

## CONHECENDO POLOS VAREJISTAS DE RUA: Espaço público e urbanidade, o caso de áreas centrais em Ribeirão Preto e São Paulo

Carolina Couto Rosa Dutra de Oliveira e Larissa Garcia Campagner

**Apoio: PIBIC Mackenzie**

### RESUMO

Este artigo possui como tema os polos varejistas de rua e a relevância desses para a cidade contemporânea, a partir da análise da urbanidade desses espaços e, tem como objetivo a reflexão analítica a respeito das características que assumem os polos varejistas de rua em cidades de diferentes portes (médias e grandes), em especial aqueles localizados em áreas centrais. O interesse se dá a partir participação em atividades e pesquisas recente a respeito destes espaços que reúnem concentração e diversidade de atividades de varejo na rua. É notória a relação de origem que estabelecem o comércio e a cidade e, o impacto que estas atividades, ao se concentrarem em determinados espaços urbanos, assumem em relação a qualidade de vida dos municípios. Ainda, destaca-se a escassa bibliografia sobre o tema em nossa área de atuação. Assim, a partir de metodologia previamente desenvolvida, aplicada nesta pesquisa, é realizada a caracterização do polo de varejo da Rua General Osório, na cidade de Ribeirão Preto e, do Polo da Rua São Bento, em São Paulo, do ponto de vista da urbanidade. A partir dos dados sobre estes Polos é elaborada uma análise comparativa observando as características a partir dos temas conectividade, diversidade e conforto, que compõem um indicador a respeito da urbanidade de um polo varejista de rua.

**Palavras-chave:** Varejo. Polos Varejistas de Rua. Urbanidade

### ABSTRACT

This article has as theme the street retail centers and their relevance to the contemporary city based on the analysis of the urbanity of theses spaces, aiming to reflect analytically on the characteristics that these street retail centers assume in cities of different sizes (medium and large), especially in central areas. The interest in the theme comes from the participation in recent activities and researches about these spaces, that concentrate on different types of retail activities on the street. It is notorious that commerce and cities share the same origin, and the impact of these activities, when concentrated in certain urban spaces, is directly related to the quality of life. Additionally, the scarce bibliography on the subject in our area of activity was a deciding factor for this research. Furthermore, using the developed methodology that was applied in this research, the characterization of the street retail center of Rua General Osório, in the city of Ribeirão Preto and of the street retail center of Rua São Bento, in São Paulo, was made possible, from the point of view of urbanity. Using the data

achieved with the research of these spaces, a comparative analysis was elaborated observing the connectivity, diversity and comfort, which compose an indicator regarding the urbanity of a street retail center.

**Keywords:** Retail. Street Retail Centers. Urbanity.

## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo possui como tema os polos varejistas de rua e a relevância desses para a cidade contemporânea, a partir da análise da urbanidade desses espaços. O artigo tem por objetivo, como consequência do desenvolvimento destes temas, identificar possíveis diferenças e similaridades entre os polos de varejo de rua em cidades médias e grandes. A partir da caracterização do polo de varejo da Rua General Osório, na cidade de Ribeirão Preto e, do polo da Rua São Bento, em São Paulo, torna-se possível discorrer sobre os fatores que norteiam suas existências e prosperidade, além de analisá-los e compará-los sob a ótica da urbanidade.

Pesquisar e aprofundar os conhecimentos em relação aos polos varejistas é fundamental para demonstrar a relação que estes possuem com a vitalidade urbana, contribuindo para esboçar um futuro promissor para os mesmos, humanizando e integrando a população com o espaço público e, em um espectro maior, com a cidade. Ainda que seja evidente a crescente importância de demais espaços de comércio, como os shopping centers e o varejo online, as vendas nos polos varejistas ainda possuem números expressivos, tornando nítida a relevância dos polos no comércio de uma cidade.

Ademais, o caráter democrático que esses possuem por não contarem com barreiras físicas para a entrada ou mesmo barreiras intangíveis (no quesito social ou financeiro), somados à importância econômica e oportunidades de gerar emprego trazidas por esses polos, reforçam a imprescindibilidade desses espaços na cidade, tornando a pesquisa sobre eles primordial.

A partir destas reflexões e, por fazer parte de um Grupo de Pesquisa o qual estuda os polos varejistas de rua, levantou-se a hipótese de aplicar a metodologia desenvolvida pelo grupo<sup>1</sup> para além da cidade de São Paulo. Assim, estuda-se aqui a possibilidade de estudar um polo varejista no interior do estado, localizada na área central de Ribeirão Preto, além de um polo na área central da cidade de São Paulo.

Ao caracterizar o polo da rua General Osório, em Ribeirão Preto (SP), aplicando analiticamente a metodologia desenvolvida pelo Grupo de Pesquisa, será possível a realização de uma comparação entre o polo estudado nesta pesquisa e um dos polos já analisado pelo Grupo, na cidade de São Paulo, de forma que, a partir da observação de suas semelhanças e diferenças, será possível oferecer dados quantitativos e qualitativos em relação ao comércio varejista de rua, os quais poderão ser utilizados por comerciantes e pela

---

<sup>1</sup> Grupo de pesquisa: Cidade e Varejo do Laboratório de Projetos e Políticas Públicas (LPP) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Mackenzie.

