

CONTRIBUIÇÃO À HISTÓRIA DA URBANIZAÇÃO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP

Arlete Maria FRANCISCO*

Resumo: O presente trabalho tem como objetivo compreender o processo de urbanização de São José do Rio Preto e contribuir para uma possível periodização da sua história. A partir da identificação dos fatos históricos, por meio de revisão bibliográfica, bem como das transformações urbanas que levaram às alterações da paisagem citadina, observada a partir das pesquisas iconográfica e de campo, foi possível identificar quatro diferentes períodos. Um primeiro, da fundação da cidade até 1912, com a implantação da EFA, a cidade não sofre alterações significativas; um segundo período, de 1912 a 1956, quando a cidade passa pelo seu primeiro grande crescimento econômico, populacional e urbano, dada sua condição de entreposto comercial; o terceiro, entre 1956 e 1976, caracteriza-se pelo urbanismo modernizador e o quarto, de 1976 a 2000, quando a cidade assiste ao seu maior crescimento populacional, ao seu espraiamento urbano e ao intenso processo de verticalização.

Palavras-chaves: São José do Rio Preto-SP; processo de urbanização; história da urbanização

Abstract: This study aims to understand the process of urbanization of São José do Rio Preto and contribute to a possible periodicity in its history. From the identification of historical facts, through literature review, as well as the urban transformations that have led to changes in the cityscape, seen from the iconographic research and field, it was possible to identify four different periods. A first, the founding of the city until 1912, with the implementation of the Railroad Araraquarense, the city does not change significantly, a second period, from 1912 to 1956, when the city goes through its first great economic growth, population and city, the third between 1956 and 1976, is characterized by the implementation of urban modernization and the fourth, from 1976 to 2000, when the city is watching your greatest population growth and urban sprawl when looking at the city and a intense process of vertical integration.

Key-words: Sao Jose do Rio Preto, urbanization, urbanization story

* Professora Doutora da Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” – Faculdade de Ciências e Tecnologia - Campus Presidente Prudente. E-mail: arletefrancisco@fct.unesp.br

1. INTRODUÇÃO

São José do Rio Preto é Sede da 8ª. Região Administrativa do Estado de São Paulo e constitui-se no maior e mais dinâmico centro regional do noroeste paulista, cuja área de influência econômica e de atração migratória extrapola os limites do Estado de São Paulo e se estende até o sudeste de Minas Gerais, sul de Goiás e nordeste de Mato Grosso do Sul.

A condição de São José do Rio Preto como pólo regional esteve ligada, primeiramente, à ocupação dos pioneiros mineiros, no período que se estendeu desde a sua fundação, em 1852, até o final do século XIX, quando a cidade se afirmou como ponto estratégico na antiga Estrada Geral que ligava as províncias do Império – do triângulo mineiro até Cuiabá, servindo de apoio à colonização da região oeste, ainda inexplorado. Apesar de precária, essa rota era bastante conhecida, e a cidade passou a constituir-se num ponto de parada para os tropeiros, antes de adentrar o sertão bravo (BRANDI, 2002).

O grande impulso para o desenvolvimento e caracterização do município como centro regional urbano foi a chegada da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA), em 1912. Permanecendo como “ponta de trilhos” por mais de 20 anos, a cidade se estruturou como importante empório comercial da região, na medida em que se tornou o principal eixo de escoamento da produção agrícola e de manufaturados do centro-oeste do país.

Entre 1937 e 1956 foram criados diversos municípios na região, ampliando a rede urbana e São José do Rio Preto se firmou como pólo regional, ao lado de Araçatuba, Marília e Presidente Prudente, sofisticando e ampliando a sua rede de prestadora de serviços.

A partir da década de 1970, esta condição se consolida com os incentivos do governo para o desenvolvimento industrial do interior paulista, o que gerou um expressivo dinamismo para São José do Rio Preto.

Desse modo, a condição de pólo regional criou um processo recorrente, onde a cidade, face à crescente demanda da sua área de influência, diferenciou a oferta de produtos e serviços que, por sua vez, acabou por acentuar seu importante papel, ampliando e intensificando a posição econômica por ela exercida.

Dadas estas condições, São José do Rio Preto apresentou um intenso processo de urbanização ao longo do século XX. A partir da identificação dos fatos históricos e da legislação urbanística, por meio de revisão bibliográfica, e das intervenções urbanas as quais contribuíram para

a transformação da paisagem citadina, observadas a partir das pesquisas iconográfica e de campo, foi possível identificar quatro diferentes períodos, cuja caracterização será exposta a seguir. Os períodos não se configuram estanques, mas sobrepõe-se um ao outro. Porém, as datas se referem a acontecimentos importantes e representativos dentro de cada período.

2. A FORMAÇÃO DA CIDADE: 1852-1912

São José do Rio Preto apresentou poucas perspectivas de crescimento e progresso nos seus 50 primeiros anos, dado o seu isolamento geográfico e humano, o baixo nível sócio-cultural e o elevado nível de analfabetismo. Sua economia, baseada na pecuária e agricultura, era de subsistência – situação que começa a mudar somente a partir de 1912, com a chegada da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA) BRANDI (2002).

Em 1894, ano de sua emancipação política, São José do Rio Preto era uma vila com 10 mil habitantes¹, mas apenas 1000 viviam no núcleo urbano formado por 25 quadras. As 150 casas existentes eram construídas de modo bastante rústico – a maioria em pau-a-pique e algumas poucas em alvenaria. Havia um hotel; um açougue; uma farmácia; uma lojinha de quinquilharias, bebidas e quitanda; uma “fábrica” de potes, de produção artesanal; uma olaria, uma carpintaria e oficina e dois engenhos de açúcar e pinga FRANÇA (1952:99) apud BRANDI (2003:202).

Neste momento, foi desenhado o primeiro mapa urbano da cidade com a elaboração de um plano de expansão, realizado pelo engenheiro florentino Ugolino Ugolini, a pedido do Padre José Bento da Costa (fig. 1). Nele, foram identificadas as vias públicas existentes e realizado o registro cadastral dos lotes, com número, área em metros quadrados, valor dos aluguéis e nomes dos moradores. É a partir do projeto de Ugolini que as ruas e praças da cidade receberam nomes oficiais; as áreas reservadas para obras públicas foram demarcadas e novas vias na área prevista para a expansão da cidade foram projetadas BRANDI (2002).

¹ Os dados do primeiro censo do Brasil, em 1872, registram uma população de 2.639 habitantes. O recenseamento de 1890 registra 6.586 habitantes, apontando um crescimento de 150%. Para a emancipação política, era necessário uma população de 10 mil habitantes. BRANDI, A. *São José do Rio Preto: roteiro histórico do distrito..* São José do Rio Preto, Casa do Livro, 2002.

