ambições, determinará as múltiplas localizações e os percursos.

O ponto geográfico em questão não é, geralmente, escolhido ao acaso ele deverá ser possuidor de uma certa atratividade e conveniência que o tornará melhor e mais caro que outros quaisquer pontos ao alcance. Ele deverá sobretudo ser acessível e ser capaz de produzir acessibilidade, fator este que o tornará, não mais um ponto geográfico e sim, em uma aglomeração geográfica urbanizada com ascendentes impulsos de poder. Quanto a isso Lynch (1960, 5) diz: “Potencialmente, a cidade é em si o símbolo poderoso de uma sociedade complexa”.

A partir da escolha do sítio, entendido também como o ponto geográfico, a edificação dos espaços urbanos, dentro de dada aglomeração civil, dependerá dos modelos culturais, das práticas dos grupos sociais e da tecnologia de determinado conjunto humano, influenciado ainda, pelas propriedades territoriais específicas de cada sítio geológico — esta última como sendo uma determinante ativa no processo de urbanização.

“A cidade é uma realidade em processo permanente de transformação”, Santos (2008, 65) observa que a cidade embora edificada, é um organismo animado

passível de impactos no presente que causarão mutações — previsíveis ou não — no futuro. Entendida como sendo algo mutável e que acumula ao longo do tempo as diferentes intervenções sofridas no processo de urbanização, a cidade deverá ser ponderada nas suas especificidades — móveis e imóveis — e interpretada de maneira a conciliá-las na sua relação de conjunto. No pensamento Lynchiano, (LYNCH, 1960, 105) essas modificações só serão bem-sucedidas, quando feitas com a consciência das inter-relações, conservando as individualidades dos recursos naturais e dos objetivos humanos.

Ao dizerem: “O espaço é o resultado dessa associação que se desfaz e renova-se continuamente, entre uma sociedade em movimento permanente e uma paisagem em evolução permanente” (SANTOS, 2008, 63) e “Ela pode ser estável por algum tempo, por outro lado está sempre se modificando nos detalhes” (LYNCH, 1960, 2), Milton Santos e Kevin Lynch, reafirmam que a cidade é um organismo vivo, capaz de modificar-se continuamente, em seus espaços, percursos e valores, estando sempre no mesmo ponto geográfico inicial.

A integração *versus* exclusão, assim como a acessibilidade *versus* barreira e capital *versus* social, não são processos independentes um do outro, mas sim dimensões de um mesmo aspecto, sem o qual um não subsiste sem a intromissão do outro.

Uma cidade é uma organização mutável e polivalente, um espaço com muitas funções, erguido por muitas mãos num período de tempo relativamente rápido [...]. A forma deve ser de algum modo descompromissada e adaptável aos objetivos e às percepções de seus cidadãos. (LYNCH. 1960, 101)

Nos anos de 1980 a 1990 as áreas urbanas sofreram uma expansão sem precedentes, o êxodo rural marcou um contexto em que as áreas periféricas e de transição rural-urbana, passaram a ser territórios onde se evidenciaram, mais do que nos anos anteriores, uma diversidade de interesses e de processos estruturais, culminando no conflito entre os diversos atores sociais modeladores do espaço.

A periferia, lugar onde a terra-localização tem o seu menor valor, devido a insuficiência de acessibilidade, absorve neste período uma grande parte do contingente vindo do ambiente rural. O espaço urbano fronteiriço desprovido de infraestrutura não difere, em primeiro momento, das alocações rurais, sobretudo ele está fincado no meio urbano e a ele pertence. Acostumados com a vida no campo, essas pessoas incivilizadas e carentes de urbanidade, vão formando ao longo do tempo, juntamente com os não-cidadãos a subclasse social que habita as excrescências da malha urbana. Nesse ambiente hostil ao corpo, a produção, reprodução e apropriação do espaço intra-urbano periférico, articulados entre si, evidenciaram as implicações físico-territoriais que culminam na segregação socioespacial. A concentração da classe mais pobre favorece a formação de barreiras sociais e da moldura espacial, ou seja, o sítio relaciona-se com esse processo a partir das características naturais, geográficas, arquitetônicas e de seus espaços livres.

Através da seleção de espaços e localizações intra-urbanas, caracterizados pelo embelezamento, saneamento e controle, a classe social mais abastada comina uma auto-segregação às classes menos favorecidas, exercendo sobre o processo de organização espacial urbano, um domínio não democrático que influi na dinâmica social. David Harvey (1980), diz em “A justiça social e a cidade”, que os processos de segregação tendem a um agravamento, pois criada tal forma espacial, ela tenderia a institucionalizar-se e em alguns aspectos, a determinar o futuro desenvolvimento do processo social nas cidades. Porém, ainda que haja processos com o intuito de segregar a cidade, as classes sociais que tendem a se concentrar em áreas ou setores exclusivos do espaço intra-urbano, não conseguem impedir a presença e o crescimento — mesmo que em menor número — de outras classes, neste mesmo espaço, excetuando-se, claro, aquelas que se fecham nos enclaves fortificados dos condomínios verticais e horizontais que interrompem as cidades. Nas palavras de Lynch (1999, 15), “a cidade é um lugar grandioso, uma libertação, um novo mundo, e também uma nova opressão”.

Sobre tais processos de segregação Flávio Villaça (1998, 317) explica que, quanto mais profunda a desigualdade social, mais visível, óbvia e acentuada, será a desigualdade do espaço, espaço este, que vai além da oposição centro *versus* periferia.

Além destes três fatores apresentados até aqui, Antônio Sampaio (1999) apresenta em seu estudo, sobre as formas urbanas, outros aspectos capazes de influenciar na formulação das barreiras urbanas no espaço intra-urbano, aspectos estes que não serão aprofundados nesta obra, mas serão citados afim de que se levante suspeitas sobre tais e que não se defina como certo, apenas o Capital, os percursos

e o sítio como sendo os responsáveis pela ordenação do espaço das cidades. Ele relata que, as restrições relativas às divisões territoriais político-administrativas, a lógica de evolução urbana, associadas às propriedades fundamentais da rede de acessos da cidade, e a carência de percursos transversais como sendo também os elementos-chave para a identificação do processo de segregação urbana.

barreiras sociais

Fomentada pelo capitalismo, a desigualdade social é um processo instituído que garante a hegemonia dos mais ricos e a penúria das classes pertencentes à base da pirâmide, associada às barreiras urbanas, um produto do planejamento urbano capitalista, se impetra a exclusão socioespacial. A desigualdade social é certamente um fator que estrutura as barreiras sociais. Caldeira (2003, 11) afirma que os padrões urbanísticos, desenvolvidos pelo capital, participam decisivamente nos processos de isolamento e distanciamento entre as pessoas, e que esse padrão não permite a construção da ideia de solidariedade na cidade, o que resulta na exacerbação do indivíduo, na homogeneidade e na segregação socioespacial, ela afirma ainda, que a segregação sempre foi uma característica típica das cidades desde a sua invenção e que o que muda são apenas as formas de segregação e o grau de desurbanidade que essa atitude causará ao ambiente.

Villaça (1998, 142) define a segregação socioespacial como sendo um processo, pelo qual uma determinada classe social desempenha um domínio sobre o espaço intra-urbano, fazendo com que as díspares classes ou camadas sociais tendam a se concentrar em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros. “O que determina, em uma região, a segregação de uma classe é a concentração significativa dessa classe mais do que em qualquer outra região geral da metrópole”.

O mais conhecido padrão de segregação da metrópole brasileira é o do centro x periferia. O primeiro dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados, é ocupado pelas classes de mais alta renda. A segunda, subequipada e longínqua, é ocupada predominantemente pelos excluídos. O espaço atua como um mecanismo de exclusão. (Villaça. 1998, 143).

Seguindo o pensamento de Villaça (1993) o espaço atua como sendo um organismo segregador, portanto, o espaço intra-urbano determinará quem são os excluídos e os incluídos. Residir em espaços delimitados e segregados incute na vida íntima de cada indivíduo, que carrega consigo a indignidade de pertencer a determinado território; o pertencimento ao desurbano provoca nesses cidadãos os sentimentos de abandono e injustiça social — cria-se o estigma.

Esse estigma é citado por Castells (1999, 24) como uma condição atroz que submete o cidadão a situações que desvalorizam sua integridade humana e física, não estando reservado a apenas ao indivíduo, mas também a sua classe, e discorre ainda sobre a forma como essa população lida com suas realidades: “[...] pelos atores que se encontram em condições desvalorizadas e/ou estigmatizadas, pela lógica da dominação, construindo, assim trincheiras de resistência e sobrevivência”. Este ser social, coletivo ou individual, marcado pelo estigma da segregação, desenvolve na medida em que se sente acuado pelo sistema, mecanismos de proteção e de retaliação, geralmente embasados na subordinação e na violência. Os habitantes das zonas de segregação possuem uma ativa percepção de que eles foram exilados em um espaço degradado, que os desqualifica individual e coletivamente.

Morar no subespaço das cidades é associado à pobreza e a degradação moral, afetando-os em todos os aspectos da vida, seja na procura de empregos, na relação social, no envolvimento romântico, com a polícia e/ou órgãos civis ou mesmo nas trocas quotidianas — para muitos morar na periferia é uma desonra. Essa desonra afeta o ego e as paixões dos indivíduos e estendem-se a coletividade, que respondem ao sistema usando da violência verbal, da criminalidade e do vandalismo.

Essa retaliação, nomeada também de marginalidade⁴ — aqui entendida como ação ou qualidade de determinado indivíduo ou coletivo delituoso — acontece e acontecerá independentemente da situação econômica da sociedade ou nível de desenvolvimento humano em que ela se encontra no contexto global, ela não resulta desses fatores, pensar que sociedades ricas e desenvolvidas não possuem marginalidade é uma falácia, pois no contexto do avanço econômico global e da prosperidade das classes dominantes, surge a desigualdade social e à medida em que essa economia capitalista predatória avança, mais amplo e profundo é o alcance da marginalidade. Tais atitudes, acometidas pelas perturbações psicossociais, típicas das classes sociais mais pobres e excluídas, devem ser compreendidas como resposta à violência social, espacial e econômica, além do estigma o qual se sentem submetidos por serem relegados a um espaço intra-urbano tão desprestigiado.

4. Para tal compreensão é preciso ter em mente a ideia do *marginal man* de Robert Park (1864-1944). Para Park o homem marginal é o produto resultante de conflitos interculturais. Essa noção, não é somente negativa, como poderia parecer, o *marginal man* é o não-cidadão, o subclassificado que não pertence à cidade e nem ao contexto marginal — de fronteira, periferia —.Ao decorrer do texto, marginalidade também poderá ser entendida com as definições de margem, ou relativo a ela, traçado escrito, desenhado.
Robert Ezra Park foi um importante sociólogo urbano estadunidense, desenvolveu estudos sobre a segregação socioespacial nos ambientes urbanos e esteve no Brasil em 1937, onde estudou as populações do Rio de Janeiro e Salvador.

Estes transtornos psicossociais produzidos por diferentes lógicas de segregação/agregação resultam em índices muito elevados de pobreza, sofrimento e destruição moral e espacial na periferia. No estudo da Antropogeografia, que são os estudos geográficos sobre o homem a partir do ponto de vista biológico e que, portanto, não pode ser visto fora das relações de causa e efeito que determinam as suas condições de vida no meio ambiente, Friedrich Ratzel (1904) dizia que o meio espacial condiciona o desenvolvimento da personalidade dos povos e suas consciências, conseqüentemente o caráter de determinada sociedade é o resultado do meio em que essa sociedade habita ou convive.

Morais (1989) seguindo esta mesma lógica de pensamento explica que a influência do meio espacial, restrito e segregado, atinge vagarosa e permanente o cidadão enquanto unidade e só depois atinge um âmbito da coletividade; nas suas palavras:

Uma influência que se exerce sobre os indivíduos e produz nestes uma modificação profunda e duradoura; primeiramente, ela age sobre o corpo e sobre o espírito do indivíduo e é por sua natureza fisiológica e psicológica; e só mais tarde passa assim ao âmbito da história e da geografia, isto é, quando se estende a povos inteiros. (MORAIS. 1989, 50)

Um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais, objetos sociais e de outro a vida que os preenche e animam, ou seja, a sociedade em movimento, o conteúdo da sociedade não é independente da forma (os objetos geográficos) e cada forma encerra uma fração de conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto. Um conjunto de formas, contendo cada qual frações da sociedade em movimento. (SANTOS. 1994, 26)

A barreira social é, portanto, e principalmente, o espaço de alteridade, no qual os díspares atores sociais se observam, se comparam, se identificam, se distinguem e criam opiniões sobre si e sobre o outro, gerando instantaneamente ações/provocações de defesa ou ataque; nesta conjuntura, diferente da visão da filosofia, a alteridade⁵ acontece sem que o sobrepujado seja capaz de colocar-se no lugar do outro, sem relações de diálogo e sem a valorização das diferenças. Esse contato das distintas classes, quando ocorre, faz com que cada ator adote posturas, de submissão ou superioridade, em relação ao outro, havendo também neste espaço a afirmação de suas identidades. A segregação social, aonde persistir transformando o outro em oposto, destruirá as noções de humanidade e de urbanidade no âmbito da cidade.

Valores, concepções e práticas das classes dominantes, servindo a interesses localizados, subjetivos, como se refletissem os importâncias da sociedade geral,

5. "A noção de outro ressalta que a diferença constitui a vida social, à medida que esta efetiva-se através das dinâmicas sociais. Assim sendo a diferença é, simultaneamente, a base da vida social e fonte permanente de tensão e conflito." (VELHO. 1996, 10)

acabaram por consumir a heterogeneidade do meio urbano, lugar este, onde só restará três tipos de ator social, sendo: o Não-cidadão: o marginal, o incivil e torpe, ele faz parte do grande grupo dos rebaixados, seu consentimento de ser subcidadão é o que sustenta a equação; o outro é o Cidadão: força de produção, eleitor e cumpridor de obrigações, ele pertence a grande classe do proletariado e é comandado tanto pelo Estado como pelo Patriarca; o terceiro ator é o Patriarca: autocrata, predador, possui a moralidade e os bons costumes ele representa a escol minoria organizada e seu poderio junto ao domínio do sistema, garante a sua supremacia.

As classes pobres da sociedade, que não possuem força de produção nem os meios de troca capitalistas, o lumpemproletariado da teoria marxista, descritos por Marx e Engels (1845), veem seus espaços sendo hierarquizados numa escala infame, que afeta de maneira generalizada todos os seus aspectos civis e a cada um de seus moradores na sensibilidade particular. Estes são os subcidadãos/não-cidadão, e suas existências e comportamentos recebem o status de anomalia social, perdem o controle sobre sua representatividade e sua identidade coletiva, permanecendo situados no degrau mais ínfimo do sistema, subjugados pela sociedade do controle e da punição.

O apoio ou apenas a tolerância do Estado à segregação social, bem como o seu reconhecimento, poderá progredir à medida do tempo, em ações automatizadas e legais, que culminarão na intensificação da exclusão urbana, na disparidade das classes e na energização da marginalidade. As consequências destrutivas desse modelo de sociedade não afetarão apenas os que encontram-se encurralados nas áreas suburbanas, a sociedade como um todo, incluindo os que conduzem tal sistema, pagará o preço que for imposto.

As barreiras sociais produziram ao longo do tempo, um ser não social, um cidadão que não pertencente à cidade; o não-cidadão, como expusemos anteriormente. Jenks e Peterson, apresentaram esse cidadão, no livro: *The Urban Underclass*, publicado no ano de 1991 na cidade de Nova York, Estados Unidos da América, com as seguintes palavras e entonação:

Um novo animal irrompeu a paisagem urbana norte-americana dos anos de 1980, que semeia pavor entre a população e suscita uma inquietude crescente nas autoridades. Sua descoberta se fez acompanhar de uma verdadeira onda midiática: não há mídia de porte que não tenha consagrado artigos, editoriais e reportagens aos comportamentos nocivos e predadores que os caracterizam. Políticos de todas as facções fustigam, à porfia, sua sinistra presença no coração da cidade, que representa ora o sintoma ora a causa da delinquência dos bairros degradados que afligem as metrópoles do país, pesquisadores de ciências sociais e especialistas em políticas públicas foram chamados a localizar seu habitat, contar seus efetivos e elucidar seus hábitos, a fim de elaborar meios de conter sua proliferação maligna.(JENKS e PETERSON, 1991 *apud* WACQUANT. 2001, 93)



análise de conjuntura histórica local

As grandes e densas aglomerações que caracterizam a população urbana acarretam uma relação humana e uma complexidade social nunca antes atingidas. Elas excedem, em dimensão, as comunidades de qualquer outro animal de porte, sugerem mais o comportamento de insetos comunais do que o de mamíferos. (KINGSLEY DAVIS. 1972, 13)

“A cidade foi formada em estreita relação com estrada de ferro, a tal ponto que o núcleo inicial de colonização foi criado defronte à estação ferroviária”. Ao analisarmos a situação das circunstâncias, às quais fizeram surgir na cidade de Presidente Prudente as barreiras urbanas e sociais, teremos de analisar a fundo a citação descrita por Macedo (2009, 59). O grupo social se instala em dado ponto geográfico justamente porque esse ponto no território ofereceu, naquela ocasião, vantagens que outros quaisquer pontos a disposição não poderiam oferecer — a acessibilidade.

Essa estreita relação com estrada de ferro, é criada desde o início, pois o acesso a tal localização geográfica, facilmente poderia ser feito por meio dos trens. A Estrada de ferro é, àquela época, o símbolo mais formidável da criação do homem, a expressão objetiva do desenvolvimento. O núcleo social forma-se junto a

estrada de ferro, pois, pertencer a ela ou ter uma estreita relação, denotava ser também desenvolvido.

Descreveremos a seguir, numa lógica horizontal e tendenciosa, os processos gerais, que ao longo da formação do município, culminaram na realidade socioespacial de nossos dias, ressaltando os eventos históricos pertinentes as regiões leste, sudeste e central de Presidente Prudente e nos capítulos posteriores tentar-se-á complementar tais análises gerais, com um enfoque direcionado as barreiras urbanas e sociais. Para tanto usaremos como base de pesquisa o livro História de Presidente Prudente, escrito em 2009 pelo historiador Ronaldo Macedo à época diretor do Museu e Arquivo Histórico Antônio Sandoval Netto.

As duas vilas tiveram rápido crescimento com a chegada de moradores pelos trens da sorocabana, surgindo várias casas entorno da estação, ocupando os lotes nas ruas. A população era constituída de compradores, negociantes interessados em iniciar comercio ou em trabalho na lavoura de café ou cereais. (MACEDO. 2009, 50)

O primeiro arraial, a vila Goulart, não era oficialmente cidade, pois não possuía um desenho urbano e estava subordinada a outras cidades maiores do centro-oeste do estado, sobretudo tornou-se um ponto obrigatório de passagem, abastecimento, descanso ou local de moradia dos colonos, trabalhadores da ferrovia e negociadores de terras que se utilizavam dos trens da Sorocabana. O arraial era notado e possuidor de acessibilidade e isso o tornou cidade.

A cidade de Presidente Prudente, encontra-se sobre uma região de terreno fortemente acidentado, com declives e aclives, provocados pela estrutura do solo que rico em recursos hídricos e marcado por fundos de vale, uma exceção dá-se, portanto, numa faixa de relevo suave, que compreende-se atualmente nas regiões onde estão instalados o centro, a vila nova e bosque.

Em 1917 se instalava no cume deste terreno a ferrovia Sorocabana, no fim deste mesmo ano se instala um arraial e dois anos depois iniciou-se a construção da estação ferroviária. Em 1919 as terras localizadas ao leste da ferrovia foram divididas em pequenos sítios e vendidas para o cultivo de café e uma faixa de terreno plano lindeiro ao pátio de manobras foi urbanizada e é a partir daí que o arraial inicia seu processo de organização espacial, surge a primeira ideia de cidade e de desenho urbano, subseqüentemente uma explosão demográfica que ocasionaria a condição de cidade, em menos de três anos.

A Companhia Marcondes de Colonização, Industria e Comercio, foi grande responsável por esse avanço que oferece àquela altura, com construção da vila Marcondes, toda a infraestrutura básica necessária à cidade, agradando aqueles, que vislumbrados pelas peças publicitárias sobre a tal cidade, chegavam pelos trens e se estabeleciam.

Lá se instalaram os escritórios da companhia e armazém para fornecimento de produtos em geral, começando a ser comercializados lotes urbanos e incentivando quem tivesse interesse em abrir pensões para alojar os que chegassem. (MACEDO. 2009, 47)

Porém a vila possuía um diferencial, que a distinguiu do arraial primitivo ela estava separada deste por uma estrada de ferro e um desnível natural do terreno que oscilava ora fazendo conexões em nível, ora em aclives agudos ou declives suaves. Apesar disso a vila se solidifica, ao mesmo tempo em que são providenciados no arraial de Goulart, as infraestruturas e o desenho urbano, ocorrendo em 1923 a união de ambos lados. Em poucos anos a vila dispunha de ruas, praças, comércios e casas e as ricas safras de café, exportados mundo a fora, enriqueciam a cidade que logo se expande a outras direções com a criação de dois bairros na vila Goulart, um ao sul e depois a oeste, isso se deu, pois na vila Marcondes não havia mais áreas planas, chegando ao limite dos fundos de vale também devido ao limite que separava os dois lugares. A ferrovia demarca, física e psicologicamente, essas duas cidades.

A ferrovia era a principal via de circulação e funcionava como barreira à expansão da malha urbana, dividindo a cidade em duas partes. Isso, entre outras razões, permitiu que o crescimento urbano fosse maior no sentido oeste da cidade, uma vez que a vila Goulart já se achava ocupada, em 1923, [...]. O crescimento populacional e desenvolvimento econômico inicial impulsionaram a ampliação do território do núcleo urbano inicial, numa espécie de duplicação [...].

O condicionante para o crescimento urbano no lado oeste era basicamente seu relevo suave, em contraposição ao da vila Marcondes, no lado leste, formado de encostas. (MACEDO. 2009, 112)

As regiões do leste e Norte caracterizam-se pelo assentamento de população de menor poder aquisitivo. O eixo da ferrovia faz o limite dessas áreas com o restante da cidade, especialmente no centro urbano. (MACEDO. 2009, 110)

Macedo (2009, 114) lembra que em 1940, o centro do núcleo urbano começa a ser demarcado, na região que circundava a antiga igreja, o mercado e câmara municipal, ambas instaladas na vila Goulart e que nesse período as vias, dessa região, já se encontravam quase todas asfaltadas e só depois no fim desta mesma década é que se aplica o asfalto além da linha, ele descreve: “[...] benefício [pavimentação asfáltica] que chegou também à vila Marcondes, integrando esse bairro ao contexto geral da cidade”.

A benfeitoria do asfalto no lado leste, permite agora, que sejam construídos outros bairros, contudo as características de ocupação, por uma população degradada e pobre, se atenuam, com a instalação das fabricas, comércios gerais e galpões, como lembra Macedo (2009, 116) “A dificuldade de transposição da linha férrea fez surgir um comércio vicinal nas ruas principais dos loteamentos.”

Surgem a vila Furquim e vila Luso, a primeira reproduzindo a padrão de assentamento da vila Marcondes: calçadas estreitas,

construções próximas do alinhamento predial, uso do solo predominantemente unifamiliar, com edificações de padrões construtivos médio a baixo. (MACEDO, 2009, 116)

Na metade do século de sua fundação, a cidade vê seu crescimento exponencial, “[...] a expansão e crescimento da cidade ocorreu a partir do centro urbano.” (MACEDO, 2009, 116), seus fundadores ainda vivos, não comandavam mais a cidade e sua autarquia estava delegada aos prefeitos progressistas da República Nova, que faziam obras memoráveis na cidade, o que fazia crescer sua importância e sua valorização.