Prefeitura para a elaboração de um plano que vise investimentos para o resgate dessas importantes áreas de comércio.

Com o intuito de melhor contextualizar o tema de pesquisa, torna-se importante a exposição de conceitos e termos centrais, em especial, o “varejo” e o “polo varejista”, tal como definidos na pesquisa utilizada. Diversos autores definiram o que é o varejo com explicações que se completam, como Spohn (1977) e Kotler (2007), Las Casas (2004), Parente (2000). Para esta pesquisa aplicamos a seguinte definição:

“O varejo engloba todas as atividades relacionadas à venda direta de produtos e serviços aos consumidores finais, para uso pessoal, não relacionada a negócios. Qualquer empresa que forneça um produto ou serviço para o consumidor final está praticando varejo.” (KOTLER, 2007, p.540).

Quanto à definição de polo varejista, há dificuldade em encontrar na bibliografia, em especial na área de urbanismo, um conceito consagrado que delimite de forma clara o fenômeno a ser estudado. Neste artigo utilizaremos a definição encontrada no âmbito da pesquisa acima referenciada, que embora em andamento, possui a definição já publicada (CALDANA, CAMPAGNER, CALLIARI, PISETTA, 2020). Para ela, o Polo Varejista de Rua é aquele que concentra diversidade e concentração de atividades varejistas.

Diante do exposto e, verificando no Brasil uma gradual retomada dos polos varejistas de rua, em especial pela classe média, torna-se de extrema importância o estudo destes e de suas características para salientar a necessidade da requalificação desses espaços e, como consequência, aprimorar sua relação com política e projetos urbanos.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

É notório que o varejo vem assumindo uma importância crescente na economia brasileira. O administrador Juracy Parente (2000) estudou profundamente esse ramo, no qual estão envolvidos desde os cidadãos comuns, em menor escala, até as grandes redes varejistas, que estão cada vez mais presentes na relação de maiores empresas do Brasil. Além disso, percebe-se que o varejo está intimamente relacionado ao cenário em que se assenta: a infraestrutura da cidade. Para a prosperidade de um polo varejista, segundo o pesquisador Las Casas (2004), é tido como pressuposto a existência de pessoas, capital, autoridade e disposição para compra.

A relação da atividade varejista com a cidade e seus diferentes atores foi abordada por Jacobs (2000), que discorreu sobre como a dinâmica de polos varejistas de ruas, ricos em comércios e serviços, reverberam na qualidade do espaço público. Ainda, os polos varejistas de rua fazem com que o cidadão e o turista vivenciem a cidade, e não se reclusam em espaços

fechados, como os shopping centers, os quais proporcionam uma experiência previsível e artificial do que seria um espaço de convivência público. A estudiosa Vargas (2000) também pesquisou sobre o vínculo entre a cidade e o comércio, pontuando que não seria possível a prosperidade de um sem a existência do outro. Entretanto, argumenta que a situação atual do varejo, com excesso de oferta, resulta em um uso inadequado do espaço público, tornando-se um problema nas cidades, mas também possibilitando com que o varejo seja pensado como solução para o desenvolvimento urbano.

Outro conceito fundamental para o desenvolvimento desta pesquisa foi o de urbanidade. De acordo com Calliari (2014), este conceito está relacionado à vida na cidade e o comportamento considerado adequado para este ambiente, sendo um sinônimo de civilidade. Ainda, segundo o autor, é no espaço público que ocorrem os encontros necessários para a manifestação da urbanidade. No entanto, ao longo do século XX, viu-se um desequilíbrio entre os elementos estruturantes de uma cidade. Tal desequilíbrio resultou em um predomínio de fluxos sobre os lugares, do privado sobre o público e o fim do centro da cidade como ponto de concentração econômico e político. Dessa forma, as cidades da contemporaneidade enfrentam um déficit de espaços públicos e, como consequência, a falta de urbanidade.

Ainda a respeito desse tema, autores com o Speck (2016) e Gehl (2014) escrevem sobre a cultura do pedestre, necessária para concretizar essa relação. Essa, só poderá tornar-se realidade através da caminhabilidade, a qual pode ser estimulada através de um melhor conhecimento da dinâmica urbana, incluindo o estudo sobre a importância dos polos comerciais para a urbanidade.

É nesse ponto que o estudo dos polos varejistas de rua converge com a pesquisa sobre o espaço público e a urbanidade. A partir de um conhecimento profundo em relação aos impactos de um polo varejista sobre o espaço em que este se situa, é possível elaborar políticas públicas que norteiem o funcionamento desses, a fim de criar espaços urbanos pensados e planejados como um lugar de permanência, assim como reflete o estudo de Gehl (2014), o qual demonstra que tais mudanças fazem com que a população desfrute do convívio social e devolva aos centros urbanos sua urbanidade.

