

SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM SÃO JOSÉ DO RIO PRETO/SP: UM ESTUDO SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO¹

Luiz Henrique Mateus Lima²

RESUMO: São José do Rio Preto é uma cidade que tem em sua história uma produção do espaço marcada por desigualdades. Apesar de ter sido fundada no século XIX, foi apenas no século XX que ela passou a desempenhar um papel importante no estado de São Paulo, sobretudo após a chegada da estrada de ferro na região, em 1912. A sua primeira política oficial de planejamento urbano foi implantada na década de 1950, deixando sinais de uma separação entre as regiões ocupadas pelas classes mais e menos abastadas. Essa prática dos agentes produtores do espaço – sobretudo o capital e o Estado – foi mantida ao longo das décadas seguintes, agravando a separação e colocando a segregação como um conteúdo na produção do espaço urbano rio-pretense. Assim, o nosso objetivo neste artigo é analisar as influências desses agentes no vir a ser desta cidade, que transformaram a paisagem urbana em um mosaico organizado em áreas ocupadas pelos cidadãos mais pobres, a classe média e a elite local. Nessa cidade, mesmo as pessoas menos atentas podem notar que há uma disparidade evidente, uma segregação que nega o urbano como local de encontros.

PALAVRAS-CHAVE: São José do Rio Preto; Estado; Segregação; Capital.

SOCIO-SPATIAL SEGREGATION IN SÃO JOSÉ DO RIO PRETO/SP: A STUDY ABOUT THE PRODUCTION OF URBAN SPACE

ABSTRACT: São José do Rio Preto is a city that has in its history a production of space marked by inequalities. Despite being founded in the 19th century, it was only in the 20th century that it began to play an important role in the state of São Paulo, especially after the arrival of the railway in the region in 1912. Its first official urban planning policy it was implemented in the 1950s, leaving signs of a separation between the regions occupied by the more and less wealthy classes. This practice of agents producing space – especially capital and the State – was maintained throughout the following decades, worsening the separation and placing segregation as a content in the production of urban space in Rio Preto. Thus, our objective in this article is to analyze the influences of these agents on the becoming of this city, which transformed the urban landscape into a mosaic organized in areas occupied by the poorest city dwellers, the middle class and the local elite. In this

¹ Este artigo traz alguns resultados da Tese intitulada “Os Agentes Capitalistas e a Produção do Espaço Urbano de São José do Rio Preto/SP”, defendida em 2022 e orientada pela Prof^a. Dr^a. Silvana Maria Pintaui.

² Doutor em Geografia Humana pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, correio eletrônico: luizlimahm@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7660-3842>

city, even the least attentive people can notice that there is an evident disparity, a segregation that denies the urban area as a meeting place.

KEYWORDS: São José do Rio Preto; State; Segregation; Capital.

SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL EN SÃO JOSÉ DO RIO PRETO/SP: UM ESTUDIO SOBRE LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO

RESUMEN: São José do Rio Preto es una ciudad que tiene en su historia una producción de espacio marcada por desigualdades. A pesar de haber sido fundada en el siglo XIX, no fue hasta el siglo XX que comenzó a desempeñar un papel importante en el estado de São Paulo, especialmente después de la llegada del ferrocarril a la región en 1912. Su primera política oficial de planificación urbana fue se implementó en la década de 1950, dejando signos de una separación entre las regiones ocupadas por las clases más y menos ricas. Esta práctica de agentes productores de espacio –especialmente el capital y el Estado– se mantuvo a lo largo de las décadas siguientes, agravando la separación y colocando la segregación como contenido en la producción del espacio urbano en rio-pretese. Así, nuestro objetivo en este artículo es analizar las influencias de estos agentes en el devenir de esta ciudad, que transformaron el paisaje urbano en un mosaico organizado en áreas ocupadas por los ciudadanos más pobres, la clase media y la elite local. En esta ciudad, hasta las personas menos atentas pueden notar que hay una disparidad evidente, una segregación que niega el área urbana como lugar de encuentro.

PALABRAS CLAVE: São José do Rio Preto; Estado; Segregación; Capital.

INTRODUÇÃO

A história de São José do Rio Preto pode ser dividida em três períodos: entre a fundação (1852) e a emancipação (1894); entre a emancipação e a chegada da estrada de ferro (1912); e entre a implantação da ferrovia e o primeiro planejamento urbano oficialmente realizado (1957).

Os anos entre a fundação e a emancipação não marcaram um grande desenvolvimento dessa cidade, visto que ela estava localizada em uma região do estado que, à época, era considerada mais isolada – região noroeste –, distante dos principais centros urbanos, como, por exemplo, São Paulo, Campinas, Ribeirão Preto etc. Mesmo as estradas de ferro não alcançavam essa região ainda, algo que mudaria somente no século seguinte. Segundo Lima (2022, p. 62):

[...] entre a chegada das primeiras famílias e a extensão da primeira estrada de ferro, passaram-se mais de meio século em que São José do Rio Preto foi inicialmente um distrito de Araraquara e,

posteriormente, de Jaboticabal, até a sua emancipação em 1894 e a transformação em município. No caso das famílias que migraram para essa região, elas viviam então em propriedades dispersas durante as décadas pré-emancipação, cultivando para consumo próprio e tendo como outra prática a pecuária.

Após a emancipação, passaram-se quase duas décadas até que a linha da Estrada de Ferro Araraquarense alcançasse São José do Rio Preto. Contudo, isso ocorreu apenas quando houve maior garantia de que essa região seria útil ao desenvolvimento da atividade rural. Conforme Monbeig (1984, p. 174) ressalta, as principais companhias só expandiram suas linhas depois “de as derrubadas já haverem avançado suficientemente, de o povoamento já ser numeroso e de as culturas estenderem-se o bastante para assegurar fretes”.

Desde o século XIX as estradas de ferro foram importantes para o avanço em direção ao interior do estado, da mesma forma que também impactaram na vida dos fazendeiros paulistas, que, como foi destacado por Martins (2018, p. 49), se beneficiaram do “encurtamento das distâncias entre o lugar da produção do café e o porto de embarque para exportação”. Conforme o autor reforça, com exceção da São Paulo Railway, que era uma empresa inglesa, boa parte das companhias neste estado foram financiadas pelos próprios fazendeiros, que haviam notado o benefício delas para o seu próprio desenvolvimento. Dessa forma, “lucravam os produtores de café com a economicidade que essa aproximação dava a suas fazendas” (Martins, 2018, p. 49).

No caso de São José do Rio Preto, conforme vimos, apenas nos primeiros anos do século XX houve a chegada da primeira ferrovia, que se tornou parada final da Araraquarense e assim continuou por quase duas décadas, o que favoreceu a expansão dessa cidade.

Contudo, apesar da expansão urbana e do aumento populacional, a primeira política de planejamento urbano ocorreu apenas na década de 1950, quando foi apresentada a primeira Lei de Zoneamento da cidade. Para a idealização desse projeto, a gestão do prefeito Alberto Andaló (1956-1959)

contratou o arquiteto Heitor José Eiras Garcia, na época funcionário da Prefeitura Municipal de São Paulo. O arquiteto elaborou, em 1957, um projeto que passou pela aprovação e originou a Lei nº 535, sancionada em 25 de fevereiro de 1958 pelo prefeito. O destaque foi que a referida Lei se “originou fora da administração pública, pela atuação de um consultor externo” (Teodózio, 2008, p. 66-7).

Entre os principais objetivos da Lei de Zoneamento estavam a canalização de córregos e a consequente construção de novas avenidas, cuja urbanização acompanharia a expansão dessas novas vias. Na década de 1960, com o início da ditadura militar em 1964, houve uma série de alterações na Lei nº 535/58, que favoreceram a especulação imobiliária principalmente por parte das empresas privadas. É importante ressaltar que a administração municipal da época era pró-militares, o que facilitou a elaboração e aprovação de uma nova Lei de Zoneamento:

A nova Lei de Zoneamento – nº 1.143/1965 – ampliou o perímetro urbano, regularizou loteamentos, eliminou exigências de infraestrutura de água, esgoto e pavimentação das ruas para novos loteamentos – tarefa que passou a ser atribuída à administração pública – e atribuiu ao loteador a designação das dimensões dos lotes e da classificação da Zona do futuro empreendimento (Teodózio, 2008, p. 113).

34

Em síntese, podemos afirmar que os anos iniciais da ditadura militar deram origem a uma produção do espaço urbano rio-pretense sem um controle adequado. Dessa forma, teve início a produção de loteamentos precários, sem infraestrutura e sem serviços básicos. Esses empreendimentos se tornariam problemas nos anos seguintes, sobretudo para os próprios moradores. Em contrapartida, os agentes privados foram favorecidos pela nova Lei e se beneficiaram com a especulação imobiliária.

Apenas ao final da década de 1970, após pressão de engenheiros, arquitetos e agrônomos, além da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano, houve uma nova regulamentação, que passou a controlar a expansão

física ilegal da cidade. Nesse contexto, Bueno (2003, p. 56) destaca que, por força da atuação desses profissionais, a “Prefeitura Municipal passou a exigir dos loteadores a implantação de toda a infraestrutura de água, esgoto, drenagem nas condições especificadas, iluminação pública, pavimentação das ruas e a reserva de áreas livres”.

Todavia, apesar dessa nova regulamentação, as décadas de produção de loteamentos irregulares e sem o básico de benfeitorias impactaram na paisagem urbana rio-pretense e na vida dos moradores.

