

Isabel Macena Francini Ribeiro
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
TRABALHO DE GRADUAÇÃO INDIVIDUAL

A Lapa como subcentro e a centralidade na metrópole

Isabel Macena Francini Ribeiro
Orientadora: Ana Fani Alessandri Carlos
São Paulo

2016

Resumo

Este trabalho busca entender o bairro da Lapa, na Zona Oeste da cidade de São Paulo, como um subcentro. Assim, tentamos desvendar seus conteúdos de centralidade dentro da metrópole e como sua função de subcentro é importante para a região noroeste da cidade, mais periférica. Para isso, estudamos o comércio ambulante e sua dinâmica, assim como dos principais comércios da rua Doze de Outubro, onde o comércio é efervescente, mostrando muito do funcionamento do centro do bairro, suas funções e sua importância. Tentamos também entender melhor a dinâmica do setor informal e sua importância para a metrópole contemporânea. Podemos notar como a mobilidade e a circulação são essenciais para o fenômeno da centralidade no bairro da Lapa.

Palavras-chave: centralidade, subcentro, centro-periferia, transporte, comércio ambulante.

Abstract

This paper seeks to understand the neighborhood of Lapa, in west side of the city of São Paulo, as a subcentre. Therefore, we tried to unveil its contents of centrality inside the metropolis and how its function of subcentre is important to the northwest side of the city, more peripheral. For this, we studied the street trading and its dynamic, and the main trading in Doze de Outubro Street as well, where the trade is effervescent, showing a lot of the operation of the center of the neighborhood. Its functions and its importance. We also tried to understand better the dynamic of the informal sector work and its importance to the contemporary metropolis. We could notice how the mobility and the circulation are essential to the centrality phenomenon in the neighborhood of Lapa.

Key-words: centrality, subcentre, center-periphery, transport, street trading.

*“Stadtluft macht frei”
(O ar da cidade liberta)*

À minha família, que sempre me incentivou e colaborou imensamente para o sucesso deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, Maria do Carmo e Orlando, por todo suporte, apoio e por acreditarem em meu potencial. Sem eles, nada disso seria possível. Obrigada por sempre estarem do meu lado e pelos esforços imensuráveis de vocês para que eu e minhas irmãs pudéssemos ter sempre o melhor. Às minhas irmãs, Ana Carolina e Juliana, pelo companheirismo, incentivo e paciência. Vocês são meus grandes exemplos de inteligência, sabedoria e persistência. Às minhas primas, Ádima e Heloísa, minha tia Vilma, por todo o estímulo e colaboração. À minha família, pelo apoio, e à minha mais nova família, Solange, Elcio, Maira e Raissa, por toda compreensão e estímulo.

Agradeço aos meus amigos da Geografia, que levo comigo com muito carinho, Marina, Tamires, Viviane, Patrícia, Bruno, que também passaram pela longa, bela e difícil trajetória da graduação ao meu lado. Também agradeço a inspiração e incentivo de amigos como Daniele, Andrew, Paloma, Samira, Raquel e Vivi, que também colaboraram para o sucesso deste trabalho.

Aos entrevistados, que de forma muito solícita e positiva contribuíram com suas lindas histórias, de muito trabalho e sofrimento, mas também de alegria, dedicação e conquistas. Agradeço aos que participavam comigo das reuniões de TGI, colaborando imensamente, com suas ideias, teorias, questões e discussões tão ricas e construtivas, essenciais para a construção e desenvolvimento do trabalho.

Agradeço à minha orientadora, Ana Fani, que de forma muito firme, compreensiva, inspiradora e fascinante me incentivou, guiou e instigou a realização deste trabalho da melhor forma possível.

Agradeço especialmente ao meu marido, Pedro, pela inspiração, encorajamento e todo o apoio, me incentivando imensamente, sempre de forma muito serena e carinhosa, mas também muito vigorosa e renovadora. Obrigada por me trazer a força e o impulso para concluir este trabalho, para que possamos viver uma nova e grandiosa fase de nossas vidas. Obrigada por tudo. Ao meu filho, Raul, minha inspiração colossal e a quem agora pretendo me dedicar inteiramente.

Que este trabalho possa, de alguma forma, contribuir para o pensamento sobre a cidade e também para meu crescimento dentro do estudo geográfico, e inspirar outras pessoas a pensar e refletir o estudo do urbano e suas problemáticas de forma construtiva e revolucionária.

SUMÁRIO

1)	Introdução.....	6
2)	O plano do lugar: o comércio na Rua Doze de Outubro.....	14
I.	O comércio ambulante, os lojistas, a sociedade e o Poder Público: relação conflituosa.....	15
II.	O setor informal.....	28
III.	O comércio tradicional e o Mercado da Lapa.....	30
IV.	Lei de Zoneamento.....	34
3)	A Lapa e a centralidade na metrópole.....	35
I.	Comércio, centralidade e fragmentação do espaço urbano.....	35
II.	Centralidade, definições, centro x periferia.....	41
4)	Urbano, mobilidade e circulação: considerações finais.....	47
	Referências Bibliográficas.....	53

ANEXOS

Anexo I - História da Lapa.....	50
---------------------------------	----

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: O bairro da Lapa na Zona Oeste de SP.....	7
Mapas 2 e 3: Área de estudo - “Centro da Lapa”	7
Mapa 4: A Lapa e sua centralidade na região noroeste de SP.....	10

ÍNDICE DE FOTOS

Fotos 1 a 4: Rua Doze de Outubro.....	16
Foto 5: Barraca de um dos ambulantes na Rua Doze de Outubro.....	18

Foto 6: Rua Conrado Moreschi, onde se localizam 6 pontos finais de ônibus próximos à Rua Doze de Outubro.....	19
Foto 7: Rua Conrado Moreschi, em frente ao Mercado Municipal da Lapa: os ônibus que param ali vão todos para a região norte da cidade.....	19
Foto 8: Praça Prof. José Azevedo Antunes, localizada no final da rua Doze de Outubro, onde encontram-se 10 pontos finais de ônibus para a região noroeste de São Paulo e ônibus intermunicipais da Cia. EMTU que vão para cidades da Região Metropolitana de SP, como Carapicuíba, Barueri, Jandira e Osasco.....	20
Foto 9: “Operação Delegada” da PMSP, que acabou em confronto e na morte de um ambulante na Rua 12 de Outubro.....	25
Foto 10: Final da Rua 12 de Outubro com a Rua Albion, onde a presença de ambulantes é praticamente nula e a circulação de pessoas bastante menor.....	31
Fotos 11 e 12: Interior do Mercado Municipal da Lapa.....	33
Foto 13: Terminal de ônibus urbanos da Lapa.....	37
Fotos 14 e 15: Praça Miguel Dell’Erba, de frente do Terminal de ônibus urbanos da Lapa....	37

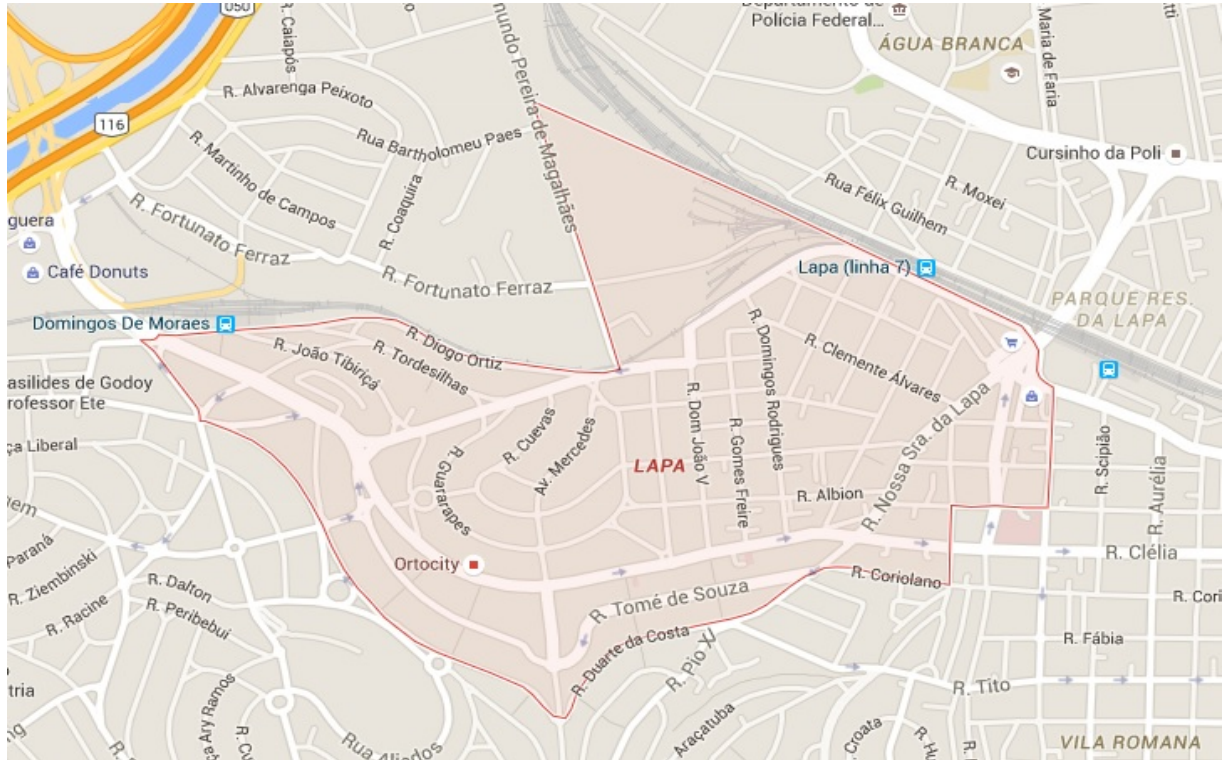
1) Introdução

O bairro da Lapa situa-se na Zona Oeste de São Paulo e está dividido em três regiões: “Lapa de Baixo”, “Alto da Lapa” e “Lapa”, sendo esta última considerada como o centro comercial, a qual será estudada neste trabalho, como tentativa de entender o processo de centralização que se deu na região. Esta divisão, consagrada no meio popular, aparece na paisagem com uma disposição que se deu, aparentemente, pela ocupação da área, na qual a região central e comercial se desenvolveu em torno da linha de trem; a Lapa de Baixo constitui-se na área predominantemente residencial mais antiga e de moradias mais simples; e o Alto da Lapa de residências mais sofisticadas e mais distantes do centro do bairro.

No bairro, há um viaduto (Viaduto da Lapa) que liga a Lapa de Baixo ao centro da Lapa e ao Alto da Lapa. Também possui um grande Mercado Municipal, um Terminal de Ônibus (o Terminal Lapa) e duas estações de trem, fazendo integração com o metrô da Barra Funda (Linha Vermelha), da Luz (Linhas Azul e Amarela) e com estações de trem de outros municípios de São Paulo, como Osasco e Francisco Morato. O bairro também contém a Estação Ciência da USP, o Tendal Cultural da Lapa, um Poupa Tempo, entre outros serviços.

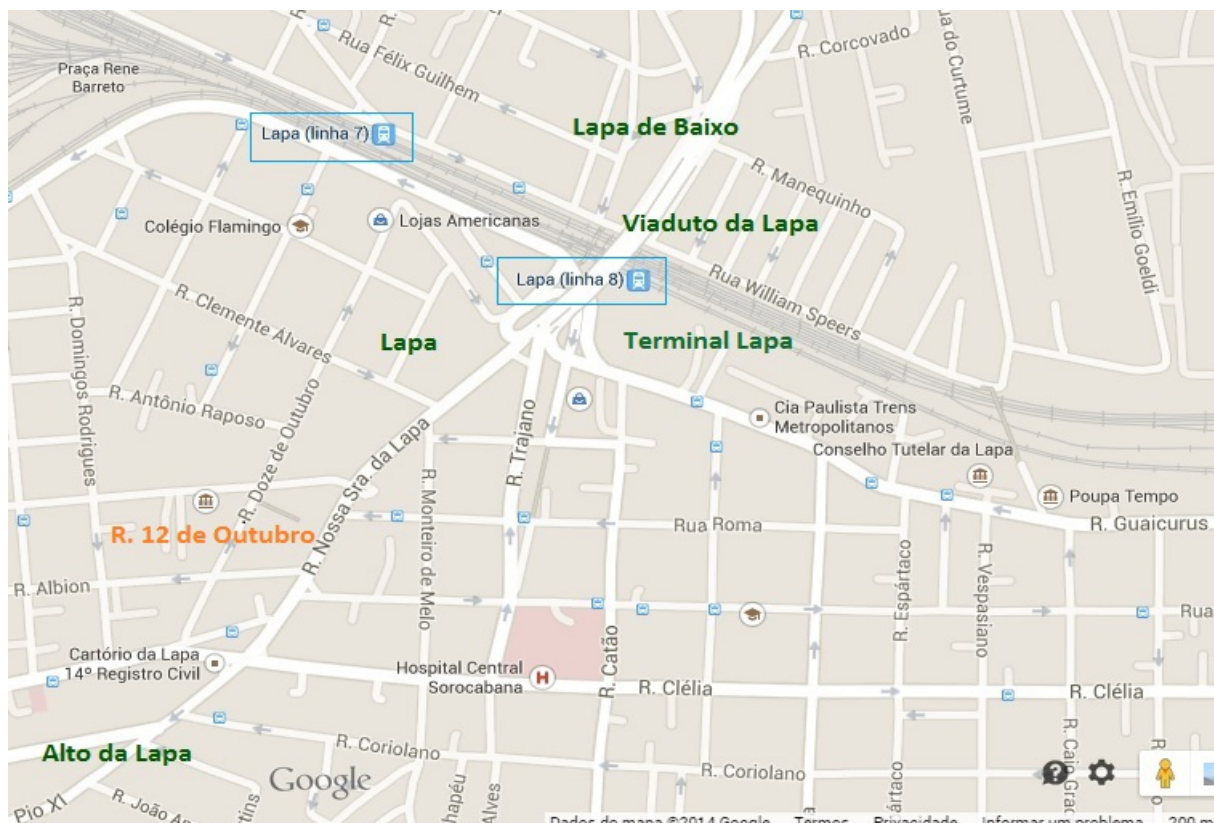
O Viaduto da Lapa, portanto, passa por cima das linhas de trem, separando paisagens bastante diferentes. A divisão do bairro em três também pode se notar no deslocamento através dele. Quando se atravessa o Viaduto, chegamos ao centro da Lapa, onde se encontram os equipamentos culturais, como bibliotecas e os outros acima citados, o Terminal de ônibus, um Shopping, o Mercado Municipal e as estações de trem (Linha 7 – Rubi e Linha 8 – Diamante da CPTM). Também há um grande centro comercial, com duas faculdades, bancos, agências de emprego, lojas, restaurantes, escolas, cartórios, igrejas, etc. Na Rua 12 de Outubro e na Rua Nossa Senhora da Lapa, as principais vias de comércio, podemos notar o comércio ambulante e a venda dos mais diversos artigos. Mais a leste, em direção ao à Vila Pompéia, é possível chegar a uma área mais valorizada do bairro, onde se encontra a Rua Coriolano e a Vila Romana, em que se nota a construção de diversos condomínios e edifícios, principalmente residenciais.