As primeiras atividades comerciais e de serviço estiveram localizadas no centro principal e tradicional, junto com a função residencial. Com a valorização destas áreas, o preço do metro quadrado aumentou, favorecendo a dinâmica do sistema capitalista e a transformação dos espaços. (MACEDO, 2009, 118)

Esse mesmo feito, porém, não acontece nas terras a leste, a desvalorização dessas terras por serem muito irregulares e o baixo preço do metro quadrado, favorece a criação de novos bairros populares, alguns urbanizados sobre antigas áreas de ocupação irregular, hoje muito conhecidos, como a vila Flores, vila Brasil, vila Líder, vila Iti, vila Mendes, jardim São Pedro, vila Centenário, jardim Brasília e o jardim Planalto, os quais serão habitados pelas classes pobres. Nas palavras de Macedo (2009, 117): “A leste, devido ao relevo acidentado e as dificuldades de acesso

impostas pela ferrovia, os preços dos lotes eram baixo, permitindo o acesso às classes de renda mais baixa.”

Na década de 1960 a cidade cresce em direção oeste com a característica marcante de criação de vazios urbanos, tanto a leste como a oeste. As avenidas Brasil, Coronel Marcondes e Washington Luiz configuram-se nos grandes eixos direcionadores da cidade. (MACEDO. 2009, 119)

A conjuntura nacional⁶, mostra que nesse período, a proliferação dos automóveis nas cidades, faz acentuar a expansão das malhas asfálticas nas mesmas e o capital estrangeiro em conluio do Estado, inicia a construção de diversas rodovias pelo país, afim de promover as capsulas motorizadas produzidas nas economias capitalistas estrangeiras. Nas terras prudentinas a rodovia também chegou e consigo a falaciosa noção de progresso, Macedo relata em seu livro esse acontecimento:

6. No ano de 1951, Getúlio Vargas, retorna à presidência do Brasil e cria em 1952 a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), destinada a alavancar a indústria automobilística nacional, o país passa a incentivar a produção do veículo automotor nacional com isenções fiscais à montadoras que se instalassem em território brasileiro e com medidas que impediam a importação de carros inteiramente fabricados no exterior. Em 1953 é criada a PETROBRAS, e o país passa então a produzir petróleo nacional. Juscelino Kubistchek é eleito em 1956 e cria o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) desenvolvendo em trinta dias um plano nacional para indústria automobilística que incentivou a construção de fábricas, rodovias e pavimentação de estradas.

Na década de 1960, a ferrovia começa a perder a importância no transporte de cargas, devido à construção e pavimentação de estradas de rodagem, vai se restringindo ao pequeno transporte de estudantes ou passageiros, sofrendo ainda a concorrência dos ônibus, mais rápidos, apesar de mais caros quanto a passagem. (MACEDO, 2009, 97)

O período referente aos anos da década de 70, com o governo marcante do progressista Paulo Constantino⁷ (1977–1981), é talvez aquele em que a cidade mais tenha se modificado na sua estrutura física e principalmente social. É nesta época que a cidade vê surgir a gentrificação e a demarcação socioespacial das classes.

A canalização dos córregos urbanos, a construção do estádio municipal e o viaduto Tanel Abbud estão entre as magnânimas obras do desenvolvimento progressista deste período. Sobre um dos processos de gentrificação e segregação social ocorridos, Ronaldo Macedo escreve:

Na década de 1970 o fato marcante é a mudança no uso do solo e a substituição de classes de renda [...]. Com a urbanização do parque do povo, a população mais pobre foi sendo substituída por assentamentos de população de renda média alta. Na zona leste não ocorreu esse processo de substituição devido ao relevo acidentado,

7. Nasceu na cidade de Patrocínio, Minas Gerais, no dia 11 de maio de 1934, se mudou para Presidente Prudente em 1967, atuando como empresário de transportes. Como político, foi duas vezes prefeito municipal, nos anos de 1977 a 1981 e 1989 a 1992, conquistando a maior vitória eleitoral da história da cidade em uma dessas eleições.

as dificuldades impostas pela ferrovia e os loteamentos irregulares, até hoje existem residências de madeira, denotando o nível econômico da população. (MACEDO. 2009, 120)

A além da linha e dos bairros originários, ocorre também uma expansão significativa de bairros destinados às classes pobres, sua expansão prosseguiu com os loteamentos que criaram os bairros vila Aurélio, colina de Jesus, jardim Santana, jardim São Bento, jardim Itatiaia, jardim São Domingos, vila Delger e parque Nova Alvorada. Alguns destes bairros, que já se encontravam assentados, não pertenciam ao traçado urbano oficial e só neste período passam a constar dentro do perímetro urbano.

Os últimos anos do século XX certamente, foram períodos marcantes na composição das cidades brasileiras e conseqüentemente em Presidente Prudente, o êxodo rural⁸ iniciado no começo dos anos 80, após crises econômicas, promove a busca incessante da cidade, pelos que habitavam o campo. Presidente Prudente teve uma expansão territorial urbana sem precedentes, a área total do município loteada era a essa altura de 3.040,20 hectares. Nesse período os dados oficiais contavam um crescimento populacional de 20,8%. A população urbana aumenta 23,4% ao mesmo tempo em que a população rural decai à marca de 27,0%.

8. No contexto nacional, que compreende-se entre o período 1970–1980, a transferência, para o meio urbano, foi equivalente a 30% da população rural existente em 1970, ano em que migraram 12,5 milhões de pessoas para as cidades, desse total 4.432.268 migraram para as cidades do sudeste do país. (ALVES; SOUZA; MARRA, 2011, 81)

A cidade, com crescimento populacional em ritmo intenso, principalmente pelo êxodo rural provocado pela pecuária, assume sua condição de polo regional. A ação do poder público volta-se, nessa década, não só para a produção de habitações, mas também para enfrentar a grave crise urbana provocada pela urbanização acelerada e desprovida de reprodução de força de trabalho. Em vários pontos da cidade são desenvolvidos ações e programas de educação, saúde, pavimentação e extensão de serviços. (MACEDO. 2009, 82)

Abarrotada de gente e sem ter o que prover, a cidade no fim do século XX e início do XXI, reserva para as populações mais pobres uma urbanização em áreas de localização desprivilegiada, locais estes, longínquos do centro, servidas de um transporte público insuficiente, acarretados pela poluição ambiental, carentes de comércio elementar e praticamente sem infraestrutura, surge também neste período os condomínios habitacionais fechados localizados longe do centro, porém nenhum além da linha férrea. Macedo (2009, 122) afirma ainda que na região das zonas leste e sudeste, alguns agrupamentos habitacionais foram implantados, utilizando-se das áreas de preservação ambiental e/ou áreas institucionais reservadas nos loteamentos já existentes.

Em dias atuais o que se observa no âmbito da cidade é a total dependência do veículo automotor individual, a carência de equipamentos públicos associados à mobilidade do pedestre, a desestruturação de bairros periféricos longínquos, o transporte público deficiente e o aumento na segregação espacial e das classes. As

zonas leste e sudeste mesmo estando totalmente urbanizadas e muito próximas ao centro, ainda suportam o título de periferia e jazem como um produto da excrecência urbana; seus habitantes, em grande parte idosos, não desejam se deslocar dali devido as facilidades e proximidade ao centro, porém aqueles que procuram um novo lugar para morar não se imaginam alocados em tal território — o espaço da marginalidade, da pobreza e alcova dos excluídos. Habitar a subcidade é estar automaticamente no perigo é pertencer ao grupo social mais indigno, incivil. Há aqueles que se sentem orgulhosos em morar além da linha, exibem todos dentes quando se pergunta, sobre a história do bairro ou sobre as qualidades que ele tem, dizem se sentir parte do local e muitos realmente são, mas, há outros que se questionados sobre o local onde moram, especialmente os mais jovens, dizem às claras que não gostam dali, que gostam dos *shoppings centers* e que moram longe de tudo e todos. E há ainda, aqueles que dizem não pertencer a tal localidade, negam seus endereços e renegam seus lares abarrotados de placas que anunciam em letras garrafais: vende-se.

As maçantes tentativas das administrações recentes em melhorar a identidade da região e seu espaço intra-urbano, não são em nada fundamentais a não ser, valer apenas para o *merchandising* particular e de seus partidos, tais medidas quase sempre superficiais não incutem no amago dos problemas e pouco interferem na paisagem urbana, no cotidiano das pessoas ou na qualidade de vida dos moradores e nada contribuem para a edificação do caráter de urbanidade — falta a acessibilidade.

A existência de projetos megalomaníacos, que por meio de uma pérfida visão progressista, projetam sobre tal espaço avenidas colossais, reportando ao ultrapassado Plano de Avenidas Prestes Maia de 1930, que visava a retirada dos trilhos da cidade de São Paulo para a implantação sobre o mesmo lugar de avenidas exclusivas a veículos automotores, ignoram a realidade e as verdadeiras necessidades deste espaço intra-urbano, prova a total ignorância dos gestores e a incúria dos engenheiros e urbanistas que afirmam haver a necessidade de sua remoção. Estes injuriam o passado, renegam sua importância e corroboram para desurbanidade dessa região já tão estigmatizada. A sorocabana permanece lá, seu lastro, os trilhos e dormentes, estão nos mesmos lugares onde Fairbanks os colocou, de nada adiantará retirá-los, eles são e deverão continuar sendo, parte física e existencial da história.

A cidade atual, entretanto, não resulta de ações praticadas no presente, sua relação com o passado e a história é profundamente importante, pois são as ações de seus atores sociais no pretérito, que moldaram e continuam a exercer fortes influências no agora. O que se poderá pressupor ao futuro está intimamente ligado, às práticas sociais dos cidadãos presentes, juntamente a todo aparato do sistema capitalista e a gestão do Estado; a cidade deverá, portanto, ao desejar o caráter da urbanidade, promover em ações concretas a acessibilidade, a justiça social e a igualdade socioespacial.

As relações que se estabelecem no seio dos diferentes grupos que se inter-relacionam, em um espaço e tempo determinados, são fundamentais para compreender a construção e a desconstrução de fronteiras. (DEL RIO. 1998, 465)



barreiras urbanas prudentinas

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está. Enquanto um lugar vem a ser condição de sua pobreza, um outro lugar poderia, no mesmo momento histórico, facilitar o acesso àqueles bens e serviços que lhes são teoricamente devidos, mas que, de fato, lhe faltam. (SANTOS. 1987, 81)

As definições, que observamos nas análises anteriores, nos exemplificam como são desenvolvidas, porque são constituídas e como se firmam no processo de ampliação das cidades, as barreiras urbanas e sociais. Vimos também, na análise conjuntural histórica, os fatos concernentes à formação da cidade de Presidente Prudente, e os diversos contextos históricos que contribuíram para o seu desenvolvimento e sua estruturação até os dias atuais. Percorreremos agora, um estudo situacional sobre o recorte das barreiras urbanas e sociais prudentinas; e cientes de

que as barreiras coexistem — urbana e social — tentaremos dividi-las em duas análises separadas a fim de que se possa extrair, mais especificamente, de cada uma destas ocorrências suas peculiaridades e como se abrolharam, se sustentam e encontram-se atualmente. É certo que o leitor encontrará coincidências nos textos subsequentes que deverão ser associadas e entendidas na conjuntura socioespacial das barreiras urbanas prudentinas.

As terras do leste sempre foram motivo de orgulho e perspectiva ao ambicioso coronel Marcondes, embora já tivesse, em tempos passados, conseguido a criação de diversas vilas exitosas pelo interior do estado, foi no sertão do oeste paulista que ele alcançou sua maior conquista e notoriedade. Ali Marcondes fez notar seu empreendedorismo, criou uma dezena de cidades e algumas notórias empresas que existem até hoje, e é com esse personagem que começaremos a investigar a fundo as barreiras urbanas da cidade de Presidente Prudente, passando por alguns acontecimentos históricos, mas principalmente por aqueles que não compõem a estória da cidade. Marcondes mirava a ferrovia como uma importante ferramenta desenvolvimentista que servia a seletos e oportunos povoados permitindo o acesso direto à capital e ao porto; embora seja sabido que nada mais intencionavam-se os estrangeiros, além do objetivo de extraírem destas terras tropicais e de sua gente, toda a riqueza e produto que fora possível de se transportar em vagões e naus, mesmo assim homens como ele e Goulart, souberam tirar proveito destas benfeitorias estrangeiras culminando na criação e desenvolvimento de centros urbanos promissores como este ao qual debatemos.

O problema é que as ferrovias estrangeiras não foram projetadas para servir às cidades e tampouco as cidades foram devidamente planejadas para estarem

junto às ferrovias. Isso ocorre em proporcional agravamento em todas as cidades onde essa metodologia destoante se deu. As cidades incorporaram os trilhos, envolvendo-os numa espessa e densa malha urbana, que não fora capaz de se integrar a ferrovia, acarretando no que bem conhecemos como barreiras urbanas. Nas terras prudentinas, não se sucedeu o contrário, a ferrovia estando instalada onde melhor se convinha à física, foi ganhando bordados fracionados de cidade na sua beira, que dificilmente uniam seus pontos e que deram aos paralelos uma malha distinta. Porém se a bordadura fosse a única causa de nossas cidades fracionadas elas já estariam salvas, a complexidade dos elementos construtores das cidades advém muito antes de seus primeiros traços e vão muito além daquilo que hoje pode-se ver.

A ferrovia, quando ganhou o sertão do oeste paulista, que tinha seu projeto original para ser construída margeando o rio Paranapanema, teve sua rota alterada devido ao já instalado porto Tibiriçá, mais ao norte do rio Paraná e, portanto, foi construída margeando a Estrada Boiadeira que interligava o oeste paulista ao estado de Mato Grosso confluídos por este porto. Quando os trilhos chegaram a Indiana em 1917, a ferrovia percorreu sentido oeste pelo espigão divisor das terras da Fazenda Montalvão e da Fazenda Pirapó–Santo Anastácio.

O ramal férreo da Sorocabana foi construído sobre espigões e picos de serra, que se formaram naturalmente, ao longo das terras de relevo planáltico do oeste paulista, o que facilitava a execução da obra evitando-se assim percursos com declives ou aclives muito acentuados.

**A alta sorocabana, encravada no planalto ocidental paulista
na sua parte sudoeste, não ficou incólume a essas consequências da**

marcha do café. A região foi ainda mais vulnerável do que as outras pela facilidade de transporte oferecida pelo prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana que, diferentemente das outras ferrovias paulistas, precedeu o café cumprindo um programa estratégico do Governo brasileiro, do ponto de vista político e militar, no sentido de tornar mais acessível o oeste aos centros litorâneos. (ABREU. 1997, 171)

Alguns anos antes da ferrovia se instalar efetivamente nas matas virgens do oeste paulista, José Soares Marcondes que morava na cidade de Franca e possuía tato apurado para os negócios fundou uma empresa colonizadora que tinha o intuito de desbravar terras virgens e construir nelas vilas e fazendas, quando perdeu suas instalações fabris num incêndio, Marcondes foi para a capital e desenvolveu com apuro seu ofício, alienando terras de posseiros, criando vilas e revendendo-as para migrantes e emigrantes. Quando em 1919 assumiu a fazenda Montalvão para revender, tomou um trem da Sorocabana, partindo de São Paulo e desembarcando na estação chamada Presidente Prudente, pode ver da gare que ali, já se instalara um arraial primitivo como tantos outros por onde passou. Conforme Abreu (1997, 78): “Diferentemente de Goulart, o Coronel José Soares Marcondes não era proprietário de terras. Possuía, entretanto, uma empresa colonizadora para a venda de terras, a companhia Marcondes de Colonização, e Indústria e Comércio.”

As terras que possuía ficavam em paralelo atrás da estação e ele logo ambicionou a construção de uma vila que pudesse vir a se tornar uma cidade. No fim

deste mesmo ano a Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, instala uma sede na fazenda Montalvão e inicia a construção da vila.⁹

Dois anos antes, data de 14 de setembro de 1917, quando o coronel Goulart desembarcou nestas terras, dois limites já haviam sido definidos e demarcados, o primeiro sendo a Estrada Boiadeira já construída pela Companhia de Viação São Paulo–Mato Grosso ¹⁰e o segundo sendo a Estrada de Ferro Sorocabana em construção a subsidio agora do Estado. A historiografia diz que Goulart encontrou ali, naquela ocasião, o engenheiro João Carlos Fairbanks¹¹ que comandava as obras da ferrovia e soube então da existência do projeto para a instalação de uma estação ferroviária naquele lugar. Goulart requereu para si todas as terras a oeste da ferrovia e que constavam em documento como sendo suas por herança e começou então a explorar a região rica em recursos naturais. Constrói um sítio de pau a pique e dá início à colonização das terras pertencentes à fazenda Pirapó–Santo Anastácio, uma vez que as terras a leste já pertenciam à Fazenda Montalvão de propriedade do

9. Apesar da densa bibliografia pesquisada e das inúmeras fontes históricas, muito pouco se pode saber sobre o destino que tomou o primeiro mapa da vila Marcondes e sobre seu projetista, porém muitos fatos contribuem para que tenha sido este, o primeiro projeto urbano da futura cidade.

10. A Companhia de Viação São Paulo–Mato Grosso, foi uma organização empresarial privada, que se aproveitando de diretrizes governamentais que buscavam a modernização e o progresso do país a todo custo nos então chamados “sertões”, “oestes” ou espaços “vazios” brasileiros, inicia suas atividades com capital estrangeiro em 1908 e segue desenvolvendo suas atividades, até o ano de 1943, quando os serviços de navegação e exploração do porto Tibirijá são transformados em autarquia federal. Atuou no extremo oeste do estado de São Paulo e no Sul do antigo estado do Mato Grosso, onde desenvolveu atividades de navegação, transporte e colonização, sendo responsável também pela construção de grande parte da estrada Boiadeira.

11. João Carlos Fairbanks nasceu em 16 de agosto de 1891, na cidade de São Simão, SP. Em 1914 forma-se engenheiro civil pela Universidade de São Paulo e no ano de 1929 bacharelou-se em direito, formado pela Faculdade de Direito de São Paulo. Atuou como político nas cidades de Santo Anastácio e Presidente Prudente, onde foi vereador. Também foi deputado estadual pela Ação Integralista Brasileira nos anos de 1948 a 1951, sendo eleito posteriormente vereador no município de São Paulo-SP, sob a legenda do Partido de Representação Popular (PRP). No dia 10 de junho de 1969, a câmara municipal de Presidente Prudente lhe conferiu o título de Cidadão Prudentino pelas inúmeras contribuições à sociedade prudentina.

posseiro João da Silva Oliveira¹², Goulart e seus empregados abrem um vasto clarão na mata virgem, em frente ao local em que seria, um ano depois erguida a estação ferroviária Presidente Prudente de Moraes, demarca duas vias de acesso a estação e alguns quarteirões com o auxílio de Fairbanks e começa a vender pequenos lotes para os migrantes que procuravam terras para a cultura do café.

O ponto geográfico escolhido para a instalação dos trilhos seguiu as diretrizes do solo e visava facilitar a locomoção da máquina a vapor. Já o ponto geográfico selecionado para a instalação da cidade, visava a acessibilidade e o proveito da infraestrutura trazida pela ferrovia, sendo assim, a escolha de um sítio vastamente homogêneo ficou em segunda instância. Macedo (2009, 23) ainda acrescenta que a hierarquia urbana da cidade também se estrutura pela ferrovia e diz: “No conjunto de aglomerações que ia surgindo na área rural em organização, coube à ferrovia estabelecer o primeiro grau de hierarquia urbana e uso da terra.”

É dentro deste contexto da marcha do café pelos espigões do extremo-oeste de São Paulo, tendo como amparo a Estrada de Ferro Sorocabana, que se coloca o aparecimento de Presidente Prudente. (ABREU. 1997, 171)

É presumível que Fairbanks tenha exercido grande influência nas ideias urbanísticas de Goulart e ao contrário do que se acredita e as fontes históricas corroboram, é que Fairbanks não projetou a planta originária de Presidente Prudente; tendo

12. João da Silva Oliveira foi um posseiro de terras, nascido em Minas Gerais e precursor do desbravamento das terras virgens do oeste do estado de São Paulo. Chegou no oeste paulista aqui por volta do ano de 1870 e demarcou uma grande área de terra denominada fazenda Anhumas, originária da fazenda Montalvão.

sido convidado por Goulart para realizar tal projeto, o então engenheiro que era funcionário da Estrada de Ferro Sorocabana, nega-o à realização do mesmo, instruindo apenas para que as distâncias mínimas dos trilhos e da esplanada da estação fossem obedecidas e demarcando-as, para que não houvessem maiores problemas no futuro. Goulart demarca e abre as primeiras ruas do arraial separando as quadras e os lotes para que pudessem ser vendidos. O que enfatiza essa ocorrência, relevante para a compreensão da formação da cidade, é que a ideia de concepção de um ambiente urbano, só fora despertado no coronel Goulart alguns anos depois, diferente de Marcondes. Macedo (2009, 21 e 42) narra os seguintes acontecimentos respectivamente: “O Cel. Francisco de Paula Goulart, também mineiro, loteou ele próprio as terras da Fazenda Pirapó–Santo Anastácio, instalando a vila Goulart” e “Goulart solicitou a Fairbanks que projetasse o mapa do núcleo mas ele se limitou a colocar dois piquetes a alguns metros da estação e na distância de 26,40 metros um do outro [...]”. Outra evidencia se dá quando Abreu (1997, 182) nos diz que no ano 1919, Goulart contrata um agrimensor — que segundo as definições de seu ofício é: aquele que pratica o exercício de medidor de terras — “O Coronel Goulart fez um anteprojecto da planta e depois contratou o agrimensor prático Cássio Rawlston da Fonseca para fazer a planta definitiva do núcleo.” Fato este nos faz estabelecer que já havia antes disso uma precária malha urbana no arraial e que certamente fora feita pelo próprio Goulart e seus colonos, sendo desenhada indiscriminadamente de maneira primitiva, não levando em consideração a teoria urbanística ou as definições projetuais normativas.

Macedo (2009, 44) vai dizer ainda sobre como Goulart alienava as terras e as demarcava, o que na prática era efetivado pelos próprios compradores que elegiam

os melhores lugares e construía suas habitações sem nenhuma preordenação do uso do solo, “O sistema de vendas não obedecia nenhuma racionalização: não havia delimitação de áreas e a localização não era determinada; os compradores [...] se instalavam onde desejassem [...]”. Goulart só passa a se interessar pela ideia de construção de uma vila, quando resolve fixar-se com sua família ali e se muda definitivamente da cidade de Assis–SP para o então arraial, que a essa altura já crescera espacialmente desordenado.

Goulart se estabeleceu com sua fazenda e em paralelo tratou de organizar o núcleo urbano, fazendo um anteprojeto. Para executar o projeto convida novamente o engenheiro Fairbanks, que não aceita por trabalhar na ferrovia, o que o faz desistir do profissional. (MACEDO. 2009, 44)

Na publicação do dia 13 de setembro de 1970, do jornal diário O Imparcial, por ocasião das festividades comemorativas do 53º aniversário da cidade de presidente prudente, Dióres de Abreu narra detalhadamente em um artigo intitulado: “Como foi fundada Presidente Prudente”, os fatos comprobatórios de nossa análise:

Pedi que traçasse um limite entre a futura fazenda e a futura cidade. Atendendo o pedido, Dr. Fairbanks deu ao teodolito ali estacionado para alocar a estação, a deflexão de 90° sobre o rumo da tangente da estação e marcou esta divisa como separação entre a fazenda e cidade. Este traçado é hoje à avenida Washington Luiz ela ficou como base do arruamento futuro do núcleo. [...] O Coronel

Goulart convidou Doutor Fairbanks para projetar o mapa do núcleo mas ele pretextando os serviços da Sorocabana não aceitou, somente colocando dois piquetes alguns metros distantes da futura estação férrea, na distância de 26,40 metros um do outro, largura das futuras avenidas do núcleo ainda em mato apenas roçado. (O IMPARCIAL, 1970, caderno 1)

Quando o agrimensor Cássio Rawlston da Fonseca, realiza o serviço de medição e mapeamento do arraial, este não inclui nos seus levantamentos a região da vila Marcondes, a planta datada do ano de 1919 consta apenas com a representação cartográfica da vila Goulart. Este fato nos faz compreender que mesmo a vila Marcondes, àquela altura já possuindo um desenho urbano e tendo sua construção em vertiginoso procedimento, não houve interesse em se representar os lotes urbanos atrás da linha. O desenho urbano da vila Goulart, não abrangia a região da vila Marcondes e então cada vila passou a ter seu projeto urbano independente um do outro. O projeto de Goulart parece negar a existência de tal aglomeração fronteira e nem sequer menciona a existência da vila Marcondes. Cada vila conserva-se até este momento com suas próprias definições e demarcações, atuando autônomas entre si e sem que se reconheça formalmente a coexistência.