O objetivo deste artigo é analisar o impacto das ações dos agentes capitalistas³ na produção do espaço urbano de São José do Rio Preto, destacando a forma como a segregação se tornou um conteúdo inseparável desta produção. Nesse contexto, analisaremos em cada região desta cidade – Central, Norte, Sul, Leste e Oeste – os efeitos dessas ações, que geraram uma paisagem urbana marcada por contradições internas e que frequentemente são mais reforçadas do que combatidas.

Nos procedimentos metodológicos, tornou-se indispensável um aprofundamento teórico-metodológico a partir de obras consultadas que trazem informações sobre a produção do espaço urbano de São José do Rio Preto, como, por exemplo, livros, teses, dissertações, artigos em periódicos científicos etc. Houve também a realização de uma entrevista semi-diretiva com um vereador da cidade, onde aprendemos mais sobre as ações dos agentes produtores do espaço urbano que contribuíram para com a segregação identificada hoje. Realizamos trabalhos de campo em todas as regiões da cidade com o objetivo de presenciar e avaliar de perto essas desigualdades. Este trabalho de observação e descrição é bastante pertinente, visto que faz com que o “observador tenha um contato mais direto com a realidade [...] onde o pesquisador procura registrar os fatos da realidade sem a necessidade de utilizar os meios técnicos especiais” (Boni;

³ Consideramos os principais agentes os proprietários fundiários, o Estado e, sobretudo, o capital.

Quaresma, 2005, p. 71). Por fim, houve a elaboração de mapas e registros fotográficos.

UMA BREVE RETROSPECTIVA ACERCA DO CRESCIMENTO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

Neste tópico, nosso objetivo principal não será o de escrever uma grande retrospectiva sobre a cidade, mas sim apontar o momento em que há uma mudança de patamar em São José do Rio Preto, firmando essa cidade como um polo importante de serviços no estado de São Paulo. Foi ao final da década de 1970, com a candidatura e posterior seleção da cidade no Programa Especial Cidades de Porte Médio (PECPM).

Um dos objetivos deste programa foi criar novas alternativas para o contingente de famílias que estavam se deslocando de suas regiões de origem para a capital do estado de São Paulo. A metrópole, nesta época, já enfrentava problemas decorrentes deste aumento populacional sem uma política eficaz para receber essas famílias, gerando problemas habitacionais, de infraestrutura e, sobretudo, desemprego. Assim, com o PECPM, seriam feitos investimentos em algumas cidades no interior, motivando o redirecionamento dessas famílias para o interior. Segundo Santos (2013, p. 14-5), ao analisar o caso de São José do Rio Preto:

A cidade também estava inserida no programa anterior de 'Apoio de Capitais e Cidades de Porte Médio', ligado à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano do II PND e implementado na segunda metade de 1970. Por meio de ambos, a cidade recebeu um volume expressivo de recursos públicos federais e de financiamento junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), além de vários outros investimentos feitos pelo governo do estado e pelo próprio município, voltados para a implantação de infraestrutura, construção de habitação popular, modernização administrativa e geração de emprego e renda, durante o período de 1976 a 1986.

A expectativa dos idealizadores do PECPM era que investimentos no setor industrial, na parte de infraestrutura urbana e na habitação contribuíssem para aumentar esse interesse. Assim, conforme Teodózio (2008, p. 125) destaca:

No estado de São Paulo, três cidades foram selecionadas para participarem do PECPM: Presidente Prudente, Bauru e São José do Rio Preto, pois eram sedes de regiões que apresentaram percentuais de retração populacional, na década de 1960, causados pela atração de empregos urbanos nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas. As cidades de Ribeirão Preto e de Rio Claro foram selecionadas posteriormente; a primeira apresentava equilíbrio populacional e evidente potencial econômico; a segunda, situada na região de Campinas, já se firmava economicamente com indústrias de autos e tratores.

Nesse contexto, conforme vimos, para São José do Rio Preto foi viável fazer parte do programa, visto que a cidade era a mais populosa e também a capital de uma região administrativa que havia perdido moradores justamente para as regiões metropolitanas. Dessa forma, havia a necessidade de atrair essas famílias, dessa vez fazendo o caminho inverso.

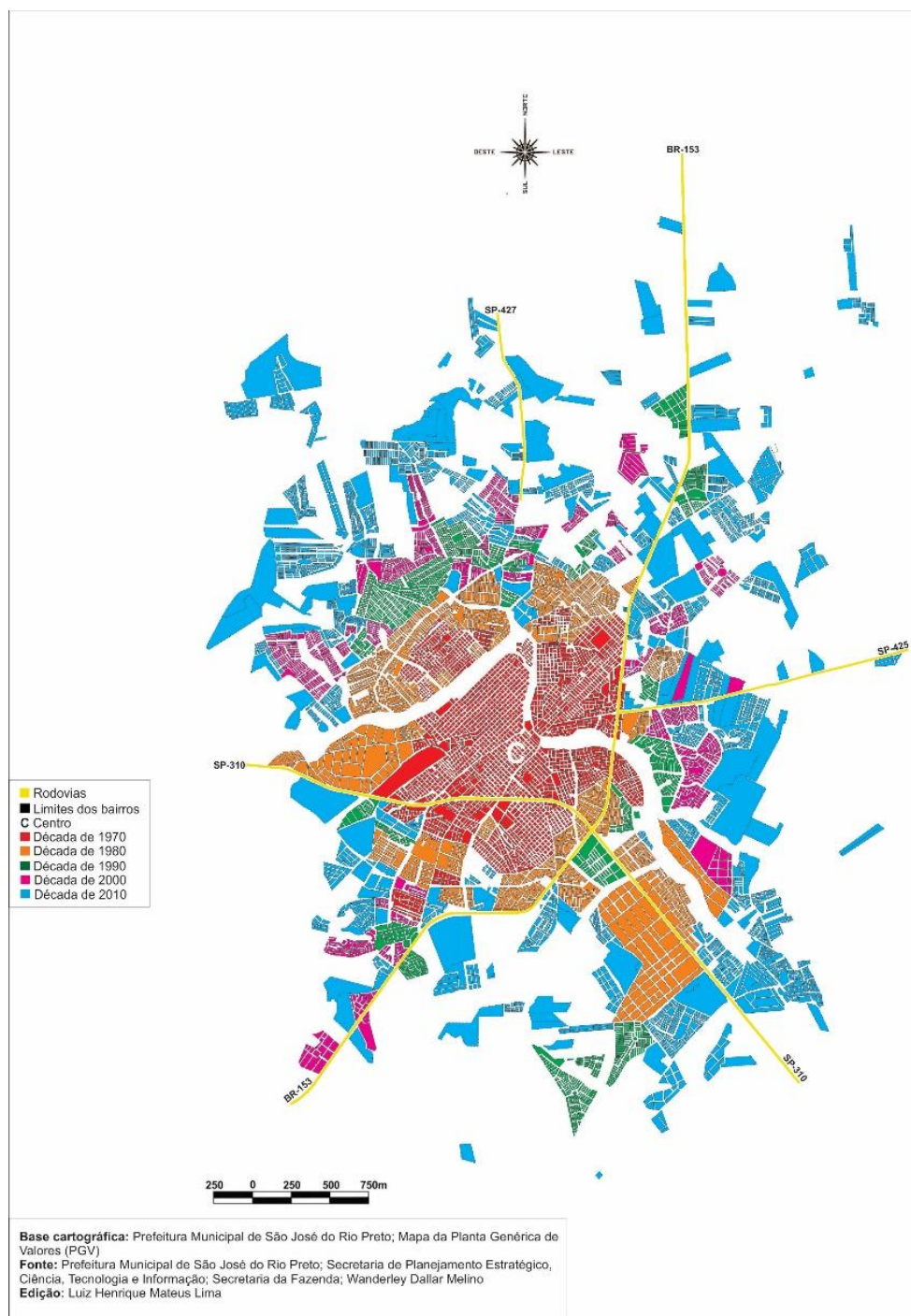
37

Segundo Baeninger (2011, p. 61), a “interiorização das atividades industriais conduziu à emigração de cerca de 500 mil pessoas em direção ao interior do estado de São Paulo nos anos 1970”. Até a década de 1990, a autora ressalta que mais de 1 milhão de habitantes haviam se deslocado para as demais regiões do estado.

Todavia, é importante ressaltar que os problemas identificados na metrópole paulistana migraram para as cidades do interior do estado também, muito pela incapacidade do poder público de planejar a expansão urbana. Houve o deslocamento de famílias para essas cidades contempladas no programa, mas não houve um planejamento eficaz para recebê-las, ou seja, os problemas urbanos que tentaram evitar que se agravassem em São Paulo ou Campinas, por exemplo, foram identificados em São José do Rio Preto ou nas demais cidades.

No caso rio-pretense, Vasconcelos (1992, p. 127-8) destaca que “São José do Rio Preto aumentou sua população a uma taxa cerca de seis vezes maior do que a taxa de crescimento da população total da sua própria região administrativa”. Os efeitos desse aumento populacional foram observados no agravamento de problemas de acesso diferenciado aos serviços essenciais, como, por exemplo, habitação, saneamento, transportes, água e energia elétrica, que se tornaram frequentes em Rio Preto. Assim, às famílias que já viviam na cidade e sofriam com essa carência de serviços básicos, juntaram-se os moradores recém-chegados.