Mapa 1: O bairro da Lapa na Zona Oeste de SP



Fonte: Google Maps – 2016.

Mapas 2 e 3: Área de estudo - “Centro da Lapa”



Fonte: Google Maps – 2015.



Fonte: Google Earth – 2015.

O que notamos no bairro é a importância de sua centralidade. Os bairros de periferia mais próximos (localizados na região Noroeste) são atraídos pelos serviços do bairro da Lapa, devido à estrutura criada ali em torno do transporte e do comércio. Na região, além do terminal de ônibus, há

diversos pontos finais de ônibus os quais se dirigem, em sua maioria, para os diversos bairros da zona oeste, zona norte e ao centro da cidade, mas também para todas as regiões da cidade e também da Região Metropolitana de São Paulo. Junto dos outros serviços oferecidos, esta situação faz do bairro um centro importante de circulação de pessoas e mercadorias. A localização e a centralização dessas inúmeras atividades num único lugar, fazendo com que um grande número de pessoas se desloque até lá para assim poderem se locomover para outros cantos da cidade, chama a atenção e reúne diferentes momentos de ocupação e uso da cidade. Essa característica de ponto de encontro e deslocamento de pessoas e mercadorias, ligando vários pontos da cidade a uma região específica, marca o conteúdo de centralidade do bairro da Lapa que se procura explicar neste trabalho.

Dessa forma, o objetivo do estudo do bairro será desvendar como se dá a reprodução do espaço urbano atual e como suas transformações ao longo de seu desenvolvimento criam condições para suas diferentes formas de apropriação pelas pessoas. Essa apropriação se dará por meio da circulação e transformação do espaço, para que este se torne propício para tal. Para tentar desvendar o processo de produção e reprodução do bairro, partiremos daquilo que aí se localiza, reunindo um conjunto de atividades e pessoas. Para entender a construção de sua centralidade e entender também o processo mais geral de construção e valorização do espaço dentro da metrópole, analisaremos o centro da Lapa como espaço de reunião e exemplo de centralidade.

De acordo com Kowarick (1995), para se fazer investigações urbanas nos dias atuais, ao se estudar os “microprocessos”, pode se entender melhor os “macroprocessos”, pois aqueles são os “sujeitos e produtores de práticas e experiências sociais” (p. 52), capazes de demonstrar os discursos político e ideológico dos processos que se dão em escala global. Assim, ao verificar como e por que o centro da Lapa se estruturou, e como a lógica do capital e da intervenção estatal interferem nesse movimento, nas diferentes escalas, podemos traçar um entendimento sobre a metrópole e um processo mais amplo das relações sociais de produção do espaço urbano, já que a centralidade é constatada por meio da relação com uma área mais ampla e não simplesmente com a localização de determinadas atividades. Dessa forma, a localização e a paisagem como expressão espacial dessa centralidade serão nosso ponto de partida.

Uma das hipóteses deste estudo é que o centro do bairro da Lapa hoje se mostra extremamente importante para as periferias e bairros mais afastados da região noroeste, como centro comercial, de transporte e de trabalho – o que se verifica na concentração de linhas de ônibus, serviços e comércio. Ocorre a divisão do bairro em três regiões diferenciadas, não só pela história de sua ocupação, mas também como foco da ação conjunta do Estado e da iniciativa privada nos últimos anos. Nota-se que as pessoas que frequentam o Alto da Lapa, não são da

mesma classe de renda das que frequentam o centro da Lapa, por se tratar de um bairro nobre, urbanizado pela Companhia City, empresa que define um padrão construtivo de luxo, apontado pelo alto preço das moradias. Esta é conhecida por desenvolver bairros jardins na cidade de São Paulo, buscando a realização de sua mercadoria e trazendo com ela a valorização de áreas através de grandes empreendimentos imobiliários. Impregnado na paisagem, há também um movimento denso e diferenciado de pessoas e serviços, que se percebe na discrepante circulação de meios de transporte e na concentração de atividades econômicas. Isso faz com que se crie um diferente atrativo econômico para cada área do bairro, reproduzindo diferentes usos e formas de apropriação do espaço.

Outra hipótese é que a linha de trem dividindo duas partes do bairro pode ter influenciado na sua diferenciação socioespacial, que pode ser constatada na região próxima ao trem, no Largo da Lapa e na região mais central que mostram características mais “deterioradas”, do ponto de vista das construções. O que se nota, a partir daí, é que há um grande número de pessoas que vem dos bairros e cruza o Viaduto em direção ao centro da cidade ou outros locais para trabalhar e que se utiliza do Centro da Lapa como local de consumo de diversos produtos e para se deslocarem para outros bairros ou para o centro da cidade. Já a maior parte da população que reside no Alto da Lapa, consome e trabalha distante do centro da Lapa, em outras áreas da cidade, como o bairro de Pinheiros, não ultrapassando a linha do Viaduto, sugerindo uma segregação espacial causada pela divisão da linha do trem, que impõe diferentes tipos de uso do local, demarca as áreas da cidade e é capaz de dividir as pessoas por classe de renda.

Mapa 4: A Lapa e sua centralidade na região noroeste de SP



Fonte: Google Maps – 2015.

Dessa forma, existe a relevância da ligação entre as três áreas, porém o centro se mostra diferente do resto do bairro e essencial para a região noroeste da cidade como centro comercial e de transporte, desvendando uma singularidade e características específicas que devem ser exploradas para se entender a real importância da região e, a partir dela, sua relevância para a metrópole, capaz de explicar o papel dos subcentros no espaço urbano.

A construção e a reprodução do centro da Lapa possuem processos que valorizam a ideia de subcentro na mancha urbana e sua importância para a metrópole e para os estudos urbanos da atualidade, revelando a reprodução da sociedade capitalista através da apropriação do espaço e de sua transformação. Seus conteúdos de região coletora de pessoas e mercadorias colaboram com essa ideia, pois ela abarca características não apenas de bairro residencial, mas de ponto intermediário entre a periferia e o centro da cidade, ligando pessoas de uma determinada região – zona noroeste – para outros cantos da cidade, passando quase que obrigatoriamente pelo bairro. Se “o urbano é o modo pelo qual a reprodução do espaço se realiza na contemporaneidade” (CARLOS, 2008, p. 49), é por meio dele que iremos compreender como as relações sociais se consolidam dentro da lógica que as rege atualmente – a capitalista.

Segundo Rocha (2000), a metrópole se constitui numa totalidade fragmentada pela propriedade privada e também pela sua divisão administrativa, de acordo com as exigências do sistema de produção capitalista, o qual demanda a concentração de centros de decisão e dos centros financeiros, assim como a distribuição das atividades econômicas, de forma a garantir a circulação das mercadorias, e também produzindo o afastamento das pessoas de poder aquisitivo mais baixo com a expansão da mancha urbana. Essa divisão administrativa irá originar diversos centros de poder e de decisão política, gerando uma “segregação pela distância” (p. 16), em que a população mais carente se desloca para as periferias, ficando longe dos centros econômicos e de lazer, em função do preço do solo urbano, que define o acesso à moradia diferenciada. O que, todavia, não significa que a periferia esteja totalmente destituída dos conteúdos de centralidade: “Esta população segregada termina constituindo novas centralidades em função da necessidade de vida social que demanda um centro” (p.17), criando “centralidades de sociabilidade” voltadas para as atividades lúdicas inerentes ao cotidiano. Damiani (2010) diz que atualmente há um processo de urbanização crítica da metrópole, em que a produção capitalista do espaço implica em “valorização de certas áreas e expulsão da população residente” (p. 39), a qual acaba participando dos processos de valorização de novos espaços periféricos, “produzindo territórios de novas frentes de expansão do capital” (p. 39) e fazendo parte de uma atualização do espaço urbano, em que este se torna raro e se valoriza ao longo do processo. Assim, entendemos que o processo de criação de centralidades no espaço urbano é inerente a sua reprodução, causado pela valorização dos espaços, pela necessidade de socialização e também para a circulação de mercadorias e de pessoas.

No plano da metrópole, há uma relação entre centro e periferia, que se estrutura a partir dos acessos diferenciados da sociedade aos espaços-tempo da vida cotidiana, que tem como ponto central o acesso à habitação, o que se faz em função da renda e das condições gerais da ocupação e da produção do espaço, através da mancha urbana. Como decorrência, ocorre na metrópole uma hierarquização dos lugares, criando sua diferenciação na cidade, com diferentes níveis de valorização. Também ocorre, como afirma Rocha, uma homogeneização dos lugares, tanto nos lugares de troca quanto nos lugares de socialização, exigindo uma centralização e gerando uma fragmentação contraditória que se realiza no processo de “reprodução generalizada”, em que o Estado reforça as desigualdades espaciais, criando a hierarquização do espaço, para assim controlar o conjunto. Dessa forma, a ação do Estado ajudaria a controlar o todo e a separar uma área da outra, a diferenciar o que é centro e periferia.

O Poder Público e o Poder Privado, portanto, caminham juntos corroborando com a fragmentação e a hierarquização do espaço urbano. Segundo Frúgoli Jr. (2000) os centros urbanos

seriam produto de um processo de uma concentração, não só de investimentos econômicos, mas de investimentos públicos, os quais direcionam meios e instrumentos para lugares pontuais, direcionando também as atividades e a circulação. O Estado em conjunto com a iniciativa privada controla e remodela o espaço para favorecer a circulação de pessoas, de mercadorias e de capital. Assim, a facilidade de acesso aos centros comerciais é parte essencial desse processo.

As parcerias público-privadas aparecem como essenciais para a estruturação da centralização do capital para gerir e normatizar as relações socioespaciais e a existência de centros comerciais, econômicos e financeiros, portanto, é necessária para sua reprodução. Para Lencioni (2008), a centralização do capital seria a “abolição da autonomia do capital individual”, centralizando e reorganizando a “distribuição da propriedade dos capitais”. Dessa forma, haveria novas relações de competição e também uma centralização da gestão dessas relações. Essa estrutura seria essencial para entender o processo capitalista e as relações sócio-espaciais. Haveria assim uma centralização necessária para a produção capitalista se realizar de modo eficaz.

A leitura de Harvey (2005) nos indica que, segundo a teoria marxista da acumulação capitalista, os centros são fruto da dinamização do tempo de circulação do capital, portanto, essenciais para a acumulação do capital e para a sua reprodução. Há uma “racionalização geográfica” (p. 50) das atividades que reduz os custos de movimentação dos produtos. Onde já existe um grande centro populacional ou de produção, são direcionadas melhorias de transporte para aumentar a concentração nos centros de produção e dos mercados. A aglomeração pode ser maior ou menor, mas sempre se dará em centros populacionais. A “racionalização geográfica” depende “dos recursos de transporte, das matérias-primas e das demandas do mercado” e da “tendência inerente à aglomeração e à concentração da parte do próprio capital” para se realizar. E essa tendência depende da inovação tecnológica, a qual irá possibilitar a concentração da produção nos centros urbanos. Portanto, a expansão e a concentração geográficas criam novas oportunidades para a acumulação do capital. Essa é apenas uma das relações que Harvey apresenta para explicar o processo de acumulação capitalista, baseando-se na teoria de Marx. A relação com as aglomerações e centros populacionais se mostra como produto e meio do processo de acumulação do capital.

Com isso, podemos compreender melhor o processo que ocorre na formação de subcentros na metrópole, diante da necessidade do capital de criar centralidades para organizar o espaço de acordo com as suas necessidades de produção, reprodução e circulação. Lefebvre (2006), em *A produção do espaço*, diz que a centralidade seria um ponto de encontro de tudo, o centro das decisões e de acumulação, ligando o global ao pontual. Ela é inerente a todas as sociedades, mas sempre tende a se renovar, se deslocar e a desaparecer. Cada modo de produção criou sua

centralidade. Nela os conflitos de classe estão sempre presentes e, na sociedade contemporânea, a centralidade define e impõe uma racionalidade. A centralidade e sua dialética se relacionam e conservam a raridade do espaço, “restringindo os elementos constitutivos da sociedade, então utilizáveis pelo e para o poder”. Essa raridade gera uma contradição, que faz parte de outras que aparecem a todo tempo e estão também concentradas na centralidade, mas encobertas pelas novas contradições que vão sempre surgindo. A centralidade modifica e agrava a contradição entre a nova raridade e a “abundância passada”, e essa contradição não é exterior às relações de produção, por interesse dos centros de decisão e poder. A fragmentação do espaço ao redor do centro, dessa forma, faz parte da própria condição da centralidade, de amplificar suas contradições, que nunca poderão ser eliminadas, e ampliar os conflitos no espaço.

O centro da Lapa como ponto de partida demonstra a dinâmica de um subcentro na metrópole e o processo de centralidade que o provocou. Analisaremos o movimento de circulação no bairro, estabelecida pela disposição do transporte público e da necessidade de locomoção das pessoas dos bairros para o centro, disso decorrendo a formação de um subcentro comercial extremamente frequentado por essas pessoas. Neste local, estão instalados não só os lojistas e os antigos comerciantes, mas também os ambulantes, que disputam o espaço das ruas. O fluxo centro-periferia será fundamental para a dinâmica comercial do bairro.

2) O plano do lugar: o comércio na Rua Doze de Outubro

Um dos aspectos da centralidade do lugar estudado é medido pela quantidade de atividades comerciais que se reúnem aí, dominando a paisagem. O centro da Lapa é marcado pelo comércio de inúmeros tipos de mercadorias, o que se verifica tanto nas lojas, como no comércio ambulante que toma as ruas. Esse tipo de comércio, diferenciado do comércio das lojas, demanda maior circulação de pessoas, o que irá acontecer entre as idas e vindas casa-trabalho. Assim, o comércio ambulante está fortemente presente, nas mediações das estações de trem, pontos finais e no terminal de ônibus,

onde há grande circulação de pessoas, mas principalmente nas ruas Nossa Senhora da Lapa e Doze de Outubro, onde também estão concentradas as lojas.