O núcleo urbano do lado leste, embora muito próspero, como vai relatar Abreu (1997, 233) “[...] a vila Marcondes que centralizava o comércio e os serviços necessários aos sitiantes que desenvolviam lavouras de café e cereais.” e também Souza (2008, 16) destaca a presença das indústrias na vila Marcondes “Foi também na zona leste de Presidente Prudente que se localizaram os primeiros grandes equipamentos industriais da cidade.”, permanece sendo negado, até o ano de 1923,

quando à ocasião da instalação da comarca, se elabora um levantamento geral e desenha-se a planta de todo o conjunto urbano, agora então, intitulado de Presidente Prudente.

A separação pela linha férrea torna o acesso à vila Marcondes desfavorável, entretanto a Companhia Marcondes de Industria e Colonização, providencia a construção de equipamentos urbanos, armazéns, pousadas, oficinas de abastecimento e manutenção da vila. A limitação do terreno natural muito íngreme ao sul e ao leste, impossibilitava a expansão da vila que por oferecer melhor infra-estrutura já encontrava-se ocupada a essa data, a alternativa para os novos cidadãos foi povoar a vila Goulart, muito inferior em benefícios e abastecimento.

A vila Goulart começa a se estruturar como cidade somente em meados de 1926, com a arborização da vila, o fornecimento de água e serviços de saúde e o calçamento das ruas datado no ano de 1933, tais benefícios porém — excetuando o calçamento das ruas — já eram possíveis de se encontrar na vila Marcondes e que ainda fornecia energia elétrica para seus moradores. O recente núcleo urbano, à medida que vai se desenvolvendo, atrai diversos grupos distintos de colonizadores, formando classes sociais de acordo com a localização em que se alojavam na cidade. Os trabalhadores fabris, lavradores, operários e os desempregados, habitam as bordas da malha urbana ou os cortiços improvisados em ambos os lados da cidade. Nas duas áreas centrais, se instalam os comerciantes, políticos, bacharéis, fazendeiros e empresários, com construções suntuosas e de acurada arquitetura, essa distinção de classe se dá devido, principalmente ao preço da terra e à sua localização. Este fato também é narrado pelo historiador Ronaldo Macedo (2009, 110) nesta passagem ele faz uso do termo limite para classificar tal segregação

provocada pela barreira urbana da linha férrea: “As regiões leste e norte caracterizam-se pelo assentamento de populações de menor poder aquisitivo. O eixo da ferrovia faz o limite dessa área com o restante da cidade [...].”

No extremo oeste [...], surgiu a oportunidade do estabelecimento de beneficiadores de café e cereais fora das propriedades, nos centros urbanos, o que desenvolveu a urbanização pelo movimento comercial e financeiro que geraram, além de proporcionarem postos de trabalho, fixando nas cidades mão-de-obra dos aportados ao sertão, em princípio sem recursos para adquirirem propriedade. (MACEDO. 2009, 72)

Após a prolongação da vila Goulart, em fins de 1923, a melhoria nos serviços de infraestrutura e abastecimento, a vasta disponibilidade de lotes e a instalação de vários equipamentos urbanos, faz com que a população migre para esse novo bairro, a vila Marcondes começa a perder sua população mais abastada e a reocupação das terras marcondinas se dá principalmente por trabalhadores migrantes, que se alocavam ali devido à proximidade das fábricas, ao mesmo tempo em que se construía pensões e pousadas para servirem a estes novos trabalhadores. Como Macedo (2009, 72) relata, estas pessoas chegavam de todos os cantos, sem dispor de recursos financeiros, para que pudessem comprar ou construir uma casa na cidade, a opção que lhes sobrava era morar em pensões ou então onde a terra pudesse ser conseguida a preços muitos baixos ou arrendadas a troca do trabalho braçal. Essas terras estavam localizadas nos terrenos de fundos de vale do lado leste e entendidas até então como área rural. Na gleba a leste e sudeste da ferrovia,

as áreas mais sutis, foram escolhidas para a instalação das sedes, das fábricas, dos galpões e dos silos e o restante é ocupado pela lavoura de café e cereais, posteriormente foi sendo ocupada na sua totalidade com as residências dos trabalhadores industriais e camponeses que erguiam pequenos bairros orgânicos ao redor das grandes construções. O contrário do que ocorre no lado oeste, o qual é ocupado preferencialmente por residências e comércios.

A concentração de camponeses, operários e trabalhadores fabris na vila Marcondes aumenta à medida em que surgem mais fábricas na região, como a serraria Sieplin & Cia. Ltda., a Samba e a I.R.F. Matarazzo S/A, devido aos incentivos da Companhia Marcondes e o fácil acesso ao ramal férreo, sendo que algumas medidas políticas também culminaram para que isso ocorresse. Tal concentração urbana, quase homogeneamente de operários, começa a se caracterizar como sendo uma concentração de determinada classe social e neste caso um agrupamento de cidadãos pobres. Macedo (2009, 72) explica que isso tendeu a ocorrer devido ao acesso e a mobilidade que essa região da cidade proporcionou, “A expansão industrial [...] está diretamente relacionada com as vias de comunicação — ferrovias e rodovias — e a localização das indústrias ocorre ao longo do traçado da linha férrea”. E sobre a ferrovia Macedo (2009, 112) discorre numa passagem de seu livro, fazendo uso do termo barreira, para exemplificar a ocorrência resultante de sua malha:

Na década de 1920, a ferrovia era a principal via de circulação e funcionava como barreira à expansão da malha urbana, dividindo a cidade em duas partes, isso entre outras razões permitiu que o

crescimento urbano fosse maior no sentido oeste da cidade. (MACEDO. 2009, 112)

Na vila Goulart o centro não se desenvolve perto da ferrovia, com a criação do novo bairro ao sul, as instalações comerciais passam a ocupar a região próxima a praça e a igreja, como lembra Macedo (2009, 109) “O centro de negócios desenvolveu-se a partir da igreja matriz por áreas de relevo suave, até encontrar barreiras importantes como: a rede ferroviária [...]”

Ainda no início da década de 1930 a cidade viria a ganhar sua primeira infraestrutura urbana que possibilitaria a transposição em nível da linha férrea. Foi construído de madeira e pouco depois de concreto armado, no prolongamento da rua Barão do Rio Branco, um pontilhão sobre os trilhos, com calçadas e vias, que fazia acesso direto entre as duas vilas possibilitando o tráfego de carroças, de animais e das pessoas. “Importante obra foi a construção do viaduto sobre os trilhos da sorocabana, unindo as duas partes da cidade no prolongamento da atual rua Barão do Rio Branco” (MACEDO. 2009, 113). Esta foi a primeira medida política sólida e que efetivou a ligação entre os dois núcleos originários, porém outros acessos só viriam a ser construídos muito tempo depois nas décadas de 1950-70, devido a chegada dos automóveis na cidade. O viaduto mais conhecido da cidade e também o mais subutilizado nos dias atuais é o Tanel Abbud, que foi construído em 1970, na era progressista da cidade, outras passagens foram construídas em governos populares.

Porém mesmo com algumas alternativas de transpor a barreira da ferrovia, nenhum governo fora suficiente para promover a acessibilidade entre as duas localidades, as infraestruturas existentes, precariamente planejadas, ora não oferecem segurança ao pedestre, ora obstruem a calçada ou simplesmente a subtraem. Das nove transposições existentes apenas três garantem toda a acessibilidade necessária para se transpor com segurança e autonomia a barreira. Duas aboliram completamente a calçada pública e a passagem só é segura por meio de veículos, as outras quatro possuem apenas uma calçada ou passeios com dimensões não seguras para o pedestre ou então calçadas que não completam a travessia. A distância mínima entre duas transposições possíveis de se usar caminhando é de 0,6km uma da outra e a única passagem exclusiva para pedestres, com ligação direta entre o centro e a vila Marcondes funciona apenas 12 horas por dia, desprovida de qualquer indicio de acessibilidade.

A medida que se afasta do centro de Presidente Prudente as características de ondulação do relevo se acentuam. A malha urbana perde suas características [...] não apresentando nenhuma forma articulada e hierárquica de espaços urbanos. (MACEDO. 2009, 109)

A passagem citada por Macedo (2009), revela o olhar do historiador, mas acima de tudo do cidadão, sobre a forma da cidade. As características que ele descreve compõem parte fundamental para entendermos os processos que culminaram na definição das barreiras urbanas entre a cidade. O sítio, ponto geográfico escolhido, é certamente o fator mais relevante deste contexto, porém não pode-se negar que há a existência de outros fatores tanto quanto determinantes, como a presença da população rural, a proximidade com os silos e a divisa da ferrovia.

O fato de a ferrovia transpassar a cidade ocorreu ao longo do tempo e de maneira natural, foi ela quem ali se instalou primeiro e a cidade foi uma casualidade de sua existência. Macedo (2009, 112) fala de uma estreita relação entre ambas: “A cidade foi formada em estreita relação com estrada de ferro”. Talvez, não seria possível imaginar a existência da cidade, sem que houvesse ali, o ramal da Sorocabana. Sua integração com a malha urbana ocorreu, ao longo da história, de modo natural e imaginar uma cidade, às margens de uma ferrovia, que não se integre a ela ou que não a inclua no seu desenho urbano é desconexo. A ferrovia em si não é um entrave e nem deve ser vista com maus olhos, a importância que perdeu após o advento do automóvel, não apaga seu mérito e ao olharmos à ela, não com sentimentos saudosos, mas com ares de esperança e visão, poderemos encontrar soluções cabíveis e justas, que poderá auxiliar a cidade na sua obtenção do caráter de urbanidade.

O que falta à zona leste, é a acessibilidade, não é somente a ferrovia, o traçado urbano ou o sítio, que constituem essa barreira urbana, são todos os fatores agregados, somado a barreira social que em determinado ponto pode ser vista também como a construtora da barreira física. As barreiras urbanas prudentinas, formaram-se não somente por um acaso da natureza, elas foram sendo construídas no longo processo de desenho e redesenho da cidade e pelas diversas ações políticas e sociais desde o grupo primitivo até ao poder público atual. Essas ações que se pode julgar no presente como danosas à cidade, certamente foram necessárias e tidas como grandes avanços desenvolvimentistas de sua época, cada processo de intervenção ou segregação, foi adicionado à espessa camada histórica da cidade, assim como agora se acrescenta, sempre e mais toda escritura que redesenha o urbano.



04. TERRITÓRIO DA FRONTEIRA

barreiras sociais prudentinas

Sabemos que as barreiras sociais não são um processo independente e que sua formação se dá sob as bases de outros fatores pertinentes ao urbano e ao social. Ela está presente nas relações humanas desde os primórdios da civilização e se perpetua até os dias atuais numa configuração bem clara: incluídos *versus* excluídos. Na grande maioria dos casos já estudados pelo urbanismo e pela geografia, as barreiras urbanas, coexistem com outros fatores que são primordiais no seu desenvolvimento e na sua firmação, sejam eles: artificiais ou naturais, subjetivos ou palpáveis, étnicos ou monetários e tantos outros.

Como já discorrido anteriormente, sobre as barreiras urbanas e sociais e suas características, vimos que nas configurações primitivas das cidades brasileiras, as barreiras sociais, quase em sua totalidade, procederam eventos muito parecidos entre si, como o sítio, o capital e os percursos, sobretudo, para tratarmos especificamente das barreiras sociais prudentinas incluiremos nesta lista de precedentes um outro fator tanto quanto importante à nossa discussão: o político.

Os dois modelos distintos de colonização aplicados na formação inicial do município de Presidente Prudente, são as bases para entendermos como se dá a origem da dicotomia inclusão *versus* exclusão num território até então natural, provido de uma única infraestrutura urbana — a ferrovia — e que até o ano de 1920 não constava demarcado na cartografia oficial do Estado.

Goulart, um homem político, cartorário, professor e viajante, por haver herdado de seu pai — um monarquista — as terras do alto do tamanduá e junto o seu

instinto desbravador, viu àquela altura, com a construção da estrada Boiadeira, a valorização do café e a expansão da malha ferroviária da Sorocabana até o porto Tibiriçá, uma oportunidade de lucrar com a cafeicultura e constituir uma nova comunidade. Ele objetivou um povoado, quando defrontou com a possibilidade de gerar riqueza, vendendo suas terras aos decadentes produtores de café de Minas Gerais e do norte do estado de São Paulo e a promissora construção da estação ferroviária naquele lugar, dois anos depois. Mesmo sem ter um projeto urbanístico, o povoado é criado margeando a ferrovia e é nestes traçados originários que o arraial se instala; residem ali: o próprio coronel Goulart, os compradores das fazendas de café, operários da sorocabana e trabalhadores rurais. Todo o redor da vila é ocupado, àquela altura, por plantações de café e serrarias que derrubavam as matas virgens fornecendo madeira para as habitações e os dormentes à ferrovia já em prosseguimento até o porto. O projeto urbanístico da vila só viria a ser efetivado dois anos depois, com a contratação de um agrimensor pelo próprio coronel Goulart, neste meio tempo o povoado se consolida sem um balizamento urbanístico e a vida citadina começa a aflorar despertando o interesse dos proprietários da fazenda Montalvão.

As áreas de operações na venda de terras do Coronel Goulart e do Coronel Marcondes foram dois imóveis denominados, o primeiro, Pirapó-Santo Anastácio, e o do segundo, Montalvão, situados entre os Rio do Peixe e Paranapanema, separados pelo espigão divisor dessas duas correntes de água. Esses latifúndios se originaram das posses dos precursores mineiros João da Silva Oliveira e Francisco de Paula Moraes. (ABREU. 1997, 172)

A vinda de emigrantes e comerciantes para a vila Goulart, aumenta gradativamente e a população em 1920, consta com 826 habitantes, daí então o ambicioso projeto da vila Marcondes tem início e é a partir dele que a história do município, tanto na questão social — o qual estamos analisando — como também no ponto de vista estrutural — já analisado no estudo anterior — muda substancialmente.

Aportando na estação de Presidente Prudente em fins de 1919, Marcondes iniciou a venda de 4700 alqueires no Montalvão, que foram retalhados em pequenos lotes de 5 a 20 alqueires. Não deixou ao acaso a chegada de interessados. Organizou racionalmente uma campanha publicitária em todo o Estado e até mesmo no exterior, divulgando as excelências do solo e as oportunidades de riqueza. Providenciou com a direção da sorocabana o transporte fácil em vagões especiais. Em pouco tempo, estavam todos os lotes vendidos. (ABREU. 1997, 79)

O projeto do coronel Marcondes era de início, estabelecer uma vila para atrair compradores, seu propósito no Vale do Paranapanema era a obtenção de lucro com a venda de terras destinada a agricultores, ele era antes de tudo um negociante republicano. Sua companhia anunciava a venda dessas terras cultiváveis até mesmo no exterior prometendo preços acessíveis e terras férteis. A necessidade de um atrativo para que essas pessoas viessem comprar suas terras e se instalar ali, fez com que sua Companhia desenvolvesse e financiasse o projeto urbanístico para uma vila, a qual estaria situada próxima as terras de cultura e da estação ferroviária, a vila projetada surge dotada de infraestrutura básica com uma praça, ruas, lotes

residenciais e comerciais e um empório no qual sua própria empresa forneceria os subsídios aos que ali chegavam. Macedo (2009, 47) descreve que a Companhia também dava subsídios a quem se interessasse em construir hotéis e pensões na vila, facilitando o pagamento dos empréstimos. Sendo assim, por interesses econômicos e sociais, a vila Marcondes, diferente da vila Goulart recebe desde o início de sua fundação um planejamento pretencioso de se constituir enquanto cidade.

O historiador Dióres Santos de Abreu ressalta a tese de que a cidade foi criada intencionalmente, surgindo primeiro do que o campo e que a produção agropecuária desta região só foi possível devido a criação das vilas, no livro Recortes (1997, 171 e 233) ele escreve respectivamente: “Os núcleos urbanos surgiram como pontos de apoio para a exploração econômica da região.” e “A venda de terras acabou sendo o motivo principal da criação dos dois núcleos urbanos que deram origem ao município.” e discorre ainda que, posteriormente, a produção agropecuária — em especial o café e o gado — se tornaram os fatores desenvolvimentistas da cidade moderna, procedidos pelo algodão e a indústria. Macedo (2009, 43) também afirma que “Em Presidente Prudente a formação do núcleo urbano precedeu a dos núcleos rurais [...]”. Dióres também observa em sua pesquisa a presença de equipamentos urbanos fundamentais para a composição do espaço urbano na vila Marcondes, diferenciando-a da vila Goulart por estes aspectos.

Do outro lado da estação, em frente a vila Goulart, traçou a vila Marcondes afim de, como no caso da outra, servir de abastecimento e instrumental de trabalho, onde se encontrassem escola, médico, farmácia e hospital. Esses elementos seriam atrativos para a fixação dos compradores de terra. (ABREU. 1997, 79)

A ascensão do café e as marchas desenvolvimentistas para o interior, faziam com que os emigrantes vindos de áreas rurais improdutivas ou urbanas não desajassem mais se estabelecer em ambientes rurais escassos, embora mantivessem o vínculo agropecuário. Àquela altura, a vila Marcondes, com sua infraestrutura de cidade oferecia serviços, produtos e uma ambientação urbana que favoreceu seu povoamento. A busca por uma ambientação citadina, tão natural naquele momento, faz com que as pessoas dispendidas de recursos, optem por construir suas moradas nas vilas, mesmo aquelas que possuíam fazendas. As incessantes propagandas da Cia. Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, são muito bem recebidas pelos interessados em desbravar o oeste paulista e a promessa de um futuro promissor fez com muita gente chegasse aqui.

A companhia Marcondes foi mais agressiva na venda de terras e no empenho em trazer famílias para os lotes que vendia para os lados de Montalvão.

Seus corretores percorriam o Estado, sobretudo as zonas velhas cafeeiras do eixo Campinas-Ribeirão Preto, procurando interessar colonos das fazendas, que haviam amealhado economias e desejavam tornar-se proprietários. (ABREU. 1997, 233)

A influência política de Marcondes, seu contato direto com a capital e os investimentos de sua Companhia, tornaram a vila Marcondes o núcleo urbano mais desenvolvido desta região, superando Indiana, Memória (Regente Feijó) e Campos Novos. Em um ano a vila já possuía posto de saúde com disposição de um médico

permanente, o primeiro jornal e também uma usina de beneficiamento de grãos, que mais tarde iria servir para a geração de energia, tornando a vila Marcondes a primeira em toda a região do Vale do Paranapanema a receber energia elétrica. Dióres Abreu (1997, 233) enfatiza que “Além dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana [...] a vila Marcondes que centralizava o comércio e os serviços necessários aos sítiantes que desenvolviam lavouras de café e cereais”. É nítido que até este momento do desenvolvimento do núcleo urbano, a vila Marcondes desempenha um papel mais importante no âmbito social e político do povoamento. A Companhia Marcondes de Indústria e Colonização, fez com que a imagem do coronel Marcondes, estivesse associada a cidade, produzindo inúmeras peças publicitárias que veiculavam pelos trens da Sorocabana, nas ruas da Capital e nas mãos dos corretores que percorriam todos os cantos a procura de compradores de terras; em uma descrição detalhada Dióres Abreu (1997, 233) enfatiza:

Os trens da sorocabana conduziam cartazes nos vagões que mostravam um trem saindo de um corte e entrando num aterro. Junto aos trilhos, terras cheias de cafezais. Do lado, um homem forte, bigodudo, bem vestido, com corrente de relógio amostra, dizendo a um caipira: "fique rico comprando terras na Sorocabana". A Companhia Marcondes chegava a fretar vagões para trazer as famílias dos compradores. (ABREU. 1997, 233)

Estando todos os lotes urbanos da vila Marcondes vendidos e a vila Goulart praticamente ocupada, em fins do ano de 1920, o coronel Goulart vê a necessidade de se desenhar a malha urbana da vila e sucede-se então a primeira medida política

que viria a culminar na perpetuação do desprezo às terras do leste. A discordância entre os dois coronéis são um elemento chave nessa decisão pois, poderíamos imaginar uma situação atual muito distinta da realidade, se esse projeto urbanístico de Goulart tivesse contemplado a vila Marcondes.

Com isso cada uma das vilas passou a possuir uma planta e uma administração local autônoma, contudo ambas estavam subordinadas a cidade de Campos Novos do Paranapanema e Conceição de Monte Alegre, que recolhiam os impostos¹³. Mais tarde as vilas passaram a ter também uma câmara municipal independente cada uma. Em 1921, o coronel Goulart expande a área urbana da vila e duplica o projeto original no sentido sul, também margeando a ferrovia, ao todo a vila Goulart passa a ter cinquenta quarteirões, com uma população que não para de aumentar e até o final desta década seriam totalizados 94 alqueires de área urbana e 10 milhões de pés de café. Com a expansão da vila Goulart, em um sentido contrário à vila Marcondes, a cidade que se limitava a 45 quarteirões rasgados por uma ferrovia, toma outro rumo e sua composição geográfica dominante é agora determinada para sempre.

O fato de negligenciar naquele momento a existência da vila Marcondes, faz com que tal atitude se torne, natural aos moradores da vila Goulart. Após a expansão, com o espelhamento da malha originária no sentido sul, a vila Marcondes que já estava ocupada, não sofre o mesmo processo de ampliação, os lotes periféricos da vila Marcondes vão se tornando cada vez menos atrativos, por possuir menos

13. O arraial, pagou impostos em duplicidade às cidades de Campos Novos do Paranapanema e Conceição de Monte Alegre até o ano de 1923, quando da promulgação da lei nº1798 de 8 de novembro de 1921, porém somente em 1923 se instala a comarca e cidade então passa ser declarada autônoma, elegendo sua câmara municipal e seu prefeito. Esta mesma lei instaurou o Distrito de Paz.

infraestrutura e com isso seu preço diminui favorecendo a instalação de fabricas, casario simples e ocupações irregulares.

A barreira social se consolida na ocasião em que os fazendeiros e os mais abastados começam a edificar suas residências imponentes em alvenaria de tijolos na vila Goulart, ali são edificados também o primeiro templo católico, o campo santo e o grupo escolar. Estas três tipologias arquitetônicas denotam claramente a que tipo de cidadão aquele conjunto civil deveria pertencer. Por mais que a vila Marcondes possuísse, já àquela altura, toda sua infraestrutura de cidade superior a vila Goulart é do lado de cá que fixavam as melhores residências e a classe mais abastada. É sabido desde os primórdios da nossa colonização que o lugar mais importante da fazenda é onde a casa-grande está instalada, em segundo lugar vem o engenho e subsequente a senzala, essa analogia nos elucida o fato da vila Goulart ter sua preeminência — ela é a casa-grande e a vila Marcondes é ao mesmo tempo engenho e senzala.

