

# URBA- -NISMO E URBA- NIZAÇÃO EM RIBEIRÃO PRETO

História  
e Desenvolvimento

Rodrigo de Faria  
Ana Luisa Miranda  
Helena Rizzatti (orgs)

Universidade de Brasília  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Departamento de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo

# **URBANISMO E URBANIZAÇÃO EM RIBEIRÃO PRETO**

História e  
Desenvolvimento

Responsável da obra:

Rodrigo de Faria  
Ana Luisa Miranda  
Helena Rizzatti  
(organizadores)

Brasília - DF



2022

©2022 Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.



A responsabilidade pelos direitos autorais de textos e imagens dessa obra é dos autores.

[1a edição]

## Elaboração e informações

Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Departamento de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo  
Campus Universitário Darcy Ribeiro, Instituto Central de Ciências -  
ICC Norte - Gleba A. Caixa Postal 04431. CEP: 70842-970.  
Brasília - DF, Brasil

Contato: (61)3107-6630 Site: <http://www.fau.unb.br/> E-mail: [fau-unb@unb.br](mailto:fau-unb@unb.br)

## Equipe Técnica

*Projeto Gráfico, Capa e Editoração:*

Rafael de Oliveira Sampaio

Rafael Goffinet de Almeida

[nodoarquitetura.com](http://nodoarquitetura.com)

*Imagem da Capa:*

Tony Myiasaka

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade de Brasília  
Heloiza Faustino dos Santos CRB 1/1913

U72                      Urbanismo e urbanização em Ribeirão Preto [recurso eletrônico] :  
                                 história e desenvolvimento / Rodrigo de Faria, Ana Luisa  
                                 Miranda, Helena Rizzatti (orgs). – Brasília : Universidade de  
                                 Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022.  
                                 329 p. : il.

Inclui bibliografia.

Modo de acesso: World Wide Web.

ISBN 978-65-87781-04-4 (e-book)

1. Planejamento urbano - Ribeirão Preto. 2. Urbanização. 3.  
Ribeirão Preto - História. I. Faria, Rodrigo de (org.). II. Miranda,  
Ana Luisa (org.). III. Rizzatti, Helena (org.).

CDU 711.4(815.6)

Dedicamos este livro sobre a história urbana e a urbanização de Ribeirão Preto à memória de Francisco Carlos Gimenes, o Chiquinho. Por anos e anos, como professor de história do urbanismo, difundiu e compartilhou com profundo afeto toda a sua experiência de vida nesta cidade. Conhecia como poucos seus cantos e seus antros, sua gente, suas ruas, praças e parques. Conhecia e vivia a experiência da vida urbana nesta cidade com a mais profunda integridade, sem medos, sem preconceitos. O coração desta cidade pulsava em seu coração afetivo por esta mesma cidade. Esta cidade era seu habitat natural, cultural, profissional e estético. Ao Francisco, “vida longa e próspera”!

# URBA- -NISMO E URBA- NIZAÇÃO EM RIBEIRÃO PRETO

História  
e Desenvolvimento

Rodrigo de Faria  
Ana Luisa Miranda  
Helena Rizzatti (orgs)









CINE SÁ

CINE SA

ETP







das  
MÃES

30

ANIVERSARIO

10 dias

10 dias das MÃES





Foto 1 — Rua General Osório, próximo ao Hotel Modelo e Hotel Brazil. No fundo, Av. Jerônimo Gonçalves e Estação da Cia. Mogiana, durante enchente do Ribeirão Preto, em 1927. Data: 07/03/1927. Autoria: Aristides Motta. (Acervo APHRP).

Foto 2 — Ponte da Rua Pernambuco, construção. Início das obras. Data: setembro/1962. Autoria: Foto Miyasaka. (Acervo APHRP).

Foto 3 — p.23\_Edifício do Banco Comercial do Estado de SP (em construção), Rua Álvares Cabral e esplanada do Teatro Pedro II. Data: 1960. A direita parte do prédio do Banco Francês Italiano (1923), à frente Edifício Diederichsen onde no térreo o Bar e Restaurante Pingüim em 1943. (R19)

Foto 4 — p.24\_Cine São Paulo, fachada na rua São Sebastião e interior do cinema. Data: 1960. O cinema foi inaugurado em 1o de maio de 1937. (R48)

Foto 5 — p.61\_Frigorífico Morandi, na rua Municipal. Data: 1956. Matadouro e Frigorífico Industrial fundado em 1946 por Rômulo Morandi e seus filhos Romano, Enzo e Brasilina. (R91)

Foto 6 — p.98\_Lojas Americanas, interior. Data: 1960. A empresa foi fundada pelos americanos John Lee, Glen Matson, James Marshall e Batson Borger. A primeira loja no Brasil foi inaugurada em 1929, na cidade de Niterói (RJ), com o slogan “Nada além de 2 mil réis”. (R123)

Foto 7 — p.71\_Sociedade Recreativa e centro da cidade - vista aérea. Data: 1960. Em primeiro plano prédios e campo de futebol da Recreativa. A médio plano Praça Camões, Catedral e Praça da Bandeira. À esquerda complexo da Cia. Mogiana. (R553)

Foto 8 — p.58\_Residencial Indaiá na Av. Meira Júnior, vista aérea. Data: 1960. A rua em diagonal é a João Bim e a rua à esquerda é a Tereza Cristina; no fundo o bairro Campos Eliseos. (R001)

## **IMAGENS DE CAPA, EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA E ABERTURAS DE CAPÍTULOS**

Fotografias de Tony Miyasaka cedidas e editadas a partir do livro:

MIYASAKA, T K M; MYIASAKA, E L (org.). Ribeirão Preto pelo olhar de Tony Miyasaka. São Carlos: UFSCar, 2021. Acessível em: <https://www.sibi.ufscar.br/arquivos/ribeirao-preto-pelo-olhar-de-tony-miyasaka.pdf>



Tony Miyasaka foi um exímio fotógrafo que durante décadas fez registros da cidade Ribeirão Preto e da sua população, trabalhando em diferentes frentes, desde registros de casamentos até reportagem fotográfica e também como professor. Seleccionamos algumas fotografias presentes no livro “Ribeirão Preto pelo olhar de Tony Miyasaka” para homenageá-lo e pela unicidade de tais registros para compreender o urbanismo e a urbanização dessa cidade que acolhe, acolheu e acolherá aos autores e autoras desse conjunto de textos.

# RIBEIRÃO PRETO NOS SÉCULOS XIX E XX: HISTÓRIA, URBANISMO E URBANI- ZAÇÃO

*parte a*

**PREFÁCIO** — Tania  
Registro, *p.18*



**INTRODUÇÃO. PENSAR  
(SOBRE) RIBEIRÃO PRETO:  
UM PROJETO COLETIVO**  
— organizadores, *p.22*

**A EXPANSÃO DE RIBEIRÃO  
PRETO A PARTIR DO NÚCLEO  
COLONIAL ANTÔNIO PRADO  
EM 1887 E O INÍCIO DE UMA  
GEOGRAFIA URBANA** —  
Adriana Capretz Borges da  
Silva Manhas, *p.28*

**A ATUAÇÃO DE ANTONIO  
DIEDERICHSEN NO INÍCIO DO  
PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO  
EM RIBEIRÃO PRETO: EDIFÍCIO  
DIEDERICHSEN (1934-1937) E  
HOTEL UMUARAMA (1947-1951)**  
— Tatiana de Souza  
Gaspar, *p.52*

**URBANISMO E POLÍTICA  
EM RIBEIRÃO PRETO: ENTRE O  
PLANO DIRETOR DE 1945 E AS  
IDEIAS URBANÍSTICAS DE JOSÉ  
DE OLIVEIRA REIS EM 1955** —  
Rodrigo de Faria, *p.88*

# RIBEIRÃO PRETO NO SÉCULO XX: PLANEJA- -MENTO E POLÍTICA URBANA

*parte b*

**A COHAB-RP NA PRODUÇÃO  
DO ESPAÇO URBANO EM  
RIBEIRÃO PRETO (SP) — Danilo  
Brich dos Santos, *p.128***

**A PRODUÇÃO URBANA  
DE RIBEIRÃO PRETO: O CASO  
DO SETOR SUL — Débora  
Prado Zamboni, *p.154***

**O PROCESSO DE  
APROVAÇÃO DO PLANO  
DIRETOR DE 1995 COMO  
MARCO DE ALTERAÇÕES  
SIGNIFICATIVAS NA FORMA  
DE PLANEJAR RIBEIRÃO  
PRETO — Vera Lucia Blat  
Migliorini, *p.190***

# RIBEIRÃO PRETO NO SÉCULO XXI: PLANEJA- -MENTO ESTRATÉGICO, PERIFERI- ZAÇÃO E METRO- POLIZAÇÃO

*parte c*

**PROJETO RIBEIRÃO PRETO  
2001: O LUGARDO ESTADO  
NO PLANO — Carolina  
Margarido Moreira, *p.226***

**URBANIZAÇÃO  
CORPORATIVA DE RIBEIRÃO  
PRETO (1990-2020): PERIFERIA  
URBANA E MOVIMENTOS  
SOCIAIS — Helena  
Rizzatti, *p.270***

**URBANIZAÇÃO E  
METROPOLIZAÇÃO NA REGIÃO  
DE RIBEIRÃO PRETO — Ana  
Luisa Miranda, *p.304***

# **PREFÁCIO**

Tania Registro  
*historiadora*

Ribeirão Preto é o tema deste livro, sua formação e conformação no espaço e no tempo são objetos das reflexões, dos apontamentos e observações apresentadas por nove autoras-pesquisadoras e autores-pesquisadores. São apresentados resultados dos diversos trabalhos de pesquisa científica após muitos anos de estudos e de dedicação profissional. São também expressão de afeto, de um vínculo emotivo dedicado a compreensão de uma urbe, um lugar de morada, de circulação, local de trabalho ou ainda um sítio de passagem, onde se entrecruzam tantas histórias de vida, de indivíduos e famílias, grupos de pessoas que aqui se estabeleceram e construíram suas vidas.



18-19

Mas de qual cidade se trata este livro? Quantas cidades de Ribeirão Preto existem na cidade de Ribeirão Preto? Sob quais pontos de vista podemos observar a cidade? A cidade cartão-postal, dos bulevares e condomínios de luxo? Do centro histórico de casario em ruínas? Ou dos bairros periféricos, esquecidos e desprovidos de equipamentos de cultura e lazer? A cidade das favelas sem escolas, com crianças nas ruas e animais abandonados? Quantas cidades cabem na cidade de Ribeirão Preto?

Para responder a estas questões e nos fazer pensar criticamente sobre o espaço urbano no presente, os trabalhos aqui expostos nos convidam a uma viagem pelo tempo, onde podemos observar desde a formação do município no século XIX até a sua consagração como metrópole no século XXI. A Ribeirão Preto de hoje como resultado e projeto de concepções de cidade que se transformaram ao longo do tempo, cujas escolhas e decisões dos agentes e autoridades públicas e dos investidores privados, derivam os espaços de exclusão e segregação, com espaços de abundância e fartura.

A cidade concebida entre os cursos d'água do ribeirão Preto e córrego do Retiro, ainda no século XIX, recebeu os primeiros arruamentos, praças e arborização, igrejas e teatros, casas comerciais e as residências das famílias abastadas – o chamado quadrilátero central, região compreendida hoje pelas avenidas Jerônimo Gonçalves, Francisco Junqueira, Independência e Nove de Julho, o denominado patrimônio da Matriz de São Sebastião do Ribeirão Preto. Para além desta cidade se formaram outros espaços, outras cidades – a partir do Núcleo Colonial Antônio Prado, foram designados os lugares para os cemitérios, as fábricas, os equipamentos e instalações considerados não salubres; as vilas operárias, as casas dos trabalhadores e pessoas com menor poder aquisitivo também foram instaladas nestas regiões. Assim, segundo um olhar crítico sobre o processo de urbanização de Ribeirão Preto, aqui apresentado pelas autoras e autores, podemos compreender os valores simbólicos e materiais da cidade zona sul e zona norte, a cidade dos shopping centers e as cidades invisibilizadas nas periferias. Ao mesmo tempo, podemos vislumbrar movimentos de resistência que aspiram por outras cidades possíveis, mais plurais e acolhedoras, de prosperidade mais abrangente e com maior acessibilidade, com mais parques e áreas verdes, de nascentes preservadas, de cursos d'água límpidos e não poluídos, com seu patrimônio histórico valorizado e conservado.

Muitos destes estudos tiveram como fonte de pesquisa o acervo de documentos sob a guarda do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto “Prof. Divo Marino”. Esse expressivo conjunto de documentos datados de 1860 a 1990, organizados e disponibilizados ao público ganharam vida nas mãos de pesquisadoras e pesquisadores, de estudantes e de professoras e professores, garantindo o direito à memória e à história de Ribeirão Preto. Entre esta documentação estão a Carta Precatória de 1834 onde se alude pela primeira vez o nome Ribeirão Preto, os mapas do Núcleo Colonial Antônio Prado, as cópias dos relatórios do urbanista José de Oliveira Reis, muitas fotografias e jornais, documentos produzidos e/

ou tramitados na Prefeitura Municipal, Câmara e Intendência; processos trabalhistas e ações judiciais. Possui também a custódia (via convênio ou doações) de um riquíssimo acervo privado oriundo de pessoas, empresas e instituições. A correta conservação destes documentos históricos, concomitante a disponibilidade ao público em geral dos documentos oficiais produzidos em datas mais recentes, garante a sociedade o direito à história, o direito a acompanhar os processos e as decisões dos agentes públicos, contribuindo e interferindo de maneira democrática, como cidadãos e cidadãos participativos nas constantes transformações do espaço urbano.

O trabalho intelectual promovido pelos nove autores e autoras desta obra nos faz crer que Ribeirão Preto pode se transformar, nos faz imaginar o futuro e criar outras cidades possíveis.



INTRODUÇÃO

**PENSAR (SOBRE)  
RIBEIRÃO PRETO: UM  
PROJETO COLETIVO**

organizadores

Este livro é o resultado de um sonho e uma intencionalidade de pessoas que, de alguma forma, têm suas vidas, pessoais e/ou profissionais, relacionadas à Ribeirão Preto. O sonho-intencionalidade de pensar criticamente a história urbana e o desenvolvimento desse município do estado de São Paulo, que desde o final do século XIX, mas, sobretudo a partir das primeiras décadas do século XX, teve um papel importante na economia nacional, em especial entre 1910 e 1930, com a produção agroexportadora de café e, já na segunda metade desse século, com a estruturação de um importante centro regional-nacional em ciência, serviços e agroindústria, particularmente a energética, com a cana-de-açúcar. E por ser um sonho-intencionalidade fundado na crítica histórica e de longa duração do processo de urbanização de Ribeirão Preto, vem imbuído de um eixo crítico às narrativas oficiais e midiáticas e as apologias memorialísticas, para, assim, também problematizar as apologias ao progresso, riqueza, modernidade, para usar termos-categorias amplamente mobilizadas pelos documentos e demais materiais levantados em cada uma das pesquisas que fundamentam os trabalhos aqui publicados.

Este livro tem também outro aspecto importante, qual seja, ele não é produto de um grupo de pesquisadores que assinam essa coletânea



como organizadores. Ele é produto de todas as pessoas cujos trabalhos estão aqui publicados. Se, em princípio, a ideia de reunião de um conjunto de pesquisas sobre Ribeirão Preto tenha partido de um interlocutor específico, todo o restante do trabalho, em sua integralidade, só existe ao que consideramos um coletivo que se dedicou à tarefa de construir e implementar o que era o sonho-intencionalidade.

O trabalho aqui organizado e disponibilizado também não partiu do interesse em publicar um, aliás, essa nem era a ideia inicial. A ideia inicial posta em prática foi a realização de um Seminário “Urbanismo e Urbanização em Ribeirão Preto: história e desenvolvimento”, que ocorreu nos dias 14 e 15 de fevereiro de 2020, no Auditório do Centro Cultural Palace no centro de Ribeirão Preto. O Seminário também foi definido e organizado coletivamente numa reunião que ocorreu em dezembro de 2019 no do Instituto Paulista de Cidades Criativas e Identidades Culturais - IPCCIC, ocasião em que definimos os eixos temporal-temáticos e a própria dinâmica do evento, com apresentações, tanto de pesquisas que já haviam sido realizadas, quanto de estudos em desenvolvimento naquela ocasião.

Nesse sentido, a organização do Seminário em relação aos eixos temáticos é o que estrutura a própria organização deste livro, sendo essa organização temporal-temática - Século XIX; Século XIX-XX; Século XXI - a que definimos para as apresentações naqueles dias que antecederam os anos posteriores de distanciamento social decorrente da Covid-19, que, no entanto, não impediu que seguissemos nos reunindo no modo virtual com reuniões que ocorreram entre 2020 e 2021. Ou seja, foi no Seminário que surgiu a ideia de organização do livro, cujos capítulos foram debatidos durante os anos de 2020 e 2021 numa dinâmica caracterizada por um leitor previamente definido que apresentava ao/à autor/a suas críticas e sugestões ao capítulo, seguida por um debate conjunto entre o grupo.

Essa dinâmica foi importante para o aprimoramento dos textos e para a construção do que esperamos ser o elo de articulação e unidade do livro, que, nesse sentido, não é uma simples coletânea-junção de artigos isolados, mas uma obra coesa em seu conjunto e que se estrutura temporal-tematicamente por um percurso crítico-analítico sobre processo de urbanização e desenvolvimento de Ribeirão Preto, desde o século XIX em suas mais diversas faces e aspectos.

Por fim, entendemos que este trabalho, considerando-o desde o momento que decidimos pela realização do Seminário até esta publicação, cumpre um papel importante, que outros grupos já realizaram para outros diversos municípios do interior do país, de difusão da produção de conhecimento no âmbito dos Estudos Urbanos para além das cidades capitais e em suas mais diversas interfaces disciplinares, escalas de análise e temáticas. E cada artigo, independentemente de sua especificidade e localização interna nas partes temporal-temáticas do livro, ao se constituir como crítica às contradições ao processo de urbanização e desenvolvimento de Ribeirão Preto, também se constitui como projeto de intervenção na realidade socioeconômica, política e cultural do município.

Com este livro nos colocamos no debate político sobre Ribeirão Preto a partir de nossos campos disciplinares. Neste livro, Arquitetura, Urbanismo, História, Geografia, Planejamento Urbano-Regional são os lugares profissionais que estão na base estrutural de um conjunto de olhares cujas críticas trazem também um projeto-ideia de transformação dessa mesma realidade. Um livro que, por outro lado, ao se colocar para o debate público, não pretende assim fazê-lo como absoluto e irrefutável, mas fundamentalmente o oposto, ou seja, como obra que reconhece suas próprias contradições e tensionamentos que ajudaram lapidar cada artigo publicado. Boa leitura.





# RIBEIRÃO PRETO NOS SÉCULOS XIX E XX: HISTÓRIA, URBANISMO E URBANI- ZAÇÃO



**A EXPANSÃO DE  
RIBEIRÃO PRETO A PARTIR  
DO NÚCLEO COLONIAL  
ANTÔNIO PRADO EM 1887  
E O INÍCIO DE UMA  
GEOGRAFIA URBANA**

Adriana Capretz Borges da Silva Manhas

Com a transferência do governo imperial para o Brasil, estava prevista a contratação de trabalhadores assalariados europeus, atraindo-os e fixando-os no país por meio da distribuição de pequenas propriedades em aglomerações planejadas para esse fim, chamadas “núcleos coloniais”. Os agrupamentos desempenhariam a função de “germens” de futuras cidades, uma vez que havia necessidade de povoamento e estruturação social do país, por meio de uma classe média que deveria ser formada por um novo elemento nacional, diferente do negro, seguindo também o desejo velado de “embranquecimento” da população brasileira.

Entre 1812 e 1850, foram criados apenas dez núcleos coloniais no Brasil, a maioria nos Estados do sul. Para viabilizar esta operação, desde 1850 havia sido criada a “Lei de Terras”, que ordenava a demarcação das glebas realmente cultivadas e disponibilizava aquelas incultas (as chamadas devolutas ou terrenos nacionais) para a formação dos núcleos coloniais, assim como convertia a terra em capital - principal objetivo da lei - substituindo a garantia de crédito hipotecado que o escravo representava ao fazendeiro. Com a terra capitalizada, o acesso seria permitido apenas aos que dispunham de meios para obtê-la, consolidando de vez a posse apenas por parte de uma elite latifundiária. Entretanto, utilizando-se todo tipo de fraudes nos registros oficiais, os fazendeiros



(sobretudo cafeicultores paulistas) trataram logo de comprovar a posse das melhores áreas, e as terras devolutas que seriam destinadas à criação dos núcleos coloniais foram escassas, em terrenos inférteis, localizados longe dos centros urbanos.

Com a Lei de Terras e diversas novas medidas do governo para estabelecimento da pequena propriedade, nos dez anos seguintes outros treze núcleos coloniais foram inaugurados, mas apenas um deles no Estado de São Paulo. Isso porque a elite cafeeira temia que a posse da terra afastasse o trabalhador dos cafezais, e sempre dificultou seu acesso por parte dos imigrantes. Ao participarem da política de subvenção da imigração juntamente com o governo, os cafeicultores faziam uso de propagandas enganosas no exterior sobre a existência dos núcleos coloniais apenas para atrair os imigrantes. O objetivo desta política era trazer o maior número possível de pessoas sem recursos para adquirir terras – principalmente após a enorme valorização fundiária obtida com o plantio do café – que tivessem como única alternativa a venda de sua força de trabalho, cujo valor também cairia devido ao excesso de oferta. Este cenário coincidiu com a unificação italiana e a crise agrária naquele país, o que colaborou para a maior parte dos imigrantes que aqui chegarem serem de nacionalidade italiana (mas também havia alemães, portugueses, espanhóis, franceses e outras nacionalidades, em menor número).

Deve-se lembrar ainda que a Lei de Terras foi criada quando a escravidão já dava sinais de que em breve seria extinta no Brasil. Não é coincidência que sua promulgação tenha se dado duas semanas após a Lei Eusébio de Queirós, que cessou o tráfico de escravos no país. Com a abolição à escravidão cada vez mais próxima, a Lei de Terras também teve o objetivo claramente racista, de impedir que ex-escravizados pudessem ser proprietários de terras, tanto pelo seu preço – impossível de ser adquirida por libertos sem nenhuma condição – quanto por meio dos núcleos coloniais que seriam formados nas terras devolutas, cujo público-alvo era de imigrantes europeus que estavam sendo visados para constituir a base da classe trabalhadora e consumidora no Brasil.

Portanto, ao lado da corrente que defendia a imigração para “colonização”, ou seja, o povoamento de extensas áreas ainda não ocupadas do Brasil através da fixação do imigrante, facilitando seu estabelecimento e tornando-o pequeno proprietário, como aconteceu nas regiões sulinas, outra corrente, que teve atuação principalmente no Estado de São Paulo, encontrava na imigração apenas o suprimento da falta de braços para o café.

Embora um povoado tivesse começado a se configurar com a demarcação do patrimônio de São Sebastião em 1856, o desenvolvimento urbano realmente significativo em Ribeirão Preto teve início apenas no último quartel do século XIX, quando a expansão cafeeira atingiu as “terras roxas” e os cafeicultores paulistas impuseram-se sobre os antigos pecuaristas mineiros que detinham a posse do solo. Se nos primeiros tempos todas as atividades urbanas se concentraram na região central, uma primeira expansão ocorreu já no ano de 1887, com a criação do núcleo colonial Antônio Prado.

Apesar das características favoráveis ao seu progresso - formado de imigrantes, em sua maioria, italianos, com profissão urbana e pecúlio para aquisição do lote no novo país - este núcleo teve sua área desvalorizada diante do restante da cidade, dando origem aos territórios de pobreza da zona norte de Ribeirão Preto.

Concebido para constituir um “viveiro de mão-de-obra” para as lavouras de café que atingiram a região, bem como de provê-la de gêneros de subsistência, que eram caros e escassos na época, acabou servindo à burguesia dominante como depositário de tudo o que ela desejava esconder: fábricas, hospitais e agentes de contaminação, animais e, sobretudo, pessoas pobres, incluindo operários e imigrantes.

A sociedade receptora os desejava para o trabalho, mas os rejeitava para o convívio social. O isolamento espacial causado pela dificuldade de acesso, infra-estrutura urbana precária e presença de equipamentos urbanos indesejáveis foi responsável pelo isolamento da área que, ao longo dos anos, transformou-se em “outra cidade” dentro de Ribeirão Preto, uma verdadeira “cidade invisível”, ainda que populosa, extensa em área e dinâmica, conforme o texto que segue irá comprovar.

A bibliografia referente aos núcleos coloniais no Brasil mostra que este tipo de empreendimento fracassou devido à distância que os loteamentos rurais se encontravam dos núcleos urbanos já consolidados e também às condições de vida dos imigrantes, que permaneceram isolados e com poucos recursos. Por outro lado, aqueles mais recentes fundados no Estado de São Paulo prosperaram, em sua maioria, e tiveram modernização e diversificação cultural, além de garantirem, em nível individual e familiar, a própria ascensão social.

Seguindo esta lógica, era de se esperar o mesmo destino para o Núcleo Colonial Antônio Prado. O seu projeto urbano e as formas para



aquisição dos lotes preconizavam que este viria a se tornar uma cidade próspera ou então que viesse a se unir àquela já existente. Entretanto, o que se pôde observar da área originada deste núcleo, ao longo de todo o século XX, é que esta se transformou em uma cidade dentro de outra, permanecendo isolada socialmente, embora integrada geograficamente a Ribeirão Preto.

Após estas afirmativas, as cidades brasileiras seguiram para cerca de sete anos de um boom imobiliário e, com isso, a dispersão e a fragmentação urbana foram radicalmente ampliadas com os loteamentos fechados. Como explicou Maricato e Aikashi (2018),

Ao invés da necessária regulação fundiária e imobiliária para aplacar o vendaval especulativo, governos e câmaras municipais flexibilizaram a legislação e ampliaram o perímetro urbano incluindo nele verdadeiros latifúndios, especialmente nas cidades de porte médio.

O que se vê hoje em Ribeirão Preto é a potencialização da segregação urbana já iniciada desde o Núcleo Colonial Antônio Prado, com imensos vazios urbanos ainda resultantes deste empreendimento, enquanto Ribeirão Preto “mercadoria” avançou no sentido oposto.

## **ESTRATÉGIAS PARA A CRIAÇÃO DE UM NÚCLEO COLONIAL EM RIBEIRÃO PRETO E SEU FUNCIONAMENTO**

No auge da monocultura cafeeira, no final do século XIX, os gêneros de subsistência no Estado de São Paulo ficaram escassos e cada vez mais caros; além disso, a dificuldade de fixação do imigrante às fazendas havia se tornado um problema, devido às condições a que eram submetidos, semelhantes às dos escravizados. Isso fez com que na segunda metade da década de 1880, os fazendeiros paulistas cedessem ao projeto de disponibilização da pequena propriedade aos imigrantes, resultando na fundação de vinte núcleos no Estado de São Paulo entre 1885 e 1911. Entre eles, o único situado em uma área recém-desbravada pelo café foi o Antônio Prado, implantado no ano de 1887.

Ocupando a maior parte da atual zona norte da cidade, o Núcleo Colonial Antônio Prado foi locado nas terras devolutas demarcadas em

função da Lei de Terras de 1850, as quais se encontravam na várzea do ribeirão Preto e do córrego Retiro, que juntamente com a Estrada de Ferro da Mojiana, constituíram importantes condicionantes físicos para o seu desenho final.

A proposta era que servisse como “viveiro de mão-de-obra” para as fazendas da região, atendendo às exigências do complexo de atividades que envolvia a produção cafeeira. Seguindo o regulamento aprovado pelo governo imperial em 1867 que estipulava um projeto para os núcleos coloniais, sua área foi dividida em duzentos lotes dispostos em cinco partes, sendo uma sede, com lotes menores – também chamada “seção urbana”, concebida para funcionar como uma administração do núcleo – e quatro seções, formadas por lotes “rurais”, que eram maiores.

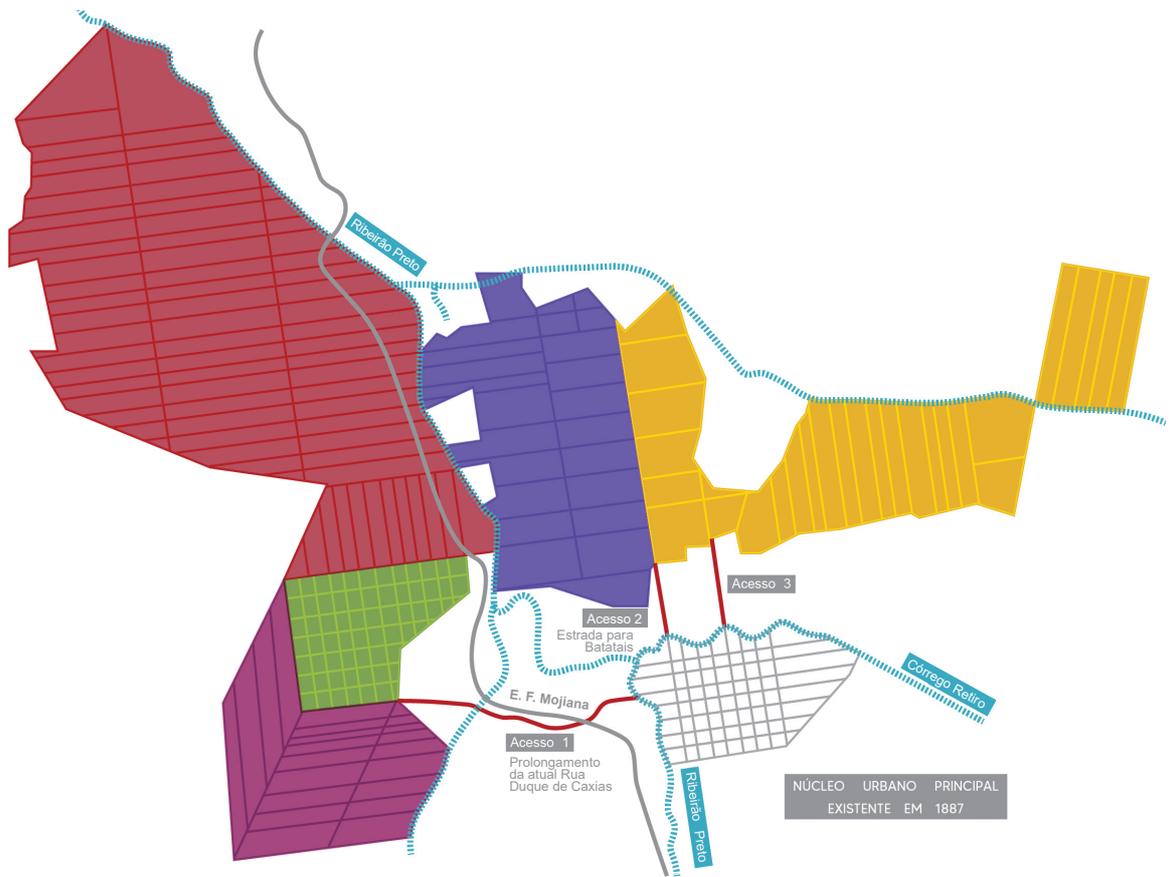
O valor do metro quadrado dos lotes da sede era dez vezes superior ao valor da mesma área em uma das quatro seções “rurais” e para adquirir um, era necessário que o candidato exercesse algum tipo de ocupação urbana. A criação e administração do núcleo eram de responsabilidade da Inspetoria de Terras e Colonização e da Agência Central de Imigração (substituídas em 1897 pela Inspetoria de Terras, Colonização e Imigração do Estado), que também zelavam pelo seu funcionamento, até a quitação da maioria dos lotes, que ocorreu no ano de 1893. A partir daí o núcleo foi “emancipado”, e sua área foi incorporada ao município.

A configuração espacial do núcleo colonial dava claros sinais de que este posteriormente poderia se tornar uma parte integrante e economicamente importante da cidade, visível a partir do traçado das ruas e lotes, da existência de uma sede destinada para área urbana, das dimensões dos lotes urbanos e rurais, diferença do valor entre eles e da proximidade com a linha férrea para escoamento dos produtos.

Quando o núcleo foi implantado, a área urbana de Ribeirão Preto contava apenas com algumas ruas localizadas ao redor do Largo da Matriz. Inicialmente, seus lotes funcionavam apenas como chácaras, abastecidas pelos córregos da região, onde os imigrantes produziam milho, arroz, feijão, fubá e criavam animais, utilizando-se da estrada de ferro Mojiana para escoar a produção para outros municípios.

A propriedade havia sido adquirida sob condição de cultura e morada efetiva e outras obrigações para com o lote que deveriam ser rigidamente cumpridas, sob pena de perda pelo não cumprimento – conservação dos marcos dos lotes; construção de residência de pelo menos “quatrocentos





MAPA 1 - NÚCLEO URBANO PRINCIPAL DE RIBEIRÃO PRETO E NCAP EM 1997

fonte: SILVA (2006).



palmas quadrados”; plantio de “mil braças quadradas” em até seis meses após a designação do lote; residência de pelo menos um ano antes da obtenção do título definitivo do lote e o pagamento integral antes de sua concessão.

A Imagem 1, a seguir, mostra um dos lotes de propriedade da família Fávero (residente até hoje na área), com sua criação de gado. Chamam a atenção, contudo, algumas características da diversificação das atividades urbanas praticadas em seu interior, que não necessariamente tinham vínculo com a produção cafeeira: até a década de 1920, verificou-se um número elevado de estabelecimentos comerciais de secos e molhados, levando a acreditar que se tratava da comercialização dos excedentes da pequena produção.



Imagem 1. Criação de gado pela família Fávero em foto tirada por volta de 1900. Foto: Arquivo particular da família Fávero.

Além disso, foram encontrados registros de pequenas indústrias alimentícias e de gêneros de primeira necessidade, sendo que algumas atingiam com seus produtos um mercado regional, como a cerveja produzida pela Livi & Bertoldi, fábricas de caramelo (para atender a produção de bebidas) e as diversas fábricas de sabão e cadeiras.

Da mesma forma, havia uma multiplicidade de segmentos de serviços e manufatureiros que serviam como suporte da produção e circulação de mercadorias, como os motoristas de “carros de aluguel” e as oficinas de carroças. No ramo da construção, além da concentração de mão-de-obra especializada, decorrente da quantidade de imigrantes que já exerciam o ofício principalmente na Itália, havia uma grande quantidade de olarias e depósitos de materiais.

Juntamente ao aumento pela demanda por vestuário e alimentos, os quais geram novos mercados, Petrone (1990) nos lembra que os imigrantes também implantaram na população novos hábitos alimentares, de modo que verduras, legumes e frutas passaram a fazer parte da alimentação em escala sempre crescente. Da mesma forma, colaboraram para o aumento do grau de instrução, pois muitos europeus que aqui chegaram exerciam em sua terra natal atividades artesanais e artísticas, como o músico residente no Barracão, Felisberto Ivo Buonvicini, que era também marceneiro (CIONE, 1996). Seguindo tradições e modos de viver de sua terra natal, muitos italianos fabricavam cerveja artesanal, “no fundo do quintal”, para consumo próprio, assim como o vinho. Na falta da matéria prima original, a uva, os imigrantes usavam uma laranja mais azeda, segundo relatos. Esses conhecimentos que vieram com os imigrantes foram definitivos para a introdução destes novos hábitos e também para a implantação das primeiras cervejarias de grande porte na cidade, próximas ao Núcleo Colonial Antônio Prado, utilizando-se da mão-de-obra especializada.

PINTO (2000) afirma que entre 1890 e 1914 o número de estabelecimentos econômicos na cidade de Ribeirão Preto aumentou em 69,70%, tendo maior representatividade na atividade comercial. Como estabelecimentos comerciais foram considerados armazéns de secos e molhados, bares, bilhares, botequins, charutarias, lojas em geral, agências, hotéis e hospedarias, tipografias, padarias e confeitarias. No ano de 1904 foram listados 320 desses estabelecimentos, com uma pequena queda em 1914, passando para 272 estabelecimentos. Apesar disso, houve maior diversificação, segundo a mesma autora, quando foram introduzidas agências de jornais, de seguros, capitalistas, casas de bicicleta, casas de máquinas de costura, de louças, de brinquedos, livrarias, papelarias e uma chapelaria.

Analisando os Impostos sobre Indústrias, Comércio e Profissões arrecadados pelo Conselho de Intendência Municipal de Ribeirão Preto nos anos de 1893, 1896, 1902 a 1904, foram encontrados 32 nomes de moradores da área do Núcleo Colonial Antônio Prado solicitando licença para exercer atividades econômicas, a maioria delas armazéns de secos e molhados e fábricas de cerveja, conforme pode ser visto com detalhes em SILVA (2006). Já para os anos de 1913 e 1914, o número de comerciantes e prestadores de serviços da área surgida a partir do Núcleo Colonial Antônio Prado é de 83 estabelecimentos, também detalhados pela mesma autora. Ou seja, no período em que a cidade verificou queda em número (mas aumento em diversificação) de estabelecimentos comerciais, que



Imagem 2. Cervejaria Livi & Bertoldi em 1900.  
Fonte: Silva (2006).



36-37

foi em 1914, os empreendedores que moravam no antigo Núcleo Colonial Antônio Prado corresponderam a mais de um terço do total da cidade, segundo o livro de recolhimento de impostos que pode ser visto com detalhes em Silva (2006, p. 179).

## MERCADO DE TERRAS E CONCENTRAÇÃO POPULACIONAL

O Regulamento para os Núcleos Coloniais de 1867 estipulava o valor para os lotes rurais entre dois e oito réis e de dez a oitenta réis os lotes urbanos (MAKINO, 1974). Vinte e cinco anos depois, constam, nos títulos de propriedades fornecidos aos compradores dos lotes no Núcleo Colonial Antônio Prado o valor de 1,66 real para o metro quadrado rural, equivalendo o hectare a Rs16\$600 (dezesesseis mil e seiscentos réis), portanto, inferior ao Decreto de 1892. Já para os lotes urbanos, constam nos títulos o valor de 16,53 réis para o metro quadrado, ou seja, quase dez vezes o valor do metro quadrado do lote rural. Dois anos depois, verifica-se que o Regulamento dos Serviços dos Núcleos Coloniais manteve a

decisão do Secretário da Agricultura, congelando o preço dos lotes rurais em vinte réis por metro quadrado. Já os lotes urbanos foram muito valorizados, passando a uma faixa de cinquenta a duzentos e cinquenta réis o metro quadrado.

Todas as seções do núcleo eram rurais, com exceção daquela chamada “Sede”, que tinha o preço do metro quadrado dez vezes maior que os lotes das outras seções e ao mesmo tempo tinha o tamanho dez vezes menor. Conforme se vê no mapa já apresentado, estava bem próximo do núcleo central de Ribeirão Preto, chamado de “Cidade”. Entretanto, foram nas demais seções que a classe trabalhadora se concentrou.

Ao lado de atividades agrícolas, comerciais, industriais e de prestação de serviços, os moradores do núcleo também encontraram na venda de terras uma nova fonte de renda após a emancipação em 1893 (quando a maioria dos lotes havia sido quitada), e os lotes originais puderam ser comercializados sem a intervenção do Estado. Com isso, o patrimônio público que era formado por suas terras foi transferido para o domínio privado e deste momento em diante, a distinção antes existente entre os lotes urbanos e rurais desapareceu, pois o valor da terra passou a ser determinado pelo mercado imobiliário.

A partir daí, a classe trabalhadora pôde adquirir lotes inteiros ou frações destes junto aos primeiros proprietários, para a formação de chácaras ou para a construção de casas para moradia ou aluguel, embora não alcançassem grandes preços devido à localização suburbana e à falta de investimentos públicos. As seções que possuíam mais fácil acesso ao núcleo urbano principal, que eram a sede e a terceira seção, foram “reloteadas” antes das demais, abrigando as mais diferenciadas atividades econômicas, não significando, entretanto, que tenham recebido serviços de intra-estrutura urbana prontamente. Ambas constituíram logo nos primeiros anos o bairro conhecido por “Barracão”.

A área correspondente a esta terceira seção, juntamente com o bairro Retiro (que já existia às margens do córrego Retiro) era chamada “Barracão de Baixo”, para distinguir do “Barracão de Cima”, que correspondia à área da sede, próxima à linha da Ferrovia Mojiana. Posteriormente, o Barracão de Baixo passou a se chamar Campos Elíseos e o Barracão (de Cima) teve seu nome alterado para Ipiranga somente na década de 1960.

O desenvolvimento desses bairros dava indícios da divisão social imposta pela divisão territorial da cidade: enquanto a elite se concentrava no centro, que era chamado “Cidade” e começava a expandir em sentido

sul, formando o bairro Higienópolis, no sentido oposto, na área do Núcleo Colonial Antônio Prado, a população de baixa renda encontrava terras com preço acessível para construir suas moradias. A localização das estações de trem já evidenciavam este fato: a Estação Principal, localizada na Cidade, era destinada ao embarque e desembarque de passageiros abastados, enquanto na Estação Barracão, localizada no núcleo colonial, desembarcavam as pessoas mais pobres ou imigrantes que lá mesmo se instalavam ou aguardavam os carroções para o transporte até as fazendas onde seriam contratados como colonos.

É importante lembrar que entre 1886 e 1900, período em que Ribeirão Preto foi atingido pela “marcha para o oeste”, o município teve o salto populacional de 10.420 habitantes para 59.195 habitantes, sendo a maior parte da nova população constituída de imigrantes ou migrantes de outras cidades da região, em busca de trabalho nas lavouras de café.

## **SANEAR, EMBELEZAR E SEGREGAR? A “GEOGRAFIA SOCIAL” DA CIDADE**

Ribeirão Preto, que constituía um povoado ainda tímido, apesar de sua localização privilegiada no Estado, também assistiu o início de sua modernização a partir da chegada da Mojiana em 1883, em função da expansão cafeeira. Até então, as modificações urbanas haviam acontecido lentamente. A partir daí, teve início uma série de obras de infra-estrutura, começando pela retificação dos primeiros trechos do ribeirão Preto entre 1883 e 1884, permitindo a ampliação da área central com a construção de duas ruas, canalização de água em 1897, além do estabelecimento do Serviço de Higiene e Desinfecção (tendo como anexos o Serviço de Limpeza Pública e o Serviço de Arborização de Ruas), luz elétrica e diversas outras melhorias urbanas, todas localizadas apenas no chamado “quadrilátero central”.

O urbanismo sanitaria pregava a implementação de soluções técnicas como a construção de vias diagonais para circulação dos ventos e obras de saneamento, redefinindo os modos de apreensão do espaço e do desenho urbano, com a demarcação das curvas de nível, que facilitavam a drenagem natural. Cabia ao Estado reverter uma tendência patológica e moral, controlando os aparelhos de salubridade e de higiene, e alterando as normas de funcionamento da casa. Entre esses aparelhos, estava a canalização de esgotos, a drenagem de água estagnada, responsável pela umidade das habitações, a distribuição da água pura a domicílio,



a organização da evacuação das águas servidas, a limpeza das ruas e a coleta de lixo, garantindo assim, livre circulação do ar e da luz.

Entre as soluções técnicas estava incluída a setorização dos equipamentos, de forma que na região central deveriam ficar apenas as residências e edifícios de representação do poder público; hospitais, cemitérios e tudo o que supostamente pudesse causar doenças, de acordo com a teoria dos miasmas, deveria ser afastado do contato com a população, bem como as fábricas e agentes poluentes.

Seguindo o pensamento higienista e a necessidade de destruição dos miasmas como forma de destruir os odores da corrupção moral, as cidades também passaram a elaborar os seus “Códigos de Posturas”. O município teve suas primeiras “Posturas Municipais” em 1889, com a maior parte das especificações referentes aos alinhamentos, dimensões e espaçamentos entre as construções. Embora rudimentar, foi rápido ao abordar os limites entre esta área e o núcleo urbano principal, começando a delinear os contornos da “geografia social” da cidade, e não mais espacial, que destinou toda a zona norte, externa ao “quadrilátero central”, ao território da pobreza.

Enquanto luxuosas residências foram construídas na área central, a periferia abrigou hospitais, asilos, cemitérios e demais construções que pudessem colocar em risco a saúde e a beleza física da região nobre.

A habitação operária era considerada o “ponto vulnerável” do sistema de defesa da higiene urbana. Por isso, o processo de desodorização do espaço urbano procurava disciplinar o proletariado e controlar os atos do trabalhador. A noção de conforto passou a ser associada à de civilidade.

Rolnik (1997, p.47) explica que o chamado “modelo higiênico de habitação” consistia da casa unifamiliar isolada em grande terreno e separada da rua e dos vizinhos, sendo que a “chave” da eficácia na demarcação de um território social preciso reside justamente no preço. A definição de um “padrão” – casas isoladas em lotes e recuos grandes – desenha uma “muralha invisível” na cidade, cujo acesso é dado apenas para quem pode pagar por esta mercadoria exclusiva.

A Imagem 3 a seguir mostra, sobre a foto aérea da área do núcleo colonial Antônio Prado, a localização de alguns equipamentos que causaram a desvalorização de sua área e que não poderiam permanecer no contato com a população do centro da cidade.

Este início de zoneamento levou à desigualdade no preço da terra e, portanto à política de exclusão, que visava expulsar focos de doenças - e também os pobres - do convívio com a burguesia. Aqueles que podiam pagar pela infra-estrutura e exigências construtivas ficavam na região central, privilegiada, servida de infra-estrutura e serviços urbanos. A parcela da população que não tinha recursos para adquirir uma casa “higiênica”, partia à procura de terrenos de acordo com seu poder aquisitivo, encontrando-os no Núcleo Colonial Antônio Prado, ou seja, na região periférica. Neste momento foi definida uma nova geografia nas cidades, social, e não mais espacial (MARICATO, 1982; PECHMAN, 2002).

Assim, o isolamento dos moradores do Núcleo Colonial Antônio Prado, que veio a constituir a zona norte pobre da cidade, não pode ser interpretada como consequência exclusiva de barreiras físicas - os traçados do ribeirão Preto ou da Estrada de Ferro, tendo estes sim servido de justificativa à marginalização imposta a seus habitantes.

Na verdade, tais condicionantes físicos foram secundários, quando comparados à segregação imposta pela legislação urbana local, sobretudo se atentarmos para a localização no núcleo de equipamentos de saúde e fábricas que deveriam, em princípio, ficar relativamente afastados do meio propriamente residencial. Além disso, apesar da quantidade de pessoas que ocupavam os lotes inicialmente como chácaras, a infra-estrutura urbana tardou demais a alcançar devidamente todas as suas seções. Ambos os fatores contribuíram para a desvalorização daquelas terras, tão logo estas adentraram o mercado imobiliário.

Além de depositário privilegiado das obras de embelezamento, do centro (e das elites que o habitavam) deveriam ser “afastados” todos os possíveis agentes de contaminação. O primeiro passo foi a remoção do Cemitério, localizado na atual Praça Sete de Setembro desde 1888 e, portanto, numa zona privilegiada da cidade. A área escolhida para a instalação do novo Cemitério Municipal, que viria a se chamar Cemitério da Saudade, foi a do Núcleo Colonial Antônio Prado. Este foi aos poucos se constituindo em uma espécie de “cidade invisível” (à elite), conforme Lapa (1995, p.325) sugeriu analisando o caso de Campinas: uma vez que não era possível eliminar indigentes, criminosos, doentes, prostitutas, vivos ou mortos, pois o próprio sistema os produzia e deles se aproveitava de alguma maneira, era possível “invisibilizá-los”, remetendo-os à uma cidade que se contrapunha ao centro saudável e bem-comportado. Assim como o Cemitério, havia necessidade de construção de um Hospital de Isolamento de Leprosos.



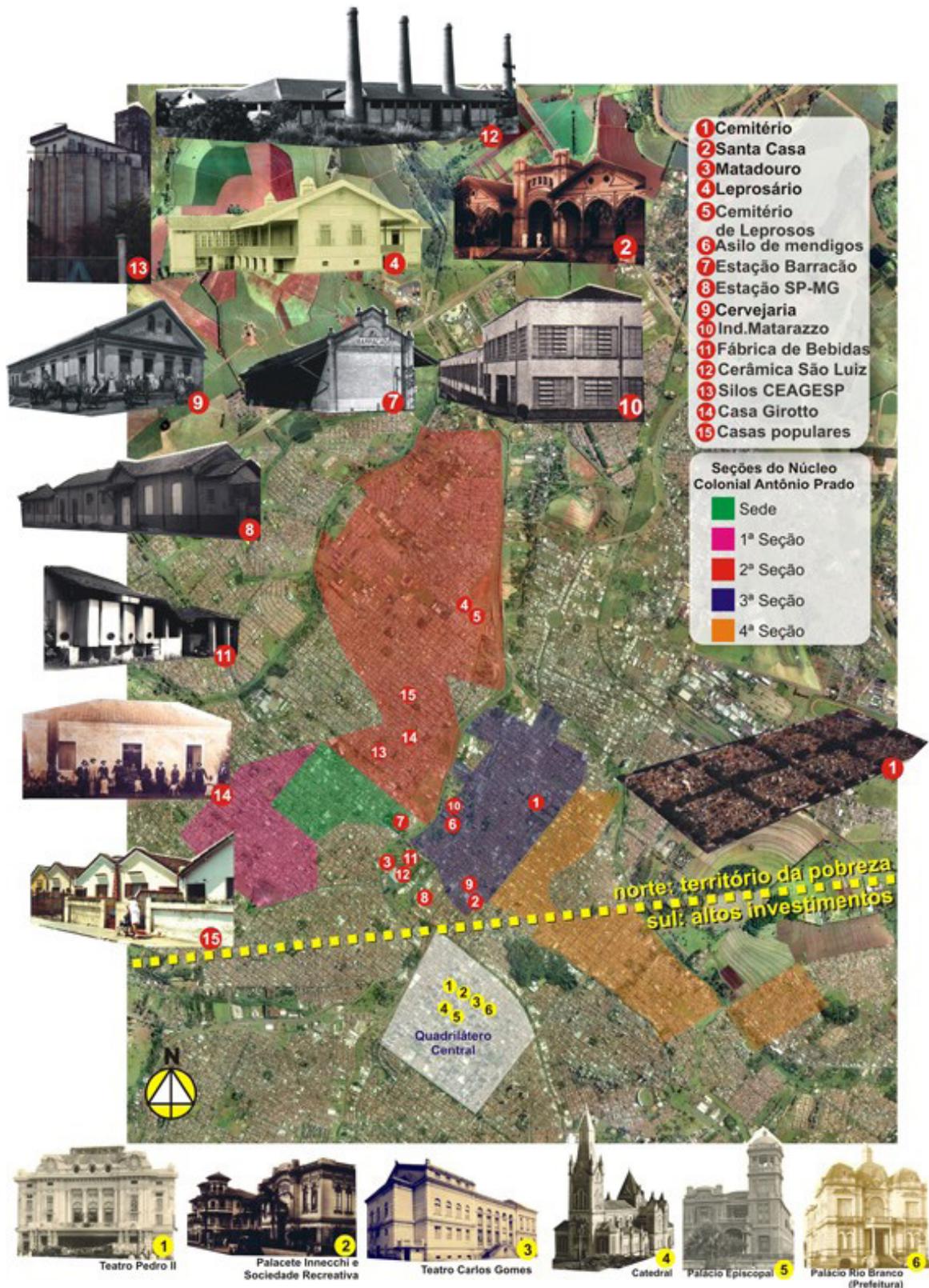


Imagem 3 (esq.). Localização de equipamentos públicos na área de estudo. Fonte: Silva (2007).

O “leprosário” ou “lazareto”, como era chamado, foi inaugurado em 1897 juntamente com um Cemitério dos Leprosos e Variolosos, no lote 24 da Segunda Seção do núcleo. Os hospitais de isolamento eram vistos com tanta repugnância quanto seus internos, tratados como supostos promíscuos, alijados do convívio social porque presumidamente insalubres, confinados como penitentes, até que morressem. Havia, porém, distinções de classe. Se os pobres eram internados e tinham seus pertences pessoais e moradias expurgados, aos mais abastados era permitido o isolamento domiciliar. Da mesma forma que o cemitério e o hospital de isolamento, o Matadouro Público igualmente foi removido da área central, às margens do Córrego Retiro, onde se encontravadesde 1874.

Seguindo as novas exigências de ordem sanitária, o matadouro foi instalado definitivamente em 1903, próximo à Sede e Terceira Seção do Núcleo. Por fim, hospitais, hospícios, asilos, orfanatos e demais equipamentos de saúde e instituições de ordenamento da cidade passaram a se localizar na área do Núcleo Colonial Antônio Prado, tanto pela distância da área central, quanto pelos preços dos terrenos, que eram adquiridos por meio de desapropriações ou doações por parte de entidades beneficentes.

A falta de investimentos de infra-estrutura urbana desvalorizava os terrenos, levando ao aumento da procura pela classe de mais baixo poder aquisitivo, reforçando a divisão geográfica social imposta pelas leis sanitárias.

Cuidar dos pobres ou investir em suas condições de vida não era prioridade da política urbanística da República Velha, uma vez que o contingente populacional dos territórios populares correspondia à baixíssima representatividade entre eleitores e eleitos. Esta situação somente viria a mudar com a Revolução de 1930, a partir da qual, as classes médias e os trabalhadores passaram a ser entendidos como interlocutores políticos, ainda que sob a égide do populismo. Por isso, muito lentamente, obras de infra-estrutura foram incorporadas ao Barracão, a maior parte delas, somente após intensas - e muitas vezes inúteis - mobilizações dos moradores.

Na década de 1930, o Barracão ainda não dispunha de água encanada e começou a receber atenção por parte da administração pública somente após a década de 1940, quando foram intensificados os loteamentos populares em terras disponíveis do núcleo colonial.





O Núcleo Colonial Antônio Prado também contribuiu para a criação de condições para o surgimento das primeiras indústrias: mão-de-obra abundante e mercado consumidor para os produtos a partir da necessidade de produção de bens de consumo para a população que se deslocou para aquela área. Artigos que a indústria não supria ou cujo lucro não compensava o alto custo com o transporte passaram a ser produzidos localmente, muitas vezes, em oficinas de “fundo de quintal”: fábricas de velas, sabão, olarias, oficinas de carpintaria, gráficas, tecelagens.

Mas apesar desta atividade espontânea, a verdadeira “vocação industrial” que a área apresentou foi resultado do Artigo 54 do Código de Posturas de 1889, que proibia que fábricas e máquinas que pudessem prejudicar a saúde pública fossem instaladas dentro da povoa o. Na prática, porém, tais restri es não abrangiam a área do núcleo.

Juntamente com as indústrias, foram construídas diversas vilas operárias na área, por iniciativa dos industriais ou até mesmo particulares, que serviram para abrigar os operários que l  se concentraram.

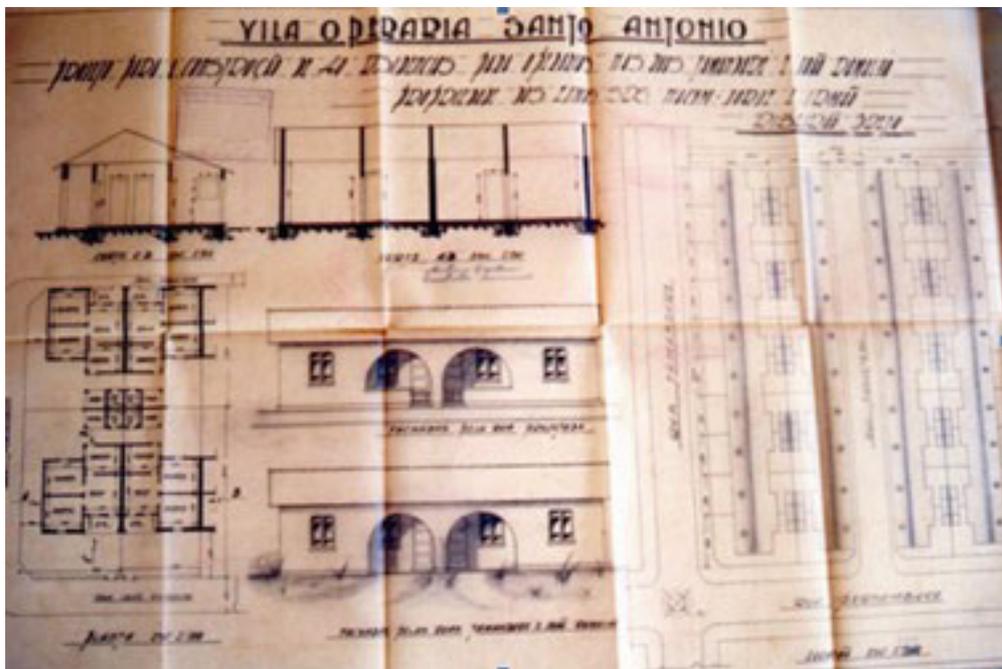


Imagem 4. Vila Operária das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. Fonte: Silva (2006).

Imagem 5 (dir.). Vila Operária Santo Antônio, de propriedade de Jamil Jorge. Fonte: Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.



44-45

Atento a este “filão” mercadológico, o empresário Jamil Jorge construiu 44 casas entre as ruas Tamandaré e João Ramalho (hoje Travessa Jorge Jabur), e a chamou de “Vila Santo Antônio”, que ficou conhecida como “Vila do Rei do Fumo” (pois Jamil Jorge era um empresário que plantava fumo de corda em Goiás), e assim é chamada até hoje. Embora não tenha sido um projeto específico para alguma empresa e por isso não constituiu uma “vila operária”, assim foi denominada por abrigar operários da região.

Os grupos escolares se localizavam em sua maior parte também no Quadrilátero Central, voltados para os filhos da elite, enquanto as escolas profissionalizantes se instalaram no Barracão, com o objetivo de formar a classe operária. Por conta da concentração industrial e de mão-de-obra na área do núcleo, no ano seguinte à implantação da Companhia Metalúrgica, em 1922, foi construída a Escola Profissional Mista, em uma parte da Chácara Olympia, que fazia limite com a Terceira Seção do Núcleo. Trinta anos antes, o centro da cidade já tinha seu grupo escolar, onde os futuros médicos, engenheiros, advogados ou professores, filhos da elite cafeeira, podiam estudar.

Ao final dos anos de 1940, a já consolidada área industrial da cidade, constituída dos bairros surgidos do Núcleo Antônio Prado, ganhou a primeira instalação da Escola SENAC do interior paulista, exatamente na Quarta Seção do núcleo. Na mesma época, era criada a Faculdade de Medicina, que viria a constituir o Campus da USP na antiga Fazenda Monte Alegre e ainda o centro da cidade ganhava outra instituição de ensino notável, o Colégio Brasil. Este posteriormente passou a oferecer cursos profissionalizantes de Técnico de Contabilidade, Auxiliar de Laboratório e Supletivos, bem diferentes dos cursos disponíveis no SENAC, voltados para a formação de operários.

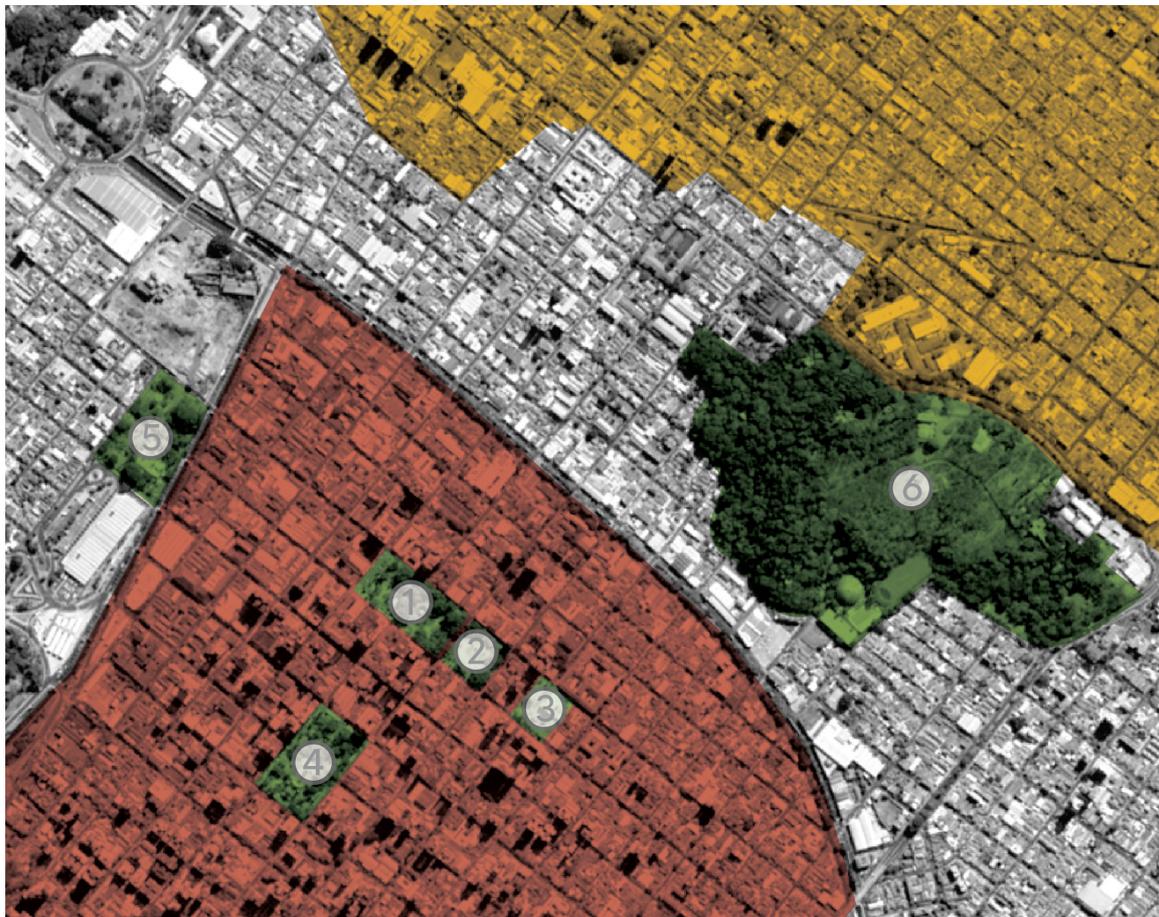
Entre a fábrica e a cidade, o limite da natureza definido pelo Ribeirão Preto e o limite da técnica representado pela estrada de ferro, definiam uma incompatibilidade física e social entre a cidade rica e salubre e a cidade pobre e suja, embora fosse nesta segunda que residisse grande parte dos trabalhadores. A “metrópole moderna e progressista”, como anunciavam os almanaques que faziam propaganda de Ribeirão Preto no exterior, era restrita à burguesia local, que construiu, ao longo dos anos, uma cidade para poucos.

