VAZIOS URBANOS: QUADRILÁTERO CENTRAL DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP.

Ana Carla De Mendonça Heiras, Cássia De Souza Ferreira, Fabiana Alves Elias, Yeda Ruiz Maria

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Presidente Prudente – SP.

RESUMO

No decorrer deste artigo buscamos definir o significado de vazios urbanos na visão de diferentes autores, buscando concretizar uma ideia para referenciar os vazios urbanos existentes no quadrilátero central da cidade de Presidente Prudente- SP, e fazer uma junção dos fatos que ocasionaram o surgimento desses locais sem uso. No caso específico de Presidente Prudente, os vazios são na maioria das vezes locais de estacionamento privado, já que na região central localiza-se um grande fluxo de veículos durante o dia, por ser uma área comercial. Então se realizou esse estudo para uma análise e os porquês dessas áreas estarem vazias em uma região tão movimentada da cidade.

Palavras - chave: Vazios, quadrilátero, centro, Presidente Prudente, estacionamento.

URBAN VOIDS: CENTRAL QUAD PRUDENT PRESIDENTE – SP.

ABSTRACT

Throughout this article we seek to define the meaning of urban voids in view of different authors, seeking to realize an idea referencing existing urban voids in the central quadrangle of Presidente Prudente - SP, and make a junction of the facts that led to the emergence of these local unused. In the specific case of Presidente Prudente, the voids are mostly local private car, since the central region located a large flow of vehicles during the day, being a commercial area. So this study was conducted to examine and whys of these areas are empty in such a busy area of the city.

Keywords: Empty, quad, center, Presidente Prudente, parking.

INTRODUÇÃO

Os vazios urbanos são formados por espaços não edificados ou não aproveitados (podendo ser construções abandonadas ou destruídas), e até mesmo espaços esquecidos ou não qualificados como áreas livres no interior do perímetro urbano; edificações que ocupam menos de 20% do terreno, espaços projetados (ou mal projetados) para acontecimentos do cotidiano, porém em consequência de um vazio demográfico ou por ações marginais não são utilizados (VILLAÇA, 2007).

No entanto, a definição varia entre diferentes autores: espaços como parques e praças podem eventualmente ser considerados "vazios urbanos" por alguns autores e outros não, visto que se constitui de espaços urbanos com função social e integração da sociedade, e não espaços ociosos.

Segundo Sposito (2004) grandes espaços vazios podem ser resultado da transformação de usos urbanos, da gentrificação (processo de valorização imobiliária de uma zona urbana, geralmente acompanhada da deslocação dos residentes com menor poder econômico para outro local e da entrada de residentes com maior poder econômico), da degradação, da segregação e do abandono de antigas áreas ferroviárias, portuárias e fabris, levando a sua desocupação parcial ou total, e até mesmo a substituição do perfil populacional. A autora frisa ainda que em cidades que passaram por alteração do perfil econômico nas últimas décadas do século XX (época na qual se introduziu maquinários na produção campesina), notam-se normalmente grandes espaços abandonados e estruturas construídas vazias, como galpões, pátios de manobra e logística, docas, entre outros, que agora não mais possuem função e encontram-se ociosos, também consequências do crescimento desordenado, e da falta de planejamento urbano (SPOSITO, 1983).

Os vazios estão espalhados por todas as cidades, demonstrando a falta de planejamento urbano e leis de uso e ocupação do solo, que por inúmeras vezes passam despercebidos pela maioria da população e das autoridades públicas. Muitas vezes muros e outdoors escondem esse espaço, no entanto chamam a atenção quando servem de abrigo para moradores de rua e depósito de lixo, os vazios urbanos com relação aos lotes ocupados podem parecer pouco, mas alimenta a especulação imobiliária.

Segundo Kandir (1984) especulação imobiliária é estocar algo na esperança de realizar uma transação vantajosa no futuro quando, então, seu preço estaria superior ao preço atual, valorizando o local, em consequência da infraestrutura instalada. No caso do quadrilátero central, os vazios urbanos são consequência dessa especulação imobiliária na maioria das vezes decorrentes de políticas públicas e interesses econômicos.

Portanto, esse trabalho tem por objetivo fazer análises sobre a questão da existência dos vazios urbanos no quadrilátero central de Presidente Prudente, embasadas em revisões teóricas, justificando tais processos através da lógica especulativa imobiliária, e da falta de planejamento urbano para o crescimento populacional atual.

METODOLOGIA

Para alcançar os objetivos que serão aprestados a seguir, foram realizados estudos sobre pensamentos de autores distintos, fazendo uma junção desses significados para definir qual tipo de vazios urbanos possui o centro de Presidente Prudente- SP realizou-se também verificações in loco para definir onde realmente se encontravam os vazios, e qual sua utilidade naquele momento, e um mapa delimitando cada lote desse quadrilátero para facilitar a compreensão e as análises realizadas.