Após a instalação do municio em 17 de outubro de 1921 e a denominação de Presidente Prudente a cidade ainda continua tendo uma gerência dual, com cada uma das vilas possuindo uma câmara municipal distinta, sendo administradas por seus coronéis, o que acabava na cobrança de impostos duplicados e na confusão administrativa da cidade; estes foram um dos fatores que contribuíram para arraigar o movimento que defendia a criação do município unificado. Dois anos mais tarde, com a instalação da comarca, a cidade passa a ter apenas uma administração e uma câmara municipal, ambas sendo posteriormente edificadas em lotes estratégicos na vila Goulart, neste mesmo ano a prefeitura encomenda a planta cartográfica da

cidade de Presidente Prudente de 1923, na qual surge representadas pela primeira vez ambas as vilas com suas quadras, suas ruas, suas praças e a sua ferrovia.

Por promulgação de uma lei do então prefeito no ano de 1925, o Coronel Francisco de Paula Goulart, a qual se proibia edificar estabelecimentos fabris no perímetro da vila Goulart, são deliberadas institucional e arbitrariamente as diretrizes de uso e edificação de cada vila e este zoneamento precoce acaba por estabelecer de imediato, mais uma barreira urbana a qual se perpetua até os dias atuais. O desenvolvimentismo dos decênios 1920–30 atrelado a esta lei municipal faz com que a tomada dos lotes periféricos da vila Marcondes se dê por construções grandiosas de fabricas, armazéns e oficinas que se intensifica no passar do tempo até a década de 1950, predominando um ambiente de intensa movimentação operária enquanto na vila Goulart a vida social acontece.

O perfil dos grupos sociais que se apropriariam de cada um dos dois lados da linha do trem, é correspondente à territorialidade que ocupam e as especificidades do uso do solo foram decisivas para sua promulgação. A vila Marcondes, por estar depois da linha, ser limitada à lavoura e as fabricas e por sua topografia acidentada, é vista como um lugar pobre e pouco promissor à ascensão da vida social, já no final da década de 40 as pessoas que moram ali em sua maioria são operários e trabalhadores rurais, enquanto na vila Goulart começam a surgir as expansões urbanas, com a criação dos novos bairros.

Em 1929¹⁴ o colapso da economia mundial, faz decair a produção cafeeira no Brasil, porém a região vê novas oportunidades de se reestabelecer, com o cultivo

14. A Crise de 1929, também conhecida como Grande Depressão, deve ser entendida no contexto da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), que se mostrou especialmente trágica às nações europeias. Mesmo nos países vitoriosos, como Inglaterra e França. A superprodução mundial de produtos do Capital, que visavam suprir as necessidades da

das culturas de algodão e amendoim. A construção em 1937 do complexo de fábricas de processamento de algodão da I.R.F. Matarazzo S/A e em 1948 do conjunto de beneficiamento agrícola da SANBRA ambas na vila Marcondes garantem o emprego da população e a estabilidade econômica da cidade, o que não viria a durar muito, pois com fim da segunda grande guerra em 1945, o declínio da demanda de produtos têxteis, faz com que a indústria decaia gradativamente, as culturas de café, algodão e amendoim dão lugar ao pasto e já no fim da década de 70 as instalações fabris são abandonadas juntamente aos galpões do I.B.C. e a outros imóveis desta região que têm suas estruturas subutilizadas.

Esse declínio repentino, tem impacto direto na região da vila Marcondes, marcada por suas atividades industriais, pois a nova economia liderada pela pecuária necessita de novas instalações fabris e os frigoríficos, matadouros e curtumes vão se instalar no extremo oeste da cidade, margeando o córrego do Veado. Agravada pelo êxodo rural, a cidade vê neste contexto intensa necessidade de criação de novas áreas urbanas habitáveis e inicia uma série de projetos urbanísticos a fim de suprir a demanda por moradia e de promover melhorias urbanísticas. A era progressista tem início e com ela a expansão urbana descontrolada e infundada ganha suporte, bairros longínquos e inacessíveis são criados nas direções norte, extremo sul e oeste da cidade, extensas avenidas são necessárias para se fazerem acessíveis

Guerra, vê seu declínio com o término do embate e os efeitos da superprodução se apresentam cada vez mais graves, diversos empresários vão à falência, grandes bancos encerraram as atividades e os índices de desemprego bateram recordes históricos. No ano de 1929, as ações da Bolsa de Valores de Nova Iorque, tem seus piores índices e a desvalorização dos papéis chega ao extremo no dia 24 de outubro deste mesmo ano, dando início à pior crise econômica da história do capitalismo. No Brasil, onde a economia essencialmente agroexportadora sofre uma abrupta suspensão, as vendas do café, principal produto à época, atingiram os piores índices após décadas, fato cujas consequências interferiram negativamente no funcionamento da Política do Café-com-Leite — divisão do poder entre o Partido Republicano Paulista e o Partido Republicano Mineiro —. Nesse momento de abalo Getúlio Vargas lidera a Revolução de 30 e assume a presidência do país, destituindo o paulista Washington Luís.

enquanto que a zona leste, muito próxima ao centro, é tomada neste processo, pelo abandono das instalações fabris e por ocupações irregulares na sua periferia. A população já existente, também impulsionada pelo crescimento da cidade promove a emigração intra-urbana, saindo dos bairros antigos como a vila Marcondes e a vila Goulart, agora denominada de Centro, cedendo essas antigas espacialidades urbanas a especulação imobiliária, que vorazmente institui seus domínios sobre importantes áreas urbanizadas. A vila Marcondes, inacessível ao centro por ter agora o pátio de manobras cercado por um muro e por ainda carecer de transposições diretas ao oeste, possuindo a essa altura dois únicos acessos viários, sendo um em nível na rua que fazia acesso ao I.B.C. e I.R.F. Matarazzo e o outro por meio do viaduto na rua doutor José Foz que fazia acesso às vilas Brasil e Marcondes, torna-se um sítio urbano isolado, sem comércio, sem vida social e sem jurisdição, dissimulada por trás dos muros da estação, a vila cede lugar às excrecências urbanas onde todo indivíduo incivil é aceito e todo tipo de barbárie é lícito — a cidade sem urbanidade.

Os edifícios comerciais, pousadas, oficinas e galpões, vão criando nichos desabitados dentro dessa malha urbana consolidada, a circulação e permanência de pessoas vai diminuindo na proporção em que o núcleo perde a dinâmica industrial, neste mesmo tempo a cidade vai se consolidando progressivamente ao sul e oeste e provoca na década de 1980 um acirrado esvaziamento da região leste. Perdura ali, aqueles que não dispõem de recursos para uma nova habitação e os demais que na oportunidade de habitarem imóveis vazios, o fazem sem que lhes seja negado. As barreiras sociais vão se intensificando a medida em que os bairros originários vão perdendo suas densidades populacionais com o êxodo intra-urbano e o

aumento da população idosa. Os casarões desocupados dão lugar a cortiços e pensões populares com alugueis a preços muito baixos o que aumenta a concentração de pessoas pobres e o estigma ao espaço. Estar além da linha é instantaneamente associado a um ser não-cidadão, um marginal.

A terra urbana capacitada de toda infraestrutura básica, perde seu valor e sobretudo sua importância no contexto da cidade. O desrespeito pelo contexto histórico às preexistências e ao lugar, promovem o abandono e a deterioração daquilo que outrora promoveu a riqueza e subsidiou o desenvolvimento. Na década de 1990 essa área é toda desprovida de manutenção e reparo, o que só se agrava com os abandonos sucessivos da I.R.F. Matarazzo, Samba, do I.B.C., do Expurgo e por último de todo o ramal férreo urbano.

A dicotomia das localidades estruturadas no início da colonização e reafirmada ao longo dos anos no processo de construção da cidade, manteve intransigente essa discrepância de espacialidades adjuntas e desconexas, que nem mesmo as melhorias estruturais e a criação de espaços sociais além da linha foram suficientes para que se pudesse findar o estigma das terras marcondinas e promover a integração social. Grande parte da culpa, detém os diversos governos administrativos que sempre negligenciaram as questões sociais fincadas no contexto urbano da classe pobre e que se fazem acentuadas nas adjacências do ramal férreo e seus bairros primitivos. A barreira da linha férrea parece ser no imaginário popular uma fronteira intransponível, definida como um limite físico e natural entre a cidade e a não cidade e habitada apenas por aqueles que se arriscam a sobreviver num sub-mundo passível de toda selvageria e estigma. É, portanto, uma barreira entre duas realidades distintas, mas, ao mesmo tempo, um espaço permissivo, onde estão

presentes os mais diferentes usos, as díspares formas de habitar a cidade, as insólitas expressões artísticas, a vagabundagem, a mendicância, a prostituição e sobretudo um só personagem — o marginal.

A cidade não enxerga o lugar da alteridade promiscua, se esquivada da responsabilidade de promover acessibilidade e segue tentando cada vez mais e erroneamente se afastar daquilo que é concomitante, entretanto, nesses espaços aparentemente sem lei, desafiadores da ordem moral, se constroem cenários de transgressão, onde o desenrolar da sociedade também acontece.

Ainda pode-se parecer incerto e carecer de um denso estudo antropogeográfico–urbanístico, aprofundado nas entrelinhas da história e da cidade, sobre o fato fidedigno que culmina na tão rápida desimportância da vila Marcondes e na sua constante negação pela cidade e seus cidadãos, porém dentre as investigações que se fizeram possíveis, podemos dizer que pesa o sítio geográfico, o tanto quanto se equivale: as intenções dos patronos, ou a ferrovia, ou a especulação imobiliária, ou a segregação de classes ou a política.



05. AGHUPAMENTO SOCIAL 1937



BARREIRAS URBANAS:

**projetos para
o bem-estar do social**

referências históricas

ao longo da história da civilização urbana, que desde o seu início é caracterizada pela a necessidade de locomoção — seja por resquícios do nomadismo ou na busca das relações sociais — as soluções usadas para percorrer e transpor os mais variados obstáculos naturais foram evoluindo tecnologicamente na intenção de se tornarem seguros, permanentes e esteticamente aprazíveis. “As pontes foram sempre um elemento primordial no desenvolvimento da civilização e da cultura dos povos e, sobretudo, no intercâmbio entre os mesmos.” (RIBEIRO. 1998, 50)

No período das conquistas romanas o sistema viário era um importante meio de circulação bélica, cívica e comercial. Nos anos iniciais das primeiras aglomerações urbanas e das conquistas territoriais, a exigência de soluções hábeis para o avanço e ultrapassagem dos obstáculos, fazem surgir as tecnologias das primeiras passagens artificiais construídas pelo homem. As primitivas soluções, como a utilização de troncos de árvores ou cordas, vieram a evoluir substancialmente, nas épocas romana e medieval, porém ainda no início a maior parte das pontes são construídas elementarmente em madeira e utilizando-se de embarcações flutuantes, depois elas vão se tornando fixas e os materiais variam de acordo com a disponibilidade da região. Com o avanço das estradas romanas e o fortalecimento do império, vão sendo empregado nas construções das pontes, tanto estruturas sólidas de pedra ou madeira, como também estruturas mistas em que a parte fixa é constituída de pedra e a superestrutura de madeira.

As primeiras pontes, ainda rudimentares, edificadas afim de se permanecerem como estruturas tecnológicas e permitindo as transposições de população e mercadorias, remontam ao século II a.C. sendo-se que a ponte edificada em pedra mais antiga que se conhece é a ponte Aemilius datando o ano de 142 a.C. e foi feita recorrendo a técnica de arcos abobadados, anos mais tarde essa técnica iria começar a ser usada também nos contextos urbanos, com os aquedutos, passarelas e na arquitetura romana. Em dias atuais solucionamos as questões tecnológicas de nossas pontes e passarelas se utilizando do concreto armado, do aço ou de estruturas pré-fabricadas.

Na contextualização das cidades brasileiras o inventario mais antigo, de que se tem registro, sobre a edificação ou projetos de passarelas urbanas, remonta ao início do século XIX, quando na promissora cidade de São Paulo, o viajante Saint-Hilaire, por ocasião da sua visita a cidade em 1819, descreve um relatório a respeito das pontes que transpunham o rio Anhangabaú.

A primeira a ser mencionada foi a do Lorena, que dava acesso para Sorocaba e Jundiaí, a qual era quase plana, com parapeitos e sem ornamento e que teria aproximadamente “12 passos de largura por 25 de extensão”. A segunda era a do Açu, que permitia a ligação com a região oeste e considerada a mais bonita. A ponte chamava a atenção por causa dos parapeitos que, segundo Saint-Hilaire, tinha certa elegância arquitetônica. A mesma possuía no acesso, um aclave com cerca “150 passos de extensão e 16 de lar-

gura". A terceira era conhecida por ponte do Ferrão, pois nas imediações havia a chácara de José da Silva Ferrão. Esta ponte dava acesso à estrada para o Rio de Janeiro medindo cerca de "40 passos de comprimento por 7 de largura. (ASSUNÇÃO. 2006, 2)

A necessidade de expandir a cidade no sentido oeste, fez com que em 1888 se desse início à construção, de um viaduto urbano de estrutura mais qualificada e a altura da cidade em ascensão, permitindo a ligação direta entre os dois lados da cidade. Foi o primeiro viaduto construído na cidade. Os trabalhos só começaram com a vinda da estrutura metálica produzida na Alemanha. Na inauguração houve uma grande festa e a Companhia Ferrocarril, responsável pelo viaduto, cobrava três vinténs de pedágio de quem atravessasse o rio Anhangabaú pelo viaduto. A tarifa não foi cobrada no dia da inauguração.

Em 1938, o viaduto do Chá já não suportava a demanda de pedestres, que o utilizavam como único meio de passagem para o outro lado, logo depois foi então demolido, dando lugar a outra construção de concreto armado e com o dobro de largura. Durante muitos anos o Viaduto do Chá devido a sua significância de liberdade e acessibilidade foi o principal cartão postal da cidade.

O aumento da demanda, o fluxo de pedestres e a urbanização acelerada do novo centro da cidade, faz com que a cidade busque meios de oferecer acessibilidade ao pedestre, inaugurando em 1913, mais um equipamento de transposição urbana, o viaduto Santa Ifigênia que foi inteiramente fabricado em estrutura metálica, moldada e importada da Bélgica, fazendo a ligação entre o Largo de São Bento e o bairro Santa Ifigênia. Após esse período a cidade começa a desenvolver sua

malha ferroviária intra-urbana e as constantes interrupções de fluxos de pedestres, nos locais onde os trilhos de superfície passavam, faz com que a cidade ganhe, entre os decênios 1920–50 inúmeras passarelas urbanas ferroviárias, o que permitia a travessia segura sobre os trilhos. As passarelas urbanas ferroviárias invariavelmente tinham a função de levar os passageiros tanto à plataforma como ao outro lado da linha, porém em diversas situações foi possível localizar passarelas urbanas ao longo das linhas, e em localidades distantes das estações, onde o fluxo de pedestres entre os dois lados se fazia contínuo. As passarelas urbanas, assim como as ligações terrestres em nível e os inúmeros meios possíveis de produzir acessibilidade, garantem a segurança do cidadão e o ininterrupto fluxo da cidade. Esse acontecimento se deu não somente em São Paulo, mas também em outras cidades onde as malhas ferroviárias de fluxo intenso, transpassavam os centros urbanos populosos.

Após o advento das ferrovias e suas passarelas, as cidades brasileiras se deparam com uma nova necessidade de se edificar passarelas urbanas e isso se dá quando as imensas avenidas começaram a serpentear o cerne da urbe automotiva, em um fluxo contínuo de cápsulas motorizadas, que superaram a velocidade do corpo e que agora a percorrem os espaços humanos a dezenas de quilômetros por hora. O cidadão diante da confusão da via não consegue mais atravessar a rua e locomover-se pela cidade. Surgem as passarelas urbanas sobre as avenidas e estradas e que hoje são as vias pedestres mais conhecidas das cidades, assim como as mais seguras e eficazes.

metodologia de análise

Adotou-se como metodologia para o projeto, um tríplice processo desenvolvido a partir de investigações locais, observação e, sendo: aplicação de um questionário de múltipla escolha, entrevista pessoal e construção de mapa mental com os cidadãos residentes nos bairros da zona leste e sudeste, assim como a população sazonal que se desloca diariamente para essa região.

Essa metodologia criada por Kevin Lynch (1947–1984) e descrita em seu livro: “A imagem da cidade”, publicado no ano de 1960 nos Estados Unidos da América, no qual ele descreve a aplicação desse método de pesquisa em cidadãos estadunidenses de três diferentes cidades para tentar entender a dinâmica de como as pessoas percebem a cidade e de como o desenho da cidade interfere na vida e no cotidiano dos cidadãos.

A pesquisa computou 213 questionários contendo, cada ficha 20 questões de múltipla escolha, a elaboração de um mapa mental da região em estudo e perguntas referentes a situação social de cada indivíduo.

O questionário foi aplicado proporcionalmente nos bairros mais próximos à barreira urbana e colhidos pelo entrevistador consultando os moradores casa–a–casa, não precisamente sobre uma ordem linear, mas sim aleatória, o que veio a proporcionar uma maior diversidade de entrevistados. O colhimento dos dados foi efetuado em base de papel sendo entregues ao cidadão ou lido pelo entrevistador, e o desenho do mapa mental de livre escolha do entrevistado, podendo este fazer uso da técnica que lhe for pertinente.

Após o colhimento dos dados, os mesmos foram submetidos a uma seleção a fim de localizar questionários invalidados ou rasurados. Os questionários válidos compuseram uma tabela descritiva que reuniu uma diversidade de informações possibilitando a produção de gráficos que servem de comparativos e de base para esta produção teórica específica sobre as barreiras urbanas prudentinas e seus conflitos sociais. Estes dados teóricos compõem o corpo subjetivo e objetivo do trabalho e podem ainda servir de comparativos para dados oficiais, como os do Órgão Nacional de Pesquisa e Estatística -IBGE.

Os mapas produzidos na pesquisa foram analisados em avulso, confrontados à realidade local e aos mapas cartográficos reais; observou-se ainda os pontos em que os cidadãos evidenciaram maior interesse em desenhar, assim como, os lugares que mais foram representados pelos entrevistados em seus desenhos. Estes mapas embasaram as fundamentações do projeto final de estudo sobre as barreiras urbanas da zona leste e sudeste, servindo também de apoio às premissas projetuais.

pesquisa e inventário local

A pesquisa resultou em um mapeamento detalhado da situação atual em que se encontra, essa parcela da população prudentina residente nas zonas leste e sudeste do município. Este mapeamento nos direcionou às localidades onde essa população carece de infraestrutura urbana e onde os fluxos desses urbanitas se concentram, sendo observado ainda os meios com os quais se locomovem e qual o perfil desses cidadãos.

A aplicação do questionário, desenvolvido sob premissas investigativas do comportamento social humano, possibilitou entender como os cidadãos concebem e percebem o espaço urbano ao qual convivem; o mapa mental ocasionou no entendimento, a partir da ótica do morador em paralelo à sua realidade e o seu entorno, os dados referentes aos elementos da paisagem urbana cotidiana que lhes são mais importantes e que estão mais presentes em suas memórias.

A segunda parte do questionário atentou-se para a coleta de dados referentes as características próprias dos entrevistados, permitindo o entendimento das particularidades sociais da população que ali vive. Dados como faixa etária, gênero, nível de escolaridade e renda, nos permitiu conhecer o perfil detalhado dos urbanitas que ali vivem e que, portanto, são parte indissociável deste estudo socioespacial tal como as suas localidades.

O modo de vida diário dessa população e como esse grupo social se de locomove, não só pelo bairro, mas também e principalmente pelo restante da cidade, foram as investigações ocorrentes na terceira parte do questionário, que buscou

assimilar localidades de múltiplo interesse nas regiões centrais, investigando dados referentes a três pontos escolhidos e admitidos como um destino de final ou de transbordo, sendo: centro, Prudente Parque Shopping e parque do Povo; Estes dados foram convertidos em itinerários coletivos, a partir dos grupos sociais indagados, resultando em informações de deslocamento, compreendidos, desde à casa até ao final de cada uma destas localizações pertencentes ao outro lado da barreira, mas que, dicotomicamente, se localizam muito próximos mantendo uma relação intrínseca com a fronteira.

O inventário local proporcionou ainda, um mapeamento minucioso de toda a área em estudo, atentando-se não somente a base estrutural do desenho da malha urbana, mas especialmente a escritura urbana encontrada neste território fronteiro, com suas inúmeras características construtivas e linguagens culturais subjetivas pertencentes a essa população, agregadas à espessura histórica da terra-localização, palco de variantes usos, distintas intervenções e numerosos conflitos socioespaciais.

Ao longo da barreira urbana, a terra-localização, é dividida em uma série de pequenos pontos-localização, com características particulares e estruturas de uso comum, onde ocorrem diariamente, as passagens, as relações de troca e a sociabilidade desta população lindeira. Pracinhas, bancos, hortas, pomares, cestos de lixo, adornos artísticos e embarcadouros, são uns dos diversos usos e equipamentos que a comunidade local, atribuiu e agregou ao longo do tempo no território da barreira urbana, que mesmo segregando-os ao restante da cidade, se torna útil no dia a dia.

A variada configuração estética e a linguagem cultural multifacetada é resultado das atividades que complementam este espaço ao longo do dia e garantem cenas que atestam a vivacidade deste subespaço. Os usos fronteirços contribuem para o enriquecimento da diversidade de tipologias na medida em que eventualmente prolongam seus limites até a calçada, sobre os viadutos ou a área verde da barreira.

As hortinhas e os pomares cultivados no território da barreira, na altura do jardim Brasília e Santana, podem passar despercebidos ao transeunte desatento, que lhes designará como um matagal ou qualquer outra vegetação daninha ocorrente, porém todas as manhãs, os cultivadores dispendem um tempo do seu dia solar e calçando suas galochas, de foice empunhada podam as folhas secas, retiram os matos oportunos, revolvem a terra e irrigam de felicidade e água suas culturas, enquanto crianças barulhentas percorrem as trilhas até o outro lado da barreira em malandros ziguezagues, carregando suas mochilas super-heroícas e suas lancheiras de cheiro e sabor a caminho da escola matinal.

Quando o comércio abre, e os carros já percorrem violentamente as vias da cidade, os artesões mecânicos estacionam os carros em conserto sob as árvores da barreira e desenrolam ali, na sombra frondosa da calçada, suas complexas funções entre graxas e macacos hidráulicos. Ao meio dia ou a qualquer hora que se incite o desejo, se notará passar apressado, vultos esguios por entre os trilhos, de corpos esfacelados pelo ilícito, que saltam entre os dormentes na procura daquilo que lhes possa satisfazer as vontades alucinógenas e corrosivas. Viventes da barreira, estes subcidadãos também participam de sua composição, quando armam

sob o viaduto palácios de papelão acortinados de estopa e sujeira, portanto invisíveis até aos olhares mais sadios.

Ali também se verá, entre o começo da tarde, senhorinhas curiosas nas janelas e portões, a espreita de encontros oportunos com suas correligionárias, que ao passarem na rua se cumprimentam e vão desenvolver, sentadas sob as árvores em banquinhos de madeira, demorosas conversações que alteram-se entre cortes de costura e as pirraças aprendidas pelos netos ou então, se for mais atento, poderá descobrir que em alguns lugares se reúnem os moços da terceira idade, que vão carregando suas garrafas de água e sentam-se nos banquinhos caipiras e mesas improvisadas, onde se iniciam a toda hora, disputas calorosas nas partidas de cartas e xadrez, provocadoras de uma ovação risonha a cada rodada.

No fim de tarde quando o sol ainda está a esquentar os ventos e a cidade começa a interromper os serviços diários, o dono do bar da esquina, com um pano embebido sobre os ombros, coloca suas cadeiras na calçada da frente e serve à clientela, deleitosas frituras regadas de cervejas e risos. Enquanto uns comem e se embebecem sobre cadeiras estalantes e metálicas, os brotos e os jovens moços, vindos de tantas localidades distintas, saltam dos coletivos em um ponto de ônibus estreito e primitivo, na esquina da rua Satélite que faz o acesso à escola de formação politécnica, onde se instruem sobre negócios empresarias e conceitos tecnológicos agroindustriais no coração do bairro sudeste.