A profissão do ambulante, por muitas vezes, marca não só a ocupação dos centros comerciais e do centro histórico, mas também a produção de “espaços-bolhas” (COSTA, 1989, p. 109), em que uma parcela do espaço é recriada, a qual remete à cidade natal ou ao bairro de moradia. Este espaço-bolha seria representado pelos espaços que atraem o ambulante num momento específico de festividade (como festas juninas ou quermesses), buscando a resignificação de espaços lúdicos. Há também os espaços recriados momentaneamente, como em partidas de futebol, shows, desfiles de rua que, devido à grande circulação de pessoas nos eventos, instigam o comércio ambulante, gerando diferentes paisagens e momentos passageiros de ocupação do espaço. A profissão do ambulante é muito antiga e suas diferentes formas de ocupação também fazem parte de um processo histórico, pois esta atividade não é apenas uma característica das cidades modernas.

Também precisamos lembrar que o mercado, como lugar de troca, tem uma existência muito antiga e sempre se localizou em volta de lugares de encontro, como templos e palácios ou em peregrinações religiosas (COSTA, 1989, p. 30). A centralidade que se estabelece por meio dos pontos de encontro e de grande circulação de pessoas com o estímulo ao comércio e à troca nesses ambientes faz parte da construção da civilização humana e está presente até hoje, como atributo essencial do urbano. E a localização é essencial para o desenvolvimento e êxito do comércio ambulante. No caso de São Paulo, este sempre se concentrou no centro da cidade. A principal briga dos ambulantes sempre foi a localização, por isso dependem de uma estrutura em que o fluxo de pessoas estimule o comércio.

O Poder Público não pode negar essa necessidade do ambulante em ocupar espaços específicos da cidade que proporcionem o êxito de seu trabalho. Dessa forma, deve criar uma estrutura favorável para essa camada da população que se sujeita a condições precárias de trabalho, que paga para utilizar uma parcela do espaço urbano para exercer suas atividades e ainda sofre repressões severas da polícia esporadicamente. O mercado informal, cada vez mais expansivo no espaço metropolitano hierarquizado e marcado pela diferenciação socioespacial, em que as moradias são precárias (ALVES, 2012, p.110), faz parte da estrutura da qual a metrópole necessita para se desenvolver inserida na lógica capitalista. Esta é uma marca das cidades latino-americanas (PAMPLONA, 2013, p. 27), em que o setor industrial se reduziu em relação ao setor de serviços, provocando a precarização do trabalho como parte da dinâmica do desenvolvimento urbano.

I. O comércio ambulante, os lojistas, a sociedade e o Poder Público: relação conflituosa

Os ambulantes se instalam nas calçadas com seus carrinhos, para vender os mais diversos produtos, como roupas, acessórios, brinquedos, ervas medicinais, objetos eletrônicos, assim como alimentos, como milho, pipoca e cachorro-quente, além de café e bolo pela manhã. São produtos de pequeno porte, para que sejam facilmente transportados pelos ambulantes. Segundo os entrevistados, seus produtos são adquiridos no bairro do Brás, onde há uma concentração de venda e distribuição de mercadorias para varejo e atacado; na Rua 25 de Março, localizada no centro da cidade, onde há também grande concentração de comércio ambulante; ou nas próprias ruas da Lapa, com comerciantes que compram a mercadoria no Brás e vendem ali mesmo para os ambulantes. O carrinho geralmente é guardado em depósitos, lojas ou estacionamentos próximos aos pontos em que os ambulantes se instalam, os quais pagam um valor mensal pelo serviço. Alguns deles possuem clientela fiel, como amoladores de alicates, que mantêm o mesmo ofício por muitos anos. Outros já variam a mercadoria durante o ano. Uma das formas de atrair fregueses é a possibilidade de estes efetuarem o pagamento não só por meio de dinheiro em nota, mas também por meio de cartão de crédito ou débito.

A Rua Doze de Outubro, que concentra a maior parte do comércio da região, começa próximo à linha de trem e acaba na altura do número 700. Nesta altura, o comércio das lojas é diferenciado, sendo mais presente as pequenas joalherias, comércios de família e a venda produtos um pouco mais caros, e menos presente o comércio ambulante e a circulação de pessoas. Nos arredores do começo da rua, estão os diversos pontos finais de ônibus que vão para a região noroeste da cidade, assim como há maior proximidade com as estações de trem e do terminal de ônibus, fazendo da Rua Doze de Outubro um grande atrativo comercial para as pessoas que embarcam e desembarcam no local. Nesta área, como o fluxo de pessoas é bem maior, o comércio ambulante é muito mais presente e concentrado, o qual se localizará principalmente nas esquinas e cruzamentos. As lojas também são outras, mostrando um perfil diferente dos negócios familiares do final da rua, sendo frequentes as grandes lojas de departamento e lojas mais conhecidas, como “Lojas Marisa”, “Lojão do Brás”, “Casas Bahia”, “Armarinhos Fernando”, entre outras. O ambulante geralmente está vendendo uma mercadoria diversa da que se vende na loja à frente, para não haver conflito com o lojista, mas muitas vezes, as mercadorias são escolhidas a fim de complementar a compra do cliente: em frente à loja de sapatos, há um vendedor de cintos e bolsas; em frente à loja de roupas para bebês e crianças, há um ambulante vendendo brinquedos e jogos.

Fotos 1 a 4: Rua Doze de Outubro



Fonte: Google Maps – 2015.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.

Foto 5: Barraca de um dos ambulantes na Rua Doze de Outubro



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.

Foto 6: Rua Conrado Moreschi, onde se localizam 6 pontos finais de ônibus próximos à Rua Doze de Outubro.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.

Foto 7: Rua Conrado Moreschi, em frente ao Mercado Municipal da Lapa: os ônibus que param ali vão todos para a região norte da cidade.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.

Foto 8: Praça Prof. José Azevedo Antunes, localizada no final da rua Doze de Outubro, onde encontram-se 10 pontos finais de ônibus para a região noroeste de São Paulo e ônibus intermunicipais da Cia. EMTU que vão para cidades da Região Metropolitana de SP, como Carapicuíba, Barueri, Jandira e Osasco.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.

Conversando com alguns comerciantes de rua, pude obter informações importantes:

A) A respeito de suas condições de trabalho

Na maioria das vezes, eles se mostraram apreensivos e até desconfiados, com medo de estarem sujeitos a alguma fiscalização ou algum tipo de vigilância. Grande parte dos ambulantes possui o Termo de Permissão de Uso (TPU), documento exigido pela Prefeitura do Município de São Paulo, que permite que se instale comércio ambulante em vias públicas, regulamentado pela Lei 11.039 de 1991. Em sua definição formal, o ambulante seria um trabalhador auto-empregado, que vende produtos em espaços públicos e inserido na lógica da economia informal: “Considera-se

Vendedor ou Prestador de serviços nas vias e logradouros públicos, reconhecido como Ambulante, a pessoa física, civilmente capaz, que exerça atividade lícita por conta própria ou mediante relação de emprego, desde que devidamente autorizado pelo Poder Público competente.” (SÃO PAULO, MUNICÍPIO, 1991).

No entanto, a realidade desafia a definição, já que a atividade se realiza de forma precária e indefinida, criando uma forma de subordinação com aqueles que a vigiam e a normatizam, e fazendo com que as autorizações sejam exigidas para o seu funcionamento sem, todavia, lhes dar segurança de emprego. Portanto, muitos ainda não têm autorização para exercer a atividade, mas comercializam nas ruas da mesma forma, produtos como cigarros e DVDs, porém com grandes restrições, tendo de fugir da polícia e da fiscalização, ou senão, pagar uma “caixinha” para os fiscais para que sua mercadoria não seja confiscada. Esse tipo de comerciante é mal visto pelos ambulantes que possuem o TPU, pois estes pagam imposto para terem a Permissão.

Para se obter o TPU, é necessário que o comerciante comprove que reside em São Paulo, além de apresentar outros documentos, normalmente exigidos para fins trabalhistas, como Atestado de Antecedentes Criminais e atestado médico do qual conste que o interessado não é portador de moléstia contagiosa. A legislação define o prazo de validade da Permissão, que pode ser de um a três anos, e regula todo o comércio ambulante na cidade, como o tamanho do carrinho utilizado, onde pode ser instalado e as penalidades pelo não cumprimento da lei. A Subprefeitura de cada região define as áreas em que haverá o comércio de rua, assim como assiste o ambulante, diante de alguma necessidade. A taxa cobrada para se obter o TPU é determinada em decorrência do valor do metro quadrado que será ocupado, definido pela Planta Genérica de Valores da Prefeitura, assim como pelo tamanho da área a ser ocupada. Essa taxa pode ser paga em uma única vez, assim que o comerciante recebe a concessão, ou em quatro parcelas, pagas a cada três meses.

B) A respeito de sua origem e aspirações profissionais

Os comerciantes vêm das mais diversas regiões do país à procura de emprego na capital paulista. Como muitos não encontram emprego no setor formal da economia, acabam se direcionando ao setor informal. Porém, muitos acreditam que este setor seja uma alternativa mais flexível de emprego ou forma de complementar a renda familiar. De acordo com João Batista Pamplona (2013), em seu artigo sobre o comércio de rua na cidade de São Paulo:

Muitas vezes, trabalhadores de baixa escolaridade, jovens sem experiência profissional, trabalhadores mais velhos deslocados do assalariamento pela crise

econômica ou por mudanças tecnológicas, ou por problemas de saúde, só encontram no setor informal da economia, como o comércio de rua, uma forma de inserção ou reinserção no mercado de trabalho (PAMPLONA, 2013, p. 02).

Alguns comerciantes, como Dona Sônia, que trabalha na Rua Doze de Outubro, contribuem para a Previdência Social; outros já recebem aposentadoria, como Dona Maria, de 63 anos. Apesar disso, muitos não possuem nenhum benefício previdenciário. Elas, assim como muitos, vieram de outros estados do Brasil, como Recife e Paraná, acompanhadas dos familiares, em busca de trabalho e melhores condições de vida. Dona Maria, quando chegou a São Paulo, trabalhou por 15 anos em empresas privadas, recebendo salário mínimo, mas no final dos anos 1990, foi demitida e encontrou no trabalho ambulante uma alternativa de renda. O que se nota é uma oscilação entre o mercado formal e o informal e este aparece, assim, como uma possibilidade de trabalho na cidade:

O trabalho do camelô surge como uma possível alternativa de fonte de renda em períodos de crises econômicas, determinado tanto pela falta de perspectivas e baixos salários oferecidos pelo setor formal, ou mesmo informal, quanto por determinações culturais, que fazem parte da formação do trabalhador. O mercado informal envolve não apenas as dimensões econômicas e políticas na sua organização, mas também as redes sociais formadas (SALVITTI; VIÉGAS; MORTADA; TAVARES, 1999).

Estes autores discutem, por meio de entrevistas, as perspectivas dos ambulantes de São Paulo e sua trajetória profissional. Também tratam das motivações dos que vieram para a cidade em busca de trabalho, não necessariamente nas ruas, mas almejando uma ascensão econômica e fugir das dificuldades financeiras.

Com a ajuda de dados da Fundação SEADE, Pamplona (2013) consegue mostrar como, a partir dos anos 1990, o desemprego aumenta grandemente na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e, conseqüentemente o número de pessoas que se direcionou ao setor informal como escapatória. Dessa forma, trabalhadores como Dona Maria, que perdeu o emprego nesta época, é um dos exemplos de pessoas que encontraram no comércio ambulante uma alternativa de emprego.

C) A partir das características comuns dos ambulantes

Há um maior número de homens, não tão jovens e que trabalham na cidade há mais de dez anos. Pamplona irá mostrar que pode ser traçado um perfil comum dos ambulantes da Região

Metropolitana, entre os anos de 1999 e 2009, por meio de atributos como escolaridade, idade e renda média mensal: “são homens, de cor branca, de idade madura, de precária escolaridade, chefes de domicílios pobres e moradores há bastante tempo na cidade de São Paulo” (2013, p. 15).

D) Vantagens e desvantagens do trabalho ambulante

Em sua grande parte, o comércio de rua é um “negócio de família”, em que uns devem colaborar com os outros, “cobrindo” turnos e dividindo tarefas, quando necessário. As relações de parentesco são, portanto, comuns e essenciais para as suas relações sociais de trabalho. Uma das vantagens apontadas pelos comerciantes é a flexibilidade da jornada de trabalho, pois podem fazer seu próprio horário. No entanto, o mais conveniente, conforme relatado por eles mesmos, é que trabalhem nos “horários de pico”, das 9h às 18h, devido à maior concentração de pessoas e, portanto, maiores oportunidades de lucrar. Acabam se sujeitando a jornadas de mais de 50 horas semanais, principalmente no final do ano, época mais fervorosa para o comércio.

Na Lapa, os ambulantes entrevistados disseram estar em seu ponto há muitos anos, mesmo antes de haver a necessidade de terem a Permissão, por isso acabaram ficando onde estavam quando a Prefeitura delimitou o mapa de pontos das ruas do bairro. O que se nota é que, por influência de familiares e amigos, eles escolheram o local onde iam trabalhar, contando também com o fluxo de pessoas da área escolhida e com a “autorização” do lojista instalado em frente ao ponto. Alguns lojistas não se importam com os carrinhos em frente ao seu comércio, mas muitos reclamam da sujeira, da passagem que se torna dificultada, além da visão da loja, que acaba sendo encoberta, ou por venderem produtos a um preço menor.

O trabalho na rua ainda pode ser mais complicado por sujeitar o comerciante às intempéries do clima, à poluição, à insegurança. Além disso, o ambulante está submetido a uma renda instável e seu trabalho ligado a uma visão de “subemprego”, desprovido de benefícios trabalhistas. Porém,

Os camelôs trouxeram a autonomia da atual ocupação como vantagem inexistente no cotidiano de um trabalho assalariado, proporcionada pela ausência de chefes e pela flexibilidade de horários do trabalho autônomo (SALVITTI; VIÉGAS; MORTADA; TAVARES, 1999).

Ainda que a presença dos ambulantes possa trazer um aspecto negativo por serem mal vistos por muitos que circulam pelas ruas a pé, de carro ou de transporte coletivo, trazendo uma imagem congestionada da cidade, que “alimenta o processo de desvalorização imobiliária; deixa lixo nas

ruas; dificulta a ação da polícia” (PAMPLONA, 2013, p. 01); por outro lado, o comércio de rua é capaz de absorver uma camada de trabalhadores que dificilmente consegue se qualificar para o trabalho formal e também de promover uma alternativa de consumo para a população de baixa renda. O autor expõe a teoria de alguns estudiosos estadunidenses a respeito da visão dos urbanistas modernistas, os quais veem o comércio de rua “como sinal de desordem, ineficiência, atraso, pobreza” (PAMPLONA, 2013, p. 07). Para Costa (1989), os “mercadores” sempre foram mal vistos e tidos como “aproveitadores e contrabandistas” (p. 30) pela sociedade. Para nós, esta concepção melhorou muito, apesar de que ainda há muitas pessoas que veem com maus olhos o trabalho do camelô. A Polícia ainda age com truculência no momento de repreender o comércio ilegal e fazer a fiscalização. No dia 18/09/2014, por exemplo, durante uma operação de fiscalização da Polícia Militar de São Paulo, houve conflito entre policiais e ambulantes, causando a morte do ambulante Carlos Augusto Muniz de Souza, um piauiense de 30 anos, na Rua Doze de Outubro, assassinado por um policial. Este é um caso típico de como o Estado age diante das necessidades e precariedades do trabalhador que ele subjuga, privado de seus direitos trabalhistas e tido como uma ameaça aos interesses imobiliários, desvalorizando a região.