Designando aos excluídos as submoradias e tudo aquilo que era indesejável, inviabilizou o convívio social no espaço público, pela inexistência de lugares propícios a essa prática, em tudo contrastante com as praças ajardinadas na área central da cidade. O urbanismo higienista foi o grande aliado na manutenção dessa lógica, implementada pelas Posturas Municipais.

A representação imaginária do pobre justificava, portanto, a aplicação de uma política autoritária, que lhe inculcaria bons modos, hábitos racionais para comer, morar e divertir-se. Entretanto, por mais “civilizado” que o “outro” se transformasse, ele ainda estaria ali, no contato com a burguesia. Assim, o Núcleo Colonial Antônio Prado veio resolver a mais delicada questão: afastou de vez a classe operária, juntamente com toda a população pobre e o imigrante, todos aqueles com os quais a burguesia não se reconhecia. Por isso, em sua criação, o núcleo foi bem-vindo. Após instalado, foi hostilizado.

## MARCOS DE UMA SOCIABILIDADE PRÓPRIA

Em boa medida, os habitantes do Núcleo Colonial Antonio Prado mantiveram as características dos bairros rurais paulistas estudados



MAPA 7 - JARDINS E PRAÇAS PÚBLICAS DE RIBEIRÃO PRETO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

fonte: SILVA (2007).

#### ÁREAS

- NÚCLEO ANTONIO PRADO 3a. SECÇÃO
- QUADRILÁTERO CENTRAL

#### ÁREAS VERDES

- ① PRAÇA XV DE NOVEMBRO
- ② PRAÇA CARLOS GOMES
- ③ PRAÇA RIO BRANCO
- ④ LARGO 13 DE MAIO
- ⑤ PRAÇA DA ESTAÇÃO
- ⑥ BOSQUE MUNICIPAL

por Queiroz (1973). Uma vez que viviam em casas precárias, utilizavam técnicas e processos rudimentares, consumiam o que plantavam, vestiam roupas fiadas e tecidas por eles, empregando utensílios fabricados em casa, comiam doces feitos pelas próprias mulheres da família, vendiam na cidade galinhas e porcos, assim como as sobras da produção. Ou seja, constituíram uma agricultura de subsistência que permaneceu

organizada e atuante ao mesmo tempo em que a cidade se modernizava. Constituíram um grupo de vizinhança em “habitat” disperso, mas com um traço psicológico marcante: o “sentimento de localidade”, estabelecendo sociabilidades próprias. Entre as primeiras atividades urbanas exercidas, seus moradores destacaram-se na prestação de serviços, como carroceiros e vendedores ambulantes, evidenciando tentativas de sociabilização com a cidade, sem que o oposto acontecesse.

A religião foi um meio pelo qual os imigrantes estabeleciam entre si laços de união e sociabilidade e reforçaram uma identidade comum entre eles e o restante da cidade. Majoritariamente católicos, encontraram na religião um refúgio e um ponto de referência estável em suas vidas nas novas terras. Por isso, preservaram o hábito de participar de missas e de festejar os santos da igreja católica. Em 18 de outubro de 1892, os moradores se reuniram em um abaixo-assinado pedindo o lote 7A da Sede, juntamente com algum auxílio financeiro, para a construção de uma capela. Como o Núcleo ainda não havia sido emancipado nesta ocasião, o pedido foi feito ao Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Jorge Tibiriçá, que negou o pedido, alegando que o Estado não podia conceder subvenções ou auxílios a nenhum culto, cujo exercício é inteiramente livre, sem dependências nem relações oficiais. Mesmo assim, os colonos se uniram na construção de uma capela menor, que foi a de Santo Antônio, na Segunda Seção, demolida na década de 1980, para dar lugar à Igreja São Pedro. Há relatos da participação dos moradores do núcleo na construção das outras maiores igrejas da cidade, como a Catedral Metropolitana (entre 1904 e 1911) e a de Santo Antônio de Pádua, na Terceira Seção (atual bairro Campos Elíseos).

Segundo seus descendentes, isso constituía, muito mais do que um trabalho, um ato simbólico religioso, havendo muita união e empenho. Desde essa época, o bairro Campos Elíseos abriga as festas mais típicas dos santos italianos, como a de Santo Antônio de Pádua e a de São Genaro, bem como as tradicionais quermesses e festas de sanfoneiros.

Além da religião, militaram também em associações, que contaram com a presença significativa dos imigrantes italianos em todo o Estado de São Paulo. No caso de Ribeirão Preto, uma parte dos imigrantes que se instalaram no núcleo colonial possivelmente já chegou com a intenção de trabalhar na cidade, adquirindo para tanto um lote, o que leva a crer na vinda de algumas pessoas não de todo despolitizadas. Além disso, por meio das atas das associações italianas na cidade de modo geral, notou-se uma participação, ainda que pequena, dos moradores do Núcleo

Colonial Antônio Prado, com alguns deles ocupando cargos de direção nessas associações.

Tais associações italianas tinham um caráter preferencialmente de beneficência e mútuo-socorro, devido ao atraso ou ausência de legislação social que amparasse os trabalhadores imigrantes em seu novo país, além do desamparo e da lentidão da estrutura diplomática italiana no serviço de assistência aos necessitados, esta supostamente responsável pela denúncia das injustiças de que aqueles eram vítimas. Entre as associações tradicionais da cidade que não tiveram ligação com a imigração (Sociedade Legião Brasileira, Rotary Clube, Sociedade Recreativa de Esportes, Clube de Regatas entre outras), não foram encontrados nomes de moradores da área de estudos entre seus sócios ou dirigentes, provavelmente por serem estas freqüentadas apenas pela elite.

A partir da iniciativa de imigrantes e filhos de italianos que moravam nas proximidades da antiga estação da São Paulo-Minas (localizada nos Campos Elíseos, Terceira Seção), no ano de 1916 formou-se um time de futebol, legalizado no ano seguinte como “Palestra Itália Futebol Clube, mantendo entre seus sócios-fundadores vários moradores do Núcleo Colonial Antônio Prado. No ano seguinte à formação do Palestra Itália, os moradores de outra antiga região, a Vila Tibério, criaram o “Botafogo Futebol Clube”, constituído principalmente de trabalhadores da Mojiana. Devido à proximidade deste da Sede do núcleo colonial, esta região passou também a se identificar com o Botafogo, contrapondo-se aos torcedores do Palestra Itália, na Terceira Seção.



48-49

## **UMA CIDADE DENTRO DE OUTRA**

Ao longo dos anos, as terras permaneceram em grande parte entre as primitivas famílias e como os bairros dele originados foram sendo gradualmente engolfados na malha urbana da cidade, na medida em que esta se expandia. Contudo, a área do núcleo foi permanecendo como uma ilha em meio à expansão urbana, como se a cidade fosse “desviando” de seu traçado para crescer. Ao mesmo tempo, consolidava-se como uma região com características próprias, com seu próprio comércio, independente da área central, com suas atividades de lazer e festejos, com o Palestra Itália, as famosas quermesses da Igreja Santo Antônio de Pádua, e até as festas juninas realizadas no interior dos sítios que permaneceram.

A trajetória do núcleo ultrapassou assim o objetivo inicial de sua fundação, o de constituir um “viveiro de mão-de-obra” para a lavoura de café e abastecer a cidade com gêneros de subsistência durante o auge da monocultura cafeeira. Converteu-se em “cidade invisível” às classes abastadas, abrigando as categorias que “precisavam” ser ocultadas – doentes, vadios, loucos, rebeldes, velhos, prostitutas, menores órfãos ou abandonados. Concomitantemente, recebeu os equipamentos poluentes, feios ou malcheirosos. Resolveu-se desse modo um problema da elite que, embora necessitasse de operários e imigrantes para o trabalho, não os desejava para seu convívio: assim sendo lá os confinaram, para que não fossem vistos.

Entre outros núcleos coloniais, um caso semelhante aconteceu com o de Santana, na zona norte da cidade de São Paulo – pouco estudado, assim como o Antônio Prado. Foi na sede deste núcleo, constituído em 1877, que a Hospedaria de Sant’Anna, a primeira voltada a imigrantes, foi construída em 1878, desativada em 1880 e posteriormente demolida em 1915. Ainda nesta área, constantemente alagada pelo Rio Tietê, seria construída, a partir de 1911, a Penitenciária do Estado (inaugurada em 1920), destinada também a abrigar cidadãos que deveriam ser excluídos do convívio social, “invisibilizados”.

De qualquer modo, a análise de inventários de antigos moradores do núcleo atesta certa mobilidade social ao longo de suas trajetórias de vida. É relativamente comum constar heranças de dois ou mais lotes, bem como uma casa e até mesmo outros imóveis na mesma área, ainda que seja notória a impossibilidade de mudança para bairros mais caros, pois eram e são necessários muitos lotes na zona norte para se adquirir um terreno na zona sul ou central.

Não resta dúvida, contudo, que o Núcleo Colonial Antônio Prado desempenhou um papel essencial no processo de expansão urbana de Ribeirão Preto, ao introduzir na cidade trabalhadores urbanos especializados, ao abastecê-la com gêneros de subsistência, ao ampliara oferta de imóveis para a classe trabalhadora e ao constituir uma área de comércio e indústria que teve condições de se desenvolver paralelamente à área privilegiada da cidade.



**A ATUAÇÃO DE  
ANTONIO DIEDERICHSEN NO  
INÍCIO DO PROCESSO DE  
VERTICALIZAÇÃO EM  
RIBEIRÃO PRETO: EDIFÍCIO  
DIEDERICHSEN (1934-1937) E HOTEL  
UMUARAMA (1947-1951)<sup>1</sup>**

Tatiana de Souza Gaspar

<sup>1</sup>Antonio Diederichsen [1875-1955] foi um empresário nascido na capital paulista cujos familiares de origem prussiana guardaram estreitas relações com Theodor Wille, personagem que assumiu grande relevância na história dos Diederichsen no Brasil. O sucesso da Theodor Wille & Cia. no ramo de exportação de café (MORAES, 1988) favoreceu o estabelecimento de uma rede de relações bastante próspera para a parentela de Antonio Diederichsen, no Estado de São Paulo. Por meio de um dos representantes dessa empresa é que o primeiro integrante da família Diederichsen iniciou sua história em Ribeirão Preto.

Arthur Diederichsen era primo de Antonio Diederichsen e chegou na cidade como sócio de Francisco Schmidt na compra da Fazenda Monte Alegre, em 1890. Embora a sociedade tenha sido revertida poucos dias depois, a relação profissional entre eles permaneceu por meio dos permanentes e vultosos financiamentos proporcionados por Wille, fundamentais para que Schmidt se consagrasse na história do município

---

<sup>1</sup> O texto tem como base a pesquisa de doutorado desenvolvida pela autora no Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, com orientação da Profa. Dra. Telma de Barros Correia (GASPAR, 2022).



como um dos mais importantes produtores de café do Brasil. Após desistir da sociedade com Schmidt, Arthur Diederichsen adquiriu novas propriedades na região de Ribeirão Preto e passou a investir no plantio de café e criação de gado.

A progressão nos negócios de Arthur e Schmidt foi acompanhada pela ascensão de ambos na vida política. Após a Proclamação da República, em 1889, Arthur Diederichsen se estabeleceu como líder do Partido Republicano Paulista em Ribeirão Preto e, em 1891, passou ao posto de Coronel da Guarda Nacional, até que em 1892 se tornou o primeiro Intendente da cidade, enquanto Schmidt iniciava sua carreira como vereador (CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, 2004).

Como produtores e proprietários de diversas fazendas, Arthur Diederichsen e Francisco Schmidt atuaram não só no mercado fundiário de terras rurais, como também exerceram influência nas transformações urbanas verificadas em Ribeirão Preto a partir da última década do século XIX. O pequeno núcleo formado em meados do século XIX e inicialmente conformado pelo Largo da Matriz e adjacências, expandiu-se e teve sua forma urbana alterada em função do desenvolvimento advindo com a riqueza proporcionada pelo café – como a incorporação do município no circuito da Estrada de Ferro Mogiana, em 1883, e a criação do Núcleo Colonial Antônio Prado, em 1887.

No início do século XX, a cidade já havia se tornado uma das principais do Estado, apresentando ruas com calçamento, arborização, energia elétrica e redes de água e esgoto em áreas privilegiadas pelas ações públicas e privadas, a partir da introdução de inovações de ordem estética e higienista.<sup>2</sup>

---

2 As pesquisas empreendidas por Rodrigo de Faria (2003, p. 124) em atas da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, entre 1895 e 1930, evidenciam a diferenciação das ações políticas para uma cidade dividida “entre rios”: “uma intrarrios, moderna, higiênica e embelezada, outra, além-ris, desprovida das melhorias que acompanhavam esse trinômio da cidade burguesa”. Ações realizadas por políticos representantes do poder oligárquico local teriam, portanto, privilegiado diretamente algumas áreas, em benefício das necessidades e dos desejos do grupo econômico do qual eram oriundos. Enquanto isso, setores ocupados pela classe trabalhadora receberam equipamentos indesejados, como hospitais, cemitérios e matadouros (FARIA, 2003).

Nesse contexto, Antonio Diederichsen, após regressar de um período de estudo e prática de agronomia em fazendas na Alemanha, mudou-se para a região paulista, a fim de trabalhar nas fazendas de seu primo. Após alguns anos desenvolvendo atividades de administração na área rural, em 1903, Antonio Diederichsen iniciou seu primeiro empreendimento urbano a partir da massa liquidada do Banco Constructor e Auxiliar de Santos, credor do Banco Constructor e Auxiliar de Ribeirão Preto.

Em sociedade com João Hibbeln, constituiu a Diederichsen & Hibbeln, que no início atendia principalmente às necessidades de fazendeiros da região (BRANDÃO, 2009). A sociedade foi desfeita anos mais tarde, mas Antonio Diederichsen deu continuidade à empresa que passou a se chamar Antigo Banco Constructor (A.B.C.) e adquiriu novos sócios. Posteriormente, denominou-se Antonio Diederichsen & Cia. e, por fim, tornou-se a Cia. Comércio e Indústria Antonio Diederichsen, uma sociedade com diversos acionistas.

Antonio Diederichsen permaneceu em Ribeirão Preto até o seu falecimento, em 1955. Ao longo desse período, transformou-se em um importante comerciante e industrial, atuando em diversos ramos. As construções relacionadas às suas empresas ampliaram-se na mesma medida em que a oferta de produtos e serviços prestados por elas se expandiram, acompanhando a evolução da economia urbana e as transformações ocorridas nos hábitos de consumo da população. Cerca de trinta anos após fundar seu primeiro negócio na cidade, o sucesso alcançado pelo empresário levou-o a empreender de modo mais veemente na construção civil, quando erigiu o prédio que, por quase uma década, foi o de maior número de pavimentos em Ribeirão Preto.

A verticalidade do Edifício Diederichsen determinou um novo marco para o processo de crescimento em altura iniciado na cidade em períodos anteriores, quando investimentos públicos e empreendimentos privados – nesses casos, por vezes subsidiados pela administração pública, mormente representada pela elite ribeirão-pretana – somaram-se às diretrizes de ordenamento urbano e nortearam o desenvolvimento da área central da cidade.

Em 1934, quando o Edifício Diederichsen foi concebido, algumas das principais cidades brasileiras já haviam iniciado seu processo de verticalização, em grande medida derivado de reformas urbanas ocorridas nos primeiros anos do século XX. No Rio de Janeiro, então capital federal, as obras implementadas por Pereira Passos para o alargamento e abertura



vias, como a Avenida Central, enquanto demoliam habitações populares indesejadas para uma área que se intentava valorizar economicamente, permitiram a construção de imponentes edificações institucionais e dos primeiros prédios altos, em geral destinados à atividades comerciais ou à utilização como hotéis, com três a seis pavimentos (VAZ, 1989) e emprego de estrutura mista com ferro (FICHER, 1994). Esteticamente influenciados por referências europeias dos mais variados estilos, essas edificações atendiam ao desejo de representação de um novo cenário urbano que consolidava valores simbólicos e materiais associados à República.

Foi, no entanto, a partir da década de 1920, que a verticalização carioca se estabeleceu de modo definitivo e alcançou patamares e referenciais distintos (GASPAR, 2013), quando alterações na legislação urbana (REZENDE, 2014) propiciaram um ambiente favorável à construção de edifícios de maior altura em novas áreas da cidade, incorporando outras tecnologias construtivas e diversidade de usos. Nesse mesmo período, a verticalização na cidade de São Paulo também deixava de ser apenas o resultado de iniciativas pontuais e começava a se instituir como um processo permanente.

A pujança da capital paulista, que se industrializava em um contexto posterior à crise internacional de 1929, foi materializada na expansão territorial horizontal, com a criação de diversos loteamentos, e vertical, quando empresários investiram na construção de edifícios altos para abrigar comércios e serviços (SOMEKH, 2014). Aspecto de maior importância para a verticalização de São Paulo e cidades desse Estado foi a revisão e atualização de sua legislação edilícia, como a criação do Código de Obras Arthur Saboya, que definiu o crescimento em altura a partir da divisão territorial em zonas urbanas e posteriormente foi utilizado como referência em outros municípios, como em Ribeirão Preto.

Em 1929, uma iniciativa do industrial Giuseppe Martinelli rompeu os limites construtivos da capital paulista ao construir aquele que seria o prédio mais alto do mundo executado em concreto armado, superando o título até então ostentado pelo edifício carioca A Noite (HOMEM, 1984). A atuação de Martinelli na construção do edifício eclético que carregou seu sobrenome ilustra a pesquisa desenvolvida por Ferreira (1989, p. 192) sobre a atividade econômica dos proprietários de edifícios verticais em São Paulo no final da década de 1930, já que em muitos casos essas edificações se relacionavam a firmas “declaradamente industriais ou nomes de famílias ligadas à produção industrial”.

A relação guarda correspondência com a iniciativa de Antonio Diederichsen, um empresário ligado ao setor do comércio, indústria e serviços em Ribeirão Preto que, ao construir o primeiro edifício alto da cidade, com sete pavimentos, batizou-o com seu sobrenome e estabeleceu um novo marco para o desenvolvimento urbano.

Com o objetivo de investigar o início da verticalização em Ribeirão Preto, o texto ora apresentado adotou como recorte temporal o período entre as décadas de 1920 e 1950. Inicialmente, o ano de 1920 marcou a criação de uma Resolução Municipal que, ao definir a obrigatoriedade de que novas construções erigidas em trechos de uma determinada rua do centro da cidade possuíssem, no mínimo, dois pavimentos, evidenciou o desejo de renovação dessa região que desde a virada do século XIX já recebia maior atenção do Poder Público e iniciativas pontuais de edifícios com maior altura.

Contudo, a implantação do Edifício Diederichsen – o prédio com maior número de pavimentos erigido na cidade até então – só ocorreu mais de uma década depois, refletindo novas possibilidades admitidas após a adoção do Código de Obras Arthur Saboya e o desenvolvimento técnico, profissional e material relacionado à construção civil naquele momento. No final da década de 1940, a atuação de Antonio Diederichsen ainda o levaria à construção do prédio que rompeu o limite alcançado por sua iniciativa pregressa e, mais uma vez, definiu a nova construção mais alta da cidade, com quinze pavimentos. Inaugurado em 1951, o Hotel Umuarama se inseriu em conjuntura urbana distinta da que se apresentava anteriormente. Nesse novo contexto, o processo de verticalização foi ampliado e intensificado na região central, enquanto a cidade se expandia com a aprovação de novos loteamentos.



56-57

## **PRIMEIRAS AÇÕES PARA O CRESCIMENTO EM ALTURA DAS EDIFICAÇÕES NO CENTRO DE RIBEIRÃO PRETO, ATÉ A DÉCADA DE 1930**

Em meados do século XIX, o desmembramento de fazendas anteriormente existentes na região originou o então povoado de São Sebastião de Ribeirão Preto, organizado em função da capela erguida em devoção ao santo padroeiro. Com a difusão da cultura cafeeira nessa localidade, ocorrida por volta de 1870, o povoado passou à categoria de “Freguezia” e, um ano depois, de “Villa” de São Sebastião de Ribeirão

Preto, até se tornar cidade, no último ano do Governo Imperial. Sua primeira Câmara Municipal foi constituída em 1874 e, já nesse período, Ribeirão Preto era propagandeada como possuidora de solo fértil, o que atraiu agricultores de diversas regiões, como Arthur Diederichsen e Francisco Schmidt.

A incorporação do município no circuito da Estrada de Ferro Mogiana, em 1883, também foi fundamental para impulsionar a economia ligada ao café, pois permitiu o desenvolvimento de atividades essenciais à sua produção. Entre elas, a ampliação da recepção de mão de obra para o trabalho nas lavouras, população que, em Ribeirão Preto, passou a ocupar o “Núcleo Colonial Senador Antônio Prado”, criado em 1887, e que se localizava ao norte do núcleo urbano (SILVA, 2006).

O Núcleo Colonial Antônio Prado concentrou investimentos públicos e privados bastante distintos dos que foram endereçados à região que se tornou o centro da cidade, conformada entre a Estação Mogiana e a Matriz. Esse último setor constituiu-se como o local de representação de uma nova modernidade, materialmente expressa no desenho de ruas e praças e na imponência de edifícios que transformaram a feição da cidade até meados do século XX. A localização da Matriz evidenciava a centralidade que assumiu para a organização espacial do núcleo urbano, circunscrito como patrimônio eclesiástico da Fábrica da Matriz, no qual as construções ali erigidas representaram o poder aquisitivo de proprietários capazes de pagar pelos valores de um mercado em expansão, inserido em contexto de desenvolvimento fundiário posterior à Lei de Terras (GARCIA, 2013).

A constituição da Câmara Municipal de Ribeirão Preto foi determinante para direcionar o desenvolvimento urbano da cidade (SANCHES, 2003), pois, além das obras de infraestrutura, definiu a instalação de equipamentos e melhoramentos urbanos. Da mesma forma, o Código de Posturas de 1889 também se tornou importante instrumento para o agenciamento das transformações urbanas. A partir de sua aprovação, o entorno da Matriz foi oficializado como o ponto central a partir do qual se organizaram as edificações da cidade, sequencialmente numeradas em função de sua proximidade com o Largo onde estava implantado o edifício religioso (SÃO PAULO, 1889).

A partir da década de 1890, além de edifícios e equipamentos construídos na área do Núcleo Colonial Antônio Prado – como cemitérios, hospitais de isolamento, asilos e matadouro, considerados indesejados

pela população de maior poder aquisitivo e influência política -, edificações de reconhecida expressão, em geral, com mais de um pavimento e funções públicas, somaram-se ao prédio que abrigou a Casa de Câmara e Cadeia, que já estava em atividade, em 1887, na região que se convencionou chamar como central.

Atendendo ao estabelecido pelo Código de Posturas de 1889, algumas dessas edificações tiveram seus projetos escolhidos por meio de concurso, ou, como foi comum em parte dos casos, autoria relacionada a profissionais residentes na capital paulista. Entre eles, o Teatro Carlos Gomes, concebido por Ramos de Azevedo e inaugurado em 1897; a nova Catedral de São Sebastião, na Praça 13 de Maio, que teve seu projeto desenvolvido em 1900 por Carlos Ekman; e o projeto do Grupo Escolar localizado em área próxima à Catedral, antes mesmo da conclusão do edifício religioso, assinado por Samuel Augusto das Neves.

Além de introduzir importantes inovações de ordens estética, técnica e construtiva, os programas e usos desses edifícios integraram-se às novas dinâmicas urbanas que eram incorporadas aos espaços de disciplinamento, mas também de lazer e recreação, diurnos e noturnos - por sua vez, proporcionadas pelos melhoramentos urbanos continuamente implantados na área delimitada pelo ribeirão Preto e córrego do Retiro. O número de construções da cidade aumentava de tal modo que, já no final do século XIX, a quantidade de negociações imobiliárias urbanas havia ultrapassado, em quantidade, o número de negociações rurais (OLIVEIRA, 2006).

Ao crescimento da cidade e de suas atividades urbanas, também correspondeu a ampliação do controle sobre esse ambiente pela administração pública, o que demandou a criação da Repartição de Obras, em 1899, e a substituição do Código de Posturas de 1889 a partir da aprovação do Código de Postura de 1902; sua atualização, em 1921; e, em 1934, mesmo ano de aprovação do projeto para a construção do Edifício Diederichsen, na adoção do Código de Obras Arthur Saboya, criado para o município de São Paulo em 1929.

As primeiras décadas do século XX expressaram o princípio de uma nova fase para as transformações urbanas em Ribeirão Preto, quando traços de modernidade emergiram dos contornos dos edifícios com dois ou três pavimentos, os quais, apesar de terem sido iniciativas pontuais, delinearum um novo perfil para a cidade, que ainda era predominantemente térrea (Imagens. 1, 2 e 3).



Na mesma medida, desenvolveram-se atividades da economia urbana, como comércios, serviços e indústrias – a exemplo dos negócios de Antonio Diederichsen e da instalação de indústrias de grande porte, como a Cia. Antarctica Paulista, inaugurada em 1911 em edifício que ultrapassou quatro pavimentos e foi um dos mais altos do período. Igualmente, intensificaram-se experiências sociais e culturais. Nesse sentido, a inauguração do primeiro jardim público, nos primeiros anos do século XX, serviu como cenário para a representação da diferenciação da modernidade burguesa, a partir do crescimento em altura das edificações ali implantadas.

A partir do início da década de 1920, além de concentrar grande número de comércios, serviços e espaços de lazer e cultura voltados à população que por eles podiam pagar, o entorno da Praça XV de Novembro passou a ser também o centro financeiro da cidade e foi eleito como prioritário para o início da verticalização em Ribeirão Preto. Merece destaque a construção do conjunto arquitetônico denominado Quarteirão Paulista, concebido em 1929 por Hyppolito Gustavo Pujol Junior para a Cia. Cervejaria Paulista. Ocupando parte da quadra entre as ruas Álvares Cabral e General Osório, defronte à Praça XV de Novembro, o Quarteirão Paulista foi formado pelo Theatro Pedro II, edifício de escritórios Meira Júnior e Palace Hotel (que já existia e foi reformado).

O conjunto foi considerado de proporções monumentais (SUNEGA, 2002) para aquele contexto, pois, embora a construção de edifícios com dois pavimentos, do tipo sobrado, fosse considerada desde o Código de Posturas de 1889<sup>3</sup>, e o Código de 1902 mencionasse a possibilidade de construções acima de três pavimentos<sup>4</sup>, reafirmada pelo Código de Posturas de 1921<sup>5</sup>, até a década de 1920, predominavam, em Ribeirão

---

3 O artigo 6º do Código de Posturas de Ribeirão Preto de 1889 observava duas possíveis alturas para a construção e modificação de edifícios: casas térreas, com 4 metros, e casas de sobrado, com 8 metros.

4 O terceiro pavimento foi citado no Art. 61, que estabeleceu a altura mínima dos pés-direitos no interior dos prédios: consideravam 5 metros para o primeiro pavimento; 4 metros e 20 centímetros para o segundo; 4 metros para o terceiro; “variando dahi por deante em relação á altura do prédio [...]” (RIBEIRÃO PRETO, 1902, p. 28, grafia original).

5 Nesse caso, o terceiro pavimento também foi citado no artigo que definia a altura mínima dos pés-direitos no interior dos prédios – mantendo os valores do Código de 1902 (RIBEIRÃO PRETO, 1921, p. 30).



**Imagem 1.** Vista aérea da região da Praça XV de Novembro. Ressalta-se o conjunto de edifícios do Quarteirão Paulista: 1) Theatro Pedro II e 2) Praça XV de Novembro. Ano: 1935 / Autor: Photo Sport / Fonte: APHRP - F841 (acervo fotográfico). Editado pela autora.



60-61

Preto, as construções com apenas um pavimento, sendo os edifícios de maiores proporções construídos, principalmente, para fins institucionais.<sup>6</sup>

Contudo, além das questões ligadas à higiene e estética, tornava-se cada vez mais evidente o interesse do Poder Público em ampliar a altura das edificações erigidas na região central, o que, no início da década de 1920, ocasionou a proposta de uma Resolução e uma Lei que proibiam a

---

<sup>6</sup> Destaque-se, como exceção, a residência do industrial Paschoal Innechi, projetada em 1929 por Hyppolito Gustavo Pujol Júnior - que nesse ano desenvolveu projeto para o Quarteirão Paulista - implantado na esquina entre as Ruas Duque de Caxias e Barão do Amazonas, com frente para a Praça XV de Novembro. Adotando como referência os palacetes paulistanos (HOMEM, 2010), a edificação possuía três pavimentos (porão habitável, térreo e andar alto), além de torre.



**Imagem 2.** Vista aérea da região da Praça 13 de Maio (3), com destaque para a Catedral de São Sebastião (4). À direita, desenvolvimento da cidade até a Avenida Independência. Ano: 1935 / Autor: Photo Sport / Fonte: APHRP – F842 (acervo fotográfico). Editado pela autora.

construção de edifícios com apenas um pavimento em trechos de ruas próximas à Praça XV de Novembro.

A Rua General Osório, que, desde a instalação da Estação Mogiana, em 1885, até a década de 1930, concentrou o maior número de negociações imobiliárias não residenciais verificadas por Oliveira (2006), a partir da execução da Resolução Municipal n. 841, criada em 1920, também teve proibida a “construção e reconstrução de prédios dum só andar” (RIBEIRÃO PRETO, 1920, grafia original), obrigando que tivessem, no mínimo, dois pavimentos, contando com o térreo, no trecho entre as ruas Jerônimo Gonçalves e Tibiriçá (Imagens 4 e 5).<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Resolução n. 841, de 28 de novembro de 1920, executada conforme estabelecido pela Lei n. 256, de 11 de outubro de 1921.



Imagem 3. Vista da área central em que se avista o fundo do Theatro Pedro II (1), parte da Rua General Osório e a Catedral de São Sebastião (4).

Ano: 1935 / Autor: Photo Sport / Fonte: APHRP – F843 (acervo fotográfico). Editado pela autora.



62-63

Em 1923, a imposição de número mínimo de pavimentos para as novas construções da Rua General Osório ampliou-se até a Rua Barão do Amazonas e incorporou os terrenos em frente à Praça XV de Novembro, o que impulsionou o crescimento em altura das edificações e intensificou o número de projetos aprovados para a construção de edifícios acima de um pavimento, na região central.<sup>8</sup>

As construções acima de um pavimento foram verificadas, sobretudo, no entorno da Praça XV de Novembro, mas também na região que se formava ao sul, ou ao longo das vias que conectam essas duas áreas. A Rua General Osório concentrou a maior ocorrência desses projetos, seguida pelas Ruas Visconde de Inhaúma; Barão do Amazonas; Amador

---

<sup>8</sup> Lei municipal n. 277, de 16 de julho de 1923, que alterava e acrescentava determinações ao Código de Posturas de 1921.



**Imagem 4.** Vista da Rua General Osório a partir da esquina com a Rua Amador Bueno, uma quadra abaixo da Praça XV de Novembro, no sentido do edifício da Estação Ferroviária Mogiana.  
Ano: 1935 / Autor: Photo Sport / Fonte: APHRP – F858 (acervo fotográfico).

Bueno Prudente de Moraes; Saldanha Marinho; Duque de Caxias; Américo Brasiliense e José Bonifácio. Ou seja, com exceção das ruas General Osório e Duque de Caxias, o aumento em altura acompanhou o crescimento da cidade em direção à Av. Independência, inaugurada durante os festejos do Centenário da Independência do Brasil.

Para Calil Júnior (2003), o intenso crescimento das atividades comerciais e de prestação de serviços em Ribeirão Preto, entre 1920 e 1940, especialmente na região entre a Estação e a Praça XV de Novembro, provocou o movimento de mudança das famílias de maior poder aquisitivo para residências construídas nas imediações da Catedral, local que já possuía diversos equipamentos urbanos.

Ao considerarmos que, entre todos os projetos aprovados até 1934 para edifícios acima de um pavimento, na região central, a maioria foi destinada exclusivamente à função habitacional permanente e, entre



Imagem 5. Vista da Rua General Osório a partir do interior da Praça XV de Novembro, em setor próximo à Rua Álvares Cabral.  
Ano: 1935 / Autor: Photo Sport / Fonte: APHRP – F844 (acervo fotográfico).



64-65

esses, mais de 80% eram unifamiliares, pode-se deduzir que grande parte dessas residências abrigou a elite ribeirão-pretana que saía das adjacências do antigo Largo da Matriz para residir nas áreas acima da Praça 13 de Maio, estabelecidas até seu limite com a Avenida Independência.

Os demais projetos de edifícios com mais de um pavimento projetados para uso não residencial unifamiliar e aprovados até a década de 1930 para a área central de Ribeirão Preto tiveram finalidades diversas, como comércios, instituições de ensino, cinemas, bancos, depósito, hotéis, garagens, indústrias e, na maioria dos casos, usos mistos. Diferentemente do que se aferiu sobre a localização dos edifícios exclusivamente residenciais, permanentes e unifamiliares, os demais usos estiveram localizados principalmente na Rua General Osório e vias transversais, entre a Praça XV de Novembro e a Estação, a partir da Rua Álvares Cabral, até a Avenida Jerônimo Gonçalves.

Entre os edifícios acima de um pavimento elaborados entre 1911 e 1934 para toda a cidade, cerca de 80% foram aprovados entre 1921 e 1933. Seguiram, portanto, as determinações do Código de Posturas de 1921, que vigorou até o final de 1933. Entre essas edificações, apenas uma possuía quatro pavimentos e cinco possuíam três pavimentos, enquanto as demais se mantiveram com dois pavimentos. Embora a possibilidade de construções com três ou mais pavimentos tenha sido mencionada no Código de 1921, suas determinações só foram citadas especificamente para os primeiros andares. Para os demais, foram previstos acréscimos de dimensões proporcionais ao número de pisos construídos acima do segundo.

O sistema construtivo descrito no Código de Posturas de 1921 baseava-se, principalmente, na sobreposição das paredes, que poderiam ser construídas de tijolos ou pedras e tinham suas espessuras definidas a partir da largura do edifício; do pavimento em que se encontravam; e das funções estruturais que possuíam. Apenas para os “edifícios de diversos andares” e “mais de dez metros de largura”, admitia-se que as paredes divisórias ou vigas fossem apoiadas em colunas ou pilares.

No segundo caso, considerava-se a possibilidade de vigas de ferro ou de madeira, enquanto as colunas deveriam ter base de alvenaria (RIBEIRÃO PRETO, 1921). No entanto, a utilização do concreto armado como sistema estrutural já era uma realidade em diversas edificações construídas com mais de um pavimento, em Ribeirão Preto; sistema esse verificado em projetos com especificações e cálculos a partir da década de 1920.

Diante das lacunas do Código de Posturas de 1921, no que se referia às normas e aos sistemas construtivos mais atualizados, sobretudo quando relacionado aos edifícios com maior número de pavimentos - pois, ressalte-se, mantinha conteúdo similar ao Código de 1902 -, em setembro de 1933, o engenheiro municipal expôs ao prefeito de Ribeirão Preto as dificuldades enfrentadas pela Repartição de Obras “para resolver certos problemas relativos às construções da cidade”.<sup>9</sup>

Nessa correspondência, o profissional avaliou que “na parte referente às construções” o Código de Posturas de 1921 era “deficiente”, pois, por ser “antigo”, estava obsoleto em relação aos “processos modernos

---

9 APHRP, Inventário Geral, Cx. 10, Pasta 368, 4 de janeiro de 1933.

de técnica de construir”. Diante da “necessidade de aplicação de um novo Código”, sugeriu a adoção do Código de Obras Arthur Saboya, desenvolvido para a cidade de São Paulo em 1929.<sup>10</sup> Considerando que foi proposto para uma cidade com maior número de habitantes, que já havia iniciado seu processo de verticalização – com diversos edifícios com mais de seis pavimentos construídos com concreto armado –, o engenheiro julgou indispensável que o documento original sofresse modificações para sua adequação às condições de Ribeirão Preto.<sup>11</sup>

Assim como ocorreu na capital federal, quando o Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro foi desenvolvido por D. A. Agache, no final da década de 1920, o Código de Obras Arthur Saboya esteve alinhado à introdução do zoneamento como forma de regulamentar, de modo distinto, as construções e o uso do solo urbano a partir de sua localização na cidade. Em Ribeirão Preto, foram mantidas as zonas urbanas definidas para São Paulo, e alteradas apenas as delimitações dessas áreas: primeira zona, ou central; segunda zona, ou urbana; terceira zona, ou suburbana; e quarta zona, ou rural.

A zona central recebeu maior estímulo para o crescimento em altura, estabelecendo-se dentro dos seguintes limites: “começa na ponte sobre o Ribeirão Preto, na Rua São Sebastião seguindo por esta a Rua Cerqueira Cezar, depois descendo até a Rua D. Marianna Junqueira e por esta descendo até o Ribeirão Preto, e daí até o ponto de partida”.<sup>12</sup>



66-67

---

10 O Código de Obras Arthur Saboya foi regulamentado na capital paulista em 10 de agosto de 1934, pelo Ato n. 663. Cabe ressaltar, portanto, que a adoção do Código de Obras Arthur Saboya em Ribeirão Preto foi anterior à sua regulamentação pela cidade de São Paulo. Vigorou na cidade por muitas décadas, já que o próximo Código de Obras de Ribeirão Preto só entrou em vigor no ano de 2007.

11 As sugestões foram descritas em um documento com o mesmo título, elaborado em 4 de janeiro de 1933. Ao final do documento, o engenheiro Almiro Pedreira justificou as modificações em razão das características específicas do contexto ribeirão-pretano, como “clima, relações sociais, topografia, etc.” (APHRP. Inventário, Cx.10, Pasta 368, 4/1/1933, grafia original). O relatório foi anexado ao pedido de adoção do Código em Ribeirão Preto, enviado pelo prefeito do município, Eduardo Luiz Ribeiro, ao diretor do Departamento de Administração Municipal de São Paulo, em 10 de janeiro de 1933.

12 APHRP. Inventário geral, Cx. 10, Pasta 368, 4 jan. 1933.

Em relação à altura dos edifícios, houve importante alteração em um dos artigos do Código de 1929, desenvolvido para São Paulo, pois ainda que estivesse mantida a altura mínima de 5 metros para edifícios localizados na zona central, desassociava-se o crescimento em altura da largura das vias, retomando a definição estabelecida pela Lei municipal n. 277, de 16 de julho de 1923, para a Rua General Osorio e Praça XV de Novembro:

Construção de novos prédios – Fica proibida a construção e reconstrução de prédios tendo apenas um andar, na rua General Osorio, desde a Avenida Jeronymo Gonçalves até a rua Barão do Amazonas, assim como nos terrenos que fizerem frente para a praça 15 de Novembro. (RIBEIRÃO PRETO, 1923, grafia original).

Ainda com impacto na altura das edificações, a seção destinada a apresentar as diretrizes para “architectura das fachadas”, no Código de Obras Arthur Saboya, também foi alterada para se adequar ao contexto urbano de Ribeirão Preto. O artigo que definia as condições a serem atendidas pelas edificações no triângulo comercial e em outras ruas da zona central de São Paulo mencionava que, em alguns trechos, as construções não poderiam ter “menos de quatro pavimentos, sem contar o embasamento”, ou, então, possuir estrutura que suportasse o acréscimo de novos pavimentos posteriormente; e, em outros, que a altura máxima fosse de 50 metros e o número de andares fosse no máximo 10, além dos térreos.

Para Ribeirão Preto, estabeleceu-se que as edificações na Rua General Osorio, no trecho compreendido entre a Praça Schmidt e a Rua Barão do Amazonas e a Praça XV de Novembro, não poderiam ter menos de dois pavimentos, sem contar o embasamento, e que, na Rua General Osorio e Praça XV de Novembro, a altura máxima dos prédios deveria ser de 30 metros, com número máximo de quatro andares, exclusive os térreos.<sup>13</sup>

Por outro lado, enquanto, em Ribeirão Preto, restringia-se a altura das edificações pelo número de pavimentos, as alturas mínimas de pé-direito no interior dos compartimentos da edificação tiveram acréscimos em relação ao Código de São Paulo, de 3 metros para 3 metros e 50 centímetros. Outra modificação a ser destacada foi a omissão do artigo 193, que regulamentava a instalação e o funcionamento dos elevadores

---

13 APHRP. Inventário geral, Cx. 10, Pasta 368, 4 jan. 1933.

segundo o Ato da Prefeitura de São Paulo n. 2.828, de 30 de setembro de 1927.

As alterações sugeridas pelo engenheiro evidenciam que, embora a intenção fosse modernizar os instrumentos de fiscalização das construções em Ribeirão Preto, algumas das mudanças refletiam a moderação do Poder Público municipal em relação à possibilidade de crescimento em altura na cidade. Contudo, é inegável que a adoção do novo Código de Obras, o primeiro em vigência na cidade, reafirmou o anseio de verticalização na área central de Ribeirão Preto, sobretudo na Rua General Osório e em torno da Praça XV de Novembro. No entanto, tentou-se restringir sua verticalização a cinco pavimentos, limite que foi definitivamente superado com o Edifício Diederichsen, aprovado no final do ano em que o Código entrou em vigor.

## **PRIMEIROS MARCOS NA VERTICALIZAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO: EDIFÍCIO DIEDERICHSEN E HOTEL UMUARAMA**

Construído entre 1934 e 1936, o primeiro edifício com sete pavimentos da cidade utilizou estrutura em concreto armado e elevadores; adotou variado programa de usos; e vinculou-se estilisticamente ao *art déco*, substituindo a residência unifamiliar que existia no local, pertencente à família do Cel. Joaquim da Cunha Diniz Junqueira (Imagem 6).



68-69

Além de ser o primeiro marco na verticalização de Ribeirão Preto, o empreendimento de Antonio Diederichsen foi também um importante símbolo que materializou o sucesso de sua trajetória profissional na cidade, após pouco mais de três décadas atuando como comerciante, industrial e prestador de serviços. Embora seus negócios tenham se ampliado gradativamente, a partir de 1903 – de tal modo que no final da década de 1920 o Antigo Banco Constructor já ocupava quase toda a quadra onde esteve inicialmente localizado –, quando a Diederichsen & Hibbeln se instalou no cruzamento entre as Ruas São Sebastião e José Bonifácio, em área próxima à Estação Ferroviária, e precisamente em frente ao Mercado Público, os edifícios que abrigaram esses estabelecimentos não foram marcados pela inovação em termos construtivos ou programáticos.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Por suas especificidades técnicas, cabe destaque ao posto de combustível construído na esquina entre as Ruas Américo Brasiliense e Saldanha Marinho, em 1931. No entanto, esse não foi o primeiro estabelecimento projetado na cidade



**Imagem 6.** Dois momentos do cruzamento entre as ruas General Osório e Álvares Cabral. Acima, residência da família do Cel. Quinzinho Junqueira e, ao lado, após a construção do Edifício Diederichsen. Ano: 1930 -1934 (esq.) / 1937-1939 (dir.). Autor: não identificado | Fonte: APHRP - F687 (esq.) / F685 (dir.) (acervo fotográfico).



70-71

Contudo, a diversidade de produtos comercializados e serviços prestados, além da atividade industrial que manteve, fez com que o empresário figurasse como um dos mais importantes da cidade e acumulasse o capital necessário para investir na construção do Edifício Diederichsen.<sup>15</sup> Assim como empreendeu em negócios que iam desde o fornecimento de equipamentos e insumos para a lavoura e construção civil, até utensílios domésticos e venda de automóveis e serviços, como conserto e abastecimento de veículos, a construção do edifício mais alto da cidade também representou uma aposta do experiente empresário na vida urbana de Ribeirão Preto, na década de 1930.

Para a implantação do prédio que concentrava em si uma nova forma de habitar e variadas opções de lazer, serviços e comércios, as características do terreno tiveram papel fundamental, tanto por suas propriedades físicas, quanto pelas particularidades do entorno. Nesse sentido, sua escolha foi também estratégica, pois possuía acesso direto a três vias, tendo frente para a Praça XV de Novembro, na esquina do recém inaugurado “Quartirão Paulista”, e para diversas agências bancárias.

Tão logo adquiriu o terreno onde estava localizada a residência da família do Cel. Quinzinho, em abril de 1934, Antonio Diederichsen botou abaixo a antiga construção e, em setembro daquele mesmo ano, apresentou, à Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, o projeto para construção do “Prédio Diederichsen”. Os autores do projeto, o autodenominado *architecto*, Antônio Terreri, e o igualmente *architecto*, ora *constructor*, Paschoal de Vincenzo, eram profissionais com vasta experiência na cidade, mas, como era comum, à época, não eram diplomados.

Ao solicitarem a aprovação do projeto, uma das exigências feitas pelo engenheiro municipal a Antônio Terreri foi que se apresentasse à Repartição de Obras para sua habilitação e registro. Sabe-se que, ao longo da década de 1920, Terreri também manteve escritório na capital paulista, o que pode tê-lo afastado temporariamente de atividades em Ribeirão Preto, mas, por certo, exerceu forte influência na concepção da primeira edificação alta de Ribeirão Preto.

para tal atividade.

<sup>15</sup> Segundo Marcondes e Garavazo (2004, p. 216), em 1927, Antonio Diederichsen superou até mesmo a arrecadação da Cia. Antarctica e foi o maior pagador do imposto de indústria e profissões de Ribeirão Preto.

Outra exigência, justificada pelo fato de tratar-se de “uma obra de vulto, [...] projetada por architecto não diplomado”, foi a apresentação de cálculos estruturais. O pedido foi atendido cerca de dois meses depois, na forma de um detalhado *Memorandum*, com especificações para as lajes, vigas e pilares em concreto armado, e uma planta com a fundação do prédio.<sup>16</sup> O projeto estrutural juntou-se às demais pranchas do projeto arquitetônico, em que constavam as seguintes peças gráficas: plantas do primeiro e segundo pavimentos no setor do cinema; plantas do segundo e terceiro pavimentos; plantas do quarto, quinto e sexto pavimentos, e casa do zelador; seções longitudinal e transversal e quatro fachadas.

O térreo do Edifício Diederichsen foi projetado para receber as instalações de 17 lojas comerciais, com restaurante, bar e confeitaria, e um amplo cinema, permitindo intensa utilização, diurna e noturna. Muitos desses espaços marcaram a história da cidade, como o restaurante e “Snooker Pinguim”; lojas de armarinhos, roupas e sapatos; a cafeteria “A Única” – que permanece em atividade no mesmo local –, além do “Cine São Paulo”, atualmente desativado. Cada um dos dois pavimentos superiores ao térreo foi dividido em 60 salas de escritórios. Acima dos pisos para prestação de serviços, outros dois pavimentos foram projetados para o uso residencial, com a previsão de 23 unidades habitacionais de variadas tipologias.

Por fim, o sexto e último pavimento foi destinado à instalação de um hotel que, na planta para construção aprovada pela Repartição de Obras, possuía a mesma configuração dos pavimentos voltados à habitação, nos quarto e quinto pavimentos. A planta do último pavimento ocupava apenas parte da área construída acima do hotel e foi indicado como casa do zelador, configurada como um apartamento com dois quartos. As demais áreas desse piso foram destinadas aos setores técnicos, como compartimento para tanques, máquinas dos elevadores e terraço descoberto com vista para a Praça XV de Novembro.<sup>17</sup>

O projeto foi aprovado no último dia do mês de dezembro de 1934, quando as obras no terreno já haviam sido iniciadas. Toda a execução foi registrada por meio de fotografias que integraram um álbum com o qual

---

16 APHRP. Fundo Prefeitura Municipal, Desenvolvimento Urbano e Rural, Obras Particulares, n. 95, 1934.

17 Em julho de 1938, problemas de infiltração de água na laje do terraço levaram à sua cobertura, com projeto assinado pelo escritório de Nóbrega e Dompietro.



*Rua Alvares Cabral  
Ribeirão Preto --- Foto Esporte*



**Imagem 7.** Vista parcial dos edifícios do conjunto Quarteirão Paulista, em primeiro plano, à direita, com a fachada do Edifício Diederichsen voltada para a Rua General Osório no centro da imagem. À esquerda do Edifício Diederichsen, avista-se a parte posterior do Hotel Umuarama. O registro evidencia a diferença de altura entre essas edificações: as mais altas de Ribeirão Preto, nas décadas de 1920, 1930 e 1940, respectivamente | Ano: 1953 | Autor: Foto Esporte | Fonte: APHRP - F224 (acervo fotográfico).

Antonio Diederichsen foi presenteado após a solenidade de inauguração do prédio, ocorrida em janeiro de 1937, quando alguns setores do prédio já estavam em funcionamento.

Inegavelmente, ao implementar um novo tipo de arquitetura e de negócio, o Edifício Diederichsen contribuiu para firmar o nome de seu promotor na paisagem e história de Ribeirão Preto. O valorizado terreno foi densamente ocupado pela edificação, adotando uma nova tipologia: o edifício de uso misto, verticalizado, com apartamentos destinados a locação, hotel, espaços de lazer, serviço e trabalho.

No entanto, apesar da importância do Edifício Diederichsen como marco do período inicial da verticalização, em Ribeirão Preto, essa iniciativa



Imagem 8. Vista da fachada posterior do edifício do Hotel Umuarama, a partir da Praça XV de Novembro, em que se observa o escalonamento de volumes arrematados pelo mirante, na cobertura.

Ano: 1956 / Autor: Foto Colombo / Fonte: APHRP - F252 (acervo fotográfico).



74-75

não foi indutora de um processo continuado imediatamente após sua construção (Imagem 7). Por muitos anos, esse prédio alto foi um exemplar isolado. Apenas em 1951 outra construção igualmente promovida por Antonio Diederichsen superou, em altura, o empreendimento anterior. O projeto do edifício para o Hotel Umuarama foi realizado por Antônio Terreri e seu filho, o engenheiro civil Henrique Núncio Terreri, sendo apresentado à municipalidade em março de 1947, como de propriedade da Cia. Comercio Industria “Antonio Diederichsen”, da qual Antonio Diederichsen era “Diretor-Presidente”.<sup>18</sup>

---

18 APHRP. Fundo Prefeitura Municipal. Desenvolvimento Urbano e Rural. Obras Particulares, n. 133, 1947.



**Imagem 9.** Vista da Rua São Sebastião em cruzamento com a Rua Visconde de Inhaúma, no primeiro plano. Na década de 1950, essa rua concentrou diversos edifícios de maior altura. À direita, avista-se parte da fachada do edifício da ACIRP (1954), com o Edifício Evaristo Silva em destaque (1953) e, no fundo, outras edificações altas, com o Hotel Umuarama apresentando o maior número de pavimentos.

Ano: 1956 / Autor: Foto Colombo / Fonte: APHRP - F251 (acervo fotográfico).

O novo prédio foi erigido no lote vizinho ao do Edifício Diederichsen, na Rua São Sebastião, mas possuía configuração distinta à de seu antecessor, pois não alcançava a face da quadra voltada para a Rua General Osório. No entanto, as menores dimensões do terreno não significaram redução de sua área construída, em relação ao Edifício Diederichsen. Mantendo-se alinhado à calçada pública e apresentando recuos apenas em parte dos limites laterais do lote, a edificação, com treze pavimentos aditados ao térreo e sobreloja, atingiu elevado aproveitamento construtivo e altíssima taxa de ocupação do solo.

Diferentemente da solução empregada no Edifício Diederichsen, que se configurou como um bloco laminar horizontal, o edifício do Umuarama

adotou o formato de torre e introduziu a solução de escalonamento do bloco vertical por meio da gradativa redução da área dos pavimentos, sobretudo em suas porções posteriores, entre os intervalos: térreo, sobreloja; primeiro, segundo e terceiro andares; quarto, quinto, sexto e sétimo andares; oitavo, nono e décimo andares; décimo primeiro andar; décimo segundo andar; e décimo terceiro andar, arrematado por um mirante localizado na cobertura.

A altura alcançada pelo prédio destacava-se, na cidade, e, embora não tenha se voltado para a Praça XV de Novembro, podia tanto avistar, como ser avistado a partir dela. Certamente, essa perspectiva provocou o tratamento da fachada posterior com elementos similares ao da fachada frontal, ainda que o jogo de volumes acarretado pelo escalonamento da torre tenha ficado mais evidente na fachada posterior. Apesar de estarem estilisticamente vinculados ao *art déco*, a linguagem e os recursos compositivos da proposta para o Hotel Umuarama diferiram do repertório empregado no Edifício Diederichsen.

Em vez dos escalonamentos provocados pela adição de adornos sobre a superfície de fachada e do zigue-zague que se delineava pelo serrilhado da platibanda, o segundo edifício alto promovido por Antonio Diederichsen associou-se à modernidade de máquinas como os transatlânticos, traduzida no prédio do Hotel Umuarama pelas sacadas parcialmente em balanço com cantos arredondados e pelo escalonamento gerado na composição dos volumes que culminava no mirante que simula um farol (Imagem 8).

Diferentemente do Edifício Diederichsen, o Edifício do Umuarama foi voltado exclusivamente ao uso como hotel, apresentando vasto programa de necessidades e variadas opções de apartamento para estadia. Já a oferta de comodidades, como bar, salas de estar e leitura, restaurante, pastelaria e confeitaria, no térreo e sobreloja, evidencia ter se tratado de um estabelecimento destinado a clientes de maior poder aquisitivo.

Para além das questões estéticas ou construtivas, a alteração de usos entre o Edifício Diederichsen e o edifício do Hotel Umuarama, nesse segundo caso destinado exclusivamente à moradia temporária, pode ter refletido, entre outros aspectos, uma importante mudança relacionada à dinâmica do centro da cidade, a partir da década de 1940, quando diversos loteamentos foram aprovados em Ribeirão Preto.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Segundo levantamento realizado por Figueira (2013), 79 loteamentos foram aprovados na cidade de Ribeirão Preto, nas décadas de 1940 e 1950. Entre eles, 28 estavam na zona





Imagem 10. Edifícios do conjunto Quarteirão Paulista, em primeiro plano, à direita, com o Edifício Diederichsen no centro da imagem, e parte do Hotel Umuarama, à esquerda. A imagem registra outros edifícios altos no entorno da Praça XV de Novembro e o maior adensamento construtivo da área

Ano: 1950-1960 / Autor: não identificado / Fonte: APHRP – F892 (acervo fotográfico).

Grande parte desses loteamentos se constituiu nos limites do perímetro urbano e foi adotada a designação jardim, ou o conceito de bairro jardim, em seu traçado, o que expressa a referência ao modelo de expansão periférica baseado nos subúrbios-jardins europeus que, no Brasil, e, especialmente, na capital paulista, eram destinados às classes mais altas (GARCIA, et al., 2016).

Em Ribeirão Preto, as edificações construídas nos loteamentos aprovados no vetor sul da expansão urbana, em porções acima da Avenida Nove de Julho, anteriormente denominada Independência<sup>20</sup>, a partir de

---

norte, 20 na zona oeste, 13 na zona leste, e 13 na zona sul.

20 A Lei municipal n. 60, de 23 de julho de 1934, passou

1955 tiveram uso estritamente residencial definido por lei (ZAMBONI, 2018), além de atenderem a regras específicas de implantação.<sup>21</sup> Segundo Calil (2003), esses loteamentos tiveram grande atração sobre a população de maior poder aquisitivo da cidade, levando muitas dessas famílias a estabelecerem suas residências nessa região.

Enquanto, na década de 1950, a cidade se expandiu com os loteamentos, um levantamento realizado por Migliorini (1997, p. 90) no Quadrilátero Central de Ribeirão Preto – compreendido entre as Avenidas Nove de Julho, Independência, Jerônimo Gonçalves e Francisco Junqueira –, destacou o crescimento no número de edifícios altos na década de 1950, quando dez prédios com seis ou mais pavimentos foram aprovados para construção nesse setor.

No entanto, o número de apartamentos para moradia permanente teria aumentado somente 25% em relação ao período anterior, que contou apenas com os números do Edifício Diederichsen, já que o Hotel Umuarama foi destinado a moradia temporária. Portanto, os dados refletem que, ao longo da década de 1950, em continuidade à inauguração do edifício do Hotel Umuarama, o crescimento vertical instaurado no centro foi predominantemente destinado aos setores comerciais ou de serviços.

Do ponto de vista arquitetônico, os edifícios construídos ao longo da década de 1950, com mais de seis pavimentos, no centro de Ribeirão Preto, também imprimiram uma importante transformação ao que se verificava até então nas edificações ecléticas de menor altura, ou nos dois exemplares verticais de estética *art déco* promovidos por Antonio Diederichsen. Assim como ocorreu com grande parte das residências que ocupou os loteamentos surgidos no setor sul, a produção de edifícios verificada no centro e aprovada durante a década de 1950 esteve fortemente associada à Arquitetura Moderna (Imagem 9).

—  
a denominar como Avenida Nove de Julho “o trecho da Avenida Independência compreendido entre as ruas Tibiriçá, junto ao obelisco ali existente, até a Estrada de Rodagem do Governo do Estado, em homenagem ao movimento constitucionalista de São Paulo”.

21 Na zona sul: Jd. Sumaré [1948], Jd. Aclimação [1949], Jd. América [1950], Jd. Europa [1952] Vila Ana Maria [1953], Cond. Itamarati [1953], Alto da Boa Vista [1954], Jd. Americano [1954], Jd. Irajá [1954], Jd. São Luiz [1955], Jd. Eugênia [1957] e Jd. Califórnia [1959] (FIGUEIRA, 2013).



Muitos desses edifícios tiveram projetos concebidos por profissionais formados nos cursos de Arquitetura criados em São Paulo no final da década de 1940 e incorporaram em seus projetos elementos característicos desse período, como os *brises-soleis*, *pilotis*, cobogós, revestimentos com pastilha cerâmica, pedra e esquadrias com caixilharia de vidro e ferro – por vezes indo do piso ao teto –, ou janelas em fita de madeira.

Nesse novo contexto, os prédios mais altos da cidade continuaram a ser implantados, sobretudo, em área próxima à Praça XV de Novembro, como já se verificava desde o início do século XX com diversos sobrados (Fig. 10), mas também despontavam no entorno da Praça 13 de Maio, que, a partir da década de 1920, havia recebido diversos palacetes com dois pavimentos.

Entre os prédios próximos à Praça XV de Novembro, grande parte dos exemplares produzidos na década de 1950 foram destinados ao uso comercial, institucional ou misto, com comércio e serviços que intensificavam a oferta desses estabelecimentos no setor. Já no entorno da Praça 13 de Maio, os edifícios com usos mistos, com térreo comercial e apartamentos para moradia nos pavimentos superiores, denotam a permanência do uso residencial nessa região do centro a partir de uma nova configuração, mais compacta e adensada.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cerca de trinta anos após a primeira Resolução Municipal ter sido criada para assegurar que as construções erigidas no entorno da Praça XV de Novembro ultrapassassem o piso térreo, a produção de edifícios com seis ou mais pavimentos, até a década de 1950, evidencia que, para se tornar um processo, o início da verticalização em Ribeirão Preto demandou a atuação do Poder Público, mas só se viabilizou a partir da iniciativa privada, como foi o caso da atuação de Antonio Diederichsen nas décadas de 1930 e 1940.

Quando adotadas em Ribeirão Preto, as alterações feitas no texto original do Código de Obras Arthur Saboya refletiram a moderação do setor público em relação ao número máximo de pavimentos que as construções poderiam atingir. Nesse momento, havia interesse no crescimento em altura, mas a questão foi tratada com cautela pela

Repartição de Obras. Contudo, as construções erigidas a partir de então, a começar pelo Edifício Diederichsen, testemunham que o limite estabelecido em 1933 não foi atendido pelos promotores privados, o que, tampouco, foi impedimento para que esses prédios fossem aprovados e construídos.

As ações de Antonio Diederichsen na construção do Edifício Diederichsen e do edifício do Hotel Umuarama não podem ser desprezadas da atividade profissional do empresário e sua trajetória na diversificação dos ramos de atividade em que esteve envolvido ao longo dos mais de quarenta anos que separam o primeiro estabelecimento da Diederichsen & Hibbeln do Hotel Umuarama.

Nesse período, a cidade e sua população cresceram, enquanto a economia urbana passava por transformações significativas. Antonio Diederichsen soube acompanhar esses movimentos e aproveitou-os para não apenas ampliar seus rendimentos, como também para consolidar seu nome na história da cidade.