Ao cair da noite, quando o escuro se desfaz em luzes de vapor metálico e os galhos das inúmeras árvores, agora negras, brincam de fazer as sombras, os rapazes e as moças saem da igreja evangélica e ao finalzinho do culto, ficam de cochichos nas calçadas da barreira, enquanto se cumprimentam em demoradas e

saudosistas encenações os seus tutores na frente a igreja. Ao mesmo tempo, mas não longe dali, chegam perfumadas e contentes de brilhos e paetês as meretrizes que iniciarão suas jornadas de trabalho, ao deleite dos carentes da cidade. A vida urbana acontece exitosa e fulgente no território da barreira.

Os personagens retratados até aqui, são partes integrantes do complexo emaranhado da cidade fronteira, mais a diante se descreverá outros pertencentes à barreira e suas realidades verídicas foram registradas com a realização de um levantamento fotográfico complementar, no intuito de se registrar as diversas fisionomias humanas que realizam diariamente a transposição da barreira urbana e que invariavelmente são acometidas pelas dificuldades e incertezas encontradas nas diversas trilhas e passagens disponíveis aos pedestres. Foram catalogadas 40 imagens fotográficas em preto e branco, dos diversos personagens que realizavam a transposição da barreira nos seus mais diversos pontos ao longo de toda sua extensão. Pessoas a caminho de casa ou trabalho, vendedores ambulantes, crianças indo pra escola, trabalhadores do centro, viajantes, desabrigados e dependentes químicos, foram uns dos inúmeros personagens que se dispõem a atravessar a barreira diariamente e esse registro foi capaz de ilustrar as faces da diversidade humana encontrada nessa região.

A produção de uma exposição fotográfica, será realizada como resultado deste levantamento, permitindo um contato íntimo do leitor com essas distintas personalidades que tanto debatemos ao longo deste estudo e possibilitando ainda, que se observe suas características físicas em relação ao entorno.

conflitos urbanos nas barreiras físicas prudentinas

A violência urbana está relacionada a uma gama de fatores ocasionais dos ambientes citadinos, ela se distingue das violências rurais e das violências históricas (guerras) por ser exclusivamente acometida no contexto das cidades e envolve necessariamente relações de poder; não é possível considerar a violência citadina sem que esteja atribuída sua composição base: o êxodo, a superpopulação, a má distribuição de renda, a política, a injustiça, a exclusão social, o desenho urbano e tantos outros atenuantes típicos do sistema capitalista predatório. A violência urbana, difere, embora esteja interligada, do conflito/violência social e do conflito urbano.

A etimologia da expressão violência, para ser compreendida no ambiente urbano, deverá ser percebida no seu significado social antropológico, sem que lhe seja excluída por total as noções criminais. Poderá, superficialmente, ser de nítida leitura, se entendida também como: o desrespeito social idiossincrático proveniente do excesso de permissividades. O sociólogo Michel Misse (2001) em seu texto, Diálogo entre as civilizações, descreve:

A violência urbana diz respeito a uma multiplicidade de eventos (que nem sempre apontam para o significado mais forte da expressão violência) que parecem vinculados ao modo de vida das grandes metrópoles na modernidade. Esses eventos podem reunir,

na mesma denominação geral, motivações muito distintas, desde vandalismos, desordens públicas, motins e saques até ações criminosas individuais de diferentes tipos, inclusive as não-intencionais como as provocadas por negligência. (MISSE. 2001, 97)

Para compreendermos melhor sobre as especificidades de cada violência aqui tratada e para que possamos, partindo de seus entendimentos específicos, debater sobre as causas das subversões no ambiente das barreiras urbanas prudentinas, será necessário ao autor, fazendo-se valer de inúmeras referências no âmbito do conhecimento das ciências humanas aplicadas ao urbanismo e a antropogeografia, descreve-las em tríplice distinções: violência urbana; conflito/violência social; conflito urbano.

Violência urbana: entende-se como o conjunto de fatores ofensivos pertinentes a cidade em sua estrutura morfológica corrupta, somados a eventos sociais de retaliação moral e política, que agridem o cidadão nas dimensões: física (carência de mobilidade), psicológica (carência de acessibilidade), moral (privação de direitos fundamentais), patrimonial (expropriação da terra-localização) e/ou institucional (aplicação de sanções punitivas) e que combinadas em maior ou menor grau, designam no contexto urbanizado o caráter de desurbano.

Conflito/violência social: é a agressão incitada pela carência subjetiva e/ou pela incapacidade do cidadão de promover, sob o contexto urbano, as trocas capitalistas, que, faltantes, submetem-no a indignâncias fundamentais e o desloca de sua condição social civil para a epíteto do não-cidadão. O não-cidadão espoliado, na impossibilidade de alcançar suas carências por meios civilizados, tende a socorrer-se

valendo de ações/intenções viciosas e/ou transgressoras da ordem civil, da ética e da moralidade, que ferem a honra, despoja ou alveja o outro, alcançando o autor — invariavelmente conjeturando à sua classe — o caráter de incivilidade.

Conflito urbano: é um evento promiscuo socioespacial intra-urbano, que advém de um conjunto ebulitivo social-econômico-político, regulado pelas negligências sociais, pela exploração da terra-localização e pela divisão excludente do tecido urbano e que, estando culminados a um desgaste iminente, surtem nas populações das diversas classes, em especial no estrato oprimido e pobre — que por sua condição marginal é sensível as assolações urbanas —, anomalias comportamentais coletivas, cujo objetivo é a luta social entre: classe oprimida *versus* classe opressora, classe oprimida *versus* Capital e/ou classe oprimida *versus* Estado. Ocasionalmente essas aglutinações humanas, podem agregar diversas classes sociais de um mesmo estrato, convergindo a uma massa populacional heterogênea, que não distende dos mesmos interesses, mas que compartilham do anseio digressivo da luta social.

A luta pelo direito à cidade deve, portanto, ser considerada inalienável e merecedora de todo ânimo, uma vez incitada, subjugar-se-á toda dominação perniciosa e sobre os mesmos alicerces primitivos se expurgará a segregação socioespacial tão danosa e desgraçada. A liberdade da cidade será alcançada! *Hic et nunc!* E como assevera Harvey “O direito a cidade não é um presente. Ele tem que ser tomado pelo movimento político”. Assim sendo, na concepção a qual estamos submetidos, seu produto final será o conflito urbano.

O controle social e a propriedade do espaço, pelos grupos detentores do poder, só foram conseguidos através da violência nos seus mais diversos métodos e

principalmente aqueles cujas definições mais se equivalem a acepção de barbárie. A divisão social ou estratificação social, tal como as conhecemos hoje, foram definidas durante o processo de transição feudal-capitalista, onde a manipulação das grandes massas de população dos diversos territórios — manso senhorial, manso servil e terras comunais — se fez estritamente necessária para o êxito da apropriação das terras e para a manutenção da riqueza dos seletos grupos dominantes.

Foucault (1979), vai dizer que, mediante a queda dos sistemas governamentais vigentes (monarquia/aristocracia) nos quais os pobres eram possuidores, mesmo que em menor escala, de terras cultiváveis e que, portanto, garantiam suas subsistências e garantiam ainda os meios de troca capitalista, o único método possível para que os senhores feudais mantivessem o *status quo*, era o aprimoramento das antigas divisões sociais (nobres/plebeus) no intuito de que, organizados sob conjuntos de diferentes segmentos sociais, se fizesse possível uma classificação social à qual as próprias classes, uma vez divididas, se auto gerenciassem, permitindo a manipulação de classes por classes. A identidade do senhor feudal ou do monarca, perde-se neste contexto divisor — uma classe não pode ser formada por um único cidadão — e aquele que domina o novo sistema não está sozinho na administração das riquezas produzidas e naturais, ele compõe também uma classe e que, mesmo diminuta, se apresenta sob um jogo de espelhos que a engrandece e a torna temível.

A expansão das malhas urbanas acontece ao mesmo passo em que o novo sistema e os novos meios de produção (indústria) vão se aperfeiçoando. A urbi industrial excita inevitáveis alterações espaciais, sociais, políticas, culturais, econômicas e de violência. A abrangência de um novo controle social é iminente, as formas

de violência, ministradas no controle das massas, são reinventadas e o ordenamento socioespacial da terra-localização camufla o abuso explícito outrora cometido.

A homogeneização socioespacial, é conseguida por práticas segregadoras de exclusão/banimento dos excrementos sociais — os indesejáveis cuja força de produção já se exauriu e os viciosos cuja produção não contribui ao Capital — em salvaguarda das demais classes de um mesmo estrato, diferenciando-as por características maléficas e submetendo-as a estratégias programadas de comportamento, que permitem o seu controle e vigilância. A classe dominante, passa a manipular as ações, desejos e ideologias das massas. Foucault (1979, 133) fala ainda, da sociedade do controle, do discurso da violência e da domesticação de classes por classes, por meio das convenções sociais e regras de conduta que organizam o homem-força de produção sob o prospecto da moral falaciosa e reserva aos excrementos da sociedade a delinquência. O sujeito moral deve, portanto, evitar aquele cuja imoralidade o corrompe por ser nocivo à sua condição de força de produção. O excremento social é o provocador da violência cruel e da putrefação da sociedade, a mídia burguesa se ocupava de notificar toda e qualquer brutalidade ocorrente na cidade, atentando-se dramaticamente àquelas em que se envolva os depravados, alertando as massas que todo contato deverá, logo, ser evitado e todo auxílio negado. A estes é delegado o Estado, que atua policiando e punindo sob respaldo da sociedade jurisprudencial.

A violência urbana é, portanto, uma característica típica das sociedades industriais urbanizadas capitalistas, sejam elas desenvolvidas ou subdesenvolvidas, onde a desigualdade social prevalece associada às características urbanas de exclusão,

ao domínio burguês dos meios de produção e ao aparelhamento da terra—propriedade no tecido urbano. O modelo desenvolvimentista industrial adotado pelas sociedades globais e gerenciado pelas classes dominantes, detentoras dos meios de produção, ocasionam a exploração do homem pelo homem, onde qualificação técnica e intelectual executam uma seleção natural restringindo àqueles não qualificados o acesso aos meios de trocas capitalistas — o qual estamos, hoje, todos debelados — e submete-os à margem provocando carências subjetivas e materiais. Marx (1888, 152) aborda a classe social que está à margem, ou seja, incapaz de produzir, como sendo o que ele descreve de *lumpenproletariat* (lumpemproletariado) variando ainda entre os termos: *dangerous class* (classe perigosa), *social scum* (escória social) e *lumpen* (andrajos), e coliga a esta àqueles que estão desempregados, ociosos, desqualificados, doentes, vagabundos e criminosos. Essas características são particulares de cidadãos carentes dos direitos sociais básicos: moradia digna, mobilidade, saneamento, alimentação, saúde, educação, lazer, cultura, segurança, assistência social e o trabalho; direitos sociais estes firmados pela declaração universal dos direitos humanos de 1948 e garantidos pela carta magna brasileira no seu artigo sexto¹⁵.

Sem que estes direitos sejam asseverados, o habitante da cidade não atinge a última garantia que o é trabalho e que, nos moldes da sociedade atual, é único meio capaz de ascender o cidadão ao proletariado, porém é ao mesmo tempo a insídia derradeira do homem. O Estado então, subsidia o não—cidadão com suas

15. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. CAPÍTULO II; DOS DIREITOS SOCIAIS: Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

garantias fundamentais e o faculta ao proletariado. O proletariado é de acordo com Marx (1888,48) “[...] a classe dos operários modernos, que vivem apenas na medida em que encontram trabalho e que só encontram trabalho na medida em que o seu trabalho aumenta o Capital.” sendo assim o próprio homem se torna na sociedade industrial, um produto/mercadoria, estando alienável e passivo a todas as regras do livre mercado global, como qualquer outro artigo de comércio. As carências sociais não preenchidas mediante a uma sociedade moderna, industrial e predatória, que agride o habitante das cidades e em especial os *lumpens* ou o não-cidadão — como descrevemos nos capítulos anteriores —, são invariavelmente preenchidas pela revolta que suscita o conflito/violência social nas suas dimensões físicas e psíquicas.

A deflagração da violência social é uma causa/efeito das negligências predatórias do Capital, que expropria as forças de produção humana restituindo a estas, proventos anódinos que atenuam superficialmente suas necessidades fisiológicas e ludibria suas carências materiais. O subsídio ao proletariado é invariavelmente destoante do seu valor de produção, o desgaste corpóreo do cidadão, que além de conduzir sua máquina na jornada cotidiana, sofre ao longo dos percursos na cidade as violências urbanas acometidas pela mobilidade defasada e pela acessibilidade deficiente, lhe roubam também o tempo à medida que se oferece o estigma.

Le Corbusier, ciente da natureza animal do homem, vai insistir ao longo de sua obra que o bem-estar do cidadão dependerá das condições cósmicas em que é submetido ou privado, evidenciando a extrema valia do contato à natureza e do dia solar.

Tudo é retificado, coordenado, aperfeiçoado diàriamente, mais à custa do homem, para sua infelicidade. Seu dia solar de vinte e quatro horas não tem carinho para com êle; o homem vive artificialmente, perigosamente. As condições naturais foram abolidas! A cidade radiocêntrica industrial é um câncer que passa bem! (CORBUSIER. 1984, 11, foi mantida a escrita original)

A sociedade de consumo submete-o ainda ao desgaste psíquico, onde somente aqueles providos de valores monetários garantem os acessos às particularidades renovadoras do espírito, difundidas nas artes culturais e recreativas. Atado, o homem urbano, vê-se incapaz de uma equidade, o esgotamento anímico arruína o cidadão, onde a melhor das indenizações já não surte efeito e a ânsia por sobreviver o impele a acometer todo tipo de atrocidade incivil.

As garantias sociais plenas somente são possíveis aos cidadãos, com a seguridade da acessibilidade — entendida como a autonomia de deslocamento — e uma vez que esta se encontra parcial ou totalmente indisponível a uma determinada classe social, as equidades de alcance aos direitos fundamentais entre o conjunto da sociedade se esvaem, criando hiatos carentes de assistência, podendo ou não serem atendidos em parcialidade conforme se varie, para maior ou menor o grau, a abrangência da acessibilidade.

A acessibilidade, como vimos em capítulos anteriores, quando disponível ao cidadão é capaz de promover urbanidade, propiciando mobilidade e deslocamentos autônomos na malha urbana. Contudo quando a acessibilidade, competente ao Estado, é negligenciada aos cidadãos, surgem os conflitos urbanos, nos quais operam

as classes sociais pobres e marginais, que propícias a essa defasagem e sensíveis a quaisquer deficiências urbanas, por menor que pareça, agride profundamente a dignidade da pessoa humana numa proporção que acomete comunidades inteiras, chegando até ao estrato das classes sociais pobres.

conflitos urbanos nas barreiras sociais prudentinas

A terra–propriedade desde de sua invenção ou expugnação se move sob o domínio ora do Estado, ora do Capital numa pretensa hegemonia política–econômica, que a modela constante e rapidamente, conforme os deslizamentos de seus níveis de controle se alternam. A cada alternância do modelo de gerenciamento da terra–propriedade, sua intenção sígnica — provocada pelas variáveis passíveis do interesse dominante — sofre processos de modificações físicas e intangíveis: renovação da superfície visual e transcodificação legiferativa por exemplo, ambas operando coligadas ou individualmente a favor dos interesses majoritários, como instrumentos geradores de espacialidades urbanas capazes de promover a valorização de áreas urbanizadas específicas em detrimento de outras. Intenções projetuais

tendenciosas facilmente garantem às áreas de interesse da classe dominante uma inflação monetária, ao passo em que proporciona, com o deslocamento populacional, uma inflação humana nas bordas e/ou nos contextos suburbanos.

O ambiente urbano subscreve a cada alternância de demanda os resultados formais–espaciais produzidos pelas classes, sejam elas dominantes com seus fragmentos fortificados ou subdesenvolvidas com suas favelas em escombros. É sabido que os contextos urbanos formaram-se por composições geográficas díspares — desde os palácios da Mesopotâmia até os condomínios luxuosos de São Paulo, passando pela Ágora grega e o castelo medieval — cerceadas de prosperidade tecnológica benevolente e do subdesenvolvimento humano/ambiental. A pós–modernidade evidencia as desigualdades, que ao avesso de diminuir, parecem proliferar-se desenfreadas em intensidades nocivas que inevitavelmente conduzem a tensão civil. David Harvey (2013, 29) narra uma verdade quase absoluta quando diz que, “As cidades nunca foram, [...], lugares harmoniosos, sem confusão, conflito ou violência”, o cenário para o conflito social sobre foi propício nos centros urbanos e ainda mais naqueles, cujas divisões sócioespaciais se fizeram mais efervescentes e drásticas. Cada classe tende a defender os seus interesses particulares e mais ainda, cada cidadão neoliberal tende a defender em primazia os seus próprios interesses pessoais em detrimento do outro e até mesmo do conjunto social ou do conjunto da cidade. Harvey (2013, 28) conclui: “A maneira pela qual vemos nosso mundo e a maneira pela qual definimos suas possibilidades quase sempre estão associadas ao lado da cerca onde nos encontramos.”

Esta contextualidade dá-se, portanto, na unidade de ações e usufruto, que acometem a cidade atemporal, sua construção e destruição socioespacial, tão contraditórias, ocorrem ao mesmo passo sob limites tênues que vão fazendo-se perceptíveis à medida em que o corpo humano é acometido. Diante às ofertas, violado ou satisfeito, o cidadão tende a promover a valência do seu direito à cidade, só possibilitado a partir de uma consciência perceptível, individual ou coletiva, da sua função enquanto homem urbano que edifica e pertence ao espaço antropogeográfico da urbe. A cidade, como já disseram, é uma construção coletiva e inacabada!

E como toda produção conjunta, cada integrante — coletivo ou singular— contribui com aquilo que lhe é possibilitado perfazer. Nada, no tocante a cidade é ineditismo, a ordem da continuidade conduz o processo do redesenho urbano, intercambiando múltiplos processos de linguagem (desenho) e ideologias (sentimento) os quais contribuem, imediata e progressivamente ou a longo prazo, para as percepções individuais do ambiente urbano, instaurando ainda um sítio de memória (arquivo) e aprendizagem (laboratório da linguagem), devendo-se também, levar em consideração a espessura histórica das apropriações e usos da terra-localização. Elias (1989, 28) compara a urbe a um tecido sensível, sobre o qual, gerações se inscreveram.

Realidade incerta, tecido sensível sobre o qual se desenrola a confrontação social, a escritura urbana é palimpsesto que pensa e desenha a cidade, pensando-se e desenhando-se a si mesmo — tanto mais denso quanto mais transparente. (ELIAS. 1989, 28)

Entretanto o tipo de cidade, desenhado por nossas ideologias e ambicionado por nossas carências, dependerá e muito da força de mudança que se carrega nos corações citadinos, como se expressará Park (1967) e Harvey (2013). Somente a luta social garantirá a liberdade capacitiva de remanejar as nossas cidades ao peso em que elas possam satisfazer nossas ambições. A transformação da cidade perfaz o entrecruzamento espaço-linguagem-homem, numa relação heterogênea e indissolúvel. Construir a cidade é edificar-se.

(a cidade é) [...] a mais consistente e, no geral a mais bem-sucedida tentativa do homem de refazer o mundo onde vive de acordo com desejo do seu coração. Porém se a cidade é o mundo que o homem criou, então é nesse mundo que de agora em diante ele está condenado a viver. Assim, indiretamente, e sem nenhuma ideia clara da natureza de sua tarefa, ao fazer a cidade, o homem refez a si mesmo. (PARK. 1967, 27 *apud* HARVEY. 2013, 28)

A liberdade da cidade é, portanto, muito mais que um direito de acesso aquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade mais de acordo com desejo de nossos corações. (HARVEY. 2013, 28)

O desenho da cidade deve ser repensado, redesenhando-se ao molde humano, propício ao corpo natural e às condições anatômicas de acessibilidade e conforto ambiental. A cidade coletiva é aquela onde existe a liberdade do homem de se fazer pertencente ao meio, íntimo à cidade e cativo à ela, onde a diferença é

virtude e a interação benigna. O homem–cidade é o urbanita que pulsa pelo traçado urbano, o cidadão conhecedor de seus percursos e zeloso ao bem comum. Refazer-se a cidade à condição do corpo respaldará naquilo que de melhor ela poderá a vir se tornar: o alicerce do direito à vida urbana, do direito a diferença e do direito aos desejos individuais e coletivos.

Elias (1989, 123) vai dizer ainda, “Espacializar espaço urbano, tornar funcional o leque das funções urbanas, atualizar o repertório dos usos, implica projeções recíprocas entre pensamento ideológico e ação política.”

Ao estamparmos nossas análises nas realidades das barreiras urbanas e sociais prudentinas podemos entender as causas e motivos das inúmeras manifestações humanas dispare e ocorrentes nestes territórios de fronteira, que mesmo não estando à borda do tecido urbano, se configuram como espaços ermos, nos quais os lumpens habitam e constituem uma sociedade paralela de subumanos desprovidos de todo auxílio e carentes de toda seguridade, subclassificados e proscritos como não–cidadãos.

O leito ferroviário, peça desta pesquisa, sustentáculo da barreira geográfica–arquitetônica e vassalo da barreira social, conjuntura, por entre as ruínas de sua estrutura, fissuras espaciais onde habitam cidadãos polimorfos, numa espécie de subcidade ou entre–cidade, que possui uma ordenação característica, composta por cenários reversos ora limítrofes e que constituem um novo frontispício para aquele que observa a cidade do seu âmago. Ali se encontra, geralmente nômade, a subclasse do proletariado — o não–cidadão — que ao habitar os interstícios promove

na sua estrutura socioespacial preceitos mui semelhantes às normas¹⁶, excetuando-se a conduta moral aristocrática, daquelas que regem a cidade formal. Demarcações, apropriação, distinção e hierarquias são estabelecidas pela subclasse, no intuito de gerenciar a subcidade promovendo a ordenação dos espaços. Cria-se nas fissuras a subterra-localização.

Em meio a essa nova espacialidade urbana, uma gama diversa de não-cidadãos convivem aos seus modos e conduzem o ambiente às suas configurações culturais, os quais divergem nitidamente das adjacências e principalmente do requi-fite das expressões arquitetônicas burguesas, seja construindo moradas com aquilo que lhes é fácil, apropriando-se de vagões ou instalações desativas, de viadutos e empenas cegas, até à expressões artísticas que percorrem entre a crítica política (escritas de ordem) até a abstrações gráficas (grapixo). Produzem neste espaço de alteridade a cidade libertária que almejam e reproduzem a si mesmos inscrevendo no espaço da subcidade suas linguagens e que corriqueiramente adentram sorrateiros na cidade formal imprimindo suas assinaturas colorizadas de suas carências e paixões. Mauro Iasi (2013, 41) exprime essas fugas como o que ele chamou de explosões invisíveis, que à luz do dia, “[...] surgem como grafites que insistem em pintar de cores de beleza a cidade cinza e feia. Estão lá, pulsando, nas veias que corre sob a pele urbana.”

16. Aqui equiparada às normas sociais de conduta civil. As sociedades coexistem devido as regras sociais que padronizam, de certa forma, as condutas dos indivíduos, estando à serviço da ordem e do bem comum. Karl Marx define que as normas sociais são estabelecidas por aqueles que detém o poder, objetivando a predominância do status quo, sobre tudo no tocante às desigualdades existente entre os cidadãos. Max Weber destaca que as normas sociais são fruto das ações e intencionalidade dos indivíduos.

Sob essa condição, os usos e representações [...] reconfiguram, por exemplo: o sentido de casa, [...] os hábitos diários, [...] e as formas de expressão e contestação social, [...] dando vazão à opressão social. (FIORIN *et al.*, 2014, 9)

Mesmo que não se faça possível a utopia da supressão das classes e a democrática liberdade da cidade, os fracionamentos inevitáveis, deverão ser observados com as perícias que lhe são próprias, segundo seus entornos, suas populações, suas proficuidades e seus contextos histórico e social, baseados não em uma ordenação sistemática, mas programática em que se pese práticas econômicas, políticas e sociais. Uma cidade mais inclusiva! E a inclusão somente é possível com o reconhecimento da subcidade e com sua integração.