Foto 9: “Operação Delegada” da PMSP, que acabou em confronto e na morte de um ambulante na Rua 12 de Outubro.



Fonte: Reginaldo Castro/“Estadão Conteúdo”, retirado do site <http://g1.globo.com>, reportagem de 18/09/2014.

No entanto, as constatações dos autores sobre os ambulantes são diversas e o autor conclui sobre a visão internacional chegando a um aspecto positivo do comércio ambulante: “o comércio de rua ‘é economicamente, socialmente, e politicamente importante, e atende uma substancial e permanente demanda de consumidores. A população de vendedores, clientes e seus dependentes é muito grande para ser ignorada’” (CROSS; MORALES, 2007, p. xvii apud PAMPLONA, 2013, p. 08). Além disso, é uma importante fonte de empregos e de produtos mais acessíveis. Todavia, para a população da cidade, apesar dos aspectos positivos, o comércio de rua tem seu lado negativo:

A população da Cidade de São Paulo tende ora a aceitar [...] ora a rejeitar o comércio de rua, apontando a sujeira na cidade, os danos estéticos, os prejuízos ao comércio estabelecido, os obstáculos à circulação, a falta de garantia nas mercadorias vendidas, a presença de aproveitadores e indivíduos desonestos entre os ambulantes. (PAMPLONA, 2013, p. 9).

Dessa forma, o comércio ambulante, apesar dos aspectos negativos, cumprirá uma função importante na produção da cidade, que deve ser levada em conta pela administração e planejamento urbanos. Não se pode negar, então, que existe uma relação contraditória com o comércio de rua, o

qual é mal visto pelo impacto que causa à cidade, sua paisagem, sua estética, sua circulação, porém, o que se verifica por meio da análise do comércio ambulante na Lapa, é que muitas pessoas que residem na RMSP, deslocam-se até o bairro para lá venderem seus produtos e muitas se deslocam para consumi-los, atribuindo à região e aos subcentros comerciais em geral uma grande importância na gestão da metrópole como um todo.

A concentração da atividade ambulante no centro da Lapa, ocasionada pela grande circulação de pessoas que se deslocam entre centro e periferia, irá atrair trabalhadores da RMSP que querem e/ou necessitam trabalhar no comércio de rua – como alternativa de emprego e fonte de renda, diante do difícil acesso ao setor formal – e irá atrair os que querem e/ou necessitam consumir as mercadorias do comércio ambulante – devido ao seu baixo preço e também a sua variedade e concentração num ponto de circulação quase que obrigatória, para quem se desloca de transporte público coletivo do centro para a região noroeste da cidade e vice-versa, devido ao trajeto das linhas. Esta relação seria o aspecto mais importante a respeito do comércio ambulante na região, pois este, nos dias de hoje, caracteriza os tipos de relações sociais e comerciais que se dão nesta área do bairro, que é principalmente comercial. Com isso, a reunião ocasionada pela circulação de pessoas – que é diferenciada se compararmos os dias úteis com os domingos, ou os horários de pico com os horários não comerciais –, e a concentração do comércio, darão uma dinâmica à região, diferenciada das outras áreas do bairro, como o Alto da Lapa e a Lapa de Baixo, que são predominantemente residenciais. Toda essa concentração e circulação darão ao lugar seu grau de centralidade, que não pode ser ignorado. Portanto, mesmo sendo visto como impactante à paisagem e à circulação, o comércio ambulante contribui para uma dinâmica de atração de pessoas, não só para o trabalho, mas para o consumo. Desse modo, o comércio de rua deve estar estrategicamente localizado, assim como está na Lapa, próximo ao maior fluxo de pessoas, que entram e saem dos ônibus e trens.

Segundo Pamplona, nas cidades latino-americanas, os ambulantes costumam se concentrar em centros históricos e subcentros comerciais, por estarem estrategicamente localizados em vias de grande fluxo de pessoas, que oferecem diversos serviços, portanto de grande circulação de pessoas consumidoras de seus produtos. Em São Paulo, no ano de 2002, a Prefeitura tentou estabelecer as áreas de “Bolsões Lineares” e “Bolsões de Comércio” (Shopping Popular), em que seriam instalados equipamentos padronizados em ruas e praças, para que os comerciantes autorizados comercializassem seus produtos em lugares mais delimitados. Porém, este modelo sofreu grande resistência dos ambulantes, já que estes bolsões não ficavam localizados necessariamente nas áreas

de maior circulação de pessoas, mas ficavam isolados dos outros comércios e do grande fluxo de pedestres.

Embora não seja o objetivo de seu artigo, Pamplona aponta o comércio ambulante como um causador da “desqualificação” das regiões centrais – em que o comércio de rua é mais presente – e provoca o afastamento da população de alta renda, apesar de ser uma forma de inclusão, mesmo que precária, de um grupo de pessoas com diversas necessidades e interesses no mercado de trabalho. Devemos destacar, então, que a ideia de que é o comércio de rua que expulsa as classes mais altas dos centros e subcentros é equivocada, pois uma lógica mais severa e perversa do sistema capitalista ajuda a segregar a população, assim como a atrair as classes mais ricas para outras áreas da cidade. O autor também acredita que o centro não deve mais oferecer condições que estimulem o comércio ambulante, a fim de mudar o papel do centro de nó viário e distribuidor da população do bairro para outras regiões da cidade e, assim, diminuir o esvaziamento dos centros históricos e fazer destes lugares com circulação mais facilitada. Isso mostra uma contradição, já que o comércio de rua está presente no centro exatamente pelo seu fluxo intenso de pessoas, mas também porque grande parte da população é atraída às ruas pelo comércio ambulante e seus preços acessíveis.

Com isso, constatamos que o comércio de rua é visto em diferentes aspectos, por diferentes sujeitos. Ele não pode ser ignorado pelas políticas públicas e tornou-se fortemente presente no ambiente urbano. O que constatamos, então, diante da diversidade das ideias e através do estudo de campo, é que o movimento de reprodução do espaço da cidade mostra suas diversas formas, as quais fazem parte da dinâmica de circulação das pessoas e das mercadorias na cidade. Entendemos esse processo aqui, da seguinte maneira: a população de classe social mais baixa, que apenas consegue moradia nas regiões periféricas, depende do transporte público, o qual possui um itinerário que se direciona para um subcentro. Este subcentro – a partir do momento que concentra um fluxo exacerbado de pessoas vindas da periferia – suscita a concentração da atividade comercial, portanto, incorpora e atrai o comércio ambulante, o qual depende do trânsito de pessoas e das ruas para se instalar. Este tipo de comerciante, vindo de fora e que muitas vezes não se encaixa nas exigências do mercado formal, irá se utilizar do comércio de rua como forma de emprego. O Estado não pode ignorar toda essa conjuntura e deve passar, então, a criar uma estrutura urbana que absorva a dinâmica da circulação de mercadorias, trabalhadores e consumidores, assim como gerar condições de trabalho e de ocupação para os comerciantes nas ruas da cidade, o que hoje ocorre de forma muito precária e insatisfatória.

II. O setor informal

O comércio de rua acabou por absorver grande parte de uma população desqualificada e desempregada, formando uma porção significativa do setor informal, que cresceu enormemente nos anos 1990. Ao conceituar o setor informal, Pamplona diz que este é:

um conjunto de unidades de produção não tipicamente capitalistas (critério da forma de organização da produção). Assim, a forma de organizar a produção define o setor informal. São informais os trabalhadores das unidades de produção não tipicamente capitalistas no interior do capitalismo. O conjunto destas unidades de produção compõe o setor informal. Nelas há reduzida ou nenhuma separação entre trabalho e propriedade dos meios de produção [...] As unidades produtivas informais não são plenamente capitalistas também porque a taxa de lucro não é a variável-chave de seu funcionamento e sim o rendimento total de seu dono [...] O principal objetivo dessas unidades é criar emprego e renda para os envolvidos (2013, p. 4).

Sendo assim, para o autor, o setor informal seria uma forma de se “auto-ocupar”, não necessariamente por necessidade, mas também por interesse no crescimento profissional e pessoal, por meio do trabalho, sendo marcado por grande heterogeneidade no perfil ocupacional dos trabalhadores. O trabalho informal tornou-se muito presente nos países subdesenvolvidos, principalmente com a crise econômica dos anos 1980 e a partir dos anos 1990, com o aumento da terceirização dos serviços e por deficiências e limitações do setor formal.

Portanto, brechas no sistema capitalista contribuíram para o aumento dos empregos informais e do processo de informalidade, que estaria ligado a novas e diferentes alternativas de organização e relações de trabalho. Neste contexto do processo de industrialização e urbanização, a unidade de produção ganha uma nova estrutura diante da cidade capitalista e o comércio ambulante aparece como “contraventor” à homogeneidade urbana planejada e como “entrave e um ruído” (COSTA, 1989, pp. 28-29) em meio a essa organização idealizada do espaço da metrópole moderna, que passa a ter novas formas de consumo, circulação e concentração espacial dos meios de produção. Costa (1989) fala do setor informal como um “polo marginal” ou “circuito econômico paralelo”, por não estar inserido diretamente nas regras estabelecidas pelo mercado de trabalho, embora faça parte inegável da economia e da reprodução do capital, já que consegue gerar renda e trabalho. O que podemos perceber é que, mesmo sendo tido como um “polo marginal”, o setor informal é essencial para a o sistema econômico, visto que abrange uma camada enorme da população.

Já para Tavares (2004), as relações informais estão sob comando direto da capital, fazem parte da organização produtiva capitalista e hoje fazem parte do processo de precarização do trabalho, submetido à terceirização: busca maior eficiência e competitividade, porém diminui o número de postos de trabalho mais bem remunerados, leva a empregos de pior qualidade, com menores salários, perda de benefícios, menor segurança e maiores jornadas de trabalho. Segundo a autora, estamos diante da “Era da acumulação flexível” (TAVARES, 2004, p. 16), em que, diante de um mercado que não oferece emprego, o trabalhador se sujeita à autonomia e à terceirização, sem direitos trabalhistas ou sindicatos. Essa “flexibilização” do trabalho cumpre a mesma função para o capital que o setor formal, pois, como autônomos, os trabalhadores exploram a sua própria força de trabalho para o capital. A informalidade, então, teria a mesma função para o capital, gerando renda e, assim, consumo, porém sem os custos sociais e ainda mascarando o nível de desemprego. Dessa forma, de acordo com Tavares, a flexibilização do trabalho e da produção garante ao capital uma liberdade para utilizar o trabalho informal. O autônomo é capaz de realizar o trabalho com seus próprios meios, sem gerar custos ao capital, mas também sendo instrumento de exploração. O Estado permite e cria mecanismos favoráveis a esse tipo de exploração por meio de políticas públicas, legitimando a precarização do trabalho, em ações como o Projeto de Lei da Câmara nº 30/2015, em votação no Senado, com inúmeros retrocessos e privações nos direitos trabalhistas, prejudicando a representação sindical, entre vários outros prejuízos, sempre em detrimento do trabalhador e em benefício das empresas.

Em contrapartida à instabilidade do comércio ambulante, nas ruas da Lapa nos deparamos não só com as grandes lojas de varejo, mas também com os lojistas antigos e comerciantes tradicionais do Mercado da Lapa. Andando pela Rua Doze de Outubro, podemos notar na paisagem as disparidades entre lojistas e ambulantes. Estes, na maioria das vezes, não optaram pelo comércio de rua, vêm de diferentes regiões do Brasil e encontram no trabalho informal a única opção de emprego. Já os donos das lojas e antigos comerciantes do Mercado da Lapa, apresentam diferentes realidades, origens e histórias.

III. O comércio tradicional e o Mercado da Lapa

Na Lapa, há lojas que atraem pessoas de todas as regiões da cidade e da região metropolitana de São Paulo. Ao contrário dos ambulantes, a maioria dos lojistas nasceu no bairro ou mora lá há muitos anos. Excetuando as grandes lojas, como Casas Bahia e Marisa, que aparecem em grande número no começo da Rua Doze de Outubro, o comércio é feito por pessoas que herdaram o negócio ou que o possuem há bastante tempo. Trata-se, então, de uma área em que a cultura comercial é uma tradição, onde o comércio foi feito durante muitos anos, passando de geração para geração, atraindo pessoas de diversos lugares ao longo dos anos. Suas características divergem do que foi visto até agora, já que aqui o comércio não é simplesmente uma alternativa de trabalho, mas algo que foi herdado; um negócio de família conduzido pelos seus membros. Existe uma forte relação e conhecimento da mercadoria que está sendo vendida, com a maneira de conduzir o negócio e uma clientela que também mantém um vínculo de confiança na mercadoria e nos possuidores do comércio.

No final da Rua Doze, seu Eurico possui uma relojoaria há 48 anos. Sempre morou na região da Lapa e trabalha com seu filho, que pretende continuar o negócio de seu pai. No mesmo quarteirão, dona Silvana é dona de uma loja de utensílios domésticos. Possui o negócio há 11 anos e comanda diversos funcionários. Silvana veio do bairro de Santana – zona norte de São Paulo – e, procurando se casar num bairro mais acessível, segundo ela, mudou-se para a Lapa. Estes são alguns exemplos de lojistas que estão em local mais distante do grande fluxo de pessoas, apresentando um comércio mais tradicional, mas ainda persistente.

Foto 10: Final da Rua 12 de Outubro com a Rua Albion, onde a presença de ambulantes é praticamente nula e a circulação de pessoas bastante menor.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2015.

Localizados em local estratégico – se considerarmos a relação entre o transporte e aglomeração do comércio da região –, estão os comerciantes do Mercado Municipal da Lapa. Este está muito próximo das estações de trem e do terminal de ônibus, mas apresenta longa tradição em seu comércio. Inaugurado em 1954, o Mercado, com seus 4.840m² é gerido pela Prefeitura. Para se conseguir um box de venda, é feito um processo de licitação. Os comerciantes, responsáveis pelo ponto, pagam um aluguel para a Prefeitura, de acordo com o metro quadrado ocupado. Os comerciantes também pagam à Associação dos Comerciantes (ACOMEL) para fazerem a limpeza diária do Mercado. Lá são vendidos os mais diversos produtos, desde carnes e frios, até artigos para festas.