Ainda que os seus edifícios altos tenham desempenhado importante função simbólica para a imagem de uma cidade moderna, que se buscava construir ao menos desde a última década do século XIX, quando edificações de maior expressão já eram construídas para abrigar as funções institucionais de um ambiente ordenado e embelezado, iniciativas ocorridas nas décadas posteriores também devem ser interpretadas à luz dos investimentos realizados anteriormente, sobretudo pela administração municipal, que desde a formação da cidade estabeleceu essa área como prioritária para receber os melhoramentos urbanos que historicamente se distinguiram, quando não estiveram ausentes, de outras regiões da cidade.

Do ponto de vista da técnica construtiva, a utilização do concreto armado trouxe, a partir da década de 1920, contribuições para o desenvolvimento de um sistema estrutural que rompeu a necessidade de sobreposição de paredes de alvenaria com maior espessura e garantiu segurança no crescimento em altura e ampliação dos espaços internos com menor compartimentação.

O material já era empregado em diversas construções com dois pavimentos e em edifícios maiores, como os do conjunto Quarteirão Paulista, mas o desenvolvimento de outros equipamentos, como elevadores e sistemas de instalações prediais, e a transição para novas



manifestações artísticas, como o art déco e a Arquitetura Moderna, também garantiram maior racionalidade construtiva para a execução dos edifícios verticais. Para tanto, até a década de 1950 parece evidente que os profissionais, diplomados ou não, com atuação na capital paulista, tiveram papel importante na difusão de soluções que já haviam se estabelecido nas maiores cidades brasileiras do período.

Reconhecer as transformações urbanas pelas quais as cidades passam ao longo da sua história demanda a constante e complexa interpelação de questões sobre a ocorrência dos variados fenômenos que, mesmo a partir de recortes temporais e territoriais – tão necessários para seu exame pormenorizado –, não podem ser analisados sem que outros aspectos sejam considerados.

No caso do estudo sobre o processo inicial de verticalização do centro da cidade de Ribeirão Preto, até a década de 1950, isso se faz evidente, já que o crescimento em altura desses edifícios só pode ser compreendido a partir de outros movimentos, anteriores e posteriores, nesse e em outros setores urbanos, relacionados ao contexto local, mas também a conjunturas verificadas em outras escalas governamentais e territoriais, que esse trabalho não teve a pretensão de investigar, mas que não devem ser ignoradas, como nos mostram as páginas que antecedem e dão sequência a este capítulo.











**URBANISMO E POLÍTICA  
EM RIBEIRÃO PRETO: ENTRE  
O PLANO DIRETOR DE 1945 E AS IDEIAS  
URBANÍSTICAS DE JOSÉ DE OLIVEIRA REIS  
EM 1955**

Rodrigo de Faria

*Observações e Notas Explicativas do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto.* Foi esse o nome que recebeu o que estamos assumindo historicamente como o primeiro plano urbanístico de Ribeirão Preto, elaborado no ano de 1945. O autor desse plano, um engenheiro-geógrafo formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, nasceu em Ribeirão Preto no início do século XX. Seu nome: José de Oliveira Reis.



88-89

Neste artigo apresenta-se uma análise sobre as diversas discussões que ocorrem em Ribeirão Preto a respeito das propostas apresentadas pelo engenheiro José de Oliveira Reis. O foco principal não está, entretanto, na concepção urbanística em si, mas nos debates político e técnico que ocorreram no contexto da segunda visita do engenheiro à cidade, em 1955, ou seja, dez anos após divulgado o plano urbanístico.

Na ocasião, ocorreram diversos debates, na Câmara Municipal, sobre a aprovação de novos loteamentos e como isso afetaria o crescimento da área urbana, ao supostamente desconsiderar as premissas contidas já no plano por ele proposto em 1945<sup>1</sup>. Na viagem realizada vinte anos após

---

<sup>1</sup> Neste ano de 1945, Oliveira Reis participou do processo de transição entre a Comissão do Plano da Cidade e o Departamento de

sua mudança definitiva para o Rio de Janeiro, na década de 1920, para estudar engenharia, José de Oliveira Reis encontrou uma cidade distinta daquela que ele vivenciou, a partir de 1903, ano do seu nascimento. Nessa época, a cidade passava por importantes mudanças promovidas pelos melhoramentos em infraestrutura na área urbana municipal.

A segunda viagem a Ribeirão Preto, em 1955, foi formalizada em duas cartas convidando-o a visitar novamente a cidade. A primeira foi enviada pelo presidente da Câmara Municipal, à época, Adalberto Teixeira de Andrade, e estava datada do dia 5 de maio de 1955 (Imagem 1). A segunda carta foi enviada pelo prefeito José Costa, no dia 6 de maio de 1955 (Imagem 2).

Um ponto muito interessante observado na carta enviada pelo presidente da Câmara, é que Adalberto Teixeira informa estar atendendo a um pedido da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade. Essa comissão fora sugestão do próprio engenheiro José de Oliveira Reis, em sua primeira visita profissional realizada em 1945. Em carta do dia 16 de outubro do mesmo ano, ao prefeito Alcides Sampaio, ele indica a criação de um órgão apolítico e alheio à política partidária, como uma Sociedade de Amigos de Ribeirão Preto.

Como referência para a criação desse órgão, enviou cópia do Estatuto da Sociedade de Amigos de Valença. Segundo esse Estatuto de Valença, a sociedade teria, entre outras, a finalidade de promover no Município, no Estado e na União, a defesa do município e de interesses locais, como a elaboração de um Plano Diretor de Urbanismo.

Indícios de que a sugestão de criar a Sociedade de Amigos de Ribeirão Preto foi acatada e apresentada como proposta, constam entre os documentos que estão no Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. Com a carta de 5 de maio de 1955, enviada pelo presidente da Câmara Municipal ao engenheiro José de Oliveira Reis, está a cópia de um Estatuto da Sociedade de Amigos da Cidade de Ribeirão Preto.

Entretanto, sobre os possíveis trabalhos e deliberações dessa Sociedade dos Amigos da Cidade, não surgiram outras informações dentre a documentação pesquisada. Não foram localizados documentos

Urbanismo, instâncias do setor público municipal do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, tendo ocupado a função de chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro desde sua criação, em 1937, pelo prefeito Henrique Dodsworth.



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Ribeirão Prêto, 5 de maio de 1 955 . - .

Nº 432-55-D.

Ilmo. Sr.

DR. JOSÉ DE OLIVEIRA REIS

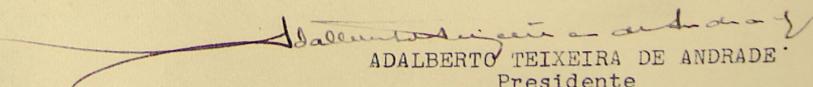
RIO DE JANEIRO-D.F.

Atendendo ao que solicitou a Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade, venho com o presente, convidá-lo, para uma visita a Ribeirão Prêto, em data a ser por V. S. fixada, quando aquela Comissão terá grande prazer em ouvir a abalizada opinião de V. S. sôbre planos urbanísticos que pretende pôr em prática.

Outrossim, e tendo em vista o alto conhecimento de V. S. sôbre o assunto, solicitaria a gentileza de ser escolhida uma segunda feira, quando V.S. poderia, se assim desejar, pronunciar uma conferência sôbre urbanismo, no Centro de Debates Culturais desta cidade, cujos trabalhos são irradiados pela emissora local P.R.A.-7, abrangendo assim tôda a nossa vasta região.

Aguardando o pronunciamento favorável de V. S., a fim de serem tomadas outras providências, valho-me do ensêjo para apresentar os mais altos protestos de real estima e distinta consideração.

ATENCIOSAMENTE

  
ADALBERTO TEIXEIRA DE ANDRADE  
Presidente



*Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto*  
*Estado de São Paulo*

Ribeirão Preto, 6 de maio de 1955

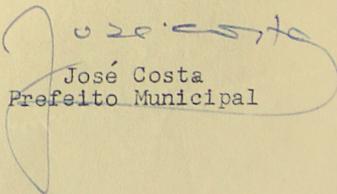
OF. 347

PREZADO SENHOR,

Em atenção a pedido da Comissão Especial do Plano Diretor desta cidade, tenho a honra de convidar Vossa Senhoria para uma visita a Ribeirão Preto, a fim de emprestar sua valiosa colaboração sobre planos urbanísticos.

Agradeceria imensamente a Vossa Senhoria se, atendendo este pedido, escolhesse uma segunda-feira para a referida visita, visto que a palestra que seria feita sobre o assunto, teria lugar no Centro de Debates Culturais desta cidade, cujos trabalhos são divulgados pela rádio emissora local, P.R.A.-7, que abrange extensa região.

Aguardando a obsequiosa resposta de Vossa Senhoria para as providências necessárias, valho-me da oportunidade para apresentar-lhe os protestos de minha estima e distinta consideração.

  
José Costa  
Prefeito Municipal

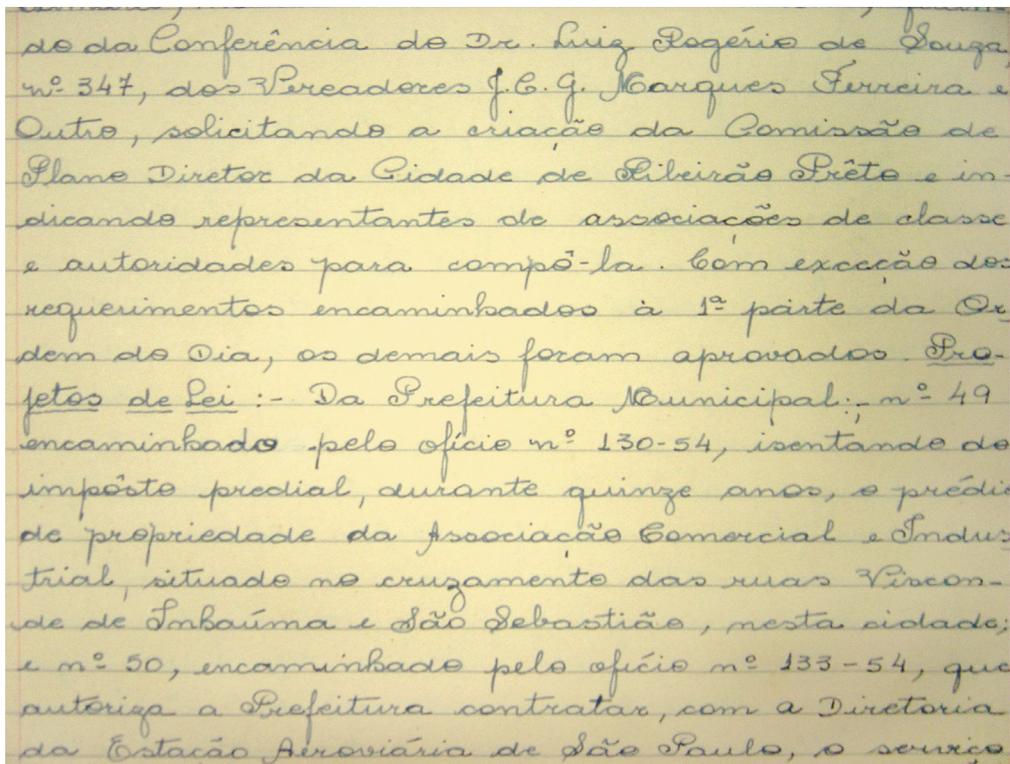
AO ILUSTRÍSSIMO SENHOR DOUTOR JOSÉ DE OLIVEIRA REIS

PREFEITURA MUNICIPAL

RIO DE JANEIRO D.F.

or/\*

que possibilitassem relacionar a elaboração do seu Estatuto com sua aprovação jurídica. No entanto, isso não diminui a importância dos eventuais debates na Câmara Municipal, e na cidade, pela criação da Comissão Especial do Plano Diretor. Fato é que a comissão foi criada pelo Requerimento 347, de autoria do vereador J. C. G. Marques Ferreira, apresentado na 157ª Sessão da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, ocorrida no dia 14 de agosto de 1954 (Imagem 3). A dúvida que fica, sobretudo por não ter sido localizada a documentação histórica, é se a possibilidade de criação da Sociedade de Amigos fora implementada no formato jurídico-administrativo da Comissão Especial.



do da Conferência do Dr. Luiz Rogério de Souza  
n.º 347, dos Vereadores J. C. G. Marques Ferreira e  
Outro, solicitando a criação da Comissão de  
Plano Diretor da Cidade de Ribeirão Preto e in-  
dicando representantes de associações de classe  
e autoridades para compô-la. Com exceção dos  
requerimentos encaminhados à 1ª parte da Or-  
dem do Dia, os demais foram aprovados. Pro-  
fetos de Lei :- Da Prefeitura Municipal: - n.º 49  
encaminhado pelo ofício n.º 130-54, isentando do  
imposto predial, durante quinze anos, o prédio  
de propriedade da Associação Comercial e Indus-  
trial, situado no cruzamento das ruas Viscon-  
de de Tombaúma e São Sebastião, nesta cidade;  
e n.º 50, encaminhado pelo ofício n.º 133-54, que  
autoriza a Prefeitura contratar, com a Diretoria  
da Estação Aeronáutica de São Paulo, o serviço



92-93

Imagem 3. Reprodução de parte da Ata da Câmara em que consta indicação do Requerimento n. 347, de autoria do Vereador Marques Ferreira.

# TRANSPORTES COLETIVOS

TRANSPORTE RÁPIDO — METROPOLITANO

ESTUDOS DO RIO E DE S. PAULO

ENG.º JOSÉ DE OLIVEIRA REIS

Tese de Concurso para Docencia Livre  
da Cadeira de Urbanismo — Arquitetura Paisagista  
da Faculdade Nacional de Arquitetura  
da Universidade do Brasil

Rio de Janeiro

Junho 1950

**Imagem 4.** Frontispício da tese de José de Oliveira Reis para docente da Cadeira de Urbanismo - Arquitetura Paisagista da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil.

Como indica a carta enviada pelo presidente da Câmara, José de Oliveira Reis foi convidado a atualizar e analisar as propostas por ele elaboradas em 1945, mas, que, segundo algumas críticas na imprensa ribeirão-pretana, não haviam sido implementadas. Entre as críticas, por exemplo, o artigo “Urbanismo”, escrito pelo colunista do jornal *A Cidade*, Paulo Jarbas, afirmava que,

desde 1945 vem êle emprestando o precioso auxílio dos seus conhecimentos para uma orientação racional do crescimento de Ribeirão Preto, mas, até agora, as administrações não estabeleceram não estabeleceram o “plano diretor” indispensável às condições de vida da cidade [...] É mister, pois, que os futuros administradores de Ribeirão Preto, cuidando da grande responsabilidade que lhes vai competir, preparem seus “planos” para a elaboração do PLANO que a cidade reclama para seu desenvolvimento (grafia original).<sup>2</sup>

Em resposta datada no dia 30 de maio de 1955, aos dois convites oficiais que lhe foram feitos pelo prefeito e pelo presidente da Câmara de Vereadores de Ribeirão Preto, José de Oliveira Reis pediu desculpas por não ser possível comparecer nos dias previamente definidos para o mês de julho. Alegou impossibilidade de deslocamento do Distrito Federal, em função da atividade docente no curso de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura. José de Oliveira Reis foi aprovado, em junho de 1950, por concurso para Livre-Docência da Cadeira de Urbanismo - Arquitetura Paisagista com a tese “Transportes Coletivos: Transporte Rápido - Metropolitano. Estudos do Rio de Janeiro e S. Paulo” (Imagem 4).



94-95

A viagem viria a ocorrer efetivamente no mês de agosto de 1955. Houve enorme interesse e considerável divulgação na imprensa da cidade, sobre o retorno de José de Oliveira Reis para debater e analisar o desenvolvimento de Ribeirão Preto e o que havia ou não sido implementado do Plano Diretor de 1945. Foram várias as matérias publicadas em reportagens na imprensa local: “Discutidos os problemas urbanísticos da cidade” (11/8/1955); “Urbanismo”; “Urbanismo e sua Influência no Município”; “A Cidade do Futuro” (13/8/1955); “Entrevista

---

<sup>2</sup> No fragmento do jornal *A Cidade*, não consta a data exata da publicação, mas foi na época do retorno de José de Oliveira Reis, em 1955.

com o Urbanista Oliveira Reis” (11/8/1955); “Estudos sobre o Plano Urbanístico Local – em Mesa-Redonda pelo Eng. Oliveira Reis” (6/8/1955); “Esteve em Ribeirão Preto o Sr. Prestes Maia” (7/6/1955).

O interesse foi tamanho que, nas edições da manhã do dia 6 de agosto de 1955, por ocasião da chegada de José de Oliveira Reis a Ribeirão Preto, o jornal *Diário da Manhã* já noticiara a chegada de avião, no mesmo dia, diretamente do Rio de Janeiro, do engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal. No dia 8 do mesmo mês, foram realizadas diversas atividades, desde o almoço que o prefeito José Costa ofereceu ao engenheiro, no Restaurante do Bosque Municipal, até a reunião no Salão Nobre da Câmara Municipal, às 20h30min. Foi, inclusive, nessa reunião, com a participação de funcionários da prefeitura, vereadores, o prefeito José Costa, e demais interessados, que José de Oliveira Reis realizou a conferência “Urbanismo e sua Influência no Município”. Na ocasião, o conferencista foi bem explícito e crítico, ao afirmar que

é insofismável que Ribeirão Preto é uma cidade progressista e como seu título de “Capital do Oeste de S. Paulo”, vae vencendo inúmeras dificuldades e ultrapassando todas as expectativas. O seu desenvolvimento, a sua expansão não podem ser feitos a mercê das improvisações e indiscriminadamente. É preciso controlá-los. Já é tempo, pois, de dotar o Município de um Plano Regional, abrangendo não só o plano diretor da área urbana da cidade [...] Não se compreende hoje uma cidade da importância de Ribeirão Preto não ter seu plano de urbanização. Como frisamos no começo desta palestra, o plano de urbanização não se limita ao traçado físico de ruas, isto é, da circulação. É algo mais que exige a cooperação de todos, pois como vimos, abrange todas as atividades humanas (REIS, 1955, grafia original).

E como a segunda viagem de José de Oliveira Reis tinha como objetivo atualizar as propostas de 1945, convém percorrer alguns aspectos do plano por ele elaborado. Um percurso que será realizado com base nas considerações do próprio engenheiro, apresentadas na conferência que proferiu em 1955. Antes, porém, é muito oportuno acompanhar os debates que estavam ocorrendo na Câmara Municipal de Ribeirão desde o ano de 1954.

Nesse ano, o vereador Marques Ferreira, o mesmo que formulou o

requerimento de criação da Comissão Especial do Plano da Cidade, apresentou o Projeto de Lei (PL) 10-54, na sessão da Câmara Municipal do dia 3 de abril de 1954. O referido PL tratava da delimitação da Zona Residencial da cidade de Ribeirão Preto e estava estruturado em quatro artigos. O documento abordava os usos dos terrenos da Zona Residencial, bem como das normalizações sobre gabarito, casas geminadas, alinhamento, divisas dos lotes, recuos mínimos, entre outros, que também deveriam ser obedecidas pelas edificações comerciais internas à zona.

O vereador Marques Ferreira fez um pronunciamento apresentando o PL 10-54 na Tribuna da Câmara Municipal, em sua 138ª sessão. Na ocasião, afirmou a “necessidade de um plano diretor”, cuja compreensão, porém, “parece restrita à construção das edificações”. Na transcrição de sua fala pelo relator da Ata, a relação do plano diretor com as construções ficou evidenciada:

Marques Ferreira fala sobre a necessidade de um plano diretor para orientar, principalmente as construções que são feitas sem observância. Diz da necessidade de demarcação das chamadas zonas residenciais, onde deverá haver normas especiais para construção a fim de não prejudicar o urbanismo, como já se verifica na Avenida 9 de Julho.<sup>3</sup>



96-97

E o reconhecimento pelo que foi considerado acertado na proposição do texto do PL 10-54, pelo vereador Ferreira, veio da própria Câmara Municipal, através de sua Comissão de Justiça e Redação, em cujo Parecer 63, do dia 2 de junho de 1954, consta que

Trata o Projeto de Lei 10-54 de assunto de transcendental importância para a cidade, dada a forma desordenada com que têm sido construídas residências, mormente na chamada parte alta, em visível atentado a estética urbana. A falta de um plano diretor tem causado danos irreparáveis à cidade, acrescido ainda de estarmos obedecendo a um Código de Obras obsoleto. No nosso entender, salvo melhor juízo, o Projeto de Lei 10-54 preencha à suas finalidades e vem sanar grave lacuna no crescimento impressionante de nossa cidade, devendo ser ouvida, entretanto, a Diretoria de Obras para

---

3 Referência em Ata da Câmara da 138ª Sessão. (BIBLIOTECA DA CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO).

pronunciamento técnico, enviando-se - outrossim - cópia do presente Projeto de Lei à Associação dos Engenheiros de Ribeirão Preto, solicitando a mesma, igualmente, parecer técnico.

Ainda que seja possível considerar como equívoco da Comissão de Justiça e Redação o seu entendimento de que o PL 10-54 era uma proposta de plano diretor, é oportuno anotar uma consideração de caráter complementar, que versa sobre o encaminhamento do projeto à Diretoria de Obras e à Associação de Engenharia. Conforme Parecer 16, da Comissão de Obras e Serviços Públicos:

O projeto 10-54 que visa criar um plano diretor para as zonas residenciais da cidade, o que é necessário. A douta Comissão de Justiça e Redação opina para que a matéria seja enviada ao Departamento de Engenharia da Prefeitura, a fim de dar seu pronunciamento técnico, e enviando a Associação dos Engenheiros para, também, pronunciar-se tecnicamente sobre o assunto.

Esta Comissão de Obras e Serviços Públicos está de pleno acordo com a de Justiça. O assunto é de vital importância para corrigir falhas, lacunas, que não podem continuar sem uma diretriz técnica urbanística, para não causar males para o futuro.

Tais avaliações foram recebidas e algumas considerações apresentadas na Câmara Municipal. Entre elas, o segundo voto separado ao Parecer 40, do vereador José de Barros, apresentado no dia 2 de setembro de 1954:

esta matéria, parece-me, deveria ter iniciativa pelo órgão competente que se dedica ao estudo de urbanística. Partiu de um vereador dos mais competentes desta Câmara, porém, por mais eclético que ele seja, não poderia sobrepor ao aparelhamento técnico de que deve dispor a Prefeitura Municipal. Sou da opinião que de conformidade com a Comissão de Obras e Serviços Públicos, a matéria seja examinada tecnicamente pelo Departamento de Engenharia da Prefeitura.<sup>4</sup>

---

4 Segundo Voto Separado ao Parecer 40, do Vereador José de Barros, apresentado no dia 2 de setembro de 1954, “esta matéria, parece-me, deveria ter iniciativa pelo órgão

O que, no entanto, poderia significar impedimento à aprovação e posterior implementação do PL 10-54, foi equacionado com parecer de uma terceira Comissão: a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara. O impedimento se configuraria caso surgisse, em seu relatório, alguma consideração sobre a inexistência de recursos financeiros. Conforme o Parecer 40, de 1º de setembro de 1954,

cumprir apenas à Comissão de Finanças e Orçamento, manifestar-se quanto aos recursos financeiros para atender às despesas oriundas do referido projeto, para o que, declara que a Prefeitura tem recursos para atender às despesas, valendo-se de saldos financeiros, por excesso de arrecadação.<sup>5</sup>

Ressalta-se que essa consideração apresentada pela Comissão de Finanças e Orçamento é importante indicativo de uma condição não restrita ao município de Ribeirão Preto. Evidencia a concretização de um anseio municipalista propagado desde o I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros, realizado em Petrópolis/RJ, no mês de abril de 1950, que é a autonomia financeira. Pela justificativa da Comissão, Ribeirão Preto passava por um excesso de arrecadação.



98-99

No conjunto de documentos denominado de Protocolo e Arquivo da Câmara Municipal de Ribeirão, não existe consideração sobre a tramitação do PL 10-54, pela Diretoria de Obras, nem mesmo pela Associação dos Engenheiros. Surge, porém, outro documento, apresentado não somente pelo vereador Marques Ferreira, mas, também, pelos Membros da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade. Tais membros solicitaram a inclusão, no processo originalmente elaborado pelo vereador Marques Ferreira, de um Substitutivo Referente ao PL 10-54 (Imagens 5 e 6).

—  
competente que se dedica ao estudo de urbanística. Partiu de um vereador dos mais competentes desta Câmara, porém, por mais eclético que ele seja, não poderia sobrepor ao aparelhamento técnico de que deve dispor a Prefeitura Municipal. Sou da opinião que de conformidade com a Comissão de Obras e Serviços Públicos, a matéria seja examinada tecnicamente pelo Departamento de Engenharia da Prefeitura”. Documento anexado ao PL 10-54. (BIBLIOTECA DA CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO).

5 Documento anexado ao PL 10-54. (BIBLIOTECA DA CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO).



*Câmara Municipal de Ribeirão Preto*  
Estado de São Paulo



EXMO. SR. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL.

*Juste-se a processo 27-11-54*  
*Deputado*

OS MEMBROS DA COMISSÃO ESPECIAL DO PLANO DIRETOR DA CIDADE, pedem vênia a V. Excia., para apresentar o seguinte ante projeto de substitutivo ao Projeto de Lei nº 10-54.-.-.-.-.-

*APPROVADO P. 4.55 para o dia 27-11-54*

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 10-54

ARTIGO 1º - Ficam considerados como bairros residenciais da cidade de Ribeirão Preto, os abaixo caracterizados : -

- a) - Avenida 9 de Julho em tôda a sua extensão, em ambos os lados ;
- b) - Avenida Independência em tôda a sua extensão, em ambos os lados;
- c) - Tôdas as ruas ou avenidas do lado par da Avenida 9 de Julho, e as respectivas transversais as mesmas;
- d) - Jardim Sumaré;
- e) - Jardim América;
- f) - Jardim Recreio;
- g) - Bairro Alto da Boa Vista.

*Reunido em sessão de 27-11-54*

ARTIGO 2º - O uso dos terrenos nos bairros caracterizados pelo artigo 1º desta Lei obedecerá as seguintes normas : -

- a) - Cada lote de terreno devera ter a área mínima de 250 metros quadrados e a largura mínima de 10 metros;
- b) - Em cada lote de terreno não será construído mais de um edifício e respectivas dependências, o qual será destinado exclusivamente a habitação particular, sendo vedada a construção ou instalação de casas geminadas, de habitações coletivas e de quaisquer estabelecimentos industriais;
- x c) - Os estabelecimentos comerciais, hospitalares, escolares e demais necessários a cada bairro serão admitidos de acordo com as necessidades e a juízo do Departamento de Engenharia da Prefeitura Municipal e dentro da respectiva localização em núcleos quando previamente estabelecidos;
- d) - Os edifícios residenciais não terão mais de dois pavimentos, a cima do nível da rua, sendo porém permitida a construção de sótão, atico e a juízo das autoridades competentes;
- e) - Em relação ao alinhamento da via pública, a edificação, obedecerá ao recuo mínimo de 5 metros, considerando-se como parte integrante da mesma e também sujeitas ao mencionado recuo, terraços, alpendres, e outras saiências, ficando esse recuo reduzido para três metros em relação a face lateral dos lotes de esquina;

Imagem 5 (esq). Reprodução da folha 1 do Substitutivo ao PL 10-54 apresentado à Câmara Municipal de Ribeirão Preto.

Imagem 6. Reprodução da folha 2 do Substitutivo ao PL 10-54 apresentado à Câmara Municipal de Ribeirão Preto.



*Mun. Câmara Municipal de Ribeirão Preto*  
Estado de São Paulo



Câmara Municipal de Ribeirão Preto  
Aprovado em 2 / 4 / 1955  
discussão

- f) - Em relação às divisas laterais dos lotes, a edificação obedecerá ao menos em um dos lados, ao recuo mínimo de 2,00 metros ;
- g) - A altura máxima dos fechos do terreno com a via pública será de 1,50 metros e as muretas de alvenaria que por ventura forem construídas não terão mais de 60 centímetros de altura, podendo sua parte superior ser completada com gradil, balaustrada ou sebe viva;
- h) - Os fechos laterais divisórios terão a altura máxima de 1,50 metros entre o alinhamento da via pública e o da edificação principal e poderão ser de alvenaria, cerca ou sebe viva; nos trechos restantes, laterais e nos fundos, os fechos terão a altura máxima de 2 metros.

§ ÚNICO - As regras estabelecidas neste artigo são aplicáveis a toda edificação dos bairros residenciais, ficando os casos omissos à juízo do Departamento de Engenharia da Prefeitura Municipal.

ARTIGO 3º - Fica delimitada a zona central como sendo as ruas compreendidas entre as denominadas Americo Brasiliense, Cezaqueira Cezar, Duque de Caxias e Avenida Jerônimo Gonçalves. Nas três primeiras de ambos os lados e na última a partir do lado ímpar.

ARTIGO 4º - Nas margens dos cursos d'água, será observada a legislação federal e estadual vigente.

ARTIGO 5º - Os novos loteamentos, serão considerados residenciais, desde que obedçam aos mínimos estabelecidos na presente Lei.

ARTIGO 6º - A não observância do disposto na presente Lei será punida com embargo ou demolição de quaisquer obras que venham a ser executadas.

Artigo 7º - Esta Lei entrará em vigor, na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SALA DA COMISSÃO, 23 de novembro de 1954.

Câmara Municipal de Ribeirão Preto  
Aprovado em 2 / 4 / 1955  
discussão  
Ribeirão Preto, 2 / 4 / 1955

*[Signature]*  
Presidente

*[Signature]*  
Ass. Engenheiros

Requerida a referida a  
instipação geral dos arts  
2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º, pelo  
Vereador Francisco Vilas  
2. 4. 55

*[Signature]*  
Muni -

*[Signature]*  
da Assoc. Comercial e Industrial

*[Signature]*  
da Ordem dos Advogados do Brasil

Essa Comissão era formada, incluindo o vereador J. C. G. Marques Ferreira, como presidente, por profissionais que vieram da Associação dos Engenheiros; Associação Comercial e Industrial; Ordem dos Advogados do Brasil; Delegado de Saúde; Sindicato do Turismo e Hospitalidade; Delegacia de Ensino; Centro Médico de Ribeirão Preto; Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP); Associação Rural; Câmara Municipal. Da Associação dos Engenheiros, vieram três profissionais: Hélio Foz Jordão, engenheiro civil, com importante produção arquitetônica em Ribeirão Preto; M. Carlos G. de Soutello, engenheiro-arquiteto, também com considerável produção arquitetônica, além de atuar no ensino superior em Ribeirão Preto como professor de desenho do curso de Arquitetura e Urbanismo; Ijaír Cunha, arquiteto-urbanista formado pela primeira turma da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

A importância desse Substitutivo passa, primeiramente, pela confirmação da atuação, após a criação, conforme o Requerimento 347 apresentado pelo vereador Ferreira, da Comissão Especial do Plano Diretor. Outra considerável importância do próprio texto do Substitutivo está na nomeação de cada membro da referida Comissão do Plano e o caráter técnico, político e social que a caracterizou.

As discussões sobre a expansão e necessidade ou não de controle desse processo foram mantidas no ano de 1955, em debates que ocorreram na Câmara Municipal de Ribeirão Preto, antes mesmo da segunda viagem de José de Oliveira Reis. Parte dos debates centrou-se na restrição para novos loteamentos, o que coadunava com as proposições da Comissão Especial do Plano Diretor de Ribeirão. O que elucidou muito claramente essa pauta foi outro documento, o PL 19-1955, ou PL 19-55, que definia, em seu Art. 1º: “fica suspensa qualquer aprovação de loteamento até que estejam concluídos os trabalhos do plano diretor da cidade”.

Na conferência realizada em 1955, o próprio José de Oliveira Reis abordou esse assunto da expansão da cidade, que os novos loteamentos promoviam, ao afirmar que “é fácil explicar, pois os mesmos visaram antes de mais nada o sucesso financeiro em detrimento do lado urbanístico” (REIS, 1955). Ainda assim, não deixou de acreditar nas possibilidades e melhorias que um plano urbano municipal poderia trazer para o município:

Contudo, não é para se desesperar porquanto muita coisa ainda pode ser salva e corrigida [...] Procuremos formar uma sadia mentalidade da urgente necessidade de um plano de urbanização para Ribeirão Preto,

estendendo para todo o Município e se transformando no Plano Regional da Capital do Oeste abrangendo toda a zona de influência nos municípios vizinhos (REIS, 1955).

O PL 19-55, certamente, comporia, em sua concepção, essa mentalidade “sadia” de um plano de urbanização, cuja elaboração, pelos vereadores da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, apresentava principalmente duas considerações importantes: a primeira, relacionada à necessidade de a Câmara Municipal participar dos problemas gerados pelo crescimento físico da cidade, a partir do desmantelamento da zona rural do município, para executar novos loteamentos, que, segundo o texto do PL 19-55, “permanecem anos abandonados e sem nenhuma condição de urbanismo”.

A segunda consideração estaria relacionada diretamente aos trabalhos da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade, pois afirma “que os problemas urbanísticos se agravam, cada vez mais, porque o município não tem condições para resolvê-los nem na parte já loteada”. Situação particularmente séria e negativa, pois, nem mesmo na parte já loteada e provavelmente ocupada por moradores, os problemas urbanísticos são resolvidos.

Não especifica, porém, quais problemas urbanísticos continuavam sem solução, explicitando, talvez, o que seria resultante de uma possível ineficiência da Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto, que apresentou justificativa sobre os problemas dos loteamentos em documento elaborado no dia 30 de abril de 1955:

A COMISSÃO DO PLANO DIRETOR DA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO, reunida em sessão, deliberou, por unanimidade, representar a Egrégia Câmara sobre o seguinte:

A Comissão do Plano Diretor, já tendo iniciado os seus trabalhos, considera difícil, senão impossível, a elaboração do mesmo plano, enquanto persistirem os sucessivos loteamentos de imóveis, por toda a periferia da cidade.

Esses loteamentos - pelo menos os novos - deveriam ser suspensos temporariamente; ninguém pretende a extinção de tais negócios, mas o desenvolvimento do município exige a elaboração urgente de um plano diretor, objetivando fixar rumos para o futuro, corrigindo os



102-103

defeitos do município, possibilitando um progresso ordenado através de processos modernos e inteligentes [...] Os loteamentos sucessivos, quase todos com finalidade exclusivamente lucrativas, retalhando em pedacinhos, grandes extensões de imóveis, devem ser suspensos, temporariamente, a fim de que, quando voltarem, já encontrem aprovado o plano diretor – que será um prejuízo para os loteadores (quatro ou cinco pessoas) mas em benefício dos cem mil habitantes atuais e dos quinhentos ou seiscentos mil do futuro. A Comissão do Plano Diretor solicita a suspensão desses novos loteamentos, apenas como medida de racionalização dos trabalhos técnicos; todavia, se fossemos examinar o aspecto legal do problema, tem-se a impressão de que bem duvidosa é a legalidade da aprovação, por parte da prefeitura, de tais loteamentos, quando situados em zonas rurais, tributadas pelo Estado.

A dimensão crítica apresentada pela Comissão do Plano Diretor sobre o caráter lucrativo dos loteamentos e as consequências produzidas por loteamentos dispersos, não respondeu àquela observação sobre a incapacidade do município em resolver os problemas urbanísticos dos loteamentos já existentes. Também não consta no texto da Comissão do Plano qualquer menção sobre sua eventual responsabilidade sobre o que já existia na cidade, transferindo assim a responsabilidade aos loteadores e à inexistência do plano diretor.

Não é, da mesma forma, a única instância oficial do Poder Legislativo municipal a se pronunciar sobre esses problemas “produzidos” pelos loteamentos com pedido de aprovação e registro na prefeitura. No mesmo dia 30 de abril de 1955, foi intensa a movimentação na Câmara Municipal de Ribeirão Preto, com todas as comissões e também vereadores independentes discutindo e emitindo conclusões e novas solicitações à Presidência Legislativa.

Somente a Comissão de Justiça e Redação, presidida pelo vereador Álvaro Cardoso, composta, ainda, entre outros, pelo vereador Marques Ferreira – o presidente da Comissão Especial do Plano Diretor –, se pronunciou mediante apresentação de três documentos levados ao plenário. No primeiro, o Requerimento 162 solicita urgência ao PL 19-55, por considerar que sua tramitação travancada estava dificultando os trabalhos da Comissão do Plano Diretor.

Em um segundo documento, agora o Parecer 68, que a Câmara solicitou a todas as outras comissões, a Comissão de Justiça e Redação afirmou não existir inconstitucionalidade no referido projeto de lei, transferindo a responsabilidade da sua aprovação à soberania do plenário. Por fim, pelo Parecer 69, menciona que a “CÂMARA MUNICIPAL, NA FORMA DA LEI, DECRETA: Art. 1º - Fica suspensa, até dia 31 de dezembro de 1955, a aprovação de novos loteamentos”.<sup>6</sup>

Por esse parecer, constata-se que a solicitação rígida do PL 19-55, proibindo novos loteamentos até a conclusão dos trabalhos de elaboração do Plano Diretor da cidade, sofrera alteração proposta pela própria Comissão do Plano Diretor, ao apresentar, na correria e no calor dos debates do dia 30 de abril, um substitutivo ao PL 19-55. Talvez, até por pressão e no contexto das disputas travadas naquele dia 30 de abril, o Substitutivo representou um afrouxamento da rigidez inicial do PL 19-55, declarando, segundo seu Art. 1º que “fica suspensa até dia 31 de dezembro de 1955 a aprovação de novos loteamentos”.

§ 1º - A Comissão do Plano Diretor da Cidade de Ribeirão Preto remeterá, dentro de 90 dias, à Câmara Municipal de Ribeirão Preto, um anteprojeto de lei estabelecendo as normas gerais para a aprovação de loteamentos.



104-105

Esse Substitutivo traz, portanto, o mesmo argumento utilizado pela Comissão de Justiça e Redação no texto daquele terceiro documento produzido no dia 30 - o Parecer 69 -, demonstrando estreita atuação entre os seus membros e os da Comissão do Plano Diretor, principalmente pela participação do vereador Marques Ferreira nas duas comissões.

A Comissão de Obras e Serviços Públicos não pretendeu, por outro lado, assumir posição declarada nos debates, ao afirmar, pelo Parecer 8, também do dia 30 de abril, que “não tem conhecimento quantos loteamentos já estão aprovados, sua localização e quantos estão em andamento”. São do mesmo tempo, sugeriu a solicitação e organização da relação dos loteamentos e sua localização em mapas, transferindo ao plenário o dever da decisão.

Essas deliberações, certamente, proporcionam algumas perguntas.

---

6 Documentos manuscritos que integram o acervo da Biblioteca da Câmara Municipal de Ribeirão Preto.

Entre outras perguntas, estaria aí declarada uma oposição entre os partidos políticos? Talvez. Alguma relação dos vereadores da Comissão de Obras com os loteadores, ao elaborar um parecer que em nada contribuiu com os debates? Talvez, mas uma possibilidade atraente até os dias atuais. Até porque a solicitação dos loteamentos aprovados já tinha sido realizada pela Comissão de Justiça e Redação, pelo Parecer 62, de 20 de abril de 1955. Qual o motivo, então, de ter sido apresentado um parecer tão inócuo como o da Comissão de Obras pedindo documentos já solicitados?

Se pouca coisa foi apresentada por essa Comissão, não significou que novas solicitações não tenham sido encaminhadas, como foi o caso da Emenda ao PL 19-55, do dia 30 de abril, apresentada e assinada individualmente pelo vereador Antônio Botelho. Em nítido interesse pelas considerações da Comissão de Justiça e Comissão do Plano Diretor, Botelho afirmou que “onde couber, excetuam-se os loteamentos cuja aprovação já tenha sido requerida nesta data”.

Pelo Requerimento 161 do vereador Álvaro Cardoso, solicitando a colocação em pauta do PL 19-55, por já ter transcorrido o prazo regimental para as Comissões elaborarem seus pareceres, o PL foi votado, aprovado e publicado no dia 3 de maio de 1955.

No texto final encaminhado ao prefeito José Costa, é possível perceber uma articulação entre o texto Substitutivo da Comissão do Plano Diretor e a Emenda do vereador Antônio Botelho, sobre a aprovação dos loteamentos em tramitação na prefeitura. Segundo documento assinado pela secretária da Sessão, vereadora Evangelina C. de C. Passig, especialmente o § 2º apresenta articulação, já que o § 1º foi mantido como no texto da Comissão de Justiça:

A CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, NA FORMA DA LEI, DECRETA:

Art. 1º - Fica suspensa, até dia 31 de dezembro de 1955, a aprovação de novos loteamentos.

§ 2º - A juízo do Prefeito Municipal, os loteamentos que já estão em trânsito no Departamento de Engenharia, poderão ser aprovados. Por solicitação da Prefeitura Municipal, a Comissão Especial do Plano Diretor, da Cidade de Ribeirão Preto, poderá emitir parecer.

Oficialmente encaminhado ao prefeito, no dia 3 de maio de 1955, para sua apreciação e demais considerações, seja para referendar ou vetar, o PL 19-55 seguiu para análise do Departamento Jurídico da Prefeitura Municipal, na pessoa do seu diretor, vereador Alcides de A. Sampaio, que representava a Ordem dos Advogados do Brasil na Comissão do Plano Diretor, e que havia assinado, com seus colegas de Comissão do Plano Diretor, o texto que solicitava a suspensão dos loteamentos.

Até o dia 12 de maio de 1955, quando Alcides Sampaio apresentou seu parecer ao Processo 3.218/1955 (Projeto de Lei 19-55), os trabalhos sobre o Plano Diretor ficaram suspensos, assim como as discussões que voltaram a partir 14 de maio de 1955. O único e importante trabalho da Comissão do Plano Diretor foi solicitar, ao prefeito e ao presidente da Câmara, o envio daquelas cartas convidando oficialmente o engenheiro José de Oliveira Reis para visitar a cidade e novamente colaborar com o Plano Diretor.

No entanto, não só as duas cartas para colaborar nas discussões do Plano Diretor e proferir uma palestra chegaram em suas mãos, no Rio de Janeiro. Outra carta foi enviada no dia 10 de maio de 1955, por uma pessoa identificada como “primo torto” do engenheiro, muito provavelmente o Sr. Luiz Rocha, que também era membro da Comissão Especial do Plano Diretor, representando a Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto. (Imagem 7).



Na carta, enviada poucos dias após o convite oficial, constava a informação sobre a aprovação, na Câmara Municipal, do PL 19-55, proibindo a aprovação de novos loteamentos até o dia 31 de dezembro daquele ano. O único problema, entretanto, foi a conclusão apresentada pelo Departamento Jurídico Municipal, em data posterior aos convites e essa carta, sobre o mesmo PL.

Para surpresa do Sr. Luiz Rocha e de todos os demais membros da Comissão do Plano Diretor, o parecer do diretor do Departamento Jurídico da Prefeitura, Sr. Alcides de A. Sampaio, ofereceu argumentos para o prefeito José Costa vetar o PL. O argumento apresentado no dia 12 de maio, pelo advogado Alcides Sampaio, foi claro e decisivo, sem deixar, no entanto, de provocar muitas discussões e agressões entre os vereadores:

Dada a matéria consubstanciada na presente lei, sou de parecer que a mesma seja vetada, pela seguinte razão:



Luiz Rocha

RIBEIRÃO PRETO - RUA AMADOR BUENO N.º 646 - conj. 14 - FONE, 1955  
SÃO PAULO - RUA JOÃO ADOLFO, 115-3.º andar, S/ 33 - FONE, 35 5056

Ribeirão Preto, 13 de junho de 1955.

Prezado José:

Saúde a você e a todos os seus.

Recebi sua obsequiosa carta datada de 30 do mês p. passado, da qual destaquei as missivas dirigidas ao prefeito José Costa e ao presidente da Câmara, Dr. Adalberto Teixeira de Andrade.

A carta dirigida ao prefeito foi transcrita em todos os jornais locais. Houve grande receptividade e agrado geral a sua resposta afirmativa.

Para que você, desde já, possa ir delineando os horários, dou abaixo o que está programado:

- sábado às 12,30 horas - dia 30 - almoço a V. oferecido pelo Rotary Club ( em virtude da minha situação de presidente dessa entidade, o convite já fica feito).
- O programa que lhe será fornecido após o almoço está a cargo da prefeitura. Sei que a Câmara se reunirá no mesmo sábado e, certamente, V. lá estará;
- na segunda feira, isto é, dia 1.º de agosto, às 20,30 - o microfone da P.R.A.7 ficará a seu cargo para ocupar a tribuna dos relatores do Centro de Debates Culturais. Haverá perguntas e respostas após a conferência que nunca ultrapassará às 23 horas.
- Segundo informou-me o Marques Ferreira, vereador, as despesas de viagem correrão por conta da Prefeitura.

Junto à presente um recorte do Diário da Manhã, sobre a sua estada. A redação da notícia foi por mim feita, na qual tomei a liberdade de "descer o páu" no departamento especializado que até o momento não deu resposta a V. das perguntas formuladas, e, ao mesmo tempo adverti os nossos enciclopédicos vereadores.

A Comissão Especial do Plano Diretor, está no momento sem ação, de vez que a maioria dos membros solicitaram demissão, inclusive eu, pelo fato do prefeito continuar a aprovação de loteamentos indiscriminados na cidade em terrenos rurais, vindo, por conseguinte, prejudicar o trabalho da elaboração do plano. Alegou o prefeito que a medida era inconstitucional. Enfim, não me cabe aqui entrar no mérito jurídico. Alias, essa comissão do plano diretor, não tem autonomia razão por que, com ou sem ela, tais problemas estão afetos diretamente à Câmara e ao Prefeito.

Na próxima semana estarei em Niterói, afim de prestar os exames de Junho. Nessa ocasião falarei com você pessoalmente.

Sem mais, muito grato pelas gentilezas e atenções recebidas de sua parte, aqui fica um abraço do primo e amigo,

A competência para legislar sobre o direito de propriedade, (direito civil) como se infere do artigo 5º, n. XV da Constituição Federal, é privativo da União, não podendo o Município restringi-lo por normas próprias

Diante da consideração apresentada pelo jurídico municipal, o prefeito devolveu, no dia 14 de maio, a solicitação da Câmara Municipal sobre o PL 19-55, com a determinação que ninguém esperava:

embora reconheça a alta finalidade do autógrafo do projeto de lei nº 19-55, com fundamento nos artigos 32, § 2º e 52, n. III da Lei Orgânica dos Municípios, com meu veto total, sou compelido a devolvê-lo a Vossa Excelência.

A reação ao veto total foi praticamente imediata e acalorada, ainda mais pela incompreensão dos vereadores favoráveis ao PL 19-55, sobre a dúbia interpretação do referido projeto pelo Sr. Alcides Sampaio, pois, como membro da Comissão do Plano Diretor, assinou favoravelmente ao documento, e como diretor do Departamento Jurídico da Prefeitura apresentou, nas formas da lei, a necessidade de vetar o PL.

108-109

O veto do prefeito José Costa entraria em discussão plenária no dia 28 de maio de 1955. Até essa data, foi muita a movimentação entre as Comissões da Câmara, por considerarem equivocada a análise sobre o PL 19-55 e sobre o memorial elaborado pela Comissão do Plano Diretor.

Pelo Requerimento 189, do dia 24 de maio de 1955, o vereador Álvaro Cardoso, presidente da Comissão de Justiça e Redação, solicitou vista por cinco dias do PL 19-55. No dia seguinte, após reuniões sobre a ocorrência do veto municipal orientado pelo Departamento Jurídico, a mesma Comissão se pronunciou sobre o caso pelo Parecer 87:

Cumpra à Comissão de Justiça e Redação dar, neste parecer, sua interpretação sobre a legislação do veto apostado pelo Sr. Prefeito Municipal ao Projeto de Lei nº 19-55 [...] Esta mesma comissão ao dar parecer no projeto de lei que originou o veto, não viu nenhuma inconstitucionalidade e agora mantém sua interpretação.

Quanto ao parecer dado pelo sr. Consultor Jurídico da Prefeitura Municipal, única peça em que se baseou o Chefe do Executivo para vetar, não nos parece acertado aceitar como válido e é muito fácil demonstrar porque. Basta rápido exame no memorial da Comissão do Plano Diretor, para se verificar que a Câmara procurou atender a necessidade urgente de se suspender os loteamentos para que se faça o plano diretor.

Assinaram esse parecer além de outros técnicos, o próprio Sr. Consultor Jurídico da Prefeitura, que nessa comissão representava a Ordem dos Advogados do Brasil. Aprovada a Lei, como se explica que o mesmo Consultor que aconselhou a Câmara vá ao Executivo dizer que a lei é inconstitucional? Basta um confronto dos dois documentos para se verificar que não assiste ao Executivo o direito de vetar a lei, sustentado por um parecer tão contraditório.

A dimensão da crítica da Comissão de Justiça e Redação, ao questionar a contradição interpretativa do Sr. Alcides Sampaio, demarcou o início da polêmica enriquecida com acusações, críticas e a votação definitiva do veto, culminando com o desmantelamento da Comissão do Plano Diretor da Cidade, após pedido de demissão apresentado por alguns membros.

Respeitado o prazo regulamentar ao pedido de vista apresentado pelo presidente da Comissão de Justiça e Redação, pelo Requerimento 189, o veto total do prefeito entrou em discussão plenária na Sessão 210<sup>a</sup> do dia 28 de maio. Na tribuna da Câmara Municipal, o vereador Marques Ferreira fez a primeira crítica e acusação ao processo do veto municipal, anunciando, como causa do veto, a ação dos loteadores mediante ameaças ao prefeito para ele vetar o projeto.

Para alguns, uma acusação grave; para outros, uma incompreensão do vereador Marques Ferreira sobre a justificativa do veto. Entre eles, principalmente os partidários ao veto total do projeto, os vereadores Arthur Franklin Almeida, que afirmou não existir nenhuma ameaça ou intimação ao prefeito José Costa; e Romero Barbosa, cuja consideração gerou o pedido de renúncia de alguns membros da Comissão do Plano Diretor. Segundo o relator da Sessão do dia 28 de maio,

o Sr. Romero afirma reconhecer e respeitar o trabalho dos membros da Comissão do Plano, porém, como vereador não admitirá a interferência daquela Comissão que pretende mesmo cercear a liberdade dos trabalhos do legislativo.

Reconhece também a necessidade de elaboração do Plano Diretor, e, mais ainda, a necessária colaboração de um urbanista, pois os elementos da Comissão do Plano Diretor, respeitando a competência de cada um, não são urbanistas. Termina seu pronunciamento na tribuna dizendo não permitir que elementos estranhos ao legislativo, como a Comissão do Plano Diretor, venham interferir no direito de cada vereador.

Às 17h45min, ainda na 210ª Sessão da Câmara, o vereador Adalberto Teixeira afirma a urgência em discutir e votar o veto total ao PL 19-55 para fins de regulamentação da proibição dos novos loteamentos até que seja concluído o Plano Diretor da Cidade, cuja colaboração já tinha sido solicitada por carta ao urbanista da Prefeitura do Distrito Federal, Dr. José de Oliveira Reis. Encerrados os trabalhos, o presidente da Câmara, Adalberto Teixeira, convoca uma Sessão Extraordinária para o dia 1º de junho de 1955. Após um longo dia de intrigas e novas acusações proferidas pelo presidente da Comissão do Plano Diretor, vereador Marques Ferreira, o veto total foi aprovado já na madrugada do dia 2 de junho.

Aberta a 211ª Sessão da Câmara, no dia 1º de junho de 1955, com seu caráter Extraordinário definido na Sessão anterior, vários vereadores defenderam novamente o veto total do prefeito, entre eles, Romero Barbosa; Moreno de Alagão. Indignado com as considerações contrárias ao PL 19-55, o vereador Marques Ferreira ocupou a tribuna para novamente questionar o prefeito - que o havia desmentido mediante uma carta no dia 31 de maio, ao afirmar que a informação prestada pelo vereador fora afoita e sem procedência -, e proferir acusação de corrupção passiva entre os funcionários do Departamento de Engenharia.

Segundo as palavras do vereador, existe uma “*boca pequena*” caracterizada pela distribuição de lotes aos funcionários do Departamento, nos loteamentos aprovados pela prefeitura. Encerrou seu discurso solicitando a abertura de uma Comissão de Inquérito para investigar os funcionários que ele citará nominalmente.

Após uma pausa iniciada às 20h15min, a sessão é reaberta e feita a troca da Presidência, que às 23h50min passa ao vereador Marques Ferreira, que continua seus argumentos, dizendo “que se aprovado o veto, novas situações serão criadas ao Legislativo e Executivo, com mandado de segurança, além de outras consequências que poderão advir-lhe”.



# RIBEIRÃO PRETO

ESTADO DE S. PAULO

## ESQUEMA DO PLANO DIRETOR



Imagem 8. Imagem com a intervenção viária e novas áreas residenciais definidas em unidades de vizinhança. Plano Diretor de Ribeirão Preto.

Sem especificar claramente quais situações seriam, o vereador passa novamente o cargo de presidente da Câmara ao vereador Adalberto Teixeira, que encerra a Sessão às 00h45min com aprovação em votação secreta, com 11 vereadores favoráveis e 6 que pediam sua anulação. Restava à Comissão do Plano Diretor aguardar a visita do engenheiro José de Oliveira Reis, que aceitou o convite em resposta enviada ao prefeito e ao presidente da Câmara Municipal. José de Oliveira Reis apenas pedia desculpas por não ser possível comparecer nos dias previamente definidos, no mês de julho, pois estaria em atividade docente no curso de Urbanismo.

Os problemas, porém, não terminaram, para a Comissão do Plano Diretor, e, por consequência, ao próprio Plano Diretor da Cidade. Na 212ª Sessão da Câmara, realizada no dia 4 de junho, o Sr. Gavino Virdes apresentou à Presidência da Casa seu pedido de renúncia, alegando que a Câmara não corresponde aos trabalhos da Comissão do Plano Diretor e que as palavras de Romero Barbosa o fizeram deixar o cargo. Estava assim iniciado o processo de desmantelamento da Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto, como relatado ao engenheiro José de Oliveira Reis, por aquele seu “primo torto”, em carta enviada no dia 13 de junho.

Segundo Luiz Rocha, ao seu primo torto,

a Comissão Especial do Plano Diretor está no momento sem ação, de vez que a maioria dos membros solicitaram demissão, inclusive eu, pelo fato do Prefeito continuar a aprovação de loteamentos indiscriminadamente na cidade em terrenos rurais, vindo, por conseguinte, prejudicar o trabalho de elaboração do Plano.

Tais descaminhos considerados negativos pelos membros da Comissão do Plano Diretor, assim como o seu desmantelamento, não implicaram o cancelamento da visita do engenheiro. Após acerto da data definitiva, José de Oliveira Reis desembarcou em Ribeirão Preto, como noticiou o *Jornal Diário da Manhã*, no dia 6 de agosto de 1955, para proferir a palestra por ele denominada “Urbanismo e sua Influência no Município”, além de algumas considerações sobre o Plano Diretor de 1945. (Imagem 8). E o próprio José de Oliveira Reis enfatizou, na breve análise do plano por ele elaborado, durante a palestra que proferiu em 1955, a não observância da organização controlada da expansão, tema central dos debates sobre o PL 19-55:



112-113

Pela nova planta na escala de 1:10.000 da cidade que recentemente recebi do Sr. Prefeito José da Costa verifico que houve uma expansão bem grande de novos loteamentos neste espaço de dez anos, além, dos limites urbanos. Urbanisticamente seria de desejar que tal loteamento fosse mais restrito. (REIS, 1955, p. 101).

Se, em 1945, quando elaborou o referido Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto - na ocasião ainda era chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro - seu trabalho estava fortemente orientado pelas questões viárias, enfatizadas pela criação de um modelo constituído por avenidas radiais e perimetrais de contorno externo e circuito interno, destinadas à distribuição do tráfego nas diversas regiões do perímetro urbano de Ribeirão Preto, em 1955, suas considerações sobre os problemas urbanos, especialmente os municipais, demonstram, por exemplo, uma ampliação da escala de reflexão, a escala regional.

Em 1955, já não restringiria sua análise sobre o planejamento do transporte e o plano de vias arteriais às questões relacionadas ao crescimento ordenado de uma única cidade pelo seu plano diretor. A dimensão regional de análise delineou seus argumentos na palestra que proferiu em Ribeirão Preto, no ano de 1955, entre outras atividades de consultoria ao Plano Diretor de Ribeirão Preto, a partir do dia 6 de agosto:

[...] os problemas de circulação duma cidade estão ligados ao da região e por consequência a de outras cidades. É uma precípua das municipalidades cooperar com o plano rodoviário, quer estadual, quer nacional. O plano rodoviário marcará as diretrizes do sistema de circulação regional ao qual o plano diretor da cidade deverá estar jungido (REIS, 1955).

No argumento pautado pela necessidade de pensar o plano diretor articulado ao plano regional, e pela relação de crescimento das áreas urbanas em direção às áreas suburbana e rural dos municípios que perfazem a região de Ribeirão Preto, falou sobre a necessidade premente de criação de um

órgão técnico ou departamento na municipalidade, para iniciar os estudos de planejamento no Município de Ribeirão Preto [...] afim de dotar este próspero município de um plano regional e de um plano diretor urbano que regulem o crescimento e a expansão da

cidade e município dentro das boas normas do Urbanismo (REIS, 1955).

Outro aspecto abordado na conferência de 1955, em relação ao Plano Diretor de 1945 e que permeou as discussões entre os vereadores, desde a proposição do PL 10-54, foi sobre o processo de expansão da cidade de Ribeirão Preto. (Imagem 9). Assunto que, como analisado, movimentou as atividades legislativas da Câmara Municipal, particularmente as sessões da Comissão Especial do Plano Diretor para aprovação do PL 19-1955. Segundo o engenheiro,

Outro pormenor do esquema que provavelmente seria profundamente alterado é o que diz respeito às novas áreas de expansão, cujos arruamentos não mais obedeceriam à pragmática dos traçados habituais de simples prolongamentos dos logradouros existentes, à observância rígida de suas respectivas continuidades (REIS, 1955).



**Imagem 9.** Detalhe do desenho urbanístico das áreas de expansão existentes no Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto elaborado por José de Oliveira Reis em 1945.



114-115

# RIBEIRÃO PRETO

ESTADO DE S. PAULO

## ESQUEMA DO PLANO DIRETOR



Imagem 10 (dir). Locação (retângulo branco) da Unidade de Vizinhança projetada por José de Oliveira Reis no Plano Diretor de 1945. Zona norte da cidade, ao lado do aeroporto. Fonte: Fundo José de Oliveira Reis - Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Ainda segundo a referência que o engenheiro fez ao “Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto” - no texto da palestra -, sobre a regulação do crescimento e expansão da cidade pelo plano diretor,

hoje procurar-se-ia estabelecer um sistema de vias arteriais e de caráter periférico às super quadras, dentro das quais seriam projetadas as Unidades de Vizinhança (Neighborhood Unit - Unité de Voisinage), cujas populações de 5 ou 6 mil habitantes gozariam das mais amplas vantagens que oferecem estes tipos celulares da cidade moderna (REIS, 1955). (Imagens 10 e 11).



**Imagem 11.** Detalhe de uma Unidade de Vizinhança. **Nota:** No centro da imagem, uma área verde, talvez um parque ou uma grande praça pública com algum equipamento urbano de uso coletivo; recuada de vias de maior dimensão e tráfego por um sistema interno de circulação. Fonte: Plano Diretor de Ribeirão Preto. Fundo José de Oliveira Reis - Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Importante salientar que, no texto de detalhamento do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto não existe referência clara sobre a implantação de Unidades de Vizinhança. Surgiu somente no texto da palestra, como justificativa para a adoção de um desenho que não deveria manter “a pragmática dos traçados habituais de simples prolongamentos dos logradouros existentes”.

Impossível, porém, não reconhecer no desenho proposto em 1945, para a expansão da zona norte da cidade, uma intrínseca relação conceitual com as primeiras Unidades de Vizinhança dos Estados Unidos da América (EUA), particularmente no plano de Radburn, em New Jersey, elaborado por Clarence Stein e Henry Wright.

Na sequência de seus argumentos, José de Oliveira Reis formulou uma crítica ao que ele denominou de “fase primária do urbanismo”, caracterizada exclusivamente pelo desenho das cidades. Na palestra de 1955, apontou a necessidade de pensar no âmbito do planejamento, para além dos limites da cidade, incluindo reflexões sobre o campo, sobre a região, sobre o Estado e sobre a Nação.

Nessa ampliação da escala de estudo, importante, sobretudo, para o desenvolvimento do planejamento regional no Brasil, não se deveria restringir a ampliar a dimensão territorial-espacial de análise. Significava, opondo-se ao urbanismo por ele denominado de primário, pensar o urbanismo como uma moderna técnica de planejamento, caracterizado pela necessidade de

planejar todos os atos da atividade humana. Por isso mesmo, o planejamento é, também, uma nova técnica social [...] é isso que o Urbanismo dentro da nova técnica de Planejamento Social. É mais do que dar um bonito plano de cidade no papel e cuja circulação fica muitas vezes na aspiração. Vê-se, então, que a arte de construir cidade na sua restrita concepção foi hoje ultrapassada para abranger todo o município e ir além, estendendo-se por toda a região ecológica (REIS, 1955).