Houve também um processo inicial de dispersão urbana decorrente da implantação de novos loteamentos. Nesse caso também não houve um planejamento adequado, o que fez com que alguns empreendimentos fossem construídos desconectados da mancha urbana, sendo alcançados nas décadas seguintes a partir de novos programas habitacionais que multiplicaram os conjuntos populares ou, em alguns casos, os próprios condomínios de luxo. A figura 1, abaixo, mostra como ocorreu a expansão entre as décadas de 1970 e 2010:

Figura 1: Expansão da mancha urbana de São José do Rio Preto.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Outra questão importante foi o agravamento da segregação nesta cidade. Sobre isso, Vasconcelos (1992, p. 133-4) aponta que a expansão urbana ocorreu sobretudo nos sentidos Norte e Sul. Dessa forma, ao final da década de 1980, tem início “uma tendência de concentrar relativamente o crescimento urbano no setor Norte e Noroeste da cidade, em função da localização sucessiva nestas áreas dos

chamados loteamentos populares”. Em contrapartida, na zona Sul houve uma ocupação “predominantemente formada por condomínios horizontais e por loteamentos com terrenos de áreas unitárias mais elevadas” (Vasconcelos, 1992, p. 133-4). A segregação nesse caso se expressa como na pertinente definição de Castells (2020, p. 251), cujo processo organiza o espaço urbano em zonas de “forte homogeneidade social interna e com extensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também hierarquia”. No caso de São José do Rio Preto, as ações dos agentes capitalistas produtores do espaço deram origem a uma zona Norte ocupada pela população cujos rendimentos eram menores, que habitavam nos loteamentos populares e nos conjuntos habitacionais implantados por programas idealizados por iniciativas do Estado, do governo estadual ou municipal; por outro lado, a zona Sul tornou-se ocupada pela população de maior poder aquisitivo, que vivia nos condomínios exclusivos, fossem eles verticais ou horizontais, implantados por agentes privados em áreas onde o preço da terra era/é mais elevado. Na área Central e nas zonas Leste e Oeste há também disparidades, mas elas são menos explícitas do que nas outras regiões citadas.

É importante ressaltar que, neste artigo, compreendemos a segregação como um processo fundamentado na posse da propriedade privada, além de ser representado sobretudo pelas diferentes condições de acesso dos cidadãos à centralidade, às benfeitorias e aos serviços essenciais. A produção do espaço sob o ponto de vista econômico gera, no urbano, a produção deste como segregação em seu sentido estratégico, ou seja, a “separação das práticas socioespaciais visando à reprodução social que, ao delimitar um lugar para cada um, escamoteia o conflito” (Carlos, 2007, p. 55). Nesse contexto, a questão de delimitar um lugar para cada um, conforme dito acima, significa criar áreas homogêneas ocupadas por uma mesma classe, onde há uma visível intenção de evitar a presença de uma classe considerada inferior, sobretudo na questão da renda.

Sobre a questão da segregação, esse é um processo que promove a negação do urbano. Como isso ocorre? Segundo Lefebvre (1999, p. 110), o urbano é uma “forma pura”, ou seja, é o “ponto de encontro, o lugar da reunião, a simultaneidade”.

Essa forma não tem nenhum conteúdo específico, mas tudo a ela vem e nela vive [...] O urbano é o cumulativo de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano.

Contudo, se o urbano é o ponto de encontro, a segregação representa o seu oposto. Mais adiante na mesma obra, Lefebvre (1999, p. 157) salienta que esse processo “tenta acabar com os conflitos separando os elementos no terreno”. A segregação é então, segundo Carlos (2018, p. 27), uma “característica da produção da cidade contemporânea e expressão da mercantilização do espaço na totalidade do processo de reprodução do capital”. Conforme a autora complementa:

A segregação vivida na dimensão do cotidiano [...] apresenta-se, inicialmente, como diferença, tanto nas formas de acesso à moradia (a expressão mais evidente da mercantilização do espaço urbano), quanto em relação ao transporte urbano entendido como limitação do acesso às atividades urbanas (expressão da separação do cidadão e da centralidade) [...] Essa diferenciação ganha realidade na separação/apartamento que condicionam as relações sociais e também no modo como cada cidadão apropria-se do espaço.

Nossa hipótese neste artigo é de que as ações dos agentes produtores do espaço urbano de São José do Rio Preto produziram uma cidade em que as disparidades se revelam mesmo para os observadores menos atentos. É possível identificar essas diferenças entre zonas, que expõem áreas mais e menos valorizadas, ocupadas pelas classes de maior e menor poder aquisitivo, em que há uma visível resistência na aproximação entre elas. Assim, há uma separação

sobretudo entre a zona Sul, que concentra os bairros nobres e os condomínios exclusivos em que o metro quadrado é mais valorizado; ao passo que a zona Norte concentra os conjuntos habitacionais e os bairros populares, cujo preço da terra é mais barato. Raramente há um empreendimento popular perto de um condomínio de luxo ou vice-versa. Nesse contexto, compreendemos que a segregação se tornou um conteúdo intrínseco à produção do espaço urbano rio-pretense.

No contexto da segregação, Carlos (2021, p. 415) ressalta que a diferenciação identificada na segregação “revela-se numa apropriação privada determinada pela distribuição da riqueza, portanto na posse da riqueza gerada sob sua forma privada envolvendo, diferencialmente, toda a sociedade”. Assim, no espaço urbano capitalista, onde a terra entrou no circuito da troca e se tornou uma mercadoria, o acesso depende das condições econômicas do cidadão, ou seja, quem dispõe de mais dinheiro tem condições de viver nas melhores áreas, enquanto, no caso oposto, em que as condições são inferiores, as pessoas se resignam em viver aonde for viável. Em síntese, o “acesso à propriedade privada foi definindo, portanto, o lugar de cada um na cidade, ou a impossibilidade de viver nela” (Alvarez, 2018, p. 70).

No caso de São José do Rio Preto, nosso recorte territorial, se, por um lado, o Programa Especial Cidades de Porte Médio (PECPM) foi benéfico para a cidade receber novos investimentos em áreas estratégicas, por outro não houve um planejamento adequado, o que agravou problemas já existentes e deixou a cidade mais dividida. Nos próximos tópicos, abordaremos essa questão e os seus efeitos na paisagem urbana.

O CENTRO: A DETERIORAÇÃO DE UM ESPAÇO SIMBÓLICO

Ao longo das décadas, o Centro de São José do Rio Preto passou por notáveis mudanças estruturais e também de uso. Sobretudo a partir da década de 1970, as famílias de maior poder aquisitivo, que viviam nessa área, passaram

a se deslocar sentido zona Sul, onde novos bairros e condomínios exclusivos estavam sendo construídos. Os antigos sobrados ocupados pela elite local foram substituídos por edifícios residenciais ou comerciais. Hoje, poucas construções que remontam às décadas anteriores a 1970 não estão em condições precárias, visto que não ocorrem manutenções frequentes. É possível observar mesmo um certo abandono dessas estruturas, que algumas vezes resultam em incêndios por conta das instalações antigas. Mesmo os edifícios residenciais já mostram deterioração nas fachadas e mesmo nos apartamentos, sobretudo quando não são reformados. Pateis (2007, p. 131) destaca que, ao serem abandonados pela elite local, as edificações na região central sofreram “drástica queda nos investimentos que visavam sua recuperação ou modernização, ampliando o ciclo de problemas”. Dessa forma, na perspectiva de “ampliar o retorno econômico dos antigos imóveis, muitos proprietários recorreram à sumária demolição, implantando no lugar da antiga construção, estacionamentos privativos” (Pateis, 2007, p. 131).

Contudo, apesar da deterioração visível, o Centro ainda tem um papel importante para o setor de serviços da cidade. Há uma grande variedade de estabelecimentos comerciais, assim como há escolas, instituições de ensino superior, bancos, lotéricas, escritórios de secretarias municipais etc. Até por isso, essa região se mantém valorizada no que tange ao preço do metro quadrado. Conforme Lefebvre (1999, p. 90) ressalta, não “existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro”, e isso quer dizer que “não existem lugares de lazer, de festa, de saber, de transmissão oral ou escrita, de invenção, de criação, sem centralidade”. Nesse contexto, se lembrarmos que o urbano tem como função principal a reunião, o Centro ainda possibilita que isso aconteça.

Acerca da função lúdica do Centro, Carlos (2013, p. 101) aponta que, sendo o “nó de tudo que é passível de ser reunido, o centro é a concretização da

participação dos indivíduos e da realização da cidadania como exercício da esfera pública”. Conforme a autora complementa:

Ele [*o centro*] é a probabilidade sempre acrescida do encontro, que permite a construção de uma história coletiva a partir das histórias particulares. Encerra, também, um sentido lúdico, já que é o campo de encontro e de troca social além da festa e da comemoração. É, também, o tempo acumulado que constitui, em cada momento, possibilidade real de apropriação e manifestação essencial da vida urbana, o que é inerente à urbanidade.

Todavia, algo que acontece nas cidades é que, com a expansão urbana e a criação de novos eixos comerciais em avenidas estratégicas mais distantes, novas centralidades são criadas, impactando o Centro tradicional sobretudo na relativa perda de frequentadores. Em São José do Rio Preto, com a dispersão da mancha urbana decorrente da proliferação dos *shopping centers* e dos condomínios fechados, a região central passou a ter concorrência desses empreendimentos. No caso do *shopping center*, por oferecer mais segurança e uma gama maior de lojas, cinema, supermercados, bancos e outros estabelecimentos, não é raro que um morador que vive nos arredores irá preferir frequentar esse espaço mais próximo da sua casa, visto que há inclusive mais facilidade para encontrar estacionamento. Há também a questão desse modelo de empreendimento ser mais seletivo quanto ao público-alvo, apresentando sinais da segregação existente na cidade. Nesse contexto, se, por um lado, o *shopping center* traz uma nova experiência para o consumidor; por outro, ele simula o oposto de um espaço público representado pelo Centro histórico.