Seu José, que possui um box de frutas secas, temperos e queijos, nos conta que sua família trabalha no Mercado desde o começo dos anos 1960. A mercadoria vendida lá é trazida de diversos fornecedores e da CEAGESP – rede de armazenamento e distribuição de alimentos e plantas do Estado de São Paulo –, sendo nacionais ou importados. Ele também nos conta que, ao longo dos anos, teve de mudar o tipo de produtos que vendiam e que hoje há uma “homogeneização das mercadorias”. Antigamente, os produtos eram direcionados para o consumo dos imigrantes (final do

século XIX); hoje em dia, os produtos do Mercado são sofisticados, mas com preços acessíveis. Segundo ele, infelizmente as grandes redes de mercado tomaram conta de tudo, porém, como há poucas feiras de rua no bairro da Lapa, muitas pessoas procuram o Mercado, não só moradores do bairro, mas de todos os cantos da cidade, de cidades próximas, de passagem ou não. Pintaudi (2012), em seu texto sobre mercados públicos, cita como alguns alimentos mais requintados, vendidos tradicionalmente nos mercados, tornaram-se símbolos de um “estilo de vida” (p. 175) de alguns consumidores que buscam por qualidade e tradição. O público frequentador do Mercado pode ser bastante diverso e nele está presente também uma clientela que, além de morar há muito tempo na região, também consome os produtos do Mercado há muitos anos, numa tentativa de manter o costume e, com isso, conservar a qualidade.

Na época em que o Mercado foi inaugurado, formava junto com a “Feira Regional” – mercado de carne localizado no atual Tendal da Lapa, a 700m de distância – uma grande rede de comércio extremamente atraente na época. Este é um dos exemplos do comércio tradicional que ocorria na região central da Lapa e que, de forma diferente, mas com grande força, ocorre até hoje. As mercadorias do Mercado não são as mesmas da época em que foi aberto, contendo agora frigoríficos e viveiros de animais, praça de alimentação, etc. Os Mercados Municipais de São Paulo, assim como de outras cidades no mundo, são mantidos e cuidados pelo Poder Público. Pintaudi nos fala como a forma do mercado se manteve, embora sua função não seja mais a mesma, já que a função de rede abastecedora teria sido devorada pelo grande capital: “Os mercados públicos mudaram e o que vemos é apenas o invólucro do original em alguns casos; em outros, a permanência se dá apenas por falta de opção comercial no lugar que ainda não despertou o interesse do grande capital” (PINTAUDI, 2012, p. 172). Assim, os mercados municipais seriam muitas vezes resquícios de um estabelecimento que ainda possui um interesse público, devido sua tradição e por poder desempenhar um papel comercial onde se localiza, pois o mercado também se transformou em mercadoria; “um espaço de representação” (p. 175) em que os interesses comerciais se realizam, embora ainda permaneça como símbolo tradicional e histórico do lugar.

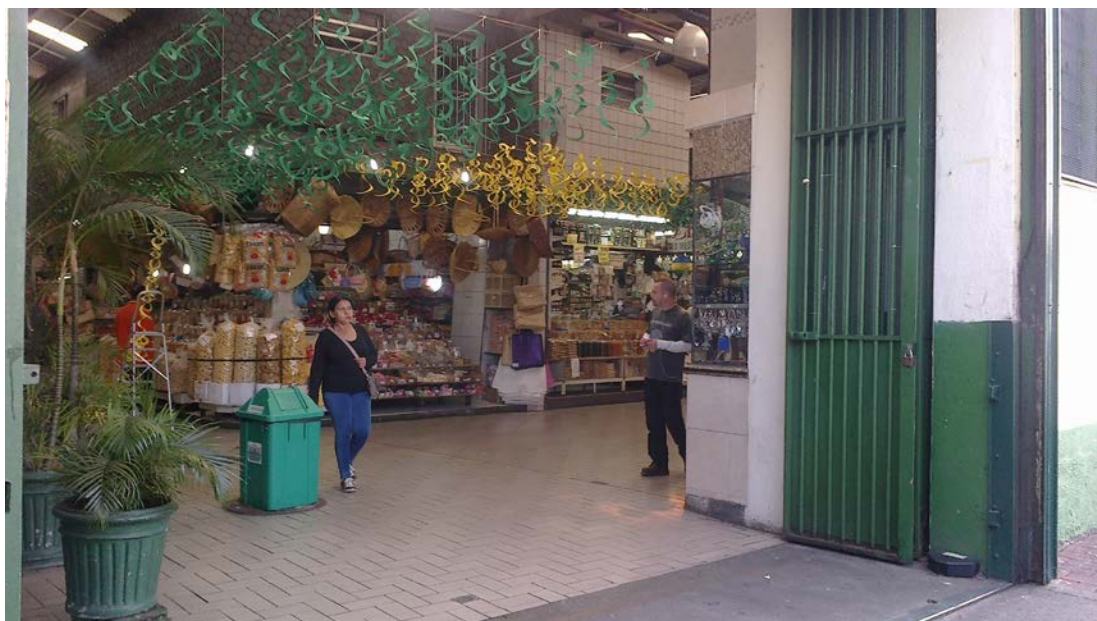
Outros comerciantes, como Seu Falabella, de 84 anos, possuem histórias parecidas. Seu Falabella possui uma tabacaria no Mercado da Lapa e conduz o negócio com seus filhos, que sempre moraram com ele no bairro. Ele faz questão que sua mercadoria seja trazida dos mesmos fornecedores, para garantir a qualidade e, assim, sua clientela. Dona Idalina trabalha há 25 anos no Mercado, vendendo queijos, azeites, vinhos, entre outros, e também conduz orgulhosamente o negócio da família. As mercadorias desses comerciantes atraem pessoas dos mais diversos lugares. Seus funcionários são muitas vezes pessoas que trabalham há bastante tempo na mesma loja, mas

que moram nos bairros periféricos da região. Dessa forma, o Mercado da Lapa possui uma localização estratégica desde sua criação, ajudando a formar a rede comercial da região e a atrair inúmeras pessoas de diferentes regiões até hoje.

Fotos 11 e 12: Interior do Mercado Municipal da Lapa



Fonte: Isabel Ribeiro – 2014.



Fonte: Isabel Ribeiro – 2014.

IV. Lei de Zoneamento

O grande fluxo de pessoas, característico da região desde o século XIX, são essenciais para a continuidade e efervescência do comércio. O centro do bairro como ponto de circulação intensa de pessoas e mercadorias, sendo um concentrador e, ao mesmo tempo, difusor de pessoas, faz do local estratégico para a venda e a compra de mercadorias, sendo historicamente um ponto de passagem e de forte deslocamento de pessoas do centro da cidade para os bairros. Este “subcentro” da cidade não abrigará apenas a zona comercial, mas benfeitorias e equipamentos culturais, de serviços públicos e privados, assim como uma estrutura de transporte público ligando diversos pontos da cidade. Esse caráter de concentrador e difusor de pessoas, com diversos interesses e necessidades, provoca e colabora para que o comércio possa ocorrer de forma acentuada e vigorosa, marcando a região como área comercial, conhecida pelos seus moradores, trabalhadores e frequentadores por diversos anos.

A Lei 13.885 de 2004 e a Lei 16.050 de 2014, que estabelecem normas para instituição dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras e zoneamento de São Paulo, classificam o centro da Lapa como Zona Mista (ZM), ou seja, residencial e não residencial, comportando residências e comércios, assim como diversos serviços. É uma ZM de densidade demográfica e construtiva alta, porém não é considerada na Lei como uma zona de centralidade. Suas vias foram submetidas ao Programa de Intervenção Ambiental, instituído em 2005, que visa à requalificação e reurbanização de ruas comerciais da cidade. Na Rua Doze de Outubro, por exemplo, isso proporcionou melhor circulação das pessoas nas calçadas tomadas pelos ambulantes.

Com isso, podemos observar que, embora o bairro da Lapa seja predominante residencial (na Lapa de Baixo e Alto da Lapa), a circulação de pessoas é muito mais variada no centro da Lapa do que nas outras áreas do bairro. Aos domingos, dias que menos pessoas se deslocam da periferia para o centro para trabalhar, praticamente não há circulação de pessoas em ruas como a Doze de Outubro. Dessa forma, os comércios, em sua maioria, estão fechados nesse dia, assim como a maioria dos serviços, e não se vê comércio ambulante. O que se nota é um grande deserto, mostrando que a ocupação e o uso desse subcentro ocorre principalmente por pessoas que não moram no bairro, mas sim por quem o utiliza como ponto de passagem da casa para o trabalho e vice-versa. Portanto, para o centro da Lapa, o deslocamento das pessoas que ocorre durante a semana – de segunda a sábado – e nos horários de pico, é essencial para a vida econômica, social e cultural do lugar e depende diretamente da circulação de pessoas do bairro para o centro.

3) A Lapa e a centralidade na metrópole

I. Comércio, centralidade e fragmentação do espaço urbano

A Lapa é um subcentro comercial localizado entre a periferia e o centro da cidade. Sua atividade comercial é marcante na paisagem. Voltemos atenção, assim, ao tema do trabalho: a centralidade no centro comercial do bairro da Lapa. O que se nota, então, andando pela Rua Doze de Outubro, é o comércio ambulante e as grandes lojas cheias de compradores, o que é uma característica comum de metrópoles latino-americanas: centros comerciais que enchem as ruas das grandes cidades, atraindo pessoas de diversos lugares para pontos específicos de circulação e troca (PAMPLONA, 2013, p. 27).

Na atualidade, nos deparamos com uma nova divisão espacial que implica em novas políticas públicas, novos processos geradores de novos fluxos, “que estão assentados em novas formas de comércio e dos serviços urbanos modernos, ou em outras palavras, em novas formas de reprodução e acumulação do capital” (OLIVEIRA JR., 2008) e o setor de serviços tem grande papel nessa nova dinâmica. Seu desenvolvimento nos grandes e pequenos centros tem uma forte relação com a dinâmica econômica global contemporânea, pois é neles e por eles que se reproduzem e se renovam os fluxos de capital, de mercadorias e de pessoas. O centro e suas formas espaciais representam a divisão social do trabalho, em que o consumo e os serviços se especializam e permeiam a centralidade, diante da ação de interesses de um grupo específico e dos conflitos de classe. As atividades que se desenvolvem nos centros e subcentros são inerentes a um movimento que amplia os espaços de circulação e consumo, capazes de gerar novas centralidades no espaço urbano, buscando inovações para o comércio e novos capitais, que contribuirão para a expansão do urbano e para a diferenciação socioespacial.

As novas formas de consumo modernas e as mudanças no setor terciário, cada vez mais precário, fazem com que se torne cada vez mais necessário o desdobramento dos centros, sua reorganização e também sua descentralização para criação de novos centros, que se originarão entre os “vazios urbanos” e também em espaços em que essas novas formas de consumo e esses novos fluxos vão se formando na região metropolitana (SPOSITO, 2001, p. 248). Desenvolvem-se equipamentos comerciais e de serviços descentralizados, mantendo e gerando fluxos e, assim, novas formas de centralidade. Nessa constante reestruturação urbana, os diferentes lugares vão se articulando e gerando uma nova morfologia urbana, diante da necessidade da criação de novas estratégias e novas infraestruturas para que esse processo de centralização-descentralização-rescentralização ou organização-desorganização-reorganização possa ocorrer. O sistema de transporte, nesse caso, é uma das preocupações que o poder público deve ter em relação à ligação

entre os centros comerciais na cidade. O fluxo ocasionado pela circulação de pessoas proporciona a criação de centralidades no espaço urbano, porém, ao mesmo tempo, a formação de novos centros e a ligação entre eles, assim como a ligação entre centro e periferia, também ocasionam maior circulação de pessoas e mercadorias, o que deve ser considerado no planejamento urbano, a fim de otimizar o transporte, dentro da lógica capitalista.

O Terminal de ônibus urbanos da Lapa, com uma área de 11.683m², foi inaugurado no ano de 2003, como iniciativa da Secretaria Municipal de Transporte a fim de melhor conduzir a demanda de transporte da população do bairro para o centro e vice-versa. Muitas linhas de ônibus, que antes faziam o trajeto direto, passaram a ir para o Terminal onde há linhas que vão para o centro, servindo então de intermediário entre as linhas que ligam centro e periferia. Em torno de 40 mil passageiros circulam no Terminal por dia, com maior fluxo nos horários de pico. Nele foram planejadas saídas para os diversos atrativos da região, como o Shopping da Lapa, as estações de trem, a Estação Ciência da USP e para o Mercado da Lapa. O projeto do Terminal foi pensado a fim de articular os diferentes serviços e lugares mais frequentados na região, ligando-os por meio da arquitetura. A necessidade da criação de novas infraestruturas de transporte e circulação vem da constante expansão do tecido urbano e dos diferentes usos do solo, que irá concentrar determinadas atividades em determinados locais.

O transporte e a circulação de pessoas na região mostraram sua grande importância durante a greve de ônibus ocorrida na cidade nos dias 20 e 21 de maio de 2014. Houve paralisação em protesto ao acordo entre a Prefeitura Municipal e o Sindicato dos Motoristas e Cobradores de ônibus, em relação ao reajuste salarial. Nesses dias, 19 terminais, inclusive o da Lapa, e 12 garagens de ônibus aderiram à paralisação e o rodízio municipal de veículos foi suspenso. Isso se refletiu na circulação de pessoas nas ruas da Lapa, que se encontravam esvaziadas e, conseqüentemente, as lojas e comércios também.

Foto 13: Terminal de ônibus urbanos da Lapa



Fonte: Mauro Calliari – 2003

Fotos 14 e 15: Praça Miguel Dell'Erba, de frente do Terminal de ônibus urbanos da Lapa



Fonte: Mauro Calliari – 2003



Fonte: Mauro Calliari – 2003

Obs: Do outro lado da rua, encontra-se o Shopping da Lapa e a Rua Doze de Outubro; à direita da foto, o Mercado da Lapa e uma das estações de trem; à esquerda, a Estação Ciência da USP e a segunda estação de trem. Nota-se que aí já há a presença de ambulantes. Nas saídas para as estações, há ambulantes vendendo café da manhã e os mais diversos produtos durante o dia.

As distintas parcelas da cidade que compõem o tecido urbano se articulam de forma diferenciada e algumas delas possuem maior concentração de atividades. Essas parcelas, ou centros, são áreas de atração comercial, pois são capazes de gerar, manter e concentrar fluxos e fixos, proporcionando diferentes usos do solo e segmentando a forma urbana de diversas formas. Assim, deve-se entender o papel de cada parcela dentro do processo de reprodução do espaço urbano e a articulação entre elas, pois

Na medida em que determinados fragmentos do espaço se constituem de maior poder político, econômico, social, e permitem, essencialmente associados aos interesses das elites, induzir o crescimento, os novos investimentos e a valorização da terra urbana, revelam a importância de uma estrutura urbana que atenda prontamente a realização dos interesses desses grupos, atrelando a estrutura à reprodução do espaço, que também deve estar pautada nesses interesses” (OLIVEIRA JR., 2008).