Como moderna técnica de planejamento ou nova técnica de planejamento social, definira uma oposição aos planos urbanísticos preocupados exclusivamente com efeitos artísticos, paisagísticos ou arquitetônicos, organizados em traçados instauradores de perspectivas

monumentais. Preceitos que caracterizam, segundo essa sua interpretação, um prejuízo da estrutura topográfica existente, como em Ribeirão Preto, toda amarrada numa estruturação rígida e ortodoxa da modulação em xadrez.

Oportuno ressaltar que a abrangência da análise desenvolvida por José de Oliveira Reis para todo o município está em confluência com a Carta dos Municípios, promulgada pelo III Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros – realizado em São Lourenço, no ano de 1954 –, ao definir em seu princípio primeiro que “o Município é um grupo natural da Sociedade. Constituído por um conjunto de famílias e organizado como unidade política primária”. (Imagem 12).

Como unidade política primária, é sobre ele que o planejamento deve instaurar, segundo José de Oliveira Reis, as noções de coordenação, adaptação e implantação de pesquisas e sua realização. Da mesma forma, os já referidos<sup>7</sup> cinco tipos de planejamento apresentados nos estudos – físicos, econômicos, sociais, culturais e de área – devem ser coordenados e adaptados para toda essa unidade, em especial o planejamento de área, nos seus seguintes tipos:

[...] Local, urbano, regional e nacional, situando-se cada tipo nas suas respectivas limitações, isto é, o local abrangendo pequena área da cidade, tal como os loteamentos particulares ou públicos; o urbano, no que se refere à área urbana da cidade; o regional, estendendo-se por todas as zonas limítrofes de mesmas condições físicas, geográficas, sociais, agrícolas e, finalmente, o nacional, abrangendo a nação como um todo (REIS, 1955).



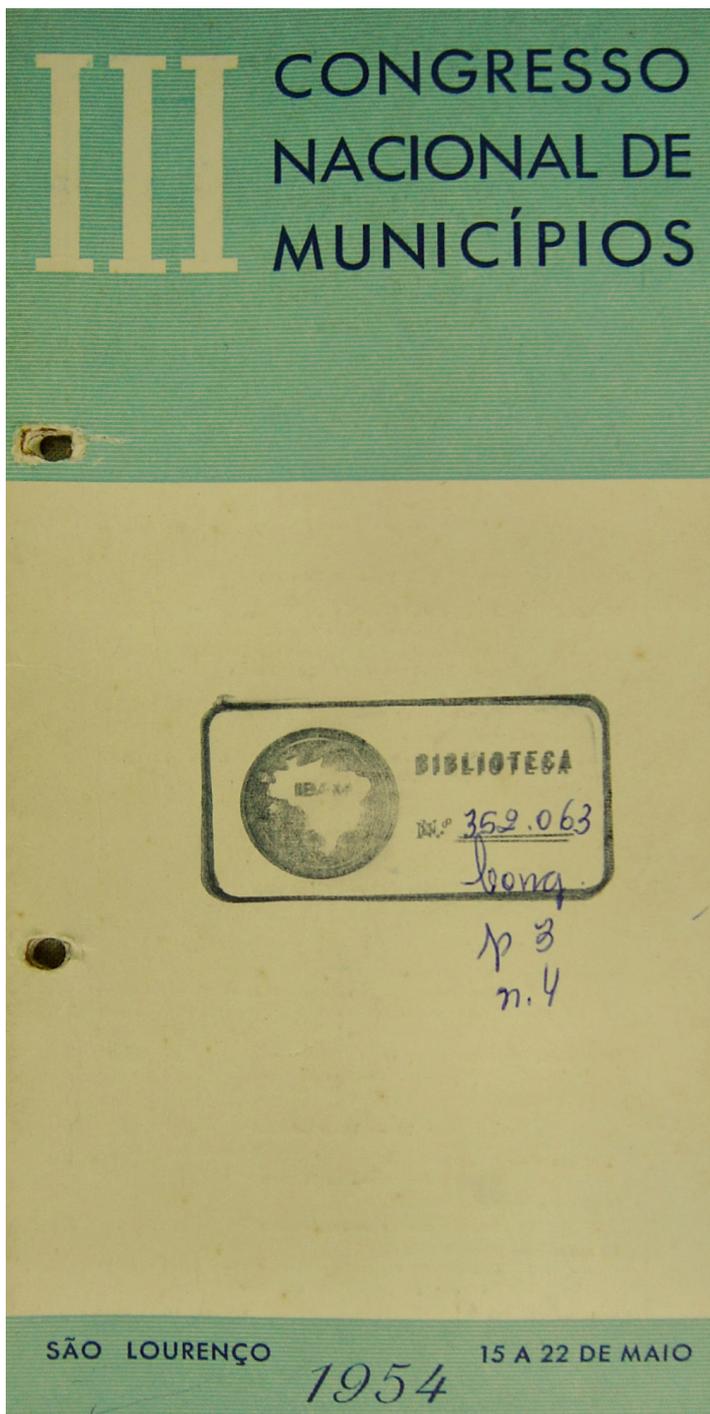
118-119

Tais considerações apontam para dois fatores, considerados, por José de Oliveira Reis, como importantes. O primeiro aborda a necessária independência das questões político-partidárias em relação às urbanísticas, especificamente aquelas relacionadas aos planos diretores, e enunciado no artigo “Problemas Técnicos”, que o engenheiro escreveu para o I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros.

---

7 No artigo “Problemas Técnicos”, apresentado como contribuição da Associação Brasileira de Planejamento ao I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros.

parte a ■ Urbanismo e política em Ribeirão Preto: entre o Plano Diretor de 1945 e as ideias urbanísticas de José de Oliveira Reis em 1955



**Imagem 12.** Frontispício dos Anais do III Congresso Nacional de Municípios Brasileiros. Rio de Janeiro, novembro de 1958. Fonte: Acervo do autor.

José de Oliveira Reis reforçou tal enunciado no artigo “Urbanismo e sua Influência no Município”, apontando o imperativo necessário, nas administrações municipais, de compreensão dessa independência; condição que promoveria a boa influência do urbanismo no município.

O segundo fator aponta para problemáticas específicas do planejamento regional, passando pela necessária união entre as municipalidades. União e interação tratadas também pelo conjunto dos princípios da Carta dos Municípios, ao determinar, em seu artigo V, que a

a cooperação interadministrativa deve ser estimulada. Como fórmula mais adequada à solução dos problemas de interesse comum dos diferentes níveis de governo, que constituem as organizações políticas de natureza federativa.

Um conjunto de princípios que também salientou a necessidade dessa cooperação intermunicipal associada à de elaboração dos planos diretores e criação de conselhos municipais de urbanismo - respectivamente as recomendações XLIV e XLVII. Nesse sentido, ainda segundo José de Oliveira Reis,

já vimos que a extrapolação do urbanismo de sua concepção primária para outra mais ampla estendendo-se pela região, do City Planning para o Regional Planning e deste para o National Planning, é uma conquista superada. Os problemas que afetam as cidades estendem-se aos Municípios (REIS, 1955).

No entanto, praticamente nada foi realizado na área urbana; nenhuma proposição para pensar o Município de Ribeirão Preto e, por fim, a região não foi minimamente discutida entre os membros da Comissão Especial do Plano Diretor, ou entre qualquer outra instância pública ou privada interessada nas questões urbanísticas.

A única proposta direcionada à compreensão da região ocorreu duas décadas após a visita de José de Oliveira Reis, no Plano Regional de Ribeirão Preto, realizado pela Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, sob a Coordenação de Ação Regional de Maria Adélia A. de Souza. (Imagem 13) Um plano inserido na Política



120-121

de Desenvolvimento Urbano e Regional (Pdur), aprovado no dia 23 de janeiro de 1946, pelo Conselho do Governo, “cujos objetivos básicos são o controle do crescimento e a recuperação de qualidade de vida da Região Metropolitana e a atenuação dos desequilíbrios regionais no território paulista”.

A experiência do engenheiro José de Oliveira Reis nos assuntos urbanísticos, explicitados na palestra “Urbanismo e sua Influência no Município” e na consultoria ao Plano Diretor, não foi suficiente para reverter o processo de destituição da Comissão do Plano Diretor em



Imagem 13. Frontispício do Plano Regional de Ribeirão Preto - Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo - Coordenação de Ação Regional, 1978. Acervo Particular do Autor.

Ribeirão Preto, muito menos, ainda, de inércia nos debates urbanísticos na cidade. Um profissional que somente naqueles anos iniciais da década de 1950 participara de importantes experiências urbanísticas, como o Plano Urbanístico da Base Naval de Aratu/BA e o Plano Urbanístico de Vera Cruz - futura capital do Brasil, sem mencionar ainda a atuação no Departamento de Urbanismo do Distrito Federal, entre 1945 e 1948.

A importância das ponderações sobre o urbanismo e o município, por ele apresentada na palestra, particularmente aquela que perpassou pela necessidade de compreensão da região, não serviu para iniciar um movimento municipal pela implementação de políticas urbano-regionais, e que até os dias atuais inexistem no Município de Ribeirão Preto. Exemplos não faltam: enchentes na região central da cidade; proliferação de submoradias; projetos urbanos inacabados e abandonados como o Vale dos Rios; entre outros. O argumento final delineado por José de Oliveira Reis, na palestra de 1955, não alterou o descaso municipal com os problemas urbanos:

Procuremos formar uma sadia mentalidade da urgente necessidade de um plano de urbanização para Ribeirão Preto, estendendo para todo o Município e se transformando no Plano Regional da Capital do Oeste abrangendo toda a zona de influência nos municípios vizinhos (REIS, 1955).









**RIBEIRÃO  
PRETO NO  
SÉCULO  
XX: PLANE-  
JAMENTO  
E POLÍTICA  
URBANA**



NIGER

# **A COHAB-RP NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM RIBEIRÃO PRETO (SP)<sup>1</sup>**

Danilo Brich dos Santos

Em um país dominado pela força política e econômica das elites agrárias, a concentração fundiária, os conflitos pela terra e a decadência no uso da mão de obra escrava, vimos, ao longo do século XIX, sobretudo a partir de 1850, muitas cidades se formarem no Brasil, entre elas, a cidade de Ribeirão Preto (SP). Impulsionado pelo avanço da monocultura cafeeira e a migração assalariada, o povoamento que deu origem à cidade tomou fôlego no final do século e a cidade, aos poucos, foi se firmando como um polo regional importante, chegando nas primeiras décadas do século XX já como uma das mais populosas e mais ricas do país.

Mesmo quando o cultivo de café deixou de ser o principal produto regional, Ribeirão Preto acompanhou, de certa forma, a industrialização e a urbanização do país durante o século XX e seguiu crescendo, somando cerca de meio milhão de habitantes no final da década de 1990. Ainda que a pujança econômica proporcionada pelos setores agrícolas explique em parte a formação e o crescimento da cidade, há outras perspectivas, negligenciadas pelas narrativas históricas hegemônicas, que evidenciam



128-129

---

1 Este texto é uma versão concisa elaborada a partir da dissertação de mestrado defendida no Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP) em 2017.

e dão conta de severas contradições e desigualdades sociais. Algumas dessas contradições e desigualdades destacam-se especialmente pela acentuada segregação territorial e são fundamentais para o entendimento das relações entre a produção de habitação e a produção do espaço urbano no município.

Desde o início do povoamento, houve uma grande variedade de agentes, assim como de interesses que permearam as ações e relações de forças entre eles, que atuaram na urbanização de Ribeirão Preto. Nota-se que, dentre esses agentes, o papel do Estado foi preponderante para que a cidade tivesse a configuração que tem hoje, com problemas sociais graves e marcada por um enorme desequilíbrio territorial. Contudo, fazendeiros, setores da burguesia nacional e até representantes de empresas estrangeiras também exerceram papel decisivo na formulação das políticas públicas municipais, participando não apenas de forma ativa, ocupando cargos públicos e em contratos de prestação de serviços com o município, mas também, indiretamente, por meio de alianças políticas e econômicas em defesa de seus interesses.

A produção habitacional tem peso importante na produção do espaço urbano e, por sua vez, essa produção e reprodução do espaço urbano se dá por meio de relações produtivas bem complexas. Há, porém, quando pensamos nesse processo pela produção habitacional, algumas especificidades na mercadoria habitação: ao produzirmos habitação, produzimos mercadoria e espaço urbano simultaneamente. Nesse sentido, na cidade de Ribeirão Preto, nenhum agente foi por si só tão relevante quanto a Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (COHAB-RP). Ao produzir conjuntos habitacionais de forma massiva e concentrada nas periferias ao norte da cidade, a COHAB-RP se mostrou muito expressiva e seus conjuntos exemplos materiais contundentes de seu papel na produção do espaço urbano.

## **A URBANIZAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO E AS DUAS CIDADES**

Os problemas envolvendo a posse e a propriedade da terra aparecem desde o início da colonização da região em Ribeirão Preto e marcam os anos que circundam a sua formação oficial com a doação das terras “ao santo” (São) Sebastião e a formação do patrimônio da capela. A chegada de “entrantes mineiros”, principalmente durante as primeiras décadas do século XIX, marca o início de um processo importante de reorganização

fundiária em todo o nordeste paulista (LAGES, 1996). Diferente dos antigos posseiros da região, esses mineiros em sua maioria mais capitalizados e com certa bagagem política e organização familiar, com casamentos consanguíneos frequentes, levaram adiante um processo de concentração fundiária que pode ser observado até os dias atuais (BRIOSCHI in BACELLAR & BRIOSCHI, 1999). A concentração fundiária, a produção agrícola e a capitalização desses empresários formavam um ciclo bastante favorável à concentração cada vez maior da riqueza, onde a procura por terras possuía relação para além da produção em si, buscando também a formação de bancos de terras hipotecáveis para a tomada de empréstimos e o aumento do capital empregado nos negócios.

A legislação hipotecária (a partir da Lei 1.237 de 24 de setembro de 1864), junto da Lei de Terras, da Lei Eusébio de Queirós, da Lei Áurea e da Constituição republicana de 1891, coloca-se entre os pilares jurídicos fundamentais da formação estrutural do Estado moderno brasileiro montada ao longo do século XIX. Essa regulamentação hipotecária ajuda a explicar também a migração de capital do campo para a cidade e o volume dos investimentos em imóveis que passaram a ser construídos nos principais centros urbanos que se formavam, já que eram percentualmente mais aceitos para a realização de empréstimos financeiros do que os imóveis rurais, devido, sobretudo, à sua característica de gerar renda a partir do aluguel (BRITO, 2006). Gradativamente, a habitação foi se transformando em uma importante mercadoria e área de concentração de capitais, além de ocupar papel central na reprodução da força de trabalho, e passou a ser instrumento de geração de riqueza para uma pequena parcela da sociedade proprietária de terras e com condições materiais objetivas para efetuar tais investimentos.

Esses processos sociais conjugados de ocupação, formação territorial da cidade, desenvolvimento econômico, concentração de terra e crescimento populacional compõem um mosaico substancial de transformações urbanas que, atrelados a ideais modernistas burgueses de cidade e interesses políticos específicos, ajudam a explicar a segregação espacial que se configurou na virada do século XIX para o XX em Ribeirão Preto e que acabou marcando o sentido da trajetória urbana até a atualidade. Entender espacialmente a produção habitacional da COHAB-RP na cidade remete necessariamente ao estudo da história e da geografia urbana de Ribeirão Preto e do entendimento das questões centrais que levaram à consolidação de seus principais vetores de crescimento.



Muitos elementos tiveram influência nesse processo. Ao menos até as décadas iniciais do século XX, destacaram-se: o trajeto das primeiras rotas, pousos e roçados; as características naturais da região; o adensamento populacional crescente após o século XVIII; a organização das primeiras fazendas; o processo de doação de terras para a formação do patrimônio da capela; as principais atividades econômicas e os arranjos políticos; dentre outras. Todavia, a criação do Núcleo Colonial Antônio Prado em terras devolutas (terrenos nacionais) no ano de 1887 e as reformas urbanas da virada do século XIX para o século XX tiveram um peso preponderante na formação territorial. A partir daí, durante todo o século XX, outras questões apareceram, mas nenhuma delas parece ter alterado substancialmente o sentido geográfico e histórico de crescimento que a cidade apresentava já no início do século XX.

A criação do Núcleo, a emancipação em 1893 e a posterior incorporação oficial à área urbana do município trouxeram consequências definitivas para o desenvolvimento da cidade. Com o povoamento das terras ao norte a partir das áreas do Núcleo Colonial por trabalhadores, sobretudo imigrantes europeus, ganhou força um processo de divisão territorial que vinha se impondo à cidade lentamente durante a segunda metade do século XIX, deixando ao norte, passando as linhas da estrada de ferro da Companhia Mogiana e as várzeas do ribeirão Preto e do córrego Retiro Saudoso, os mais pobres que puderam se instalar nas terras disponíveis e mais baratas, porém mais afastadas do quadrilátero central. Segundo SILVA (2006, p.88):

[...] enquanto a elite se concentrava no centro, que era chamado de 'cidade' e começava a expandir em sentido sul, formando o bairro Higienópolis, no sentido oposto, área do Núcleo Colonial Antônio Prado, as classes mais baixas da população encontravam terras a preços acessíveis para construir sua moradia.

A emancipação e a incorporação do Núcleo Colonial e as reformas urbanas influenciadas pelo sanitarismo da virada do século XIX para o XX deixaram suas marcas na cidade. Diversos projetos de higienização, embelezamento, instalação e reinstalação de alguns equipamentos urbanos reafirmaram a cisão territorial que se estabelecia, privilegiando as áreas do quadrilátero central da cidade e os vetores sul e sudoeste em detrimento das regiões leste e norte, onde estavam as áreas do antigo Núcleo Colonial.

[...] hospitais, hospícios, asilos, orfanatos e demais equipamentos de saúde e instituições de ordenamento da cidade passaram a se localizar na área do Núcleo Colonial Antônio Prado, tanto pela distância da área central, quanto pelos preços dos terrenos, que eram adquiridos por meio de desapropriações ou doações por parte de entidades beneficentes. (SILVA, 2006, p. 107)

Um conjunto grande de reformas foi implementado nesse período visando, principalmente, a adequar Ribeirão Preto aos padrões burgueses de cidade moderna. Canalização de córregos; coleta de esgoto; reformas de praças públicas; instalação e/ou reinstalação de equipamentos sanitários; entre outras medidas foram, amplamente empregadas na cidade, reforçando, se não determinando, severas distinções territoriais.

Segundo Rodrigo de Faria, é possível pensar que as obras urbanas “modernizadoras” realizadas na cidade, pautadas em um discurso higienista do embelezamento, do progresso e da construção de uma cidade moderna ao seu tempo, foram essencialmente excludentes ao passo que favoreceram deliberadamente a elite econômica e política da cidade. Para o autor, esse processo deu lugar a duas cidades bem discrepantes: uma delas, circunscrita pelo quadrilátero central, na região entre o ribeirão Preto e o córrego Retiro Saudoso, próxima ao deságue; e outra periférica a eles, na porção norte do município, para além dos limites dos rios e da área central: “Uma distinção, lógica, do ponto de vista da burguesia local: aos trabalhadores pobres, nada mais que hospitais, cemitérios e matadouros, enquanto que à burguesia urbana, teatros, palacetes e vitrines” (FARIA, 2003, p. 257). As reformas, além de influir diretamente no preço da terra, o que por si só é um fator de exclusão decisivo, deixaram evidente que as terras altas a montante entre os rios deveriam ser ocupadas pela classe dominante. Por consequência, restariam as terras a jusante para a classe trabalhadora.

Foram muitos os empreendimentos realizados pela elite política e econômica de Ribeirão Preto (DEMINICE, 2015; WALKER & BARBOSA, 2000), intensificando a dicotomia entre os usos dos espaços públicos e privados. Prova disso é que antes da metade do século XX a cidade já contava com teatros grandiosos, edifícios comerciais, cassino, sedes de associações, estações ferroviárias, hospitais, cinemas e hotéis de luxo. Em direção ao sul, a partir do quadrilátero central, a elite, os altos valores imobiliários, as habitações luxuosas e os investimentos públicos; em direção ao norte, os “territórios da pobreza” (SILVA, 2006).



Esses contornos históricos e geográficos não explicam por si só as feições que a cidade assumiu ao longo dos anos, mas, indicam, objetivamente, formas distintas assumidas em processos ligados às determinações gerais do modo de produção capitalista e que foram adotadas nessa porção do espaço, delimitadas e contextualizadas ao município, em especial à cidade de Ribeirão Preto. Estabelecem, ademais, formas conhecidas de reprodução da força de trabalho e, logo, de capital, que ajudam a entender o desenvolvimento e o crescimento da cidade, assim como seus desdobramentos na questão habitacional, no papel do Estado e, posteriormente, da COHAB-RP.

Com a chegada constante de mais pessoas durante quase toda sua história de ocupação e desenvolvimento, a cidade cresceu progressivamente e apresentou diferentes vetores de crescimento e acomodação populacional. Desde as próprias características do relevo e a oferta de recursos naturais, às questões mais vinculadas à política e à economia, todas estão ligadas ao crescimento territorial bastante desigual. Passados os anos de domínio cafeeiro, quando o crescimento populacional exponencial foi proporcionalmente enorme, a cidade seguiu recebendo quantidades expressivas de migrantes, vindos agora, essencialmente, de outros lugares do país. A industrialização e o crescimento do mercado de serviços a partir da década de 1940 reafirmou a posição da cidade como um importante polo de atração populacional do interior do país durante todo o século XX (Tabela 1).

Nas décadas que antecedem a criação da COHAB-RP, em 1970<sup>2</sup>, os números populacionais são substanciais e a Companhia teve que enfrentar a questão. Após um pequeno decréscimo registrado entre as décadas de 1930 e 1940, associado principalmente à crise econômica cafeeira, a população quase triplica de tamanho durante os 30 anos seguintes, saindo de cerca de 80 mil habitantes na década de 1934 para 212 mil em 1970, anos de intenso crescimento da cidade e grande aumento do número de loteamentos privados.<sup>3</sup>

Entre 1940 e 1970, a cidade não apenas cresceu bastante, como cresceu

---

2 A lei municipal que autoriza a participação e a composição da COHAB-RP em Ribeirão Preto, sede da Companhia, é a Lei Ordinária no 2.302 de 11 de dezembro de 1969, mas sua fundação oficial só se deu em fevereiro de 1970.

3 Entre 1940 e 1970, foram aprovados 185 loteamentos privados em Ribeirão Preto, sendo 122 só na década de 1950 (CALIL JUNIOR, 2003).

ANO	POPULAÇÃO	CRESCIMENTO ABSOLUTO	CRESCIMENTO RELATIVO (%)
1874	5.552	-	-
1886	10.420	4.868	87,68
1900	59.195	48.775	468,09
1920	68.838	9.643	16,29
1934	81.565	12.727	18,49
1940	79.783	-1.782	-2,18
1960	145.267	65.484	82,08
1970	212.879	67.612	46,54
1980	318.544	105.665	49,64
1990	436.682	118.138	37,09
1996	456.252	19.570	4,48
2000	504.923	48.671	10,67
2010	604.682	99.759	19,76

TABELA 1. População total do município de Ribeirão Preto (1874 a 2010).

fonte: DOS SANTOS (2017, p. 48)

marcadamente de forma horizontal, em um processo de distanciamento e expansão em relação ao centro de formação inicial da cidade que exigiria do poder público ainda mais atenção quanto ao planejamento. Não por menos, diversos órgãos, planos e leis foram criados a partir desse período no âmbito da administração pública para o planejamento urbano (CALIL JUNIOR, 2003; SANCHES, 2003; DEMINICE, 2015). Esse processo de crescimento horizontalizado das cidades brasileiras possui relação direta com a força do mercado imobiliário. Segundo Maricato (1987, p. 70), “[...] A retenção de áreas vazias, reserva de valor ou objeto de especulação, tem sido marca muito forte nas grandes e médias cidades no Brasil, impondo um crescimento horizontalizado e periférico. [...]”.

Ao iniciar seus trabalhos na década de 1970, a COHAB-RP encontrou uma cidade já populosa e com vetores de crescimento bem marcados por componentes de classe e pela força do mercado imobiliário. A consequente implantação volumosa de conjuntos habitacionais massivos, térreos, unifamiliares e periféricos ao longo das décadas seguintes contribuiu para a intensificação do processo em curso de crescimento horizontalizado da cidade.



A maneira como esse crescimento foi se dando expôs algumas das características do planejamento urbano praticado em Ribeirão Preto e das prioridades implícitas nas políticas de Estado, na atuação com agentes públicos e privados, para as diferentes zonas da cidade. O contexto inicial razoavelmente favorável à formulação de uma política habitacional municipal consistente, de boas possibilidades de transformações espaciais, com a presença de generosos terrenos urbanos potencialmente adequados à instalação de conjuntos habitacionais, esbarrou cada vez mais nas próprias escolhas que a Companhia viria a fazer nas décadas seguintes.

## A PRODUÇÃO DA COHAB-RP E A PONTA NORTE

A Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto, enquanto representante regional do Estado na questão da habitação, possui um dado poder que se expressa no espaço urbano por meio de seus projetos habitacionais. Com esses diferentes projetos<sup>4</sup>, a Companhia participa do processo de produção de mercadorias imobiliárias, caracterizadas historicamente por arranjos políticos e econômicos e diretrizes habitacionais bastante representativas do modelo de cidade que temos hoje.

Pode-se pensar que a produção de habitação social reforça o processo de exclusão das classes menos favorecidas e contribui para o crescimento de cidades espacialmente fragmentadas e desarticuladas, reféns do capital corporativo e especulativo. E, nesse sentido, as COHABs, atreladas aos diferentes interesses políticos e econômicos, especialmente regionais e municipais, atuaram como agentes operadores fundamentais da estrutura SFH-BNH<sup>5</sup> montada após o golpe de 1964.

A COHAB-RP participou ativamente da produção do espaço urbano de diversas cidades, sobretudo em Ribeirão Preto, interferindo na própria dinâmica imobiliária e populacional dessas cidades. As dinâmicas, a cronologia, o montante e a localização de seus projetos habitacionais

---

4 Entre 1970 e 2017, a COHAB-RP produziu mais de 70 mil unidades habitacionais em mais de 80 municípios diferentes (DOS SANTOS, 2017, p. 170).

5 Sistema Financeiro da Habitação - Banco Nacional da Habitação.

são indicativos da importância da Companhia na produção capitalista do espaço urbano e os interesses do Estado no papel da habitação para a reprodução do capital.

Observando sua produção na cidade de Ribeirão Preto, nota-se uma distribuição muito irregular pelo território, concentrando a maior parte dos conjuntos no “arco norte”, que se estende desde o *campus* da Universidade de São Paulo (local da antiga Fazenda Monte Alegre) até o Aeroporto Leite Lopes (DOS SANTOS, 2017, p. 99). Do contrário, os vetores sul e sudoeste, historicamente privilegiados pelo Estado, quase não foram contemplados pelos trabalhos da Companhia.

Desde sua fundação até a metade da década de 1990, a COHAB-RP produziu cerca de 26 mil unidades habitacionais (u.h.) apenas na cidade de Ribeirão Preto, distribuídas em 29 conjuntos. Desses conjuntos, 16 estão na Zona Norte - correspondendo a quase 3/4 das unidades habitacionais entregues na cidade -, sete na Zona Oeste, cinco na Zona Leste e um na Zona Sul (Tabelas 2 e 3).

Chama a atenção como a Zona Sul e o Centro foram preteridos pelos projetos habitacionais da COHAB-RP. A Zona Sul hoje, marcada pela ocupação populacional de alta renda, com destaque à enorme concentração de luxuosos condomínios residenciais (FIGUEIRA, 2013), sobretudo de casas, possui apenas um conjunto da COHAB-RP, com 467 u.h. (1,8% das u.h. produzidas), e o Centro nunca recebeu um conjunto habitacional da Companhia (Mapa 1).

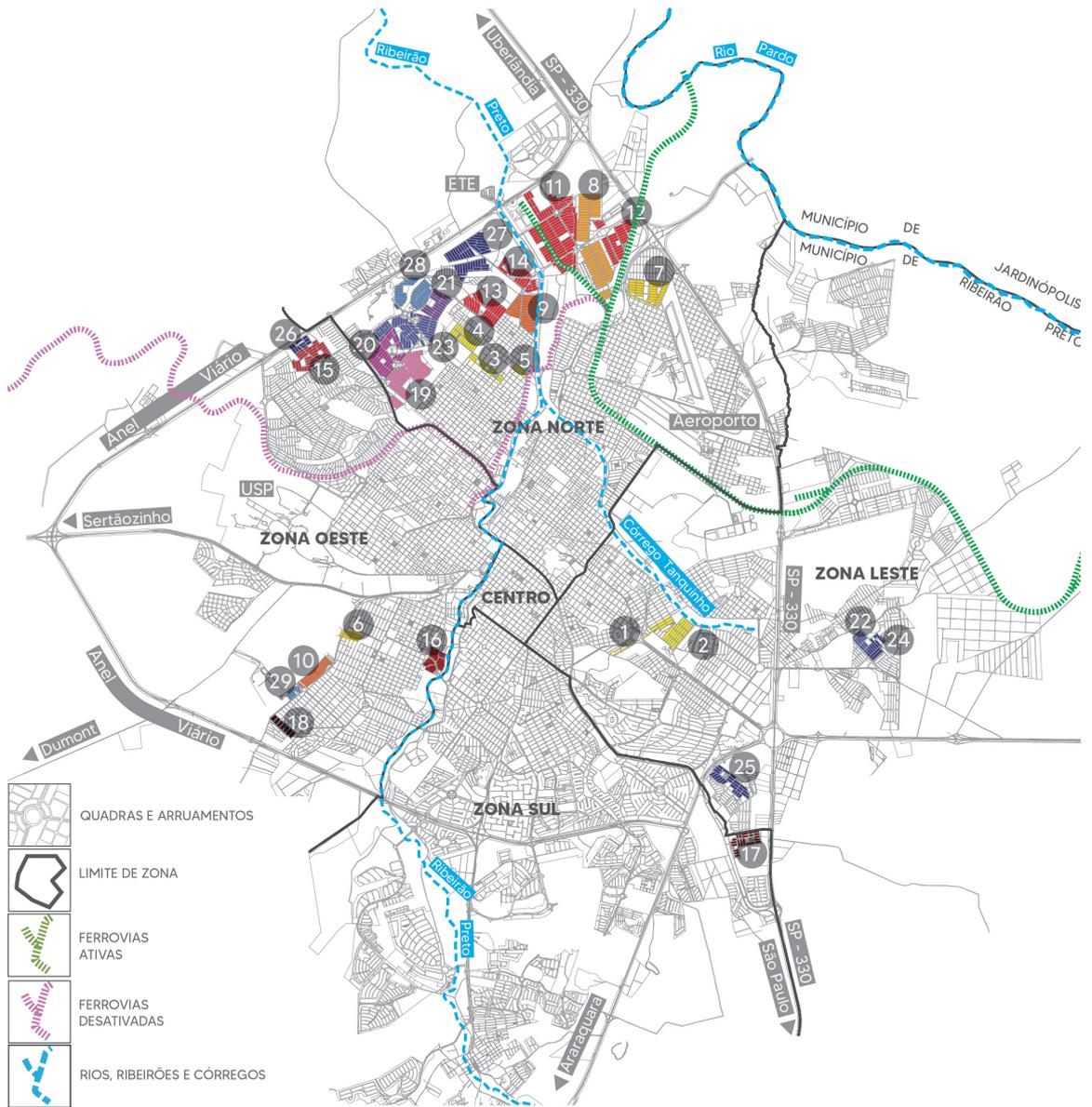


ZONA	CONJUNTOS	% DOS CONJUNTOS	UNIDADES	% DAS UNIDADES
Norte	16	55,17	18.956	72,96
Oeste	7	24,14	4.011	15,44
Leste	5	17,24	2.546	9,80
Sul	1	3,45	467	1,80
Centro	0	0	0	0
Total	29	100%	25.980	100%

TABELA 2. Conjuntos e unidades habitacionais da COHAB-RP produzidos na cidade de Ribeirão Preto entre 1970 e 1996 relativos por Zona.

	CONJUNTO	ENTREGA	ZONA	SUBZONA	UNIDADES
1	Jd. Castelo Branco Velho	1973	LESTE	L3	223
2	Jd. Castelo Branco Novo	01/02/1977	LESTE	L5	917
3	Presidente Dutra I	01/07/1977	NORTE	N3	318
4	Presidente Dutra II	05/08/1977	NORTE	N3	550
5	Vila Esperança	02/10/1977	NORTE	N3	152
6	Solar Boa Vista	01/05/1979	OESTE	O4	196
7	Vila Quintino Facci I	19/06/1979	NORTE	N11	815
8	Quintino Facci II	01/12/1980	NORTE	N10	3.112
9	Antônio Marincek	19/03/1981	NORTE	N7	1.055
10	Vila Adão do Carmo Leonel	28/03/1981	OESTE	O4	468
11	Adelino Simioni	07/01/1982	NORTE	N10	2.947
12	Avelino Alves Palma	19/06/1982	NORTE	N10	1.032
13	Jd. Geraldo Correa de Carvalho	20/06/1982	NORTE	N7	943
14	Jd. Valentina Figueiredo	14/11/1982	NORTE	N7	554
15	Jd. Dom Bernardo José Mielle	24/09/1983	OESTE	O12	778
16	Dom Manoel da Silveira D'Elboux	19/05/1984	OESTE	O1 / O3	1.776
17	Jd. São José	05/10/1985	SUL	S8	467
18	Jd. Maria da Graça	29/10/1986	OESTE	O8	334
19	Jd. José Sampaio Junior	17/12/1988	NORTE	N6	1.724
20	Jd. Joaquim Procópio de A. Ferraz	19/08/1989	NORTE	N6	1.036
21	Jd. Maria Casagrande Lopes	16/06/1992	NORTE	N6	622
22	Jd. das Palmeiras II	13/11/1993	LESTE	L11	348
23	Jd. Alexandre Balbo	17/11/1993	NORTE	N6	1.385
24	Jd. Juliana A	16/01/1994	LESTE	L11	458
25	Jd. Manoel Penna	02/07/1994	LESTE	L13	600
26	Jd. Jovino Campos	24/09/1994	OESTE	O12	222
27	Jd. Heitor Rigon	15/11/1994	NORTE	N6	1.766
28	Jd. Orestes Lopes de Camargo	01/10/1996	NORTE	N6	945
29	Jd. Dona Branca Salles	12/10/1996	OESTE	O8	237
<b>TOTAL</b>					<b>25.980</b>

TABELA 3. Conjuntos habitacionais da COHAB-RP produzidos na cidade de Ribeirão Preto entre 1970 e 1996.



MAPA 1 - CONJUNTOS HABITACIONAIS PRODUZIDOS PELA COHAB-RP NA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO (1970 A 1996)

500m 0 2000m



**base cartográfica e informações:** Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Secretaria de Planejamento e Gestão Pública; Companhia Habitacional de Ribeirão Preto (COHAB-RP).

**elaboração:** DOS DANTOS, Danilo Brich; LIMA NETO, Everaldo Macena de.

<b>1</b> Jd. Castelo Branco Velho ZL 1973	<b>11</b> Adelino Simioni ZN 1982	<b>20</b> Jd. Joaquim P. de A. Ferraz ZN 1989
<b>2</b> Jd. Castelo Branco Novo ZL 1977	<b>12</b> Avelino Alves Palma ZN 1982	<b>21</b> Jd. Maria Casagrande Lopes ZN 1992
<b>3</b> Presidente Dutra I ZN 1977	<b>13</b> Jd. Geraldo C. de Carvalho ZN 1982	<b>22</b> Jd. das Palmeiras II ZL 1993
<b>4</b> Presidente Dutra II ZN 1977	<b>14</b> Jd. Valentina Figueiredo ZN 1982	<b>23</b> Jd. Alexandre Balbo ZN 1993
<b>5</b> Vila Esperança ZN 1977	<b>15</b> Jd. Dom Bernardo J. Mielle ZO 1983	<b>24</b> Jd. Juliana A ZL 1994
<b>6</b> Solar Boa Vista ZO 1979	<b>16</b> Dom Manuel da S. D'Elboux ZO 1984	<b>25</b> Jd. Manoel Penna ZL 1994
<b>7</b> Quintino Facci I ZN 1979	<b>17</b> Jd. São José ZS 1985	<b>26</b> Jd. Jovino Campos ZO 1994
<b>8</b> Quintino Facci II ZN 1980	<b>18</b> Jd. Maria da Graça ZO 1986	<b>27</b> Jd. Heitor Rigon ZN 1994
<b>9</b> Antônio Marincek ZN 1981	FIM DO BNH	<b>28</b> Jd. Orestes L. Camargo ZN 1996
<b>10</b> Vila Adão do C. Leonel ZO 1981	<b>19</b> Jd. José Sampaio Jr. ZN 1988	<b>29</b> Jd. Dona Branca Salles ZO 1996

Nota-se também que, entre 1970 e 1996, os projetos habitacionais entregues pela COHAB-RP para a cidade de Ribeirão Preto possuem caráter distinto dos projetos elaborados nos anos mais recentes, principalmente, a partir de 2000<sup>6</sup>. A partir do meio da década de 1990, do final da primeira gestão municipal de Antonio Palocci Filho (1993 a 1996) em diante, houve uma mudança significativa do modo de operar da Companhia, que passou a ter: mais parcerias e terceirizações em seus projetos; diminuição drástica da produção e no quadro de funcionários; e entregas mais fracionadas e com conjuntos menos numerosos. Entre as principais razões talvez esteja o fim definitivo dos laços com o extinto BNH (ROYER, 2014) e a ascensão de Fernando Henrique Cardoso à Presidência do país, em 1995, “quando se assume definitivamente a lógica privada na provisão e na produção de habitação” (SHIMBO, 2010, p. 63).

A maneira de planejar e produzir esses conjuntos populares ultrapassa a questão do desenho e diz respeito ao modelo de produção de cidade praticado em Ribeirão Preto pelo Estado através da COHAB-RP. Explica também parte das questões que circundam o modo de viver da classe trabalhadora e seus cotidianos na cidade, na medida em que o espaço urbano vai adquirindo novos valores e significados. Os diferentes tipos, a localização, o tamanho, os equipamentos, as áreas verdes, o zoneamento, as plantas das unidades habitacionais etc. são componentes decisivos para a compreensão da cidade e do modo de viver de parte significativa dos trabalhadores urbanos em Ribeirão Preto.

Vários conjuntos poderiam ser tomados de exemplo. Há, no entanto, uma parte específica da Zona Norte da cidade, próxima aos limites constituídos pelas rodovias Alexandre Balbo e Anhanguera, em que um montante significativo das unidades produzidas pela COHAB-RP entre 1980 e 1982 está agrupado em seis grandes conjuntos habitacionais: Quintino Facci II; Antônio Marincek; Adelino Simioni; Avelino Alves Palma; Jd. Geraldo Correa de Carvalho; e Jd. Valentina Figueiredo (Mapa 2). Juntas, as 9.643 u.h. desses conjuntos representam quase 40% de toda a produção da COHAB-RP no período estudado.

---

6 Entre 1997 e 2000, durante a gestão do prefeito Luiz Roberto Jábali (PSDB), apenas o conjunto Jardim Eugênio Mendes Lopes (499 u.h.) foi entregue (27/08/2000). Segundo a Companhia, não houve produção habitacional alguma na cidade de Ribeirão Preto nos anos de 1997, 1998 e 1999 (DOS SANTOS, 2017).

Com um recorte territorial mais específico na ponta norte<sup>7</sup>, nota-se que apenas três deles, Quintino Facci II (3.112 u.h / 119,93ha), Adelino Simioni (2.947 u.h. / 154,43ha) e Avelino Alves Palma (1.032 u.h. / 48,4ha), somam juntos 27,3% (7.091 u.h) de toda a produção da COHAB-RP na cidade desde que foi criada até 1996<sup>8</sup> (Mapa 3).

Entre dezembro de 1980 e junho de 1982, nos últimos anos do regime militar e pouco antes da extinção do BNH, a COHAB-RP entregou com esses três conjuntos habitacionais, vizinhos e localizados na mais distante periferia da Zona Norte, um pouco mais de 1/4 de tudo o que produziu na cidade de Ribeirão Preto entre 1970 e 1996. Talvez esteja aí a mais clara representação material do papel que a Companhia teve na produção do espaço urbano em Ribeirão Preto.

Desde que os conjuntos foram criados, a porção do território onde se localizam já era marcada pela segregação imposta pelas atividades industriais e sanitárias, com uma malha rodoviária e ferroviária de carga mais densas do que o restante da cidade, além de próxima às margens e várzeas de cursos d'água, como o ribeirão Preto, em seu trecho final, e o rio Pardo. Marcam a paisagem da região a proximidade com o aeroporto; as estações de tratamento de esgoto; a unidade da CEAGESP (Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo); o terminal de combustíveis derivados de petróleo e gás natural; as usinas de cana de açúcar; indústrias; armazéns e ferros-velhos; e a presença de chácaras na direção do rio Pardo, na divisa com o município de Jardinópolis.

A escolha quase exclusiva pela tipologia de unidade habitacional unifamiliar de casa isolada no lote obrigou a COHAB-RP a buscar terrenos maiores pela cidade, se deparando, por conseguinte, com a questão da propriedade da terra, do preço da terra e da concentração imobiliária para viabilizar seus projetos. Desse ponto de vista, não é que os grandes e periféricos terrenos destinados aos empreendimentos fossem as únicas alternativas viáveis para a COHAB-RP, mas, de certa forma, as opções arquitetônicas e urbanísticas feitas pela Companhia para seus empreendimentos horizontalizados a levaram nessa direção.

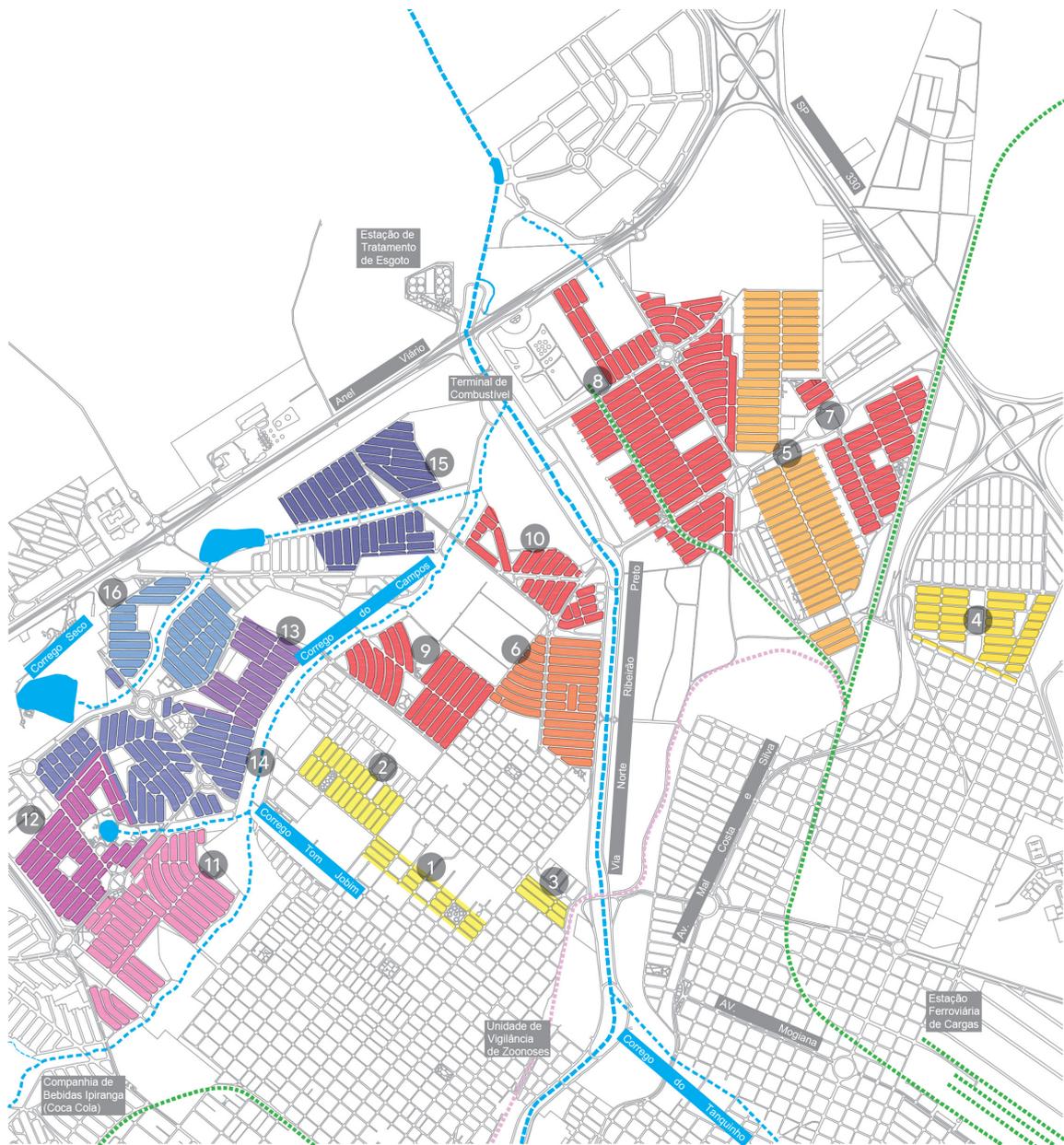
---

7 A ponta norte é a região mais ao norte da Zona Norte, quase nas fronteiras municipais, circunscrita por um losango formado pelo anel viário norte, os ramais ferroviários e o curso final do ribeirão Preto, próximo à confluência de seu último afluente urbano, o córrego dos Campos (DOS SANTOS, 2017, p. 115-134).

8 Um hectare (ha) equivale a 10 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>).



140-141



MAPA 2 - CONJUNTOS HABITACIONAIS PRODUZIDOS PELA COHAB-RP NA ZONA NORTE DE RIBEIRÃO PRETO (1970 A 1996)



**base cartográfica e informações:** Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Secretaria de Planejamento e Gestão Pública; Companhia Habitacional de Ribeirão Preto (COHAB-RP).

**elaboração:** DOS DANTOS, Danilo Brich; LIMA NETO, Everaldo Macena de.

- |                       |                                      |
|-----------------------|--------------------------------------|
| 1 Presidente Dutra I  | 9 Geraldo Corrêa de Carvalho         |
| 2 Presidente Dutra II | 10 Valentina Figueiredo              |
| 3 Vila Esperança      | 11 José Sampaio Jr.                  |
| 4 Quintino Facci I    | 12 Joaquim Procópio de Araújo Ferraz |
| 5 Quintino Facci II   | 13 Maria Casagrande Lopes            |
| 6 Antônio Marinbeck   | 14 Alexandre Balbo                   |
| 7 Avelino Alves Palma | 15 Heitor Rigon                      |
| 8 Adelino Simioni     | 16 Orestes Lopes de Camargo          |



QUADRAS E ARRUMAMENTOS



FERROVIAS ATIVAS



FERROVIAS DESATIVADAS



RIOS, RIBEIRÕES E CÓRREGOS



MAPA 3 - A REGIÃO DA "PONTA NORTE"

0 900 m



elaboração: Danilo Brich dos Santos.

- C** CONJUNTOS DA COHAB-RP
- 1** TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS
- 2** ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ESGOTOS
- 3** CEAGESP
- 4** PARQUE INDUSTRIAL
- 5** CANAVIAL
- 6** CLUBE DE CAMPO RECREATIVA
- 7** PARQUE INDUSTRIAL AVELINO PALMA

- 8** PARQUE INDUSTRIAL TANQUINHO
- 9** CHÁCARAS
- 10** UNIDADE DE VIGILÂNCIA DE ZOOSEOS
- 11** SEDE DA FAZENDA GALO BRAVO
- 12** ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA "ALTO"
- 13** ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA "USINA"
- 14** ESTAÇÃO FERROVIÁRIA "NOVA"
- 15** PARQUE PERMANENTE DE EXPOSIÇÕES

- A** RIBEIRÃO PRETO
- B** CÔRREGO DO TANQUINHO
- C** CÔRREGO DOS CAMPOS
- D** RIO PARDO
- E** CÔRREGO DAS PALMEIRAS

- QUINTINO II, ADELINO SIMIONI E AVELINO PALMA
- AEROPORTO LEITE LOPES
- MALHA RODOVIÁRIA PRINCIPAL
- FERROVIAS ATIVAS

Para a produção dos conjuntos Adelino Simioni e Quintino Facci II, por exemplo, localizados na ponta norte, vários terrenos foram adquiridos e aglutinados para viabilizar os empreendimentos, levando com isso à formação de glebas ainda maiores (DOS SANTOS, 2017, p. 145).

Um fator que poderia mudar a perspectiva de busca por grandes terrenos para grandes conjuntos, seria a escolha por outras tipologias habitacionais. Fosse mais utilizada a opção por conjuntos verticalizados, vencendo a exceção do conjunto Dom Manoel da Silveira D'Elboux, a gama prospectada de terras disponíveis seria outra, aumentando bastante o número de terrenos adequados para a implementação dos projetos, como terrenos mais centrais.

De toda forma, a atuação da COHAB-RP, com seu modo de trabalho e tipologias adotadas, teve papel decisivo na produção e reprodução do espaço urbano de Ribeirão Preto, traçando características definidoras de um modo de viver de boa parte da classe trabalhadora da cidade, que passou a habitar esses novos bairros segregados às periferias da Zona Norte cada vez mais distantes dos principais centros de serviço e trabalho. Se pensarmos, por exemplo, em quatro pessoas, em média, ocupando cada unidade habitacional produzida, é possível estimar que em 1996, em Ribeirão Preto com aproximados 456 mil habitantes naquele momento (Tabela 1), a COHAB-RP alcançava diretamente mais de 100 mil pessoas com suas 25.980 u.h. produzidas só na cidade, o que representava quase 1/4 da população do município naquele momento.

Como deixa claro a história urbana de Ribeirão Preto, não é da COHAB-RP a responsabilidade por criar essa forte tendência de ocupação majoritária da Zona Norte da cidade pela classe trabalhadora. Pelo menos 70 anos antes dela ser criada, já existia uma definição bem nítida de que seriam as terras baixas ao norte além dos rios o lugar de vida e moradia da maior parte dos trabalhadores. Todavia, a atuação do Estado na figura da COHAB-RP não deixa dúvidas de que a Companhia colaborou acentuadamente para a expansão e consagração dessa tendência, impulsionando o mercado imobiliário urbano.

## **O PAPEL DA COHAB-RP NA PRODUÇÃO E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO**

Um possível caminho para o entendimento desse processo dá-se com a busca pelos elementos que influenciaram nessas escolhas por parte da COHAB-RP, com destaque para a questão da propriedade da terra, assim como de que forma essas transformações se deram em determinadas

porções do espaço ao longo dos anos e quais suas consequências e influências sociais para a formação da cidade contemporânea de Ribeirão Preto, marcada historicamente por sérias contradições e desigualdades.

A concentração territorial dos conjuntos, às vezes apartados do restante da cidade por estruturas urbanas rígidas, como trilhos de trem e rodovias, acaba definindo na produção do espaço um território segregado. Uma vez que esses novos territórios segregados são produzidos pelo Estado para a classe trabalhadora, a moradia apresenta-se como um fator diretamente responsável pela segregação e a desigualdade socioespacial. O resultado é um espaço urbano precarizado, produzido pelo Estado para servir de morada aos trabalhadores, em uma dinâmica contraditória onde na urbanização o próprio Estado combate a carência por moradia ao tempo em que recria outras carências sociais. A atuação contundente da COHAB-RP demonstra que ela possui um grande e privilegiado poder para participar ativamente das transformações urbanas, influenciando sobre as dinâmicas mais cotidianas, não só naquelas porções onde produziu seus conjuntos mas, indiretamente, em boa parte do restante da cidade.

O espaço, especialmente o espaço urbano, além de condição essencial à existência humana e de suas práticas sociais, aparece no centro desse movimento de produção e reprodução do capital. Não é ele um espaço exclusivo de produção de mercadorias, mas de reprodução da vida social (LEFEBVRE, 2006). O espaço é condição, meio e produto da reprodução social e, por isso, estabelece uma relação dialética de produção e reprodução da vida humana e produção e reprodução do próprio espaço. E é por estar ligado à atividade e ao trabalho humano que se pode situá-lo dentro do processo de produção, em condições hierárquicas de propriedade, divisão do trabalho, do consumo e das trocas (CARLOS, 2015). É nessa direção que a categoria “produção” se destaca dentro do desafio proposto de analisar o papel histórico e geográfico da COHAB-RP na cidade de Ribeirão Preto.

Essa perspectiva ganha força se a moradia for posta como direito básico prioritário para o acesso à cidade. A moradia pode ser considerada ponto de partida importante para o uso do espaço urbano e influência com isso as dinâmicas cotidianas de mobilidade, dado, sobretudo, às relações entre o lugar habitado e os lugares frequentados. Com a produção desses territórios segregados na cidade, conseqüentemente, consolidaram-se cotidianos muito distintos entre ricos proprietários e as massas trabalhadoras. Esses cotidianos distintos, mesmo compartilhados



em certos termos no espaço urbano, se apresentam mais receptivos e permissivos aos de maior poder político e econômico e mais restritos e violentos aos mais pobres, evidenciando desigualdades entre os lugares habitados.

Para Raquel Rolnik (2003, p. 15):

Os processos de territorialização da pobreza nortearam a alocação dos contingentes mais pobres nas periferias urbanas, caracterizadas, do ponto de vista urbanístico, por profundas precariedades de circulação e de condições de moradia, por carências em diversos setores dos serviços sociais, culturais e infra-estruturais, e pela insuficiência de formas de sociabilidade e de espaços públicos qualificados que acolham as atividades coletivas, a vida social, as relações de trocas e interlocuções capazes de erigir uma esfera pública efetiva.

O Estado, aqui na figura da COHAB-RP, ao priorizar áreas distantes e mais baratas de uma mesma zona da cidade, acaba por se colocar como um importante agente de influência no mercado imobiliário urbano (ARRETCHE, 1990; SACHS, 1999; BOTELHO, 2008), interferindo com suas ações no preço da terra em todo o município. Nesse sentido, ao tempo em que o Estado abre a possibilidade da propriedade imobiliária a muitas famílias, ainda que nas áreas precárias e mais distantes, favorece o aumento indireto dos preços da terra em outras partes da cidade.

A questão da propriedade da terra como componente fundamental para as dinâmicas territoriais que interferem na ocupação das periferias das cidades, tanto informal quanto formal, se apresenta, mais uma vez, de maneira importante, especialmente quando associada ao papel do próprio Estado nesse processo. Como destaca Ermínia Maricato, ao menos desde a Primeira República há relações diretas entre o preço da terra nas periferias e a expansão urbana horizontalizada, em um contexto onde as reformas urbanas que tentaram imprimir às cidades brasileiras “[...] a imagem de progresso e modernidade visavam afastar o fantasma da presença da escravidão recente, deslocando populações pobres de áreas centrais, e recuperar espaços para o mercado imobiliário” (MARICATO, 2009, p. 34).

Esse aspecto da localização periférica e concentrada dos conjuntos dentro do espaço urbano não é exclusivo de Ribeirão Preto, nem tampouco é oriundo do simples acaso ou de um planejamento desprezioso por parte da COHAB-RP. A maneira como o Sistema Financeiro da Habitação organizava-se, viabilizando sua atuação com operações de caráter financeiro baseadas na lógica bancária, de forma mais clara durante a existência do BNH, aliada aos arranjos políticos e econômicos locais, explicaria essa característica marcante. A prática comum de produzir conjuntos massivos, extensivos e periféricos aparece com a intenção de garantir o retorno do capital investido no empreendimento e maximizar os possíveis ganhos (SANTOS, 1990; SANTOS, 2013).

Nesse caminho, uma possível explicação para essa tendência periférica e seletiva dos projetos de habitação social pode estar nas dinâmicas fundiárias (SACHS, 1999) e nos preços da terra, que dificultam as aquisições em determinadas áreas da cidade, tanto pela COHAB-RP quanto pelas populações de baixa renda de um modo geral, podendo a cidade toda “adquirir esse sentido e ser vendida em sua totalidade como mercadoria” (CARLOS, 2009, p. 311). Cabe lembrar que empresários e proprietários de terras, membros dos poderes executivo e legislativo e das autarquias municipais, quando não eram as mesmas pessoas ocupando essas diferentes posições, sempre mantiveram contato e relações políticas estreitas, fazendo circular informações sobre os projetos da Companhia que levavam a movimentos antecipados no mercado imobiliário.

O estudo das cadeias filiatórias de proprietários de terras na ponta norte da cidade esclarece pontos-chaves do histórico das operações comerciais e do percurso fundiário dos terrenos usados pela COHAB-RP. Nessas cadeias filiatórias nota-se o caminho que levou grandes porções de terra concentradas nas mãos de poucas pessoas a se transformarem em milhares de matrículas imobiliárias e, tão logo, em milhares de unidades habitacionais (DOS SANTOS, 2017, p. 145 - 148)<sup>9</sup>.

O que se pode apreender com o exemplo da ponta norte em Ribeirão Preto é que a COHAB-RP, fazendo uso da estrutura de Estado

---

9 Tanto os conjuntos Quintino Facci II, Avelino Palma e Adelino Simioni, quanto seus adjacentes mais contemporâneos, Quintino Facci I, Antônio Marincek, Jd. Geraldo Correa de Carvalho e Jd. Valentina Figueiredo ocupam hoje as terras que faziam parte da pioneira fazenda Rio Pardo.



e da legislação vigente, sobretudo o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) de 1976<sup>10</sup>, atuou efetivamente na produção do espaço urbano, adquirindo grandes porções de terra rural em negócios imobiliários que visavam à implantação de seus conjuntos para, posteriormente, comercializar as milhares de unidades habitacionais produzidas em pequenos lotes agora dentro da nova área urbana.

A atuação contraditória de concentração e desconcentração da propriedade da terra não vem necessariamente no sentido estrito de produzir um novo tipo de espaço urbano, mas sim de produzir espaço urbano sob a mesma lógica historicamente marcada na cidade pela segregação e a desigualdade social. Logo, um papel de reprodução. Assim, nesses termos, é possível pensar em uma atuação da COHAB-RP na reprodução do espaço urbano de Ribeirão Preto a partir da transformação radical e da valorização de determinada fração de terra com a produção de conjuntos habitacionais para a classe trabalhadora.

Dessa forma, as relações contraditórias de produção do espaço urbano acompanharam quase toda a trajetória de formação e crescimento da cidade de Ribeirão Preto, incluindo a participação da COHAB-RP como principal agente estatal promotor de habitação social, se estendendo pelo tempo e pelo espaço desde as origens da ocupação colonizadora da região e o desenvolvimento do modo de produção capitalista no Brasil até a atualidade, em um município influente regionalmente e atual sede da recém-criada Região Metropolitana de Ribeirão Preto.

Tais conjuntos possuem, ainda que em um primeiro momento pareçam historicamente desconexos com as dinâmicas socioespaciais dos séculos anteriores, relação com o desenvolvimento da cidade de Ribeirão Preto desde o início de sua formação, especialmente com os projetos e as reformas urbanas realizadas entre as décadas finais do século XIX e início do século XX. Evidenciam também a importância de uma abordagem mais atenta à questão da propriedade da terra em pesquisas relacionadas ao universo da habitação social e suas relações com o desenvolvimento do modo de produção capitalista no Brasil.

Fruto desse processo, com a participação enfática da COHAB-RP, observa-se a formação de extensas periferias ocupadas pela classe trabalhadora, em um movimento de ocupação que leva para mais longe

---

10 Lei Ordinária 3.236 de 1976.

um contingente populacional significativo, distantes dos principais centros de trabalho e serviços urbanos acessados cotidianamente por esses trabalhadores, que, em busca de condições materiais essenciais para a manutenção e reprodução da própria vida, como um lugar para morar, com a ajuda do Estado se lançam a esses novos espaços.



Temos, então, uma cidade onde a atuação da COHAB-RP foi substancial e contundente em direção às periferias ao norte, contribuindo com milhares de unidades habitacionais em dezenas de conjuntos para a formação de um grande arco de habitação social que se estende desde o *campus* da Universidade de São Paulo (local da antiga Fazenda Monte Alegre) até o Aeroporto Leite Lopes. Por outro lado, os vetores sul e sudoeste, historicamente privilegiados pelo Estado, quase não foram alcançados pelos projetos da Companhia.



148-149

Embora tenha havido grande variedade de agentes que atuaram em toda a história da cidade, o papel do Estado, especialmente na figura da COHAB-RP, foi preponderante para a conformação da cidade atual e suas severas desigualdades territoriais. A produção expressiva de conjuntos habitacionais massivos, térreos, unifamiliares e periféricos, concentrada no arco norte da cidade, fez de seus conjuntos exemplos categóricos do seu papel na produção e reprodução do espaço urbano. Dessa maneira, a atuação contribuiu para o crescimento espacial fragmentado e desarticulado de Ribeirão Preto, refém do capital corporativo e especulativo, em um processo de produção e comercialização do espaço urbano que ao mesmo tempo produziu extensas áreas de pobreza e desigualdade para as classes trabalhadoras. E, portanto, valendo-se do aparato legal de Estado, a COHAB-RP teve papel decisivo ao dar vazão a esse tipo de projeto urbano.