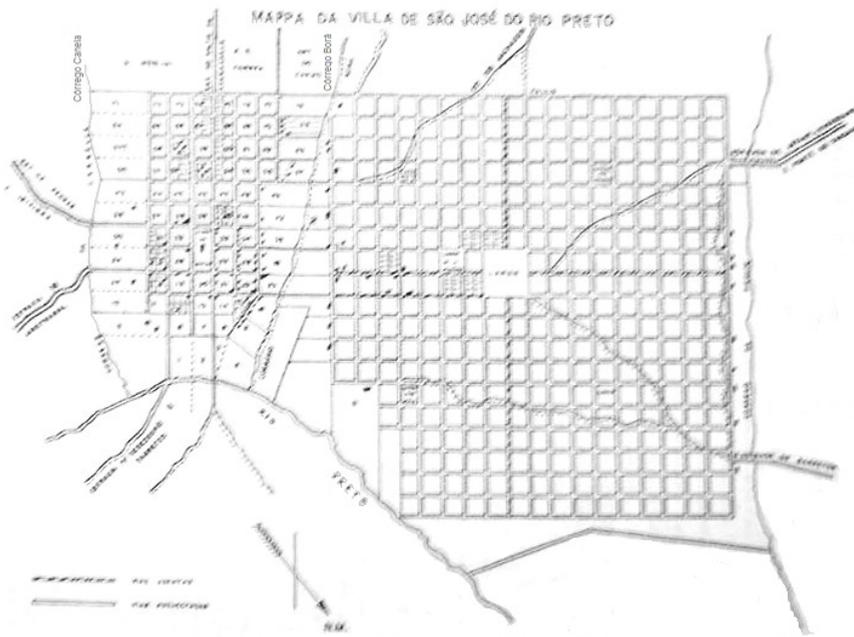


Figura 1 – Mapa da Villa de São José do Rio Preto, 1894, Eng.º Ugolino Ugolini. *Fonte:* BRANDI (2002: 535-6), alterado pela autora. Observa-se o núcleo urbano existente e a área de expansão projetada, à direita, ultrapassando o córrego Borá. O engenheiro se refere à cidade como a “verdadeira capital do sertão”.

Podemos considerá-lo como o primeiro plano urbanístico de São José do Rio Preto, em que se define a área de expansão do núcleo central com traçado em malha ortogonal de ruas largas e, pela primeira vez, são previstas as áreas públicas e os espaços verdes da cidade – um grande pátio central, onde seria construída a Matriz de N.S. do Carmo e outros quatro largos. Infelizmente, estas áreas livres não sobreviveram à ocupação da área.

A área escolhida para a expansão do núcleo central, ultrapassando o córrego Borá, se deu, sobretudo, por motivos históricos. De acordo com Brandi (2002), a doação do Patrimônio de Nossa Senhora do Carmo (localizado nestas terras) se deu em 1847, anteriormente ao Patrimônio de São José (núcleo original), mas não formou um núcleo urbano, o que veio a ocorrer anos mais tarde, na medida em que o Patrimônio de São José era melhor localizado, próximo ao rio, e nele já havia se instalado o primeiro pioneiro, João Bernardino de S. Ribeiro.



Figuras 2 e 3 – Vistas da praça Rui Barbosa e da rua Bernardino de Campos, respectivamente. Década de 1920. Fonte: CAVALHEIRO, A. *Álbum ilustrado da Comarca de Rio Preto*. São Paulo, Duprat-Mayença, 1929.

Observa-se por meio das figuras 2 e 3 que, no início do século, a cidade se apresentava ainda como uma pequena vila em pleno sertão paulista, constituindo uma fase que tem ligações com a conquista da terra e colonização do território². Somente a partir de 1912, com a implantação da Estrada de Ferro Araraquarense, ela viveu seu primeiro crescimento mais expressivo.

3. A URBANIZAÇÃO NA ÉPOCA DO CAFÉ: 1912-1956

O grande impulso para o desenvolvimento de São José do Rio Preto foi a chegada da Estrada de Ferro Araraquarense, em 1912. A condição de “boca do sertão”, conferida à cidade por ser a última estação da linha férrea, foi essencial para o seu grande impulso de desenvolvimento, pois passou a se destacar como referência regional, na medida em que se tornou o principal eixo de escoamento da produção agrícola e de manufaturados do centro-oeste do país; passando a oferecer serviços públicos, serviços em geral, comércios e bancos. Foi a consolidação do seu papel como importante “empório comercial” do noroeste do estado:

² Até 1910, o município de São José do Rio Preto manteve sua unidade territorial, que se estendia até as divisas de Minas Gerais e Mato Grosso do sul. A partir deste período, iniciou-se uma série de desmembramentos que se prolongou até a década de 1950. LODI, N.A. Notas para a história do Município de São José do Rio Preto. *Separata Revista do Curso de Pedagogia*, FFCL-SJRP, no. 07, 1974.

[...] A locomotiva, no seu bufante vapor, chega a 9 de junho de 1912. Nova perspectiva se abre aos produtores, ao comércio. Nova onda de corrente migratória, composta de lavradores e profissionais, chega ao Município. A riqueza da zona e a fertilidade das terras correm de boca em boca. O comércio intensifica-se. A pequena indústria, aproveitando o distanciamento provocado pelo conflito europeu, vai-se desenvolvendo. Negociantes chegam de todos os pontos. Criam-se escolas. Irradia-se a civilização para todos os lados, formando novos distritos. A comarca se amplia. (Almanaque Paulista, edição de 1946 apud ANTUNES, 1989: 8)

Com a ferrovia, e tendo o café como principal atividade, a cidade apresentou um desenvolvimento econômico suficiente para possibilitar a acumulação do capital, a valorização da terra e a conseqüente articulação ao movimento econômico do Estado. À economia do café, seguiram as produções de algodão e cana-de-açúcar. A indústria, ainda incipiente e pouco diversificada – 2/3 da produção era de produtos alimentícios – apresentou crescimento significativo ainda no final da década de 1940, de acordo com Vasconcelos (1990). Deste modo, consolida-se uma elite formada por fazendeiros, comerciantes urbanos, comerciantes de terras – especuladores imobiliários – e profissionais liberais, sobretudo, agrimensores e advogados (BRANDI, 2002). De acordo com Monbeig (1998), alguns números fornecem um bom retrato deste crescimento: das 150 casas no final do século, seriam 2.000, em 1919; a receita municipal, de 100.000\$000, em 1912, seria 470.000\$000, em 1919 e, em 1945, seriam 8 agências bancárias instaladas MONBEIG (1998).

É, portanto, uma fase de grande crescimento econômico, populacional³ e urbano, a qual podemos destacar como o período inicial da urbanização da cidade que passa de 3 mil habitantes, na virada do século, a cerca de 65 mil, no início da década de 1950.

É neste período que se processa a ocupação da área anteriormente desenhada por Ugolino Ugolini – o bairro Boa Vista – e a expansão do quadrilátero central, com os novos loteamentos: Vila Anchieta, Vila Ipiranga, Jardim Paulista, Jardim América e Parque Industrial. Contudo, a sua expansão horizontal se dá de maneira gradual na malha urbana (fig.4), contribuindo para a formação de uma cidade compacta e homogênea, na

³ A cidade será palco de um importante movimento migratório, recebendo 16.394 trabalhadores rurais, entre os anos de 1926 e 1930. MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo, Hucitec, 1998, p. 366.

medida em que o processo de produção da cidade foi caracterizado, inicialmente, pela implantação contínua de loteamentos determinados pelo “nível de consumo” dos lotes pela população.