A união de todos os conceitos abordados, por sua vez, deu-se através do material produzido pelo Grupo de Pesquisa, de onde vem a metodologia utilizada para levantamento e análise da urbanidade dos polos varejistas de rua. (CAMPAGNER; PISETTA, 2019)

## **METODOLOGIA**

A pesquisas em questão foi desenvolvida em três etapas.

A primeira etapa constituiu-se em um desenvolvimento de repertório teórico, a partir da leitura e estudo de livros e textos da bibliografia em diferentes áreas, além da experiência prática no grupo de pesquisa. A partir da compreensão dessas, foi realizado um esforço para cruzar as informações obtidas e, assim, poder melhor compreender o impacto de um polo varejista sobre um centro urbano.

Visando o entendimento sobre a dinâmica de polos varejistas de rua e a elaboração de uma análise comparativa entre polos varejistas em cidades de diferentes dimensões para compreender suas semelhanças e disparidades, foi realizado um levantamento baseado na metodologia MELPO (Metodologia para Levantamento de Polos Varejistas de Rua), desenvolvida como parte da pesquisa acadêmica “Conhecendo os polos varejistas de rua de São Paulo: Oportunidades, experiência e instrumentos frente aos desafios urbanos da cidade”, do Grupo de Pesquisa Cidade e Varejo, ligado ao Laboratório de Projetos e Políticas Públicas da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

A metodologia em questão foi desenvolvida a partir da análise de outras seis metodologias existentes, as quais analisam a cidade e seus espaços públicos sobre distintos pontos de vista. São elas *A cidade ao nível dos olhos - doze critérios de qualidade*, de Ian Gehl; *Project for Public Spaces (PPS)* ; *Análise dos Sete Critérios*, desenvolvida pela ONG Cidade Ativa; *Índice de Caminhabilidade*, elaborada pelo ITDP/ IRTH ; *A hospitalidade, a cidade e o turismo*, de Lúcio Grinover; *Hospitalidade urbana em grandes cidades – São Paulo em foco*, tese de doutorado de autoria de Valeria de Souza Ferraz (FAU-USP). (PISETTA; CAMPAGNER, 2019)

A partir das reflexões incitadas por essas, foi desenvolvida uma matriz com quarenta indicadores para a qualificação da urbanidade um polo varejista de rua. Para o preenchimento dessa matriz, existem fichas de campo em duas escalas para recolher informações sobre um determinado polo: a escala do lote (tabela 1) e a escala da quadra. A partir dessas, foi criada uma hierarquia que confere uma nota para cada indicador e, calculando a média simples desses valores, obtém-se uma nota que mede o índice de urbanidade de um polo.

Tabela 1: Exemplo de ficha de levantamento de campo utilizada

RUA SÃO BENTO, Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº
<b>NOME DO COMÉRCIO</b>						
Estacionamento meio-fio (nº)	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N
Estacionamento Zona Azul (nº)	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N
Vigas no recuo do imóvel? (nº)	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N	S nº N
Muro ou fachada cega com mais de 20m?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Entrada de veículos Para o imóvel?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Ponto de Ônibus	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Árvore que sombra?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Toldo/Breia/Marquise/Outros?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Fração Pública	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Uso Terreno:						
Fachada ativa? Especificar	Sim Não Vitrine Porta Aberta	Sim Não Vitrine Porta Aberta	Sim Não Vitrine Porta Aberta	Sim Não Vitrine Porta Aberta	Sim Não Vitrine Porta Aberta	Sim Não Vitrine Porta Aberta
Uso superior residencial?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Ambulante?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Testada (em metros)						
Gabrito (nº de pavimentos)						
Imóvel acessível?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Conservação FACHADA	O B R	O B R	O B R	O B R	O B R	O B R
Conservação CALÇADA	O B R	O B R	O B R	O B R	O B R	O B R
Degrado ou inclinação entre calçadas	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Permanência na calçada*	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Funciona após as 19?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Funciona aos Domingos?	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não
Produtos étnico, religioso, etc? Especificar	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não	Sim Não

Fonte: Grupo de pesquisa: Cidade e Varejo do Laboratório de Projetos e Políticas Públicas (LPP) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Mackenzie.

Durante a segunda etapa, foram realizados os levantamentos. O recolhimento das informações necessários concluiu-se após quatro visitas ao local de estudo, além da ambientação e percepção da área. Assim que efetuados, as informações foram transferidas para uma tabela, possibilitando melhor visualização e posterior comparação dos dados.

Para a última etapa, por sua vez, foi utilizado o levantamento do polo São Bento, realizado pelo Grupo de Pesquisa<sup>2</sup> e, a partir do material quantitativo e qualitativo levantado de ambos os polos, foi possível realizar uma análise comparativa entre eles, utilizando como base o Índice de Urbanidade (IUP), desenvolvido na pesquisa a qual este artigo utiliza como base.