Com uma produção habitacional relevante, a COHAB-RP participou ativamente da produção do espaço urbano de diversas cidades,

interferindo na própria dinâmica imobiliária e populacional dessas cidades. Em Ribeirão Preto, as dinâmicas, a cronologia, o montante e a localização de seus projetos habitacionais são indicativos da importância da Companhia na produção capitalista do espaço urbano e os interesses do Estado no papel da habitação para a reprodução do capital.

Não é da COHAB-RP a responsabilidade por ter iniciado essa tendência de ocupação majoritária da Zona Norte, uma vez que já havia, desde as décadas iniciais de formação de Ribeirão Preto, uma nítida tendência para a produção desses espaços urbanos precarizados onde viveria a maior parte dos trabalhadores da cidade. Contudo, a atuação do Estado por meio da COHAB-RP colaborou acentuadamente para a expansão e consolidação dessa tendência, levando para longe um contingente populacional significativo, distantes dos principais centros de trabalho e serviços essenciais para a manutenção e reprodução da própria vida.

## referências bibliográficas

ARRETCHE, Marta. Estado e Mercado na Provisão Habitacional: Três Modelos de Política. Dissertação de mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 1990.

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis (Org). Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista. São Paulo, SP: Humanitas, FFLCH/USP, 1999.

BOTELHO, Adriano. A renda fundiária urbana: uma categoria de análise ainda válida. Rio de Janeiro, RJ: Revista GEOgraphia, vol. 10, n. 19, p. 24-45, 2008.

BRITO, Mônica Silveira. Modernização e tradição: urbanização, propriedade da terra e crédito hipotecário em São Paulo, na segunda metade do século XIX. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2006.

CALIL JUNIOR, Ozório. O centro de Ribeirão Preto: os processos de expansão e setorização. Dissertação de mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A condição espacial. São Paulo, SP: Contexto, 2015.

DEMINICE, Daniel. A arte de se construir cidades em meio à política local: Ribeirão Preto, 1890-1960. Dissertação de mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2015.

DOS SANTOS, Danilo Brich. O papel da COHAB-RP na produção do espaço urbano em Ribeirão Preto (SP). Dissertação de mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.

FARIA, Rodrigo Santos de. Ribeirão Preto, uma cidade em construção (1895-1930): o moderno discurso da higiene, beleza e disciplina. Dissertação de mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 2003.

LAGES, José Antônio. Ribeirão Preto, da Figueira à Barra do Retiro. O povoamento da região pelos entrantes mineiros na primeira metade do século XIX. Ribeirão Preto, SP: VGA Editora e Gráfica, 1996.

LEFEBVRE, Henri. A produção do espaço. Tradução de Doralice Barros Pereira & Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000), 2006.

MARICATO, Ermínia. Política Habitacional no Regime Militar: do milagre brasileiro à crise econômica. Petrópolis, RJ: Vozes, 1987.

\_\_\_\_\_. Por um novo enfoque teórico na pesquisa sobre habitação. In Cadernos MetrÓpole, nr 21. São Paulo, SP: Observatório das MetrÓpoles, p. 33-52, 2009.

ROLNIK, R.. Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. São Paulo, SP: Revista da ANTP, ano 25, p. 11-18, 2003.

ROYER, Luciana de Oliveira. Financeirização da política habitacional: limites e perspectivas. São Paulo, SP: Annablume, 2014.

SACHS, Céline. São Paulo: políticas públicas e habitação popular. Tradução de Cristina Murachco. São Paulo, SP: Edusp, 1999.

SANCHES, Karla. A construção da legislação urbanística de Ribeirão Preto: 1874 a 1935. Dissertação de mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2003.

SANTOS, César R. Simoni. A Nova Centralidade da MetrÓpole: da urbanização expandida à acumulação especificamente urbana. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, Milton. MetrÓpole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo. São Paulo, SP: Nobel, Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SHIMBO, Lúcia Zanin. Habitação Social, Habitação de Mercado: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro. Tese de doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010.

SILVA, Adriana Capretz Borges da. Campos Elíseos e Ipiranga: memória do antigo Barracão. Ribeirão Preto, SP: Editora COC, 2006.

WALKER, Thomas; BARBOSA, Agnaldo de Sousa. Dos coronéis à metrÓpole: fios e tramas da sociedade e da política em Ribeirão Preto no século XX. Ribeirão Preto, SP: Editora Palavra Mágica, 2000.



# **A PRODUÇÃO URBANA DE RIBEIRÃO PRETO: O CASO DO SETOR SUL<sup>1</sup>**

Débora Prado Zamboni

## INTRODUÇÃO

A produção urbana de parte específica de Ribeirão Preto, conhecida localmente como setor sul, é o tema deste capítulo. Institucionalizada como setor por decreto municipal, em 1993, essa área da cidade foi prevista, ao longo dos anos, para ser ocupada pelas classes dominantes, desde a década de 1950. O desenho do setor sul deu-se de maneira paulatina, ao longo dos anos, e foi pautado pela atuação conjunta de agentes do mercado e do Estado, por meio das leis municipais urbanas, culminando em uma produção urbana contemporânea marcada por malha urbana descontínua, com espaços residenciais fechados e dependentes do automóvel individual.

Para isso, este capítulo está dividido em três partes, além desta introdução. Na primeira parte, descreve-se a produção urbana, de



154-155

---

1 Capítulo escrito a partir da tese de doutoramento intitulada “A territorialidade do capital: Da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade”, defendida em 2018, no Programa de Pós-graduação de Gestão e Planejamento do Território da Universidade Federal do ABC (UFABC), sob orientação da Profa. Dra. Rosana Denaldi.

maneira geral, em Ribeirão Preto, na atualidade. Hoje, predomina uma urbanização dispersa e constituída por espaços residenciais fechados, no setor sul, em contraste com as demais áreas da cidade. Também descreve-se a setorização de Ribeirão Preto - o que de fato delimita o setor sul da cidade enquanto um polígono registrado por decreto municipal.

Em seguida, retomam-se as questões históricas que demonstram como o setor sul - para além de ser um polígono instituído por decreto municipal - foi se constituindo enquanto território para as classes dominantes, desde a década de 1950. Demonstra-se como as leis municipais, além de determinarem regras de uso e ocupação do solo, prevendo uma cidade que comportaria apenas bairros jardins estritamente residenciais, opera em conjunto com decretos municipais, que permitem certos usos comerciais, ou de serviços, a partir de demandas específicas. Já no item sobre a Consolidação do Setor Sul, aborda-se a passagem do setor sul para uma nova dinâmica, dos anos 2000, que considera ter seu 'ponto de virada' no que ficou conhecido na cidade como 'prolongamento da Avenida João Fiúsa'. Observa-se como essa expansão urbana foi fundamental para constituir o crescimento do setor para além do anel viário e consolidou-o como vetor de valorização da cidade nas décadas seguintes.

No último tópico, está demonstrada a característica da produção do espaço urbano do setor sul, entre 1950 e 2015. Observa-se que, para além de ter sido o local da maioria significativa dos empreendimentos realizados na cidade, nas décadas de 1950 e anos 2000, hoje, tal setor também é responsável por quase 80% dos espaços residenciais fechados que caracterizam a cidade. Por fim, conclui-se o capítulo observando principalmente que, se, por um lado, não há novidade na produção urbana da cidade capitalista (valor de troca), por outro, Ribeirão Preto parece oferecer um cenário sem obstáculos para que essa característica seja mantida em sua maior potência. Ou seja, no que diz respeito à realização contínua do que é estabelecido como prioridade pelo mercado imobiliário, tendo por consequência um território marcado pela expansão paulatina da malha urbana com vazios urbanos, espaços residenciais fechados e maior dependência do automóvel.

Essas desigualdades socioespaciais são compreendidas não como simples resultados, mas condição e produto de um processo de produção capitalista do espaço (GOTTDIENER, 1993). Para além da luta de classes, a modificação da estrutura urbana e a organização da ocupação do solo

pode propiciar lucros, por meio das rendas fundiárias, a serem capturados pelos proprietários dessas áreas da cidade (SMOLKA, 1987).

Nessa perspectiva, Villaça (1997, p. 9) destaca, no caso brasileiro, a relação da classe dominante com o Estado, para a edificação de infraestruturas urbanas que priorizam cada vez mais o sistema viário voltado para o automóvel e atendem regiões específicas nas quais se concentram essas classes dominantes. Somam-se a isso a localização de aparelhos do Estado (como centros administrativos, por exemplo) e a legislação urbana local, que “visa predominantemente atender os requisitos urbanísticos – tamanho dos lotes, recuos e até mesmo os códigos de obras – desejados e viáveis pelas e para as camadas de mais alta renda”.

Smolka (1987, p. 78) também observa que a diferenciação socioespacial “passa a ser atendida não como um mero subproduto, mas como parte de uma explicação mais ampla sobre as inter-relações entre a estruturação urbana e os próprios agentes responsáveis por este processo”. Nessa explicação mais ampla, é interessante compreender a diferenciação socioespacial enquanto causa e não consequência de um processo. Ou seja, não se deve olhar para a diferenciação socioespacial apenas como resultado dessa cidade, mas também no aspecto de que a diferenciação socioespacial acrescenta valor a certas áreas da cidade e isso pode ser de interesse do mercado imobiliário.

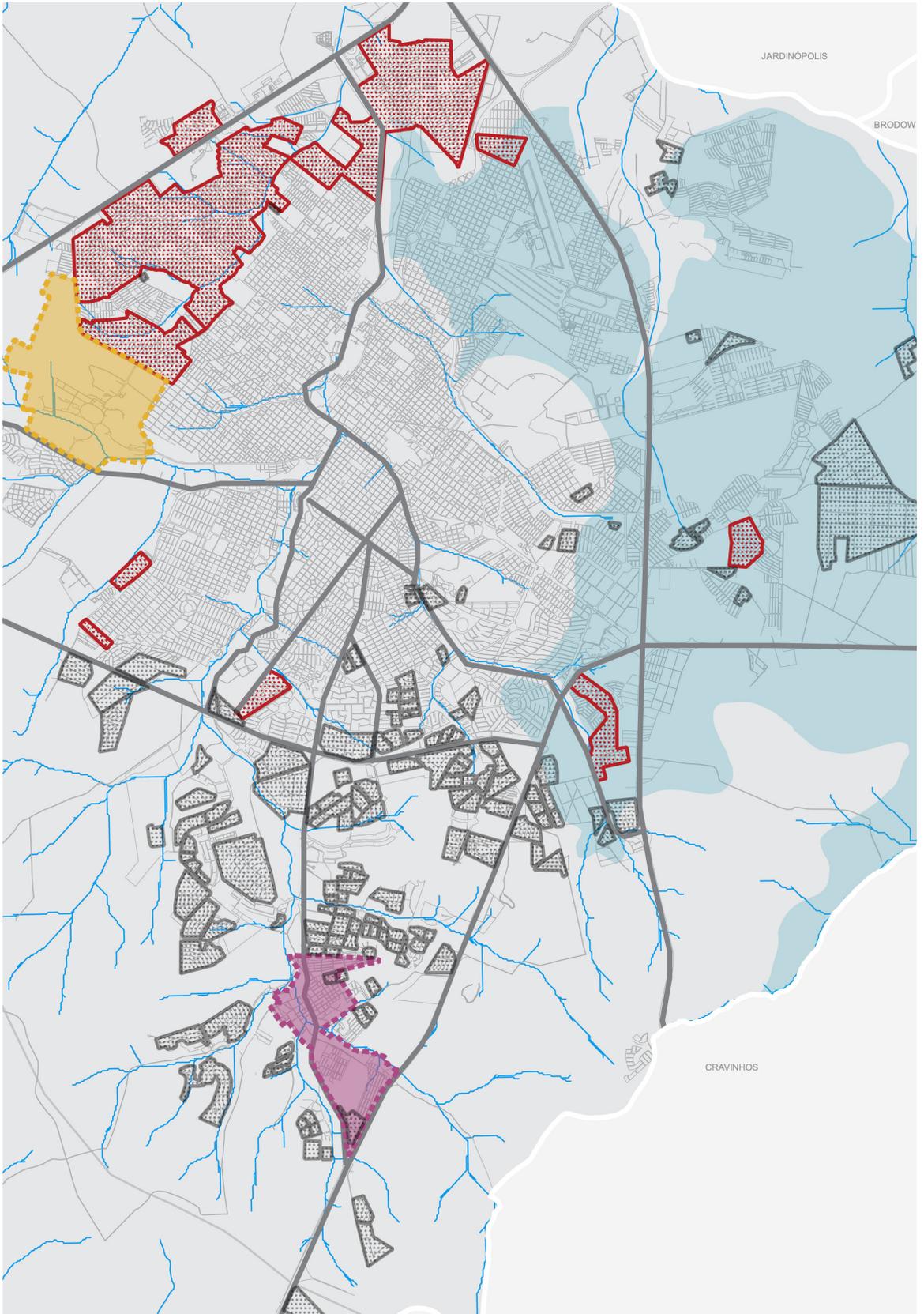
156-157

## **PRIMÓRDIOS, CENÁRIO ATUAL DE RIBEIRÃO PRETO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DO SETOR SUL**

Ribeirão Preto, como muitas outras cidades brasileiras, é composta por espaços urbanos distintos, constituídos, desde sua fundação, para grupos sociais diferentes. A emergência dessa exclusão social é traço marcante de sua história e característica relevante do crescimento da malha urbana do município (FARIA, 2003; SILVA, 2008; MELO, 2017). Desde os primórdios, grupos dominantes da cidade produziram espaços urbanos para seu convívio e os distanciaram dos espaços que serviriam para abrigar o que “precisaria ser ocultado”<sup>2</sup> (SILVA, 2008, p.188). No eixo

---

<sup>2</sup> Como, por exemplo, o matadouro da cidade; casas para a classe operária, etc. Sobre o assunto, sugere-se a leitura do capítulo de Adriana Manhas Silva neste mesmo livro.



JARDINÓPOLIS

BRODOW

CRAVINHOS



fonte: ZAMBONI (2018, p. 62).

-  ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS (ERF)
-  CONJUNTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL
-  PRINCIPAIS VIAS
-  CAMPUS DA USP
-  DISTRITO DE BONFIM PAULISTA
-  ÁREA DE AFLORAMENTO DO AQUIFERO GUARANI

de crescimento do núcleo urbano original para o sul, formou-se a cidade para os grupos dominantes, enquanto que, em seu eixo de crescimento norte, teve lugar a “cidade invisível”, formada pela população de menor renda, os operários e imigrantes (SILVA, 2008, p.188).

Por períodos, pode-se sinalizar essa distinção desde a Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto: ainda no século XIX, com os Códigos de Postura (SANCHEZ, 2003); a partir da década de 1950, com a legislação específica de ordenamento territorial, que reservou parte da cidade como áreas estritamente residenciais constituídas para as classes dominantes (CALIL, 2003); na década de 1980, com decretos municipais que autorizam atividades “bem-vindas”<sup>3</sup> nas áreas estritamente residenciais; na década de 1990, com a institucionalização dessa área como “setor sul” e principal vetor de crescimento e expansão urbana da cidade; após os anos 2000, com a atuação de empresas locais e diante do *boom* imobiliário desse período consolida-se como vetor de maior preço e valorização do metro quadrado da cidade (ABREU, 2014; BARCELLA, 2018; ZAMBONI, 2018).



158-159

Sobre o uso e a ocupação do território municipal, vale dizer que a porção norte da malha urbana, reconhecida localmente como zona norte, historicamente, foi importante na localização da indústria e moradia de operários. A partir da década de 1970, essa área passa a ser a principal localização de Conjuntos Habitacionais de Interesse Social<sup>4</sup> realizados

3 São autorizados comércios e serviços específicos, como perfumarias, floriculturas, etc., num claro atendimento às demandas específicas da ocupação do bairro que se formava. Sobre o assunto, sugere-se a leitura do trabalho de Calil (2003).

4 Sobre a produção da Cohab, em Ribeirão Preto, ver Dos Santos (2017).



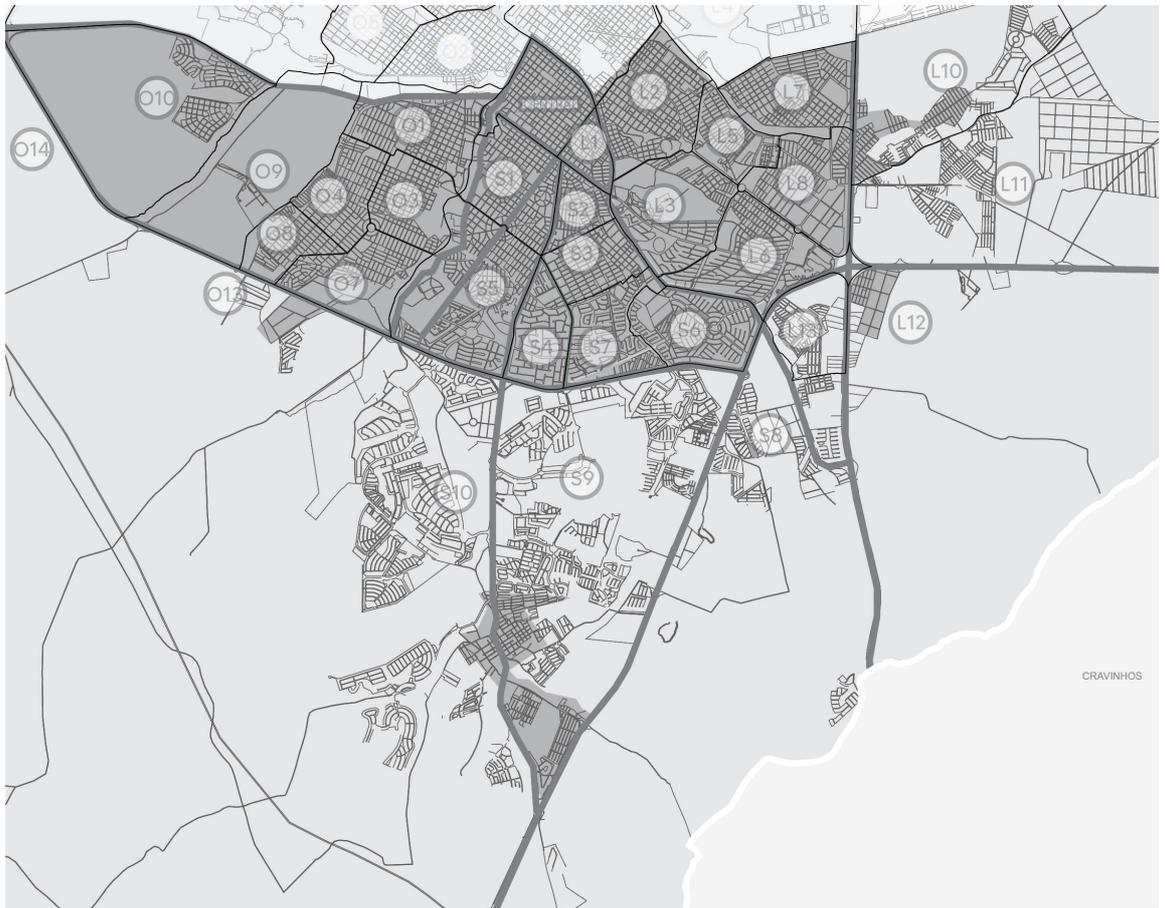
MAPA 2 - SETORES DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO/SP  
 (DECRETO MUNICIPAL 333/1983)



- SETORES
- MALHA VIÁRIA DE 2018

- PRINCIPAIS VIAS DA DÉCADA DE 1990
- PERÍMETRO URBANO

fonte: ZAMBONI , 2018.



MAPA 2 - MAPA DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO COM DESTAQUE PARA OS SUBSETORES QUE CONSTITUEM O SETOR SUL



fonte: ZAMBONI , 2018.

— SETORES

— PRINCIPAIS VIAS DA DÉCADA DE 1990

— MALHA VIÁRIA DE 2018

■ PERÍMETRO URBANO

pela Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (Cohab-RP). Já a porção sul, em relação ao centro urbano do município, reconhecida e divulgada pelos meios de comunicação como zona sul da cidade, também tem uso predominantemente residencial, que se inicia na década de 1930, intensifica-se na década de 1950, institui-se como vetor de expansão na década de 1990, pelo Plano Diretor da cidade, e possui o maior número de registro de empreendimentos viabilizados na cidade, após os anos 2000. Atualmente, é caracterizada pela implantação da maior parte dos espaços residenciais fechados da cidade.

A parte leste do município, depois da Rodovia Anhanguera (que compõe o Anel Viário), foi reconhecida por lei municipal<sup>5</sup>, em 1995, como área de afloramento do Aquífero Guarani, com restrições em relação ao seu uso e à sua ocupação. Já a porção oeste do município tem sua ocupação vinculada às fazendas de café, ainda no final do Século XIX. Parte da principal fazenda da área foi desapropriada pelo Estado, em 1940, e tornou-se campus da Universidade de São Paulo (USP) e sua Faculdade de Medicina começou a funcionar em 1952 (USP, 2018). A estruturação espacial da área ocorre, principalmente, pelo eixo rodoviário que liga o município de Ribeirão Preto ao município de Sertãozinho e avenidas que unem esse eixo rodoviário ao centro urbano (Mapa 1).

O setor sul de Ribeirão Preto foi institucionalmente estabelecido como polígono em 1983, pelo Decreto municipal 333/1983, que dividiu toda a área urbana do município em setores e subsetores. Essas demarcações territoriais foram definidas a partir da ideia de que cada subsetor deveria compreender uma área onde a população residente pudesse ter acesso a equipamentos públicos, assim como serviços para demandas diárias dentro de seu subsetor, atendendo ao conceito de “Unidades de Vizinhança” (GABARRA, 2016).

As vias arteriais que delimitam os setores estão localizadas nos fundos de vale do município, organizando o tráfego de maneira radial, da zona central para as zonas periféricas. A ideia é que, nesses subsetores, o pedestre tivesse prioridade sobre os outros modais e as vias expressas, ou arteriais, nunca os cruzassem, compondo seus limites (GABARRA, 2016). Esses limites, por sua vez, têm relação com as vias arteriais da proposta viária, pensada em 1960 (BRASIL, 1960), e podem ser observados no Mapa 2.

A denominação dos setores segue sua localização a partir do centro histórico da cidade: centro ou quadrilátero central, setor norte, setor leste, setor sul e setor oeste. O centro (C) possui 2,28 quilômetros quadrados e não foi subdividido. Já os outros quatro setores foram subdivididos: o setor norte (N), com 98,18 quilômetros quadrados, foi dividido em 19 subsetores; o setor leste (L), com 149,55 quilômetros quadrados, em 13 subsetores; o setor sul (S), com 98,78 quilômetros quadrados, em 10

---

<sup>5</sup> As áreas de afloramento foram delimitadas pelo Código Ambiental Municipal (Lei 1.616/2004) como Zonas de Uso Especial, com restrições em relação ao seu uso e à sua ocupação (Art. 84, § 1o).

subsetores e o setor oeste (O), com 130,49 quilômetros quadrados, foi subdividido em 16 subsetores.

Como se observa no Mapa 3, o setor sul está localizado logo abaixo do núcleo central da cidade e seu território ultrapassa o Anel Viário, englobando o Distrito de Bonfim Paulista.

## **A CONSTITUIÇÃO DO SETOR SUL COMO VETOR DE VALORIZAÇÃO**

Como apresentado, a área ao sul do núcleo urbano original foi denominada de setor sul apenas com o Decreto 333, de 26 de dezembro de 1983. No entanto, a sua regulação para a demanda solvável de habitação para grupos dominantes no município iniciou-se muito antes, na década de 1950. O setor sul, portanto, foi sendo constituído ao longo do tempo e se consolidando como vetor de expansão e valorização do município a partir da regulação que se compreende ter formado essa vertente de valorização sul.

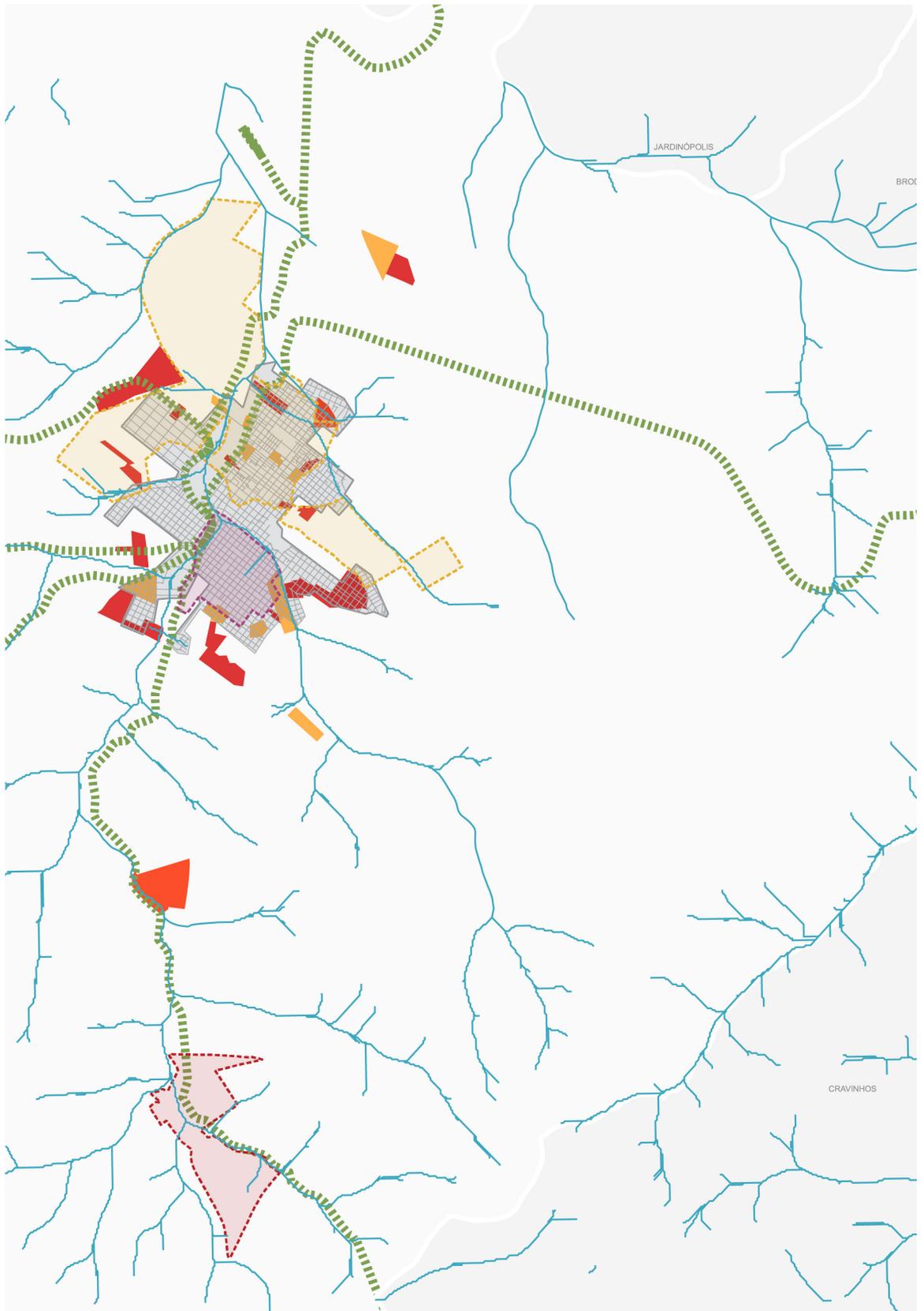
Os primeiros bairros de Ribeirão Preto, fora do patrimônio religioso, foram conformados ao norte e oeste dessa área, a partir do Núcleo Colonial Antônio Prado. Esse núcleo teria servido “à burguesia dominante como depositário de tudo o que ela desejava esconder: fábricas, hospitais e agentes de contaminação, animais, e, sobretudo, pessoas pobres, incluindo operários e imigrantes” (SILVA, 2008, p. 7 e 101) (Fig. 4). Já as outras áreas sofreram um processo de isolamento, em relação ao patrimônio religioso, que se deu pela dificuldade de acesso e também pela falta de infraestrutura (SILVA, 2008).

A partir da década de 1930, foram implantados, em Ribeirão Preto, os primeiros loteamentos ao sul do núcleo urbano original (DEMINICE, 2015). Esses loteamentos seguiam o tipo de ocupação de bairros jardins da época, em termos de largura de vias, tamanho de terreno, e recuos (GARCIA et al., 2016). Tais bairros acabaram norteando a legislação municipal aprovada nas décadas seguintes. Em 1952, a Lei municipal 255, de 4 de outubro de 1952, fixou dimensões mínimas para a largura do passeio e do leito das novas ruas que fossem abertas na cidade, baseadas no padrão instituído por esses loteamentos.

Em 1955, a Lei municipal 411, de 11 de maio, definiu as áreas do município que seriam consideradas “bairros residenciais” (Art. 1o). Na



162-163



## MAPA 4 - IOCALIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO RELIGIOSO NA CONFLUÊNCIA ENTRE O RIBEIRÃO PRETO E O CÓRREGO DO RETIRO SAUDOSO



fonte: ZAMBONI, 2018.

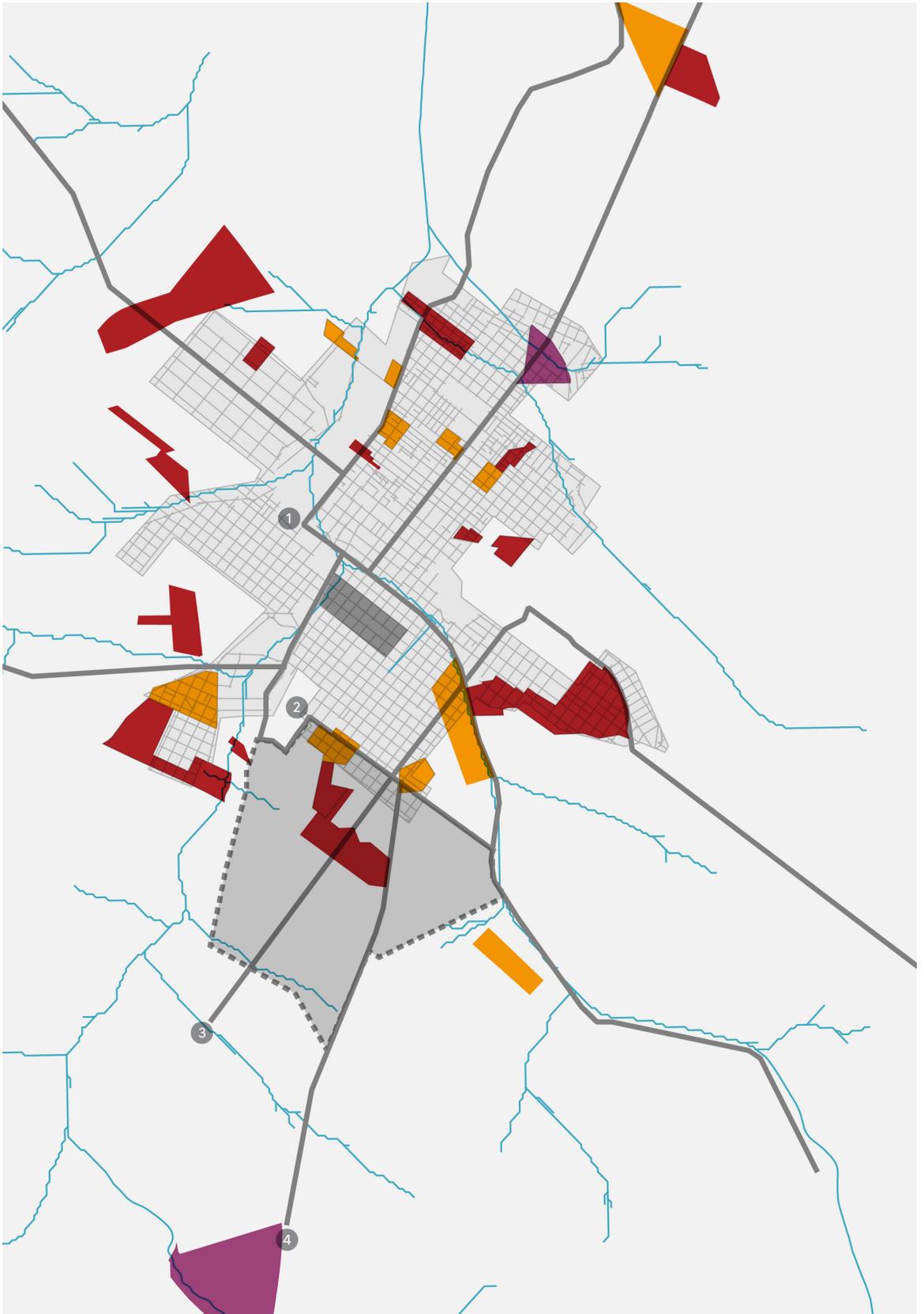


prática, tal lei demarcou uma área, ao sul do núcleo urbano original, para uso do solo estritamente residencial, a partir do sistema viário formado pelas Avenidas Nove de Julho; Presidente Vargas; e Independência, como indicado no Mapa 5.



Tal lei também trouxe parâmetros para a ocupação do solo dessa área. Os lotes deveriam ter área mínima de 250 metros quadrados e frente mínima de 10 metros, com proibição de construção de mais de uma edificação por lote e de casas geminadas ou habitações coletivas; determinava altura máxima de 2 pavimentos e recuos mínimos de 5 metros de frente e 2 metros de lateral. Essas características definem um padrão de uso e ocupação pouco diverso, em termos de possibilidades construtivas, para diferentes grupos sociais. O uso e a ocupação definidos pela legislação garantiam a produção do espaço urbano com as características buscadas para a implementação do produto “lote”, visando a atender aos padrões da elite do período, interessadas nos bairros jardins como espaços para morar.

Sobre o uso do solo, que se configura, alterações pontuais passaram a ser permitidas, nos anos seguintes, por meio de legislação específica.



fonte: ZAMBONI, 2018.

 ÁREA RESIDENCIAL - LEI No 411

 ZONA CENTRAL

 MALHA VIÁRIA DE 1925

 PRINCIPAIS VIAS

 HIDROGRAFIA

PARCELAMENTO:

 1940-1949

 1930-1939

 1920-1929

1 AV. FRANCISCO JUNQUEIRA

2 AV. NOVE DE JULHO

3 AV. INDEPENDÊNCIA

4 AV. PRESIDENTE VARGAS

Foram aprovadas leis entre 1961 e 1967<sup>6</sup>, que autorizavam a instalação de farmácias, mercearias, bares, restaurantes e padarias, nas áreas residenciais, por serem serviços demandados pela população que se instalava nessa área. Novas áreas foram demarcadas como “zonas residenciais da cidade”, pela Lei municipal 863, de 20 de dezembro de 1966<sup>7</sup>.

Na década seguinte, em 1977, as avenidas citadas anteriormente (Nove de Julho, Independência e Presidente Vargas) deixaram de ter uso estritamente residencial com a promulgação da Lei municipal 3.349, de 9 de novembro de 1977, que liberou a atividade comercial em parte dessas vias<sup>8</sup> (Art. 1o). No entanto, tal lei definiu quais tipos de estabelecimentos poderiam ser instalados nessas áreas, a partir de escolhas que priorizavam a elite local, com comércio de consumo excepcional (raro e requintado); serviços profissionais; serviços pessoais de saúde e higiene; serviços de escritório (Art. 2o). Vale ressaltar que, entre as décadas de 1940 e 1970, a aprovação de parcelamentos do solo nessa área foi significativa, como se observa no Mapa 6.

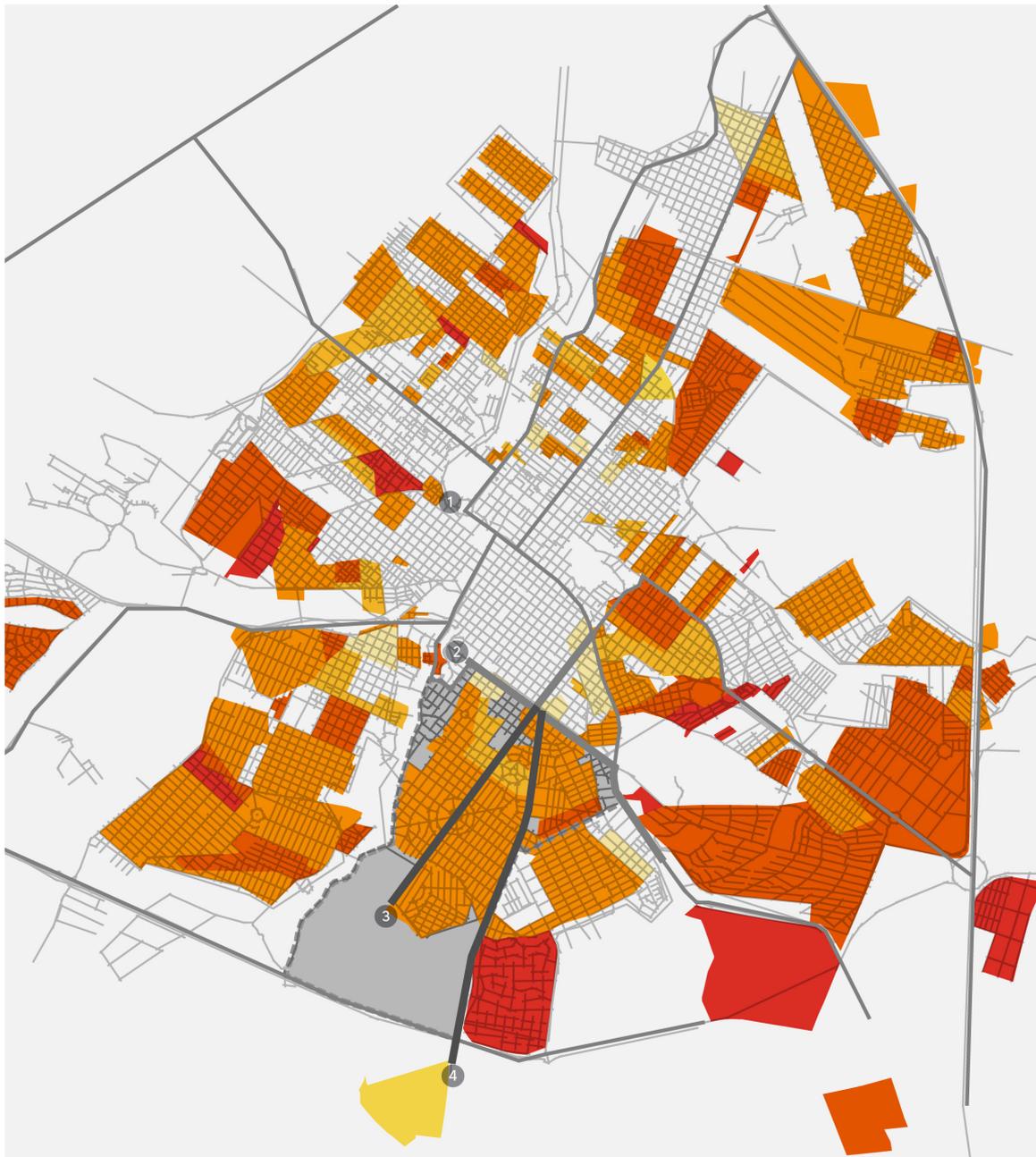


Já na década de 1980, além da aprovação dos estabelecimentos comerciais e de serviços específicos, novos usos foram permitidos, pelo

6 Lei municipal 1.119, de 27 de novembro de 1961; Lei municipal 1.1845, de 30 de novembro de 1966; e Lei municipal 1.993, de 10 de outubro de 1967.

7 Referida lei modificou o Art. 1o da Lei de 1955, assinalando novas áreas da região sul como integrantes da “zona residencial da cidade”.

8 Na Avenida 9 de Julho; na Avenida Independência (do início até a Rua Júlio Prestes) e na Avenida Getúlio Vargas (após a Avenida Antônio Diederichsen).



MAPA 6 - AMPLIAÇÃO DAS ÁREAS RESIDENCIAIS PELA LEI MUNICIPAL 4.709/1985 E DELIMITAÇÃO DOS CORREDORES COMERCIAIS 1 E 2



fonte: Organizado pela autora, elaborado por Bruna Fernandes a partir de dados da SEPLAN (2016a).

-  ÁREA RESIDENCIAL - LEI No 411
-  MALHA VIÁRIA DE 1971
-  PRINCIPAIS VIAS
-  CORREDOR COMERCIAL 1
-  CORREDOR COMERCIAL 2

- PARCELAMENTO:
-  1920-1929
  -  1930-1939
  -  1940-1949
  -  1950-1959
  -  1960-1969
  -  1970-1979

-  1 AV. FRANCISCO JUNQUEIRA
-  2 AV. NOVE DE JULHO
-  3 AV. INDEPENDÊNCIA
-  4 AV. PRESIDENTE VARGAS

Poder Público Municipal<sup>9</sup>, visando a atender às demandas específicas dos grupos residentes na área como: “casas de chá e restaurantes de primeira categoria”<sup>10</sup>, “lojas de decoração e floricultura”<sup>11</sup>, dentre outras leis aprovadas no município nesse período. Em 1981, compoendo esse cenário, foi inaugurado o Ribeirão Shopping, primeiro da cidade, atualmente do grupo Multiplan, na Avenida Presidente Vargas, próximo ao Anel Viário.

Dois anos depois, a Lei municipal 4.375, de 5 de agosto de 1983, estendeu o uso comercial por toda a Avenida Presidente Vargas, até o Anel Viário (Art. 1o) chegando até esse novo centro comercial inaugurado. Já a Lei municipal 4.709, de 5 de novembro de 1985, ampliou a área residencial demarcada até o Anel Viário e acrescentou novos tipos de estabelecimentos comerciais e de serviços, que poderiam ser implantados nessas avenidas, diferenciando-as em corredor comercial 1 e 2, como apresentado no Mapa 6.

Em 1990, a Lei municipal 5.685, de 20 de fevereiro, revogou a Lei municipal 4.709/1985, e consolidou a ampliação da área residencial. Trouxe especificações para áreas nas quais poderia haver o uso misto e consolidou a figura dos corredores comerciais, trazendo a permissão de novos usos, além dos já previstos, abrindo essa possibilidade para outras vias (Avenidas Caramuru; Antônio Diederichsen; Senador César Vergueiro).



168-169

Tal cenário, conformado pela legislação municipal com a mudança nos padrões de consumo e deslocamento, colaborou para a saída do comércio e serviços (de luxo) da região central do município para as principais avenidas da parte sul, que se interligam ao Anel Viário, resultando no deslocamento do comércio e serviços do “centro tradicional” da cidade para esses eixos viários (CALIL, 2003). No entanto, a prática de aprovação e adição de usos, caso a caso, continua. Além disso, a Lei 5.685/1990 possibilitou que, por meio de decretos, o prefeito pudesse instituir novas áreas estritamente residenciais e atividades comerciais, ou de serviços, ainda não previstas.

As práticas detalhadas aqui, da aprovação de leis que configuram o espaço aos poucos, mas com o objetivo comum de criar uma área

---

9 Leis municipais 3.599/1979, e 3.746/1980.

10 Lei municipal 3.355/1977.

11 Lei municipal 3.814/1980.

exclusiva para habitação e consumo de grupos dominantes, produz um espaço de exclusão de significativa parte da população de Ribeirão Preto, e, mais do que isso, reserva uma parte da cidade com infraestrutura para a valorização que se dá ao longo das décadas. Por período, destacam-se: i) na década de 1950 - com os parâmetros de tamanho de terreno e disposição das casas; ii) nas décadas de 1960 e 1970 - com o tipo de comércio e serviços liberados na área; e iii) nas décadas de 1980 e 1990 - com a ampliação da área estritamente residencial, com possibilidade de implantação de comércio e serviços nas avenidas principais da área, priorizando o uso do automóvel, devido às longas distâncias. O resumo desse processo mediado pela legislação municipal é apresentado na Tabela 1.

A trajetória da regulação urbana de Ribeirão Preto, descrita até aqui, entre as décadas de 1950 e 1990, demonstra que o Estado esteve continuamente deliberando leis que conformaram o território para as classes dominantes da cidade. Para além de espaço de permanência, essa regulação favorece o desenvolvimento geograficamente desigual (HARVEY, 2004).

## **CONSOLIDAÇÃO DO SETOR SUL COMO VERTENTE DE VALORIZAÇÃO**

O crescimento ao sul do núcleo urbano original de Ribeirão Preto, a partir do que foi até aqui apontado, remete à atuação do poder público municipal desde a década de 1950 sobre a continuidade na regulação municipal para o uso e ocupação específicos e restritivos para a área, mas também sobre o planejamento e a execução de sistema viário municipal. Assim, ressalta-se a implantação da área composta pelo prolongamento da Avenida Professor João Fiúsa com parcelamento de gleba. Essa avenida representa um eixo viário com promessas, de seus realizadores, de expandi-lo para além do Anel Viário, com significativa valorização imobiliária da cidade de Ribeirão Preto na década de 1990.

Apesar do crescimento periférico da malha urbana, a vertente formada a partir das Avenidas Independência e Presidente Vargas representaram o território para a moradia e as relações sociais das classes dominantes na cidade. Nesse sentido, o prolongamento da Avenida João Fiúsa se deu na continuidade desse território, o que viabilizou a consolidação das características da ocupação para as classes dominantes, atualizando-se com as novas formas de moradia, como os edifícios altos e espaços residenciais fechados.

PERÍODO	LEIS	PARÂMETROS	DETALHES
Década de 1950	Lei 255/1952  Lei 411/1955W	Fixou as dimensões mínimas para a largura do passeio e do leito das novas ruas  Definiu as áreas do município que seriam “bairros residenciais”	Lotes com, no mínimo, 250m <sup>2</sup> ; frente: mínimo de 10m; proibição de mais de uma edificação por lote; construção de casas geminadas ou habitações coletivas; altura máxima de 2 pavimentos; recuos com, no mínimo, 5m de frente e 2m de lateral
Década de 1960	Leis 1.119/1961 1.1845/1966 1.1993/1967	Autorizam uso comercial e de serviços (específicos)	Farmácias, mercearias, bares, restaurantes e padarias
Década de 1970	Lei 3.349/1977	Liberada a atividade comercial nas Avenidas Nove de Julho, Independência e Presidente Vargas	Comércio de consumo excepcional (raro e requintado); serviços profissionais; serviços pessoais de saúde e higiene; serviço de escritório e negócios
Década de 1980	Lei 4.375/1983	Ampliou a área estritamente residencial até o Anel Viário. Estendeu o uso comercial por toda a Avenida Presidente Vargas até o Anel Viário	
Década de 1990	Lei 5.685/1990	Ampliou o número de avenidas cujo uso comercial era permitido	



170-171

TABELA 1. Período, legislação municipal e parâmetros para formação do setor sul de Ribeirão Preto.

A história do prolongamento da Avenida Professor João Fiúsa iniciou-se na década de 1980, quando a Associação das Irmãs Ursulinas procurou a empresa Hochtief do Brasil, braço brasileiro da empresa construtora alemã Hochtief AG (atual HTB), para viabilizar a construção de uma nova unidade de seu colégio. A Associação possuía duas áreas no município de Ribeirão Preto: uma no centro, onde se localizava o Colégio Santa Úrsula e, outra, com 532.860 metros quadrados, no encontro das Avenidas Presidente Vargas e Professor João Fiúsa (MELO, 2017). Essa segunda área era conhecida como Chácara das Irmãs Ursulinas, local onde se criava gado e plantavam verduras.

A ideia da construtora era realizar loteamento com área de 350 mil metros quadrados e a construção de um novo colégio, na área da chácara. O capital conseguido por meio da venda dos lotes desse parcelamento viabilizaria a construção do novo colégio. No início da década de 1990, o proprietário de empresa loteadora local interessou-se pelo empreendimento e defendeu que o loteamento planejado não seria suficiente para viabilizar financeiramente a construção do colégio, sendo necessário maior retorno financeiro do loteamento. Como proposta final, foram aprovados dois “condomínios horizontais sem construção” e 25 lotes para edifícios altos. Uma empresa construtora incorporadora local, atuante no mercado de apartamentos, chamada Habiart, com a construtora local Engindus, formaram uma nova empresa chamada Grupo de Desenvolvimento Urbano (GDU). Tal empresa foi responsável pelo projeto, a aprovação e comercialização dos terrenos, entre 1992 e 1993. O empreendimento possibilitou arrecadar recursos para que o colégio fosse construído pela Hochtief, em 1995, por US\$14 milhões.

Os 25 edifícios altos foram levantados por quatro construtoras locais (Habiart, Copema, Stefani Nogueira e Pereira Alvim) e aprovados entre 1999 e 2010. A Avenida Professor João Fiúsa também representou o novo eixo de verticalização na cidade, dentro de uma situação específica de mudança da legislação municipal. Em 1993, a Lei municipal 211, de 22 de janeiro, diminuiu o coeficiente de aproveitamento da zona central do município (de seis para três vezes). O centro, até então, representava a localidade do nicho de mercado de apartamentos de grande metragem quadrada. Ainda no mesmo ano, a Lei municipal 265, de 11 de outubro, autorizou a construção de edificações verticalizadas em avenidas específicas; dentre elas, a Professor João Fiúsa, como observado na Imagem 1.

No município, essa área ficou conhecida como “Região da Fiúsa” e concentrou os preços mais altos do metro quadrado de apartamentos

na cidade, no período de 1995 a 2010, segundo estudo de Abreu (2014, p. 125). A valorização do metro quadrado dos apartamentos, nessa avenida, foi estudada por Melo (2017), que dividiu a viabilização do empreendimento-avenida em duas etapas. Comparando a Planta Genérica de Valores de 2001 e 2012, observa-se que, na primeira etapa de viabilização do “empreendimento-avenida”, a valorização dos imóveis localizados chega a 1.771,91%. Na segunda etapa, essa valorização, em parte da avenida, que ficou conhecida como “alto da Fiúsa”, no mesmo período, chegou a 3.140,42% (MELO, 2017, p. 143).

O prolongamento da Avenida Professor João Fiúsa, como empreendimento imobiliário, pelo GDU Incorporações e Construções Ltda., possibilitou novas parcerias para a implementação de outros negócios imobiliários na cidade.

Entre os anos de 2000 e 2004, o GDU realizou outros quatro grandes parcelamentos no setor sul da cidade: Nova Aliança; Nova Aliança Sul; Jardim Botânico; e Jardim Olhos d'Água. Os três primeiros foram aprovados ainda sob a Lei municipal 3.346/1977. Já o Jardim Olhos d'Água foi aprovado apenas em 2010, devido a um processo mais longo que envolveu o início do projeto com o GDU, a continuidade e viabilização por empresa constituída pela família proprietária da área<sup>12</sup>. O Jardim Olhos d'Água acabou constituído por três loteamentos (Jardim Olhos d'Água I, II e III), aprovados apenas em 2010, sob a Lei de Uso e Ocupação do Solo (2.157/2007). As áreas, a localização por subsetor, e o ano de aprovação dos empreendimentos, estão registrados na Tabela 2.



172-173

Como características comuns, observa-se que todos os parcelamentos são originários de fazendas e o uso da terra, antes da aprovação dos parcelamentos, era rural<sup>13</sup>. Os loteamentos citados no Quadro 2 estão localizados em fazendas nas proximidades do Anel Viário - contorno sul de Ribeirão Preto como reproduzido na Figura 8. É interessante observar, na mesma figura, os três viadutos indicados pelos círculos preenchidos em preto, que foram construídos pelo poder público municipal, em parceria com o poder público estadual, e viabilizaram a passagem por baixo do Anel Viário, garantindo a continuidade do setor sul.

---

12 A família formalizou empresa própria de loteamento e seus empreendimentos foram aprovados após 2010.

13 Os loteamentos Nova Aliança e Nova Aliança Sul são originários da Fazenda Nova Aliança; o loteamento Jardim Botânico, originário da Fazenda Aliança; o loteamento Jardim Olhos d'Água, da Fazenda Olhos d'Água.



Os três viadutos construídos na Rodovia SP-322, mais conhecida como Anel Viário - contorno sul, foram o Viaduto Kamel Lian, no km 315,8, que permite o acesso entre os bairros Aliança Sul e Nova Aliança Sul; o Viaduto Jamile José Calil, no km 313,3, que estabelece a continuidade da Avenida Professor João Fiúsa, principal via do Jardim Olhos d'Água; e o Viaduto Vanderlei Caixe, localizado no Km 315,8, que permite a conexão do Jardim Botânico com outros parcelamentos na zona de expansão urbana.

Observa-se que o prolongamento da Avenida Professor João Fiúsa contou, além das parcerias entre empresários e empresas do ramo imobiliário, com as possibilidades abertas pelas mudanças ocorridas na legislação urbana municipal. Esse empreendimento imobiliário da Região da Fiúsa possibilitou não apenas que o eixo de expansão sul continuasse sendo área de valorização, como também garantiu o reconhecimento de empresários e empresas envolvidos. Nesse sentido, novas áreas, antes rurais, foram parceladas pelos mesmos empresários e mesmas empresas, permitindo a continuidade de valorização do eixo sul.



Imagem 1. Foto dos condomínios verticais implantados na Avenida Professor João Fiúsa. Fonte: Gomes (2017).

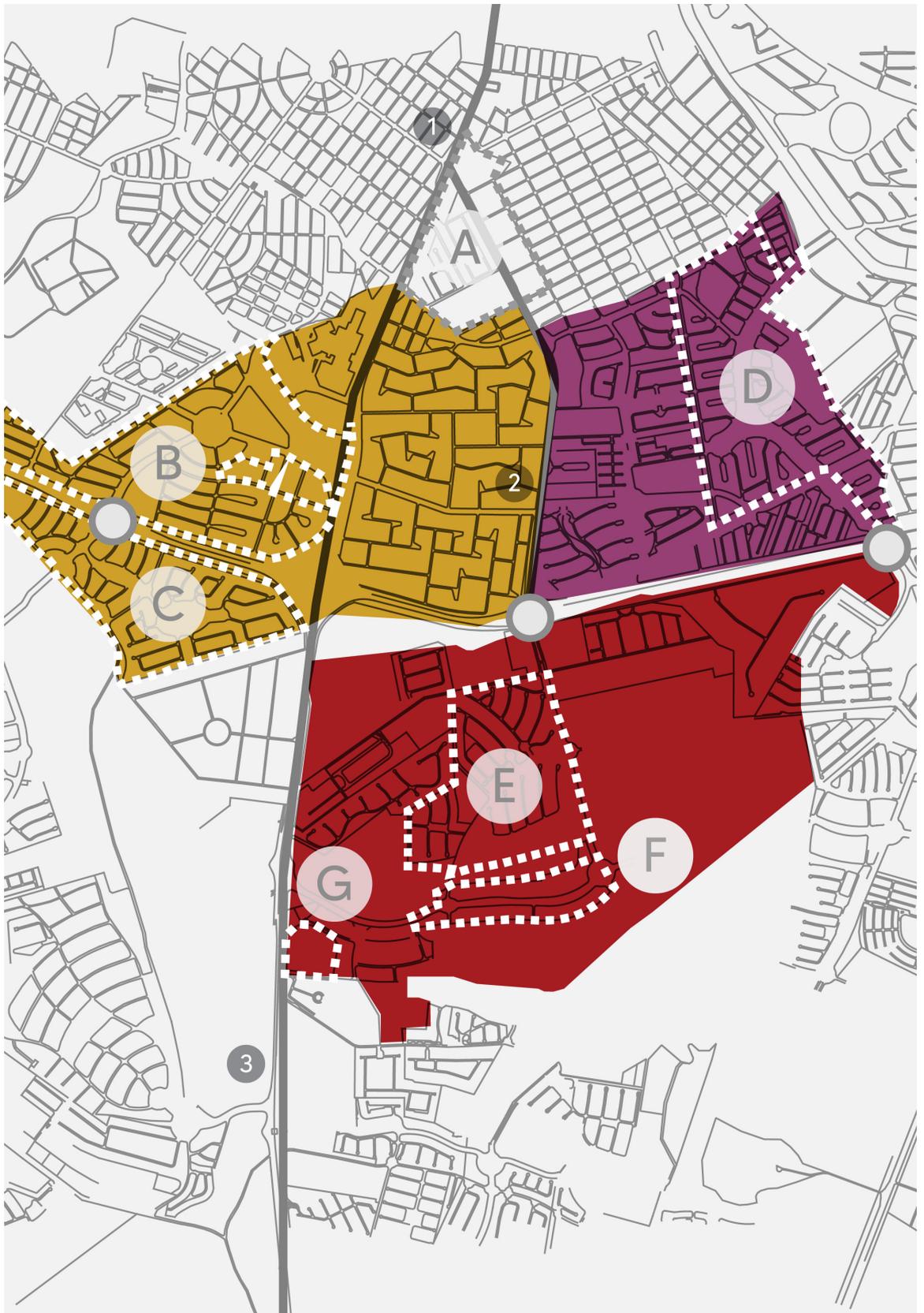


174-175

LOTEAMENTO	LOCALIZAÇÃO	APROVAÇÃO	ÁREA (m2)	ZONA
Nova Aliança	Subsetor 5	2000	964.793,68	Urbana
Jardim Botânico	Subsetores 3, 6 e 7	2002	906.968,87	Urbana
Nova Aliança Sul	Subsetor 10	2004	658.109,58	Expansão Urbana
Jardim Olhos d'Água I			504.048,03	
Jardim Olhos d'Água II	Subsetor 9	2010	409.294,68	Expansão Urbana
Jardim Olhos d'Água III			22.156,98	

TABELA 02. Informações sobre os loteamentos Nova Aliança, Jardim Botânico, Nova Aliança Sul e Olhos d'Água.

fonte: organizado pela autora a partir do estudo de Melo (2017).





- LOTEAMENTOS
- MALHA VIÁRIA
- PRINCIPAIS VIAS
- VIADUTOS

- ÁREAS
- FAZENDA ALIANÇA
  - FAZENDA NOVA ALIANÇA
  - FAZENDA OLHOS D'ÁGUA

- ① AV. PRESIDENTE VARGAS
- ② AV. PROF. JOÃO FIUSA
- ③ ROD. JOSÉ FREGONESI

- Ⓐ JARDIM SANTA ANGELA
- Ⓑ NOVA ALIANÇA
- Ⓒ NOVA ALIANÇA SUL
- Ⓓ JARDIM BOTÂNICO
- Ⓔ JARDIM OLHOS D'ÁGUA I
- Ⓕ JARDIM OLHOS D'ÁGUA II
- Ⓖ JARDIM OLHOS D'ÁGUA III

## ASPECTOS GERAIS DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM RIBEIRÃO PRETO E NO SETOR SUL, ENTRE 1950 E 2015



176-177

A produção do espaço urbano no setor sul de Ribeirão Preto, no período demarcado entre 1950 e 2015, aponta para um processo de diferenciação socioespacial que culmina no modo de habitar e consumir na cidade. Dados desse período permitem apontar os números dos empreendimentos imobiliários viabilizados por setor, na cidade, com ressalva para o setor sul. Em seguida, a produção do setor sul terá observadas suas características específicas.

Com base nos dados da Prefeitura de Ribeirão Preto (SPGRP, 2011), entre 1950 e 2015, foram contabilizados 312 empreendimentos imobiliários no município.<sup>14</sup> No banco de dados consultado, consideram-se como empreendimentos imobiliários os loteamentos; conjuntos habitacionais de interesse social; e condomínios horizontais. No entanto, não estão contabilizados os condomínios verticais, nem os parcelamentos ocorridos no setor centro. As aprovações estão distribuídas ao longo do período,

14 Não se pode falar em aprovações, pois nem todos esses empreendimentos estão regularmente aprovados, assim, é adotado o termo “viabilizações”.

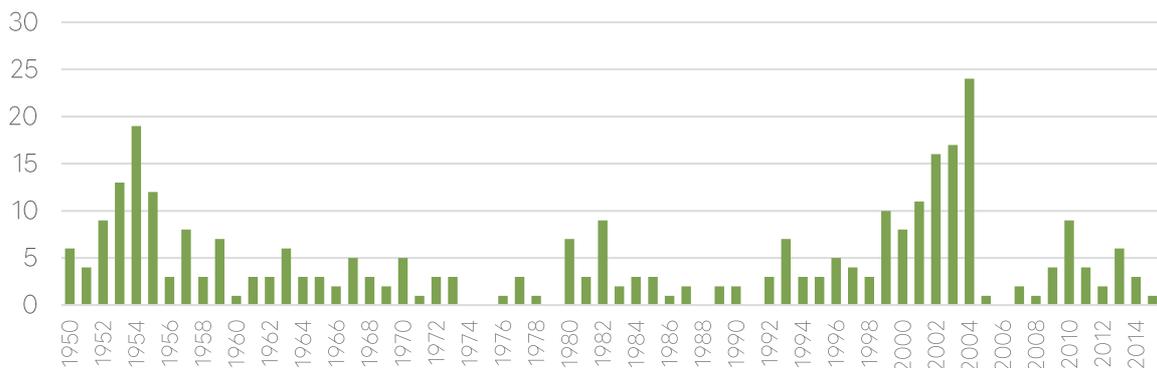


GRÁFICO 1. Número de empreendimentos viabilizados por ano, em Ribeirão Preto, entre 1950 e 2015.

Fonte: Zamboni (2018).

como se observa no Gráfico 1, com os maiores números na década de 1950 e período do final da década de 1990 ao ano de 2004.