Além do enfraquecimento do Centro como a principal área para a atividade do lazer e do consumo, há também em São José do Rio Preto um problema relacionado ao número de pessoas em situação de rua que se concentram principalmente nesta região. Conforme Lima (2022, p. 126) ressalta em sua pesquisa sobre esta cidade, a presença dessas pessoas em situação de rua é, para os comerciantes, um dos principais problemas que afetam as vendas:

Para os comerciantes de Rio Preto, a presença dos sem-teto significa a deterioração das ruas e das fachadas das lojas onde eles dormem, assim como a reclamação de que eles afugentam os consumidores, que buscam então outros locais mais seguros para fazer compras ou ter um momento de lazer. Nesse sentido, aparecem então os *shopping centers* como prováveis destinos para quem se sente incomodado com os problemas do centro.

Nesse contexto, os comerciantes rio-pretenses cobram frequentemente que a Prefeitura Municipal busque uma solução para essa situação, e assim são realizadas campanhas que buscam desestimular a prática da esmola – a orientação é para que as pessoas em situação de rua sejam encaminhadas para locais específicos de atendimento da população –, ocorre a abertura de locais para atendimentos aos sem-teto, como por exemplo, albergues e locais para que eles tomem banho ou recebam alimentos. Kasper (2006, p. 207-8) faz um apontamento pertinente no que tange as pessoas em situação de rua nas cidades num geral. O autor salienta que mesmo que sejam indesejáveis, é necessário que eles sejam “administrados” para que não interfiram com os usuários do espaço público. Assim, são realizadas ações de “contenção” que se baseiam em “manter os moradores de rua dentro de uma área definida, geralmente degradada, onde se concentram também as instituições de atendimento à população de rua” (Kasper, 2006, p. 207-8). A questão é que, em São José do Rio Preto, a região central acabou sendo a área definida para concentrar essas pessoas, visto que os principais locais para atendimento estão no Centro. Há pouca presença de pessoas em situação de rua em outras áreas, sobretudo se pensarmos nas zonas Leste e Sul, onde há uma concentração maior de condomínios fechados, de bairros nobres, de hipermercados, de *shopping centers* etc. Dessa forma, há um aumento na presença de guardas municipais e policiais na área central, mas não há o deslocamento dessa população sem-teto para outras localidades.

Ainda que os comerciantes reclamem da presença das pessoas em situação de rua, o comércio popular ainda se mantém intenso nessa região. Sobre isso,

Whitaker (2013, p. 291) destaca que a “acessibilidade a essa área ainda é boa, mesmo se considerarmos os problemas causados pela largura das vias, em confronto com o número crescente de veículos que por lá transita”. Assim, a população local tem, além da opção do transporte coletivo, cujo terminal fica no Centro, vários estacionamentos privados próximos ao comércio.

A renda média mensal na região central de São José do Rio Preto é de aproximadamente R\$ 3.525,00 (IBGE, 2010). É relativamente alta em comparação com o rendimento dos moradores das zonas Norte e Oeste, por exemplo, mas é inferior ao dos moradores das zonas Leste e Sul. Isso ocorre porque, segundo Whitaker (2013, p. 289) há “pouca presença de área residencial de baixo status social” nessa área. Ainda que alguns edifícios residenciais aparentem degradação, sua ocupação decorre principalmente por parte da classe média local.

O Centro de São José do Rio Preto ainda apresenta características de um espaço integrador, que promove a possibilidade da reunião entre os cidadãos. Foi nele que a cidade teve origem e foi a partir dele que a cidade se dispersou para outras direções. Com a necessidade da expansão da mancha urbana, as classes mais abastadas, que ocupavam a região central, migraram primeiro para a zona Sul e, posteriormente, para a zona Leste. Novas centralidades, representadas pelos *shopping centers* e pelos novos eixos comerciais, mais especializados e homogêneos, foram criadas e disputaram a atração dos consumidores, gerando um certo abandono por parte de algumas classes. A falta de manutenção das edificações, a presença das pessoas em situação de rua e a falta de investimentos em melhorias, favoreceram a identificação da deterioração dessa área. Hoje, há uma maior atenção dos agentes locais e do próprio Estado para as áreas mais valorizadas da cidade do que para o Centro tradicional. Assim, financiamentos e outros investimentos são feitos priorizando sobretudo as zonas onde o preço da terra é mais elevado e onde vivem as classes de rendimento superior. Nesse contexto, Kowarick (2000, p. 23) é preciso ao salientar que o desenvolvimento da

segregação nas cidades tem grande influência estatal sobretudo porque o “investimento que injeta no tecido urbano é fator de intensa valorização diferencial da terra, aparecendo como ator importante no processo de especulação imobiliária e segregação socioespacial”.

Todavia, mesmo com esses problemas o Centro ainda atrai muitos cidadãos, visto que ele concentra um comércio popular bastante variado, além de outros serviços importantes. Assim, ao longo do dia esse espaço é movimentado, mas ao anoitecer as ruas se esvaziam até mesmo pela falta de segurança.

AS CONTRADIÇÕES ENTRE A ZONA NORTE POPULAR E A ZONA SUL VALORIZADA

Nas cidades, as disparidades são perceptíveis para um bom observador. As habitações, as benfeitorias e os serviços básicos são disponibilizados de forma desigual. Em algumas áreas elas chegam com rapidez, enquanto em outras elas não acompanham a velocidade com que a paisagem urbana se expande. O resultado é uma cidade segregada, em que a posse do capital é necessária para definir onde cada um irá viver. Sobre essa questão, Bourdieu (2012, p. 164) argumenta que o capital “permite manter à distância as pessoas e as coisas indesejáveis, ao mesmo tempo que se aproxima de pessoas e coisas desejáveis”.

47

Ao analisar a segregação como conteúdo da produção do espaço urbano em São José do Rio Preto, as zonas Norte e Sul se destacam das demais. Os primeiros indícios dessa separação datam do final da década de 1950, na elaboração da primeira Lei de Zoneamento já mencionada anteriormente. Nas décadas seguintes, houve mais políticas reforçando do que diminuindo esse afastamento entre as classes mais e menos abastadas. Os problemas já começavam nas dificuldades de acesso à uma dessas áreas. Havia até mesmo barreiras naturais que dificultavam o acesso à zona Norte, e a ausência de obras de infraestrutura pioravam a situação. Segundo Bueno (2003, p. 86), até a década de 1980, para o deslocamento entre o setor Norte e as demais áreas de Rio Preto,

as famílias contavam “apenas com duas passagens internas e precárias para a sua ligação com a cidade”. Conforme o autor detalha:

Paralelamente à ferrovia, numa distância variável de aproximadamente 200 metros, corria um vale [...] ocupado com mato em sua maior parte. Esse vale e a ferrovia com poucas passagens, constitui-se em barreiras naturais para a integração com a cidade. Nessa época, o abastecimento d'água dessa região já era realizado por um sistema específico e isolado de poços artesianos e sem a necessária integração com o sistema geral de abastecimento da cidade.

Ao superar essas barreiras naturais, o que existia era uma região Norte predominantemente ocupada pela população mais pobre, que vivia em chácaras, loteamentos irregulares ou mesmo empreendimentos habitacionais implantados por políticas do governo municipal, estadual ou federal. Havia poucas opções de estabelecimentos variados, o que demandava deslocamentos diários dos cidadãos sobretudo para a região central, onde as pessoas frequentavam o comércio, o trabalho ou as escolas. Todavia, na década de 1980 essa região já constava nos planejamentos como o principal eixo de expansão urbana para as décadas seguintes por conta da disponibilidade de terras mais baratas, o que viria a favorecer inclusive a especulação imobiliária. Em entrevista com um vereador da cidade, fomos informados acerca dessas práticas:

Começou com o Manoel Antunes [*ex-Prefeito pelo PMDB*]. Ele fez o João Paulo II, o Cristo Rei, Solo Sagrado, Maria Lúcia, Jardim Antunes... foi fazendo os loteamentos, mas tudo para o lado Norte. Em Rio Preto, foi isolando todo mundo. Ele teve uma Lei com o Toninho Figueiredo [*ex-Prefeito pelo PMDB*], um Plano Diretor, que o crescimento da cidade seria para o Norte, então foi assustador o crescimento da zona Norte, mas tudo com casa de baixa renda. Então a cidade ficou Norte e Sul (Vereador de São José do Rio Preto, 09/08/2020).

O referido Plano Diretor, apesar de já estar na pauta desde a década de 1980, começou a ser elaborado em 1990, sendo concluído apenas em 1992. O documento, segundo Teodózio (2008, p. 149) destaca, foi instituído pela Lei

Complementar nº 19, na qual aprovava sete novas leis, sendo que três delas estavam relacionadas à expansão urbana: Lei nº 5.134 (estabelece diretrizes básicas do sistema viário); Lei nº 5.135 (zoneamento e uso do solo) e Lei nº 5.138 (parcelamento do solo urbano). Assim, a autora argumenta que o Plano Diretor teve como uma das funções determinar os “vetores de crescimento da cidade baseado no estudo de suas bacias hidrográficas e nos seus eixos viários”. Assim, os referidos vetores de crescimento “indicavam a zona Norte para direção dos programas habitacionais e a restrição da ocupação da zona Sul para proteger as nascentes e os mananciais a jusante que abastecem o município” (Teodózio, 2008, p. 149).