ESTUDO DE CASO – QUADRILÁTERO CENTRAL DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP

Para entendermos os vazios urbanos no quadrilátero central de Presidente Prudente- SP é preciso conhecer a história da cidade, os elementos geradores do local, analisar os interesses sociais e espaciais, conhecer e reconhecer o que é importante para reestruturar uma identidade. É prioritária uma especulação imobiliária para compreender o surgimento dos vazios urbanos, e o que leva os proprietários a manter esses espaços sem uso.

Presidente Prudente é uma cidade localizada no interior do Oeste Paulista (figura 01), ocupa uma área de 562.107 km², sendo que 16.5600 km² estão em perímetro urbano, e sua população foi estimada em 207, 625 habitantes, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, sendo então a 36ª (trigésima sexta) mais populosa de São Paulo e primeira de sua microrregião (IBGE/ 2010).

Figura 1. Localização do Estado de São Paulo no país, através de mapa ilustrativo, e localização do quadrilátero central na cidade de Presidente Prudente- SP- localizadas por satélite.

Fonte: Google Earth, editado pelas autoras, 2014.

Em 14 de setembro 1917 o Coronel Francisco Goulart, um dos colonizadores da cidade chegou a Alto Tamanduá na estação férrea (denominada Presidente Prudente, em homenagem ao presidente Prudente de Moraes, que futuramente viria a ser o nome da cidade) que estava sendo construída, e fundou a Vila Goulart. Dois anos depois chegou o Coronel José Soares Marcondes fundando a Vila Marcondes, dando início ao desenvolvimento da cidade através da linha férrea que vinha de Sorocaba (figura 02).

Figura 2. Componentes do surgimento de Presidente Prudente- SP

Fonte: Google Earth, editado pelas autoras, 2014.

Segundo Benjamin Rezende, no livro *Raízes Prudentinas* a delimitação da Vila Goulart (parte de maior desenvolvimento econômico e social da cidade) foi feita através das Avenidas Washington Luiz, Coronel Manoel Goulart, Brasil e Coronel José Soares Marcondes, hoje responsáveis pela fronteira física do quadrilátero central, principal referência desta localidade até os dias atuais. Neste quadrilátero, estabeleceu-se o comércio que a princípio abastecia os agricultores que chegavam à cidade para cultivar novas terras, fortalecendo-se após a década de 40, principalmente com o cultivo do algodão.

Na década de 1970 houve reafirmação do centro. Nas décadas de 60/70/80, a área central atingiu preços mais altos, onde o solo já se aproximava de suscitar renda de monopólio. Aliado a esta situação, a partir da década de 1970 e, especialmente, de 1976, a cidade conheceu um crescimento territorial urbano sem precedentes. A partir de meados da década de 1980, podemos notar o surgimento de 'novas centralidades'. (HONDA, 2010, pág.17).

A partir da década de 1960, o centro tornou-se referência regional, e o crescimento da cidade era no sentido da linha férrea. Na década de 70 o crescimento passa a ser leste-oeste (lado da Vila Goulart), e começa um esvaziamento da área central por causa da legalização da cobrança de imposto, que 'expulsou' os mais pobres, tornando a região prioritariamente comercial, e no final da década foi criado o calçadão, que a priori preocupava os comerciantes, mas depois se tornou símbolo do centro. (Rezende, Benjamin. Raízes Prudentinas, 2000).

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O processo de urbanização prudentino se mostrou fortemente segregacionista e a cidade foi crescendo de uma forma descontínua, deixando terrenos vazios em sua malha urbana, ou seja, com claros indicadores e participação de vários agentes, como os proprietários imobiliários e incorporadores, direcionando a expansão urbana, com uma produção apoiada na especulação imobiliária, apoiados pela prática do Poder Público local, que não age no seu controle e regulação (MARISCO, 2003).

Através do mapa de uso e ocupação do solo podemos perceber essa segregação, que tornou o centro praticamente comercial (figura 03), onde existe uma grande concentração populacional durante o dia, cujas pessoas se dirigem a essa área para várias atividades, de diversas regiões da cidade, compondo grande diversidade socioeconômica e onde há troca de serviços.

Figura 3 Gráfico de uso e ocupação do solo de Presidente Prudente - SP

Fonte: Autoras, 2014

Em decorrência de sua atividade tipicamente diurna, no período noturno há um grande esvaziamento, gerando vazios urbanos que favorecem uma característica da área central da cidade, a obsolescência dos espaços públicos, que vem sendo apontado como causa de alguns problemas sociais da localidade, como uso inadequado dos espaços, prostituição e vandalismo, que além de depreciar o patrimônio cultural também colocam em risco os moradores. Esse aspecto social é de grande relevância para o espaço e seria parcialmente sanado se houvesse uma manutenção das edificações e espaços vazios na área central, embasadas em instrumentos urbanísticos definidos e aprovados na Constituição Federal de 1988 e na Lei Federal 10.257/2001 (Estatuto da cidade) que apoiam ações voltadas a esse fim.

A falta de planejamento urbano nessa região da cidade é visível (principalmente porque essa área se estruturou junto com o crescimento da cidade, e não havia uma preocupação com o crescimento se tornando desordenado), e um dos problemas mais agravantes é o fluxo muito intenso, prioritariamente dos automóveis particulares, por não haver condições adequadas de transporte público, de trânsito ou estacionamento.