### 3. RESULTADO E DISCUSSÃO

Ao estudar o polo da rua General Osório, em Ribeirão Preto, São Paulo, aplicando de forma analítica a metodologia citada anteriormente, torna-se possível uma análise que compare a urbanidade do polo em questão com outro de características semelhantes, mas em cidade de escala maior.

É notório que o varejo está intimamente relacionado à infraestrutura das cidades que os sediam. As condições que essas proporcionam quanto a rede de transportes, a infraestrutura de seus polos, as aglomerações populacionais, todos são fatores que refletem na prosperidade do sistema varejista. (LAS CASAS, 2004). Estas considerações parecem apontar para o fato de que a dinâmica dos polos varejistas irão variar conforme a cidade que os sediam.

<sup>2</sup> Grupo de pesquisa: Cidade e Varejo do LPP da FAU da Universidade Mackenzie – dados do levantamento da Rua São Bento publicados pela primeira vez neste artigo e, realizado pela autora.

A região a ser estudada, Ribeirão Preto, é uma das mais ricas do Interior de São Paulo. (RIBEIRÃO PRETO, entre 2000 e 2019). Possui elevados indicadores sociais (saúde, educação e saneamento), bons padrões de vida e constitui um polo de atração de atividades comerciais e de prestação de serviços, tornando a cidade um importante objeto de estudo para melhor entender-se a dinâmica comercial do interior do estado de São Paulo.

A conceituação de uma cidade de médio porte implica em esforço de abstração, vide a impossibilidade de “medir” algo que não possui unidade. Além disso, ao realizar qualquer categorização, impreterivelmente será utilizada uma referência, nesse caso, uma escala espacial. (CORRÊA, 2006). Ainda que a cidade possua uma população estimada de 694.534 habitantes (IBGE 2018), distanciando-se da definição habitual de “cidade média” por uma abordagem quantitativa, quando comparamos Ribeirão Preto a grandes centros urbanos brasileiros, como é o caso de São Paulo, com uma população estimada de 12.176.866 habitantes (IBGE 2018), Guarulhos e Campinas, entre outros municípios, torna-se nítido que a dimensão desses grandes centros, a infraestrutura que proporcionam ao comércio, o sistema de transportes e a capacidade de consumo do público não podem ser categorizados em uma mesma sessão que a cidade de Ribeirão Preto. Portanto, nesta pesquisa, a cidade de Ribeirão Preto foi categorizada como uma cidade de médio porte.

## GENERAL OSÓRIO

O Polo de Varejo de Rua estudado, compreendido pela rua General Osório, no centro de Ribeirão Preto (figura 1) está intrinsecamente ligado à história da cidade, com importantes aspectos culturais e econômicos a serem observados. Antigamente denominada Rua do Bonfim, a General Osório compunha as poucas que formavam a então Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto, sendo assim o local onde ocorreram importantes atividades para a origem da sociedade ribeirão-pretana.

Figura 1- Localização do centro da cidade



Fonte: Secretaria de Planejamento de Ribeirão Preto. Elaboração: autora(2020)



Em virtude de a rua General Osório localizar-se no núcleo do que foram os primórdios da cidade, desde seu princípio foi sede de inúmeras operações comerciais. Com o desenvolvimento de Ribeirão Preto, houve diversas transformações em seu espaço urbano, dando origem a novas formas de comércio as quais serão discutidas ao decorrer deste subcapítulo. Não obstante, o polo varejista da Rua General Osório permanece com importância significativa para o setor varejista da cidade, que atua como núcleo comercial para as trinta e três cidades pertencentes à sua região metropolitana.

Em relação ao interesse histórico da área, o centro de Ribeirão Preto abrigava, até a década de 60, os principais equipamentos urbanos da cidade, de forma que se tratava de uma região extremamente presente no cotidiano para a população. No entanto, nesse mesmo período, a aprovação de novos loteamentos em grandes áreas da cidade (RIBEIRÃO PRETO, 1994) fez com que a região central da cidade passasse a sofrer certa desvalorização imobiliária. Em consequência, ocorreu o abandono da área pela elite local e, com ela, o deslocamento do comércio de alto padrão. (MIRANDA, 2005).

Em cinco de maio de 1981, por sua vez, ocorre a instalação do primeiro shopping center da cidade, o Ribeirão Shopping. Esse novo espaço, apesar de proporcionar maior amplitude de escolha ao consumidor, concentra o setor do varejo, reforçando a degradação física, despolarização do comércio e queda do uso do centro da cidade, impactando diretamente na vitalidade dos polos ali contidos, como o da General Osório. Entretanto, é também nesse momento que são instaladas, no trecho de estudo, grandes lojas populares de departamento, reestruturando o polo como uma área de comércio e prestação de serviços popular. (MIRANDA, 2005).