Jane Jacobs adianta em sua *magnum opus* os meios revertíveis possíveis para que as barreiras urbanas e sociais possam ser subtraídas ou atenuadas no ambiente cidadão. Deve-se imprescindivelmente reintegrar as áreas destoantes ao desenho urbano com a promoção de costuras entre o subespaço e o seu entorno, sem que se deixe de ofertar em todo o redor, qualidades ambientais e propícias ao uso humano, de acordo com as carências coletivas, tais como: iluminação, calçamento, sinalização, arborização, permeabilidade visual, usos diversos, vigilância, conforto ambiental e acessibilidade. Jacobs (1961, 439) lembra também que a tola limpeza estrutural (demolição) destas áreas não é benéfica ao conjunto, “[...] na reintegração à estrutura urbana, esses projetos precisam adquirir as virtudes de uma estrutura urbana sadia.”

[...] ser tratado com a dignidade devida a todo ser humano e as liberdades de expressão, são por demais preciosas para serem postos de lado, mas a estes devemos adicionar o direito de todos a adequadas chances de vida, direito ao suporte material elementar, à inclusão e à diferença. [...] definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano. (HARVEY. 2013, 33)

A afirmação de suas identidades no subespaço da cidade, confere à escritura urbana uma variável sensível de signos, mas, que muito expressa sobre seus modos de viver, pensar, se relacionar e habitar; a cidade genérica ganha a cada novo barraco erguido, uma nova subterra-localização e perde a cada cidadão rebaixado uma parte valiosa de sua diversidade. A urbis não pode, nem deverá ser escrita apenas pelo Capital ou apenas pela miséria, essa grandiosa e complexa invenção humana carregada de sonhos e ambições terá de ser refeita num enorme mutirão, prevalecendo as diversidades humanas e assumindo sua função social. Sobretudo, compreende-se que o sistema ao qual estamos impostos atualmente, se vincula à exploração das classes como disse Engels (2013,41) “A cidade não é apenas a organização funcional do espaço [...] é a expressão das relações sociais [...] política e espacial que está na base da produção e reprodução do Capital.” e talvez seja por isso que nestas fissuras urbanas limítrofes se produz e se reproduzem ambientes tão libertários com suas formas e cores; os improvisos, a cooperação e a luta que ilustram a imensa capacidade de reinvenção e adaptação destes homens e mulheres e crianças e idosos, que embora pertençam a uma subclassificação imposta

pela sociedade predatória, constituem assim como o leitor, o autor e os demais, uma única, livre e bela espécie.

Uma cidade não se faz de peças e pedaços, como um edifício de ossatura metálica, ou até uma colmeia ou um coral. A estrutura de uma cidade funda-se em uma mistura de funções e nunca nos aproximamos mais de seus segredos estruturais do que quando nos ocupamos das condições que geram sua diversidade. (JACOBS. 1961, 419)

Há, é nítido e não se pretende negar, a existência dos usos na barreira urbana por parte do cidadão da cidade formal, este invariavelmente perpassa seus limites em um ir e vir mecânico sempre realizando seus percursos usando-se das conhecidas transposições, em curtas caminhadas ou nas suas cápsulas motorizadas que os protegem e que não os deixa compreender a composição diversa do subespaço. Dentre estes eleitos se tentará descrever alguns personagens e suas peculiaridades, partindo-se da observação de seus atores: O Cidadino poderá ocasionalmente sentar-se sobre a sombra de uma das inúmeras árvores verdejantes da barreira e percorrer algumas horas do seu dia debatendo com seus iguais as notícias da gazeta, os casos do folhetim ou apenas sobre suas próprias lamurias e provocará seu retorno à casa na aproximação do crepúsculo vespertino. Outro civil também ocupará a sub-localização em oportunidades espontâneas, o Utente é aquele que usa a barreira permanecendo nela por períodos pré-determinados sem que lhe confira menor ou maior importância. Como fora observado na região onde as barreiras se

fronteiam com os botequins e mercearias, por ocasião de eventos sazonais (partidas televisionadas de futebol, comemorações anuais ou datas festivas) ele poderá conviver na barreira e no seu entorno (via e calçada) sem que se tenham relações de troca com os excluídos, mesmo que estes se façam notar. Há também os que projetam nas barreiras urbanas olhares predatórios e extraem dali tudo quanto lhes for útil, é o Comissário um conhecedor da barreira urbana, perito de seu infortúnio e um elo entre as divisas, ele diariamente a entrecorre oferecendo todo tipo de licito e ilícito que possa gerar trocas, absorvendo do não-cidadão sua força de produção ou aquilo que de qualquer maneira fora conseguido ou furtado. A fronteira, embora pareça, não pertence ao Comissário e tão pouco este faz questão de tê-la, de súbito ele a deixará quando não for mais vantajosa, mesmo exercendo grande influência e certo respeito por parte daqueles que a habitam. Talvez, dentre os cidadãos, o mais interessante personagem que se acha nesta barreira seja — o qual o autor alcunhou de — o Jogador-de-cartas, que promove o subespaço a uma dimensão lírica, só encontrado nas áreas em que se acham estas figuras. Possuidor de hábitos únicos, o Jogador-de-cartas, entende a diminuta região que ocupa, como uma extensão de seu quintal e que sempre descerrado, convida a todos para uma jogada. Como uma parte de sua casa, o cidadão zela e tem gosto ao lugar, promove pequenos reparos, poda a vegetação, instala um banco primitivo, arma uma mesa, vez ou outra corrige o acesso que fora contuso e o usa para seu lazer. Ele realiza vez ou outras trocas com o não-cidadão, ambos compartilham o respeito mútuo e suas coexistências na fronteira ocorrem cordialmente. Carregando sempre uma garrafa de água límpida ou uma banqueta, de sorte se verá, perambulando nos dormentes o Jogador-de-cartas.

Nestes lugares ermos, também convivem aqueles cuja fuga de suas realidades é efêmera e que percorrem os covis da cidade na busca de suas satisfações, reincidindo sempre e mais, ao passo que a exclusão os acomete. Na busca pelos ilícitos estes cidadãos vespertinamente são vistos na barreira, financiando o comércio das ilegalidades que supre a cidade das carências narcóticas.

O não-cidadão habitante desta esfera é o marginal que, desprovido dos meios de troca capitalista, não cabe na cidade formal e não pertence ao proletariado e muito menos ao patriarcado, não possuindo lugar na cidade formal opressora, ele busca nas fissuras os esconderijos, onde não jaz sozinho, na toca outros não-cidadãos fazem morada e tecem cautelosamente seus mundos paralelos, uma sociedade de iguais e de estranhos, que auxiliam compartilhando suas misérias, frustrações e vontades.

Aqui procurar-se-á alumiar as faces dos habitantes pertencente da barreira urbana, diferentes dos três sujeitos descritos anteriormente, estes compactuam um grau de igualdade, que os subjuga ao grupo do subcidadão: Os Migrantes da cidade que hora pernoitam sob a marquise, hora se abrigam na linha férrea ou sob os viadutos, não instituem um habitat como os outros, estes quase sempre, se ocupam durante as horas solares de atividades remunerativas — garantia de sua subsistência — ou garimpam as vias urbanas num empreendedorismo individual a procura daquilo que lhes possam ser útil na revenda ou na confecção de seus artesanatos reciclados. Os Nômades que perambulam entre as cidades numa procura incessante às terras edênicas, passam pelas alfujas, estabelecem vínculos, compartilham experiências e conhecimento, imprimem no espaço de cada nova cidade seus signos onde recontam suas histórias e depois, não se estabelecendo ali, partem

rumo a novas jornadas. As barreiras urbanas prudentinas, também servem de palco aos Prostitutos, o comércio sexual, o território da liberdade cede suas sombras àqueles, que geralmente, não habitam-no mas que possuem a cordialidade dos assentados não adversos a tal exército e que até por vezes zelam por estes; sua localização e ambientação soturna, favorece a discricção desejada pelos fregueses que, invariavelmente, surgem de suas moranças em capsulas motorizadas e compram-se os serviços das moças e dos moços e até das crianças, que na oportunidade de um salário vendem sua força de produção sobre lençóis baratos. Há também os Explorados — e o autor faz questão de elucidá-los — a exploração sexual, que pouca relação tem ao meretrício e muita à sujeição, essa prática criminosa ocorre repetidamente a cada ciclo solar e se agudiza no compasso segregador que expelle da cidade, periódica e violentamente, crianças, adolescentes, adultos e velhos direcionando-os inconscientemente a subcidade. A espreita se acham os proxenetas, ofertantes de copiosas garantias e negligentes de todo caráter, abocanham os perdidos e submetem-nos a exploração sexual. Estes personagens em grande parte também não habitam os interstícios, por seus comportamentos regulados e fiscalizados, moram nos arredores da barreira, geralmente em toscas pousadas e mansardas geridos pelo facultoso comércio negro, que disfruta de toda impunidade e invisibilidade dos lugares de fronteira. O narcotráfico também penetra as entranhas da subcidade, os Traficantes fazem deste ambiente hostil, suas zonas de distribuição onde, alucinógenos químicos são comercializados as claras e o ócio faz propício os seus consumos.

Entretanto, na barreira urbana estudada o maior problema social levantado, inclusive por outras investigações acadêmicas, é o consumo indiscriminado do

crack, uma composição química conseguida pelo tratamento da pasta impura ou sal de cocaína, que vicia facilmente e causa a dependência. O Cracudo (usuário de crack) vive na barreira e na generalidade, chegou ali sob condições saudáveis de vida, passando a consumir químicos diversos que acarretaram na dependência. O entorpecido experimenta alucinações, sensações de fuga da realidade e episódios de pânico, passa a furtar objetos para comprar e consumir a droga, apresenta comportamentos atípicos e repetitivos, o que é notório ao se percorrer essas barreiras e observar os movimentos ritmados de alguns acometidos; neste contexto, atividades como alimentação, higiene pessoal e sono são abandonadas, comprometendo gravemente o estado físico do usuário, podendo levar este à ser excluído pelo próprio grupo ou a morte.

Como se não bastassem as mazelas, a sociedade do Capital conspira ainda para o ofício de um subcidadão desprezível que será inserido na furna dos excluídos — permissiva e acolhedora a todo subclassificado — fazendo com que o conjunto marginal perca, perante o proletariado e ao Estado, as configurações naturais humanas, onde passam a ser entendidos genericamente como subumanos, proscrevendo-se uma sentença ardil que fenece a vida.

Em meio aos Migrantes, Nômades, Prostitutos, Explorados, Traficantes e Cracudos, permeia o mais perverso personagem da barreira urbana: o Facínora ele pode apropriar-se de todos aqueles que habitam, perambulam ou trabalham na fronteira, assim como poderá ser o cidadão moral e de bons costumes ou o patricio dominante da cidade civilizada, o Criminoso também descobre ali um refúgio invisível, onde seus crimes e atrocidades poderão ser negligenciados e privados da lei

— embora seja sabido que a justiça, mas não a cátedra, também ocorre neste território — O Facínora é aquele que, movido ao calor de suas carências e à ânsia do desejo de consumir, de inopino tomará para si, subtraindo de outrem, aquilo que não lhe fora dado e tendo seu desejo momentâneo satisfeito, tornará a fazê-lo e quanto mais impune, mais frequente e quanto mais excluído mais letífero. Ocasionalmente o Criminoso poderá se instalar no território da barreira para se esquivar de ser visto, mas ele não pertence ao grupo dos libertários e nem os reconhece como iguais; tem ele predileção ao crime e não à luta.

O autor se desculpa pela superficialidade com que tratou um tema de excepcional importância social, mas que fora necessário incluir para uma exitosa compreensão do leitor, e espera que outros credenciados possam proporcionar a clareza necessária, a qual clamam os viventes deste subespaço da cidade.

A barreira embora não pareça é um território heterogêneo, espaços libertários de livre apropriação, onde configuram-se múltiplas e contrárias identidades sobre uma base singular de pertencimento coletivo e exclusão, proporcionados pelas profundas desigualdades que os assolam, onde os subcidadão alcança o protagonismo de sua vida em meio aos seus análogos, podendo exercer suas atividades e viver. Ou sobreviver.



06. ALGODOEIRO





08. MUNIDO



09. CAMINHANTE DA CIDADE



BARREIRAS URBANAS:

**projetos para
o bem-estar do social**

referências projetuais

possíveis resoluções de barreiras urbanas, são observadas em exemplares de outras cidades, com situações parecidas de barreiras urbanas ou sociais e que na grande maioria das vezes ela se dá pela inserção de passarelas ou tuneis urbanos que são capazes de transpor tais barreiras. Este estudo formará o embasamento necessário para se estabelecer as possibilidades de instalação destes possíveis equipamentos na cidade e em quais locais, dentro desta região, sua instalação se fará mais satisfatória, atentando ainda para tipologias construtivas, tecnologias empregadas e partido arquitetônico.

Iremos analisar as passarelas urbanas desenvolvidas por Lelé nos períodos de 1985–1989 na cidade Salvador, BA e as passarelas projetadas por Artigas na cidade São Paulo, SP no período de 1972–1975 e a passarela da favela da Rocinha–RJ desenhada por Niemeyer em 2009.

Na cidade baiana Salvador, o arquiteto João Filgueiras Lima, desenvolve um projeto para o aprimoramento das técnicas de pré-fabricação de estruturas de concreto leve, o que ele chamou de argamassa armada. Com a intenção de viabilizar melhor agilidade nos serviços de reparo e manutenção da cidade soteropolitana, são elaborados, a princípio, equipamentos básicos de infraestrutura urbana, com o sucesso do material, Lelé vê a possibilidade de utilizar estes elementos pré-fabricados na construção de arquiteturas mais complexas que foram desde pontos de ônibus, passando por passarelas urbanas, escolas e até chegarem nos complexos

hospitais da rede Sarah. Sobre tudo falaremos mais especificamente sobre os projetos das passarelas urbanas pré-fabricadas, projetadas e produzidas pela Fábrica de Equipamentos Comunitários (FAEC) no período 1985–1989 na mesma Salvador, BA e que depois espalharam-se por uma série de cidades brasileiras.

A incessante mudança comportamental nas décadas de 70 e 80, transformaram a realidade soteropolitana o advento do automóvel, o êxodo rural, o crescimento exponencial da metrópole e a ampliação das vias de rodagem, fazem com o pedestre perca àquela altura as noções de acessibilidade e mobilidade, tão comuns à realidade baiana onde se perambula avulso por ladeiras e orlas os nativos daquela cidade. Transpassar milhares de pessoas de um lado para o outro na cidade de Salvador àquela altura era uma necessidade urgente de mobilidade urbana e que, devido a demanda, carecia de um projeto simples, eficiente e cabível ao orçamento municipal.

Lelé já havia realizado alguns projetos utilizando-se de peças pré-fabricadas de argamassa armada e então os aperfeiçoa para o projeto das passarelas, as quais ele desenha sobre uma modulação radial, sustentadas por uma única coluna e cobertas por um abóbada leve e colorida.

As passarelas sofreram ao longo dos processos de fabricação aperfeiçoamentos técnicos e estéticos. As coberturas primitivas foram projetadas em uma seção triangular, mas que devido a situações de apoio e estética, tiveram de ser substituídas por uma abóbada de berço. Tendo suas peças também moduladas em oito peças avulsas, fabricadas em fibra de vidro, o que garantia maior leveza e a possibilidades de coloração distinta nas diversas passarelas ao longo da cidade. O apoio

solido ganhou frisos e se assemelhou a uma coluna grega, com capitel dórico, podendo parecer aos olhos de alguns também como pétalas.

Os caminhos suspensos criados por Lelé, podiam ser instalados nos pontos mais diversos da cidade sem interferir prejudicialmente na paisagem urbana, a transparência da estrutura permitiu que fossem instaladas passarelas na frente de igrejas, shoppings centers, estabelecimentos comerciais e públicos, sua modulação permitia ainda que fossem realizadas várias conexões entre passarelas, encostas, morros, escadarias, por sobre as avenidas, sobre os fundos de vale e ainda serem conectadas aos terminais de ônibus ou junto ao acesso de edifícios de uso público. Lelé permitiu ainda no desenho modular das passarelas que os peitoris e corrimãos permitissem uma permeabilidade visual entre os usuários, fazendo com que se vissem e fossem vistos, gerando um ambiente cuidado e seguro.

A flexibilidade do sistema projetado, com utilização de cobertura e elementos de argamassa armada associados a uma treliça metálica, são hoje marca registrada da capital baiana.

Nos anos que procederam a década de 1970, São Paulo, SP vê-se em plena efervescência cosmopolita sendo colocados em prática vários projetos urbanísticos, no intuito de promover melhoramentos no ambiente urbano, já em colapso, pela opção dada ao automóvel e a criação das largas avenidas ainda resultantes do projeto do governo Prestes Maia, quatro décadas atrás. Villanova Artigas, nos anos de 1972–1975 é chamado a desenvolver, para Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo (EMURB–SP), projetos de passarelas urbanas com a finalidade de serem implantadas sobre as diversas avenidas da cidade e que, haviam agora, se

tornado grandes barreiras urbanas ocasionando numa diversidade de problemas de acessibilidade urbana.

Em um primeiro momento as passarelas desenhadas por Artigas assumem um caráter experimental, pois os elementos pré-fabricados só viriam a chegar anos depois com as tecnologias de Lelé. Ele então começa a desenvolver projetos que mesclam duas tecnologias: o concreto armado, executado in loco; e o aço, montado nas fabricas e instalado rapidamente no local. As soluções construtivas acontecem de acordo com as especificidades de cada local a serem implantadas e variavelmente se destoam em sua composição estética, porém permanece em todas uma mesma expressão arquitetônica. Ao todo Artigas projeta neste período oito passarelas semi-pré-fabricadas, das quais seis são executadas, esse tipo de obra era até então uma intervenção pioneira na cidade paulistana, que já havia ganhado, tempos atrás, a instalação de duas grandes e significativas passarelas urbanas — viadutos do Chá e Santa Efigênia — mas que possuíam tecnologias construtivas muito distintas. Sobre o episódio da instalação das passarelas Artigas discorre:

Projetei muitas passarelas. Lembro que em uma das primeiras, [...], fez a calçada ruir assim que foi instalada. Depois disso, nosso escritório desenvolveu um bom 'know roll' e as que projetamos hoje, são montadas sobre os pilares em menos de uma hora. Passarelas são obras modestas. Mas, além de salvarem vidas, são muito bonitas; visitei outros países e acho que em matéria de passarelas para pedestres, só as do Estados Unidos da América podem ser comparadas com as nossas. [...]. Há outras, no entanto muito

bonitas, como é que está em frente ao DETRAN na avenida Rubem Berta. Mas, infelizmente nem todas as passarelas são bonitas e funcionais. Aquela ao lado do viaduto do Chá, e o considero imoral. (ARTIGAS, 1997, 177)

A estrutura das diversas passarelas projetas por Artigas possuem entre si as mesmas configurações de tecnologia, as bases — ou pontos de apoio como definia ele — são elaboradas em concreto armado e desenhadas de acordo com o sitio a serem implantadas, semelhante ao que ocorre nas suas outras obras arquitetônicas, onde os pontos de apoio são tratados de forma a garantir leveza e fluidez à obra, nas passarelas elas ganham agora uma nova função, servindo também de acesso (escadas ou rampas). Há ainda aquelas em que o arquiteto tratou com especial atenção, ora posicionando-as em paralelo a elementos arquitetônicos significantes da cidade, por onde o transeunte possa-o observar, e em outras em que ele desenha rampas de acesso promovendo coberturas, e sede estes espaços ao uso da cidade, como pontos de ônibus ou taxis.

A peça que compõe a via da passarela é montada anteriormente em estrutura metálica, algumas planas ou levemente curvas e possuindo um vão quase sempre livre e um volume delgado. Não possuem coberturas e os fechamentos laterais e peitoris são feitos de tubos metálicos proporcionando permeabilidade visual ao usuário. Depois de fabricadas, a peça é apoiada sobre as estruturas de concreto armado e por fim passarela está pronta.

Mais que uma simples ponte, unindo literalmente a favela ao asfalto, a passarela em frente à Rocinha, desenhada pelo maior arquiteto do Brasil, Oscar Niemeyer, é um monumento em homenagem à integração da comunidade à cidade. A estrutura em linhas sinuosas, construída em concreto sobre a estrada Lagoa-Barra, próximo à boca do túnel Zuzu Angel, já se ergue imponente como uma verdadeira apoteose às grandes intervenções públicas na maior comunidade carente da América Latina. (FREITAS. 2010, 1)

A segunda passarela construída por Niemeyer durante os seus 104 anos de vida — a primeira integra o conjunto do memorial da América Latina em São Paulo, SP — localiza-se na favela da Rocinha, cidade do Rio de Janeiro e foi desenhada por ele em 2009 a convite do então secretário de obras públicas, como parte integrante de um amplo projeto de revitalização daquela área, desenvolvido por parte da Empresa de Obras Públicas da cidade do Rio de Janeiro (EMOP–RJ) e com a premissa de que deveria ser, ao mesmo tempo, uma solução à transposição da via e um novo ícone arquitetônico na cidade.

O projeto da EMOP–RJ continha, além outras intervenções, a construção do complexo desportivo da Rocinha, a sudoeste do bairro e separado pela estrada Lagoa–Barra, este complexo no entanto não poderia ser acessado pelos cidadãos pois uma barreira arquitetônica com cinco faixas de rolamento e um trânsito incessante, culminava em tal impedimento. O projeto de Niemeyer surge com a proposta de uma passarela urbana sobre a via, interligando a região habitada ao novo equipamento urbano e possibilitando a integração dos dois setores, só conseguida antes com muita destreza. Niemeyer (2010, 1), perguntado sobre a passarela declara que

o projeto é possuidor de uma outra intenção além daquela já preestabelecida, de transpor a barreira urbana, e acredita na possibilidade e no conseguimento da urbanidade, quando se proporciona a acessibilidade na cidade, em suas palavras: “Pensei em fazer um desenho mais reto, mas ia confundir os motoristas. Desse jeito, a passarela ficará mais bonita, mais suave, e é uma prova de que a favela pode melhorar.”

Com quase 60 metros de extensão, 20 metros de altura e 3 acessos em rampa, a passarela possui em seu desenho arquitetônico um arco muito semelhante ao construído por Niemeyer na praça da Apoteose, localizada no sambódromo da cidade fluminense. O arco em forma de eme não é simétrico como àquele ao qual comparamos, neste o arquiteto buscou uma deformação da forma plástica a fim de torna-la mais branda e de garantir sua particularidade, tal coincidência foi proposital e segundo o arquiteto garantiu ao projeto uma memória já enraizada no inventário popular: a lembrança das curvas femininas realçadas por um biquíni. Como forma de tentar conceder à arquitetura a monumentalidade desejada, ela foi concebida em seu trajeto sem possuir nenhuma reta, todos os percursos foram projetados em rampas e sua sustentação se dá apenas por dois pilares inclinados e delgados em ambas extremidades. Usou também como tecnologia construtiva um cimento branco que dá à passarela uma tonalidade distinta se comparada à vermelhidão das paredes de tijolos das habitações da Rocinha. Jair Valera, arquiteto do escritório de Niemeyer detalhou o projeto: “A beleza da passarela também será notada por quem a vê de baixo. Seu caminho não tem uma reta sequer, [...] cadeira de rodas. De nove em nove metros há um pequeno platô para o cadeirante descansar”.

resolução da problemática

Paisagem urbana é o aspecto visível do espaço, é a sua expressão formal, aparente. Enquanto dimensão formal, expressa o conteúdo, as relações sociais que a forma. Assim, ela é histórica, social e concreta. O espaço é o conteúdo, são as relações sociais em movimento e que se materializam espacialmente[...] A observação da paisagem urbana permite perceber a espacialização das diferentes classes sociais; áreas deterioradas, áreas segregadas, áreas nobres, áreas em processo de valorização, são facilmente reconhecidas na paisagem. (CAVALCANTI. 2001, 14)

Os estudos socioespaciais que desenvolvemos ao longo desta pesquisa possibilitaram o desenvolvimento das diretrizes projetuais, capazes de proporcionar melhoramentos ambientais e sociais na região de fronteira, fazendo com que se preserve o contexto histórico, as realidades locais, os usos já estabelecidos, a continuidade linear da barreira, a preservação das espécies naturais e principalmente a obtenção do grau de urbanidade, com isso estabeleceremos a seguir as configurações dos projetos arquitetônicos a serem posteriormente implantados nessa região de fronteira, que foi sucessivamente acometida pelo mal planejamento urbano, pelo descaso administrativo e discrepâncias sociais.