Do total de 312 empreendimentos aprovados, apenas 267 (85,6%) puderam ser localizados nos mapas da prefeitura. Considera-se que cerca de 15% dos parcelamentos não localizados estejam no centro do município, área para a qual não há informações de aprovações por data. Os 267 empreendimentos localizados estão distribuídos da seguinte maneira: setor norte, 53; setor sul, 104; setor leste, 63; setor oeste, 47. Esse total, por setor, foi separado por ano de aprovação e está apresentado no Gráfico 2. Observa-se que, em período mais recente, pós-1992, o setor sul concentra os maiores números de aprovações.

Sobre os aspectos mais específicos dessa produção do espaço urbano do município pós-1990, em importantes trabalhos, os autores Gomes (2009, p. 131), Figueira (2013), Pecci (2014) e Melo (2017, p. 209), já observaram que essa produção caracteriza-se por ampla aprovação de “espaços residenciais fechados”<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Utiliza-se, aqui, a terminologia de Sposito e Góes (2013)

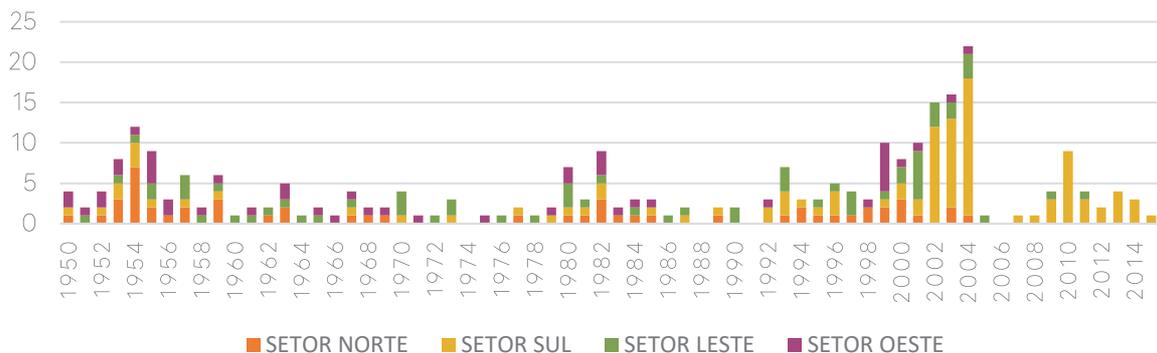


GRÁFICO 2. Número de empreendimentos viabilizados por setor entre 1950 e 2015.

Fonte: Zamboni (2018).

A pesquisa de Pecci (2014, p. 60) apresenta um levantamento minucioso sobre o número de “espaços residenciais fechados” existentes em Ribeirão Preto até o ano de 2014. Segundo seu levantamento, foram implantados 160 espaços residenciais fechados, totalizando uma área<sup>16</sup> de 20.143.500 metros quadrados, no período analisado. Pecci (2014) distribui o número de aprovações desses espaços residenciais fechados por década e chega aos percentuais de aprovação, que podem ser observados no Gráfico 3. No referido estudo, também está registrado o perímetro fechado por muros desses espaços residenciais fechados. Somando-se os perímetros dos 160 residenciais, em Ribeirão Preto, chega-se a um total de 243 quilômetros lineares de muros.

de “espaços residenciais fechados” para empreendimentos como “loteamentos fechados” e “condomínios horizontais”, guardadas suas diferenças de viabilização e legislação pertinente.

<sup>16</sup> Em termos metodológicos, a aprovação de um parcelamento do solo pode dar origem a mais de um “espaço residencial fechado”.



178-179

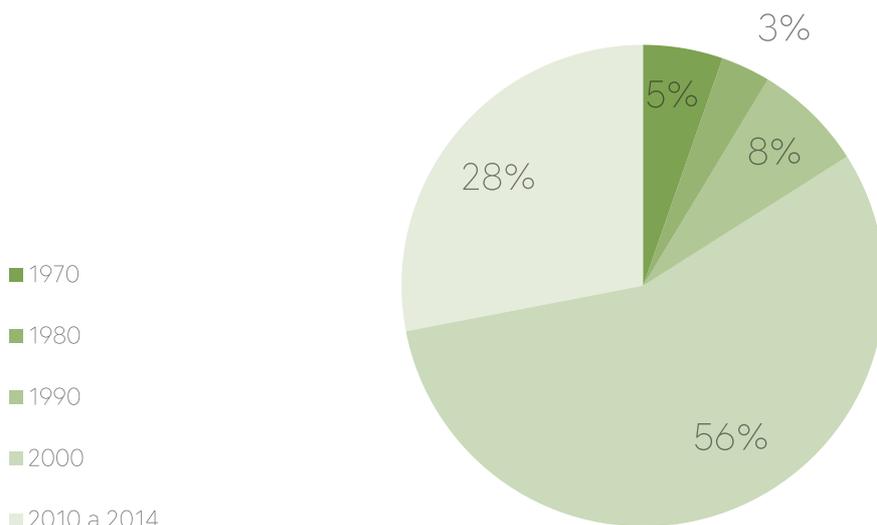


GRÁFICO 3. Percentual de espaços residenciais fechados viabilizados em Ribeirão Preto por década.

Fonte: Gomes (2017).

O estudo de Pecci (2014) também aponta que significativa parte desses espaços está concentrada no setor sul, na seguinte proporção: setor oeste, 4%; setor norte, 3%; setor leste, 14%; e, setor sul, 79% (Gráfico 4).

De 1950 a 1970, aumentam as aprovações ainda próximas ao centro da cidade. Nos anos de 1980 e 1990, já se observa o predomínio de aprovações que seguem as avenidas principais da área, como a Presidente Vargas e a Independência. No final da década de 1990, ocorre a aprovação da área próxima ao prolongamento da Avenida Professor João Fiúsa e, nos anos 2000, a aprovação dos loteamentos para além do Anel Viário, em área

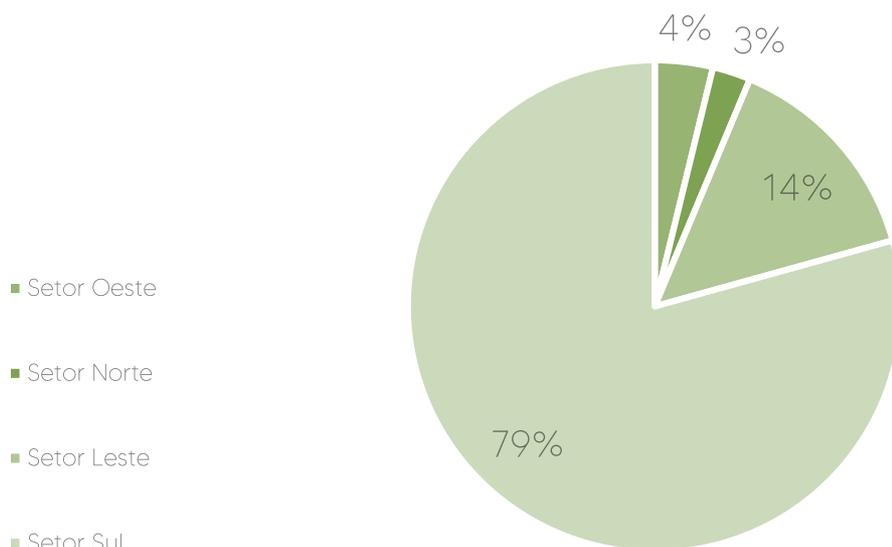


GRÁFICO 4. Percentual de espaços residenciais fechados viabilizados em Ribeirão Preto por setor.

Fonte: Gomes (2017).



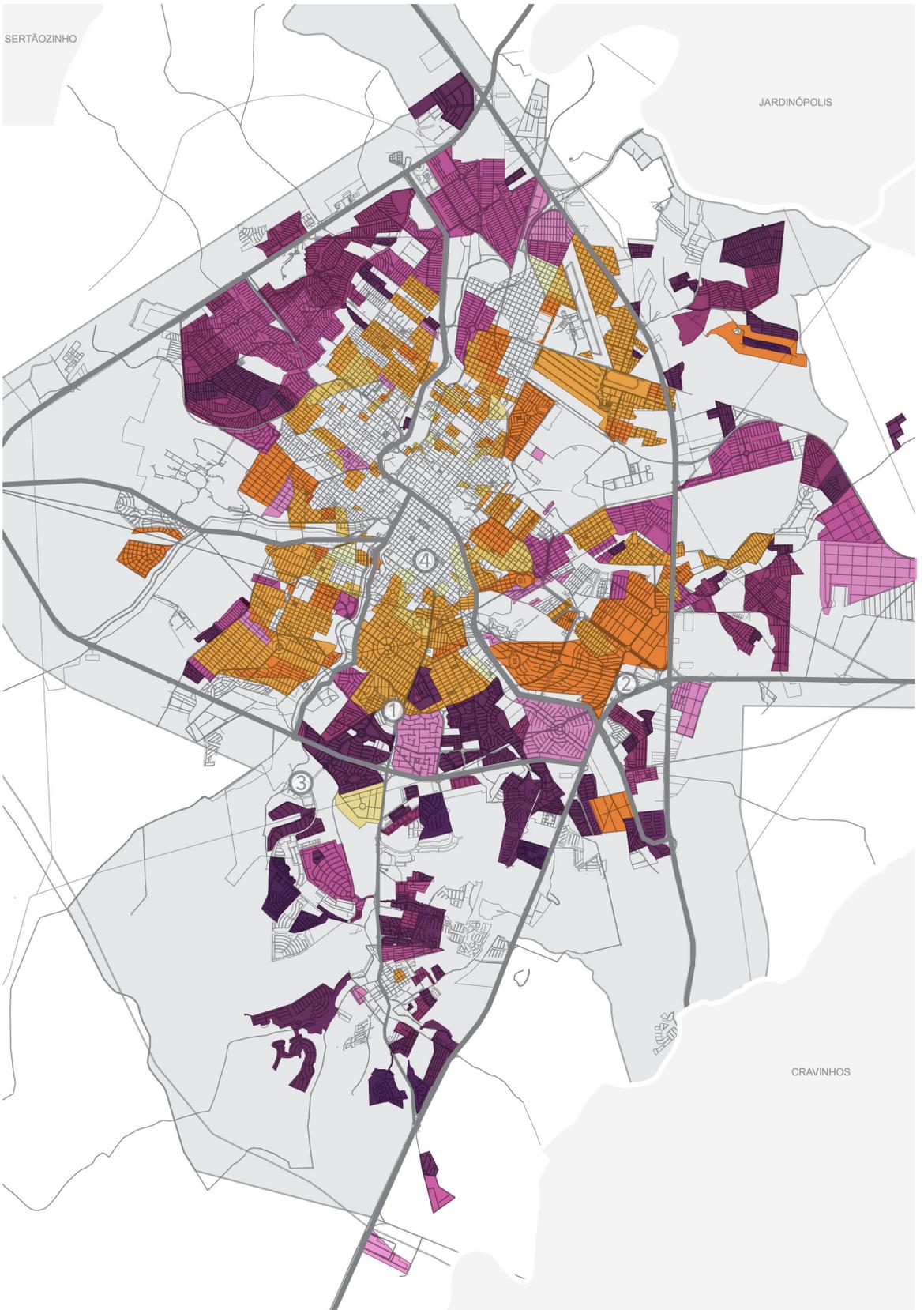
180-181

de expansão urbana. Até 2015, observa-se a viabilização de residenciais fechados, que não conferem continuidade à malha urbana. Tal situação pode ser observada nos Mapas 9 e 10.

Os aspectos aqui levantados pretenderam demonstrar a continuidade do processo de produção urbana da cidade, com destaque para o setor sul, uma área de atuação especial do mercado imobiliário. Após a década de 2000, os espaços residenciais fechados foram os produtos com notoriedade, no setor sul, e responsáveis pelo desenho desse setor nos dias atuais.

SERTÃOZINHO

JARDINÓPOLIS



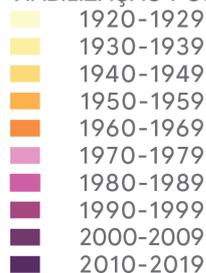
CRAVINHOS

## MAPA 9 - IDENTIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS NO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO POR DÉCADA



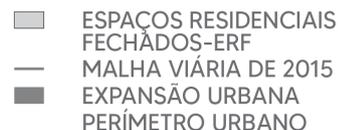
fonte: ZAMBONI (2018).

### VIABILIZAÇÃO POR DÉCADAS



### SHOPPING CENTERS

- 1 IGUATEMI
- 2 NOVO SHOPPING
- 3 RIBEIRÃO SHOPPING
- 4 SANTA ÚRSULA



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

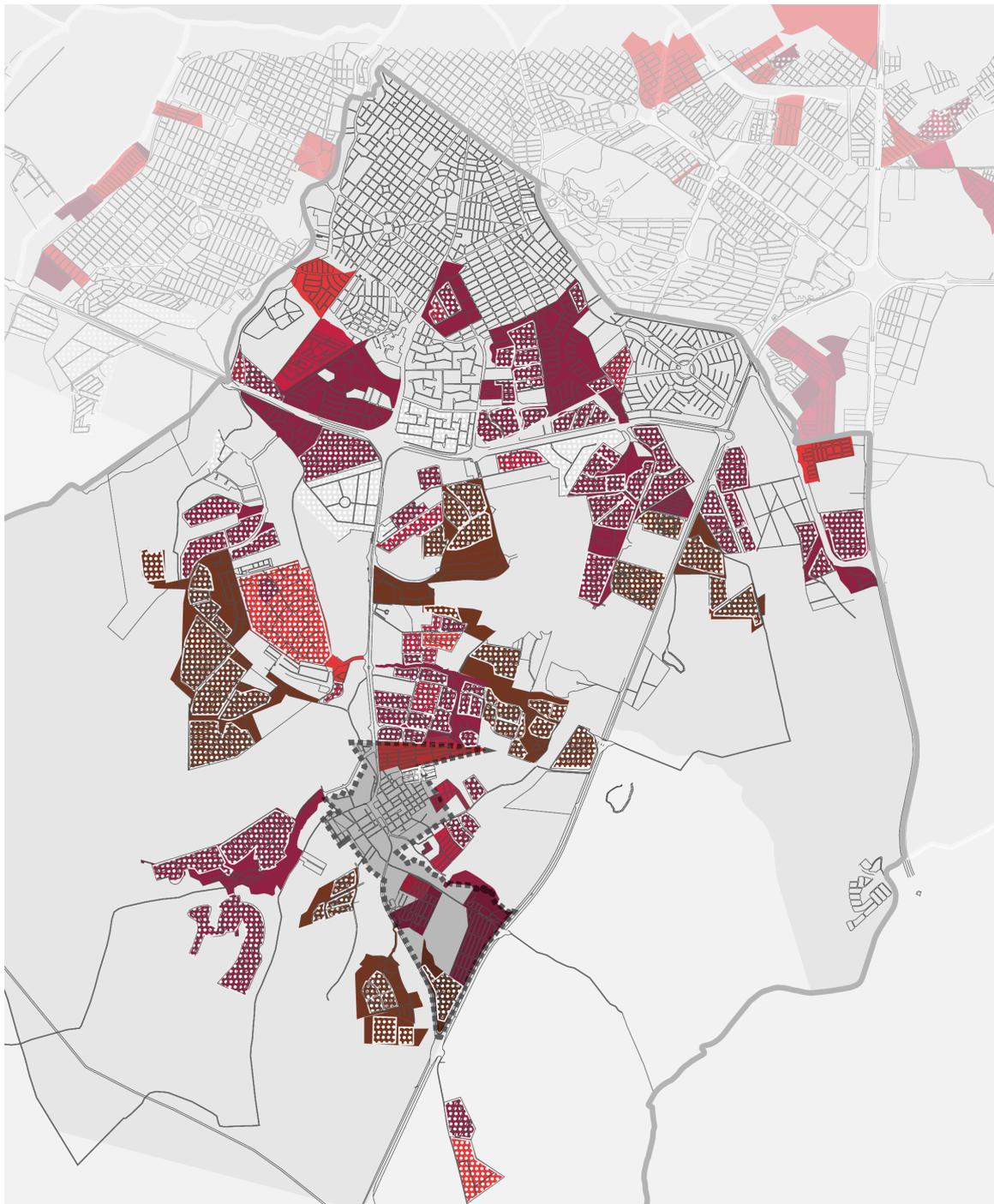


182-183

Neste texto, buscou-se evidenciar a continuidade do processo de formação do setor sul, em Ribeirão Preto, que consolidou a diferenciação socioespacial existente na cidade desde a sua fundação. Nesse sentido, foram ressaltados o papel das leis municipais urbanas, até os anos 1990, e a coalizão de interesses entre Estado, empresas e proprietários de terras, até o período de nossa pesquisa, de 1950 a 2015.

Observa-se a continuidade do ordenamento territorial para a realização e manutenção de um território elaborado para as classes sociais dominantes, acompanhado da maximização da renda da terra obtida pelos agentes envolvidos, como as empresas locais e os proprietários de terras. Nesse arranjo, que notadamente se deu nos anos 1990, observa-se como central a atuação dos empresários da construção civil e loteadores, na empresa GDU.

Nas décadas mais recentes, observa-se a continuidade do processo e a consolidação do setor sul como vetor de expansão e valorização da cidade.



MAPA 10 - AMPLIAÇÃO DO SETOR SUL



fonte: ZAMBONI (2018).

-  ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS (ERF)
-  ÁREA DE EXPANSÃO URBANA LEI Nº 2 157/2007
-  DISTRITO DE BONFIM

- VIABILIZAÇÃO POR DÉCADAS
-  1980-1989
  -  1990-1999
  -  2000-2009
  -  2009-2019

Esse cenário está caracterizado pela expansão dispersa, pontuada por espaços residenciais fechados e dependentes do carro. Assim, no artigo, demonstrou-se a importância das leis urbanas municipais no desenho da cidade e observou-se como, em Ribeirão Preto, essa situação ocorre, em sua magnitude, para atender a demandas específicas do mercado voltado aos grupos dominantes. Tal situação constitui uma cidade que possui um eixo com forte e contínua valorização e esse processo ainda se mostra em curso, inclusive com as novas formas de morar, como os espaços residenciais fechados.



## referências bibliográficas

ABREU, M. A. de. Diferenciando o espaço e produzindo cidades: Lógicas e agentes da produção do espaço urbano em Ribeirão Preto/SP e Londrina/PR. 2014. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 2014.

BARCELLA, B. L.S. A dinâmica dos agentes imobiliários e suas estratégias fundiárias em cidades médias: Da reprodução do capital à reprodução das desigualdades socioespaciais. 2018. 217 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Universidade Estadual Paulista (Unesp), campus de Presidente Prudente, 2018.

CALIL JÚNIOR, O. O centro de Ribeirão Preto: Os processos de expansão e setorização. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo (USP), São Carlos, 2003.

DEMINICE, D. A arte de construir cidades em meio à política local: Ribeirão Preto, 1890-1960. 2015. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (USP), São Carlos, 2015.

FARIA, R. S. de. Ribeirão Preto uma cidade em construção (1985-1930): O moderno discurso da higiene, beleza e disciplina. 2003. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas. 2003.

MELO, R. E. B. de. Ações pública e privada no processo de ocupação de Ribeirão Preto: Do Núcleo Antônio Prado à atuação do GDU Grupo de Desenvolvimento Urbano. 2017. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2017.

MIGLIORINI, V. L. B. Os padrões de desempenho do uso e ocupação do solo na previsão e controle do adensamento de áreas intra-urbanas. 1997. Tese (Doutorado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 1997.

PECCI, G. M. Interior de muros: Expansão e formação de condomínios horizontais e loteamentos fechados em Ribeirão Preto. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-graduação Lato Sensu em Gerente de Cidades) - Fundação Armando

Álvares Penteado (Faap), Ribeirão Preto, 2014.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 255, de 4 de outubro de 1952. Dispõe sobre a dimensão das ruas a serem abertas. Disponível em: <https://cm.jusbrasil.com.br/legislacao/694439/lei-255-52>. Acesso em: 2 jan. 2018

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 3.346, de 28 de setembro de 1977. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - organização territorial, loteamento, reloteamento, arruamentos, abertura e prolongamento de vias, retalhamento de imóveis em geral e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/r/ribeirao-preto/leiordinaria/1977/334/3346/lei-ordinaria-n-3346-1977-dispoe-sobre-o-plano-diretor-dedesenvolvimento-integrado-organizacao-territorial-loteamento-reloteamentosarruamentos-abertura-e-prolongamento-de-vias-retalhamento-de-imoveis-em-geral-e-daoutras-providencias>. Acesso em: 5 jul. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 411, de 11 de maio de 1955. Considera como parte integrante da zona residencial da cidade diversos logradouros públicos. Disponível em: <https://cm.jusbrasil.com.br/legislacao/694327/lei-411-55#art-6>. Acesso em: 2 jan. 2018.

SANCHES. K. A construção da legislação urbanística de Ribeirão Preto: 1874 a 1935. 2003. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, 2003.

SANTOS, M. A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec, 1993.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO PÚBLICA DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO - SEPLAN. Divisão por subsetores. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/mapas/i28mapas.php>. Acesso em: 5 fev. 2016a.

SILVA, A. C. B. da. Expansão urbana e formação dos territórios de pobreza em Ribeirão Preto: Os bairros surgidos a partir do núcleo colonial Antônio Prado (1887). 2008. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de São Carlos, 2008.

SILVA, J. A. da. Direito urbanístico brasileiro. 2. ed. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 1995.

SILVA, L. M. O. Terras devolutas e latifúndio: Efeitos da lei de 1850. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2008.

SMOLKA, M. O. O capital incorporador e seus movimentos de valorização. Cadernos IPPUR/UFRJ, ano II, n. 1, jan/abr.,

Rio de Janeiro: UFRJ, 1987.

SPOSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E.; SPOSITO, M. E. B. ; SOBARZO, O. Cidades médias: Produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SPOSITO, M. E. B. Espaços fechados e cidades: Insegurança urbana e fragmentação socioespacial. Editora Unesp, 2013.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP). História da fazenda de café a centro de excelência em ensino e pesquisa. Disponível em: [http://ribeirao.usp.br/?page\\_id=3540](http://ribeirao.usp.br/?page_id=3540). Acesso em: 27 jun. 2018.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp: Lincoln Institute, 2001.

ZAMBONI, D. P. A territorialidade do capital: Da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade. 2018. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento e Gestão do Território, Universidade Federal do ABC, Santo André, 2018.

#### LEGISLAÇÃO

RIBEIRÃO PRETO. Decreto n. 333, de 26 de dezembro de 1983b. Define e delimita setores e subsetores no distrito sede do município de Ribeirão Preto. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/J321/pesquisa.xhtml?lei=18902>. Acesso em: 6 jul. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 411, de 11 de maio de 1955. Considera como parte integrante da zona residencial da cidade diversos logradouros públicos. Disponível em: <https://cm.jusbrasil.com.br/legislacao/694327/lei-411-55#art-6>. Acesso em: 2 jan. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 863, de 20 de dezembro de 1966. Modifica a redação do artigo 1o da Lei n. 411, de 11/5/55. (Considerando como parte integrante da zona residencial da cidade diversos logradouros públicos.) Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/r/ribeirao-preto/lei-ordinaria/1966/187/1863/lei-ordinaria-n-1863-1966-modifica-a-redacao-do-artigo-1-da-lei-n-411-de-11-5-55-considerando-como-parte-integrante-da-zona-residencial-da-cidade-diversos-logradouros-publicos?q=1863%20de%201966>. Acesso em: 10 jul. 2017.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 3.349, de 9 de novembro de 1977. Acrescenta atividades comerciais no anexo da Lei n. 3.349, de 7 de outubro de 1977, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/r/ribeirao-preto/lei-ordinaria/1977/334/3349/lei-ordinaria-n->

3349-1977-regulamenta-a-atividade-comercial-nas-avenidas-9-de-julho-independencia-e-getulio-vargas. Acesso em: 31 dez. 2017.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 4.375, de agosto de 1983a. Permite atividades comerciais na Avenida Getúlio, entre a Avenida Itaiáia e o Anel Viário. Disponível em: <https://cm.jusbrasil.com.br/legislacao/690380/lei-4375-83>. Acesso em: 6 jul. 2018

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 4.709, de 5 de novembro de 1985. Delimita área residencial, cria corredores comerciais e dá outras providências. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/J321/pesquisa.xhtml?lei=17649>. Acesso em: 6 jul. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 5.685, de 20 de fevereiro de 1990, Delimita área residencial, áreas de uso especial, cria corredores comerciais e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/r/ribeirao-preto/lei-ordinaria/1990/569/5685/lei-ordinaria-n-5685-1990-delimita-area-residencial-areas-de-uso-especial-cria-corredores-comerciais-e-da-outras-providencias?q=4709+de+1985.+Acesso+em+11%2F07%2F2017>. Acesso em: 6 jul. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 265, de 15 de outubro de 1993b. Autoriza a construção de edificações verticalizadas na margem direita da Avenida Caramuru, na Avenida Adelmo Perdiza e na Avenida Prof. João Fiuza, acima da Avenida Presidente Vargas e dá outras providências. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/J321/pesquisa.xhtml?lei=11018>. Acesso em: 6 jul. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Lei Complementar n. 2.157, de 31 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ribeirão Preto. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/J321/pesquisa.xhtml?lei=21377>. Acesso em: 3 de jul. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Lei n. 3.346, de 28 de setembro de 1977. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – organização territorial, loteamento, reloteamento, arruamentos, abertura e prolongamento de vias, retalhamento de imóveis em geral e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/r/ribeirao-preto/lei-ordinaria/1977/334/3346/lei-ordinaria-n-3346-1977-dispoe-sobre-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-integrado-organizacao-territorial-loteamento-reloteamentos-arruamentos-abertura-e-prolongamento-de-vias-retalhamento-de-imoveis-em-geral-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 5 jul. 2018.

**O PROCESSO DE  
APROVAÇÃO DO PLANO  
DIRETOR DE 1995 COMO  
MARCO DE ALTERAÇÕES  
SIGNIFICATIVAS  
NA FORMA DE PLANEJAR  
RIBEIRÃO PRETO**

Vera Lucia Blat Migliorini

## APRESENTAÇÃO

Objetiva-se, com este trabalho, expor um panorama sobre o processo de elaboração do Plano Diretor de Ribeirão Preto/SP, que foi aprovado em 1995, e de sua revisão, em 2003. Para além de discutir as propostas contidas no documento, evidencia-se o seu papel como condutor de um modo de construção de políticas públicas de ordenamento territorial sem precedentes no conjunto das práticas de planejamento em voga na cidade até aquele momento, e que, de alguma forma, se mantém até a atualidade.

O convite para participar deste coletivo partiu da vivência da autora no decorrer da elaboração e discussão do primeiro Plano Diretor de Ribeirão Preto, época em que assumiu a chefia da Divisão de Organização Territorial, vinculada ao então Departamento de Planejamento Físico-Territorial da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento da cidade.

Nesse contexto, além das lembranças da experiência profissional, as principais fontes utilizadas para fundamentar este relato são os depoimentos de outros personagens que compartilharam essa vivência;



assim, no sentido de colaborar com a compreensão deste processo, os fatos são relatados cronologicamente, apoiados numa redação talvez pouco acadêmica.

## ALGUNS ANTECEDENTES

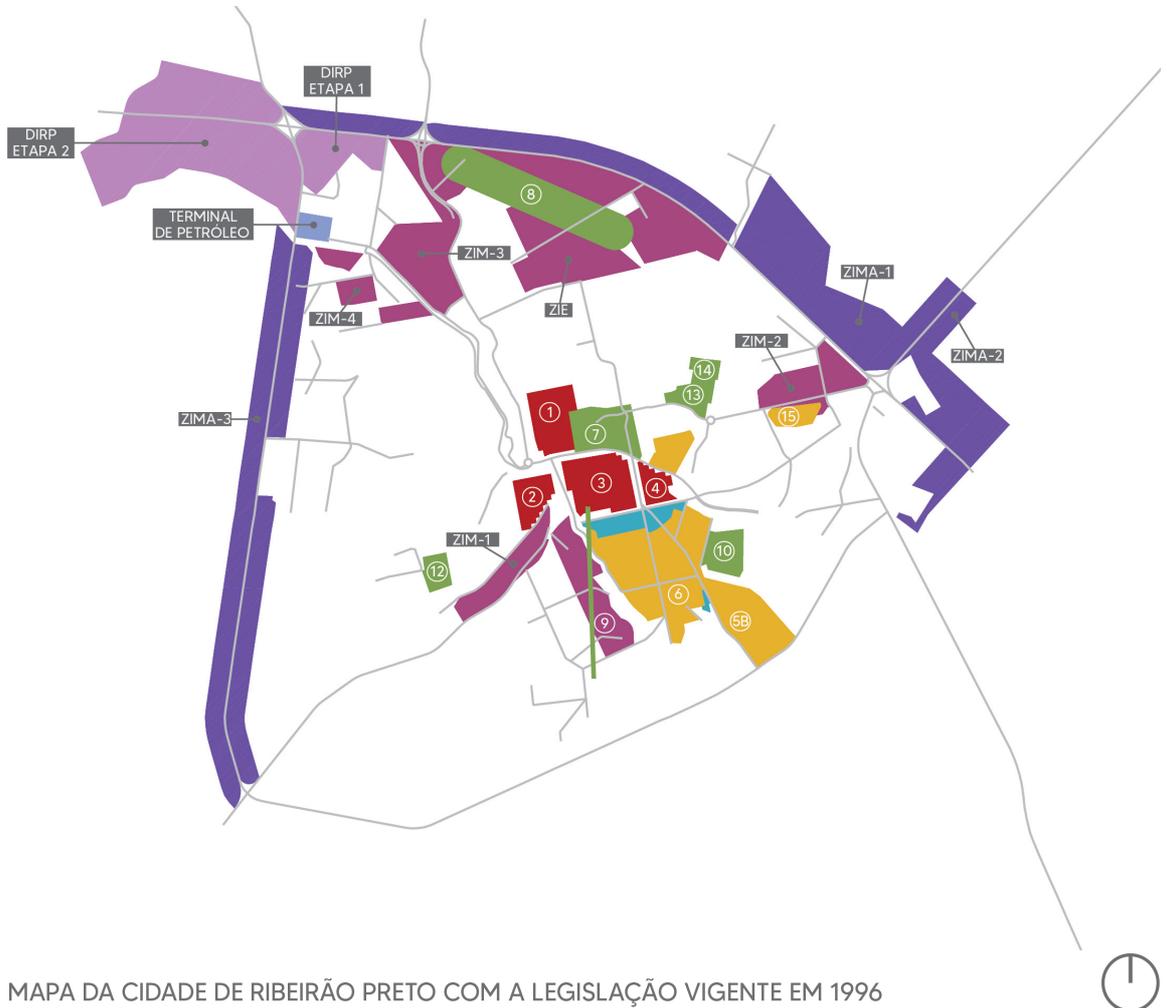
Antes de apresentar o processo de elaboração do Plano Diretor de Ribeirão Preto, convém esclarecer como, até aquele momento, estava organizado o conjunto de regulamentos que tratavam da política de controle do desenvolvimento urbano na cidade.

Durante os anos 80 e início dos 90, o controle urbanístico em Ribeirão Preto era regulamentado, basicamente, por algumas peças de lei isoladas: a Lei 4.889/1986, que tratava dos Edifícios Altos (então permitidos apenas no Quadrilátero Central, na Vila Seixas e em parte dos Campos Elíseos e Vila Tibério) - e flexibilizava várias restrições definidas em regulamentação anterior, como a Lei 3.247/1977; a Lei 3.958/1981, que tratava do zoneamento industrial; as Leis 5.164/1987 e 5.085/1987, destinadas a amenizar os problemas de isolamento enfrentados pelos grandes conjuntos habitacionais construídos na periferia norte da cidade e neles permitindo o uso misto; a Lei Complementar 5.685/1990, que declara todo o setor sul da cidade, principal alvo de interesse do mercado imobiliário destinado às classes de maior poder aquisitivo, como exclusivamente residencial horizontal<sup>1</sup>, estabelecendo ali corredores comerciais ao longo de algumas avenidas; e, finalmente, a Lei 3.346/1977 que trata do parcelamento do solo urbano, apesar de, em seu enunciado, se definir como "Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado" (MIGLIORINI, 1997). No Mapa 1, que ilustra as diretrizes do zoneamento industrial e algumas regiões com restrições específicas, destaca-se a visão fragmentada que caracterizava o ordenamento territorial naquela época.

Aqui vale destacar que a aplicação da Lei 3.346/1977 teve forte influência na configuração espacial do território da cidade até hoje. Isso porque, entre os seus dispositivos, essa lei institui a modalidade de parcelamento intitulada conjunto residencial, que abre precedente para

---

1 Reforçando uma vocação já estabelecida pela Lei municipal 411, de 11 de maio de 1955, que define os bairros residenciais da cidade.



MAPA DA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE EM 1996

## ZONEAMENTO INDUSTRIAL DE RIBEIRÃO PRETO

- ZONA INDUSTRIAL MARGINAL  
ZIMA-1 Via Anhanguera  
ZIMA-2 Rod. Abraão Assed  
ZIMA-3 Anel Viário C. Norte
- ZONA INDUSTRIAL MISTA  
ZIMA-1 Via Anhanguera  
ZIMA-2 Rod. Abraão Assed  
ZIMA-3 Anel Viário C. Norte
- ZONA INDUSTRIAL EXISTENTE  
ZIE Pq. Industrial C. Quito
- DISTRITO INDUSTRIAL DE RIB. PRETO DIRP

ÁREAS ONDE ATIVIDADES COMERCIAIS E DESERVIÇOS SÃO PERMITIDAS SOB CONDIÇÕES ESPECIAIS

ÁREAS ESTRITAMENTE RESIDENCIAIS UNIFAMILIARES

ÁREAS ONDE SÃO PROIBIDOS EDIFÍCIOS VERTICALIZADOS

ÁREAS COM RESTRIÇÕES ESPECÍFICAS PARA A CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS AI TOS

- ① ZONA 3 - CAMPOS ELÍSEOS (4889/86)
- ② ZONA 4 - VILA TIBÉRIO (4889/86)
- ③ ZONA 1 - VILA CENTRAL (4889/86)
- ④ ZONA 2 - VILA SEIXAS (4889/86)
- ⑤ ZONAS ESPECIAIS A E B (5685/90)
- ⑥ ZONA RESIDENCIAL (5685/90)
- ⑦ ZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (476/95)
- ⑧ ZONA DE EXCLUSÃO DO AEROPORTO (POT.141/GM5-87)
- ⑨ FAIXA DA EMBRATEL (2883/74)
- ⑩ JARDIM IRAJÁ (304/92)
- ⑪ JARDIM MACEDO (328/94)
- ⑫ MONTE ALEGRE (156/92)
- ⑬ PARQUE DOS BANDEIRANTES I (359/94)
- ⑭ PARDE DOS BANDEIRANTES II (359/94)
- ⑮ NOVA RIBIRÂNIA (268/93)

fonte: MIGLIORINI (1997, p. 80).

a implantação dos primeiros condomínios fechados na cidade.<sup>2</sup> Além disso, vinculava a aprovação de loteamentos, apenas, ao cumprimento das diretrizes previstas no Plano Viário da Cidade, estruturado desde a década de 1960, no período em que o Eng. Carlos de Lacerda Chaves era responsável pela então Coordenadoria-Geral de Planejamento da cidade. A implementação das diretrizes desse Plano Viário resultou no amplo conjunto de avenidas espaçadas a cada quilômetro e conectadas por praças rotatórias, que caracteriza o traçado viário da cidade, e enfatiza o modelo rodoviarista desde então adotado.<sup>3</sup>

Por tratar de assuntos específicos, essas leis não compartilham diretrizes comuns que expressem uma política urbana integrada, e sofreram inúmeras alterações pontuais, a maioria atendendo a interesses individuais.

Diante desse conjunto fragmentado de regulamentações urbanísticas e da promulgação da Constituição Federal, em 1988, a primeira a tratar da política urbana e a atribuir ao município a responsabilidade por sua definição, instituindo o Plano Diretor como seu instrumento básico, obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, tornava-se imperativa a sua elaboração em Ribeirão Preto.

Nesse contexto, em 1992, é encaminhado, à Câmara Municipal, um projeto de lei que institui o Plano Diretor. Em que pese o bom diagnóstico dos aspectos socioeconômicos que acompanharam a propositura, a pouca atenção dispensada ao controle do ordenamento físico-territorial expressa no documento fez com que vários representantes da sociedade civil se mobilizassem para discuti-lo. Assim, no final daquele ano, os núcleos locais do IAB - Instituto dos Arquitetos do Brasil e do SASP - Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo, da FABARP Federação das Sociedades Amigos de Bairro de Ribeirão Preto e AEAARP - Associação de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Ribeirão Preto organizaram um seminário para o qual foram convidados especialistas externos, entre eles Cândido Malta Campos Filho, além dos candidatos a prefeito então em campanha.

---

2 Esse dispositivo permaneceu em aplicação, a despeito da posterior aprovação, em 1979, da Lei federal 6.766, que não instituiu essa modalidade de parcelamento do solo.

3 O desenvolvimento desse plano será comentado mais adiante.

Os resultados do seminário deixaram clara a fragilidade do instrumento, por isso, Antônio Palocci Filho, um dos candidatos, assumiu o compromisso de retirar a propositura da Câmara Municipal e encaminhar um substitutivo, caso fosse eleito prefeito.

Nas eleições municipais daquele ano, a coligação denominada Frente Popular Democrática, composta por partidos então considerados como de esquerda e centro-esquerda<sup>4</sup> (Partido dos Trabalhadores - PT, Partido da Social-Democracia Brasileira - PSDB, Partido Socialista Brasileiro - PSB, Partido Popular Socialista - PPS e Partido Verde - PV), consegue eleger, no segundo turno, Antônio Palocci Filho (PT) como prefeito e Joaquim Rezende (PSDB) como vice-prefeito; porém, com apenas quatro das 21 vagas de vereadores na composição da Câmara Municipal.

## **1993: ANO 1 - MUITO TRABALHO PELA FRENTE!**

Com a eleição de Palocci, o governo dá início às negociações na Câmara Municipal para substituir o projeto de lei encaminhado no ano anterior, que é retirado mediante o compromisso assumido pelo Executivo de reapresentá-lo até dezembro daquele mesmo ano.

Nesse contexto, é criada a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento (Seplan), que substitui a antiga Coordenadoria, e torna-se, então, encarregada de coordenar a elaboração do novo Plano Diretor. Assim, passa a organizar, com os demais órgãos e secretarias, uma equipe multidisciplinar para a condução dos trabalhos. No início da gestão, a Seplan contava com apenas três arquitetos e urbanistas em seu quadro técnico, sendo que um deles havia solicitado transferência para outro setor. Para tornar a elaboração do plano possível, foram contratados, ao longo daquele ano, outros seis arquitetos e urbanistas já aprovados em concurso público realizado no ano anterior.

---

<sup>4</sup> Na opinião desta autora, os integrantes do PSDB, nessa coligação, defendiam uma ideologia “quase” de centro-esquerda. Mais tarde, quando o então Presidente Fernando Henrique Cardoso se alia ao Partido da Frente Liberal (PFL) e a outros partidos de direita; e o próprio PSDB acaba incorporando afiliados do antigo Partido Democrata Cristão (PDC), vários políticos conservadores da cidade ingressam na legenda, o que faz com que muitos de seus fundadores originais, conhecidos como os “históricos” do PSDB, acabem abandonando o partido.

O pouco tempo exigido pela Câmara Municipal para o encaminhamento do substitutivo levou à adoção da seguinte estratégia: desenvolver um “boneco” de projeto de lei para ser discutido com a equipe técnica e as entidades da sociedade civil organizada.

Liderada pelo sociólogo Pythagoras Daronch da Silva, a preparação do boneco foi baseada no projeto de lei do Plano Diretor da cidade de Recife/PE, que foi finalizado em 1992, e considerado referência no atendimento aos princípios da política urbana expressos na Constituição Federal e nas discussões em curso sobre sua regulamentação, posteriormente consolidadas no Estatuto da Cidade.

A preocupação básica na elaboração do Plano Diretor de Ribeirão Preto consistiu, em primeiro lugar, na construção de uma metodologia abrangente que integrasse as Políticas Públicas, Diretrizes e os Instrumentos fundamentais, objetivando obedecer ao que determina nossa Constituição Federal quanto ao ‘desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade’. (SILVA, 2020).<sup>5</sup>

Nesse sentido, Pythagoras destaca que a formação de uma equipe técnica multidisciplinar, associada à participação da sociedade civil, pretendia criar um sistema integrado de planejamento que priorizasse a contribuição da comunidade na definição das políticas públicas a serem implantadas, nesse caso, representada pelos bairros ativos na FABARP, “garantindo, assim, a dimensão comunitária e participativa, fundamento obrigatório na elaboração de um plano verdadeiramente democrático” (SILVA, 2020).

Em meados de junho de 1993, com a primeira versão do projeto de lei estruturada, iniciaram-se as discussões públicas, em reuniões semanais sediadas no COMUR - Conselho Municipal de Urbanismo, das quais participaram representantes de instituições cujos interesses eram muitas vezes opostos, tais como FABARP e o Sindicato da Indústria da Construção Civil (Sinduscon). O texto proposto, sobre o qual os participantes da reunião podiam opinar à vontade, era copiado em transparências e apresentado com o auxílio de um retroprojetor.

---

5 Depoimento encaminhado à autora em dezembro de 2020.

Augusto Valiengo Valeri<sup>6</sup>, então diretor do Departamento de Planejamento Físico-Territorial, lembra que, nessas ocasiões, reuniam-se de 20 a 30 pessoas, e os assuntos mais polêmicos, justamente aqueles afetos ao controle do ordenamento territorial, chegavam a atrair mais de 50 participantes. Assim, o projeto de lei era aperfeiçoado semanalmente, em função dos debates ocorridos.

Esse processo de discussão do Plano Diretor teve papel importante na defesa de um dos quatro pilares da gestão – a democratização (PALOCCI FILHO, 1996) –, aliado à implantação do Conselho do Orçamento Participativo e do Fórum da Cidade.

O Fórum da Cidade objetivava promover o diálogo com os empresários da cidade, em sua maioria marcadamente opositivos à candidatura de Palocci nas eleições.

Esta relação começou a mudar radicalmente quando anunciamos a criação, antes de completar três meses de governo, do Fórum da Cidade, um agrupamento de empresários, sindicalistas e representantes dos demais segmentos da cidade. Os empresários foram convidados e, desde o início, deixamos claro que o objetivo principal da administração era promover o diálogo entre as partes. É evidente que, em um governo petista, o trabalhador teria assegurado seu direito de defender seus pontos de vista, como realmente teve. Mas os empresários também teriam o mesmo direito. (PALOCCI FILHO, 1996, p. 51).



196-197

O Conselho Municipal do Orçamento Participativo era composto por 160 membros, dos quais 70% eleitos diretamente em plenárias nos bairros e 30% indicados por entidades da sociedade civil organizada. As reuniões plenárias muitas vezes aconteciam nos próprios bairros, durante as quais os moradores apresentavam as necessidades locais e definiam suas prioridades. A criação desse conselho sofreu, inicialmente, forte oposição da Câmara Municipal, fato que exigiu do governo muita habilidade política para estabelecer um diálogo pacífico.

---

6 Além de valiosos depoimentos, as inúmeras conversas com Augusto Valeri, colega e amigo de infância, durante a elaboração deste texto, contribuíram com o resgate de vários documentos produzidos naquela época.

O amadurecimento do debate foi tal que, desde 1993, o orçamento do município tem sido aprovado da forma como é aprovado pelo Conselho. As modificações são bem pequenas e quase passam despercebidas. Isso representa um avanço significativo na história política de Ribeirão Preto. (PALOCCI FILHO, 1996, p. 63).

Assim como ocorreu em Porto Alegre/RS, a experiência da implantação do Orçamento Participativo, em Ribeirão Preto, promoveu notoriedade nacional às administrações petistas.

As discussões no COMUR estenderam-se até o mês de novembro, e no dia 10 de dezembro de 1993, foi encaminhado, à presidência da Câmara Municipal, para análise e aprovação, o Projeto de Lei Complementar que instituiria o Plano Diretor de Ribeirão Preto. O Ofício CM 3.094/1993, que acompanha o projeto e foi assinado pelo prefeito, destaca os esforços da administração em instituir uma política democrática de parceria, em que se almeja a integração entre o Executivo, Legislativo e a sociedade civil organizada:

Todo o processo de elaboração do Plano Diretor, ressaltando-se a participação decisiva do Conselho Municipal de Urbanismo - Comur - levou sempre em consideração que as políticas devem ultrapassar a dimensão do simples ordenamento urbanístico da expansão urbana para efetivarem-se como instrumentos de desenvolvimento social, onde Poder Público, Iniciativa Privada e a Sociedade Civil organizada, unidos, potencializem suas ações para assegurar o espaço urbano a todos os cidadãos, sem discriminação. (Ofício CM 3.094/1993).

O prazo restrito para a reapresentação do projeto de lei à Câmara Municipal, associado ao modelo de referência utilizado, acabaram conduzindo à decisão de apresentar, no documento, o corpo básico da política de desenvolvimento urbano, com seus objetivos, as diretrizes e os instrumentos, organizados pelos temas que constituíam cada um dos seus capítulos e tratavam de: (i) produção e organização do espaço físico municipal; (ii) serviços urbanos; (iii) desenvolvimentos econômico, científico e tecnológico; (iv) desenvolvimento social; e (v) planejamento e gestão.

Em suas disposições finais e transitórias, o Plano Diretor define que a regulamentação do ordenamento territorial deve ser posteriormente detalhada, discutida, e apresentada na forma de leis complementares.

No tocante ao ordenamento territorial, é possível afirmar que as propostas do Plano Diretor se apoiaram no seguinte tripé: (1) reconhecimento das fragilidades ambientais do território como condicionadoras das formas de controle do uso e da ocupação do solo; (2) organização viária como elemento estruturador do crescimento urbano; e (3) estabelecimento de Unidades de Ocupação Planejada (UOP), baseadas no uso misto, nas densidades de ocupação diferenciadas e existência de equipamentos urbanos básicos capazes de satisfazer às necessidades cotidianas dos seus moradores, e, por isso, com dimensões que permitissem o deslocamento por meios não motorizados, ou seja, de bicicleta ou a pé.

O primeiro pilar anunciava questões inéditas, até aquele momento, na construção das diretrizes de ordenamento territorial da cidade, resultantes das preocupações evidenciadas e divulgadas pelos movimentos ambientalistas e discutidas nas conferências internacionais sobre meio ambiente iniciadas na década de 1970, e que já vinham sendo consolidadas na construção de políticas públicas no Brasil, inclusive na própria Constituição Federal de 1988.



198-199

As fragilidades ambientais do território vão justificar a indicação do setor sul como principal vetor de crescimento urbano, já que a expansão a leste deveria ser controlada, devido à área de afloramento e recarga do Aquífero Guarani, e as áreas urbanizadas a norte e oeste já se aproximavam dos limites municipais. Assim se define uma diretriz de crescimento afortunadamente compatível com os principais interesses do mercado imobiliário, já amparados pela legislação urbanística municipal desde a década de 1950.<sup>7</sup>

Parte da “espinha dorsal” que define a organização territorial proposta no plano é a implantação de parques lineares ao longo dos fundos de vale dos diversos cursos d’água que percorrem a cidade, que, em sua maioria, permaneciam desocupados. Essa diretriz associa os dois primeiros pilares, já que estariam limitados por vias expressas e avenidas.

---

7 Sobre esta questão, recomendamos a leitura do texto de Débora Prado Zamboni disponibilizado nesta coletânea.



**Imagem 1.** Esquema ilustrativo da Unidade de Ocupação Planejada utilizado durante o processo de discussão e aprovação do Plano Diretor de 1995. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento (divulgação).

A organização das UOP remete ao conceito de Unidade de Vizinhança, formulado no início do século XX por Clarence Perry e aplicado em proposições urbanísticas associadas às correntes culturalista e racionalista, que, no Brasil, passou a ser difundido a partir da década de 1950 (BARCELLOS, 2009). O Plano Diretor proposto por José de Oliveira Reis<sup>8</sup> para Ribeirão Preto, em 1955, já previa a organização de Unidades de Vizinhança, bem como significativas intervenções viárias, indicando que esses dois pilares representam a retomada de sugestões já pensadas para o ordenamento territorial da cidade. A ideia da Unidade de Vizinhança também está prevista na definição dos setores e subsetores urbanos instituídos pelo Decreto Municipal 333/1983, cujos limites são estabelecidos pelos principais eixos viários.<sup>9</sup>

8 Apresentado por Rodrigo de Faria em outro texto desta coletânea.

9 Débora Prado Zamboni, em texto desta coletânea, mostra

Já a ênfase dada ao sistema viário evidencia a continuidade dos trabalhos iniciados na década de 1960, como já mencionado, e, em certa medida, o principal legado deixado pelas práticas de planejamento coordenadas pelo Eng. Carlos de Lacerda Chaves. É curioso lembrar que a concepção desse plano viário remete diretamente ao conceito da UOP. Carlos Alberto Gabarra<sup>10</sup>, que participou desse processo a partir de 1974, conta que, segundo o Eng. Carlos Chaves, a estrutura do plano vincula-se ao planejamento da distribuição dos equipamentos de educação, cujo acesso deveria evitar a travessia das avenidas de maior fluxo.

Assim, foi adotado o sistema de avenidas principais separadas aproximadamente a cada mil metros, enquanto que, entre elas, estavam previstas vias secundárias (coletoras e distribuidoras), definindo quadrantes de quinhentos metros de largura, dentro dos quais deveria ser implantado um “grupo escolar”, designação genérica dada aos equipamentos atualmente definidos como de ensino fundamental. O equipamento escolar é o principal elemento estruturador da Unidade de Vizinhança já na concepção de Clarence Perry proposta em 1923 (BARCELLOS, 2009).

Já a definição das vias expressas associou a necessidade de facilitar o deslocamento, da população da área, e mesmo de outros estados, que vinha em busca dos serviços de saúde localizados, principalmente, no centro da cidade; ao sistema de cursos d’água, cujas margens, em sua maioria, ainda não estavam urbanizadas, e assim facilitar a implantação de um sistema radial conectado às principais rodovias existentes. Esses estudos estruturaram o Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte de Ribeirão Preto (PAITT) oficializado em 1978.<sup>11</sup>



A definição das UOP apresentada no plano atualiza as ideias anteriores, na medida em que determina, em sua organização, a oferta de densidades

—  
que essa delimitação também foi inspirada pela ideia das Unidades de Vizinhança.

<sup>10</sup> Depoimento em forma de entrevista realizado em 2 de agosto de 2021.

<sup>11</sup> Nesse momento, a cidade recebia as verbas do Programa das Cidades Médias, discutido por Ana Luisa Miranda, em texto desta coletânea, que muito contribui com suas obras viárias; e que as principais descontinuidades no traçado da cidade decorrem da implantação dos conjuntos residenciais, cuja aprovação, de acordo com a Lei 3.346/1977, prescindia da exigência de diretrizes viárias

de ocupação diferenciadas, ou seja, de variadas tipologias de edificação. É importante evidenciar que, no contexto da proposta do Plano Diretor, a introdução das UOP não se destina apenas a orientar as futuras urbanizações, mas, sobretudo, a promover a qualificação espacial de fragmentos urbanos preexistentes, como pode ser observado na Imagem 1, que ilustra o esquema utilizado para a divulgação do conceito da UOP, e apresenta como traçado “base” a malha ortogonal característica dos bairros mais antigos da cidade.

## NOVOS INSTRUMENTOS

Ainda em relação ao conteúdo do plano, é importante destacar a instituição dos instrumentos, à época considerados inovadores, que vinham sendo discutidos nos meios técnicos e políticos com vistas à regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, que tratam da Política Urbana.

Entre os instrumentos de planejamento destacam-se o Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (Zeis) e os Projetos Especiais de Interesse Social, visto que uma das diretrizes da política habitacional era a *urbanização e regularização fundiária de favelas e loteamentos de baixa renda*, o que pode ser identificado como uma espécie de “embrião” do que atualmente conhecemos como Plano Local de Habitação de Interesse Social. Ressalta-se ser esta a primeira vez em que a questão dos assentamentos precários passa a ser contemplada na legislação urbanística da cidade.

Entre os instrumentos financeiros, são incluídos os Fundos Municipais de Desenvolvimento Urbano, destinados a controlar a aplicação dos recursos da Outorga Onerosa sobre o Direito de Construir. Tais recursos seriam decorrentes da implementação dos seguintes instrumentos jurídicos: Parcelamento, Requisição e Edificação ou Utilização Compulsória; Transferência do Direito de Construir; e o Solo Criado, ou a outorga onerosa do direito de construir mediante a implantação do coeficiente de aproveitamento único.

Também são instituídos a área pública de uso temporário, o Direito de Preempção e a Concessão do Direito Real de Uso.

Assim é que o projeto de lei do Plano Diretor de Ribeirão Preto

introduz diversos instrumentos urbanísticos direcionados a atenuar as desigualdades socioespaciais quase dez anos antes da aprovação do Estatuto da Cidade.

## **1994: ANO 2 - ONDE ESTÃO OS MAPAS?**

No ano seguinte, são impressos vários exemplares do Projeto de Lei do Plano Diretor, para serem distribuídos entre os representantes da sociedade civil para discussão e se inicia o processo de apreciação na Câmara Municipal. Entretanto, o fato de apresentar apenas os objetivos, as diretrizes e os instrumentos da política urbana, causa estranhamento entre os vereadores, que passam a argumentar que o plano estaria incompleto, já que “faltavam os mapas”. De fato, o projeto de lei não apresentava anexos, nem mesmo o zoneamento das áreas especiais sobre as quais deveriam ser aplicados os novos instrumentos urbanísticos propostos, uma vez que tal regulamentação seria contemplada na legislação complementar, especialmente naquela que trataria do uso e ocupação do solo.

Entretanto, durante as negociações entre Executivo e Legislativo, os vereadores continuavam a argumentar no sentido da necessidade de um conjunto de informações que facilitasse a compreensão das propostas contidas no projeto de lei. Em decorrência, a SEPLAN assumiu o compromisso de produzir um relatório contendo o que viria a ser denominado de Justificativa Técnica do Plano Diretor de Ribeirão Preto, um trabalho intenso que perdurou por vários meses.

A Justificativa Técnica foi organizada em quatro partes. A Introdução, na primeira parte, apresentava a Importância do Plano Diretor, a organização do documento e a metodologia de trabalho aplicada, bem como o processo de elaboração do Plano Diretor, com destaque para a participação da sociedade civil organizada.

A segunda parte tratava da Situação Existente, englobando a leitura e o diagnóstico do município em suas diferentes escalas - regional, municipal e urbana. A Caracterização Regional trazia os vínculos entre a cidade e a região, com dados históricos, político-administrativos, demográficos, socioeconômicos e ambientais, cujas sínteses permitiram fundamentar, especialmente, a política de desenvolvimento econômico.



A Caracterização Municipal apresentava os aspectos históricos, político-administrativos, demográficos, ambientais e socioeconômicos, além do transporte municipal, e, entre suas contribuições, possibilitou o reconhecimento das vulnerabilidades ambientais do território como condicionantes para a definição das áreas de preservação, dos impactos das atividades rurais, do perímetro urbano e, conseqüentemente, das áreas de expansão urbana.

Já a Caracterização da Área Urbana reunia levantamentos e diagnósticos detalhados sobre circulação e transporte; uso e ocupação do solo; população urbana; equipamentos sociais; infraestrutura; e serviços urbanos, cujas sínteses justificavam as demais políticas setoriais definidas no plano.

A terceira parte da Justificativa Técnica reunia os elementos condicionadores e as respectivas alternativas de controle que fundamentaram as principais diretrizes de ordenamento territorial, estruturadas com base em três eixos principais - condicionantes ambientais, do sistema multimodal de circulação, e da estrutura urbana.

Finalmente, na quarta e última parte, era apresentada a Situação Proposta, organizada com base nos mesmos grandes capítulos que compõem o texto do projeto de lei propriamente dito, a partir de uma linguagem textual mais simplificada, com o intuito de facilitar sua compreensão pelos cidadãos.

A Justificativa Técnica resultou em um caderno de 205 páginas, com 11 mapas, elaborados manualmente com recursos gráficos monocromáticos que possibilitavam a reprodução por fotocópias comuns. O volume expressivo das informações reunidas no documento não foi recebido com entusiasmo por alguns membros da Câmara Municipal, que protelavam sua análise argumentando falta de tempo.

Paralelamente à organização da Justificativa Técnica, a SEPLAN, em parceria com a FABARP, como parte do projeto Governo no Bairro, propuseram uma série de encontros, em diversos bairros da cidade, para apresentar as propostas do Plano Diretor seguidas por discussões com os moradores. Os encontros aconteciam nas próprias sedes das associações de bairro, ou em outros espaços de fácil acesso e capacidade adequada, como igrejas ou escolas, num ambiente descontraído, que facilitava o acesso direto entre a comunidade e os técnicos da SEPLAN, estimulando a participação ativa da população. Entretanto, isso só aconteceu

após o encaminhamento do plano à Câmara Municipal para votação, caracterizando um processo apenas informativo e não participativo na elaboração do documento.

Naquele mesmo ano, foi desenvolvido e lançado o projeto Ribeirão Preto 2001 - Ação Estratégica para o Desenvolvimento. A elaboração desse plano estratégico foi encabeçada pela Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (COHAB-RP), autarquia, à época, dirigida pelo Eng. Odônio dos Anjos Filho, e que, como tal, dispunha de recursos suficientes para contratar uma renomada equipe de consultores, assim como financiar sua visita ao município norte-americano de Atlanta, cujo plano, organizado em três décadas de desenvolvimento e que resultaria na escolha da cidade como sede dos Jogos Olímpicos de Verão, em 1996, é apresentado como referência. O projeto é organizado a partir de quatro “ordens de intervenções”, entre as quais se destaca a Política de Administração Descentralizada e Democrática, que propõe a criação de uma Rede Integrada de Serviços Públicos e de um gerente de cidades<sup>12</sup> para dirigir as ações a serem estabelecidas por um conselho técnico multissetorial.

Quando esse plano estava caminhando para sua finalização, o governo percebeu que sua divulgação à revelia das propostas do Plano Diretor, em discussão na Câmara Municipal, e dos trabalhos em curso na SEPLAN, não seria politicamente recomendável, assim, foram incorporados à equipe quatro técnicos dessa Secretaria<sup>13</sup> para adequar os termos do plano estratégico às diretrizes do projeto de lei.

Assim é que o projeto Ribeirão Preto 2001 vai reapresentar várias propostas contidas no Plano Diretor, mas de forma a atrair os investidores privados, principal alvo desse documento, enquanto possíveis



204-205

---

12 Especulava-se, à época, que esse cargo estaria destinado ao então presidente da autarquia que financiava o projeto. Vale lembrar que, além da COHAB-RP, o controle das autarquias municipais - Departamento de Água e Esgoto de Ribeirão Preto (DAERP); Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto (TRANSERP); Cia. Desenvolvimento Econômico de Ribeirão Preto (CODERP); e Centrais Telefônicas de Ribeirão Preto (CETERP) (que, naquela gestão, teve parte de suas ações privatizadas) - sempre foi politicamente muito disputado por receberem recursos próprios, tanto que eram conhecidas entre os servidores municipais como as “Primas Ricas”.

13 Entre os quais foi incluída a autora deste texto.

financiadores dos projetos ali elencados. Assim, como bem analisado por Carolina Margarido Moreira<sup>14</sup>, enfatizam-se as obras viárias; a instalação de grandes equipamentos; a revitalização da área central; e a valorização do seu patrimônio histórico e cultural, e mesmo a implantação das UOP, que nele são ilustradas apenas como estruturadoras de novas urbanizações.

Ao apresentar e defender o segundo pilar do seu governo - a reurbanização da cidade -, Palocci (1996) destaca apenas a recuperação do patrimônio histórico da região central, citando as obras do Theatro Pedro II e da Praça XV de Novembro, por representarem a identidade da cidade, e as obras de saneamento, que começavam a ser viabilizadas a partir do Programa de Parcerias, a exemplo do tratamento de esgoto. Faz rápida menção ao Plano Diretor e dedica-se quase que exclusivamente a apresentar o projeto Ribeirão Preto 2001, a partir do argumento a seguir:

Já o Projeto Ribeirão Preto 2001 começou a ser elaborado no final da primeira metade do governo, quando ainda se discutia o Plano Diretor. O governo se deparou, na época, com a seguinte questão: o Plano Diretor que estava prestes a ser aprovado daria as diretrizes para o desenvolvimento da cidade, mas não existia nenhum plano de investimento que mostrasse desde a vocação do município até as metas a serem atingidas nos anos seguintes, traduzidas em projetos sociais, de urbanização, ambientais e de desenvolvimento econômico. (PALOCCI FILHO, 1996, p. 93).

Nesse contexto, fica clara a importância do Programa de Parcerias e a delicada relação demandada ao empresariado para viabilizá-lo.

## 1995: ANO 3 - FINALMENTE A APROVAÇÃO!

Em 1995, os trabalhos da SEPLAN concentraram-se na elaboração das leis complementares, e, para isso, foram estruturados Grupos Técnicos (GTs), com representantes de vários órgãos e secretarias. Os GTs reuniam-se periodicamente, de modo a compatibilizar as regulamentações

---

14 Recomenda-se a leitura do texto *Projeto Ribeirão Preto 2001: O lugar do poder público no plano*, de autoria de Carolina Margarido Moreira, parte desta coletânea.

específicas de cada um dos instrumentos, sempre vinculadas aos objetivos e às diretrizes gerais previstos no projeto de lei do Plano Diretor.