Além das características históricas apontadas, o polo escolhido como objeto de estudo possui um elevado valor cultural. A Rua General Osório pertence a uma das arestas do chamado “Quartirão Paulista”<sup>3</sup>, conferindo-a valor arquitetônico e de patrimônio da cidade. Ainda, os atrativos ao entorno do polo, como o Theatro Pedro II, a tradicional Choperia Pinguim, o Museu de Arte de Ribeirão Preto e o Mercado Central da cidade, entre outros, acarretam um fluxo turístico na área, tornando-a uma das mais visitadas da cidade.

Outrossim, como fator incentivador da pesquisa, têm-se um recente interesse pela retomada do centro da cidade apoiada por iniciativas de moradores e entusiastas, os autodenominados “centropolitas”. Tais iniciativas, como “O Centro é Legal”<sup>4</sup>, buscam

---

<sup>3</sup> Conjunto arquitetônico composto pelo Edifício Meira Junior, Theatro Pedro II e Palace Hotel.

<sup>4</sup> Iniciativa de resgate e valorização do centro de Ribeirão Preto, idealizada pela fotógrafa Déborah Cavalcante, com o objetivo de aumentar o senso de comunidade, unificando a comunicação entre moradores, trabalhadores, profissionais e lojistas da área central a fim de incentivar mudanças de hábitos e, conseqüentemente, na comunidade.

incentivar a vivência no centro de Ribeirão Preto, marcando um esforço da própria sociedade para a retomada e fortalecimento da região central da cidade e seus espaços comerciais.

Para o estudo em questão, foi compreendido um trecho específico da Rua General Osório, o qual possui variedade de serviços e comércios em grande concentração. Dessa forma, foi admitido o trecho entre a Rua Cerqueira César e a Rua José Bonifácio como o polo varejista da Rua General Osório. Trata-se de um polo exclusivo para pedestres durante seis de suas sete quadras, constituindo, assim, o maior segmento de calçadão da cidade

## SÃO BENTO

A Rua São Bento, localizada no centro da capital paulista (figuras 2 e 3), é uma das mais antigas da cidade. Foi inaugurada poucos anos após a fundação de São Paulo (em 25 de janeiro de 1554), com o intuito de interligar a aldeia do cacique Tibiriçá (atual Largo São Bento) às proximidades da Rua Direita. Anteriormente denominada Rua de Martim Afonso Tibiriçá (nome dado ao cacique pelos portugueses), foi intitulada com seu atual nome em 28 de agosto de 1899, através da lei municipal número 416. (SÃO PAULO, 2013)

Figura 2- Mapa de São Paulo com a região da Sé em destaque



Fonte: Geosampa. Elaboração: Autora (2020)

Figura 3- Trecho da Rua São Bento estudado



Fonte: Geosampa. Elaboração: Autora (2020)

A rua em questão pertence ao “triângulo paulista”, região considerada berço da cidade, onde se concentravam os eventos religiosos, políticos, econômicos e sociais de São Paulo. Em conjunto, a Rua Direita de Santo Antônio (hoje Rua Direita) e a Rua do Rosário (atual Rua XV de novembro) formavam as arestas as quais constituíam o centro velho da cidade. (ASSUNÇÃO, 2006). Dentre as ruas do triângulo histórico, a São Bento poderia ser considerada a veia histórica e religiosa, por ligar as duas principais igrejas da cidade, o Mosteiro São Bento e a Igreja de São Francisco.

Até a segunda metade do século XIX, a elite paulistana encontrava-se em torno dessa região, na qual se concentravam as principais ruas comerciais de São Paulo. Além disso, com a fundação da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, em 1827, a área passou a contar com um grande movimento dos estudantes, impulsionando assim o surgimento de estabelecimentos comerciais, assim como bares e restaurantes. Além disso, a região ganhou importância com a inauguração do “Viaduto do Chá”, em 1892, interligando a área com o “centro novo”. (SANTOS, 2008)

Entretanto, assim como ocorreu em outras grandes cidades brasileiras, com o deslocamento das classes dominantes para outras regiões da cidade, houve também o deslocamento do comércio e serviços. Em conjunto a esse fenômeno, a construção dos Shopping Centers também contribuiu para mudanças acentuadas no centro de São Paulo, resultando em sua despolarização.

O comércio da Rua São Bento adaptou-se, portanto, a um público com menor poder aquisitivo, sediando lojas populares de diversos ramos de atividade. Além disso, a ampliação dos sistemas de transporte coletivo a partir da década de 70 colaborou para o maior acesso das camadas populares da população ao centro. A estação de metrô na rua São Bento foi inaugurada em setembro de 1975. (METRO, 2018) Tais medidas fizeram com que o centro da cidade mantivesse sua posição como maior polo concentrador de empregos do setor terciário.

Além disso, tal como em Ribeirão Preto, vê-se um interesse tanto da sociedade paulistana como de seu governo para o incentivo de atividades no centro da cidade, como pode ser visto na Associação Viva o Centro, fundada em 1991, que advoga pela melhoria das condições da região.