A zona Norte se tornou então o principal eixo de expansão de São José do Rio Preto, em parte por haver poucos obstáculos naturais, como é o caso das bacias hidrográficas, mas também pelo estoque de terras mais baratas e, sobretudo, improdutivas, que, por não serem usadas na agricultura, estavam reservadas para a especulação imobiliária. Não à toa, foi a zona Norte a região que mais expandiu desde a década de 1980, tendo hoje, segundo dados da Conjuntura Econômica, uma população de aproximadamente 146.824 habitantes, o que a coloca como a região mais populosa da cidade, assim como mais populosa do que várias cidades que compõem a Região Administrativa de São José do Rio Preto. Essas questões, que já faziam parte até mesmo do Plano Diretor, favoreceram a multiplicação de conjuntos habitacionais e bairros populares. A segregação está implícita nessa prática, visto que, ao direcionar a população de rendimento inferior para uma região específica, afastando-a do Centro e das áreas mais valorizadas – onde há infraestrutura e serviços essenciais –, os agentes produtores do espaço se colocam no direito de decidir a quem a cidade pertence. Sobre essa questão, Singer (1982, p. 33) já salientava que a cidade capitalista “não tem lugar para os pobres”, ou seja, a “propriedade privada do solo urbano faz com que a posse de uma renda monetária seja um requisito indispensável à ocupação

do espaço urbano". Assim, inserida no circuito da troca, a terra urbana tem um preço que irá variar de acordo com a localização e o que há em volta, ou seja, as propriedades nas melhores localizações custam mais caro, enquanto as que estão localizadas nas áreas periféricas, onde há carência de serviços básicos e onde não vigoram os direitos de propriedade, tendem a ser mais acessíveis às famílias mais pobres, que podem, a partir da autoconstrução, melhorar aos poucos a sua moradia.

Em uma região que no passado estava isolada, havia também carência de serviços. A população da zona Norte contava com poucas opções comerciais, dependendo principalmente do pequeno comércio de bairro, mais acessível às famílias que não podiam se deslocar frequentemente para a área central. Com as políticas públicas elaboradas e implantadas nessa região a partir da década de 1990, houve a criação de novos eixos comerciais, que atraíram empresários e, principalmente, ajudaram a criar novas centralidades que passaram a concorrer com o Centro tradicional de São José do Rio Preto. Todavia, foi em 2012 que a região viu uma nova tendência. A inauguração do *shopping* Cidade Norte foi essencial para atrair novos comerciantes para a zona Norte. O centro de compras, utilizando uma definição de Baudrillard (1981, p. 100) para esse modelo de empreendimento, estabeleceu uma "órbita sobre a qual se move a aglomeração".

Dessa forma, a implantação do Cidade Norte, além de gerar um fator de atração para franquias que até então estavam presentes em outros *shoppings* da cidade, também motivou a abertura de novas lojas nos arredores, sobretudo de comerciantes locais que viram o potencial dessa região em expansão. Todavia, além de estabelecimentos comerciais, houve também a abertura de escolas privadas, clínicas médicas, mercados etc. Os agentes imobiliários também aproveitaram a potencial valorização da terra urbana, e isso resultou na implantação de vários empreendimentos imobiliários verticais e horizontais, sobretudo destinados a um segmento de rendimento inferior, o que faz parte da

constituição dessa região e mostra que algumas estratégias mais reforçam do que abrandam a segregação. Hoje, empresas como a MRV, a Pacaembu Construtora ou a Emais Urbanismo, por exemplo, usam o *shopping center* como uma referência de localização, ao passo que, pelas dificuldades de deslocamento, a região central vai deixando de ser mencionada:

O *shopping* Cidade Norte se torna então um ponto de referência na estratégia de valorização e venda para as incorporadoras, que frequentemente destacam a proximidade dos loteamentos com o empreendimento como um fator positivo, chegando a usar mapas que traçam o caminho mais curto entre o loteamento e o centro de compras. Nesses casos, devido à distância, a própria área central é deixada de lado como uma referência, algo que não acontece nos projetos de alto padrão que são implantados nas zonas Sul e Leste, que buscam destacar a proximidade com importantes avenidas que dão acesso ao Centro da cidade (Lima, 2022, p. 166).

Por mais que tenha ocorrido, ao longo das últimas três décadas, uma série de melhorias na zona Norte, ela ainda traz sinais suficientes acerca da classe que a ocupa. Enquanto o *shopping center* trouxe novos investimentos e melhorias para alguns bairros, há o já conhecido problema de alguns lugares em que os moradores reclamam do abandono por parte do poder público, cujas obras de melhorias não acompanham a rapidez com que a paisagem urbana dessa região se expande. Com um rendimento médio mensal variando entre R\$ 851,42 e R\$ 2.100,00, a zona Norte representa o oposto do que acontece no outro extremo de São José do Rio Preto – a zona Sul –, onde há também uma multiplicação nos projetos habitacionais, mas que são destinados às classes de renda elevada, ao passo que nessa região as melhorias são frequentes e valorizam a terra urbana, dificultando a inserção de empreendimentos que não sejam de luxo.

Segundo Harvey (2005, p. 53), a “paisagem geográfica criada pelo capitalismo também é vista como lugar da contradição e da tensão, e não como expressão do equilíbrio harmonioso”. O que o autor descreve, pode ser identificado atualmente em qualquer cidade, onde o Estado, o capital e os demais

agentes produzem um espaço em que se destacam as desigualdades e a separação. No recorte territorial deste trabalho, está implícito que a segregação se tornou um conteúdo inseparável da produção do espaço urbano rio-pretense. As contradições agora se destacam na zona Sul, onde há sinais que impedem a presença do “outro”, visto como indesejável em uma região marcada pela valorização.

A zona Sul de São José do Rio Preto, conforme dissemos anteriormente, recebeu, após a década de 1970, a chamada elite local, que estava abandonando aos poucos a região central e se deslocando para um novo endereço. Novos bairros nobres, os primeiros condomínios fechados, os novos edifícios luxuosos, todos foram ocupados por essa classe de maior poder aquisitivo, que criou uma região que desde o início representa o oposto da zona Norte. Dessa forma, segundo Alcântara (2013, p. 72):

No vetor Sul, a ação estatal foi mais intensa no provimento de infraestrutura, beneficiando os capitais incorporadores que atuavam na cidade e estabelecendo, assim, as condições para que fossem construídos: o primeiro *shopping center*; hospitais e clínicas que prestam serviços altamente especializados; escolas e universidades privadas de capital local e nacional/internacional; lojas e serviços diversos voltados ao público de alto padrão; empreendimentos residenciais dentre os mais caros da cidade.

52

Desde o início houve um maior investimento em infraestrutura, da mesma forma que houve também um maior controle para evitar a implantação de empreendimentos populares, que já tinham a sua região específica. Hoje, a zona Sul conta com três *shopping centers* – Riopreto Shopping (1988), Plaza Avenida (2007) e Iguatemi Rio Preto (2014) – que, além de estabelecerem a já referida “órbita” para onde se moveu a urbanização, foram e ainda são responsáveis por criar novas centralidades decorrentes da atração que exercem nos comerciantes, rivalizando com o Centro e com eles mesmos, visto que estão localizados relativamente próximos uns aos outros. Pintaudi (1987, p. 47) ressalta que, neste

modelo de empreendimento, o “processo de valorização do espaço é contínuo”. Conforme a autora complementa, o referido processo de valorização é “interno ao *shopping center* [...] fazendo com que o novo seja uma constante nesse empreendimento”. Ao mesmo tempo, a valorização ocorre externamente, onde pode ser verificado um início de verticalização, assim como “empreendimentos imobiliários cuja valorização reside muito mais na localização do que nas benfeitorias, mas, fundamentalmente, na monopolização do espaço” (Pintaudi, 1987, p. 47).

Tudo isso pode ser observado hoje não só na zona Sul, onde se concentra o maior número de *shopping centers*, mas também na zona Norte, conforme vimos anteriormente. A partir da inauguração de um novo centro de compras, há como consequência um incentivo à inauguração de novos empreendimentos imobiliários destinados à moradia, condomínios empresariais, escolas, campus universitários, supermercados, clínicas privadas etc. As empresas que são responsáveis pela implantação dos centros de compras também precisam arcar com as chamadas contrapartidas, exigidas para grandes empreendimentos. No caso do Iguatemi Rio Preto, no site do Grupo Iguatemi há inclusive um destaque para todas as obras que foram realizadas, como, por exemplo, pavimentação, melhorias na transmissão de energia elétrica, captação de águas pluviais, melhorias nas vias de acesso ao *shopping* etc., mas o Iguatemi não é o único caso. Os outros estabelecimentos também investiram nas áreas em que foram implantados.