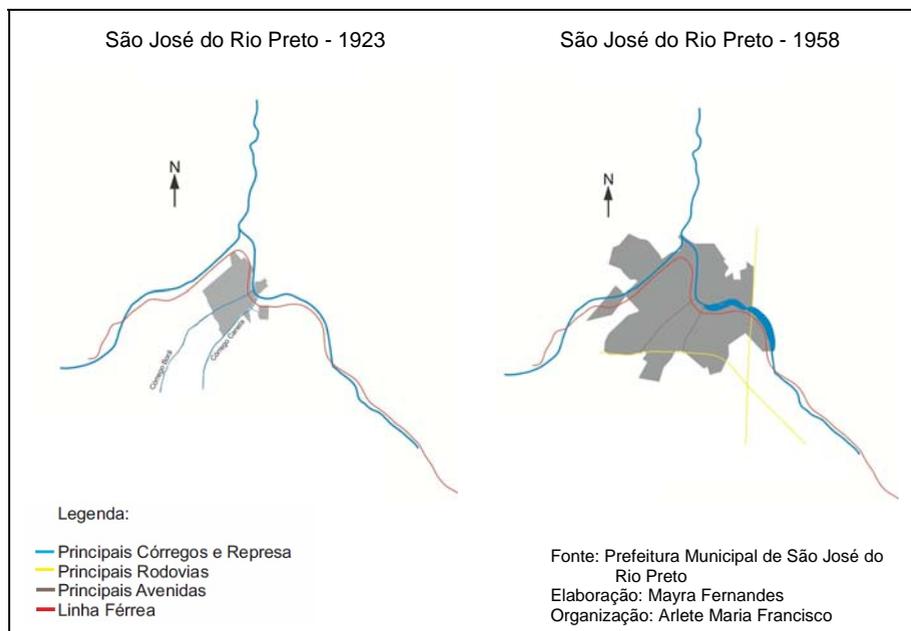


Figura 4 – Evolução urbana de São José do Rio Preto – 1923-1958.

Seus edifícios, caracterizados por casas térreas e sobrados, anteriormente de pau-a-pique, passaram a ser construídos em alvenaria, conferindo uma feição típica de cidade pequena, cujo único destaque em sua paisagem era o Edifício Caramuru (Hotel Itamarati), de 06 pavimentos, construído em 1939, em frente à praça da matriz (fig. 5). As habitações mais pobres são térreas e tinham apenas uma abertura – a porta – e uma só peça. A casa burguesa, na sua maioria, também térrea, tinham, às vezes, um “pequenino jardim na frente, quase sempre sobrepostas a um subsolo” MONBEIG (1984). Eram modelos simplificados das típicas casas burguesas de porão alto que surgiram nas cidades brasileiras, a partir do final do século XIX (fig. 6 e 7).



Figura 5 – Vista Geral da Cidade, em 1940. Em primeiro plano, a estação ferroviária. Nota-se o destaque da antiga igreja e o Hotel Caramuru, primeiro edifício vertical, de 1939. Fonte: ARANTES, L. Dicionário rio-pretense. São José do Rio Preto, Casa do Livro, 2001, p.11.



Figuras 6 e 7 – Vista parciais da cidade e residência Adolpho Guimarães Corrêa. Década de 1940. Fonte: CAVALHEIRO, A. *Album ilustrado da Comarca de Rio Preto*. São Paulo, Duprat-Mayença, 1929.

Ainda que a população mais abastada se diferenciava pelas sua casa com algum refinamento, até a década de 1950, as classes sociais dividiam o espaço da cidade. Monbeig (1984) nos mostra com clareza essa convivência ao descrever a cidade em fins da década de 1940:

Funções e necessidades são, portanto, nitidamente caracterizadas. Todavia, só em parte se refletem na paisagem urbana. (...) Principia a esboçar-se uma localização econômica, enquanto que é menos evidente

a função social dos bairros. Habitat burguês e proletário são mal diferenciados e coexistem tanto nas ruas mercantis, quanto nas imediações da estação e nas ruas mais excêntricas. (MONBEIG, 1984: 361).

Situação que se modificaria nas próximas décadas, com o crescimento da importância da cidade na região, com a modernização dos seus espaços, com a sofisticação dos modos de vida e com a consolidação de um promissor mercado imobiliário.

4. URBANISMO E MODERNIZAÇÃO: 1956-1976

A década de 1950 se apresentou com grandes perspectivas para o desenvolvimento da cidade e, conseqüentemente, para o seu crescimento urbano. Neste momento, o processo de ocupação do oeste paulista já havia se completado e a rede urbana então hierarquizada apontava claramente São José do Rio Preto como pólo regional. A abertura de novas rodovias estaduais e federais⁴, passando pela cidade, enfatizou ainda mais a sua posição estratégica.

Neste sentido, a distância da capital – cerca de 450 km – impôs tanto limitações quanto oportunidades à sua dinâmica, pois garantiu um mercado regional cativo. A condição de pólo regional criou um processo recorrente, em que a cidade, face à crescente demanda da sua área de influência, diferenciou a oferta de produtos e serviços que, por sua vez, acabou por acentuar seu importante papel, ampliando e intensificando a posição econômica por ela exercida.

De acordo com Vasconcelos (1990), São José do Rio Preto era a cidade mais dinâmica do oeste paulista e seu dinamismo econômico acentuou o processo de urbanização: em 1950, 1960 e 1970, a cidade apresentou taxas de urbanização de 82%, 85% e 90%, respectivamente, evidenciando o peso urbano no município VASCONCELOS (1992). A população aumentou quase três vezes – de 65 mil, em 1950, para 188 mil, no ano de 1980⁵.

⁴ São José do Rio Preto liga-se à São Paulo pelo complexo Washington Luis (SP 210) - Bandeirantes; ao sul de Minas pela Assis Chateaubriand (SP 425); ao sul de Goiás e a Brasília pela Transbrasiliana (BR 153); ao norte do Paraná também pela BR 153, ao Mato Grosso do Sul pela Washington Luis; além de outras vicinais que a ligam a cidades vizinhas.

⁵ Semplange-PMSJRP, década de 1950 e Fundação Seade, década de 1980.

A década de 1950 representou, também, o momento de introdução do urbanismo modernizador a partir do qual uma série de intervenções, empreendidas pelo então Prefeito Alberto Andaló (1956-9), foi realizada com o intuito de embelezar e modernizar a cidade. Elaboradas pelo Engenheiro-Arquiteto Heitor José Eiras Garcia, entre 1956 e 1958, estas obras abrangeram melhoramentos urbanos, tais como: a remodelação das três praças centrais, a urbanização do parque da represa municipal e a canalização dos córregos Borá e Canela; e a elaboração de um plano geral de urbanização que correspondeu a um anteprojeto para “Vias de comunicação – espaços livres e distribuição de distritos” e o “Zoneamento” consubstanciado na Lei 535/58 – Zoneamento, Uso, Ocupação e Volume das edificações – aprovado na íntegra pela Câmara Municipal em 25 de fevereiro de 1958 FRANCISCO (2008).