## **COMPARATIVO**

A matriz utilizada para a realização dessa análise comparativa foi elaborada de forma a discutir a urbanidade a partir de três conceitos principais: conectividade, diversidade e conforto (figura 4). Através deles, foi possível avaliar o polo quanto a nove principais categorias, as quais, por sua vez, desdobram-se nos demais analisados (figura 5).

Figura 4- Conceitos-Chaves da MELPO (Metodologia para Leitura de Polos Varejistas de Rua)



Fonte: Pisetta e Campagner (2019)

Figura 5- Desdobramentos dos conceitos de Conectividade, Diversidade e Conforto



Fonte: autoria própria (2020)

Além dos parâmetros da metodologia MELPO, ao analisar historicamente a área, tornou-se evidente diversas semelhanças entre os polos, sendo a maioria delas resultado do papel histórico e cultural que a região em que se situa o polo exerce sobre o local. Nessa perspectiva, cabe salientar a presença do “Quartirão Paulista”, em Ribeirão Preto, e do “Triângulo Paulista” em São Paulo, demonstrando a importância do local para a arquitetura e cultura de cada um dos municípios. Percepções como essa, a partir do estudo e vivência de ambos os polos, puderam complementar o resultado obtido pela matriz.

Desdobrando a matriz de análise, quanto a conectividade (tabela 1), ambos os polos atingiram nota máxima no item equipamentos urbanos, visto que estão localizados em regiões centrais, próximos a terminais de mobilidade urbana. O polo da São Bento, entretanto, consegue oferecer uma gama maior de opções de transporte, visto que a infraestrutura em se assenta é mais abastada, possuindo acesso através de ônibus, metro, ciclovia, a pé e carro, por exemplo. Ainda assim, fica com uma nota menor nessa categoria, visto que sua relação

“edifício x rua”, que diz sobre a fruição e fachada ativa, é 50% menor que a do polo Ribeirão Pretano, significando prejuízo na experiência do pedestre.

Tabela 1- Pontuação atingida pelos polos analisados no item “Conectividade”

CONCEITOS-CHAVES		CATEGORIA	IUP	
IT	DESCRIÇÃO		PESO DO INDICADOR NA SUBCATEGORIA	
		ITENS	GENERAL OSÓRIO	SÃO BENTO
CONECTIVIDADE	Conexão, acesso, infraestrutura, elementos de atração, entorno, sinalizações	EQUIPAMENTOS URBANOS	2	2
		ACESSIBILIDADE	1,67	1,83
		RUA x EDIFÍCIO	1	0,5
		<b>MÉDIA:</b>	<b>1,56</b>	<b>1,44</b>

Fonte: autoria própria (2020)

Em relação a diversidade (tabela 2), os polos pontuaram de forma idêntica, atingindo a média de 0,77. Isso ocorre porque nenhum possui comércio direcionado para um público específico, além de possuírem características semelhantes quanto ao horário de funcionamento, os usos do térreo e características arquitetônicas. O fato de situarem-se em regiões centrais contribuem para a democratização do acesso, e heterogeneidade das pessoas. No polo da São Bento, principalmente, encontramos uma maior diversidade de pessoas, também pela presença de grandes escritórios.

Tabela 2- Pontuação atingida pelos polos analisados no item “Diversidade”

CONCEITOS-CHAVES		CATEGORIA	IUP	
IT	DESCRIÇÃO		PESO DO INDICADOR NA SUBCATEGORIA	
		ITENS	GENERAL OSÓRIO	SÃO BENTO
DIVERSIDADE	Diferentes atividades e serviços, horários de funcionamento, público variado	PESSOAS	0	0
		ATIVIDADES	1,33	1,33
		ARQUITETURA	1	1
		<b>MÉDIA:</b>	<b>0,77</b>	<b>0,77</b>

Fonte: autoria própria (2020)

Em relação ao conforto (tabela 3), o polo da General Osório adquiriu pontuações mais altas em todos os campos. Isso se deu devido a questões como limpeza das ruas, ruídos, poluição, tanto como questões de acessibilidade e inclusão.

Tabela 3- Pontuação atingida pelos polos analisados no item “Conforto”

CONCEITOS-CHAVES		CATEGORIA	IUP	
			PESO DO INDICADOR NA SUBCATEGORIA	
IT	DESCRIÇÃO	ITENS	GENERAL OSÓRIO	SÃO BENTO
CONFORTO	Tráfego de veículos, ruídos, poluição, calçadas, segurança, experiência	SENSORIAL	1,86	1,43
		PASSEIO	2	1,5
		SEGURANÇA	1,6	0,8
		<b>MÉDIA:</b>	<b>1,82</b>	<b>1,24</b>

Fonte: autoria própria (2020)

A partir das pontuações obtidas, foi possível calcular o índice de urbanidade de cada Polo Varejista de Rua (tabela 4), sendo essa 1,39 para o Polo da General Osório, e 1,15 para o Polo da São Bento. Com isso, conclui-se que, nos quesitos avaliados (conectividade, diversidade e conforto) a partir da matriz utilizada, o polo de Ribeirão Preto possui um índice maior de urbanidade.