Foram designados cinco pontos estruturais que associados ou até mesmo independentes, em algumas ocasiões, são muito promissores para a obtenção do

grau de urbanidade neste território da barreira urbana de Presidente Prudente. As diretrizes foram desenvolvidas após estudos de entorno, fluxo, viabilidade estrutural, demanda, destinos de interesse e usos, que resultaram em algumas tipologias construtivas passíveis de contribuir para a minimização da barreira urbana, para sua integração ao entorno, para sua usabilidade comunitária e mitigação da barreira social. As diversas observações e investigações em campo embasaram as demandas e definiram para cada um dos pontos de intervenção escolhidos na barreira, uma solução arquitetônica, urbanística ou paisagística distinta, podendo, entretanto, serem associadas em alguns casos específicos de operação, para que proporcionem a integração e melhor usabilidade dos equipamentos. As definições projetuais, foram divididas nas tipologias construtivas: vias de rodagem, passagens em nível, paisagismo e conforto ambiental, pontos de observação e passarelas urbanas; obtendo cada uma dessas premissas uma definição de uso específico que partiu das demandas reais daquela população. A seguir se definirá para cada projeto de intervenção, as premissas necessárias para seu bom planejamento, para a menor alteração afetiva dos locais, preservação do contexto histórico e garantia de usabilidade por parte dos cidadãos.

Vias de rodagem: As longas distancias existentes entre as vias de rodagem, destinadas aos veículos, que fazem o acesso à região leste e sudeste, também proporcionam uma desintegração deste ambiente urbano, que dificulta o acesso das linhas de serviço do transporte público, acarretando na defasagem de itinerários e em custos elevados de locomoção, tanto dos serviços prestados pelo poder público, como também por outros serviços particulares de locomoção motorizada, que precisam realizar percursos maiores para transpor a barreira urbana.

Para resolução deste problema foi estudado a possibilidade de abertura de duas novas vias propendendo contemplar as cápsulas motorizadas e principalmente o transporte público, sem que se deixe de servir prioritariamente ao pedestre. No seguimento da barreira urbana, onde existe o entrecorte da barreira, adjacente à ferrovia, pela rua Antônio Rodrigues que forma uma quadra urbana, com lotes e características residenciais, já dotada de uma infra-estrutura urbana capaz de absorver um médio fluxo de veículos, foi o lugar escolhido a se propor a intervenção urbanística das vias de rodagem. Estas vias servirão para conectar os bairros oeste e sudeste, numa espécie de cruzamento horizontal entre vias locais e avenidas coletoras; as avenidas, ambas paralelas à barreira, possibilitarão a conversão dos tráfegos e a distribuição de seus fluxos, enquanto nas vias locais, se viabilizará a transição bairro-bairro, das ruas que confluem com as avenidas coletoras, Mendes de Moraes e Antônio Rodrigues, sem que se tenha a necessidade de fazer os seus usos nos percursos.

A possibilidade se deu partindo de um levantamento em campo que atentou para a probabilidade desta abertura sem interferir nos trilhos, com a criação de uma passagem em nível e sem interferir na passagem dos pedestres — que também serão contemplados com essa infraestrutura — podendo optar pelo uso das calçadas e das faixas elevadas que proporcionarão a continuidade linear do passeio existente na barreira, como também da reestruturação de uma outra abertura já existente a poucos metros de onde se locou essa nova proposta. Este cruzamento deverá ainda proporcionar uma minimização dos fluxos de ambas avenidas, confluentes em um mesmo ponto final, que ocasiona invariavelmente congestionamentos diários, devido à grande quantidade de veículos que fazem seus usos, na

medida em que ofertará uma nova rota de transposição da barreira e no encurtamento das distancias percorridas.

As vias deverão ter um percurso de pouco mais que 30 metros de extensão cortando a área verde e passando em nível sobre a estrutura da linha férrea, o trecho possui um desnível de cerca de 5 metros de altura, estando a região sudeste na parte mais baixa, o que viabiliza a construção de uma via com inclinação apropriada e segura. O estudo poderá ser contemplado por até duas vias de rodagem, sendo que uma possibilitará aos veículos o acesso sentido centro–bairro sudeste e outra sentido bairro sudeste–bairro oeste. Estas novas vias deverão ser hierarquizadas como um cruzamento em nível, tendo suas velocidades reduzidas e uma sinalização que priorize o pedestre. O projeto deverá ainda, estar atento para a largura destas ruas que, visando encurtar o recorte na barreira, deverá suprimir as áreas destinadas ao estacionamento lateral, proporcionando apenas as faixas de rolamento devidamente dimensionadas para três veículos, caso se projete apenas uma via, ou na ocasião de um projeto com duas ruas, deverá cada uma ter faixas para dois veículos. Isso deverá ser observado atentamente, visto que, estas novas ruas acarretarão na interrupção indireta da continuidade linear do passeio já existente e que tem um uso intenso por parte da população local.

Passagens em nível: Ao longo de todo o percurso, foram demarcados vários trechos onde a passagem em nível se faz propicia e, em todos os casos, essas passagens já são usadas pelos pedestres e ciclistas que, entrecortando a barreira vão desenhando trilhas, que viabilizam a ligação entre os dois lados da cidade.

Os caminhos–do–desejo, inúmeros ao longo da barreira, garantem percursos minimizados aos transeuntes, contudo o que dificulta hoje, estas transposições

— que aqui chamaremos de trilhas — é sua precária estrutura, que embora facilitem a passagem pela fronteira, podem oferecer riscos a integridade do corpo, devido à falta de calçamento e vegetação daninha, propiciando em alguns casos também, a ação dos criminosos que se valem destes lugares ermos para desfalcar os transeuntes. Pensando nisso, a proposta de se reestruturar essas trilhas estabelecidas e já conhecidas pelos cidadãos, vem mais no intuito de oferecer mobilidade e infraestrutura do que criar novas passagens.

A viabilidade desta proposta se dá principalmente pelo fato de que os desníveis entre as regiões lindeiras, onde ocorrem as trilhas, não ultrapassam a margem de trinta centímetros de altura por cada metro linear, propiciando rampas suaves e patamares onde o cidadão, por ventura, poderá também permanecer para outros usos, que não a simples passagem. As localidades das passagens em nível deverão ser estruturadas, com a premissa de que se mantenha os trilhos da linha férrea alocados em suas posições originais, que se garanta a acessibilidade universal, a interligação entre ambos lados e o acesso aos possíveis equipamentos e mobiliário urbano dos projetos paisagísticos e de conforto ambiental.

Propõe-se ainda, que os projetos de calçamento não danifiquem a composição histórica do local e tampouco na desertificação destas áreas, isso poderá ser conseguido com o uso de revestimentos permeáveis, calçamentos uniformes, piso tátil, rampas para cadeirantes, alargamento dos passeios já existentes, paginação de piso uniforme e agradável e sinalização de solo nos caminhos confluentes com a ferrovia ou com as vias de rodagem.

Paisagismo e conforto ambiental: Uma das grandes vantagens da linearidade desta barreira urbana é a sua continuidade ao longo de um percurso extenso

por diversos bairros da cidade e de ambos os lados. Partindo-se desta realidade e tirando proveito da circunstância, os projetos paisagísticos e de conforto ambiental, deverão atentar-se para a reformulação de espaços ambientalmente agradáveis ao corpo, que instiguem o interesse por parte do cidadão e o proporcione sensações deleitosas ao transpassar a barreira, fazendo com que ele sinta-se seguro e confortável durante todo o percurso, podendo este ainda, retornar à barreira não na qualidade ou ação de transeunte, mas sim na intenção de permanência e de uso, que serão possibilitados pelos pontos de observação, pontos de comércio, academias livres, parques infantis e todo e qualquer outro mobiliário urbano que possa vir a complementar o projeto.

Preservar vegetações existentes, canteiros de hortaliças, pomares e jardins cultivados pela população lindeira é de extrema importância para a ininterruptão do sentido de pertencimento que é cultivado por algumas pessoas, em relação à barreira. Esses quintais públicos, geridos pelos moradores, deverão ser preservados, mas não poupados da aplicação de infra-estruturas complementares, devendo agregar melhores remodelações ao espaço. Ainda se possível, alguns destes quintais, poderão ser reproduzidos em outras localidades da barreira, onde seus moradores promoverão sua auto-gestão.

As diversas praças populares, também ocorrentes no território da barreira, deverão, na medida do possível e quando suas estruturas forem viáveis e seguras, serem preservadas, mantendo-se as identidades e linguagens culturais de seus construtores e usuários. Essas varandas, como foram definidas, possuem um alto grau de afeição por parte daqueles as promoveram e lhes proporcionam espaços

públicos de convívio e interação social, os quais carecem estes bairro lindeiros. Geralmente equipadas com bancos de madeira e piso de concreto rudimentar, possuem alto grau de permanência e de encontros, os projetos deverão, portanto, fornecer mobiliários urbanos adequados a ergonomia e melhor calçamento, tornando as pracinhas acessíveis e seguras, aos diversos usuários que desfrutam dessas localidades nas ações de interação social. O projeto paisagístico deverá fornecer os subsídios a essas localidades promovendo melhor agradabilidade visual e conforto ambiental.

Pontos de observação: Os pontos de observação são equipamentos urbanos que buscam atrair à localidade da barreira, uma multiplicidade de usuários que geralmente não fazem seu uso para a transposição, mas sim para a observação e contemplação da cidade. Por estar localizada na cumeeira de dois vales, a barreira urbana é um ponto que possui uma das cotas mais altas da cidade, chegando a altura de 470 metros, ao nível do mar, e possui em alguns pontos uma visão panorâmica do tecido urbano, contemplando áreas de interesse como o parque do povo, o centro, a rodovia e quase a totalidade dos bairros localizado a leste e sudeste.

Partindo-se dessa premissa ocasionada pelo relevo natural do sítio, se propõe no estudo, projetos de equipamentos urbanos destinados à observação e permanência de cidadãos, eles poderão estar localizados em três distintos pontos da barreira e se aproveitarão de infra-estruturas já instaladas nestes locais escolhidos, assim como poderão ser agregados aos equipamentos aéreos de transposição, ou simplesmente serem instalados com a única função de servirem como mirantes. As localidades desses equipamentos deverão ocasionar em um fluxo contínuo de diversidades e proposições, podendo se instigar também ao desenvolvimento de

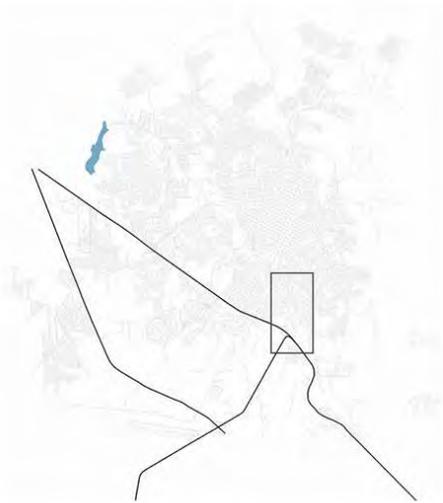
comércios locais de alimentação e miudezas, assim como também nos seus entornos imediatos, agregando aos equipamentos públicos funções complementares às atividades cotidianas distintas.

Seus acessos deverão ser feitos por meio de rampas e em alguns trechos escolhidos, será possível o acesso em nível em pelo menos um dos lados destes equipamentos de observação, viabilizando ainda mais o seu uso e proporcionando maior acessibilidade, na medida em que os esforços humanos se minimizam.

Passarelas urbanas: Uma passarela urbana é uma ponte construída exclusiva para pedestres ou compartilhada com ciclistas, skatistas e até mesmo pessoas com cavalos, burros ou outros animais, que preferencialmente devem ser levados à mão, instaladas sobre vias de trânsito automotor, ferrovias, construções arquitetônicas ou barreiras naturais de qualquer caráter, as passarelas eliminam os conflitos entre pedestres, barreiras e veículos fornecendo condições seguras e práticas para distribuir os fluxos urbanos conflitantes da cidade. Os pedestres devem incentivar a utilizarem as passarelas pelo conjunto do projeto arquitetônico, o que leva em consideração não apenas a necessidade de se transpor a barreira da linha férrea e o relevo do terreno, mas também o prazer e satisfação em fazê-lo, é daí que surge a proposta dos usos combinados entre passarelas, mirantes e prestação de serviços. Floreiras, gradis, correntes ou outros dispositivos também poderão ser colocados no entorno para direcionar os pedestres à passarela. Esses dispositivos tornam menos provável que o pedestre perceba ou continue a utilizar as travessias trilhas em nível, invariavelmente inseguras e precárias. As crianças tendem a usar a passarela porque receberam ordens dos seus tutores para assim fazerem, os adultos necessitam de incentivos para abandonar velhos hábitos e passarem a utilizar as passarelas.

As rampas de acesso às passarelas, deverão ser projetadas minimizando-se os percursos, pois por serem muito longas, geram um desconforto ao pedestre que tem a sensação de percorrer um caminho muito extenso durante a travessia, maior do que aquele, que ele percorreria não estando sobre a passarela, sendo ideal então que elas possuam também escadas ou elevadores. É comum nos lugares onde se tem instalado estes equipamentos, que o cidadão não use a passarela por esta conter rampas muito longas. O gabarito da passarela influencia diretamente na extensão dos acessos, em uma passarela com rampas, por exemplo, quanto mais alta ela for, maiores terão de ser as rampas para atender às normas de acessibilidade, e o mesmo acontece com as escadas, por isso sempre que possível, se deverá tirar proveito do nível em um dos lados de acesso, minimizando as distâncias a serem percorridas.

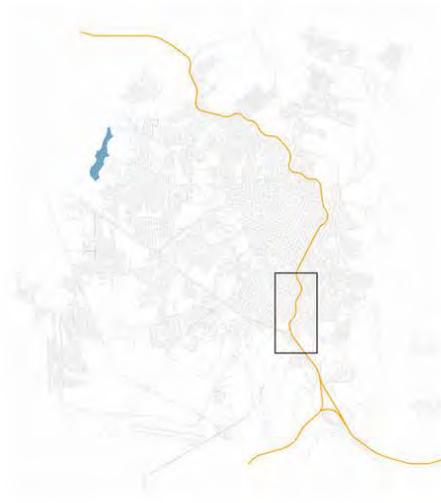
Duas áreas escolhidas poderão ser complementadas com as passarelas urbanas que interligarão regiões distintas promovendo um fluxo contínuo de pedestres por essas vias aéreas de locomoção. Uma deverá ser desenhada interligando a antiga rua lateral ao hotel Portal d'Oeste, passando pela lateral da via férrea e percorrendo pelo pontilhão até a altura da rua Dr. Lídio de Bastos, na vila Brasil, onde se faz disponível, em um terreno de esquina, uma grande área que deverá ser desapropriada e servida com o acesso à passarela e a outra poderá ser projetada sobre a via marginal, percorrendo sobre parte do acesso do trevo da rodovia Raposo Tavares e chegando a altura da rodoviária Rodoserv onde se desenhará um acesso, essa passarela interligará quatro grandes áreas de interesse, a rodovia, o distrito industrial e a vila industrial e o jardim Santana onde esta localizada a refinaria Ipiranga.