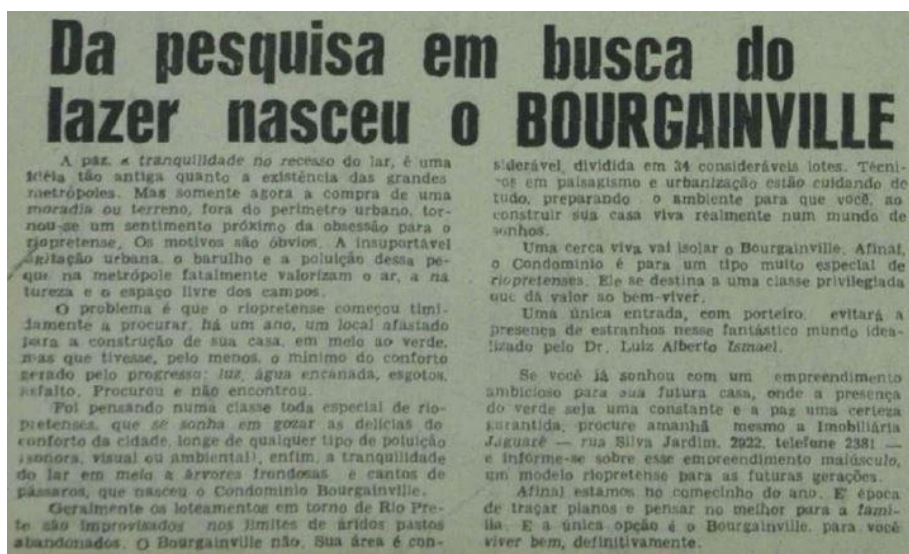
Todavia, antes do primeiro *shopping center*, essa região já contava com outro modelo de empreendimento imobiliário bastante seletivo quanto ao público-alvo: os condomínios fechados. A figura 2, abaixo, traz a referência dos condomínios que foram implantados nessa região desde a década de 1970:

Figura 2: Condomínios fechados da zona Sul.

Nome do condomínio	Proprietário	Ano de aprovação
Bourganville	Marden Ivan Negrão	1974
Débora Cristina	Moná Empreend. Imob. Ltda	1978
Village Santa Helena	Grupo ECCO	1990
Recanto Real	A.C.J. Ltda.	1992
Village La Montagne	CONSTAL Ltda.	1996
Village Flamboyant	Antônio Tarraf Júnior	1999
Forest Hills	Tarraf Construtora Ltda.	1999
Green Palm	RODOBENS Ltda.	2000
Green Valley Edge City	RODOBENS Ltda.	2001-2002
Harmonia Residence	Zaia Tarraf Ltda.	2002
Eco Village I	J. L. Spotti Ltda.	2006
Eco Village II	J. L. Spotti Ltda.	2007
Villagio Harmonia	Rio Azul Ltda.	2008
Quinta do Golfe I	HDauff Empreend. Imob.	2008
Quinta do Golfe II	HDauff Empreend. Imob.	2013
Quinta do Golfe III	HDauff Empreend. Imob.	2013
Quinta do Golfe IV	HDauff Empreend. Imob.	2013
EuroVille	Grupofort Ltda.	2018

Fonte: Barroso (2010); Lisboa (2019); HDauff Empreendimentos Imobiliários; Grupofort Ltda.

Apesar de ser um número pequeno de condomínios implantados entre as décadas de 1970 e 1980, eles foram responsáveis pelo “desbravamento” das terras da zona Sul, visto que foram implantados em áreas mais distantes com o objetivo de oferecer tranquilidade aos moradores. No caso do primeiro condomínio implantado em São José do Rio Preto – Bourganville –, aparentemente já havia a preocupação das famílias em se afastar da área urbana em expansão, buscando uma localização mais distante. Abaixo, a figura 3 mostra o anúncio feito em um jornal da cidade em que são destacadas as motivações e as qualidades de se viver no condomínio. Assim, entre os principais incômodos dos cidadãos estavam a “agitação urbana”, o “barulho” e a “poluição”. O Bourganville surge então como a solução, visto que oferecia a proximidade com a natureza e os serviços essenciais como energia elétrica, tratamento de água e esgoto e pavimentação. O anúncio ainda deixa claro que haveria uma cerca a isolar o condomínio, visto que ele foi feito para um “tipo muito especial de rio-pretenses”, ou seja, uma “classe privilegiada que dá valor ao bem viver”.

Figura 3: Anúncio do Bourgainville.

Fonte: *Diário da Região* (1975).

É notável que pouca coisa mudou na forma de promover esse modelo de empreendimento imobiliário. Ainda hoje há um destaque para as dificuldades de vivência nas cidades, que justificam a existência dos condomínios localizados próximos à natureza. Destaca-se também o público seletivo que terá acesso aos espaços exclusivos.

Nos anos seguintes, houve investimentos maciços na extensão e pavimentação das avenidas que dão acesso aos condomínios, assim como novos loteamentos deram origem a bairros nobres. A década de 1990 marcou então o início da proliferação desse modelo de empreendimento, que hoje está presente em todas as regiões de São José do Rio Preto. No caso das incorporadoras, elas se “aproveitaram da valorização da terra nos arredores e contribuíram para fortalecer a homogeneidade nesta área, criando uma vizinhança de condomínios” (Lima, 2022, p. 173).

Ao observar zona Sul hoje, é difícil deixar de pensar em um canteiro de obras. Além dos condomínios horizontais, há também uma verticalização evidente nessa região. Assim, onde não tem espaço suficiente para um empreendimento horizontal, constrói-se um edifício. Todavia, é importante ressaltar que, obviamente por questões de localização, são imóveis que já deixam evidente na

sua arquitetura que são seletivos. A arquitetura moderna com as fachadas espelhadas e as longas sacadas gourmet deixa em destaque um design que expressa uma tendência que vem sendo seguida em outros edifícios de luxo não só na zona Sul, mas também em outras áreas de São José do Rio Preto. Dessa forma, em relação às transformações que esses imóveis atribuem às cidades, Carlos (2015, p. 27) argumenta que elas impõem um “padrão estético homogêneo”, mostrando que o “concreto e o vidro são utilizados para criar uma imagem do ‘moderno’ nos novos edifícios voltados às atividades do setor de serviços e são criadas as formas condominiais nos setores residenciais”. Outros sinais que mostram essa homogeneidade são os preços, acessíveis apenas a uma classe específica. Abaixo, as figuras 4, 5, 6 e 7 trazem alguns exemplos dos edifícios já construídos e em construção:

Figura 4: Edifício Órion.



Fonte: Trabalho de campo.

Figura 5: Verticalização recente.



Fonte: Trabalho de campo.

Figura 6: Edifício em construção.



Fonte: Trabalho de campo.

Figura 7: Edifício em construção.



Fonte: Trabalho de campo.

As figuras acima mostram não só a verticalização recente na zona Sul, mas também há destaques dos imóveis em construção. Nas figuras 6 e 7, por exemplo,

é possível ver até mesmo o anúncio dos bancos Bradesco e Santander, que financiam essas obras.

A verticalização, assim como a implantação de novos condomínios horizontais e o aumento da função comercial na zona Sul, vem valorizando essa região. O valor médio do metro quadrado dos imóveis de dois dormitórios na cidade, por exemplo, que, segundo dados do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comercial de São Paulo (SECOVI-SP) estava em R\$ 3.705,00 em 2021, é bastante inferior ao valor médio identificado em condomínios verticais localizados na Avenida Juscelino Kubitschek, uma das localizações que mais estão recebendo novos projetos imobiliários e que mais estão valorizando na cidade. Nesse caso, o menor valor do metro quadrado, localizado no Residencial Villa Gimenes Vivienda, é de R\$ 4.388,00, enquanto o maior valor foi localizado no Integrato Iguatemi, cujas cifras alcançam R\$ 7.777,00.

Essas disparidades de valor dão uma amostra de que os condomínios na zona Sul são bastante restritos à uma classe específica, ao mesmo tempo que expõem a forma com que a mercantilização da cidade separa as melhores localizações para quem pode pagar pelo preço elevado. A segregação nesse caso se identifica pela “separação crescente entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular” (Lojkin, 1997, p. 189). Na zona Sul de São José do Rio Preto, dados sobre o rendimento médio mensal mostram que ele varia entre R\$ 2.144,26 a R\$ 9.070,45, mostrando mais uma diferença em relação aos bairros localizados na zona Norte, cujo maior rendimento ainda é inferior ao menor da zona Sul. Com essas duas regiões marcadas pelas diferenças, nós podemos identificar como o espaço urbano rio-pretense se transformou num mosaico composto por zonas e bairros que internamente mostram homogeneidades, assim como, externamente, apresentam desigualdades perceptíveis.

As maiores diferenças explícitas estão entre as zonas Norte e Sul, mas, como veremos no próximo tópico, as zonas Leste e Oeste também apresentam disparidades, ainda que em um nível menor. Comparadas ao que foi visto anteriormente, elas se apresentam como regiões mais heterogêneas, mas sem excluir a segregação.

ZONAS LESTE E OESTE: ENTRE A HOMOGENEIDADE E A HETEROGENEIDADE

A zona Leste traz uma questão que chama a atenção. Até as décadas de 1980 e 1990, ela pouco havia se expandido para além dos arredores das rodovias BR-153 e SP-425, como podemos ver na figura 1 apresentado no início deste trabalho. Por mais que houvesse um estoque grande de terras nessa região, os promotores imobiliários não estavam investindo em loteamentos com a mesma rapidez com que fizeram isso nas zonas Norte e Sul, por exemplo. Havia poucos bairros implantados, assim como não havia nenhum condomínio até 1991, quando foi lançado o primeiro, numa época em que esse tipo de empreendimento já marcava presença em outras áreas. A questão é que não há uma explicação definitiva sobre isso, mas é inegável que a década de 1990 deu início à expansão urbana para o sentido Leste. No caso dos condomínios, a figura 8 traz a referência dos projetos que foram implantados desde 1991:

Figura 8: Condomínios fechados da zona Leste.