Tabela 4- Índice de urbanidade dos Polos

POLOS	IUP			
	CONECTIVIDADE	DIVERSIDADE	CONFORTO	MÉDIA
GENERAL OSÓRIO	1,56	0,77	1,83	<b>1,39</b>
SÃO BENTO	1,44	0,77	1,24	<b>1,15</b>

Fonte: autoria própria (2020)

O resultado obtido parece apontar que, para o caso de polos localizados em centros históricos das cidades que os sediam, a infraestrutura que essa oferece, quando analisamos cidades médias e grandes, não parece interferir ou colaborar para um maior índice de urbanidade no polo. Mesmo com a ausência de fácil acesso através do metrô e ciclovias, o Polo da São Bento conseguiu atingir um melhor índice. Isso, por sua vez, não significa que tais fatores não contribuam para uma melhor qualidade urbana para a cidade, mas sim que, não obstante às condições proporcionadas pela cidade em que se encontram, para a prosperidade de um Polo Varejista de Rua e para que esse afete positivamente o espaço urbano de uma cidade, é de extrema importância pensar em fatores sensoriais e de segurança.

Além disso, a localização de um polo ser na região central e histórica, com um forte viés turístico, parece contribuir para a universalidade do local, sendo observados nele uma grande variedade de pessoas. Tal característica traduz-se em uma maior diversidade de

comércios e serviços oferecidos, e esse fator aproxima os polos que possuem a mesma característica, independente do local onde estão situados.

Ainda, é necessário refletir sobre a sensação gerada quando os polos, em alguns itens, atingem pontuação máxima. Ainda que na categoria “passeio”, o polo da General Osório tenha pontuado 2, e no item “equipamentos urbanos”, ambos tenham atingido nota máxima, a permanência nesses espaços leva a rápida compreensão de que eles ainda precisam sofrer diversas melhorias, sendo essas fruto de profundas reflexões.

Tais reflexões caminham para a conclusão de que os Polos Varejistas de Rua localizados em áreas centrais possuem características semelhantes, sendo talvez até mais próximos que polos situados em uma mesma cidade, visto que seu fácil acesso, valor histórico e arquitetônico e sua característica universal são capazes de atrair um comércio e um público diverso, resultando em ambientes vívidos e, essencialmente, urbanos.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A partir dos levantamentos, estudos e análises comparativas realizados, buscou-se compreender as características que Polos Varejistas de Rua assumem quando situados em cidades de diferentes portes (média e grande). O estudo e análise dessa pesquisa apontam para a conclusão de que, quando se trata de polos centrais e históricos, os equipamentos que uma cidade grande tem a oferecer não necessariamente resultam em um índice de urbanidade maior para ela.

Como já citado anteriormente, para a análise da urbanidade do território destes Polos, é necessária a avaliação de diferentes categorias e indicadores, desde equipamentos urbanos até análises sensoriais. Ainda que um município maior possa oferecer maior possibilidades de infraestrutura urbana, no caso analisado a cidade de Ribeirão Preto possuía equipamentos urbanos suficientes para suprir as necessidades da região, de forma que características como sua segurança, análise sensorial e a relação entre o edifício e a rua fizeram com que o Polo da General Osório recebesse um melhor Índice de Urbanidade do que o Polo da Rua São Bento.

Por fim, conclui-se que foi identificado um padrão quanto a Polos Varejistas de Rua localizados em regiões centrais e históricas, e que esses, por si só, parecem configurar uma categoria e objeto de estudo distintos de demais polos. Ainda, a metodologia desenvolvida e aqui aplicada demonstra oferecer metodologia capaz de auxiliar decisões públicas e privadas a respeito destes espaços.

#### **5. REFERÊNCIAS**

AMORIM, Oswaldo Amorim.; SERRA, Rodrigo Valente. *Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional*. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. Cidades Médias Brasileiras. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3081/4/Cap\\_1\\_evolucao.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3081/4/Cap_1_evolucao.pdf). Acesso em: 22 mar. 2019.

ASSUNÇÃO, Paulo de. *A cidade de São Paulo no século XIX: ruas e pontes em transformação*. Revista Histórica, 10. ed. São Paulo, 10 maio 2006. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao10/materia03/>. Acesso em: 12 maio 2020.

CAMPAGNER, Larissa Garcia. *Atividades varejistas e desenvolvimento urbano, uma (tênue) interface: avanços e desafios dos eixos de estruturação da transformação urbana- Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016.

CALDANA, Valter; CAMPAGNER, Larissa Garcia; (org) *Projetos Urbanos em São Paulo: Oportunidades, Experiências e Instrumentos*. São Paulo: Ed. Livre Expressão, 2011.