Uma das conseqüências do zoneamento como instrumento de modernização foi o impulso para a implantação do arranha-céu na cidade, configurando uma nova volumetria da edificação da área central e contribuindo para a transformação da fisionomia urbana de São José do Rio Preto que perdeu a sua feição provinciana (fig. 8). A euforia expressa nos lançamentos dos primeiros edifícios revelou, por um lado, a assimilação de um dos símbolos da modernidade – o arranha-céu – e, por outro, a possibilidade de incorporação de um novo estilo de vida – o modo moderno de habitar em apartamentos FRANCISCO (2008).

Por outro lado, perdeu as suas qualidades urbanas de uma cidade pequena que, mesmo sem uma rede modernizada de infra-estrutura, tinha no corpo a corpo do contato do cidadão do interior uma forma de minimizar o abismo e as disparidades sociais reveladas mais tarde pela cidade verticalizada. O centro da cidade que tinha, no casario baixo, na diversidade da vizinhança e na vegetação que sombreava as ruas e praças, o privilégio das relações inter-pessoais, viu ser substituída a “urbanidade acaipirada”⁶ pela importação do modelo modernizador do urbanismo paulistano que foi, paulatinamente, eliminando os vestígios da cultura local e diminuindo os laços de intimidade. O tempo fugidio, característico da modernidade em processo, roubou-lhe o tempo da cidade do interior. Porém, é evidente que o

⁶ O termo é nosso para se referir às características do espaço urbano que denotam a simplicidade das relações sociais acaipiradas advindas do homem do campo que migrou para a cidade, a partir da conotação do caipira de Antonio Candido: um tipo especial de habitante do interior paulista que tem suas origens da mistura do branco português com o índio nativo – se desloca para a cidade, levando consigo seus hábitos e cultura caracterizada pela simbiose com a natureza e a produção de mínimos vitais, dada a sua origem nômade, ele está desenvolvendo um processo de acaipiração. CANDIDO, A. *Os parceiros do Rio Bonito*: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. 9ª ed. São Paulo: Duas Cidades; Ed. 34, 2001.

rio-pretense almejava tal modernização como símbolo de progresso e apostava na possibilidade de se livrar do estigma caipira que o assombra, buscando, assim, novas referências culturais na metrópole paulistana, no modo de vida propagado pelo cinema, TV, revistas, etc., evidenciando a afirmação de Marshal Berman (1986, p. 297): “[...] Na realidade, a vasta maioria dos homens e das mulheres modernos não pretendem resistir à modernidade: eles sentem a sua excitação e crêem na sua promessa, mesmo quando se vêem em seu caminho”.



Figura 8 – Vista do centro da cidade em meados da década de 1960. A cidade se verticaliza e surgem as modernas avenidas Alberto Andaló e Bady Bassit, sobre os córregos Canela e Borá, respectivamente. Fonte: Arquivo Público Municipal.

Paripassu às modernizações empreendidas pelo prefeito Andaló, surgiu também em 1956, o primeiro bairro popular localizado na zona norte, longe do centro e de difícil acesso, dada a barreira natural do córrego Piedade e a estrada de ferro – o Bairro Eldorado –, além de outros loteamentos fora do perímetro urbano, vendidos à prestação. Dois fatores determinaram o surgimento destes loteamentos: por um lado, na década de 1960, as atividades agrícolas dos pequenos sítios, próximos à cidade, vão desaparecendo e tornando-se estoque de glebas à espera da primeira oportunidade de loteá-las BUENO (2002) e, por outro, as brechas

concedidas pela lei de zoneamento que facilitaram e até incentivaram este tipo de investimento.

Francisco (2008) apresenta as razões disso. A lei de zoneamento de 1958 determinou o perímetro da cidade a partir do arruamento existente, permitindo novos loteamentos apenas na zona agrícola, como distritos independentes, onde os lotes deveriam ter, no mínimo, 450 m² e a área provida de toda a infra-estrutura necessária. Nenhum arruamento foi aberto com estes padrões. Como a lei não estabelecia tais obrigações nos loteamentos da zona urbana, na medida em que considerou o existente, inúmeras modificações alteraram o aspecto referente à delimitação do perímetro urbano a fim de ajustá-la aos novos arruamentos abertos fora do perímetro, destinados à população de menor renda. Neste processo, os loteamentos populares saltaram para a periferia, dando início à configuração da cidade em “zonas sociais” FRANCISCO (2008).

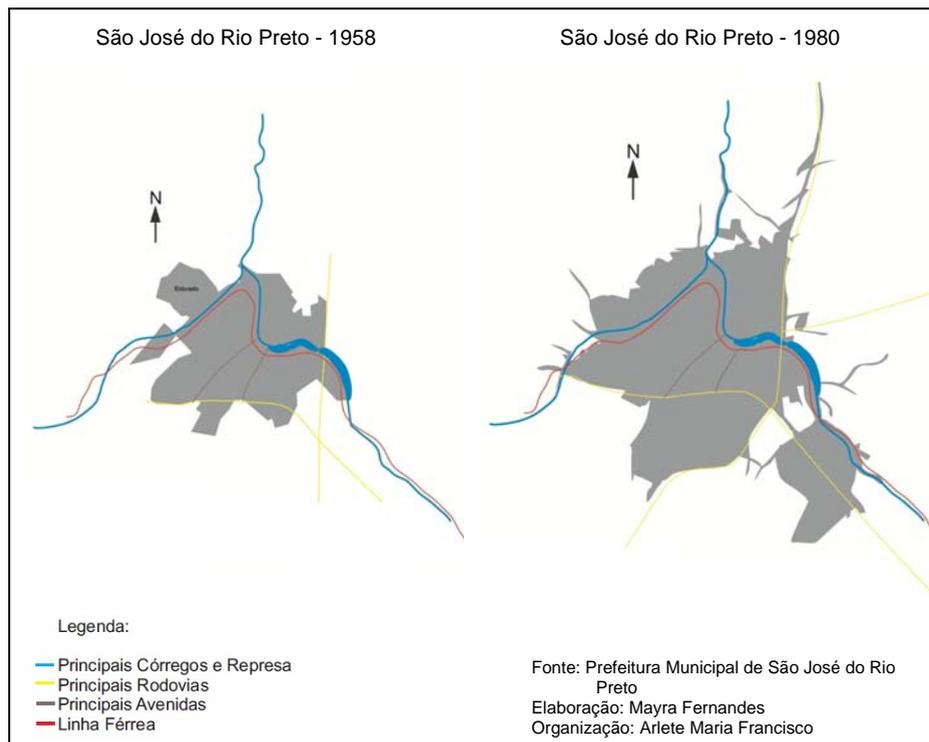


Figura 9 – Evolução urbana de São José do Rio Preto – 1958-1980.