Pode-se dizer então que o desenvolvimento do centro está ligado a interesses específicos de uma classe que se beneficia desse movimento de concentração e valorização de determinadas áreas. Cada área da cidade acaba cumprindo uma função dentro dos interesses da classe dominante. A cidade, em constante transformação e reestruturação urbana (SPOSITO, 2001, p. 236), possui diferentes formas de apropriação e uso do solo, que irão se alterando ao longo do processo de valorização e desvalorização das parcelas do tecido urbano dentro da cidade. E assim, na metrópole contemporânea, as diferentes centralidades vão se compondo, nos diversos *espaços-tempo* do meio urbano e se apresentando nas suas diversidades e especificidades.

Para Serpa, a hierarquização dos lugares irá gerar a hierarquia entre os centros e a dialética entre centro e periferia. O autor parte do pressuposto de que todos os lugares podem se constituir em centros, mas as assimetrias entre os lugares e seus diferentes papéis ocasionarão sua hierarquização. De acordo com Serpa, a construção das centralidades se fundará tanto nas formas de reprodução da vida urbana e no seu valor de uso para a reprodução do sistema capitalista, como também no valor de troca e nas estratégias de dominação, diante dos conteúdos diversos dos centros e subcentros hierarquizados em rede, ou seja, existiria uma rede hierarquizada de centros, formados histórica e economicamente, com fins capitalistas: “os fatores que conferem centralidade a esses centros (e subcentros) são, sobretudo, de ordem econômica e política” (SERPA, 2012, p. 101). Esses centros, dependendo de sua significação e de seu uso, terão diferentes funcionamentos para as diferentes classes sociais. Segundo Serpa, uma das características de muitos centros e subcentros é a frequente atividade do setor terciário, portanto, sendo de fácil acesso e circulação. Podemos concluir que, conforme a hierarquização das parcelas do meio urbano, devido às diferentes apropriações do espaço por meio das classes sociais e econômicas ao longo da história, haverá a formação desses centros e subcentros na cidade com variadas funções e relações de troca. No centro da Lapa, o fator histórico de sua formação, assim como sua localização, aparecem juntos para construir sua centralidade. O processo histórico de apropriação e construção do bairro como centro comercial e de serviços, associando e concentrando um fluxo intenso de pessoas e mercadorias em determinados momentos históricos, devido sua função de aglomerar e centralizar uma rede de transportes, que reúne e também distribui dentro desse movimento de circulação, servindo como subcentro e se apresentando com uma posição diferenciada, conforme suas funções e localização, insere o bairro, portanto, no processo de hierarquização.

A hierarquização também é capaz de mostrar a fragmentação do espaço, a partir da diferenciação socioespacial. Para Lencioni (2008), há uma hierarquia das centralidades, em que coexistem centros mais influentes, como os centros comerciais e financeiros, em detrimento dos

centros históricos, que apresentam uma lógica espacial diferenciada. Na “nova lógica espacial” – que seria organizada na metrópole moderna desde o século XIX –, os fluxos em rede entre as centralidades seria predominante sobre a disposição dos lugares, ou seja, predomina o espaço de fluxos que funcionam numa determinada lógica – a capitalista – sobre o espaço dos lugares, que se encontra fragmentado na metrópole contemporânea. Para a autora, essa relação dialética representaria a metrópole hoje, em que, mesmo no tecido urbano fragmentado, é capaz de haver uma hierarquização das centralidades de forma coesa. O espaço urbano convive, portanto, com diferentes núcleos e centralidades, e é o sistema de transporte o responsável por articular as redes urbanas e centros, assim como centro e periferia, gerando uma estrutura polinucleada, assim como as “ilhas urbanas”: shoppings, escritórios, condomínios fechados, lugares acessíveis apenas de carro, mostrando a fragmentação da cidade, dos diferentes usos e apropriações do espaço na metrópole e, assim, hierarquizando os lugares.

Este espaço urbano, fragmentado e hierarquizado, possui diversas centralidades parciais que estão sempre em movimento, que se relacionam e se difundem no espaço por meio das atividades e dos serviços (LEFEBVRE, 2006, p. 91). Dessa forma, a centralidade se mostra como um fenômeno móvel e em transformação, num processo constante de centralização e descentralização, onde o espaço está sempre se fragmentando, porém formando novos centros, em que as atividades e os fluxos estão sempre produzindo novas redes, assim como outras centralidades vão se desfazendo.

Para Oliveira Jr. (2008), na atualidade, há uma descentralização territorial e uma recentralização de equipamentos e atividades e, assim, também de fluxos. O centro principal não muda de atividades necessariamente, mas atividades que requerem outro tipo de concentração vão se descentralizar. Ou seja, para o autor, a descentralização e a recentralização criadas e mantidas pelos fluxos das atividades no espaço, que buscam novas centralidades para se realizar, fazem parte do processo de reestruturação do espaço urbano, em que as atividades buscam novos lugares e novos centros para se reproduzirem, atendendo aos interesses de uma classe dominante e da estrutura econômica atual. Segundo o autor, devido a uma saturação dos centros tradicionais, novas formas e novos tempos de acumulação de capital vão surgindo para sua reprodução. O comércio, então, cria novas centralidades e, assim, novos fluxos em novos lugares para manter um padrão de consumo, ligado à acessibilidade aos serviços e às mercadorias produzidas nesses centros. Dessa forma, o espaço urbano vai se formando e se transformando, numa busca por regiões centrais de realização do comércio e de consumo que faz parte da dinâmica da metrópole e da acumulação do capital. Com isso, o processo de descentralização/recentralização ajuda a explicar o espaço urbano e a Lapa, como centro comercial, faz parte desse processo pela sua representatividade na rede de

fluxos de serviços, mercadorias, pessoas e de consumo, proporcionados pela rede de transporte, essencial para a realização de todo o processo.

Assim, a reestruturação do espaço urbano e a diferenciação socioespacial mostram-se como fenômenos contínuos. De acordo com Sposito (2012), as diferentes escalas de centralidade que se apresentam no mundo contemporâneo estão em constante oposição: a escala do indivíduo (com capacidade de consumo e mobilidade) versus a escala da cidade (e da centralidade representada por ela, diante do controle das decisões de políticas e investimentos públicos que redefinem as estratégias territoriais do espaço público). Dessa forma, a centralidade favorece o exercício da política e da normatização do espaço, contribuindo para o processo de fragmentação. Como afirma a autora, a desigualdade é uma das causadoras da diferenciação socioespacial: a segregação e a fragmentação socioespaciais são “os processos que negam e redefinem a centralidade” (p. 138) e a transformam num processo disperso no território, diante de sua necessidade permanente de se reinventar e se reproduzir. Portanto, as diversas práticas socioespaciais causarão fragmentação e diferenciação socioespaciais e, conseqüentemente, fragmentação da centralidade, pois esta dependerá do ponto de vista do consumidor.

Para Sposito, a segurança é da mesma forma um fator de redefinição da centralidade e da segregação. Atualmente, esta segregação também se dá por meio da fragmentação do espaço, com a ocupação do espaço rural, transformando-o em urbano na construção de condomínios fechados, por exemplo, em busca de mais segurança, aproximando ricos e pobres, com o aprofundamento das desigualdades. Os equipamentos de segurança pública e privada são diferenciados para cada classe e recompõem o tecido espacial e o tecido social (SPOSITO, 2012, p. 140), ocasionando na “Desigualdade combinada”: periferização dos mais pobres e dos mais ricos (condomínios fechados “super seguros”) (SPOSITO, 2012, p. 141). Assim sendo, vemos exemplos de como o espaço urbano vai se fragmentando diante das desigualdades presentes nele, com controle do Estado, por meio de políticas e investimentos públicos, contribuindo para a reprodução do capital através da constante recentralização das atividades e das pessoas.

II. Centralidade, definições, centro x periferia

Novas e diferenciadas centralidades se constituem no espaço urbano, com diversos padrões de consumo e variadas funções, ocasionando no aumento do número de áreas centrais, no aparecimento de diversos subcentros e na especialização dos serviços, em que a localização e a

circulação são fundamentais, assim como o tempo (SPOSITO, 2001, p. 251). Com os novos centros, novas estruturas de mobilidade urbana serão criadas pelo poder público ao longo do tempo e da ocupação do espaço. Novas centralidades se formam, pois os capitais se concentram e, por isso, devem se descentralizar, ou seja, a fragmentação espacial e a criação de novas áreas para o capital concentrado se reproduzir são necessárias para a realização de interesses de uma classe dominante.

Durante o processo de urbanização do século XX, houve a “concentração de tudo”: econômica, populacional, cultural e de problemas urbanos, econômicos e sociais (OLIVEIRA JR., 2008) e também de capital, porém de forma difusa na metrópole (LENCIONI, 2008). Essa concentração representa a cidade como aglomeração de todos esses componentes juntos e, ao mesmo tempo, de forma fragmentada. Os agentes mobiliários se aproveitam da fragmentação da cidade, que é cada vez mais frequente e é condição necessária para a valorização do espaço urbano nas novas centralidades, “na medida em que a atração exercida por estas áreas implica em alterações no preço e acesso à terra urbana, principalmente no entorno imediato a estas novas centralidades” (OLIVEIRA JR., 2008). Estas novas áreas atraem novos investimentos do setor imobiliário, que depende da desconcentração espacial e da centralização dos capitais e do capital financeiro para se realizar. A partir daí, a centralidade da metrópole será renovada por meio da centralização, do controle e da administração do capital, de forma quantitativa e qualitativa (LENCIONI, 2008).

Há diversas definições e teorias para a centralidade e para sua importância no urbano. De acordo com Lefebvre (2008), o urbano não se trata de um sistema, mas de uma forma que contém a centralidade do Estado, dos modos de produção e de suas relações, da constituição de novos centros e de sua dispersão no meio urbano. Historicamente, a cidade concentrou tudo em volta do mercado (a igreja, a prefeitura, etc.): “o espaço urbano torna-se o lugar do encontro das coisas e das pessoas, da troca” (p. 20). A centralidade mostra-se como processo inerente à realidade urbana e a sua reprodução no mundo atual: “Desde o princípio, reunir, amontoar, recolher é algo de essencial na prática social; é um aspecto racional da produção que não coincide com a atividade produtiva, mas dela não se dissocia” (p. 113). O centro representa as possibilidades de encontro, a ordem e a desordem: “não existe cidade, nem realidade urbana sem um centro” (p. 90). A pontualidade, como característica própria do urbano, é uma regra e a cidade como centro, centralizadora das criações, reúne também as diferenças, os signos e as condições da reunião. Porém, como a concentração sempre se enfraquece, há a criação de um alhures – a periferia – que é produzido pelo urbano ao mesmo tempo em que produz o urbano e, assim, as criações se desfazem, mas se recriam e se renovam no espaço (p. 109). Para o autor, “Descobrimos o essencial dos fenômenos urbanos na

centralidade” (p. 108) de forma dialética, pois ela está num movimento constante de constituição e destruição. Diferente do espaço-tempo camponês e da indústria, a cidade aproxima os elementos de produção, reúne os mercados e “atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações” (p. 109), concentrando e reunindo tudo.

Para Sposito (2013), centros ou subcentros são “parcelas do espaço urbano, nas quais a concentração de atividades comerciais e de serviços gera aumento de fluxos de pessoas, maior circulação de bens e informações e maior densidade de conteúdos econômicos, sociais, políticos e culturais” (p. 121). Para a autora, centralidade é a relação entre os centros e o que eles representam e os meios de transporte e de comunicação aumentam a centralidade. Dessa forma, os centros possuem papel determinante para entender a dinâmica do uso do solo urbano, fomentando diminuir o custo de deslocamento e aumentando a circulação de pessoas e mercadorias no interior das cidades e entre as cidades (SPOSITO, 2001, p. 235). A centralidade se revela por meio dos “nódulos de articulação da circulação”, ou seja, os centros, e não pode “ser analisada apenas no plano da localização das atividades comerciais e de serviços”, mas “a partir das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e que a sustentam” (SPOSITO, 2001, p. 238). De acordo com a autora, não há centro sem centralidade, nem centralidade sem uma concentração estruturada. Para ela, centralidade é o que se movimenta no território, redefinida continuamente pelos fluxos e pela circulação. Ambos dependem de possibilidades de mercado de determinado local e de conteúdos simbólicos construídos ou forjados. Ou seja, a centralidade não depende apenas do lugar, mas também da rede de relações que ela compõe e de uma estrutura propícia para que ela se desenvolva.

Para Barata-Salgueiro (2013), em seu artigo sobre centralidades múltiplas e suas dimensões, a cidade moderna, fragmentada e descontínua, abriga parcelas de variados grupos, espaços e tempos dirigidos para o consumo, cada vez mais convertendo a cidade em mercadoria. Esta será organizada em múltiplas centralidades e sofrerá diversas intervenções morfológicas e em suas funções, em que os consumidores diversos se apropriam de seus diferentes momentos e lugares. De acordo com a autora, centro é uma área privilegiada e segura, com diversificação das funções e das atividades; já a centralidade vai além da dimensão geométrica de centro. Neste aspecto, ganha importância a acessibilidade e o deslocamento, em detrimento da distância e da geometria. Os centros concentram atividades e funções diversas, principalmente terciárias, enquanto a centralidade busca organizar e controlar a produção para a realização do capital, mas necessita de um centro para isto ocorrer:

As necessidades da organização da produção e da acumulação do capital explicam que os centros acolham os níveis altos da administração pública e empresarial, os bancos e outras empresas da área financeira, as sedes das grandes empresas, o comércio responsável pela circulação das mercadorias e não apenas pelo abastecimento das famílias e empresas, diversos serviços. As funções necessárias à reprodução da vida quotidiana, para além do alojamento, requerem abastecimento, troca de ideias, convívio propiciado pela reunião de gente relativamente diversificada. (BARATA-SALGUEIRO, 2013, p. 15).