CALDANA, Valter L.; CAMPAGNER, Larissa G.; CALLIARI, Mauro S. P.; PISETTA, Cecilia. *Polos Varejistas não Especializados de Rua*. O Mapeamento para São Paulo. VII Cincci. Colóquio Internacional Cidade, Comércio e Consumo, Fortaleza, 2020

CALDANA, Valter L.; CAMPAGNER, Larissa G., *Propostas e Desdobramentos do Novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo para as Atividades Varejistas de Rua*. In: PARENTE, Juracy. Varejo em Polos de Rua. São Paulo, Editora Almedina Brasil, 2020.

CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. *Espaços públicos de São Paulo: o resgate da urbanidade*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

CAMPAGNER, Larissa Garcia; PISETTA, Cecília. *Metodologia para Levantamento de Polos Varejistas de Rua (MELPO)- Uma Abordagem sob a Ótica da Urbanidade*. São Paulo, 2019

CORRÊA, Roberto Lobato. *Construindo o conceito de cidade média*. II Simpósio Internacional "Cidades médias: produção do espaço e dinâmicas econômicas", Uberlândia, p. 23-26, nov. 2006. Disponível em: [https://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/lobato\\_cidmedias.pdf](https://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/lobato_cidmedias.pdf). Acesso em: 19 maio 2020.

FILHO, Oswaldo Amorim; SERRA, Rodrigo Valente. *Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional*. Cidades Médias Brasileiras, Rio de Janeiro, p. 1-34, 2011. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/capitulo1\\_evolucao.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/capitulo1_evolucao.pdf). Acesso em: 19 maio 2020.

GEOSAMPA. *Mapa Digital da Cidade de São Paulo*. São Paulo, 2020. Disponível em: [http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx). Acesso em: 20 de junho de 2020.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Tradução Anita Di Marco. 2. Ed. Editoria Perspectiva S.A. São Paulo, 2014.

IBGE. *Conheça cidades e estados do Brasil*. Rio de Janeiro, 2017.

INFORMATIVO: *Arquivo Histórico Municipal*. São Paulo, out 2008. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1877.htm>. Acesso em: 12 maio 2020.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Coleção a, São Paulo, WMF Martins Fontes, 2000.



KOTLER, Philip; KELLER, Kevin Lane. *Administração de Marketing*. 12. ed. Pearson/Prentice Hall, 2007. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/271304077/Administracao-de-Marketing-Kotler-Keller-12%C2%AA-Edicao-pdf#scribd>. Acesso em: 22 de mar. 2019

LAS CASAS, Alexandre Luzzi. *Marketing de varejo*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

METRO. *Linha do tempo*. São Paulo, SP. 2018. Disponível em: <http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo/>. Acesso em 10 de maio 2020.

MIRANDA, Ana Luisa. *O uso do território pelos homens lentos: a experiência dos camelôs no centro de Ribeirão Preto*. 2005. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

PARENTE, Juracy. *Varejo no Brasil: gestão e estratégia*. São Paulo: Atlas, 2000.

RIBEIRÃO PRETO. Prefeitura de Ribeirão Preto. *Dados econômicos*. Ribeirão Preto, entre 2000 e 2019. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/crp/dados/i01principal.php>. Acesso em: 25 mar. 2019.

RIBEIRÃO PRETO, Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento. *Plano Diretor de Ribeirão Preto – Justificativa Técnica*. Ribeirão Preto, 1994.

RICHTER, Henry G. *Retailing: principles and practices*. 3. ed. New York: McGraw-Hill, 1954.

SANTOS, Regina Helena Vieira. *Rua São Bento: Um fragmento da cidade de São Paulo que registra as transformações e persistências na paisagem urbana*. Tese (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, [S. l.], 2008. Disponível em: [https://www.academia.edu/33518576/Rua\\_S%C3%A3o\\_Bento\\_um\\_fragmento\\_da\\_cidade\\_d\\_e\\_S%C3%A3o\\_Paulo\\_que\\_registra\\_as\\_transforma%C3%A7%C3%B5es\\_e\\_persist%C3%Ancias\\_na\\_paisagem\\_urbana](https://www.academia.edu/33518576/Rua_S%C3%A3o_Bento_um_fragmento_da_cidade_d_e_S%C3%A3o_Paulo_que_registra_as_transforma%C3%A7%C3%B5es_e_persist%C3%Ancias_na_paisagem_urbana). Acesso em: 12 maio 2020.

SILVA, Jorge. *Guia para elaboração de planos estratégicos de cidades médias*. Lisboa: Oficina de Arquitectura, 1996.

SPECK, Jeff; DE MARCO, Anita. *Cidade caminhável*. São Paulo: Perspectiva, 2016.

SPOHN, Robert F.; Robert Y. *Retailing*. Preston: Prentice Hall, 1977.

STAMM, Cristiano et al. *A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil*. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/inter/v14n2/a11v14n2.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2019.

VARGAS, Heliana Comin. *Comércio e cidade: uma relação de origem*. Estado de São Paulo, São Paulo, 2000. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/ext/eleicoes/artigos31/08/2000>. Acesso em 24 mar. 2019.

**Contatos:** carolcrdutra@gmail.com e laracampagner@gmail.com