Deste modo, este período representa uma mudança significativa nos padrões de ocupação dos espaços urbanos. Acompanhando o paradigma da urbanização brasileira, o processo de produção da cidade tornou-se descontínuo por meio da incorporação de novas áreas ao espaço urbano e seu crescimento passou a ser determinado pelo “nível de produção” do espaço, o qual se constituiu como reserva de mercado (fig 9).

A multifuncionalidade e a coexistência de classes no mesmo espaço deixaram de caracterizar a paisagem urbana rio-pretense que, a partir da década de 1950, refletiu a segregação funcional e sócio-espacial. Trata-se, portanto, do “aburguesamento” da cidade, onde não havia mais lugar para os pobres. A nova paisagem urbana caracterizada pela “imagem modernizada” de cidade se configurou em uma mercadoria consumível de forma mais decidida e organizada pelo capital. A região central passou a receber maiores investimentos públicos e privados, atraindo novamente o edifício alto e mais uma vez jogando para as bordas a população que ficou excluída dos benefícios da tal modernização. Nesse momento, o lugar de cada um já estava definido e as décadas que se seguiriam vão apenas tornar mais evidentes e fortalecidos os processos em curso: a expansão da verticalização na área central e o seu contraponto: a cidade ilegal dos excluídos.

5. A URBANIZAÇÃO RECENTE: 1976-2000

Com a política de desconcentração industrial rumo ao interior paulista, os incentivos do governo para a indústria e agroindústria geraram um expressivo dinamismo para São José do Rio Preto⁷. A indústria se diversificou e, por sua vez, impulsionou o setor terciário, sobretudo, nas áreas: médica, financeira, contábil, jurídica e educacional. O crescimento e a modernização desses setores consolidaram o papel de pólo urbano regional que abrange, hoje, uma vasta região do Estado de São Paulo. De acordo com Vasconcelos (1990, p. 116), a sua permanência por um longo período histórico como pólo de comércio e de serviços modernos que se recicla constantemente é o que diferencia São José do Rio Preto das demais cidades que também são centros regionais no oeste paulista.

A cidade foi contemplada pelo Programa Cidades de Porte Médio – nível nacional, que foi um dos instrumentos do II Plano Nacional de

⁷ Na década de 1970, é criado o Programa de Desenvolvimento Industrial – PRODEI. Com a construção do primeiro Distrito Industrial e uma política de incentivos fiscais, a indústria se fortaleceu.

Desenvolvimento (II PND)⁸. Este programa alocou recursos, a fundo perdido, para a complementação da infra-estrutura da área urbana de cidades médias, além dos investimentos necessários à viabilização de outros projetos. Em São José do Rio Preto, o programa permitiu, ainda, recursos para a implementação de um setor de planejamento na Prefeitura Municipal para a elaboração de um Plano de Desenvolvimento⁹, o que gerou, também, legislações¹⁰ decorrentes, recursos para investimentos em habitação¹¹, infra-estrutura e equipamentos sociais para as áreas mais carentes, além dos mini-distritos de negócios. Não foram poucos os investimentos alocados para o desenvolvimento de São José do Rio Preto, em todos os níveis de governo, sobretudo, no que se refere aos recursos em infra-estrutura¹² e habitação popular.

Datam também desta época, o Plano de Sistematização Viária Urbana (PSVU), implantando os primeiros corredores de trânsito e uma área para pedestres – o “calçadão” – para atender o comércio do centro, que seria executado entre 1982-4; a renovação da Praça José Marcondes com a retirada dos pontos de ônibus – que foram transferidos para o Terminal Urbano junto à Estação Ferroviária – e pela substituição da igreja por uma grande catedral “mais moderna”, de concreto e vitrais coloridos; a implantação do Parque Setorial de São José do Rio Preto que consistiu em um parque linear urbano ao longo do Rio Preto e Córrego Piedade que, além

⁸ SOUZA, M. A. A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEAK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, Edusp, 1999.

⁹ O primeiro Plano Diretor do Município é de 1986.

¹⁰ De acordo com Bueno, é somente neste período que a cidade irá apresentar um aparato da Legislação nos três níveis de governo, como por exemplo, as edições dos códigos Sanitários e de Proteção ao Meio Ambiente, e a implantação da unidade da CETESB e da Engenharia Sanitária da Secretaria de Saúde do Estado. O autor destaca, ainda, a formalização da corregedoria, que obriga a individualização da matrícula dos lotes urbanos e a aprovação dos projetos de parcelamento pela Prefeitura Municipal; e a Lei 6766/79, de âmbito nacional, a respeito da implantação dos loteamentos urbanos; que vão orientar a organização física da cidade. BUENO, J.C.L. *A expansão física de São José do Rio Preto: 1980 a 2000*. Tese (doutorado em arquitetura). São Paulo, FAU, USP, 2002.

¹¹ Apesar de o programa contemplar a habitação, a cidade não apresentou uma política habitacional para o programa público de habitação popular. Não havia parâmetros conceituais e definidores e, desta maneira, atendeu uma parcela pequena da população carente. BUENO, J.C.L. (2003). Op. Cit.

¹² Em nível federal, o II PND, de 1974, disponibilizou recursos para investimentos em infra-estrutura a fim de preparar o município para a indústria – é dessa época, a criação do primeiro distrito industrial de São José do Rio Preto. Em nível estadual, através das políticas de dispersão industrial da metrópole paulista, também recebeu investimentos em infra-estrutura e apoio aos empresários. E no âmbito municipal, as políticas atraíram muitas indústrias, com a isenção de tributos e concessão de áreas a preços subsidiados, com saneamento, infra-estrutura viária, e distritos industriais. PETISCO, A. C. A. *Cidades, competição e planejamento: a reestruturação dos anos 1990 em São José do Rio Preto-SP*. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). São Carlos, UFSCAR, 2002.

de realizar o tratamento ambiental para os fundos dos vales, atenderia grandes parcelas da população e permitiria uma ligação plausível entre as partes da cidade, sobretudo com a zona norte, fragmentada, pela dinâmica do zoneamento e pelo processo de segregação sócio-espacial. Contudo, do projeto, apenas alguns trechos foram implantados, todos localizados na região central da cidade.

Assim, a década de 1980 se delineou como um momento de transformações significativas, quando a cidade apresentou grande crescimento populacional – 4,05% - e territorial urbano, num duplo movimento: aceleração do processo de verticalização da área central e expansão da periferia.

A verticalização do centro, iniciado no final da década de 1950, se intensificou e se expandiu em função de nova legislação de zoneamento – a Lei 2022/76 e a Lei 3504/84 – que ampliou as possibilidades de construção em altura além da zona comercial central (Fig. 10). Tal expansão se fez com os arranha-céus, predominantemente de 17 pavimentos com função residencial, voltados às classes média e alta e com os “predinhos” de 04 e 06 pavimentos, voltados à classe média e estudantil, localizados nas áreas de expansão do centro: bairro Vila São Manoel, próximo ao Hospital das Clínicas e Faculdade de Medicina de São José do Rio Preto – Famerp – e bairro Vila Maceno, próximo ao campus da Unesp FRANCISCO (2008).