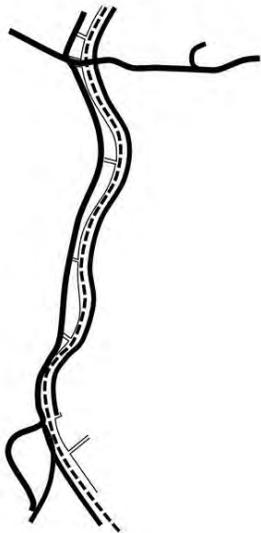
ESTRADAS DE RODAGEM



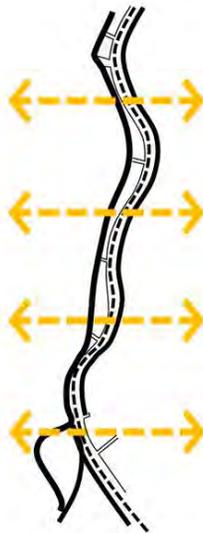
VIAS EXPRESSAS



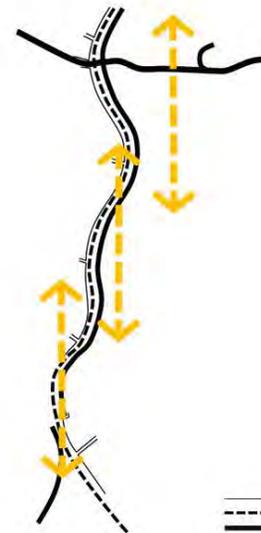
MALHA FERROVIÁRIA



OBSTÁCULOS



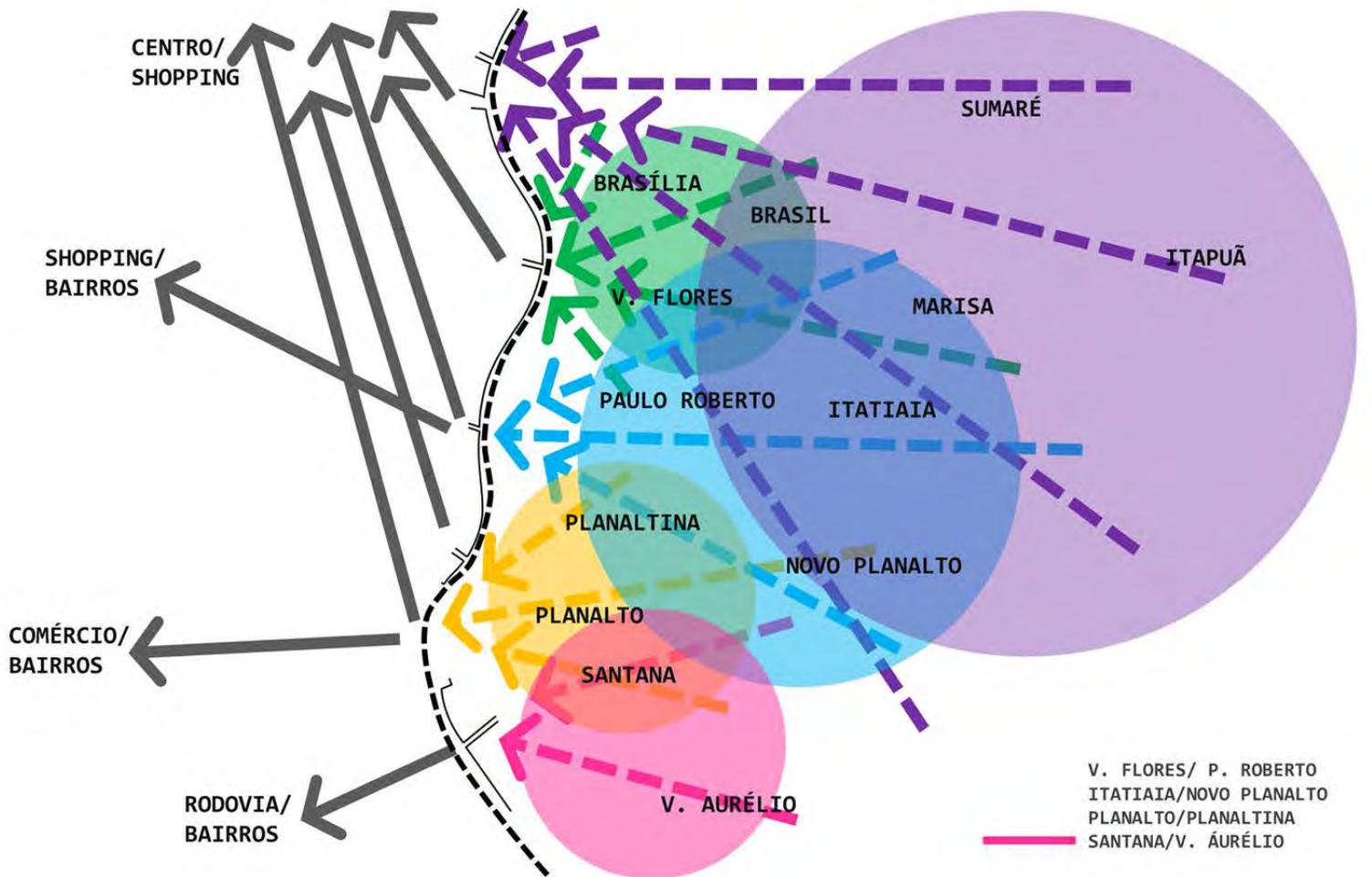
OBSTÁCULOS OESTE-LESTE



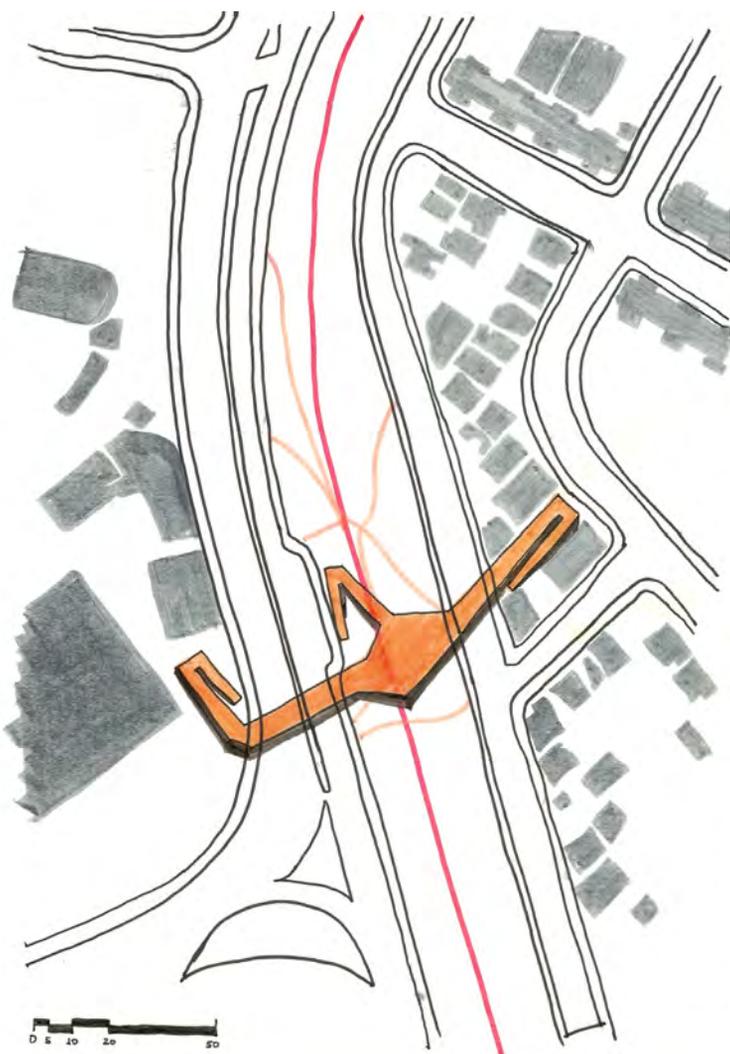
OBSTÁCULOS NORTE-SUL

— MUIROS
 - - - FERROVIA
 = AVENIDAS
 MUIROS
 FERROVIA
 AVENIDAS

10. ESTUDOS DE VIAS DE CIRCULAÇÃO



11. ESTUDOS DOS DESLOCAMENTOS INTRA-URBANO



12. ESTUDOS PARA PASSARELAS E PONTOS DE OBSERVAÇÃO



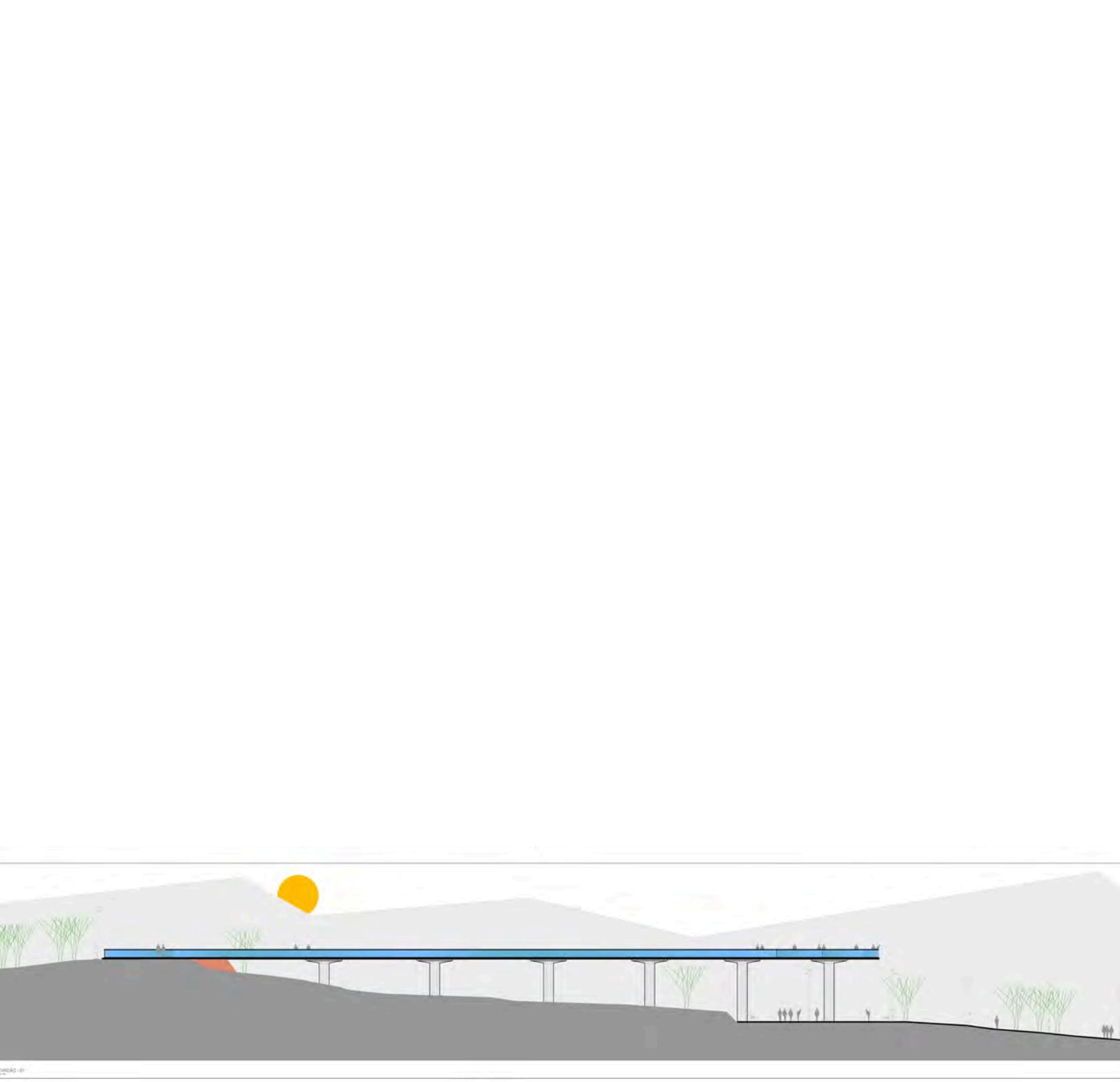
13. ESTUDOS DE VIAS DE RODAGENS E PASSAGEM EM NÍVEL

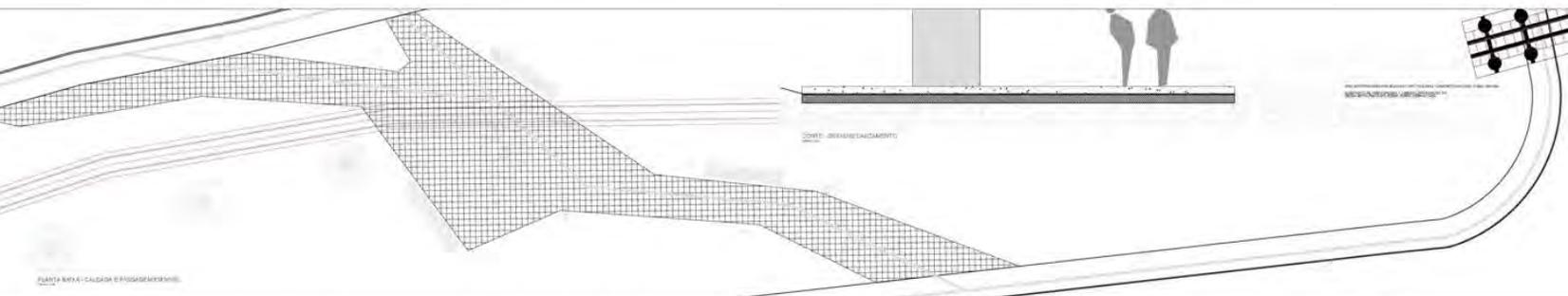


BARREIRAS URBANAS:

modos de transpor

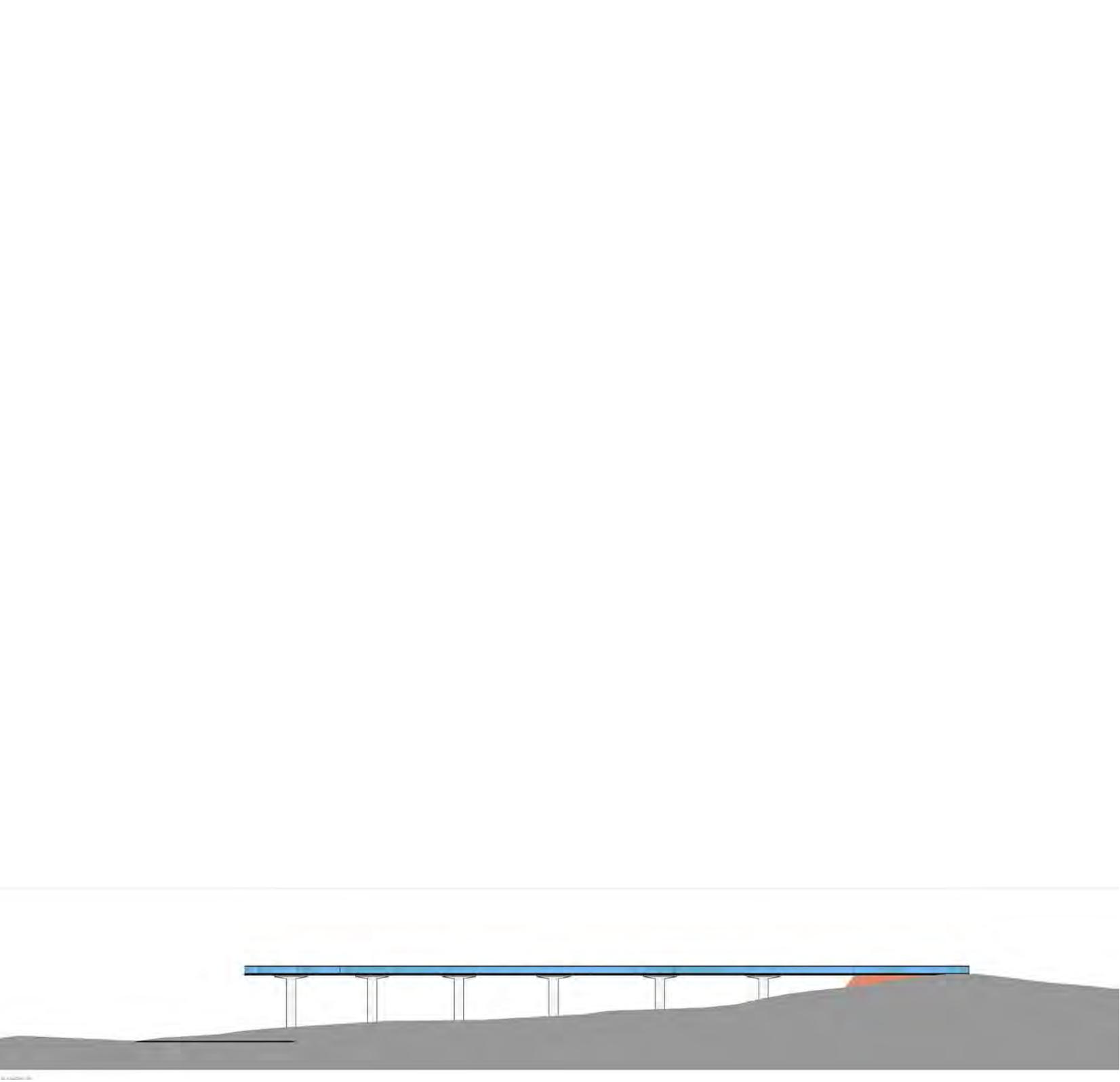
projeto arquitetônico e urbanístico

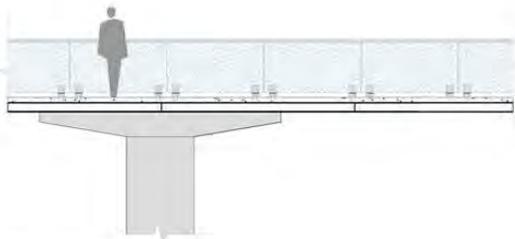




COMPLETAMENTO

MESETRASERVA



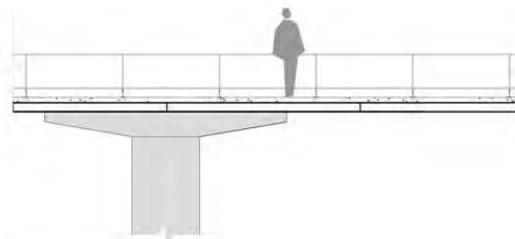


1. Railing System (Glass Panels, Posts, Handrails)

2. Deck Structure (Concrete Slab, Reinforcement)

3. Pier Support (Concrete Column)

0011 DETAIL RANGKAIAN KOPING KEMUNGKUDAN

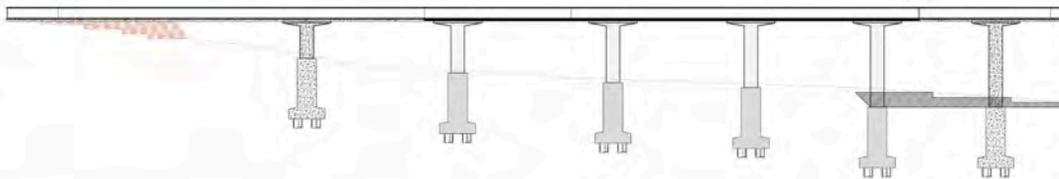


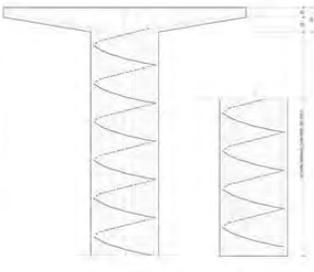
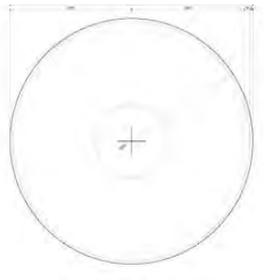
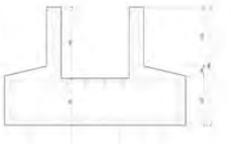
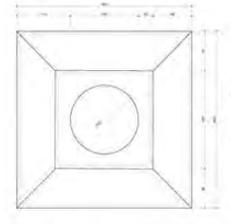
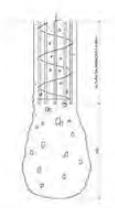
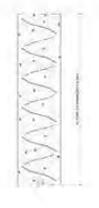
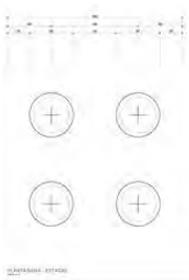
1. Railing System (Metal Handrails, Posts)

2. Deck Structure (Concrete Slab, Reinforcement)

3. Pier Support (Concrete Column)

0012 DETAIL RANGKAIAN KEMUNGKUDAN





EXPOSIÇÕES FINAIS

Uma cidade voltada a permitir caminhos de pedestres não deve ser vista como retrograda ou combativa aos avanços tecnológicos industriais, mas sim pelo aspecto, principalmente qualitativo, que esta experiência superficial — aqui se referindo à superfície — oferece nos âmbitos sociais e urbanos.

Os caminhos que interligam a cidade, devem ser permissivos ao transeunte à experimentação da superfície, de maneira tal que o percurso percorrido possa promover o usufruto da urbanidade e de suas infra-estruturas, não somente em zonas especiais, bairros históricos, parques urbanos ou orlas de lazer, mas também no bairro citadino e periférico, na zona fabril ou portuária, nas margens ou fronteiras da cidade. O corpo natural é livre e maleável, diferente das máquinas que necessitam de trilhos para se locomover, ele perambula pela urbe num sentimento de liberdade e felicidade, não podemos pensar nas trajetórias como sendo espaços delimitados a específicos usos e determinadas classes, a cidade deve permitir-se transpassar pelo cidadão percorrendo suas margens, cruzando suas fronteiras e rompendo suas barreiras.

O êxodo rural, mostrou que o homem tende naturalmente a aglomerar-se em centros urbanos a fim de desfrutar do convívio de seus iguais e da qualidade de vida tecnológica, porém a exaustão causada nos grandes centros urbanos, pelos excessos do sistema falido de construção de cidades fractais, agravada pela crescente frota de veículos automóveis, fez com que o cidadão se restringisse cada vez mais a percursos menos saudáveis e a meios de locomoção robóticos. Não se pode

negar que estes avanços industriais, mesmo com toda a carga de dessabores, solucionaram demandas, encurtaram caminhos e promoveram o conforto das pessoas; ainda assim o que pretendemos propor é que o viver a cidade seja retomado e que sua condição volte a promover prazer ao homem. Redescobrir a importância da rua, do convívio urbano, do passear na praça, do sentar-se na calçada, de percorrer o bairro ou de ir ao mercado andando é uma parte importante no processo de urbanidade, o homem é capaz de efetuar travessias de gerar pontes e promover a função social dos espaços urbanos.

Neste estudo desenvolvido, seguindo critérios da acessibilidade comum, numa escala humana pensada para o fluxo de indivíduos não motorizados, a valorização do pedestre permite que o indivíduo se sinta seguro e livre na cidade. A promoção das travessias urbanas valoriza os espaços periféricos na medida em que se é permitido a livre circulação dos cidadãos e dos marginais — aqui entendidos como urbanitas que vivem à margem — por estas mesmas áreas da cidade antes separadas.

Leonardo da Vinci dizia que o movimento é o princípio da vida e que a desigualdade é a causa de todo deslocamento, só sendo possível o repouso, quando a obtenção da igualdade. Circular pela cidade remete às necessidades primordiais do indivíduo de andar, olhar, descansar, comer, relacionar, trabalhar e tantas outras. Franco Montoro dizia que é o no município que a vida acontece, e podemos diminuir ainda mais escala ao dizermos, que é na rua onde a vida ocorre e ali, portanto, é o espaço onde deve-se reforçar o caráter de urbanidade fortalecendo relações heterogêneas de convívio, que garantirão não só a vitalidade do lugar, como também, sua sustentabilidade e manutenção. A diversidade e a vitalidade do espaço são,

segundo Eike Schmidt e Gerrit Stahr, o estímulo da alma, da fantasia e da criatividade de ações sobre o espaço, possibilitando a convivência entre o usuário e o espaço público

O modelo capitalista não tem interesse no humano, seu interesse se dá pelo produto do trabalho das grandes massas humanas, se não mudarmos os modelos atuais de produção de cidade e voltarmos à produção de espaços urbanos para as pessoas o descaso social continuará, as relações pérfidas do ser com o seu meio passam antes pela sua relação com a cidade, a corrupção, pobreza, destruição, decadência.

A redução da extensão dos caminhos gera o aporte à acessibilidade, motiva o cidadão a circular pelos bairros caminhando e ainda mais quando proporciona uma ligação entre bairros importantes, antes rompidos na sua estrutura físico-espacial por uma barreira arquitetônica e natural — que ainda continua lá — mas que fora outrora transpassada. Esse novo percurso, deve se integrar aos caminhos já existentes, proporcionando ao pedestre, conforto, segurança e atrativos, que o façam, além da necessidade de transpor, desejar fazê-lo.

O equipamento urbano de passagem acarreta na redução dos conflitos entre pedestres, barreiras arquitetônicas e veículos automotores, possibilita uma convivência segura e harmoniosa entre os díspares atores sociais da urbe, equaliza a escala de humana, o acesso comum aos equipamentos, bens, localidades e agrega à região possibilidades de se reestabelecer enquanto um lugar no meio urbano e não mais como sendo uma excrecência periférica. Ao extrapolar a função principal de conexão e mobilidade, as passagens urbanas, acabam ocasionando uma distribuição social sob o território que as permeia, na melhora da qualidade ambiental

urbana permitindo às áreas residenciais, antes excluídas, seu retorno ao desenho urbano.

Jane Jacobs (1961) enfatiza que a permissividade dos espaços ao corpo, proporcionará não somente benefícios àquela localidade específica, mas provocará na medida do tempo em melhora das relações de convívio entre homem e cidade em todo o contexto urbano.

Objetivo deveria ser costurar novamente esse projeto, esse retardo da cidade, na trama urbana e, ao mesmo tempo fortalecer toda trama ao redor. Reintegrar estes projetos a cidade é imprescindível não só para dar vida aos próprios conjuntos perigosa estagnados é também imprescindível para o planejamento urbano amplo de distritos. (JACOBS. 1961. 371)



21. BANCO COMUNITÁRIO

BIBLIOGRAFIA

AGUIAR, DOUGLAS. **Urbanidade e a qualidade da cidade**. Arquitectos, São Paulo, ano 12, nº141.08. 2012. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/12.141/4221>. Acesso em: março 2015.

ALMEIDA, MARIA GERALDA DE. *Fronteiras, Territórios e Territorialidades*. 2005.

ALVES, ELISEU; SOUZA, GERALDO DA SILVA E; MARRA, RENNER. **Êxodo e sua contribuição à urbanização de 1950 a 2010**. Revista política agrícola, Ano XX, Nº 2, Abr./Maio/Jun. 2011.

ARTIGAS, J. B. VILANOVA. **Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros**. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997.

CARNEIRO. J.G.V. e SAENSZ. M.C.V. **Cidades Fractais**: as fronteiras urbanas e suas correlações com a violência urbana. Estudo de caso da cidade de rio claro/sp. Rio Claro, 2013.

CASTELLS, M. **O Poder Da Identidade**. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 1999.

CERDÁ, I. **Teoria geral da urbanização**. Barcelona, 1867.

CÉSAR SHUNDI. *As passarelas urbanas projetados por Artigas no início da década de 70*. São Paulo: FAUUSP 2005.

CLAVAL, P. **La Geographie Culturalle**. Paris: Ed. Nathan, 1995.

CORBUSIER, LE. **Planejamento urbano**. São Paulo: Perspectiva, 1984.

DA SILVEIRA, JOSÉ A. R. **Urban Sprawl, Periferização e Bordas Urbanas**. *Minha Cidade*, São Paulo, vitruvius, ano 14, nº164.07, 2014. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.164/5106>. Acesso em: dezembro 2014

DA SILVEIRA, JOSÉ A.R. LAPA, T.DE A.; LEITE, E.R. **Percursos e Processo de Evolução Urbana: Uma Análise dos Deslocamentos e da Segregação na**

Cidade. Arquitectos, São Paulo, vitruvius ano 08, nº090.04, 2007 Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.090/191>. Acesso em: dezembro 2014

DAVIS, KINGSLEY. **Cidades: a urbanização da humanidade.** Rio de Janeiro, Zahar, 1972.

DEL RIO, J.M.V. **Fronteiras, territórios e identificações coletivas.** Sevilla: Fundacion Blas Infante, 1998.

DEVINE, JAMES A. e WRIGHT, JAMES D. The Greatest of Evils: Urban Poverty and the American Underclass. New York: Aldine, 1993.

DUPAS, GILBERTO. Tensões contemporâneas entre público e privado, 2004.

ELIAS, EDUARDO DE OLIVEIRA. **Escritura urbana.** São Paulo: Perspectiva, 1989.

ELIAS, Eduardo de Oliveira. **Escritura urbana. Invasão da forma, evasão do sentido.** São Paulo: Perspectiva, 1989.

FOUCAULT M. Vigiar e punir. A história da violência nas prisões. Petropolis: Ed. Vozes, 1983.

FREITAS, GUEDES. **Passarela da Rocinha.** Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://www.emop.rj.gov.br/passarela-da-rocinha-integra-comunidade-a-cidade/>> acessado em: 30 de setembro de 2015.

HARVEY, DAVID. **Cidades rebeldes.** São Paulo: Boitempo, 2013.

HILLIER, et al. **Space Syntax: A Different Urban Perspective.** London: Architecture Journal 4, 1993.

JENKS, C. e PETERSON, P. **The urban underclass.** Washington: The Brookings Institution, 1991.

LYNCH, KEVIN. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006 (original 1960)

MACEDO, RONALDO. **História de Presidente Prudente**. Presidente Prudente, 2009

MARICATO, ERMINIA. **Estatuto das cidades comentado**. São Paulo: 2010.

MILTON SANTOS. A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1997.

MILTON SANTOS. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1994.

MISSE, MICHEL. **Da violência de nossos dias: Diálogo entre as civilizações**. Rio de Janeiro: Centro de Informações das Nações Unidas no Brasil – UnicRio, 2001

MORAIS, A.C.R. (org.) **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990.

MORAIS, A.C.R. **A gênese da geografia moderna**. São Paulo: Hucitec EDUSP, 1989.

NIEMEYER, OSCAR. **Entrevista ao jornal o Globo**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/arquitetos-criticam-obras-publicas-particulares-que-destoam-da-beleza-da-cidade-2809184>>. acesso em: 30 de setembro de 2015.

NOBRE, ANA LUIZA. **Passarela da Rocinha**. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/arquitetos-criticam-obras-publicas-particulares-que-destoam-da-beleza-da-cidade-2809184>>. acesso em: 30 de setembro de 2015.

O IMPARCIAL, 1970, caderno 1

PELUSO, M.L. O potencial das representações sociais para a compreensão interdisciplinar da realidade: geografia e psicologia ambiental. 2003.

RIBEIRO, A. S. **Pontes Antigas Classificadas**. Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território - Junta Autónoma de Estradas, 1998.

SOUSA, IZABEL A. M. DE. Uma análise da morfologia urbana de Presidente Prudente: as antigas áreas industriais seu uso e seu não uso. Presidente Prudente: UNESP, 2008.

TSCHUMI, BERNARD. **Architecture and disjunction**. Cambridge: MIT Press, 1994.

VELHO, GILBERTO. Individualismo e Cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. 6ª edição, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996.

WACQUANT, LOÏT. **Os condenados da cidade**. Rio de Janeiro: Revan, 2001.