De acordo com a autora, o centro se desloca e progride em uma direção privilegiada, com a especialização das atividades e a terceirização, constituindo uma rede de centralidades. Além disso, há também a criação de elementos atrativos para o centro e a valorização do sentido dos lugares, contribuindo para a proliferação de novas centralidades, seria a chamada produção simbólica. Haveria hoje uma decadência dos centros históricos, com o deslocamento do centro, dando lugar às novas estratégias de produção do espaço, dominadas pelo consumo e pela produção simbólica, com intervenção das políticas público-privadas. A partir do final do século XX, passa a predominar o aumento e o adensamento de todos os tipos de fluxos, assim como novos tipos de consumo e hábitos culturais, transformando os centros de produção para territórios de consumo. Segundo Barata-Salgueiro, essas políticas público-privadas contribuem para o processo de gentrificação: “as políticas empresariais marginalizam e excluem pessoas, atividades e empresas porque tendem a subordinar os interesses gerais da comunidade aos interesses da acumulação do capital” (BARATA-SALGUEIRO, 2013, p. 25). Dessa forma, a autora mostra como novas centralidades estão se constituindo, em detrimento do centro histórico, com intervenção do planejamento público e privado, que visa à acumulação de capital, causando segregação no espaço urbano.

Segundo Carlos (2013), o espaço urbano possui um centro, que tem por conteúdo a centralidade, com uma hierarquia espacial e que aponta a contradição entre centro e periferia (p. 119). De acordo com a autora, na atualidade, a mundialização e a intervenção do poder público impõem uma mesma lógica à produção do espaço para estruturar a acumulação capitalista em seu estágio atual, mostrando o centro como lugar de reunião de valores de uma sociedade consumidora de bens e serviços e dos interesses econômicos e capitalistas. Com a extensão do tecido urbano, a metrópole se torna polinucleada, com lugares de reunião das atividades comerciais e serviços descentralizados, com incremento de centros culturais, porém com desvalorização do uso. Dessa forma, o espaço torna-se objeto de consumo por meio de suas particularidades, através da centralização e da especialização das atividades.

O centro concentra elementos necessários para a reprodução do sistema capitalista e da vida. Hoje, há vários serviços em rede, possibilitando a existência de várias centralidades que são referenciais para a vida cotidiana e para o processo de valorização e desvalorização espacial (ALVES, 2012, p. 112). No entanto, para afirmar a noção de centro, é necessário que haja o *outro*, o *alhures*, o oposto, ou seja, a periferia. Não nos alongaremos nesta questão, então usaremos a concepção atual apenas de um autor (Pinho, 2010), simplesmente para pontuar o assunto que é bastante relevante, porém não é o foco deste trabalho – a contradição centro x periferia.

Pinho (2010), em sua tese, tenta provar que a noção de centro-periferia está ultrapassada, pois leva em conta a luta de classes e o trabalho de forma ontologizada (visão metafísica do estudo do ser enquanto ser) e ultrapassada, não colocando o valor e a mercadoria como centro da discussão do sistema capitalista atual. A habitação seria questão crucial nesses elementos, pois representa a necessidade da ocupação do solo urbano em sua forma mais básica e indispensável. O autor, portanto, ao tentar provar que centro e periferia hoje não se separam, diz que os equipamentos de consumo coletivo, as infraestruturas promovidas pelo poder público, o transporte, são suficientes hoje na periferia, não sendo mais parâmetros para qualificá-la. Hoje, segundo Pinho, o que se vê é a homogeneização da metrópole por meio do consumo. Outra questão pontuada pelo autor em sua tese é que, com a expansão dos supermercados, grandes lojas, shoppings, o crescimento dos condomínios fechados em lugares distantes, há na cidade uma “socialização negativa”: inserção dos espaços ditos periféricos na ação do capital e uma invasão do centro por elementos periféricos por meio da difusão cada vez maior da internet e da propaganda, do uso massificado do cartão de crédito e da vontade igual de todos de consumir, fazendo da periferia e do centro lugares homogêneos. Dessa forma, para Pinho, não se pode negar que todos são consumidores e que deve se romper com a materialização e a separação espacial entre centro e periferia. De acordo com o autor, isso se daria através de uma mudança qualitativa das condições de trabalho e inserção dos operários no mundo do consumo através do crédito e da mídia por meio do Estado, dos movimentos populares e do mercado em busca de consumidores, portanto, haveria acesso generalizado aos serviços, mesmo que de forma precária e com intuito consumista.

A meu ver, a concepção do autor está equivocada, pois o direito à cidade não pode se confundir com direito ao consumo. A cidade se coloca como mercadoria e os indivíduos como consumidores, porém mesmo que a vontade ou a necessidade de consumir seja generalizada, não significa que a possibilidade de fazê-lo seja igual para todos. A apropriação dos espaços urbanos se dá de forma diferenciada no centro e na periferia, pois o poder aquisitivo de quem os ocupa é bastante discrepante. Dessa forma, o acesso aos serviços também são diversos e, portanto, nada

homogêneos, como afirma Pinho. Pelo contrário, há sim uma divisão entre centro e periferia, apresentada na ocupação do solo urbano de forma diferenciada, de acordo com o poder aquisitivo de cada indivíduo. No centro, com seu maior número de equipamentos culturais, maior disponibilização de serviços e maiores possibilidades de emprego, o custo de vida é claramente mais alto que na periferia, precária em serviços e equipamentos. Portanto, mesmo que genericamente se fale em vontade igualitária de se consumir (o que pode ser bastante abstrato, afinal não podemos afirmar que todos têm a mesma vontade de consumo, independente da classe social), poucos podem optar por consumir os serviços oferecidos nos centros, pois não possuem capacidade financeira para fazê-lo. Com isso, mesmo que se diga que quisessem, também não podem ocupar e habitar esses espaços, pois não têm dinheiro para isso. Os bairros periféricos, além de distantes dos centros – o que dificulta e, conseqüentemente, diminui seu acesso para quem mora nas periferias –, nitidamente são deficientes em equipamentos e, logo, não são atrativos para uma classe de renda mais alta. Mesmo que hoje se fale em “periferização”, pela ocupação de lugares distantes, com a construção de condomínios fechados; e mesmo que diversas áreas centrais sejam ocupadas por população de baixa renda, seja em pensões ou em imóveis abandonados, favelas ou em situação de rua, evidenciando ainda mais a contradição, é notável a diferença no cotidiano de cada indivíduo nos diferentes espaços da cidade e no poder aquisitivo de cada um deles. Assim, mostra-se equivocada a visão do autor, pois as oportunidades de consumo de cada classe são diferentes, assim como as possibilidades de consumo são oferecidas de forma diversificada nos variados espaços da cidade, portanto ocasionando na divisão entre centro e periferia, visivelmente apresentada na paisagem urbana.

Pinho cita Kowarick, que diz que a indústria brasileira dependia de um mercado restrito e abastado para permitir o escoamento dos produtos, marginalizando a maior parte dos assalariados. Porém, o autor acredita que essa perspectiva dicotomizada não explica hoje o modo real como as periferias e o centro se encontram no sistema capitalista, pois se trata de uma visão em que a luta de classes se põe como centro da discussão. No entanto, nos faz pensar em como a construção histórica do lugar é importante para seu desenvolvimento social e econômico. A forma como se deu o comércio na Lapa historicamente é capaz de mostrar como se deu a ocupação do bairro, ajudando a compreender sua disposição nos dias de hoje, como subcentro comercial e importante ponto de ligação entre centro e periferia. Um pequeno recorte histórico segue em anexo, no final do trabalho, para mostrar brevemente como se deu a ocupação do bairro da Lapa.

4) Urbano, mobilidade e circulação: considerações finais

Em São Paulo, deu-se privilégio ao sistema rodoviário (desde os anos 1940), criando-se transporte para os trabalhadores da casa para o trabalho, nos subcentros e no centro da cidade (ALVES, 2012, p. 110). O transporte mostrou-se essencial para o crescimento dos centros e subcentros, pois contribuem para a concentração e a circulação de pessoas, culminando na concentração de capital e na circulação de mercadorias em determinada região, atraindo investimentos e políticas públicas para estruturar e gerir as normas de ocupação do espaço. Mesmo com o alto preço do transporte público, dificultando a locomoção pela cidade, as obras viárias possibilitam e potencializam a criação de novos espaços qualificados (ALVES, 2012, p. 117), facilitando o acesso e a criação de novos centros no espaço urbano.

Novas centralidades e novos fluxos proporcionados pelo maior acesso ao transporte, pela constante ocupação de novas áreas da cidade e pela especialização funcional dos novos centros, fazem da circulação, cada vez mais intensa, essencial para essas novas centralidades (SPOSITO, 2001, p. 247). O sistema de transporte, cada vez mais equipado pelo poder público, com terminais de ônibus, novas estações de trem e metrô, com diferentes trajetos e itinerários, assim como o maior acesso ao automóvel, fazem com que seja possível tanto concentrar a circulação de pessoas em lugares específicos, como, conseqüentemente, promover a criação de centralidades em torno desses nós de absorção e dispersão de pessoas, como estações de trem e pontos finais de ônibus.

Sposito (2001) chama de “centralidade cambiante” (p. 249) o ritmo diferenciado de circulação que se dá em centros comerciais, em diferentes dias e horários. Esse termo pode ser usado no centro da Lapa que, aos domingos e fora dos horários de pico – das 9h às 18h –, possui uma circulação muito menor do que nos outros dias e horários. O deslocamento de pessoas, de segunda a sexta-feira, que vão de casa até o trabalho, é claramente diferente do deslocamento feito aos domingos, ou mesmo durante a semana antes das 7h e depois das 22h. Isso faz com que não haja interesse dos comerciantes ou prestadores de serviços de abrirem suas lojas ou instalarem suas barracas nas ruas nesses dias e horários, já que não há público consumidor suficiente para comprar suas mercadorias ou utilizar seus serviços. Como o movimento nas ruas é bem menor, pessoas que vão até a Lapa para consumir seus produtos são obrigadas a fazê-lo de segunda a sábado, estimulando o comércio da região, gerando um círculo de deslocamento e consumo de pessoas e mercadorias, em que o comércio depende do transporte, mas também o transporte acaba sendo influenciado pela oferta do comércio na região.

O Estado é responsável por normatizar e planejar o espaço, a fim de fazer a distribuição e a centralização do transporte público, assim como das vias de tráfego urbano. O Estado também age em conjunto com a burguesia, que determina e impõe suas vontades e interesses na ocupação e no uso do solo urbano. Os processos de acumulação, suas redes e estruturas, como formas de produzir redes espaciais de atividades capitalistas, produzem uma “economia do espaço” (HARVEY, 2003, p. 88), em que as trocas econômicas são capazes de se difundir em diversos espaços e formam uma infraestrutura que privilegia a acumulação e a circulação de capital. Há uma busca constante de novos espaços-tempos para a acumulação do capital (HARVEY, 2003, p. 107) e os interesses de uma classe econômica dominante se impõem na organização espacial, predominando diante das políticas públicas e dos fatores históricos e transformando o espaço urbano constantemente. O que se vê hoje é o que Harvey chama de “acumulação por espoliação” (HARVEY, 2003, p. 118), que visa à especulação e à expropriação de terras para depois supervalorizá-las; à expropriação dos meios de produção, que busca a diminuição dos salários, um número gigantesco de desempregados e a busca cega e desenfreada pela qualificação; ao lucro, por meio de empréstimos e crédito bancário; e à privatização; tudo normatizado pelo poder público (HARVEY, 2003, p. 121). Esse cenário de precarização do trabalho, busca incessante do capital em se reproduzir a qualquer custo e a ação conjunta da iniciativa privada e do Estado, aponta para um contexto de fragilidade e instabilidade da classe trabalhadora, em que os fluxos são determinados pelos interesses do capital e de uma classe dominante, centralizando e concentrando determinadas funções em locais específicos da cidade. Esse quadro contribui para a fragmentação do espaço urbano, segregando seus habitantes, que não podem usufruir todos os seus serviços de forma igualitária, em que muitos são obrigados a morar em periferias distantes do trabalho, das áreas de lazer e das benfeitorias culturais.

O que podemos constatar no bairro da Lapa é que seu papel como subcentro na metrópole é capaz de mostrar como as centralidades são importantes no meio urbano para concentrar e difundir mercadorias e pessoas que buscam consumir, mas também que buscam trabalhar. Esse movimento é proporcionado pelo sistema de transporte criado na região, pelos seus fatores históricos e pelos interesses econômicos e sociais inseridos naquele espaço. A locomoção das pessoas do bairro para o centro da cidade, passando pelo centro da Lapa, além de expressar a necessidade de grande parte da população que mora nas periferias de se deslocar para áreas centrais para trabalhar, utilizar serviços públicos ou privados e até consumir de comerciantes de rua, também mostra que esse subcentro possui função importante na ligação entre centro e periferia, concentrando atividades comerciais, culturais e sociais, assim como fazendo a conexão com o centro de São Paulo e outras áreas da cidade.

Desde sua origem, o bairro caracterizou-se pelo desenvolvimento dependente do transporte, no caso, o trem e, atualmente, o terminal e os pontos finais de ônibus, gerando uma grande rede de comércio na área, que antes servia apenas de passagem. Hoje, tomada pelos ambulantes, a Rua Doze de Outubro é o ponto mais movimentado do bairro, aglomerando pessoas das mais diversas áreas da Região Metropolitana de São Paulo, que também são atraídas pelo Mercado Municipal, entre outros atrativos, como o comércio ambulante, com seus preços acessíveis. Porém, fazem parte de uma das facetas perversas dessa busca do capital em acumular, concentrar e descentralizar, em busca de se reproduzir, em nome do desenvolvimento e do crescimento econômico que na verdade somente beneficia e privilegia uma classe dominante, em detrimento do trabalhador, com plena colaboração do poder público, que legitima esse quadro.

Portanto, concluímos que a região da Lapa como subcentro é capaz de mostrar a importância dos subcentros no espaço urbano, por meio da organização do transporte, do comércio e da ocupação do espaço na cidade. Sua localização e a rede que abriga, ligando centro e periferia, são de enorme importância na metrópole, pois são capazes de conectar bairro e centro da cidade; concentrar atividades, serviços e comércio; e difundir e distribuir os habitantes e trabalhadores para outras áreas da cidade, mostrando a necessidade da criação de centros e subcentros urbanos para organizar o espaço de acordo com as normas do capital.