Como estratégia para garantir a aprovação das questões mais polêmicas, a equipe dos GTs optou por repetir algumas das restrições em mais de um instrumento. Por exemplo, a reserva de um percentual maior de áreas verdes, na região de recarga do Aquífero Guarani, como condição para aprovar projetos de parcelamento do solo, fazia parte tanto da lei que tratava deste tema quanto do Código do Meio Ambiente, o que, depois, se mostrou bastante oportuno, como será comentado mais adiante. Paralelamente, o conteúdo desses instrumentos ia parcialmente sendo apresentado e discutido no COMUR e em outros conselhos setoriais.

Com as demandas de setores do mercado imobiliário para agilizar algumas mudanças, mesmo sem a aprovação do Plano Diretor, começou a ser discutida internamente, pelo corpo técnico da SEPLAN, a minuta de um projeto de lei destinado a viabilizar a implementação das Operações Interligadas, em Ribeirão Preto, nos moldes do que acontecia na cidade de São Paulo, possibilitando “negociar” a alteração de alguns parâmetros urbanísticos definidos pela legislação vigente em troca de contrapartida financeira na forma de recursos a serem vinculados a programas urbanísticos e sociais. A construção dessa minuta desenvolveu-se de modo muito cuidadoso, a fim de compatibilizar a lógica do instrumento, a princípio bastante questionável, pois abria precedentes para negociações “caso a caso” e sujeitas a fisiologismos, às reais necessidades da cidade.

Impossível afirmar, ao certo, se o documento em discussão foi copiado e divulgado externamente à SEPLAN, mas o fato é que, no dia 23 de outubro de 1995, foi aprovada a Lei Complementar 493, que “institui o instrumento urbanístico ‘Operação Interligada’ e dá outras providências”, de autoria do vereador Antônio Carlos Morandini, à época presidente da Câmara Municipal, e o seu texto assemelhava-se bastante à primeira versão da minuta em discussão na Secretaria, que, por sua vez, se baseava no instrumento ora aplicado na capital, que também poderia ter sido utilizado como referência na redação da propositura. Assim, a pouca articulação entre Executivo e Legislativo precipitou a aprovação de um instrumento ainda imaturo, cuja regulamentação aconteceria sob pressão e, portanto, frágil, em diversos aspectos, permitindo viabilizar, posteriormente, a aprovação do edifício do *Shopping Santa Úrsula*, no centro da cidade.



206-207

Apesar dessa urgência por mudanças na legislação, a análise do projeto de lei do Plano Diretor, pela Câmara Municipal, seguia a passos lentos, já que a maioria dos vereadores não fazia parte da coligação responsável pela eleição de Palocci. Nesse contexto é que, vários meses antes da aprovação da Lei da Operação Interligada, Palocci convidou o Dr. Isac Jorge Filho, médico-cirurgião afiliado ao PSDB, vereador mais votado da Frente Popular Democrática e líder do governo na Câmara Municipal, para assumir o comando da SEPLAN.

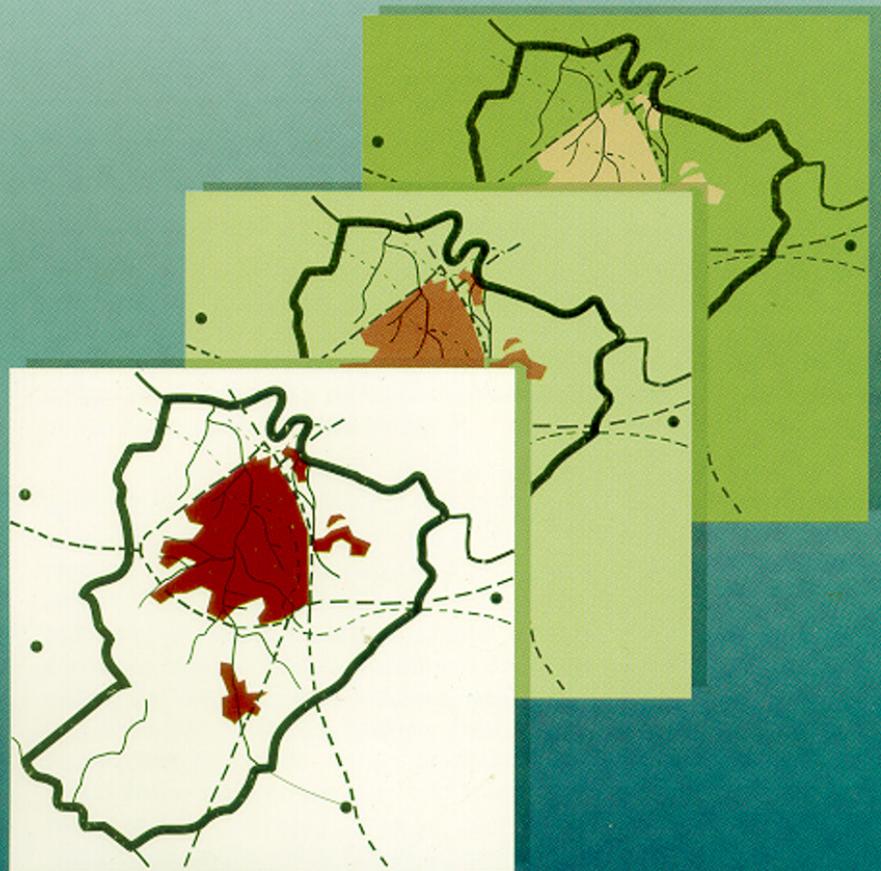
Ao lembrar esse momento, o Dr. Isac comenta que aceitou o convite por perceber que entre os projetos de lei propostos por ele, na Câmara Municipal, muitos estavam ligados às questões do planejamento, e se sentiu estimulado a colaborar com a aprovação do Plano Diretor.

Não sabia como seria recebido pelos funcionários da Seplan. Afinal eu seria um médico entre arquitetos e engenheiros [...]. A recepção foi melhor que a que eu esperava. Desde o primeiro momento, ficou claro que eu respeitaria o esforço que eles tinham feito até ali com os trabalhos no Plano Diretor Municipal, que era, também para mim, o maior objetivo do momento. [...] Estava claro que tínhamos muito a fazer em Ribeirão Preto, mas a verdade é que o pessoal da Seplan trabalhava com muito esforço e entusiasmo. Eu procurava não atrapalhar. (JORGE FILHO, 2020).

De fato, o Dr. Isac assumiu seu papel político, deixando os profissionais da SEPLAN à vontade para subsidiá-lo com a fundamentação técnica necessária ao bom desenvolvimento dessa tarefa. Aproveitando cada uma das oportunidades que surgiram, articulou com muita habilidade as demandas dos empresários locais com seus representantes no Legislativo, e finalmente, em 31 de outubro de 1995, foi aprovada a Lei Complementar 501, que institui o Plano Diretor de Ribeirão Preto.

## **1996: ANO 4 - ERA HORA DE REGULAMENTAR**

Uma vez aprovado o Plano Diretor, tornava-se imperativo que os projetos de lei complementar fossem encaminhados para análise e votação antes do final da gestão. Assim, em 1996, os GTs intensificaram seu ritmo de trabalho e o governo contratou um grupo de consultores



Lei Complementar nº 501  
de 31 de outubro de 1995

# Plano Diretor de Ribeirão Preto

Cidade de Ribeirão Preto  
Março de 1996

Imagem 2. Imagem da capa do caderno impresso do Plano Diretor.  
Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento  
(divulgação).

especializados para contribuir com essa força-tarefa. A questão viária contou com a colaboração de Neuton Karassawa; Raquel Rolnik assessorou no parcelamento, uso e ocupação do solo; e a estruturação e adequação da redação técnica de todos os projetos de lei complementar foram supervisionadas e revistas pelos juristas Paulo Lomar e Alaor Café. Durante o processo de elaboração, as minutas dos instrumentos eram apresentadas e discutidas nas reuniões do COMUR.

Como reforço para divulgar os trabalhos então realizados, a SEPLAN providenciou a impressão da Lei Complementar 501/1995, que implementou o Plano Diretor de Ribeirão Preto (Imagem 2), além de um pequeno livreto intitulado *Construir em Ribeirão Preto - Manual Prático*, destinado a reunir e apresentar, de forma simplificada e ilustrada, os diversos procedimentos formais associados ao licenciamento urbanístico na cidade. Curioso lembrar que, no final desse manual, havia uma ilustração que chamava a atenção para as mudanças que estavam por vir, com clara referência à futura aprovação das leis complementares ao Plano Diretor.

Além disso, foram organizados e divulgados dez Cadernos Técnicos da SEPLAN com os resultados dos principais projetos desenvolvidos pela secretaria durante a gestão 1993-1996: (1) Justificativa Técnica do Plano Diretor; (2) Estudos Regionais; (3) Projetos Especiais - Volume I [Parque Maurílio Biagi, Distrito Empresarial, Programa Cicloviário, Grupo de Trabalho do Sistema Viário]; (4) Projetos Especiais - Volume II [Barreiras Arquitetônicas, Concurso da Av. da Saudade, Ribeirão Preto 2001, Edifício Administrativo, Levantamento Iconográfico dos Bens de Valor Histórico e Cultural de Ribeirão Preto, Análise Visual Urbana]; (5) Projetos Especiais - Volume III [Aeroporto Internacional, Centro de Convenções, Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Pardo, Atividades do Cadastro Técnico Municipal]; (6) Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo; (7) Plano Viário; (8) Mobiliário Urbano; (9) Plano de Saneamento Básico; e (10) Planejamento Social.

Os Cadernos 6, 7 e 8 contêm as justificativas e os projetos de lei que finalmente foram apresentados à Câmara Municipal para apreciação, discussão e votação. Também foram entregues os projetos de lei do Código do Meio Ambiente e do Código de Obras, os quais, por terem sido coordenados por outras secretarias, não foram incluídos nos Cadernos Técnicos da SEPLAN, pois esses cadernos representavam uma prestação de contas da Secretaria.

## 2001 E 2002: ANOS 9 E 10 – O PROCESSO DE REVISÃO

Aqui talvez o leitor estranhe a ordem dos tópicos apresentados, já que saltamos do ano 4 para os anos 9 e 10. Isso porque, embora a primeira gestão de Palocci tenha sido bem avaliada pela população em geral, naquela época, os prefeitos não podiam ser reeleitos e as articulações políticas conduzidas por Palocci não garantiram a eleição do candidato indicado como seu sucessor, o advogado Sérgio Roxo da Fonseca, que perdeu o pleito por uma pequena margem de votos para Luiz Roberto Jábali (PSDB<sup>15</sup>), sócio proprietário de uma grande construtora na cidade.

Assim, entre 1997 e 2000, o governo da cidade volta a ser conduzido por uma gestão mais conservadora e bastante comprometida com o mercado imobiliário, e todos os projetos de lei complementares que regulamentariam o Plano Diretor são retirados da Câmara para “revisão e adequação”, permanecendo esquecidos durante esses quatro anos.

Em 2001, Palocci é reeleito e coloca em ação um plano de governo que expressa claramente a ideia de transformar a gestão na alavanca que permitiria sua ascensão no cenário político nacional. Nesse contexto é que reconhece o planejamento urbano como ferramenta necessária para tornar o território atrativo para novos investimentos e retoma a regulamentação do Plano Diretor e a execução de alguns dos projetos estratégicos elencados no Ribeirão Preto 2001. Ciente de contar com capacidade financeira suficiente para contratar os projetos, mas não para executar as obras, viabiliza acordos e parcerias com a iniciativa privada, e nomeia como secretário de Planejamento o economista Nelson Rocha Augusto, banqueiro da cidade.

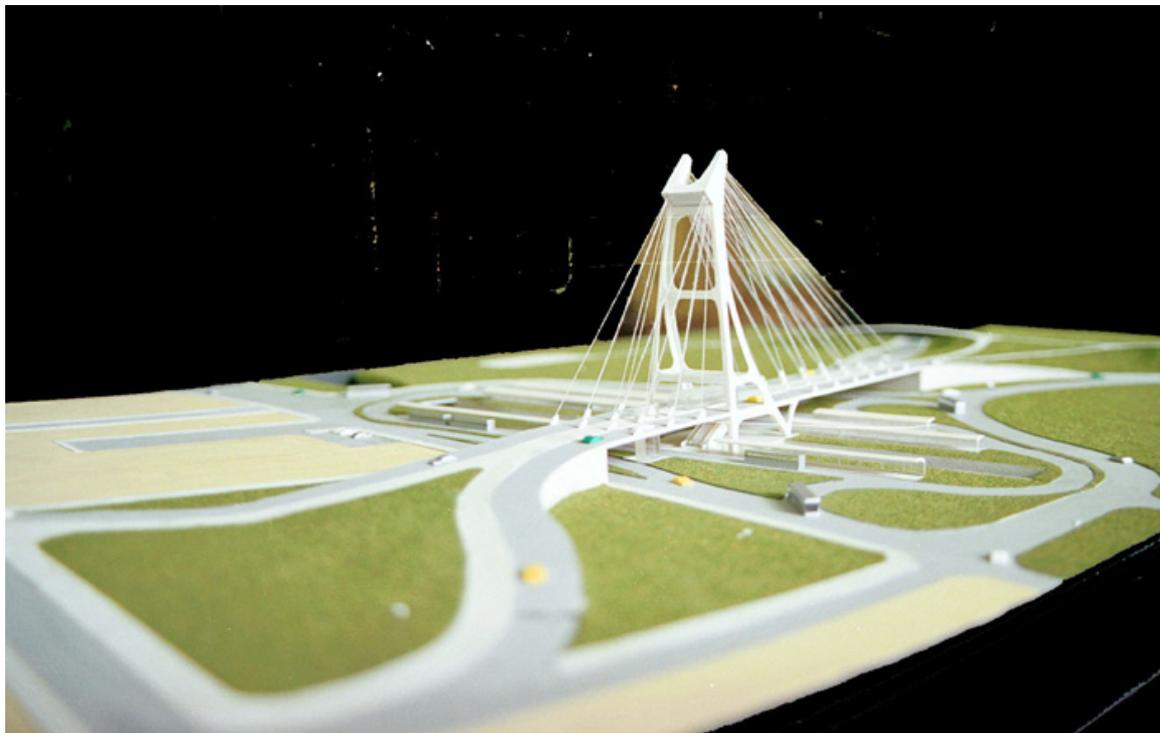
Em que pesem os riscos de uma administração seduzida pelo planejamento estratégico e seus vínculos com as tendências neoliberais baseadas nas parcerias público-privadas, há de se reconhecer que alguns dos projetos elaborados, caso tivessem sido implantados, ou adequadamente mantidos, realmente teriam sido capazes de alterar



210-211

---

15 Nesse momento, o PSDB já se posicionava claramente por uma ideologia de centro-direita e tinha incorporado, em Ribeirão Preto, vários membros de partidos conservadores, entre eles o próprio Luiz Roberto Jábali, que pertencia ao antigo Partido Democrata Cristão (PDC); e os “históricos” do PSDB, que compuseram a Frente Popular Democrática, que elegeram Palocci, em 1992, e já estavam abandonando o partido.



**Imagem 3.** Reproduções fotográficas da maquete elaborada para apresentação do projeto Vale dos Rios. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão Ambiental (divulgação).

significativamente a paisagem da cidade e a qualidade de vida dos seus habitantes, como o Distrito Empresarial, as obras do Plano de Macrodrenagem, e mesmo o Centro de Convenções projetado por Oscar Niemeyer.

Evidencia-se, assim, que a contratação de arquitetos e urbanistas renomados potencializava a repercussão em nível nacional das obras a serem realizadas pela gestão e, nesse contexto, é necessário abrir a devida ressalva ao comentar a vinda de João Filgueiras Lima – o reconhecido Lelé – para a cidade.

Além de ser um dos arquitetos escolhidos por Palocci para desenvolver um de seus projetos, Lelé aceita o convite mediante a contratação de um conjunto mais amplo de serviços que se destacavam por sua relevância social. Entre os projetos oferecidos, Lelé opta pela intervenção que viria a ser conhecida como Vale dos Rios (Imagem 3), localizada próximo à

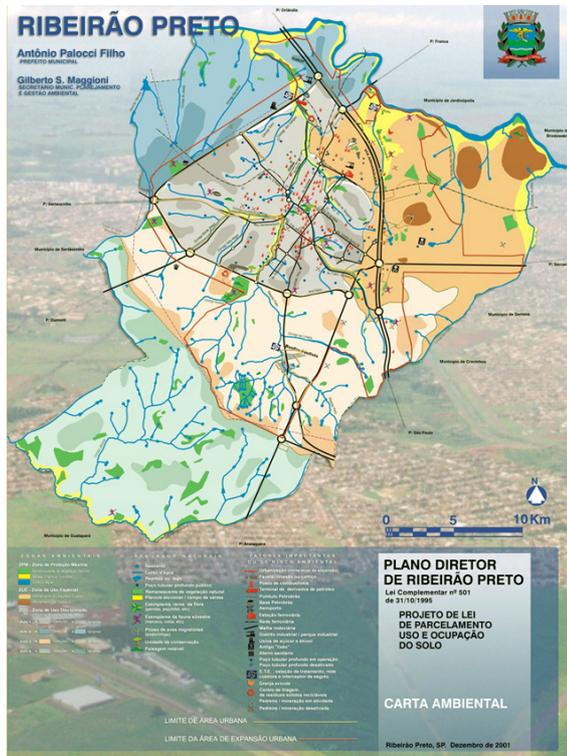


212-213

Rodoviária e ao Parque Maurílio Biagi, destinada à implantação de um terminal de integração de transporte coletivo e à “costura” urbana da área central da cidade com o bairro vizinho da Vila Tibério.

O projeto, além de solucionar a questão da mobilidade, atuaria como uma “acupuntura urbana”, na medida em que induziria o processo de requalificação urbana da região conhecida como Baixada, e, nesse sentido, seria, entre os projetos elencados por Palocci, o que traria os maiores benefícios no tocante à inclusão social.

Ademais, Lelé vincula sua contratação à implantação de uma “fábrica” de equipamentos urbanos que viria a ser instalada em um dos antigos galpões da Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP), para a produção de elementos construtivos e mobiliário urbano em argamassa armada, o que facilitaria a implantação de equipamentos urbanos e a manutenção dos elementos do mobiliário.



Assim, Lelé vem para a cidade e acompanha pessoalmente a implantação da fábrica, que dá uso a um imóvel de valor histórico e arquitetônico abandonado, e a construção de algumas Bases de Apoio Comunitário (BACs), em bairros carentes da cidade.

Em 10 de julho de 2001, foi aprovada a Lei 10.507, conhecida como Estatuto da Cidade, que finalmente regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, que tratam da política urbana, fato que adianta a revisão do Plano Diretor, tendo em vista a necessidade de adequar os termos utilizados na definição dos instrumentos urbanísticos àqueles disponibilizados pela lei federal.

Todo o processo de revisão do Plano Diretor acontece acompanhado por discussões públicas, já cumprindo as exigências determinadas pelo próprio Estatuto da Cidade, e, em 2003, é consolidada, mediante a aprovação da Lei Complementar 1.573.

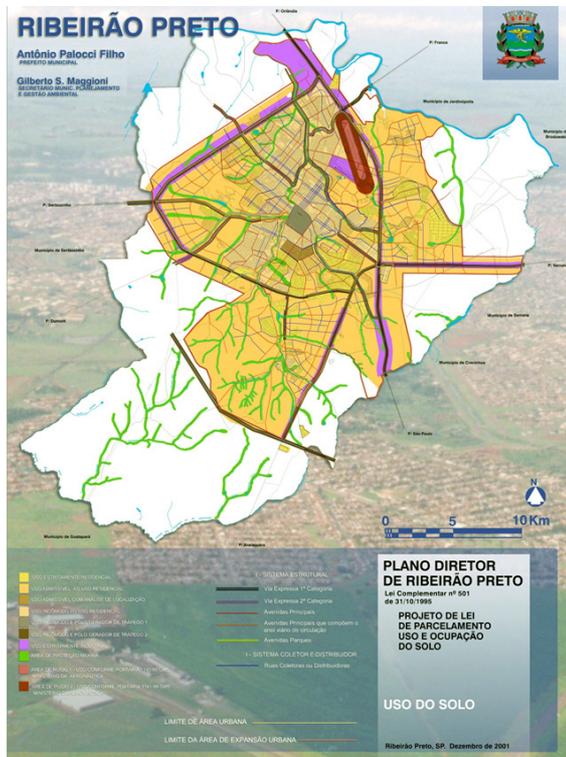
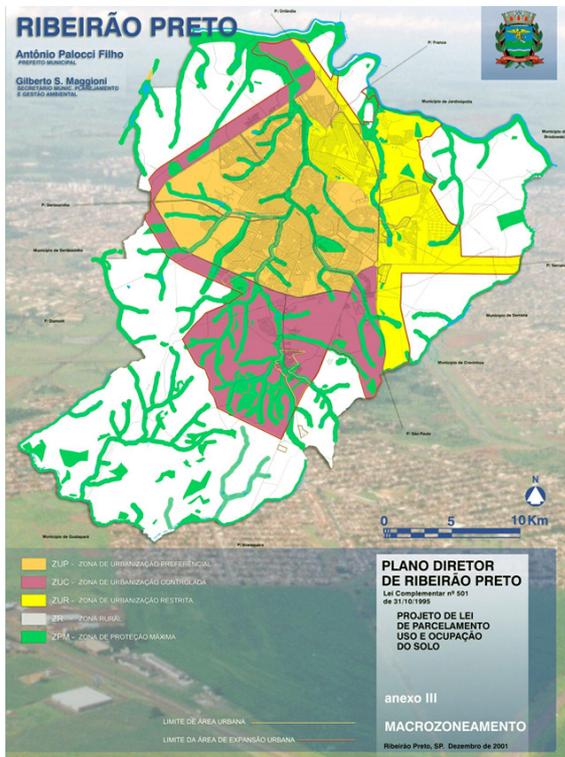


Imagem 4. Reprodução de mapas que acompanharam a revisão do Plano Diretor: Carta Ambiental, Macrozoneamento e Uso do Solo. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão Ambiental (divulgação).



214-215

Entre as alterações decorrentes dessa revisão, destaca-se a da denominação e conceituação de diversos instrumentos destinados à implantação da Política Urbana Municipal, que passa a incorporar os mesmos termos utilizados no Estatuto da Cidade. Assim, o artigo 5º do Plano Diretor de Ribeirão Preto é acrescido de oito complementos e o artigo 14 apresenta-os como instrumentos urbanísticos complementares da Política de Organização do Espaço àqueles disponibilizados na lei federal. Além disso, são listados novos espaços a serem incluídos no programa de dinamização urbana.

O capítulo destinado à política do sistema multimodal de circulação sofre sensíveis alterações. Nesse sentido, são revistos os componentes do sistema de transporte urbano e acrescentadas diretrizes, ações e intervenções ao sistema modal de circulação, que introduzem e valorizam os meios não motorizados; induzem a consolidação de subcentros de bairro; e priorizam o transporte coletivo, amenizando os traços do modelo rodoviarista anteriormente apresentado.

E, finalmente, são incluídos, no Plano Diretor, os mapas de macrozoneamento; a carta ambiental; o plano viário; e as áreas especiais (uso do solo), alguns deles ilustrados na Imagem 4.

Ainda em 2001, são reapresentados, para aprovação, os projetos das leis complementares relativas ao Código do Meio Ambiente; Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo; Plano Viário; Lei do Mobiliário Urbano; e Código de Obras.

Durante o 2º Seminário sobre o Plano Diretor de Ribeirão Preto, organizado pela SEPLAN, em conjunto com o COMUR e a Câmara Municipal, em novembro de 2002, a exposição de Augusto Valeri destacava, dentre as diretrizes do plano: (1) Estabelecer o conceito de unidade de ocupação planejada como instrumento de promoção do planejamento de bairro e a participação popular; (2) Reorganizar os equipamentos públicos; (3) Propor acréscimo nos índices de área verde para proteger o Aquífero Guarani; (4) Priorizar o transporte coletivo e implantar ciclovias; (5) Promover a redução da poluição visual, a acessibilidade e qualificar o mobiliário urbano; (6) Recuperar e preservar os patrimônios histórico e ambiental (edifícios históricos e pedreiras); (7) Prever Áreas de Interesse Social com novas tipologias de moradia popular; (8) Plano de Drenagem para combater enchentes.

Dentre os novos instrumentos geradores de benefícios à cidade identificados como principais, sobressaem o polo gerador de tráfego; a outorga onerosa do direito de construir; a operação urbana consorciada; a análise de localização; a Comissão de Controle Urbanístico; e o Fundo Urbanístico (VALERI, 2002).

Esses dois anos, em certa medida, renovaram as esperanças de que transformações positivas começariam a acontecer, porém, a eleição do Presidente Lula cai como um banho de água fria na cidade, já que Palocci não precisaria mais executar o seu plano estratégico para conseguir a desejada notoriedade política em escala nacional. Assim, a convite do presidente eleito, passa a compor seu primeiro escalão, em Brasília, renunciando ao cargo de prefeito, que passa a ser exercido pelo vice da chapa, Gilberto Maggioni (PMDB), que, além da pouca experiência em administração pública, não dispunha da habilidade política necessária à viabilização financeira dos projetos propostos, que são, assim, abandonados, a despeito dos investimentos já realizados.

Indignado, Lelé volta para Brasília, prometendo não retornar à cidade; a fábrica de equipamentos é fechada; e as BACs instaladas deixam de receber a adequada manutenção e hoje, assim como os galpões da CEAGESP, representam ruínas que evidenciam o descaso com uma política pública minimamente inclusiva.

## O LEGADO

Ainda que tardiamente, os primeiros sinais de que o Plano Diretor de Ribeirão Preto realmente alteraria as práticas de planejamento da cidade começam a ficar evidentes, após a aprovação de algumas de suas leis complementares.

A análise e votação das leis complementares foram sendo proteladas, na agenda das sessões da Câmara Municipal, talvez devido ao receio dos vereadores em prejudicar os interesses de seus apoiadores de campanha. A primeira a ser aprovada foi o Código do Meio Ambiente, em 2004, quase dez anos após o Plano Diretor, e ainda na gestão de Maggioni. Na opinião pessoal desta autora, dois fatores contribuíram para que isso acontecesse – de um lado, a pressão das entidades civis ligadas à proteção ambiental, reconhecidas por sua capacidade de organização e militância, e, de outro, certa ingenuidade dos edis acerca das questões ambientais e, talvez, um descaso em relação ao conteúdo da propositura e suas prováveis consequências no processo de licenciamento urbanístico.

Assim é que, com a aprovação do Código do Meio Ambiente, oficializa-se a exigência da doação de 35% da gleba, no caso de projetos de parcelamento do solo, na região de recarga do Aquífero Guarani, contribuindo para a preservação desse patrimônio ambiental. Esse dispositivo, entre outros, estava entre aqueles que os GTs responsáveis pela elaboração dos projetos de lei decidiram reiterar em mais de um instrumento, como forma de garantir sua aplicação.

O projeto de lei que previa o parcelamento, uso e a ocupação do solo foi novamente retirado da Câmara, tendo sido reapresentado apenas em 2006 e finalmente aprovado em 2007. Essa talvez tenha sido a propositura que mais recebeu vetos e emendas dos vereadores, e o instrumento final acabou por perder a unidade que caracterizou seu processo de concepção, com uma série de dispositivos que representavam exceções ao conjunto de restrições definidas.



No entanto, a maior fragilidade desse documento, e isso se deve também à isenção do Executivo, foi não regulamentar os vários instrumentos constantes do Plano Diretor, disponibilizados também pelo Estatuto da Cidade, destinados a atenuar os efeitos da produção desigual da cidade, tais como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo; a outorga onerosa; e transferência do direito de construir, dentre outros.

Entretanto, regulamentou-se apenas o Estudo de Impacto de Vizinhança, que resulta em algumas melhorias urbanísticas significativas para a cidade, como o terminal de ônibus instalado ao lado do Ribeirão *Shopping*. Por outro lado, a aplicação desse instrumento, que se torna obrigatório para o licenciamento de grandes projetos, incluída aí a maioria dos empreendimentos de parcelamento do solo, implica sua submissão à Comissão de Controle Urbanístico, composta por técnicos das secretarias envolvidas que ditam as condições necessárias à aprovação, em um processo que abre precedentes perigosos para a prática do fisiologismo.

O Plano Viário foi aprovado naquele mesmo ano; entretanto, não representou alterações significativas nos modos de operação do planejamento da cidade, pois, basicamente, apresenta os critérios para dimensionamento das vias urbanas e mapeia suas hierarquias física e funcional. Sua principal contribuição refere-se à inclusão, ainda que timidamente, do Plano Cicloviário.

O projeto de lei do Mobiliário Urbano sofreu forte rejeição na Câmara Municipal, especialmente pelo fato de regulamentar a instalação de pontos comerciais nos espaços públicos, procedimento bastante influenciado pela atuação dos vereadores. Apesar disso, o Plano Diretor colabora com a sensibilização acerca da questão da acessibilidade ao meio urbano e da preservação da paisagem e dos patrimônios histórico e ambiental, e dispositivos legais específicos passam a ser implementados, nesse sentido.

O conceito da Unidade de Ocupação Planejada é reconhecido como um dos principais legados do Plano Diretor. Ainda que sua aplicação tenha de fato ficado restrita à organização de novas urbanizações, sobretudo daquelas localizadas nos vetores nobres de expansão da cidade<sup>16</sup>, e

---

16 Entre os empreendimentos destinados à habitação popular, apenas no Ribeirão Verde, produzido durante a primeira gestão de Palocci, observa-se claramente os princípios de

não tenha sido de fato utilizado para a requalificação dos bairros mais carentes, sempre foi valorizado e reivindicado pelo quadro técnico da SEPLAN. Tanto é que, na proposta de revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, ora em análise e discussão, finalmente, o mapa da cidade surge com a delimitação das UOPs e as diretrizes para o planejamento de cada uma delas.

A instituição das ZEIS, por si, não contribuiu para a solução do déficit habitacional e da segregação espacial na cidade. Isso porque as áreas prioritárias para a implantação de habitação de interesse social, em sua maioria, permanecem apenas demarcadas, e, apesar de se distribuírem de maneira uniforme pelo território, os empreendimentos são construídos nas periferias distantes e pouco servidas. Paralelamente, apenas algumas intervenções isoladas são feitas nos assentamentos precários existentes, que, inclusive, aumentam exponencialmente na cidade, passando de 17, em 1990, para 87, em 2019, com uma população quase dez vezes maior nesse período, segundo estimativas do Plano Local de Habitação de Interesse Social.

Também são inexpressivas as ações destinadas à melhoria do transporte coletivo ou à valorização dos modos não motorizados de circulação. Nesse sentido, a execução das políticas de mobilidade e de habitação na cidade ficou atrelada a autarquias pouco comprometidas com os princípios e as diretrizes definidos no Plano Diretor. Apenas após a definição dessas políticas públicas em esfera federal, em 2010, que passou a vincular o financiamento de obras à aprovação dos planos locais de mobilidade e habitação de interesse social, é que começaram a ser elaborados e discutidos esses instrumentos setoriais na cidade.



218-219

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de resultar em realizações pouco expressivas, a elaboração e aprovação do Plano Diretor de Ribeirão Preto desencadeia mudanças significativas nas práticas de planejamento, que passa a se caracterizar por uma abordagem abrangente e multidisciplinar e por um processo participativo, ainda que mais informativo do que colaborativo.

—  
uma UOP, ainda que conte apenas com lotes destinados a habitações unifamiliares. Na segunda gestão, outros, como Heitor Rigon e Jardim Paiva, são planejados como UOP, mas parcialmente implantados.

Deve-se reconhecer que essas mudanças também foram influenciadas pelas regulamentações federais implementadas após a criação do Ministério das Cidades. De qualquer forma, como seu conteúdo já vinha sendo discutido no contexto do Plano Diretor e suas leis complementares, desde 1993, o Estatuto da Cidade e as diretrizes das políticas nacionais de mobilidade, habitação e saneamento básico, definidas no final do ano de 2010, não chegam a ser recebidas com surpresa na cidade.

O recente processo de revisão do Plano Diretor de Ribeirão Preto, em 2018, traz contribuições importantes ao documento, mas não altera significativamente sua estrutura e seu conteúdo. Por outro lado, sua regulamentação passa a ser definida por quase duas dezenas de leis complementares, algumas delas já discutidas e aprovadas.

Nesse contexto, é importante destacar as propostas do Projeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo ainda em discussão. Além de delimitar e definir as diretrizes para o planejamento das UOP, a propositura finalmente traz a regulamentação necessária à aplicação imediata de todos aqueles instrumentos disponibilizados pelo Plano Diretor desde 1995, o que resultou em mais de trezentos artigos.

Seu processo de discussão tem se mostrado difícil, já que muitos empresários argumentam contra seu excessivo detalhamento. Nota-se que os representantes do setor imobiliário preferem permanecer com os processos mais fisiológicos de licenciamento urbanístico a enfrentar os dispositivos que definem previamente as regras do jogo, sem deixar espaço para negociações pontuais.<sup>17</sup>

Quanto à gestão democrática e ao envolvimento da população nos processos participativos de elaboração e discussão das políticas públicas de ordenamento territorial, apesar da atuação de alguns movimentos de moradia e ambientalistas, o desenvolvimento da cidade segue controlado pelos representantes do capital. O próprio Palocci, ao relatar sobre a experiência do Fórum da Cidade, já destacava, justificando seu empenho pessoal no Programa de Parcerias:

---

17 As audiências públicas realizadas no primeiro semestre de 2021 para discussão desse projeto de lei já apontam alterações que fragilizam seriamente o conteúdo de sua versão inicial.

Os empresários não só ocuparam imediatamente os espaços de diálogo abertos como também foram muito mais assíduos do que os sindicalistas, que tinham um raciocínio mais ou menos assim: ‘Já que agora temos um governo petista, não precisamos mais fazer muita coisa porque ele vai nos representar e resolver todos os nossos problemas’. (PALOCCI FILHO, 1996, p. 51).

Enfim, Ribeirão Preto, que na década de 1990 destacava-se entre as cidades brasileiras na vanguarda do planejamento urbano, aprovando o seu primeiro Plano Diretor e introduzindo instrumentos urbanísticos inovadores destinados a promover a inclusão social e a sustentabilidade ambiental, antecipando-se ao próprio Estatuto da Cidade, que seria implementado apenas em 2001, até hoje não contou com administradores com a vontade política necessária para enfrentar as pressões dos agentes privados produtores da cidade, e destaca-se no cenário nacional por suas desigualdades socioespaciais.

Entretanto, 25 anos após a aprovação do Plano Diretor de Ribeirão Preto, diante de todas as dificuldades impostas à sua implementação, esta autora, como uma de suas colaboradoras, ainda mantém certo otimismo que se apoia no entusiasmo das gerações mais novas, que se mobilizam nos vários coletivos que hoje discutem a cidade focando temas como território, habitação, lixo zero, mobilidade, ativação do centro, entre outros, pois as mudanças dependem do envolvimento de todos nós.



## referências bibliográficas

BARCELLOS, V. Q. Unidade de vizinhança: Notas sobre sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil. Paranoá, Brasília, n. 2001, p. 12, out. 2009. Disponível em: [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/54406026/http\\_\\_\\_www-unb.pdf?1505155412=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DUNIVERSIDADE\\_DE\\_BRASILIAW\\_FACULDADE\\_DE\\_AR.pdf&Expires=1617116024&Signature=TSZXGzoDQXv-Dj5ERrZVTgsxDg6B-p8KJqNyvHrddZTuN9nuuj1Mt](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/54406026/http___www-unb.pdf?1505155412=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DUNIVERSIDADE_DE_BRASILIAW_FACULDADE_DE_AR.pdf&Expires=1617116024&Signature=TSZXGzoDQXv-Dj5ERrZVTgsxDg6B-p8KJqNyvHrddZTuN9nuuj1Mt). Acesso em: 26 jun. 2020.

GABARRA, C. A. O planejamento viário de Ribeirão Preto nas décadas de 60 e 70. Depoimento concedido à autora. Ribeirão Preto, 2021.

JORGE FILHO, I. A experiência na Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento de Ribeirão Preto. Depoimento concedido à autora. Ribeirão Preto, 2021.

MIGLIORINI, V. L. B. Os padrões de desempenho do uso e ocupação do solo na previsão e controle do adensamento de áreas intra-urbanas. 1997. Tese (Doutorado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

PALOCCHI FILHO, A. Dando a volta por cima. Como fazer um governo popular em tempos de crise e neoliberalismo. A experiência de Ribeirão Preto. São Paulo: Página Aberta, 1996.

RIBEIRÃO PRETO. Justificativa técnica do plano diretor de Ribeirão Preto. Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento, 1994.

RIBEIRÃO PRETO. Plano diretor. Lei Complementar n. 501, de 31 de outubro de 1995. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=10528&chave=>. Acesso em 26 jun.2020

RIBEIRÃO PRETO. Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento. 1996.

RIBEIRÃO PRETO. Lei Complementar n. 2.157, de 8 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/>

[leis/pesquisa/ver.php?id=21377](#). Acesso em 26 jun. 2020.

SILVA, P. D. Elaboração do plano diretor de Ribeirão Preto. Depoimento concedido à autora. Ribeirão Preto, 2020.

VALERI, A. V. O plano diretor e o estatuto da cidade. Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão Ambiental. Ribeirão Preto, 2002.

VALERI, A. V. Relatos sobre a elaboração e revisão do plano diretor de Ribeirão Preto. Depoimentos concedidos à autora. Ribeirão Preto, 2020/2021.





**RIBEIRÃO  
PRETO NO  
SÉCULO XXI:  
PLANEJA-  
-MENTO  
ESTRATÉGICO,  
PERIFE-  
RIZAÇÃO E  
MÉTRO-  
POLIZAÇÃO**

**PROJETO**  
**RIBEIRÃO PRETO 2001: o**  
**LUGAR DO ESTADO NO PLANO**

Carolina Margarido Moreira

## INTRODUÇÃO

O debate aqui apresentado insere-se no panorama geral de discussão sobre os processos urbanos contemporâneos que perpassam as cidades a partir de um dos aspectos que têm detido a atenção de arquitetos/as e pesquisadores/as: as ações, iniciadas ao fim do século XX, que visam a sua inserção em uma nova fase do capitalismo tardio, a da acumulação flexível do capital, bem como suas implicações na cidade como um todo.<sup>1</sup>

Sede da primeira região metropolitana do estado de São Paulo, fora da macro metrópole paulista, Ribeirão Preto caracteriza-se, por ser gerida, nos âmbitos público e/ou privado, por empreendedores urbanos que, se utilizando da imagem existente de um passado de pujanças econômica e cultural, de ações culturais, em alguns momentos, crescentes, de grandes intervenções urbanas, então a caminho, para oferecer produtos imobiliários valorizados e replicando, ainda que de forma específica, ou

---

<sup>1</sup> Aspectos amplamente discutidos na tese de doutorado da autora, intitulada *Cultura e Urbanização: Ribeirão Preto em duas décadas [1993-2013]*, apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP), São Carlos, 2014.

local, um receituário conhecido e recorrente nas discussões sobre os processos urbanos contemporâneos.

Como se constata, boa parte das discussões que lhes fazem referências tem por base a elaboração do Planejamento Estratégico, termo inicialmente aplicado ao planejamento inserido no âmbito da gestão de empresas privadas e, especialmente durante a década de 1990, derivado para o campo da gestão do território público urbano.

Sem querer, por ora, repassar a vasta literatura a respeito, os ditames desse tipo de planejamento indicavam a necessidade de as cidades se requalificarem em termos urbanos, para se qualificarem e pleitearem a condição de polos econômicos em uma rede global de cidades, que estava passando a gerir, e para alguns já geria, a economia globalizada.

Vainer (2000, p. 76), por exemplo, apresenta o Planejamento Estratégico como introdutor de “uma metodologia coerente e adaptativa face à multiplicidade de sentidos e sinais da nova estrutura de produção e administração”, tido por muitos como único meio eficaz para fazer frente às novas condições impostas pela globalização às cidades e aos poderes locais.

Sabe-se, contudo, que há um hiato entre as discussões arquitetônicas e urbanísticas contemporâneas, que separa os casos brasileiros dos acontecimentos na Europa e nos Estados Unidos da América (EUA). Fora, as cidades passam por intenso processo de renovação urbana e, nesse âmbito, o discurso de cidade global<sup>2</sup> alimentou novas formulações, dentre as quais o Planejamento Estratégico foi a que mais se destacou.

No Brasil, estávamos, à época, envoltos na implementação de Planos Diretores e os efeitos da discussão internacional, que chegou há mais de vinte anos, ainda se fazia sentir, e, a partir de então, tal discurso foi transformado em sinônimo de modernidade, pelas classes dominantes brasileiras. No entanto, a real finalidade desse emprego, assim escamoteado, seria, como bem discute Ferreira (2007), participar de um ajuste necessário em face da crise estrutural da chamada economia-mundo-capitalista, fazendo da cidade global um conceito essencialmente ideológico.

---

<sup>2</sup> Ver Sassen (1991); Castells (1999) e Vainer (2000). Para a discussão sobre o Brasil, ver Ferreira (2007), para quem o termo é uma construção ideológica - hoje praticamente em desuso -, mas primordial para a inserção do receituário do Planejamento Estratégico nas políticas urbanas, a partir desse período citado.

O adjetivo global, segundo Ferreira, baseado nas leituras de Chesnais (1996), surgiu no início dos anos 1980, nas grandes escolas americanas de administração de empresas, e popularizado nas obras e nos artigos dos consultores de estratégia e *marketing* formados nessas escolas: Harvard, Columbia, Standford, etc.

Em pouco tempo, teria invadido o discurso político neoliberal: o termo tinha como destinatários os grandes grupos, para passar a mensagem de que deveria ser usado como “instrumento de comunicação e controle em todo lugar onde se possa gerar lucros, como estratégia internacional, graças à liberalização e à desregulamentação, à telemática e aos satélites de comunicações” (CHESNAIS, 1996, p. 23).

Assim, as primeiras discussões de Planejamento Estratégico, no Brasil, no começo dos anos 1990, repetiam uma cantilena em voga, que era recuperar a década de 1980, tida como uma década desperdiçada, do ponto de vista das mudanças na produção, e de várias desregulamentações que o neoliberalismo, já hegemônico no mundo, ia implementando.

A década de 1980, - na qual teve fim a ditadura militar, no Brasil, que conheceu a consolidação do movimento sindical; uma renovação partidária sem precedentes; e a eclosão de uma série de movimentos populares urbanos; além da elaboração e aprovação da Constituição, para o país, - passava a ser vista como perdida, de um momento para o outro.

Entretanto, quando a discussão estratégica se deu de forma direta, repetindo a fala de um de seus idealizadores, Jordi Borja (BORJA, 1994), de que a cidade global necessitava se mostrar competitiva no cenário econômico para atrair investimentos, já havia uma gama de administradores e gestores públicos; de técnicos-políticos, arquitetos e outros profissionais que lidam com a cidade, seduzidos pelo diagnóstico da globalização e da parceria cidade global/planejamento estratégico.

Para aplicar essa análise a Ribeirão Preto, recorreu-se a um documento de então dificultado acesso, o projeto *Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento*, idealizado pelo governo de Antônio Palocci Filho (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996), a partir do qual passou-se a reconhecer muitas das falas ainda existentes, bem como os atores envolvidos, e a ouvi-los, o que nos guiou a outras documentações e questões importantes.



O acesso ao documento original foi, portanto, a chave para o desenvolvimento do trabalho e fonte indispensável para trilhar todo o entendimento aqui exposto. A partir dele e de seus antecessores, conseguiu-se criar a hipótese de que, naquele momento, além de vital, pela elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade, reconstrói a ideologia de Ribeirão Preto como a grande metrópole do interior, bem como a promessa de (re)ocupação de um lugar de destaque no mundo globalizado.

A hipótese formulada, em que se toma a cidade de Ribeirão Preto como caso, é a de que as cidades não metropolitanas reproduzem os discursos de Planejamento Estratégico e de defesa das intervenções de cunho cultural – este último, ainda de forma tímida, porque não essencial, até aquele momento, apesar de as políticas públicas cumprirem, também, um papel estratégico, por vezes instrumentalizado –, como forma de postularem um papel de destaque, no cenário regional e, por vezes, nacional ou internacional.

No caso de Ribeirão Preto, como apontaremos, tal reprodução se deu em grande parte em um período – início dos anos 1990 – em que termos como Planejamento Estratégico tinham forte impacto, informando os tipos de iniciativas, propostas e intervenções, mesmo quando essas não chegaram a se realizar de forma integral, como foi o caso.

Na cidade, verificaram-se, ainda, de forma clara, os fenômenos contemporâneos de extensão e descontinuidade urbanos, não apenas derivados de loteamentos periféricos para a população de baixa renda, mas, sobretudo, de empreendimentos habitacionais e de comércio e serviços de alto padrão, reforçando a divisão e segregação socioespaciais, historicamente presentes na cidade.

Assim sendo, a escolha de Ribeirão Preto deriva também do fato de apresentar, como sede da região metropolitana citada, uma situação de destaque entre as cidades paulistas de porte equivalente, formando, com seus municípios limítrofes, uma aglomeração urbana motivada pela complementaridade e integração socioeconômica e físico-territorial, dando início ao – talvez esperado – processo de conurbação, que ocorre especialmente no sentido do/s vetor/es de crescimento priorizado/s pelo Plano Diretor, a serviço da elite dominante.

Conforme defende Ana Luisa Miranda, em texto aqui publicado, trata-se de um município-sede que apresenta as características e dinâmicas

de um “espaço metropolizado”, cujo território passa a exigir, dada a complexidade então instaurada, um tipo específico de planejamento que possui, como orientador, o Estatuto da MetrÓpole (2015).

## **RIBEIRÃO PRETO 2001: AÇÃO ESTRATÉGICA PARA O DESENVOLVIMENTO**

Uma reportagem de 2012<sup>3</sup> trouxe a notícia de que o alto valor praticado em Ribeirão Preto fazia o investidor preferir comprar em Jardinópolis e Brodowski, duas localidades da atual Região Metropolitana de Ribeirão Preto, com as quais a cidade ainda pode se unificar, gerando uma possível conurbação. Geralmente, contudo, esse processo dá origem à formação de regiões metropolitanas - naquele momento ainda ‘bandeira’ de muitos políticos da cidade e promessa do então governador Geraldo Alckmin (Partido da Social-Democracia Brasileira - PSDB), reeleito em 2014 -, e a de Ribeirão Preto foi consolidada em 2016.

A reportagem colocou, ainda, que alguns ribeirão-pretanos estariam se mudando para as cidades vizinhas, devido ao alto valor imobiliário: à época, o preço do metro quadrado, segundo divulgado, chegaria a R\$ 5 mil na zona sul, enquanto, nas cidades da região o valor médio de área construída nos bairros mais procurados por moradores de Ribeirão seria de cerca de R\$ 2,8 mil. Além disso, cita-se a “perda de características de cidades tipicamente interioranas, como a segurança”, como um dos fatores apontados pelas pessoas para justificar a mudança de Ribeirão Preto para cidades como Jardinópolis, Brodowski e Cravinhos.

Tais fatos mostram, ao mesmo tempo, o processo de ‘gentrificação generalizada’ da cidade, com aumento significativo do valor da terra, dos imóveis e, conseqüentemente, dos aluguéis e demais serviços, gerando a expulsão de alguns setores da população, e, por outro lado, como afirma Harvey (2005, p. 174) a respeito da “divisão espacial do consumo”,<sup>4</sup> um ‘estilo consumista de urbanização’, focado na capacidade de consumo ainda existente, apesar de reduzida pela primeira consequência citada.

---

3 FOLHA DE S. PAULO. Ribeirão Preto. Custo eleva venda de imóveis na região. 8 jul. 2012. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/53287-custo-eleva-venda-de-imoveis-na-regiao.shtml>. Acesso em: 7 nov. 2013.

4 Tida pelo geógrafo como uma das quatro opções relativas ao empreendedorismo urbano, como estratégia alternativa para a governança urbana.





# fazendo história no passado e no presente

Me município de Ribeirão Preto, cada palmo de chão tem sua importância histórica, principalmente quando o assunto é a moradia popular

Proprietários de fazendas empobrecidas vendiam a terra aos descendentes que, em poucos anos, de modo geral, já não se ocupavam mais da fazenda. Foi assim com a fazenda de São Paulo, uma grande fazenda de fazendeiros que, ao longo do tempo, acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

Por volta de 1822, uma parte da fazenda de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

A fazenda de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

### NOVA HISTÓRIA

Hoje mais importante do que nunca, a fazenda de São Paulo é uma fazenda de fazendeiros que, ao longo do tempo, acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

proprietários e descendentes da fazenda de São Paulo, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

Uma das fazendas de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

### UMA HISTÓRIA

A fazenda de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

A fazenda de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

### UMA HISTÓRIA



Foto de arquivo do Museu de São Paulo

de, a fazenda de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

### HISTÓRIA

Depois de São Paulo, a fazenda de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

O fazendeiro de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

### UMA HISTÓRIA

De São Paulo, a fazenda de São Paulo foi vendida para São Paulo. Foi assim com a fazenda de São Paulo e São Carlos, e que acabou sendo vendida para os descendentes de São Paulo e São Carlos.

Imagem 1. Fazendo a história no passado e no presente. Folder de divulgação. Fonte: Revista Greens, Edição Especial, Vila do Ipê Empreendimentos. p. 12-15. Disponível em: <http://www.viladoipe.com.br/files/revista.pdf>. Acesso em: nov.2014.

Especial atenção deve ser dada à geração de valor que ocorre ao longo do processo de urbanização, a partir da venda ou utilização da terra rural – portanto, relacionada à herança, em negócios urbanos, visto que muitos proprietários entrariam como parceiros de uma empresa, ou de um consórcio de empresas empreendedoras urbanas, – que passaria, assim, de terra rural a terra urbana e, após, a terra urbanizada, medida em metros quadrados e, portanto, mais cara.

Focada, portanto, na zona sul da cidade e a partir

do sucesso de seus empreendimentos, a Vila do Ipê (Figura 1) atraiu o interesse de novos investidores de Ribeirão Preto e de outros grandes centros, além de proprietários de terras que visualizaram uma grande oportunidade de parceria. Assim, a Vila do Ipê passou

a ter direitos de urbanização sobre um dos maiores bancos de terras [*Land banks*], da cidade e região, e passou a liderar ou participar de vários outros empreendimentos de grande porte em pontos valorizados da zona sul de Ribeirão.<sup>5</sup>

A necessidade de criar, com a Região Administrativa de Ribeirão Preto, a Região Metropolitana, que tem a cidade como sede, tornou-se, assim, preponderante as demais necessidades da cidade: a possibilidade de conurbação mostrou-se estratégica para alcançar essa condição de disputa na fase capitalista de acumulação flexível, por meio da qual, como bem indica Harvey (2005, p. 177), cria-se a

impressão de que a cidade do futuro será uma cidade apenas de atividades de controle e comando, uma cidade informacional, uma cidade pós-industrial, em que a exportação de serviços [financeiros, informacionais, produção de conhecimento] se torna a base econômica para a sobrevivência urbana.

Nisso comparece, obviamente, o projeto *Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento*, nunca implantado de acordo com o plano inicial, mas nitidamente enraizado e jamais esquecido, visto que, inclusive, os hoje atuantes empreendedores urbanos estiveram envolvidos desde a sua concepção: desta forma, pode-se dizer que a matriz ideológica do projeto se configurou como um plano virtual que funciona, ainda, como base para a permissividade urbanística que se observa.

Da ideia original, restam apenas, como se verá, as parcerias público-privadas e os projetos de fragmentos urbanos, além da imagem de um passado triunfante e quase nenhuma grande utopia para o futuro, além da conquista do papel de sede de uma Região Metropolitana, *shoppings* cada vez maiores em tamanho, mas, sobretudo, em número e uma vastidão de empreendimentos imobiliários, licenciando o capital imobiliário a agir com extrema desenvoltura, que se coloca como indutor às cidades vizinhas, em busca de uma possível conurbação. Trataremos, agora, dos aspectos iniciais do processo que resulta no pouco que acabamos de apresentar.



232-233

---

<sup>5</sup> Fonte: VILA DO IPÊ EMPREENDIMENTOS. Disponível em: <http://www.viladoipe.com.br/historia>. Acesso em: 12 nov. 2014.

## RIBEIRÃO PRETO 2001: UNIDADES DE OCUPAÇÃO PLANEJADAS

O Plano Diretor de 1995 indicaria, como afirma o projeto *Ribeirão Preto 2001* (1996) dentro de uma de suas quatro principais ordens de intervenções, no caso, da Política de Investimentos Socioculturais, que a cidade deveria ser composta por um conjunto de Unidades de Ocupação Planejada (UOPs), organizadas e distribuídas no território segundo a localização e o desenvolvimento de subcentros de bairro, apresentadas no documento que ilustra o plano especificamente para a então ainda existente Fazenda Nova Aliança<sup>6</sup>, na zona sul, segundo ilustra a Figura 2, retirada do projeto citado. Para este, teoricamente, não importaria o tamanho da cidade, e sim o salto qualitativo garantido pela “reorganização de toda a estrutura física da cidade no sentido de garantir uma habitação socialmente justa” (RIBEIRÃO PRETO, 1996).

As UOPs seriam, ainda, como já determinado no Plano Diretor de 1995 e adaptado para o projeto *Ribeirão Preto 2001*, porções de áreas infra urbanas, autossustentáveis, em relação às necessidades básicas do cidadão, caracterizadas pelo uso misto e pela densidade de ocupação diferenciados. Cada UOP existente seria dotada, portanto, “com tipologias variadas de habitação [horizontais e verticalizadas], atividades comerciais e de serviços relativos às necessidades cotidianas da população”. Abrigariam, ainda, as pequenas indústrias compatíveis com o uso residencial, “oferecendo assim maiores oportunidades de emprego, áreas de lazer, bem como equipamentos sociais ligados à saúde e à educação” (RIBEIRÃO PRETO, 1996).

Observa-se, contudo, nas ilustrações que compõem o projeto *Ribeirão Preto 2001*, que as UOPs estariam representadas em croquis, e não explicitamente no texto do projeto, apenas para a zona sul da cidade e utilizando, para isso, espaços resultantes da incorporação e do desmembramento de antigas áreas de produção rural, como as fazendas remanescentes do período cafeeiro e, portanto, para além do anel viário contorno sul, em Zona de Urbanização Controlada (ZUC), definida pelo Plano Diretor<sup>7</sup>.

---

6 Posteriormente, foram aprovados diversos condomínios, entre eles, os Alphaville 1, 2 e 3.

7 “[...] áreas dotadas de condições geomorfológicas adequadas, mas com infraestrutura urbana insuficiente, incluindo as faixas externas ao Anel Viário Contorno Sul e Anel Viário Contorno

Os Conjuntos Habitacionais já existentes e a serem construídos pelas Companhia Habitacional Regional (Cohab) e Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), foram indicados, no mesmo documento, para as demais áreas, especialmente a norte, onde muitos já haviam sido implantados<sup>8</sup>: o explícito objetivo seria mantê-los próximos a um dos equipamentos estratégicos que o projeto propõe, que é o Terminal Intermodal, previsto pelo Plano Diretor.

O Terminal deveria situar-se na zona norte ou nordeste, próximo aoanel viário, Via Anhanguera, à Estação Ferroviária e ao Aeroporto, com fácil acesso ao também novo polo industrial e integrando diferentes modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo e fluvial por conexão ferroviária com o Terminal de Pederneiras, situado na Hidrovia Tietê-Paraná, que deveria ser, segundo o plano, um dos modos de transporte mais competitivos de acesso aos países do então ativo Mercado Comum do Sul (Mercosul), através das bacias dos Rios Paraguay, Uruguay e Prata.

Ainda segundo observado no projeto *Ribeirão Preto 2001*, bem como no Plano Diretor Municipal de 1995, as UOPs deveriam estar distribuídas na malha urbana, de forma a configurar um raio de abrangência de aproximadamente 500 metros. Dessa forma, os cidadãos poderiam “sair de casa e atingir suas atividades complementares a pé”, configurando uma busca já anunciada de diminuir a necessidade de viagens na cidade, aliás, dessa forma, ‘libertando’ tais ‘unidades’ da necessidade ‘da cidade’ propriamente dita, “desafogando o sistema de circulação e de transporte”. A organização dessas unidades estaria embasada, assim, “na criação ou no reforço da estrutura física da comunidade local” (RIBEIRÃO PRETO, 1996) ação que, como se observa nas imagens das Imagens 2, 3 e 4, desde então, ganhou novos contornos, regidos pelos interesses do mercado imobiliário de Ribeirão Preto e reforçando o ainda vigente caráter rodoviarista da expansão urbana, para o qual todos os planos contribuíram, e o de 2001 tenciona de forma inusitada.

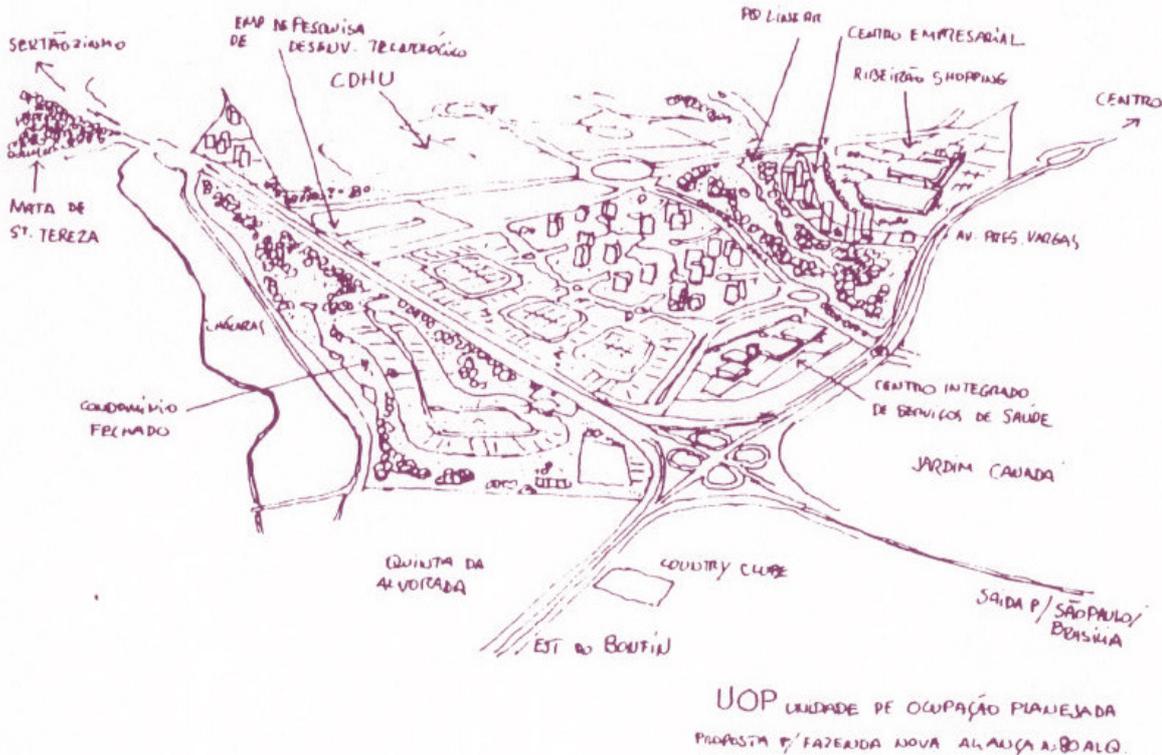
Abaixo, Imagem 02, esquema de área que seria ocupada pelas UOPs: trata-se de proposta de ocupação de alguns subsetores da

—  
Norte, onde são permitidas densidades demográficas baixas e médias. (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. Lei complementar 2.157, de 8 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=21377>. Acesso em: nov.2014).

8 Ver texto de Danilo Brich dos Santos, na Parte B desta publicação.



234-235



zona sul. Basicamente, de acordo com a imagem, subsetor 05 - interno ao anel viário - e subsetor 10 - externo ao Anel Viário -, definidos pelo zoneamento urbano do Plano Diretor do município, aprovado em 1995. A imagem mostra, inclusive, áreas internas e externas ao contorno sul do anel viário, Rodovia Prefeito Antônio Duarte Nogueira, que delimita a zona urbana da cidade, nesse momento, e, portanto, duas áreas com prioridades de urbanização bem distintas. Dessa forma, a ocupação planejada por condomínio fechado - até 2012, ilegal, pela legislação vigente, como se verifica na Imagem 02, estaria prevista em área de urbanização controlada. Ao lado, a Mata Santa Tereza, inserida em Zona de Amortecimento da Reserva Ecológica de Ribeirão Preto [ZMT-Mata de Santa Tereza], segundo o mesmo Plano Diretor Municipal (1995).

Outra determinação seguida, inclusive pelo empreendimento Vila do Golfe (Imagens 3 e 4) e que se tornou modelo do assim denominado novo urbanismo, amplamente propagandeado a partir de 1990 e modelo embasado na legislação existente, para todos os novos empreendimentos, foi a de que as áreas comerciais e de serviços deveriam localizar-se,



de preferência, ao longo dos limites das UOPs, portanto, próximas do sistema viário principal.