[...] quando um promotor imobiliário resolve agregar determinada área ao espaço urbano, ele visa um preço que pouco ou nada tem a ver com o custo imediato da operação. A 'valorização' da gleba é antecipada em função de mudanças na estrutura urbana que ainda estão por acontecer e, por isso, o especulador se dispõe a esperar um certo período, que pode ser bastante longo, até que as condições propícias se tenham realizado. (SINGER, 1980, pág.79)

A região tem uma boa localização, e um caráter histórico fundamental na imagem da cidade, provida de infraestrutura consolidada e alvo de intensas atividades imobiliárias. O solo central, deste modo, como os demais tipos de imóveis, possui dupla natureza econômica. Podendo ser, tanto fator de produção ou bem de consumo durável, quanto opção de investimento. Isso pode indicar que o solo urbano é colocado no mercado, segundo os interesses dos proprietários, o que varia no tempo e no espaço.

Figura 4. Mapa de divisão de lotes do quadrilátero central e localização dos vazios urbanos.

Fonte: Prefeitura Municipal, editado pelas autoras, 2014.

De acordo com levantamentos realizados no quadrilátero central na disciplina de urbanismo (UNOESTE, 6º termo de Arquitetura e Urbanismo) atualmente existe 491 lotes, onde 98% estão ocupados (figura 04), gerando assim um aumento nos valores dos edifícios, tanto para venda quanto para aluguel. Ao longo dos anos, a grande maioria desses lotes vem sofrendo processos de parcelamento do solo sucessivos, que acarretaram na impossibilidade de reinseri-los no mercado de terras atual. Suas dimensões reduzidas desfavorecem o cumprimento de exigências básicas, como recuos, dimensões mínimas dos compartimentos, circulação interna e externa, gabarito e relações estabelecidas entre a edificação e a cidade, dificultando um replanejamento.

Os 2% (19 lotes) que são destinados aos vazios urbanos, estão sendo ocupados atualmente por estacionamentos de propriedades privadas, já que as vias não comportam mais o fluxo de veículos que estacionam nas ruas. Esses estacionamentos estabelecem uma relação com o comércio local, podendo ser caracterizado como um bem coletivo ou privado, tais como, estacionamentos exclusivos para clientes de determinadas lojas, bancos, supermercados.

CONCLUSÕES

De acordo com as definições de vazios urbanos referenciados na obra de Flávio Villaça, estacionamentos são considerados vazios urbanos, por isso realizou-se essa abordagem em relação ao centro físico de Presidente Prudente, que tem ocupação de praticamente 100% de seus lotes, mostrando-se estagnado pelo grande fluxo de automóveis no período diurno, dessa forma sendo necessário o aparecimento desses estacionamentos para atender a essa necessidade.

Considerando esses aspectos é visível a necessidade de ações do Poder Público local no setor de planejamento urbano, com intervenções eficazes para padronização desses

estacionamentos, já que eles se fazem necessários, visto que não existe outra saída coerente para sanar os problemas de se estacionar próximo a região comercial, já que essa é uma área concretizada. A região central da cidade necessita de políticas claras para, revitalização e reestruturação, sanando os problemas apresentados, e fazendo com que o espaço receba uma função reconhecida não como vazia urbano, mas como uma área necessária, mas para isso esses estacionamentos precisam ser repensados, tornando-a mais incluyente na sociedade.

Verifica-se também a necessidade de planos e projetos de revitalização urbana focando nesses vazios para diminuí-los, oferecendo para a população transporte público de qualidade e incentivo a população, para que os mesmos usufruem desses direitos, suprimindo a necessidade das pessoas de ir até o centro de automóvel, dessa forma diminuindo os estacionamentos, e gerando novas utilidades para esses espaços.

Outrora esses espaços ficam ociosos durante o período noturno e poderiam ser explorados com outras atividades, não excluindo os mesmos dentro o ambiente urbano noturno, criando atividades não apenas para os estacionamentos no período noturno, mas para a toda região central que sofre com o esvaziamento à noite. O espaço em desuso, sendo pensado como ponto de partida para solução de problemas da própria cidade e da sociedade, tende a requalificação e revitalização do lugar, não baseado na especulação imobiliária e econômica, visando até mesmo uma sustentabilidade do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

HONDA, S .C.A.L. Habitação Social em Presidente Prudente-SP. In: **Revista Colloquium Humanarum**, v. 7, n. 2, pp.17-22, jul/dez 2010. Presidente Prudente: UNOESTE.

MARISCO, L.M.O. **A norma e o fato: abordagem analítica da segregação sócio-espacial e exclusão social a partir dos instrumentos urbanísticos**. Presidente Prudente: FCT-UNESP, 2003(Tese de Doutorado).

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista**. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo: AGB, nº 57, 1980. p. 77-92.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente**. 1990. Tese (doutorado em Geografia) – USP, São Paulo.

SPOSITO, M.E.B. **O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana**. Rio Claro:IGCE/UNESP, 1983 (Dissertação de Mestrado).

VILLAÇA,F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Studio Nobel, 2007.