Figura 10 – Vista aérea de São José do Rio Preto, meados da década de 1980. Foto: Edson Baffi.

Quanto à expansão periférica, este período marca um momento de ruptura no processo de crescimento horizontal da cidade que, até então se dava de forma mais ou menos articulado à malha urbana, quando se verifica o espraiamento conferido pelos loteamentos, sobretudo, os ilegais e clandestinos que surgiram paulatinamente nas décadas de 1980 e 1990, sob os olhos omissos do Poder Público local, conforme podemos observar na figura 11.

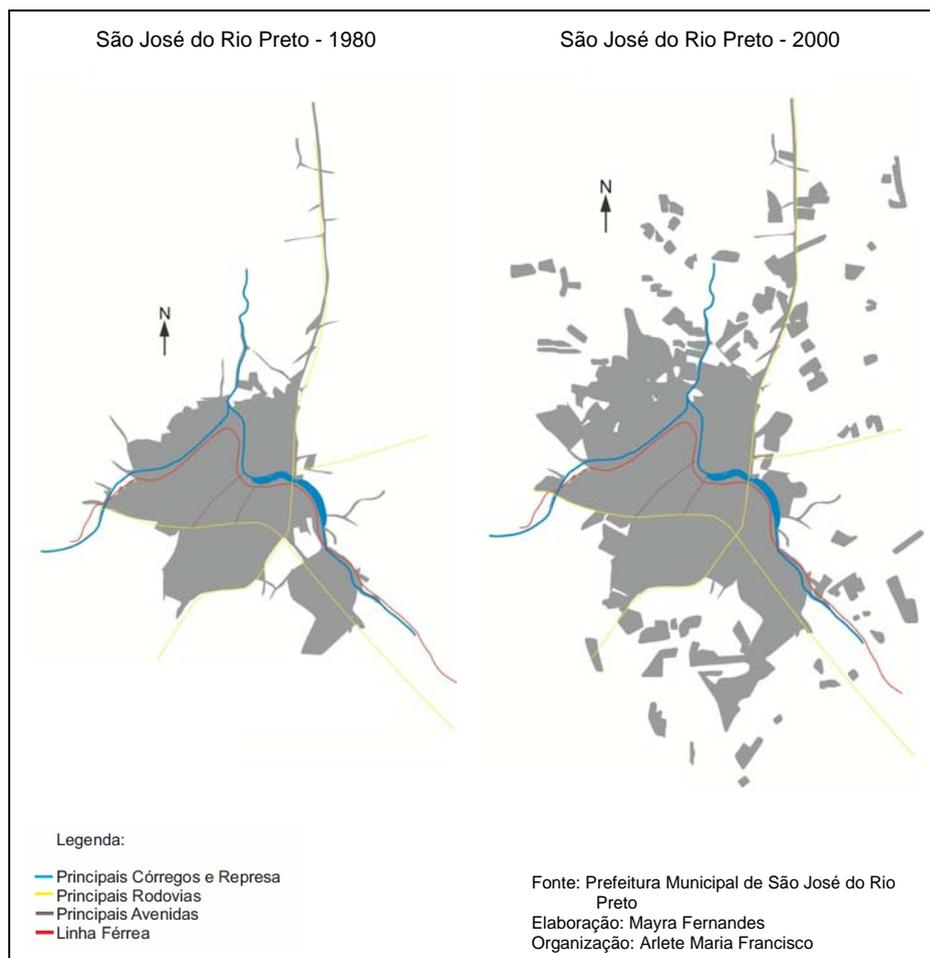


Figura 11 – Evolução urbana de São José do Rio Preto – 1980-2000.

No período anterior, a alternativa encontrada pelos loteadores para fugir às exigências da lei foi a ampliação do perímetro urbano, incorporando loteamentos irregulares da zona rural ou englobando terras para futuro arruamento, na medida em que as restrições ao loteamento na zona urbana eram bem menores, conforme visto no item anterior. Como as leis eram bastante exigentes quanto à abertura de novos loteamentos¹³, tanto em áreas urbanas quanto rurais e, além disso, os loteamentos urbanos precisavam das aprovações nos âmbitos municipal e estadual para efetuarem os seus registros, a partir de então, a opção dos especuladores foi a ilegalidade, na periferia distante. O rigor da legislação não justifica a proliferação destes condomínios ilegais na periferia, mas pode explicar. Associado ao fato de que não havia fiscalização, o resultado pode ser observado na tabela a seguir que mostra a expressiva ilegalidade da urbanização.

Tabela 1 – Resumo da expansão da urbanização – 1980 a 2000

Loteamentos habitacionais	Década de 80		Década de 90		1980 / 2000	
	Área (m ²)	%	Área (m ²)	%	Área (m ²)	%
Privados legalizados	8.760.879	41	13.398.513	54	22.159.392	48
Públicos	4.748.291	22	2.775.646	11	7.523.937	16
Ilegais	8.020.26	37	8.768.04	35	16.788.675	36
Total	21.529.796	100	24.942.208	100	46.472.004	100

Fonte: BUENO, 2002, p. 163. Redesenhado pela autora.

Presencia-se, assim, um processo bastante contraditório se pensarmos que, na década de 1980, São José do Rio Preto se destacava como pólo regional, cidade promissora cuja economia crescia significativamente e que recebia inúmeros investimentos, de todas as esferas de governo.

Apesar do amplo investimento pelo Poder Público em infra-estrutura e habitação popular, outras “cidades” surgiram dentro da cidade: uma clandestina, à margem de toda e qualquer infra-estrutura e qualidade de vida e outra legal e murada, formada pelos loteamentos voltados para as classes de maior poder aquisitivo, na sua maioria fechados, com modernos serviços de segurança BUENO (2002), SPOSITO (2003).

A localização destes condomínios, próximos a centros de comércio e serviços e próximos a vias de acesso fácil e rápido ao centro, mostra que:

¹³ Em nível deferencial, a Lei 6766/79 e em nível municipal, as leis 2993/82 e 3504/84.

[...] o modo como essa área e seus moradores se relacionam com o restante da cidade está apoiado no desejo de alto grau de articulação espacial (conectividade e fluidez espacial) e baixo grau de integração territorial (baixa interação social e poucos laços de compartilhamento territorial). (SPOSITO, 2003:3).

É uma paradoxal vontade de pertencer e ao mesmo tempo não pertencer à cidade.

Lembrando que a localização urbana está diretamente ligada às condições de consumo, cujos principais atributos são a rede de infraestrutura e as possibilidades de deslocamento, as pessoas disputam as melhores localizações na cidade VILLAÇA (1998). Assim, o processo de produção do espaço segue a mesma lógica do processo de produção, em geral – a análise do consumo:

[...] a estratégia dos incorporadores em, continuamente, apresentar ao mercado novos “produtos” aos quais se associam novos valores, visto que, com a estagnação econômica e o aumento das disparidades que se verificaram no país, a partir dos anos de 1980, o principal alvo dos produtores do espaço urbano passou a ser aqueles que já tinham imóveis residenciais e só se disporiam a nova aquisição se a ela se associassem qualidades objetivas e/ou subjetivas que justificassem a troca de um local de moradia por outro ou, em outras palavras, de um produto imobiliário por outro (SPOSITO, 2003: 5).