Anexo I - História da Lapa

Os primeiros moradores de que se tem notícia eram portugueses que habitaram o bairro a partir de 1579, que chamaram o lugar de Emboaçava: “lugar por onde se passa” (PONCIANO, 2004, p. 168); também, “encontro entre os Rios Pinheiros e Tietê”, onde hoje se encontra a Vila dos Remédios, na região oeste de São Paulo; ou ainda, “caminho de pedras acessível” (HISTÓRIA DOS BAIRROS DE SÃO PAULO II). Era o “Caminho de Jundiá” até o centro da cidade. Em 1590, para impedir o ataque dos índios Carijós, os jesuítas criaram a Tranqueira do Emboaçava, dando origem à Vila do Forte. No século XVIII, havia duas grandes fazendas, a atual Vila Anastácio e a Emboaçava, atravessadas pelo Caminho dos Goiases (rota de bandeirantes). Nos anos 1740, tornou-se Lapa, por causa do padre devoto a Nossa Senhora da Lapa, na época em que a região pertencia aos jesuítas, que ergueram a fazendinha da Lapa, entre a Avenida Mercedes e a Rua Brigadeiro Gavião Peixoto (hoje no Alto da Lapa). Lapa era uma gruta ou caverna nas montanhas, coberta por uma pedra, que mais tarde foi herdada pelo fazendeiro Anastácio. Em 1823, com 230 habitantes ou mais, o governo da cidade decidiu consertar a ponte sobre o rio Tietê, quando a Lapa passou a ser conhecida como tal. A ponte vira via de tropeiros até Jundiá, devido às más condições da ponte no Rio Pinheiros, tornando-se eixo de ocupação (REGISTRO 12).

Em 1880, houve uma grande imigração de tirolezes (norte da Itália), que plantavam frutas e verduras em loteamentos rurais e depois de Veneza, assim como portugueses, espanhóis, franceses, turcos e sírio-libaneses, que trabalhavam aqui como profissionais liberais, artesãos, sapateiros e alfaiates. No ano de 1867, dava-se o apogeu da economia cafeeira, com a necessidade de escoar o café até o porto de Santos. Em 1887, havia uma preocupação com a saúde pública e com a regulamentação do comércio. Dessa forma, houve o desenvolvimento de uma nova infraestrutura urbana, com saneamento, uma nova igreja matriz (em 1910), escolas, cinemas, imprensa, iluminação pública. Foi instalado o Matadouro Municipal e foi criado o Serviço Sanitário do Estado em 1891. No final do século XIX, operários italianos, espanhóis e franceses passaram a trabalhar na Vidraçaria Santa Marina. Esses imigrantes passaram a trabalhar no bairro da Lapa nas indústrias, nos comércios, em padarias, açougues, armazéns, etc. Houve um grande crescimento, não só industrial, mas populacional e econômico.

Em 1906, foi instalada a ferrovia São Paulo Railway, que ligava as cidades de Santos e Jundiá, e com ela um bairro operário de ingleses técnicos e operários que trabalhavam na ferrovia. Para os moradores do bairro, o progresso veio com ela. Sua parada era próxima à ponte do Anastácio, era a “Parada do Anastácio” (REGISTRO 12). Mais tarde, havia duas estações de trem: a

Água Branca e a estação da Lapa. Foram se instalando em volta das estações os primeiros armazéns, açougues, lojas, entre outros serviços e atividades políticas e culturais. Suas locomotivas necessitavam ser alimentadas pela curva da água do Tietê, pois as caldeiras eram movidas a vapor. As oficinas da ferrovia foram transportadas do bairro do Bom Retiro, no centro, para a Lapa de Baixo. No atual Alto da Lapa, foram construídos escritórios para os ingleses e as residências mais nobres, destinadas aos engenheiros da ferrovia, aos mestres das oficinas, escriturários, maquinistas e chefes de trens. A partir daí, houve um grande desenvolvimento industrial, com entrada de capital estrangeiro. Nesta época, a Lapa começa a ser dividida: sua área industrial (Lapa de Baixo ou Largo da Lapa) era o núcleo ferroviário e possuía diversas outras indústrias, como as cerâmicas e as inúmeras olarias, fábricas de louças, tecidos e metalurgia; havia também pequenos agricultores e vinhedo. Além disso, era o local das enchentes, abrigando famílias espanholas, italianas e portuguesas.

Em 1919, foi construído o Frigorífico Armour, trazendo húngaros, lituanos, poloneses e russos. No começo do século XX, foram construídos os primeiros bondes, que iam do centro da cidade até a Lapa, atravessando o Rio Tietê por uma ponte de madeira, expandindo o comércio. Em 1927, foi desativado o Matadouro Municipal e, em 1930, foi criado o Tendal da Lapa (localizado na Rua Guaicurus) em seu lugar, para concentrar toda a carne a ser comercializada na cidade após vistoria sanitária, para controle e fiscalização do poder público municipal. Em 1970, houve a desativação do Tendal e, nos anos 1990, tornou-se sede da Subprefeitura da Lapa. Hoje, abriga as mais diversas atividades culturais, atraindo pessoas de várias regiões da cidade.

No final do século XIX, foi construída a Estrada de Ferro Sorocabana, muito importante para o escoamento de mercadorias e pessoas, assim como para o crescimento do bairro, que possuía grande massa trabalhadora, terras baratas e em grande quantidade. Em 1943, foi aberta a Rodovia Anhanguera, ligando, por meio das marginais, a Lapa à região Noroeste da cidade. Os loteamentos residenciais e industriais da área tornaram-se alvo do mercado imobiliário.

A partir dos anos 1920, foi se impulsionando o comércio na Rua Doze de Outubro, Lapa e região, assim como a proliferação de cinemas e diversas lojas, carnaval de rua, piqueniques e futebol de várzea, natação, pesca, remo. Nos anos 1930, a Lapa torna-se polo distribuidor de trabalhadores do bairro e da região noroeste para outros lugares da cidade: Vila Jaguara, bairro do Limão, Freguesia do Ó, Brasilândia, Nossa Senhora do Ó, Jaraguá, Pirituba, Perus, Vila Anastácio, Vila Leopoldina, Vila Hamburguesa, Vila Ipojuca, entre outros, porém em péssimas condições de transporte. Além de polo distribuidor, a Lapa também se torna polo captador de trabalhadores, não só dos bairros citados, mas das cidades próximas, como Osasco e Barueri. Em 1954, foi inaugurado

o Mercado Municipal da Lapa, que era um ponto de passagem e a maior feira livre da capital. O Terminal Lapa e seu entorno, criado em 2003, foram pensados pelos arquitetos de forma a exaltar a memória operária e o perfil popular do bairro, com tijolos aparentes.

Podemos constatar muitas coisas a respeito do bairro, partindo do fator histórico.

Primeiramente, a ocupação do bairro se deu principalmente por operários imigrantes vindos para trabalhar nas indústrias. As vilas operárias se instalaram próximas às fábricas na Lapa de Baixo e, os trabalhadores mais qualificados se instalavam no que hoje chamamos de Alto da Lapa. Segundo, os trabalhadores foram atraídos pelo aparecimento da ferrovia, dessa forma passaram a morar próximos ao trabalho, no bairro da Lapa ou em vilas próximas. Além disso, a região passou a ser ponto de reunião e troca em volta da estação, fazendo com que se desenvolvesse um polo comercial, cultural e político, importante para áreas mais distantes, ligando-as ao centro da cidade e este ao interior.

Pinho (2010) afirma que os subúrbios são criados como uma ligação entre campo e cidade através do avanço das linhas ferroviárias. Segundo o autor, com o crescimento da industrialização e decadência dos artesãos, uma grande mão de obra terá que se deslocar para as cidades. No início, ainda havia as vilas operárias, porém, os preços dos terrenos começaram a subir e os operários tiveram que começar a arcar com os custos de moradia e de transporte, tendo que se afastar do centro. Dessa forma, o que vemos historicamente na cidade é a valorização de áreas que sofreram um forte crescimento industrial, expulsando os trabalhadores para áreas mais periféricas. A Lapa mostrou-se, desde sua origem, como nó atrativo e difusor de pessoas e mercadorias, assim como passagem entre centro e periferia e entre campo e cidade. Este papel está colocado até hoje, porém com todas as transformações econômicas, políticas e sociais que o bairro sofreu. Podemos dizer, portanto, que o desenvolvimento da Lapa, como se constituiu, deu-se com a criação de um subcentro em volta da ferrovia, o que não é algo isolado nos sistemas urbanos (SPOSITO, 2001, p. 242). Com isso, tornou-se hoje, em sua área central, ponto comercial, cultural, de circulação e de serviços de grande importância para determinados bairros e cidades da Região Metropolitana de São Paulo; na antiga área de moradia operária (hoje Lapa de Baixo), uma região comercial mais decadente, em volta das estações de trem e também moradias antigas; e, no Alto da Lapa, tornou-se área de residências de altíssimo valor, onde vive uma classe de renda elevada.

Referências bibliográficas:

ALVES, G. A. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2012. pp. 109-122.

BARATA-SALGUEIRO, T. Do centro às centralidades múltiplas. In: FERNANDES, J. A. V. R.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Universidade do Porto – CEGOT, 2013. pp. 13 a 29.

CARLOS, A. F. A. **A urbanização da Sociedade: Questões para o debate**. In: O Brasil, a América Latina e o mundo: Espacialidades contemporâneas. Editora Lamparina: Rio de Janeiro, 2008, v. II, pp. 49-59.

_____. Metamorfoses do centro da metrópole de São Paulo. In: FERNANDES, J. A. V. R.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Universidade do Porto – CEGOT, 2013. pp. 119-131.

COSTA, E. G. **Anel, cordão, perfume barato: Uma leitura do espaço do comércio ambulante na cidade de São Paulo**. São Paulo: Edusp, 1989, 125p.

DAMIANI, A. L. **São Paulo: metrópole em mosaico**. Coord: CAMARGO, A. M. de A. São Paulo: CIEE, 2010. 244 p.

FRÚGOLI JR., H. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Edusp, 2006.

DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO – SÃO PAULO. Guia de bens culturais da cidade de São Paulo. Imprensa Oficial, 2012. pp. 202-205.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. Trad. Adail Sobral, Maria Stela Gonçalves. 7 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2013.

_____. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005. 252 p.

HISTÓRIA DOS BAIRROS DE SÃO PAULO II. **9. Cinzas Eternas – Histórias de paixão pelo bairro da Lapa.** DVD.

KOWARICK, L. **Investigação urbana e sociedade:** Comentários sobre Nuestra América. In: Pluralismo, espaço social e pesquisa. Org: REIS, E.; ALMEIDA, M. H. T.; FRY, P. São Paulo: Hucitec, 1995.

LEFEBVRE, H. **Espacio y política.** Seminarios sobre el espacio. Oxford. 1972. pp. 23-62.

_____. **A produção do espaço.** Trad. Grupo “As impossibilidades do urbano na metrópole contemporânea”, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: *La production de l’espace*. 4 ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início – fev. 2006.

_____. **A revolução urbana.** Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 176p.

LENCIONI, S. **Concentração e centralização das atividades urbanas:** uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. Revista de Geografía Norte Grande, 39: Santiago, maio/2008. pp. 7-20. Disponível online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022008000100002

LUBATTI, M. R. S. **Vendedor ambulante, profissão folclórica:** pesquisas nas ruas, parques e jardins de São Paulo. São Paulo: Escola de Folclore – Secretaria de Estado de Cultura, 1982. 92 p.

OLIVEIRA JR., G. A. de. **Redefinição da centralidade urbana em cidades médias.** Uberlândia: UNB, Sociedade & Natureza, vol. 20, no. 1, jun. 2008. Disponível online: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-45132008000100014&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt

PAMPLONA, J. B. **O comércio de rua na cidade de São Paulo:** evolução recente, perfil e política de regulação. São Paulo: 2013.

PINHO, R. G. **Crise do trabalho e a abordagem centro-periferia na metropolização de São Paulo**. Dissertação (Mestrado). FFLCH USP. Orientador: Prof. Dr. Anselmo Alfredo. São Paulo, 2010, 177p.

PINTAUDI, S. M. Mercados públicos: vestígios de um lugar. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2012. pp. 167-176.

PONCIANO, Levino. **São Paulo: 450 bairros, 450 anos**. São Paulo: SENAC SP, 2004. pp. 168-170.

REGISTRO 12. Prefeitura do Município de São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento de Patrimônio Histórico. José Antonio Segatto (coord.), 1988. 64p.

ROCHA, Alexandre Souza. **Centralidade e periferia na Grande São Paulo: abordagem crítica sobre o morar na periferia da metrópole**. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia. FFLCH - USP. São Paulo, 2000.

SALVITTI, A.; VIÉGAS, L. S.; MORTADA, S. P.; TAVARES, D. S. **O trabalho do camelô: trajetória profissional e cotidiano**. Cadernos de psicologia social do trabalho, v. 2, São Paulo: 1999.

SERPA, A. Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2012. pp. 97-108.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2012. pp. 123-145.

_____. **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Programa de pós-graduação em geografia (GASPERR), UNESP, Presidente Prudente: 2001. pp. 235-253.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. **Espaços fechados e cidades**: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora Unesp, 2013. 359 p.

TAVARES, M. A. **Os fios (in) visíveis da produção capitalista**: informalidade e precarização do trabalho. São Paulo: Editora Cortez, 2004. 216 p.

Sítios eletrônicos:

Globo G1: <http://g1.globo.com/sao-paulo/transito/noticia/2014/09/sp-18h30-protesto-de-camelos-fecha-da-lapa-e-deixa-dois-feridos.html>

Acessado em 21/04/2015.

Nanci Corbioli. Núcleo Arquitetura: **Terminal de ônibus urbanos da Lapa, São Paulo**: Memória Fabril. Publicada originalmente em Projeto Design na Edição 289.

<http://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/nucleo-arquitetura-terminal-de-07-04-2004>

Acessado em 11/06/2015.

Novas cidades, novos centros. Alterações na organização espacial das cidades expressam o surgimento de novas áreas com atividades comerciais, de serviços e também um fluxo que expressa a centralidade. Wilson Martins Lopes Junior e Regina Celia Bega dos Santos. <http://conhecimentopratico.uol.com.br/geografia/mapas-demografia/45/artigo266197-1.asp>

Acessado em 11/06/2015.

Último Segundo. **Pelo segundo dia, motoristas fazem paralisação e fecham terminais em SP**

Por iG São Paulo | 21/05/2014 11:05 - Atualizada às 21/05/2014.

<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2014-05-21/motoristas-e-cobreadores-de-onibus-fazem-paralisacao-parcial-nesta-manha-em-sp.html>

Acessado em 11/06/2015.

Prefeitura de São Paulo: <http://www.capital.sp.gov.br/portal/>

Acessado em 25/05/2013; 11/01/2015.

Renan não conseguirá atropelar debate sobre terceirização: Fórum em Defesa dos Ameaçados pela Terceirização programa ações em defesa dos debates. Escrito por: Luiz Carvalho. Publicado em: 05/02/2016.

<http://www.cut.org.br/noticias/renan-nao-conseguira-atropelar-debate-sobre-terceirizacao-a101/>

Acessado em 06/03/2016.

Terminal de ônibus da Lapa Arquitetizando a infraestrutura São Paulo, 2002-2003 Núcleo de Arquitetura [Luciano Margotto Soares, Marcelo Ursini e Sergio Salles] texto de Mauro Calliari, ano 14, jul. 2014.

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.163/5252>

Acessado em 11/06/2015.