Nome do condomínio	Proprietário	Ano de aprovação
Damha I	Anwar Damha	1991
Damha II	A.D. Empreend. Imob. Ltda.	1994
Damha III	A.D. Empreend. Imob. Ltda.	2000
Vista Alegre (Figueira I)	Grupo Agroseta	2001
Damha IV	A.D. Empreend. Imob. Ltda.	2003
Gaivota I	Grupo Agroseta	2004
Village Damha I	ENCALSO Constr. Ltda.	2005
Damha V	A.D. Empreend. Imob. Ltda.	2007
Village Damha II	ENCALSO Constr. Ltda.	2008
Recanto do Lago	CEM Empreend. Imob.	2008
Damha VI	A.D. Empreend. Imob. Ltda.	2008
Gaivota II	Grupo Agroseta	2009
Figueira II	Grupo Agroseta	2011
Village Damha III	ENCALSO Constr. Ltda.	2012
Quinta do Lago	CEM Empreend. Imob.	2014

Fonte: Barroso (2010); Lisboa (2019).

O quadro acima mostra que a multiplicação dos condomínios foi lenta na década de 1990, mas que houve um grande aumento do número de empreendimentos na primeira década dos anos 2000 em diante. Não à toa, Bueno (2003, p. 135) ressalta que a década de 1990 foi marcada pelo “retorno mais impetuoso da iniciativa privada na expansão dos loteamentos urbanos em São José do Rio Preto”. Houve inclusive a aprovação de mais de três dezenas de Leis de ampliação do perímetro urbano. Dessa forma, se antes a expansão ocorria sobretudo nos sentidos Norte e Sul, essa década incluirá o setor Leste também, impactando na paisagem urbana e valorizando terras nas proximidades. Destacamos a grande presença de condomínios das empresas Anwar Damha Empreendimentos Imobiliários Ltda. e ENCALSO Construtora Ltda., fundadas pelo engenheiro e empresário Anwar Damha (1930-2020), atuante em São José do Rio Preto desde a década de 1960. Por serem a maioria dos empreendimentos, eles foram responsáveis por intensificar a urbanização na zona Leste. Conforme Lisboa (2019, p. 130) destaca, “no caso do empreendimento realizado pelo grupo Damha, este resultou em um vetor de expansão e valorização da terra por meio de novos produtos imobiliários”. Em relação aos impactos gerados pela

implantação dos condomínios, o autor ressalta também que o setor Leste se configurou “como um eixo de expansão para empreendimentos de padrões alto e médio alto, que foram impulsionados por sua acessibilidade viária e seu atrativo natural”.

Algo já destacado aqui em relação a outros lugares, com a implantação dos condomínios do grupo Damha, houve como resultado um aumento nas obras de melhorias nessa região, visto que eram empreendimentos para uma classe de rendimento elevado. Assim, além do investimento no fornecimento de energia e no tratamento de água e esgoto, novas vias de acesso ao Centro e às rodovias foram construídas enquanto antigos caminhos foram pavimentados, assim como foram construídas áreas de lazer e a função comercial viu uma expansão devido a atração do condomínio. Contudo, diferente do que ocorreu nas zonas Norte e Sul, a zona Leste apresenta uma maior heterogeneidade, visto que condomínios estão presentes próximos a conjuntos habitacionais.

Ao contrário das outras áreas vistas anteriormente, cuja urbanização data desde meados da década de 1950, esta é uma zona de urbanização recente, se expandindo sobretudo após a década de 1990 para além das rodovias, que até então apareciam como limites para a expansão da zona Leste. O mercado imobiliário tem se beneficiado ao longo das décadas pelo estoque de terras utilizadas para produção de empreendimentos habitacionais, que mudaram a paisagem dessa região, tornando-a uma nova atração para os condomínios fechados e, mais uma vez, mantendo uma segregação já enraizada na produção do espaço urbano rio-pretense. Chama a atenção que não há verticalização evidente nessa região, sendo poucos edifícios construídos. O rendimento médio mensal varia entre R\$ 1.835,89 – visto nos bairros populares – e R\$ 7.303,82 – nos condomínios fechados. É importante ressaltar que, semelhante ao que acontece com as zonas Norte e Sul, há poucos obstáculos para a expansão continuar para o sentido Leste, o que possibilita garantir que os próximos anos trarão novos

projetos imobiliários populares ou de luxo. Um processo diferente acontece na zona Oeste, utilizada desde a década de 1960 como destino para as indústrias locais.

A zona Oeste de São José do Rio Preto tem o seu início de expansão na década de 1960, quando os primeiros projetos para o desenvolvimento do setor industrial começaram a ser elaborados. Era o período da ditadura militar e o prefeito da época – Adail Vetorazzo – era partidário da Aliança Renovadora Nacional (ARENA), o partido de situação, o que possibilitou ser beneficiado com a proximidade para com os militares na época. Conforme Teodózio (2008, p. 107-8) salienta:

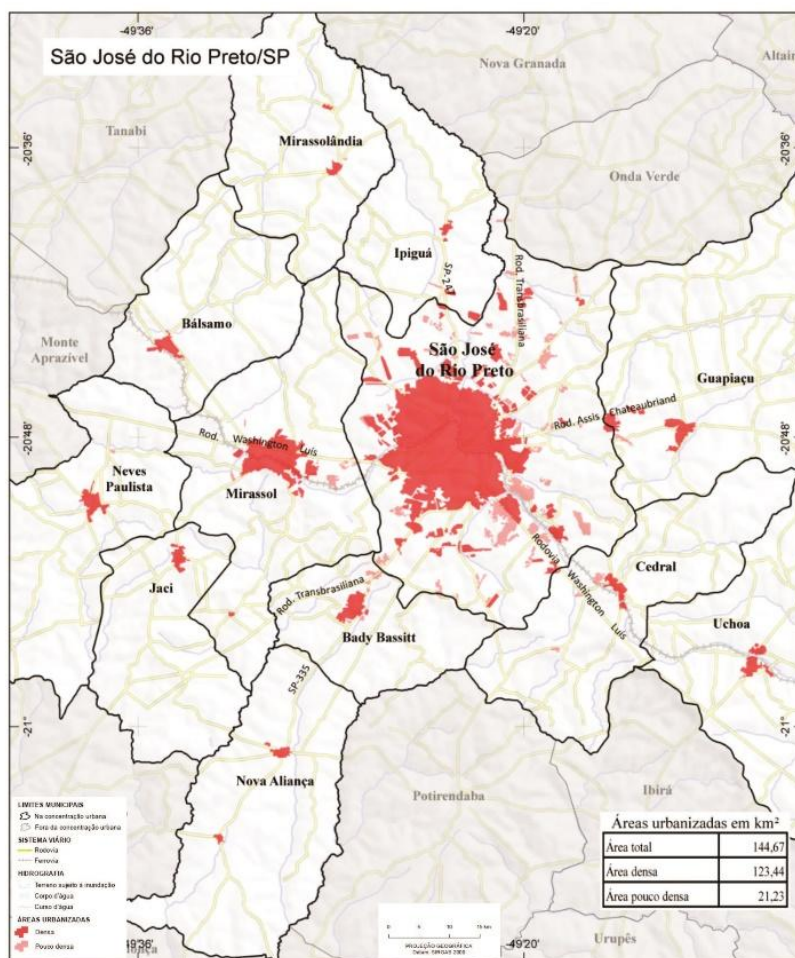
Em 1969, o prefeito municipal, Adail Vetorazzo, nomeou uma Comissão Municipal de Industrialização, composta por empresários e diretores de empresas vinculadas à ACIA [Associação Comercial, Industrial e Agrária de Rio Preto] para elaborar e executar um plano municipal de industrialização. A comissão sugeriu a implantação de um Distrito Industrial de 50 alqueires, em área próxima à rodovia Washington Luís, à ferrovia e ao aeroporto. A área sugerida pertencia ao Estado, mas, por intermédio do prefeito, cuja legenda pertencia à ARENA (partido do governo), o município recebeu 42 alqueires em doação. Em 25 de setembro de 1970, o prefeito promulgou a Lei nº 1.496, criando o Projeto para Desenvolvimento Industrial (PRODEI), que se destinava a incentivar a instalação e ampliação de indústrias no município, por meio da doação ou cedência de bens imóveis do patrimônio municipal e da concessão de benefícios fiscais.

61

Posteriormente à implantação do distrito industrial, a ideia era que houvesse um incentivo à urbanização na zona Oeste, que até então não havia sido ocupada. Contudo, mais de uma década depois da implantação do distrito industrial, o nível de urbanização nessa região ainda era baixo. Em contrapartida, os principais eixos de expansão eram nas zonas Norte e Sul, conforme já ressaltamos anteriormente. No caso da zona Leste, havia poucos bairros avançando as rodovias.

Ao longo dos anos após a implantação do distrito industrial, houve investimentos da administração municipal e do Estado para a expansão da atividade industrial na cidade, como, por exemplo, propondo redução de impostos e o fornecimento de infraestrutura. Entre os demais incentivos, Teodózio (2008) ressalta que havia a proposta de isenção de impostos por 10 anos para empresas que ainda não estivessem em São José do Rio Preto, enquanto para aquelas locais a isenção seria de 5 anos. Ao mesmo tempo, conforme a autora complementa, a prefeitura se comprometia com a expansão das “redes de energia elétrica, telefone, água, esgoto e galerias pluviais, colocando a infraestrutura à disposição das indústrias” (Teodózio, 2008, p. 108). A produção habitacional ocorreu nessa região sobretudo com o objetivo de aproximar o local de trabalho com o local de moradia das famílias.

Todavia, apesar dos investimentos, não houve uma grande expansão urbana para o sentido Oeste como houve em outras direções. O principal motivo para isso, que pode ser visto na figura 9, é o limite municipal entre São José do Rio Preto e Mirassol, condição que dificulta essa dispersão.

Figura 9: Áreas urbanizadas de São José do Rio Preto e municípios vizinhos.