O subúrbio torna-se, portanto, o local privilegiado para a moradia das classes mais altas, sobretudo a partir da década de 1990, subvertendo a relação centro-periferia, observada em épocas anteriores. Os condomínios fechados passam a representar uma nova forma de *habitat* urbano, com os mesmos valores associados à verticalização – segurança e localização –, associados ao símbolo de qualidade de vida, conferido pela residência unifamiliar, com ampla disponibilidade de áreas verdes e de lazer. Vende-se, com os condomínios fechados, segurança, mas, sobretudo, *status* social!

Santos (1994), em A Urbanização Brasileira, aponta a década de 1980 como o momento da diversificação e complexidade da vida urbana nas cidades brasileiras, pois ampliou-se o leque de consumo:

[...] A gama de artigos de consumo aumenta enormemente. A expansão do consumo da saúde, da educação, do lazer, é paralela à do consumo das bateadeiras elétricas, televisores, e de tantos outros objetos, do consumo das viagens, das idéias, das informações, do consumo das esperanças, tudo isso buscando uma resposta concentrada que leva à ampliação do fenômeno da urbanização [...]. (SANTOS, 1994, p. 49-50).

No final dos anos de 1990, assiste-se a um fenômeno contemporâneo presente nas principais cidades do mundo inteiro: a cidade deixa de ser produzida pelo estado e passa a ser direcionada pelo capital financeiro. No caso de São José do Rio Preto, um novo padrão de planejamento se instaura ligado às teorias de planejamento estratégico de cidade, em que: o discurso é pautado na questão da “modernização traduzida em gestão empresarial”; elementos atrativos são utilizados como “marketing urbano” e para a realização do desenvolvimento da cidade, busca-se as “parcerias do setor público com o privado” PETISCO (2002).

A cidade se constrói por empresas altamente capitalizadas, em consórcios com grandes bancos nacionais, respaldadas pelo Poder Público em sua política de planejamento estratégico. A ação de investidores, anteriormente pautados pelo amadorismo e pelo espírito empreendedor, é substituída pela ação de empresas profissionalizadas que buscam o conhecimento na academia e programam, estrategicamente, o crescimento urbano que vão empreender. Os condomínios fechados que surgem a partir de 2000 são realizados por apenas duas empresas – a Tarraf Construtora e a Rodobens Engenharia, contra 7 empresas que construíram os 11 condomínios entre os anos de 1974 a 2000 SPOSITO (2003). Francisco (2008) também constata que dos edifícios residenciais verticalizados construídos nas décadas de 1990/2000, a maioria é da Rodobens Engenharia, voltadas para a classe média e para a população flutuante da cidade, todos localizados no quadrante sudoeste.

À medida em que o mercado da classe alta satura, a partir de 2000, verifica-se uma nova estratégia empreendida por estas empresas: os condomínios voltados para a classe média. São terrenos bem menores e em alguns casos, “conjuntos habitacionais” produzidos em série, para o barateamento e conseqüente possibilidade de aquisição da casa própria pela classe média¹⁴. Mas estes conjuntos habitacionais se diferenciam dos populares por serem fechados, promoverem maior segurança, disponibilizarem áreas livres e lazer coletivos – a suposta qualidade de vida – e localizarem no quadrante determinado pelas classes mais altas como próprio para seu consumo.

Assim, nas últimas décadas, apesar do planejamento urbano institucionalizado, o modo de produção e consumo do espaço conforma uma cidade fragmentada e, definitivamente, segregada do ponto de vista sócio-espacial, conforme demonstra Vieira (2005) na figura 12. Ao norte, a cidade popular, no vetor centro-sudoeste, as classes mais altas, a leste e extremo sudoeste, a cidade murada dos mais ricos e, além da cidade, os loteamentos ilegais dos excluídos, os quais não aparecem no mapa.

¹⁴ “... ao oferecer este imóvel, os incorporadores atingem duas faixas de mercado – aqueles que já tinham uma casa própria e se interessam por um nova forma de *habitat* urbano, associada à distinção social; – aqueles que ainda não têm casa própria. Em ambos os casos, trata-se de adquirentes que dispõem de baixo nível de capitalização e não poderiam realizar a construção de um imóvel nos termos observados nos loteamentos de alto padrão anteriormente implantados, já que se utilizam de financiamento para realizar essa aquisição”. SPOSITO, M. E. B. O chão arranha o céu. 1991. Tese (Doutorado em Ciências), São Paulo, FFLCH, USP, 1991.