Fonte: IBGE, DGC/Coordenação de Geografia; IBGE, DGC/Coordenação de Cartografia.

A figura acima mostra não só o motivo da zona Oeste não ter se expandido como as outras regiões, mas também mostra por que a expansão foi maior nas zonas Norte, Sul e Leste. É importante lembrar que até nos planos urbanos havia a previsão de expansão maior para essas áreas. Conforme podemos ver, os limites municipais estão mais distantes nessas direções, o que possibilita a implantação de empreendimentos habitacionais até mesmo em localizações mais distantes na mancha urbana, como é identificado inclusive na figura, visto que há sobretudo nos sentidos Norte e Sul a existência de áreas com urbanização mais e menos densa. A figura mostra também como a mancha urbana de São José do Rio Preto se tornou dispersa. Nela, podemos identificar a existência de loteamentos

implantados nos extremos do município, e eles são predominantemente destinados aos moradores de rendimento inferior.

Por fim, dados do IBGE mostram que, na zona Oeste, o rendimento médio mensal das famílias varia entre R\$ 1.540,12 e R\$ 8.986,81, sendo que o maior rendimento está localizado no condomínio Jardim do Cedro, o único empreendimento desse tipo localizado fora das zonas Sul e Leste. Essa região concentra em sua maioria bairros e conjuntos habitacionais populares ao mesmo tempo em que há também os galpões do distrito industrial. No passado, programas de desfavelamento colocados em prática remanejaram as famílias para os novos bairros localizado nessa área – e também na zona Norte –, criando uma região marcada também pela homogeneidade, só que dessa vez para a população mais pobre. O único condomínio fechado implantado fora das zonas Sul e Leste não interfere nessa região homogênea.

Com sua produção e apropriação feita de forma desigual, a cidade capitalista apresenta uma paisagem composta por diferenças e contradições. Os agentes produtores do espaço, a partir das políticas públicas e do investimento de capital, idealizam cidades em que há diferentes extremos. De um lado, há bairros e condomínio de luxo ocupados pela população de maior poder aquisitivo, enquanto num outro extremo há os empreendimentos populares construídos para alojar a população mais pobre. Com a mercantilização da cidade, o acesso é garantido para aqueles que podem pagar pelo preço das melhores localizações. Nesse contexto, Carlos (2019, p. 25) argumenta que a inclusão do espaço no circuito da troca é uma característica da “problemática explicativa do mundo moderno sob a forma da segregação [...] que é a expressão mais bem-acabada da mercantilização do espaço sob a lógica do capital”.

Como a expansão urbana se desenvolve de forma rápida, não há a garantia de serviços básicos serem fornecidos para toda a população com a mesma velocidade, fazendo com que as benfeitorias sejam destinadas inicialmente aos

segmentos de maior renda. Em síntese, conforme Singer (1982, p. 27) ressalta, o mercado imobiliário atua de uma forma em que a ocupação das áreas bem servidas de infraestrutura seja “privilégio das camadas de renda mais elevada, capaz de pagar um preço alto pelo direito de morar”, enquanto a “população mais pobre fica relegada às zonas pior servidas e que, por isso, são mais baratas”. Essa descrição pode ser identificada em todas as grandes cidades, particularmente em São José do Rio Preto, recorte territorial deste trabalho que tem na segregação um conteúdo inseparável da produção do espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Concebida como um espaço onde os encontros entre as diferentes classes são possíveis, a cidade se torna cada vez mais um palco das desigualdades e das separações. Os diferentes agentes produzem este espaço ao mesmo tempo em que produzem os processos que expõem as diferentes formas de acesso dos cidadãos. A cidade capitalista moderna, cujo acesso à propriedade se define pelo mercado, se torna então um espaço cada vez mais elitizado e desigual. Assim, quem dispõe de maior poder aquisitivo pode viver nos melhores lugares, enquanto os outros se resignam a viver onde for possível.

Em São José do Rio Preto, a produção e manutenção dessas desigualdades datam do final da década de 1950, quando a primeira Lei de Zoneamento foi criada. Desde essa época, já havia um princípio de divisão entre as diferentes zonas, em que a elite local vivia inicialmente no Centro, deslocando-se posteriormente para a zona Sul. Em contrapartida, as famílias mais pobres ocupavam a zona Norte em propriedades rurais ou loteamentos populares. Nas décadas seguintes, as políticas urbanas e os programas financiados pelo Estado foram responsáveis por agravar essa separação, ao invés de buscar abrandar essas disparidades.

Hoje, a paisagem urbana rio-pretense se destaca por uma zona Norte estabelecida como a região para onde a população de rendimento inferior habita, ao passo que no outro extremo – a zona Sul – ocorre a apropriação pelas classes média e alta, formando então duas zonas em que se destaca a homogeneidade interna e a disparidade entre elas. Em contrapartida, em uma área de urbanização mais recente – zona Leste – é possível identificar diferenças, mas que não são explícitas quanto em outras regiões. Por fim, no setor Oeste, há a presença do distrito industrial e de conjuntos habitacionais populares construídos para aproximar os locais de trabalho e moradia, mas, diferente do que ocorre em outros setores, há pouco espaço para a expansão.

A segregação se destaca em São José do Rio Preto, se tornando um conteúdo inseparável da produção do espaço urbano. Compreendemos que os agentes produtores do espaço – os proprietários fundiários, o Estado e, sobretudo, o capital – foram os responsáveis por ações que tiveram como interesse principal apartar as classes, mantendo-as distantes umas das outras em regiões que se estruturaram dessa forma. Assim, seja com a aprovação de Leis municipais ou com o recebimento de verbas do Estado, pouco se fez contra a criação de áreas homogêneas, responsáveis por definir o lugar de cada um nessa cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCÂNTARA, D. M. de. **Mudanças na produção do espaço urbano de Londrina (PR), São José do Rio Preto (SP) e Uberlândia (MG):** análise comparativa da dinâmica imobiliária recente. Presidente Prudente, 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.

ALVAREZ, I. P. A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação. In: CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2018.

BAENINGER, R. Crescimento da população na Região Metropolitana de São Paulo: desconstruindo mitos do século XX. In: KOWARICK, L.; MARQUES, E.

(orgs.). **São Paulo: novos percursos e atores** (sociedade, cultura e política). São Paulo: Editora 34, 2011.

BARROSO, L. F. de L. **Expansão dos condomínios horizontais e loteamentos fechados em São José do Rio Preto**. São Carlos, 2010. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos.

BAUDRILLARD, J. **Simulacros e simulações**. Lisboa: Antropos, 1981.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Revista Eletrônica de Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**. v. 2, nº 1, p. 68-80, 2005.

BOURDIEU, P. Efeitos de lugar. In: BOURDIEU, P. *et al.* (orgs.). **A miséria do mundo**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

BUENO, J. C. de L. **A expansão física de São José do Rio Preto – 1980 a 2000**. São Paulo, 2003. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo.

CARLOS, A. F. A. Diferenciação socioespacial. **Cidades**, v. 4, nº 6, p. 45-60, 2007.

_____. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

_____. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. In: CARLOS, A. F. A. (org.). **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. Geografia crítica-radical e a teoria social. In: CARLOS, A. F. A.; SANTOS, C. R. S.; ALVAREZ, I. P. (orgs.). **Geografia urbana crítica: teoria e método**. São Paulo: Contexto, 2018.

_____. Uma geografia do espaço. In: CARLOS, A. F. A.; CRUZ, R. de C. A. da (orgs.). **A necessidade de geografia**. São Paulo: 2019.

_____. Segregação socioespacial e o “direito à cidade”. **GEOUSP (On-line)**, v. 24, nº 3, p. 412-424, 2020.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2020.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

KASPER, C. P. **Habitar a rua**. Campinas, 2006. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Estadual de Campinas.

KOWARICK, L. **Escritos urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

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

LIMA, L. H. M. **Os agentes capitalistas e a produção do espaço urbano de São José do Rio Preto/SP**. São Paulo, 2022. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo.

LISBÔA, C. R. N. **A produção residencial por empresas privadas: sua influência no território urbano de São José do Rio Preto de 2000 a 2015**. São Carlos, 2019. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARTINS, J. de S. **O cativo da terra**. São Paulo: Contexto, 2018.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Editora Hucitec, 1984.

PATEIS, C. da S. **Reestruturação urbana e transformações na área central em cidades médias: o caso de São José do Rio Preto – SP**. Rio Claro, 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.

PINTAUDI, S. M. Os *shopping centers* brasileiros e o processo de valorização do espaço urbano. **Boletim Paulista de Geografia**, nº 65, p. 29-48, 1987.

SANTOS, A. C. dos. **Mudanças e permanências na política urbana e o seu papel na produção do espaço urbano desigual: estudo de São José do Rio Preto-SP**. Campinas, 2013. Tese (Doutorado de Ciências Sociais) – Universidade Estadual de Campinas.

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

TEODÓZIO, D. M. **Do sertão à cidade: planejamento em São José do Rio Preto dos anos 50 aos anos 2000**. São Carlos, 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo.

VASCONCELOS, L. A. T. **Desenvolvimento econômico e urbanização nas regiões administrativas de São José do Rio Preto e Araçatuba**. Campinas, 1992. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas.

WHITAKER, A. M. Centro da cidade e novas áreas centrais: uma discussão a partir de São José do Rio Preto, Brasil. In: FERNANDES, J. A. R.; SPOSITO, M. E. B. (orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, 2013.

Submetido em: 07 de fevereiro de 2024.

Aprovado em: 16 de agosto de 2025.

Publicado em: 23 de outubro de 2025.