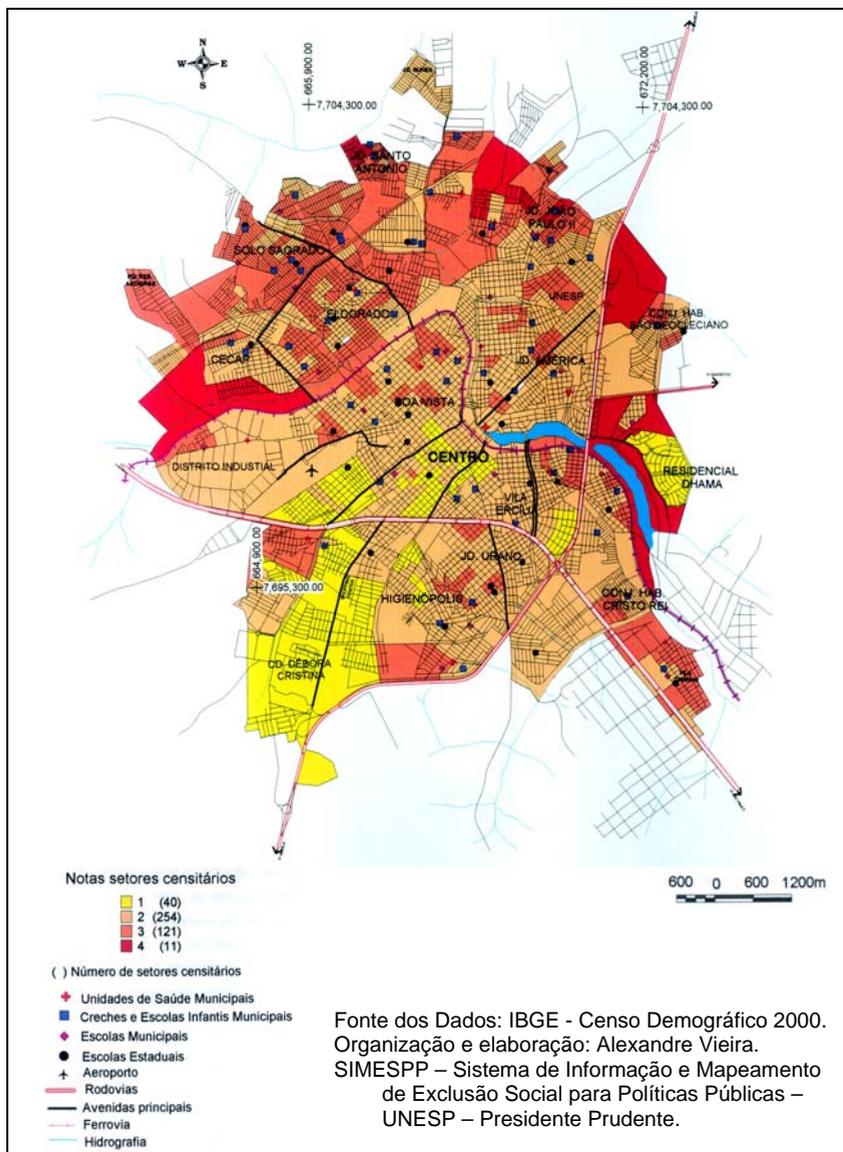


Figura 12 – Síntese dos Indicadores de Desigualdade Intraurbana. A análise definiu notas de (1) para os melhores indicadores a (4) para os piores indicadores. Fonte: (VIEIRA, 2005, p. 138).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do exposto, pudemos identificar quatro períodos do processo de urbanização de São José do Rio Preto, os quais se diferenciam pelo modo de produção do espaço, pela forma de crescimento urbano, pela fisionomia citadina, pelos modos de vida da sociedade, pelas localizações intra-urbana e desenvolvimento econômico: um primeiro, da fundação da cidade até 1912, com a implantação da EFA, a cidade não sofre alterações significativas; um segundo período, de 1912 a 1956, quando a cidade passa pelo seu primeiro grande crescimento econômico, populacional e urbano, dada sua condição de entreposto comercial; o terceiro, entre 1956 e 1976, caracteriza-se pelo urbanismo modernizador e o quarto, de 1976 a 2000, quando a cidade assiste ao seu maior crescimento populacional, ao seu espraiamento urbano e ao intenso processo de verticalização.

A ocupação urbana de São José do Rio Preto teve início no espigão formado entre os córregos Borá e Canela, com a doação do Patrimônio de São José feita pelos pioneiros na ocupação do sítio. À princípio, seu crescimento se deu no sentido radial-concêntrico, ultrapassando as barreiras dos córregos Borá e Canela e do rio Preto. Nas décadas de 80 e 90, espraiou-se pela periferia e, mais recentemente, sua expansão acontece vetorialmente no sentido N/NE e SE/SO.

Podemos considerar os anos de 1956 a 1958 um momento decisivo de mudança, quando é realizado o plano geral da cidade pelo Eng. Heitor José Eiras Garcia, compreendendo um plano de embelezamento urbano, um Plano viário e a Lei de Zoneamento, com o objetivo de organizar e regular o crescimento da cidade e conter a sua expansão. Este momento representa um importante marco da história urbana e arquitetônica de São José do Rio Preto conferido pela introdução do edifício residencial verticalizado.

Contudo, o crescimento populacional e urbano e a almejada modernização que se observa neste período expuseram a cidade aos modernos problemas sociais e urbanos, sobretudo no que se refere à produção de habitação popular. Essa modernização revelou-se excludente, desde o princípio, embora, num primeiro momento, por uma série de fatores, inclusive por se tratar de uma cidade ainda mensurável, a segregação social revelada no espaço parecia menos perceptível, sobretudo, porque a expansão da periferia aconteceu de modo gradativo e articulada à malha urbana. Contudo, a população de baixa renda, ao se deslocar para as áreas mais distantes do centro, foi excluída dos benefícios da tal modernização.

Desta maneira, talvez os contornos da segregação sócio-espacial, que se acentua nas décadas de 80 e 90, já estivessem delineados ao final da década de 1970, com a modernização do urbanismo e da arquitetura,

com a verticalização por um lado e o surgimento dos primeiros loteamentos populares, de outro. O padrão de urbanização verificado a partir dos anos 80 não se diferencia da maioria das cidades brasileiras: periferização, com a proliferação dos loteamentos populares e a verticalização das áreas centrais. Por trás dos seus bons indicadores sociais, a cidade esconde sérios problemas urbanos e, principalmente, uma segregação social que se reflete nas desigualdades intra-urbanas.

7. REFERÊNCIAS

ANTUNES, Adhemar Bernardes. **Sinopse da História de São José do Rio Preto**. São José do Rio Preto, SP: Secretaria Municipal de Planejamento, 1989.

ARANTES, Lelé. **Dicionário Rio-pretense**: a história de São José do Rio Preto em verbetes de A a Z. São José do Rio Preto: Editora Rio-pretense, 1997.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**: a aventura da modernidade. 12ª ed. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986

BRANDI, Agostinho. **São José do Rio Preto**: roteiro histórico do distrito: contribuição para o conhecimento de suas raízes. São José do Rio Preto: Casa do Livro, 2002. 560p. 29cm.

BUENO, José de Lima. **A expansão física de São José do Rio Preto, 1980-2000**. 2002. 213f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002

CANDIDO, Antonio. **Os parceiros do Rio Bonito**: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. 9ª ed. São Paulo: Duas Cidades: Ed. 34, 2001. 376p. (Coleção Espírito Crítico)

CAVALHEIRO, Abílio Abrunhosa. **Álbum ilustrado da Comarca de Rio Preto**. São Paulo: Duprat-Mayença, 1929.

FRANCISCO, Arlete M. **Arquitetura e cidade**: habitação vertical em São José do Rio. 2007. 227f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

LODI, Nilce A. Notas para a história do Município de São José do Rio Preto. **Separata Revista do Curso de Pedagogia**, FFCL-SJRP, no. 07, 1974.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2ª. Ed. Trad. Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec, 1998.

NOGUEIRA, Carlos Rodrigues. **São José do Rio Preto. 1852-1945: apontamentos para a história do grande município paulista**. São Paulo, 1952. Sem Editora.

PAES, Castro. **A grande São José do Rio Preto**. Catanduva: São Domingos, 1967.

PETISCO, Andréa C. de A. **Cidades, competição e planejamento: a reestruturação dos anos 1990 em São José do Rio Preto-SP**. 2002. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2002.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SOUZA, Maria Adélia A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contribuição evidente In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A cidade dentro da cidade. Uma edge city em São José do Rio Preto. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. VII, núm. 146(045), 1 de agosto de 2003.

_____. **O chão arranha o céu**. 1991. Tese (Doutorado em Ciências) - Faculdade de Filosofia, Letras, Ciências e História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

VASCONCELOS, Luiz A. Teixeira. A região administrativa de São José do Rio Preto. In: FREITAS, J.B.S. (org.). **Cenários da Urbanização Paulista: regiões administrativas**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo: Fundação Seade, 1990

VIEIRA, Alexandre Bergamin. **O lugar de cada um: indicadores sociais de desigualdade intra-urbana**. 2005. 149f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, 2005

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel/Fapesp/ Lincoln Institute, 1998.