Tal colocação visaria à constituição de subcentros de bairro, local de concentração de atividades comerciais e de serviços, que não fariam parte das necessidades diárias, mas poderiam atender a uma população maior, pois estariam situados a uma distância média de mil metros das áreas habitacionais, portanto, acessíveis por transportes coletivo e individual. O último, logicamente, mais estimulado. Essa estrutura urbana descentralizada, almejada desde o início do projeto, é tida como “uma evolução natural da cidade existente hoje, mas com o poder de organizar e nortear o futuro desenvolvimento, que se baseia em dois conceitos básicos: eficiência e apropriação democrática do espaço” [RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996]

Ocorre, contudo, que a possível eficiência do modelo das UOPs acabaria por privilegiar apenas uma área da cidade, a zona sul, além do que inexistia uma apropriação democrática do espaço, quando os interesses do mercado imobiliário prevalecem seguindo a lógica especulativa da venda de terras. Neste caso, terra rural, que se transforma em terra urbana. Em 2012, por exemplo, a região de Ribeirão Preto teve, conforme anunciado pelo Instituto de Economia Agrícola (IEA), o valor médio do hectare de terra nua mais caro do Estado de São Paulo, pois subiu 6,2%, em relação a 2011.

Soma-se, a essa valorização, que seria, segundo divulgado, decorrente da topografia, proximidade de rodovias, cidades e usinas, qualidade do solo e benfeitorias instaladas, o fato de que áreas mistas, em que a zona urbana já se mistura com o campo, como podem ser considerados muitos setores da zona sul, entre outros, são ainda mais caras, pois já obedecem à lógica das construções urbanas, que levam em conta critérios de localização e metragem como os mais importantes.<sup>9</sup>

Percebe-se, aqui, o claro processo de construção de uma mercadoria-cidade, que tem, segundo Vainer (2000, p. 83), um público consumidor definido, específico e qualificado. A cidade passa a não ser “apenas

---

<sup>9</sup> Fonte: INSTITUTO DE ECONOMIA AGRÍCOLA. Ribeirão Preto tem o hectare de terra mais caro do Estado. Disponível em: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2013/02/ig\\_paulista/28362-ribeirao-preto-tem-o-hectare-de-terra-mais-car-do-estado.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/02/ig_paulista/28362-ribeirao-preto-tem-o-hectare-de-terra-mais-car-do-estado.html). Acesso em: 26 ago. 2014. Dados sobre ‘valor de terra nua’ disponíveis em: [http://ciagri.iea.sp.gov.br/nia1/precors.aspx?cod\\_tipo=1&cod\\_sis=8](http://ciagri.iea.sp.gov.br/nia1/precors.aspx?cod_tipo=1&cod_sis=8). Acesso em: 15/01/2015

uma mercadoria, mas também e, sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis”.

Como resultado, os antigos e futuros planos utópicos são banidos: a cidade-empresa é obrigada a ser realista, competitiva, ágil, flexível e, por isso, deve estar cada vez mais livre de controles políticos, que assumiriam como função apenas legitimar e manter o contato, ou a comunicação, entre as soluções empresariais e o público. Configura-se, então, a concreta proposta de despolitização da cidade, visto que o espaço da cidade é pensado, nesse caso, apenas em termos de gestão, e não mais como construção e exercício da democracia local.

O que se vê, aliás, desde então, em Ribeirão Preto, é o desenvolvimento da negação da cidade citada por Vainer, cidade essa apenas existente a partir da relação, seja de harmonia e/ou conflito, entre domínios públicos e privados, existente, no caso de Ribeirão Preto, apenas na área urbana ‘inicial’, ou seja, naquela que se desenvolveu no interior do anel viário. Para além desse, faz-se crer que seja o atual sentido de crescimento físico da cidade, pois acredita-se construir uma nova urbanidade, baseada em um novo urbanismo; este, por sua vez, seguindo, ou baseando-se, no conceito de *edge cities*, citado no projeto *Ribeirão 2001*.

Tal conceito advém do uso da cidade de Atlanta/EUA como referência única do que se poderia empreender em Ribeirão Preto, em termos de planejamento urbano e parcerias público-privadas, além de se tornar modelo de crescimento econômico e espacial para o projeto *Ribeirão Preto 2001*. O livro *Edge City - Life on the New Frontier*,<sup>10</sup> de Joel Garreau, é apontado como referência no projeto e, nele, Garreau explica a denominação: cidades/*cities*, porque elas contêm todas as funções de uma cidade, e borda/*edge* porque são um “mundo vigoroso de pioneiros e imigrantes”, vivendo longe dos centros das cidades, em pequenas vilas ou terras agrícolas, trinta anos antes.

Assim também se teria idealizado, no projeto *Ribeirão Preto 2001*, a saída dos locais de trabalho das áreas centrais para novos centros, ou *subcentros*, localizados no contorno da cidade e ligadas a essa basicamente pelo anel viário. Tais unidades seriam planejadas, dimensionadas, projetadas e implantadas de acordo com as necessidades contemporâneas, bem como, prega o conceito de novo urbanismo e



---

<sup>10</sup> GARREAU, Joel. *Edge city-life on the new frontier*. New York: Anchor Books, 1992.



Imagem 5. Imagem de divulgação do empreendimento Jardim Olhos d'Água e o vazio que aguarda a esperada conurbação.

Fonte: Disponível em: [http://www.bairroolhosdagua.com.br/index.php#prettyPhoto\[\]/0/](http://www.bairroolhosdagua.com.br/index.php#prettyPhoto[]/0/). Acesso em: nov. 2014.

de cidade planejada dos condomínios urbanísticos que proliferam no contorno da cidade de Ribeirão Preto.

Tais locais teriam, ainda, a característica/vantagem, como Garreau (1992) descreve, de terem como entorno uma vegetação natural preservada, afinal, tratam-se de zonas de proteção, um dos itens do produto a ser vendido e o que proporcionaria, ainda, uma qualidade de vida praticamente impossível de existir na atual área urbana. Seria, segundo está descrito no projeto *Ribeirão Preto 2001*, “a cidade na floresta”.

Silvio Contart<sup>11</sup>, arquiteto e urbanista idealizador de boa parte dos empreendimentos implantados na zona sul, e que, posteriormente, passa a ser um dos empreendedores urbanos que lucra com o produto

---

11 Entrevista cedida ao programa Show do Imóvel em 26 jul. 2008. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=A4ai-4InJwU>. Acesso em: 17 out. 2020.



240-241

que desenvolve ativamente, coloca que os projetos por ele elaborados seguem o “grande plano viário desenvolvido pela prefeitura desde 1960, que vem sendo expandido conforme a cidade vai crescendo”, ou seja, seguindo ainda a lógica rodoviarista vigente desde então, mas também criando identidade urbana própria para determinadas áreas, como parte de uma estratégia focada em aumentar o preço da terra da região.

Trata-se de empreendedorismo urbano que alia desde empresários interessados na alta lucratividade decorrente da criação de novos e valorizados espaços urbanos, a interesses políticos diversos, ambos focados no aumento da lucratividade ora da empresa, seja incorporadora e/ou construtora, ora da cidade-empresa, que supostamente, sem qualquer tipo de ônus, aumentaria a arrecadação de tributos, entre outros. Assim, com esses projetos, foram desenvolvidas estratégias, e Silvio Contart é um dos importantes idealizadores, para aumentar o preço da terra, como a criação de parques, áreas verdes, bulevares, centros de serviços especializados, entre outros.



Imagem 6. Imagem de divulgação do empreendimento residencial Vila do Golfe. Fonte: Vila do Ipê Empreendimentos. Disponível em: <http://www.viladoipe.com.br/home>. Acesso em: nov.2014.

Pioneiro nesses quesitos, o empreendimento Avenida João Fiusa, como espaço intraurbano planejado por Silvio Contart e financiado pelos demais empreendedores urbanos atuantes na cidade, é o nome de um dos produtos imobiliários implantados no setor sul e fundamental para o entendimento dos que serão lançados a partir de então, e que estariam seguindo, conforme citado, o plano viário e a diretriz de continuidade da avenida citada, que ainda cruzaria, em uma segunda etapa, o anel viário; atravessaria a área da antiga Fazenda Olhos d'Água, antes rica na produção de café e hoje também transformada em empreendimento imobiliário pela família proprietária que, como muitas outras, funda empresa própria para urbanizar, 'mercadificar' a área, nesse caso, a Urbanizadora Buganville<sup>12</sup>, e chegaria a Bonfim Paulista, onde já existiria

---

<sup>12</sup> A urbanizadora Buganville foi fundada em 2012 pela família Cardoso de Almeida. O site do empreendimento disponibiliza fotos antigas da família, claramente tentando associar ao empreendimento "uma história de tradição, sofisticação e inovação". Disponível em: <http://www.bairroolhosdagua.com.br/>



242-243

uma avenida 'esperando' para 'emendar' com a que estaria vindo de Ribeirão Preto (Imagem 5).

Tal processo, que Debora Zamboni descortina em texto aqui também publicado, ilustra bem o papel dos empreendedores urbanos que, aliados ao Estado, direcionam a expansão urbana e tudo o que tal processo implica não apenas para parte específica do território, mas para a cidade como um todo, além dos municípios limítrofes. Além disso, sabe-se que os empreendedores urbanos terão sempre, ainda, um importante desafio: a difícil elaboração de inúmeros modelos com características próprias e únicas, além de inovadoras, para serem vendidos como produtos privilegiados, se é que será possível criar tantos.

Por sua vez, com a intenção de citar referências e modelos de desenvolvimento urbano, mais uma vez norte-americanos, Contart coloca



Imagem 7. Imagem de Celebration, nos EUA. Fonte: Vila do Ipê Empreendimentos. Disponível em: <http://feriasefilhos.wordpress.com/2012/06/25/celebration-flum-passeio-charmoso/> CELEBRATION. Acesso em: nov.2014.

que as cidades estadunidenses estariam seguindo, para subcentralidades criadas em seus territórios, os exemplos das cidades europeias, mais compactas, no sentido de pequenas centralidades, e mais eficientes, além de estarem se tornando, portanto, cada vez mais parecidas com as cidades antigas, bem como faz a Celebration<sup>13</sup>, (Imagem 7) citada por um dos empreendedores, para comparar com a Vila do Golfe e cuja arquitetura teria sido desenvolvida por profissionais de renome internacional e “lembra o final do século XIX que, conforme pesquisa da própria empresa *Disney*, foi indicada pelo norte-americano como a que melhor traduzia o espírito desse país” (SILVA, 2000, s/p).

---

<sup>13</sup> Segundo publicado em artigo de Silva (2000), Celebration é uma pequena cidade a nordeste de Orlando/ Flórida/EUA, mais precisamente, no Condado de Osceola, com aproximadamente 4.900 acres e possibilidade de abrigar oito mil residências. O fato incomum é que foi idealizada e construída pela The Celebration Company, uma subsidiária da The Walt Disney Company, para ser uma cidade real e não apenas mais um parque temático ou atração turística.

ation, Florida... You've got to see this place!



244-245

Uma das confluências existentes entre o empreendimento Celebration e o Vila do Golfe seria que o alto valor do metro quadrado impossibilitava o acesso a uma residência pelas classes menos favorecidas, além do fato de que novas mensagens estavam sendo produzidas e consumidas pela forma e pelo fazer urbanos. Quanto ao apelo por características do século passado, seja lá o que signifique, o empreendimento também intensifica o presente acrescido do passado e mostra-se como *show*, como visual de consumo e veneração. Nesse sentido, a paisagem mostra-se tão integrada quanto integradora.

O Ipê Golf Club existente no empreendimento Vila do Golfe serviria, então, como um símbolo de fazer parte da comunidade, com o objetivo de configurar alguma identidade aos moradores e ao lugar assim criado, *marketing* urbano tão em voga na atual fase da sociedade capitalista, quando a qualidade de vida, especialmente relacionada ao local onde são adquiridas as propriedades, é o bem mais valorizado (Imagem 6).



Polo Industrial; Terminal Intermodal de Cargas; Implantação de Consórcio de Municípios; e Centro Municipal de Convenções.

Tais equipamentos seriam implantados, segundo consta, em áreas próximas a rodovias importantes, conectando Ribeirão Preto aos mercados nacional e internacional por meio, não apenas dessas, mas do Terminal Intermodal de Cargas, que integraria os transportes rodoviário, ferroviário, aéreo e fluvial, além das facilidades declaradas para o assentamento de indústrias e da já existente concentração de mão de obra qualificada, devido aos Conjuntos Habitacionais próximos às áreas propositalmente determinadas para tal, criando, necessariamente, portanto, uma espécie de ilha de produção localizada, especialmente, na região leste/noroeste da cidade.

O intenso uso do anel viário como determinante na localização desses equipamentos estratégicos, deixa ainda mais clara a referência utilizada como modelo dessa nova fase de gestão da cidade, visto que, também em Ribeirão Preto, os novos subcentros ocorreriam preferencialmente ao longo do anel viário, pela grande acessibilidade que propicia. Ao defender essa ideia que permite, enfim, o controle do tempo e espaço em favor do mercado, princípio da acumulação flexível colocada por Harvey e que desemboca nos princípios do próprio planejamento estratégico, o projeto *Ribeirão Preto 2001* aponta que

essa descentralização visa evitar o colapso da infraestrutura já saturada da área central em função do excessivo adensamento/verticalização, enquanto propicia um melhor equilíbrio entre áreas construídas e áreas verdes. Evita, ainda, as deseconomias decorrentes da aglomeração intensiva [o tempo perdido no trânsito lento, o alto consumo de combustível, o aumento da poluição, o stress etc.].

O território urbano, então, se configuraria nesse discurso por uma descontinuidade conectada, determinada pela exacerbação da política rodoviarista de transportes, já naturalizada, porém com acessibilidade facilitada a uma parcela específica da população. Nesse caso, além do escoamento de produtos, do acesso dos trabalhadores ao local de trabalho, e quase nada mais, visto que, ainda segundo o projeto aqui exposto, os principais equipamentos culturais, por exemplo, estariam concentrados na área central da cidade, especificamente na Área Especial do Quadrilátero Central (AQC), determinada pelo Plano Diretor de 1995.



A tendência apresentada seria, enfim, a setorização em todos os espaços urbanos propostos e/ou existentes, que evidenciaria eixos claros pela homogeneização de tipos, gostos, pessoas, culturas, etc., eliminando, dessa forma, os conflitos humanos, considerados aqui como extremamente necessários de existirem e serem levados às discussões e elaborações de políticas públicas para que se façam realmente adequadas à realidade existente.

Como dito, o projeto *Ribeirão Preto 2001*, idealizado na primeira gestão de Antônio Palocci Filho (1993-1996) congrega discursivamente em si o pensamento de gestão da cidade embasada em subcentralidades e setorizações, atrelando-o ao Planejamento Estratégico. Consideramos que há linhas ambíguas no Plano: por um lado, fala-se da ampliação de serviços sociais e, por outro, visivelmente postula-se a ideia, ainda que não em seu auge, como hoje, da “cidade-imagem, a ser refeita, reembalada e relançada” (ARANTES, 2012, p. 7), a *Ribeirão Preto de 2001*, cidade que abarca o desenvolvimento urbano e o tecnológico, que acolhe empresas, fluxos; constrói novas centralidades; resgata a imagem perdida de um passado glorioso de referência e importância nacional e, agora, busca-se, internacional.<sup>14</sup>

Trata-se, com certeza, de uma das primeiras, e das mais contundentes, incursões de megaoperações de *image-making*, do passado, presente e futuro, através das invocações de conceitos como “vocaçãõ”, “pertencimento”, “referencial moderno”, inserida no caminho, hoje ainda em construção, do *marketing* urbano estratégico, embasada na experiência norte-americana de Atlanta.<sup>15</sup>

Aliás, como mostra o projeto *Ribeirão Preto 2001*, a própria escolha de Atlanta, *The New American City*, como exemplo a ser seguido, assim como a leitura que se apresenta de seus feitos e características, já se trata de uma operação clara e direta deste *image-making*. Colocam-se, em primeiro lugar, as proximidades comparativas na localização de ambas em

---

14 Já existente anteriormente, afinal Ribeirão Preto foi o <berço> do Rei do Café e, dizem, ponto de referência na rota mundial da cultura, com o Teatro Carlos Gomes, financiado pelo próprio Francisco Schmidt, “rei do café”, e o Theatro Pedro II coexistindo, de 1930, ano de construção do Theatro Pedro II, a 1946, ano de demolição do Teatro Carlos Gomes, na mesma Praça XV de Novembro.

15 A referência à cidade de Atlanta encontra-se no documento analisado, o próprio projeto Ribeirão Preto 2001 – Ações estratégicas para o desenvolvimento (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996).

relação às metrópoles do país em que estão inseridas. O *benchmarking*, palavra inglesa utilizada para resumir a ação de “identificar”, na verdade, eleger para fins específicos, experiências bem-sucedidas como modelo ou referência para um plano de ação estratégica, é visto como tendência, do final de século, e os modelos de gestão e práticas administrativas, como temas frequentes no processo de globalização da economia.

Como se constata na parte final do documento, as propostas existentes no *Ribeirão Preto 2001* pretendem, explicitamente, alcançar o que Atlanta alcançou e que, naquele momento, parecia aos proponentes como algo a guindar a cidade norte-americana como modelo absoluto de urbanismo em três décadas, a saber: a revitalização do centro; a expansão do centro e a descentralização, que culminaria com a conformação de *edge-cities*, ou subcentros, como é colocado. Apostam, ainda, no apontamento de Garreau e propõem novos centros no contorno das cidades, tais como as UOPs, que passariam a ser localizadas nas saídas da Ribeirão Preto. Isso porque o contato não seria mais necessário: os modos de relacionamento, tanto pessoal quanto profissional, teriam mudado muito com o desenvolvimento tecnológico.

Seguindo essa lógica, o centro de Atlanta estaria destinado a abrigar eventos temporários, como as Olimpíadas de 1996, com a construção de equipamentos de uso eventual - estádios, habitações temporárias, parques, etc. -, além dos subcentros em torno da cidade, resultantes dos investimentos feitos pela iniciativa privada - isso, o plano que aqui discutimos, faz questão de ressaltar - ao longo de anel viário [que garantiria ampla acessibilidade]. Justificam-se tais ações pelo possível colapso da infraestrutura já saturada da área central, caso ocorresse o excessivo adensamento/verticalização: todas as ações também propostas para Ribeirão Preto, ao indicar a mudança do Terminal Rodoviário, entre outros, para a saída da cidade, ao lado do Aeroporto.

O mercado reconquista, assim, conotações cada vez mais positivas, enquanto o Estado passa a ser visto como inoperante, perdulário, inibidor de iniciativas individuais, que podem dinamizar a economia e seus rebatimentos sobre a organização da sociedade. Como bem-visto no caso do discurso disseminado pelo prefeito Palocci, em 1996, a resposta neoliberal, associa, dentre outras questões, a descentralização política e a intensificação dos processos de privatizações como solução para o crescimento econômico e, conseqüentemente, social da cidade. Palocci cita o “esgotamento do modelo conservador”, relacionando-o aos coronéis do café e aos aristocratas que, além do poder econômico,



detinham também o poder político e a grande reestruturação da cidade ocorrida a partir do fracasso desse modelo, visto que a cidade teria se firmado, após o advento do Proálcool<sup>16</sup>, como centro de prestação de serviços e de seu fortalecimento devido à capitalização da agricultura regional, apesar das desigualdades sociais até então ainda existentes.

A descentralização, palavra-chave do projeto apresentado, resguardaria, ainda, o meio ambiente, com a preservação e o manejo dos recursos naturais. A moradia, como visto, também é proposta para fora das áreas centrais, com loteamentos planejados cercados, sempre que possível, de corpos d'água e vegetação natural. Assim, moradia, escritórios, indústrias, serviços, equipamentos coletivos e áreas de atividades esportivas, estariam nesses “novos locais”, cercados por área verde, enquadradas por uma gestão democrática e participativa, administrada por um gerente da cidade.

O que restaria, então, à área urbana já consolidada se, inclusive, o centro administrativo da cidade estaria fora desta? O que interessava era a premissa de que a cidade precisava prover alternativas socioeconômicas de desenvolvimento para a garantia da sobrevivência, sem atrelamento exclusivo ao setor terciário, o que poderia ser traduzido para: a cidade existente, presente, e todo o planejamento urbano, futuro, à mercê de um modelo econômico de acumulação flexível, no qual todas as iniciativas do capital adquirem legitimidade absoluta, inclusive beneficiando-se de todo tipo de concessão pelo Estado. É disso que trata o Planejamento Estratégico, afinal.

## **RIBEIRÃO PRETO 2001: CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Pode-se dizer que, no caso de Ribeirão Preto, o primeiro governo de Antônio Palocci Filho (PT, 1993-1996) inicia a aplicação das possíveis soluções já formuladas pelo debate internacional para o enfrentamento das crises ligadas ao conhecido esgotamento do sistema fordista, tão discutido por David Harvey (1993), dentre outros. Esse esgotamento, iniciado há cerca de quarenta anos, por sua vez, fez com que as cidades conhecessem tanto a estagnação econômica como a erosão da base fiscal dos Estados nacionais, ao tempo em que os gastos públicos entraram em forte e determinante processo de contenção, que obviamente afetou

---

16 Década de 1970, marcada também pelo choque mundial do petróleo e suas consequências.

de forma generalizada os programas públicos e passou a demandar a reestruturações do modo de produção capitalista.

Implementa-se, através desse discurso e sob várias formas, o modelo de parcerias público-privadas, refletindo um novo sistema de relações sobre o meio urbano: um conjunto de interesses de agentes da gestão urbana continuaria, assim, a orientar a produção da cidade, que, apesar de se dizer democrática e participativa, justamente por ser derivada da introdução de investimentos privados na cidade, fundamenta-se sob a ótica de uma visão especulativa.

A descrição da Política Indutora de Crescimento Econômico no *Projeto Ribeirão Preto 2001*, como foi nomeada a ação do executivo, a fim de intermediar o contato entre a iniciativa privada e a comunidade científica, para agilizar a criação de um Polo Industrial na cidade, visando a fortalecer o setor secundário<sup>17</sup>, confirma a tese de que “vender a cidade converteu-se em uma das funções básicas dos governos locais e em um dos principais campos de negociação público-privado” (PORTAS, 1993, p. 7).

O intenso uso do anel viário como determinante na localização desses equipamentos estratégicos deixa ainda mais clara a referência à cidade de Atlanta/ EUA, como modelo dessa nova fase de gestão da cidade, visto que, também em Ribeirão Preto, os novos subcentros ocorreriam preferencialmente ao longo do anel viário pela grande acessibilidade que ele propicia, no caso da cidade norte-americana, o Anel Viário 285.

O projeto destaca, ainda, Ribeirão Preto como uma cidade que preencheria todos os requisitos necessários para o recebimento desses equipamentos, como é o caso do Polo de Alta Tecnologia: a cidade sedia importantes centros de pesquisa e desenvolvimento tecnológico; apoia indústrias com a prestação de serviços, difusão e transferência de tecnologia; está situada nas proximidades de rodovias importantes; oferece facilidades para o assentamento de indústrias; e conta com concentração significativa de mão de obra qualificada, além de se configurar como centro regional que significaria, especialmente, uma concentração de consumidores com renda muito superior à média nacional.

---

17 O Plano Diretor (1995) determina que “a cidade precisa prover alternativas socioeconômicas de desenvolvimento para garantia da sobrevivência sem atrelamento exclusivo ao setor terciário”.

Para isso, determina o papel do governo municipal para garantir, em conjunto com o governo do Estado e com o governo federal, a implantação da Fundação Polo de Alta Tecnologia de Ribeirão Preto (Poltec): a infraestrutura das áreas industriais já existentes seria otimizada; novos parques industriais seriam criados; seria implantada uma política de fomento às pequenas e médias empresas. Com infraestrutura de apoio para as incubadoras de empresas de alta tecnologia, a cooperação e o intercâmbio tecnológico entre as universidades e empresas seriam incentivados, bem como a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico.

Tal implementação foi considerada especialmente importante para o projeto apresentado, devido ao momento de globalização acelerada da economia, à instalação do Mercosul, visando à integração do mercado latino-americano, e ao papel decisivo do Brasil no Acordo de Livre-Comércio da América do Norte/North American Free Trade Agreement (Nafta), União Europeia (UE) e Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico (Apec). O projeto promove Ribeirão Preto, por fim, como uma cidade possuidora de massa crítica, caracterizando-a como “capacidade instalada, concentração de capital e recursos humanos”, ou seja, uma cidade-empresa extremamente promissora quanto às então atuais necessidades do capitalismo avançado e embasado na acumulação flexível.

Assim, instala-se, em Ribeirão Preto uma política pública determinada pelo governo municipal que enaltece o acirramento da competição generalizada introduzida pelo capitalismo neoliberal entre as cidades, em busca de investimentos privados, e sua justificativa na necessidade de inserção das cidades no circuito global. Desta forma, a adoção de estratégias é potencializada, nitidamente ligada ao novo modelo de gestão urbana vigente, orientando a produção de espaços na cidade a partir de técnicas como o planejamento estratégico e o *city marketing*: o solo urbano conhece, assim, a intensificação da noção de mercadoria, cuja função de atrair capital torna-se primordial.

Seguindo a noção de mercadoria, após ser regulamentado em 1993 e citado no projeto *Ribeirão Preto 2001*, o programa de Zonas de Processamento de Exportações (ZPEs), segundo colocado, estaria sendo implementado pela maioria dos estados detentores de quatorze autorizações até então concedidas por parcerias público-privadas. Tais polos de produção industrial, ou ZPEs, seriam voltados prioritariamente, portanto, para o mercado externo: por meio de todo tipo de incentivos, estímulos e isenções fiscais, as indústrias seriam “o mais competitivas

possível no mercado internacional”, assim como a captação de tributos, menos expressiva, seria compensada pela geração de empregos, ‘troca’ muito comum à política neoliberal, agora determinada pela acumulação flexível de capital.

A competitividade estaria, portanto, relacionada muito mais ao mercado em que se inseririam do que à qualidade urbana propriamente dita, enquanto fator de elevação da qualidade de vida da população residente, dentre esses, os próprios trabalhadores, beneficiados apenas pelo emprego gerado, mas ainda destituídos de benefícios públicos nas cidades.

O Polo Industrial dimensionado e equipado adequadamente, dependente da anterior implementação da Poltec e da ZPE citados, adicionaria condições para melhorar a eficiência, qualidade e competitividade das indústrias modernas, tendo em vista a redução das áreas de estocagem de matérias-primas e de produtos acabados, e da terceirização de serviços necessários ao seu funcionamento. Coloca-se que os lotes industriais atuais seriam muito menores e que os serviços necessários para o funcionamento das empresas poderiam ser compartilhados em regime de condomínio, o que possibilitaria a concentração das indústrias, gerando assim mais uma vantagem competitiva para as unidades: implantado na zona leste, teria ainda o escoamento de produtos extremamente facilitado, assim como, mais uma vez, o acesso também facilitado para a “grande massa de trabalhadores concentrada nos conjuntos habitacionais”, devido à proximidade entre local de trabalho e a moradia e, ainda, do Terminal Intermodal de Cargas.



252-253

Quanto à implantação do Consórcio dos Municípios do Rio Pardo, Rio Mogi e Médio Rio Grande, que, recuperados e navegáveis, possibilitariam a definição de uma política conjunta para aspectos como o tratamento de esgoto doméstico; industrialização e tratamento dos efluentes; geração de energia e redes de distribuição; hidrovias em trechos localizados e uso para lazer e recreação; seria estratégica, também, em termos regionais, a criação da política conjunta defendida pelo projeto apresentado, para fins da acumulação flexível já citada.

Ainda, a proposta do Centro Municipal de Convenções como lócus privilegiado de debates e intercâmbio de experiências, visando ao desenvolvimento integral do potencial de Ribeirão Preto - cuja operação também deveria se dar de acordo com uma política estabelecida em parceria entre a administração pública e a iniciativa privada - visaria,

segundo colocado, “sempre promover Ribeirão Preto nos cenários regional, estadual, nacional e internacional como uma cidade saudável, com excelente qualidade de vida e grandes oportunidades de negócios, atraindo capitais e novas empresas” (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996).

Único equipamento cultural proposto para a área - haveria um pavilhão de exposições anexo, para congressos, simpósios, seminários, feiras, exposições, lançamentos, *shows* e outros eventos -, configurasse, contudo, como mais um equipamento estratégico para alavancar o turismo de negócios, com

reflexos imediatos sobre a economia local, no comércio, na hotelaria, no setor de restaurantes, lazer e entretenimento, estimulando o transporte aéreo e a locação de veículos criando também no setor de serviços, novas oportunidades de negócios, atraindo empreendedores e investimentos, dinamizando o mercado de trabalho (RIBEIRÃO PRETO, 1993-1996).

Ou seja, não idealizado para a classe trabalhadora, que, como no próprio projeto se menciona, habita as proximidades do local, visto que o Centro de Convenções estaria localizado na zona norte, próxima a conjuntos habitacionais da Cohab e Nova Rodoviária.

Tais equipamentos teriam, na verdade, o nítido objetivo de suporte à Agrishow<sup>18</sup> como o evento que melhor caracteriza a questão cultural de importância para a governança urbana da cidade, fundamental para se entender o caráter de ampliação da cultura e do seu caráter mercadológico: a produção agrícola, como a cultura, torna-se dispositivo para a economia e a reprodução do capital.

Nota-se, assim, não exatamente a ausência de planejamento urbano, mas o seu uso em prol da elite econômica ou, ainda, na melhor das hipóteses, simplesmente que a artificialidade e invisibilidade desse planejamento são uma constante existente ao longo do século XX, visto que as ações aqui propostas jamais foram implantadas integralmente, mas apenas aos poucos, ou selecionadas a partir de uma visão puramente econômica de planejamento. Essa situação pode ser verificada, nos anos

---

18 Considerada a maior Feira Internacional de Tecnologia Agrícola em Ação da América Latina cuja primeira edição ocorre em 1994, durante a primeira gestão de Palocci.

1990, a partir da leitura das leis e normas do Plano Diretor elaborado em 1995 para a cidade, cuja estrutura reforça a apropriação segmentada dos benefícios urbanos e da cidade como um todo.

Trataremos, agora, de um projeto emblemático e controverso, para não dizer também bastante polêmico, da segunda gestão de Palocci e cujo alvo foi a área pejorativamente denominada de área da “baixada”, localizada na região central da cidade de Ribeirão Preto. A tentativa foi, talvez, a última de inserção da cidade no nível de competição interurbana estimulada pelo Planejamento Estratégico, já que tal tentativa passava a utilizar, também, a estratégia de grandes projetos e nomes reconhecidos nacional, e também internacionalmente, para promoção urbana e, portanto, bastante vinculada à questão cultural contemporânea que continha, visto que estava inserida na criação/reformulação de imagens a serviço do capitalismo avançado, ou tardio, que se pretende aqui abordar.

## O QUE RESTOU, OU “O GRANDE PROJETO URBANÍSTICO DE PALOCCI”

No segundo governo do prefeito Antônio Palocci Filho e, posteriormente, no de Gilberto Maggioni<sup>19</sup> - cujo mandato ocorreu entre os anos 2002 e 2004, sucedendo Palocci que, surpreendentemente, assumiu, à época, o Ministério da Fazenda do Governo de Lula -, que foi realizado, para a região da ‘baixada dos córregos’ [área histórica de Ribeirão Preto], um projeto de grande vulto, que faria, se fosse executado, com que a região do vale fosse profundamente alterada por um conjunto de obras desenhadas pelo conceituado arquiteto brasileiro João Filgueiras Lima (Lelé). Segundo divulgado, a prefeitura pretendia transformar, até 2003, a Baixada no novo cartão-postal do município, com proposta que “inverteria a máxima segundo a qual os centros comerciais das médias e grandes cidades brasileiras são locais decadentes e desvalorizados” (ARCOWEB, 2002)<sup>20</sup>.



254-255

---

19 Dono de uma fábrica de tintas em Ribeirão, Maggioni comandava a Associação Comercial e Industrial (ACI) da cidade antes de se tornar vice-prefeito e, depois, prefeito, ao substituir Palocci quando este assume o Ministério da Fazenda no Governo Lula, em 2002.

20 Lelé em Ribeirão Preto. (ARCOWEB. Disponível em: <http://www.arcoweb.com.br/memoria/lele-em-ribeirao-preto-joao-filgueiras-10-04-2002.html>. Acesso em: nov.2014 )

Além disso, pretendia-se que o projeto de Lelé estivesse todo configurado até 2002 - bem como o projeto do Centro de Convenções<sup>21</sup> de Ribeirão Preto, a ser realizado por Oscar Niemeyer -, “ano das eleições mais importantes da história do PT”.<sup>22</sup> (FOLHA DE S.PAULO, 2001) Segundo publicação do jornal, ambos fariam parte de um grande projeto urbanístico idealizado por Palocci e simbolizaria o início de ampla reforma no centro da cidade: “o que Palocci busca é fazer de Ribeirão um cartão-postal na área de negócios, educação e saúde, fazendo parte de uma rota internacional de convenções”. A notícia divulgava, ainda, que, oficialmente, tanto Palocci quanto o então secretário de Planejamento e Gestão Ambiental, Nelson Rocha Augusto, não teriam falado sobre valores e parcerias, mas que, segundo apuração do próprio jornal, um orçamento elaborado apenas para a obra de Lelé “dava conta que o centro custaria pelo menos US\$ 4 milhões”.<sup>23</sup>

Tratou-se, portanto, da proposição de um conjunto de obras denominado Projeto Vale dos Rios, que contemplava a construção de um terminal de transporte coletivo, em frente ao existente Centro Popular de Compras, além da execução de um viaduto de ligação entre o centro e a Vila Tibério. A prefeitura implantaria, ainda, em vários bairros, as Bases de Apoio Comunitário [BACs], também com desenho de Lelé, que teria tido, para a realização do trabalho, a contribuição do antropólogo Roberto Pinho.<sup>24</sup> (VITRUVIUS, 2010).

21 Apesar de projeto de Barillari e Sant’Anna já existente.

22 Grande projeto urbanístico idealizado por Palocci. (Jornal Folha de S. Paulo. Caderno Folha-Ribeirão, 27 out. 2001. Disponível em: <http://acervo.folha.com.br/fsp/2001/10/27/68//97851>. Acesso em: 15 nov. 2014.)

23 Segundo o jornal, “devem ser parceiros do projeto o grupo COC e a ACI-RP [Associação Comercial de Ribeirão Preto], cujo presidente é o vice-prefeito Gilberto Maggioni [PMN]”. A notícia ainda enfatiza que, “na reforma urbanística da cidade, Lelé já realizou alguns desenhos. Um deles seria a revitalização do Parque Maurílio Biagi”. Também no centro, em parceria com a Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (Acirp), estava prevista, na época, a reforma dos calçadões e das fachadas das lojas, que aconteceu parcialmente. (Grande projeto urbanístico idealizado por Palocci. Jornal Folha de S. Paulo. Caderno Folha-Ribeirão, 27 out. 2001. Disponível em: <http://acervo.folha.com.br/fsp/2001/10/27/68//97851>. Acesso em: 15 nov. 2014.)

24 Destas, apenas duas bases foram construídas realmente: BAC Branca Salles, na Avenida Patriarca, no bairro Jardim Branca Salles e BAC Eugênio Mendes, na Avenida Ivo Pareschi, no bairro Eugênio Mendes Lopes. A BAC Branca Salles contempla um amplo programa com creche, posto de saúde, biblioteca, serviço de assistência social e sala de informática com acesso à internet

Lelé lideraria, portanto, a reforma urbanística do centro da cidade, especificamente a área da baixada, considerada a mais degradada, que incluiria uma série de ações, sendo uma das principais “a revitalização do local” através da readequação do Parque Maurílio Biagi, que “há anos ficou abandonado” e que teria - vontade atribuída, pela reportagem, a Lelé - ampliada sua área pública, limitando as vias para tráfego de carros. Foi amplamente noticiado, ainda, que o objetivo final de Palocci com tais obras seria

Consolidar um projeto cujas estrelas sejam Niemeyer e Lelé, duas grifes com renome internacional que atrairiam futuros parceiros. Transformando Ribeirão no cartão postal desejado, o petista teria sem dúvida uma grande obra, dentre outras, para mostrar aos seus eleitores e idealizar seu objetivo: ser candidato ao governo do Estado. [...] Outro plano importante para a cidade seria a internacionalização do aeroporto Leite Lopes – para facilitar ainda mais o acesso a Ribeirão.<sup>25</sup> (FOLHA DE S. PAULO, 2001).

Lelé teria chegado a afirmar que o projeto “criaria um espaço vital para a convivência espontânea de todas as camadas da população da cidade”; porém, os gastos foram vultuosos, na fase do projeto, e a proposta teria sido ‘engavetada’ “por não respeitar a prevalência das necessidades mais urgentes da população local e por não contar com disponibilidade de recursos financeiros da Municipalidade” (FARIA, 2002, p. 45. 2002).

O Centro de Convenções de Ribeirão Preto contemplaria uma série de salas de reuniões e um grande plenário; no subsolo, ainda, haveria um grande centro de exposições, que seria utilizado como quadra esportiva, quando estivesse sem uso. (Imagem 9).

Interessante o fato de, na mesma página de notícias do jornal Folha de S. Paulo utilizada para divulgação do projeto urbanístico’ de Palocci

—  
(sala de inclusão digital), além de contar com parque infantil. (Vitruvius. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/11.037/3609>. Acesso em: 15 nov. 2014.)

25 Lelé lidera reforma urbanística. (Jornal Folha de S. Paulo. Caderno Folha-Ribeirão, 27 out. 2001. Disponível em: <http://acervo.folha.com.br/fsp/2001/10/27/68//97851>. Acesso em: 15 nov. 2014.)



256-257



**Imagem 9.** Imagem do modelo tridimensional da Estação Central do Vale. Nota: projeto de Lelé di vulgado com o título: Lelé em Ribeirão Preto? João Filgueiras Lima promete renovar o centro da cidade paulista. Fonte: Arcoweb (2002).

constar outro equipamento cultural a ser consolidado com a reforma do Palace Hotel, segundo publicado, oficializada no dia 26 de outubro de 2001, com a visita do então ministro da Cultura, Francisco Weffort, para assinar a liberação de recursos do governo federal (R\$ 500 mil) destinados à reforma do antigo hotel, um dos três edifícios ecléticos. Os demais são o Theatro Pedro II e o Edifício Meira Júnior, que compõem o famoso Quarteirão Paulista, consolidado na década de 1920, no centro da cidade de Ribeirão Preto. Cerca de R\$ 150 mil seriam pagos pela prefeitura, na primeira fase da reforma, e R\$ 2 milhões seriam pagos na segunda fase. À época, divulgava-se que o local seria sede do Núcleo de Cinema, também oficializado pelo então ministro, nessa data, do Museu de Imagem e do Som (MIS) e de um centro cultural voltado para adolescentes.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> O Plano Plurianual de 2001 previa, com grande enfoque, incentivo ao provimento de espaços e atividades relacionados à educação, esporte e cultura, especialmente direcionados aos adolescentes.



Imagem 10. Maquete tridimensional para o Centro de Convenções de Ribeirão Preto (projeto de 2002). Fonte: A Cidade ON (2002).



258-259

Todas essas ações iriam, caso observadas, ao encontro do que propôs o projeto Ribeirão Preto 2001 (RIBEIRÃO PRETO, 1996) quando coloca que a Cultura, o Lazer e o Turismo ressaltam a riqueza do município “não somente em relação às suas potencialidades, mas especialmente em relação ao elenco de locais, oportunidades e oferta existente que necessitam de um tratamento compatível, o que ampliará em muito as opções para a população” (RIBEIRÃO PRETO, 1996, p. 39). Sabe-se, contudo, que a ideia era fomentar uma nova indústria, a do Turismo, responsável pelo deslocamento de milhões de pessoas, influenciando-se ou deixando-se influenciar por outras culturas, como seria também o caso do cinema, implantado na cidade posteriormente, como Indústria do Cinema: ambas fariam, na verdade, parte da indústria cultural.

Contudo, observa-se uma questão importante, em relação às propostas originais de Palocci: de um planejamento, mesmo com abrangência regional apenas relativa a equipamentos de distribuição de produção, propositivamente estratégico, em relação à cidade e ao mercado com

o qual poderia se integrar, passava-se a projetos cujas proposições de intervenções físicas eram, de certa forma, isoladas, com reformas de espaços específicos da cidade, o que talvez apenas demonstre o caráter discursivo do projeto que, independentemente de propostas positivas ou negativas, legítima, mesmo posteriormente, ações pontuais, o que talvez demonstre a sua verdadeira natureza e sua inexecuibilidade.<sup>27</sup>

Em anúncio do dia 29 de março de 2002, no jornal Tribuna Ribeirão, a manchete de capa divulgava: “Ribeirão Preto contrata Niemeyer por R\$ 320 mil”. Na continuação da matéria, na página 3 do jornal, lia-se:

A Prefeitura de Ribeirão Preto pagou R\$ 320 mil por um anteprojeto do arquiteto Oscar Niemeyer [...] para contar com os serviços do homem que projetou Brasília – Niemeyer e Lúcio Costa elaboraram o projeto de construção da capital federal – a Secretaria Municipal da Administração dispensou o processo de licitação. Segundo o edital publicado no Diário Oficial do Município [DOM] de 21 de março, fica ‘ratificada a inexigibilidade de licitação nos termos do artigo 13, 25, 26 e 111 da Lei Federal 8666/93, com redação dada pela Lei Federal 8883/94’.

Explicitada por Rodrigo Santos de Faria que, ao discutir o projeto Vale dos Rios, empreende uma análise das intencionalidades que explicita, e verifica-se que, na mesma reportagem, os interesses da então Administração Municipal de Ribeirão Preto ficam declarados na argumentação da Secretaria de Planejamento Urbano Municipal:

O Prefeito quer promover, em Ribeirão, reuniões do Banco Interamericano de Desenvolvimento [BID],

---

27 O projeto e suas ações pontuais seriam contestados e vetados pela justiça, segundo publicado no jornal Gazeta de Ribeirão Preto. Para o juiz que determinou a condenação de Palocci, Luis Eduardo Scarabelli: “a elaboração, a realização e a implementação do Projeto Vale dos Rios, por não respeitar a prevalência das necessidades mais urgentes da população local e por não contar com disponibilidade de recursos financeiros da Municipalidade, não atende o princípio da eficiência da Administração Pública, devendo, por tal motivo, ser obstada desde já”. (Fonte: Jornal Gazeta de Ribeirão Preto, de 7 de junho de 2007). (FARIA, R. S. Ribeirão Preto, um município (des)planejado entre o plano urbanístico Vale dos Rios e a internacionalização do aeroporto. Vitruvius. Minha Cidade 089.01 Ribeirão Preto, SP, Brasil. ano 8, dez. 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.089/1910>. Acesso em: 20 fev. 2021.)

Organização das Nações Unidas e outras instituições mundiais. Além de elevar o nome da cidade, o turismo de negócios é uma extraordinária fonte de receita, garante o secretário Nelson Rocha Augusto, secretário de Planejamento e Gestão Ambiental. [...] Estamos seguindo o Plano Diretor, há um planejamento urbano. Tanto que vamos construir o Centro Administrativo na zona norte e o de Convenções na zona sul, diz Augusto. [...] Vamos competir com *Las Vegas*, Santiago, São Paulo, Rio de Janeiro. Por isso a assinatura de Niemeyer é importante para o projeto. Justifica o secretário de Planejamento (FARIA, 2007, s/p).

Assim, um discurso fortemente impregnado de conceitos e expressões do Planejamento Estratégico, independente de algum viés social, revela seu caráter urbano-segregador, pois fica clara a ideia de implantar o equipamento a ser projetado por Niemeyer na zona sul da cidade, região mais rica; local de implantação de grandes condomínios urbanizados; do eixo de verticalização mais cara do município; localização do Ribeirão *Shopping*, e, agora também, do *Shopping* Iguatemi, entre tantas outras representações do mundo globalizado.

Na verdade, ao analisarmos os equipamentos estratégicos propostos desde a primeira gestão de Palocci, no projeto *Ribeirão Preto 2001*, concluímos que todos foram pensados dessa forma, ou seja, margeando o anel viário, mas apenas teriam sentido caso implantados em conjunto, o que não é o caso da proposta do Centro de Convenções a ser projetado por Niemeyer que, ao contrário do projeto de 1996, seria implantado na zona sul, sem a integração inicialmente proposta que, colocando-o na zona leste, o aproximaria dos demais equipamentos, como do aeroporto e da nova rodoviária, além do parque permanente de exposições. (Imagem 10).

Trata-se, enfim, de um completo distanciamento da visão social sobre a cidade. Arantes (2000), por exemplo, já alertava para a ênfase na produção de espaços culturais como reestruturadores e na busca por usuários 'solventes', ou seja, espaço para quem podia pagar. A finalidade desses conceitos, segundo Bezzon (2008) seria garantir o desenvolvimento econômico do município, com a promoção de reestruturações do espaço urbano para sua inclusão no circuito do capital internacional, principalmente com investimentos no terciário avançado.



260-261

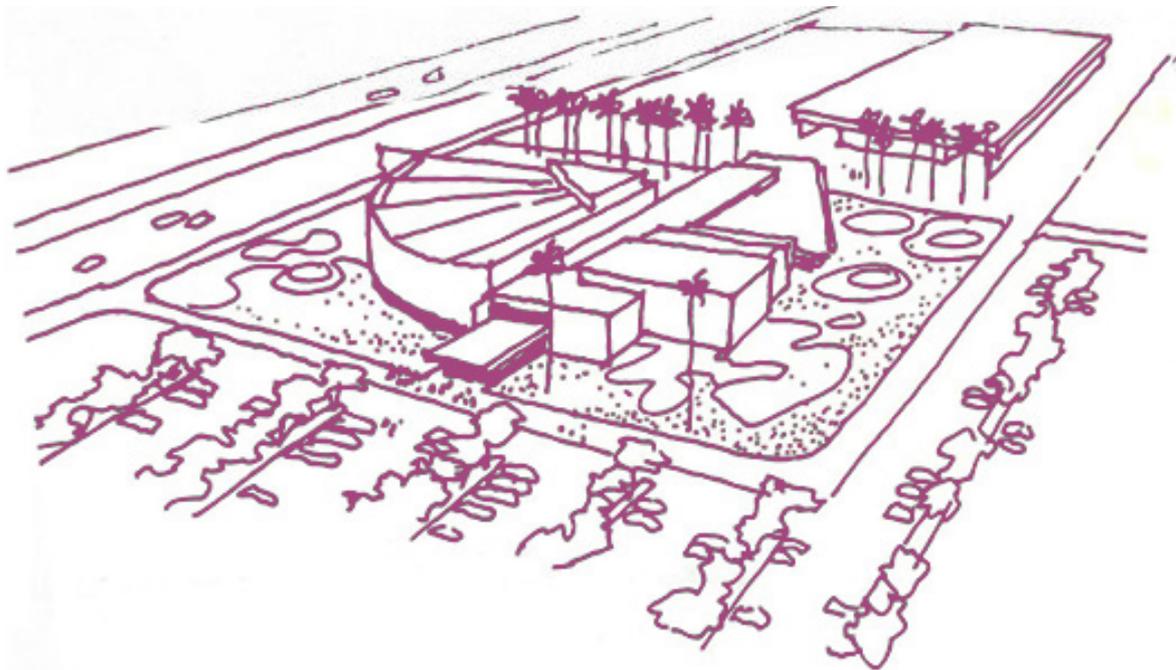
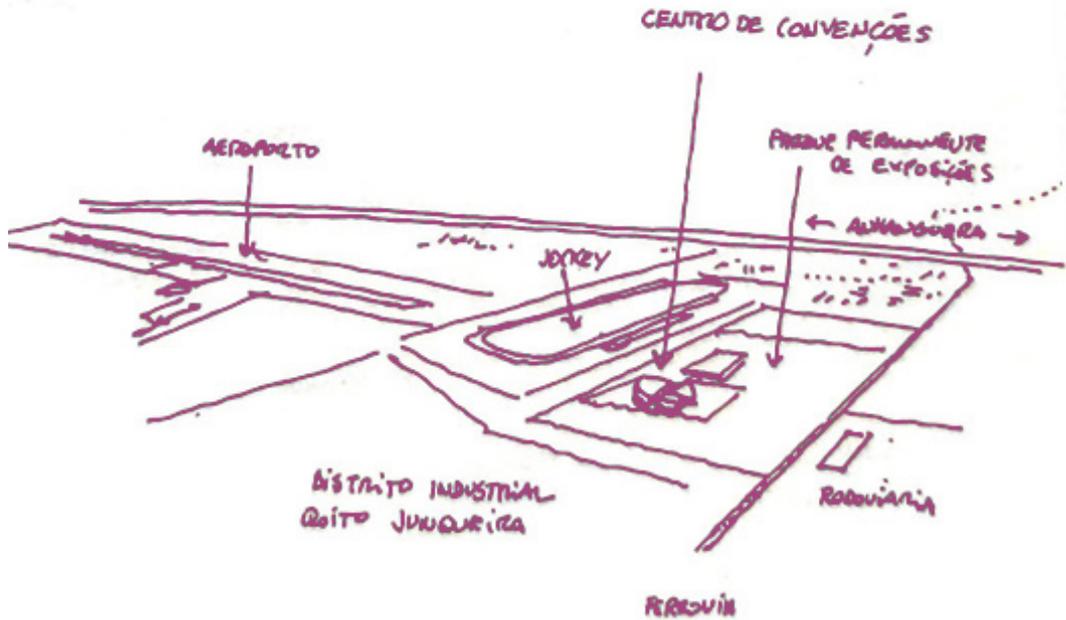


Imagem 11. Centro de Convenções de Ribeirão Preto.

Confirmando os pontos colocados, o mesmo Nelson Rocha Augusto, da Secretaria de Planejamento Urbano Municipal, ainda proferiria outra importante intencionalidade, porém, especificamente direcionada ao projeto Vale dos Rios desenvolvido pelo arquiteto João Filgueiras Lima, deixando claro o posicionamento neoliberal assumido pela prefeitura, afinal, esta passa a ser administradora das parcerias público-privadas, para o qual os cidadãos passam a ser, antes de mais nada e acima de tudo, consumidores:

De nada adianta algumas tentativas de melhora na infraestrutura que não contemplem uma inversão de tendências e procurem atrair novamente as pessoas [consumidores] para o centro [...] O adensamento de atividades nesses setores realinhará, inequivocamente, a vocação da área. Isso certamente tornará os projetos ali alocados sustentáveis do ponto de vista econômico por atrair pessoas com capacidade de gasto e ansiosas por absorver serviços (AUGUSTO, N. R. *apud* FARIA, 2002, s/p)

Vê-se, em Ribeirão Preto, pelo pronunciamento do então secretário municipal de Planejamento, acima reproduzido, que o público que se



deseja [re]atrair para o centro é bem específico e teria determinada ação esperada para o usufruto do espaço objetivado: os que podem e vão consumir.

262-263

Sob a ‘camuflagem’ do sucesso que seria alcançado de forma generalizada pelos projetos citados, existem problemas sociais e econômicos muito sérios que, inclusive no caso de Ribeirão Preto, assumem um caráter geográfico: ainda que sem indícios de alcance da almejada requalificação da área central, o que de fato não ocorreu, pois, em 2001, havia cerca de 25 mil favelados no município, além da alta taxa de criminalidade concentrada nos mesmos locais das favelas, espaços urbanos sem infraestrutura em água, esgoto e, em alguns casos, sem energia, além de extremamente adensados, em relação aos locais nobres da cidade<sup>28</sup>.

28 A matéria coloca dados de um estudo do Centro Universitário Moura Lacerda, coordenado pelo urbanista Evandro Cardoso. Esse estudo - que se basearia no cruzamento de dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Prefeitura do Rio - também mostraria o contraste e a desigualdade entre as favelas e o restante da cidade. Segundo colocado, a média da cidade era de 47,63 moradores por hectare. Em bairros nobres, como o Jardim Canadá e a City Ribeirão, a taxa seria de

Assim, tendo como contrastante a essa grave situação, e configurando o caráter geográfico, temos como objetos de análise as três propostas citadas e apresentadas em 2001: o projeto urbanístico Vale dos Rios, de Lelé; o projeto para o Centro de Convenções de Niemeyer; e o anúncio da reforma e conversão do antigo Hotel Palace para Centro Cultural Palace<sup>29</sup>.

Como já enfatizado, analisa-se um momento em que se inicia, no país, um processo de reestruturação das políticas públicas e do planejamento municipal, com novas posturas em relação a situações e problemas urbanos, com instrumentos de participação da sociedade, como a constituição de conselhos, consórcios, parcerias; os conceitos de empreendedorismo, governança; entre outras ações que refletem a adoção de estratégias, pelos governos municipais, ligadas ao novo modelo de gestão urbana, orientando a produção de espaços na cidade a partir de técnicas, como o planejamento estratégico e o *city marketing*.

Teoricamente, vê-se propagada a ideia de que a retomada do planejamento no momento contemporâneo aposta na incorporação desses novos instrumentos e meios, em um novo “modelo” para pensar as cidades, visando, com o desenvolvimento local, promover sua inserção na economia global. Contudo, a questão aplicada a Ribeirão Preto fica a cargo justamente das palavras local, global e planejamento: mesmo que estratégico, utilizando seus instrumentos apenas com o objetivo final de inserção na economia global e não exatamente melhoria local de seus espaços, da organização administrativa, do aumento de qualidade de vida para a população.

25 habitantes e, em bairros populares, como Quintino, Simioni e João Rossi, a densidade chegaria a 300 pessoas para o espaço. Salienta-se, ainda, que, no primeiro governo de Antônio Palocci Filho (PT), “famílias foram retiradas de favelas e transferidas para o Branca Salles, mas muitas venderam as casas e retornaram para as favelas. Só na década passada, as favelas ganharam mais de 17 mil moradores. (Favelado de Ribeirão vive pior que o do Rio. Estudo indica que densidade demográfica em barracos locais é maior que na Rocinha [RJ] e em Heliópolis [SP]. Jornal Folha de S. Paulo, de 24 de junho de 2001. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri2406200101.htm>. Acesso em: 16 nov. 2014.)

29 Enfatizando que apenas o Centro Cultural Palace foi implementado, transformando as discussões apresentadas pelo governo municipal em uma enorme e vazia falácia, porém, representativas das questões que se pretende abordar, pelo simples fato de terem existido e se consistido em vultosos gastos públicos, tornando a situação ainda mais grave, visto que os projetos foram pagos, mas não executados.

Analisa-se, assim, uma fase na qual a integralidade da Ação Estratégica para o Desenvolvimento do primeiro momento da gestão de Palocci, com o projeto *Ribeirão Preto 2001*, transformou-se apenas em um de seus aspectos: a concorrência interurbana. Conclui-se, aqui, com a afirmação de que a introdução dos conceitos estratégicos de concorrência interurbana e de empreendedorismo urbano no ambiente político da cidade de Ribeirão Preto, guardadas as suas peculiaridades, reforçava definitivamente a cidade na sua disputa por prestígio e consequente, esperava-se, atração de capital, disputa esta que prometia atingir o nível internacional através do Mercosul, por exemplo.

Por fim, com esse projeto, voltado a inserir economicamente Ribeirão Preto na lógica que rege as chamadas cidades globais, implanta, como forma de gestão pública, o Planejamento Estratégico, e visa justamente destacar, especificamente para os empresários e investidores, a imagem de cidade que se estava construindo a partir daquele momento, e que ficaria enraizada desde então, apesar da posterior eliminação de possíveis menções ao plano e à gestão que o elaborou.

Assim, temos que o Planejamento Estratégico apenas ideologicamente aplicado à cidade de Ribeirão Preto no início da década de 1990, com o projeto *Ribeirão Preto 2001* e das Parcerias Público-Privadas que instaura como modelo de gestão e a partir das quais Ribeirão Preto torna-se exemplo de administração pública, elaborou-se, de forma assumidamente ligada à imagem de Atlanta/EUA, explicada e justificada por uma retórica discursiva; de uma ideologia construída por e para uma elite real e determinada: aquela que deseja um desenvolvimento econômico a qualquer custo, abrindo mão de qualquer controle sobre o capital, nitidamente excedente na cidade.

Em caráter público, discute-se, entre um crescimento determinado por vetores, ou por anéis concêntricos, esquecendo-se de estender à população envolvida, e que se diz querer fazer participar, quais as implicações de um e de outro, bem como uma vasta gama de discussões que este ou outro envolvem, em cada setor da cidade. A indefinição apresentada, na realidade, atende a interesses econômicos e negócios específicos, mas determinantes para a conformação da cidade, que, enquanto assim se mantêm, constituem um circuito virtuoso, pois a permissividade não encontra barreiras.

Por fim, verifica-se que a imagem da cidade que se quer construir está melhor formulada nas mentes dos empreendedores urbanos e esquemas



que monopolizam desde a terra como mercadoria, até os processos de desmembramento, loteamento, urbanização, construção, elaboração e venda do produto: os mesmos nomes, com diferentes razões sociais, dominam todas as etapas desse processo, que culmina com a realização da cidade construída, e hoje vivenciada, segregada socioespacialmente e gentrificada, violenta e extremamente estilizada, devido ao monopólio citado.

Além disso, o modelo rodoviarista, ou seja, a organização dos espaços público e privado, dando-se através da organização do viário e, principalmente, do transporte individual, estrutura o crescimento da cidade e intensifica a segregação socioespacial, mostrando-se extremamente operante e articulado às novas operações e conformações urbanas. Salienta-se, então, a prioridade que é conferida ao transporte individual em detrimento do transporte público como estruturador da cidade, mas, sobretudo, a sistemática segregação dos mais pobres na própria localidade.

O resultado, como se observa, são cópias fracassadas, ou simulacros em menor escala, das *edge-cities* de Atlanta/EUA, como modelos prevaletentes de crescimento urbano. Em busca da superação dos limites existentes e da expansão urbana, o 'planejamento' de ocasião, vigente, estrategicamente, conforma ações e situações voltadas apenas a alcançar novos limites, como se, ao mesmo tempo em que lança 'novos' produtos, empreendesse nova forma de colonização, subjugando outras culturas em favor da própria: englobando tradições, memórias, economias, produções, manifestações, arte, pontos turísticos e demais lugares, afirmando, enfim, o papel de cada um em uma Região Metropolitana que tem a sua sede - a cidade de Ribeirão Preto - ancorada na imagem do todo.

## referências bibliográficas

A CIDADE ON. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/>

GFOT,0,3,12603,regiao+espera+por+obras+de+oscar+niemeyer.aspx. Acesso em: 20 fev. 2021.

ARANTES, O. Berlim e Barcelona - Duas imagens estratégicas. São Paulo: Annablume, 2012.

ARANTES, O. Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas. In: MARICATO, E.; ARANTES, O.; VAINER, C. A cidade do pensamento único. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-74.

ARCOWEB. 2002. Disponível em: <http://www.arcoweb.com.br/memoria/lele-em-ribeirao-preto-joao-flgueiras-10-04-2002.html>. Acesso em: 14 nov. 2014.

BEZZON, J. C. F. O planejamento para o desenvolvimento local em cidades “glocais” brasileiras: Em direção ao novo modus operandi de gestão e produção da cidade. 2008. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

CASTELLS, M. A economia informacional e o processo de globalização. In: CASTELLS, M. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999. Cap. 2, p. 87-172.

CHESNAIS, F. A mundialização do capital. São Paulo: Ed. Xamã, 1996.

FARIA, R. S. Notas de uma indignação profissional: O PT e Oscar Niemeyer em Ribeirão Preto, duas faces da mesma irresponsabilidade social. Vitruvius, ano 2, v. 9, p. 45, abr. 2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc045/mc045.asp>. Acesso em: nov.2014

FARIA, R. S. Ribeirão Preto, um município (des) planejado entre o plano urbanístico Vale dos Rios e a internacionalização do Aeroporto. Minha Cidade. Vitruvius, ano 8, n. 089.01, São Paulo, dez. 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.089/1910>. Acesso em: nov.2014

FERREIRA, J. S. W. A globalização. In: FERREIRA, J. S. W. O mito da cidade global - O papel da ideologia na produção do

espaço urbano. São Paulo: Vozes, 2007.

GARREAU, J. Edge city-life on the new frontier. New York: Anchor Books, 1992.

HARVEY, D. A condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança na condição cultural. 11. ed. São Paulo: Loyola, 1993.

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

FOLHA DE S. PAULO. Caderno Mais. Ribeirão Preto e Região. 7 dez. 2012. Região espera por obras de Oscar Niemeyer. Disponível em:

<http://www.cadernomais.com.br/noticia/2012/12/07/1154/regiao-espera-por-obras-de-oscar-niemeyer/>. Acesso em: 16 nov. 2014.

MARQUES, A. BACS Ribeirão Preto. Obras do arquiteto João Filgueiras Lima, Lelé. Drops, São Paulo. Vitruvius, ano 11, n. 037.02. out. 2010. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/drops/11.037/3609>.

IPEA. O Brasil começa a tomar providências para ampliar o acesso ao livro. Ed. 6, Ano 2, 2005, -1 jan. 2005.

Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1524:catid=28&Itemid=23](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1524:catid=28&Itemid=23)>.

Acesso em: 17 nov. 2013.

PALOCCI FILHO, A. A reforma do estado e os municípios: A experiência de Ribeirão Preto. São Paulo: Makron Books, 1998.

PALOCCI FILHO, A. Dando a volta por cima. Como fazer um governo popular em tempos de crise e neoliberalismo - a experiência de Ribeirão Preto. São Paulo: Scritta, 1996.

PORTAS, N. Tendências do urbanismo na Europa. Óculum, Campinas, FAU-PUC-Campinas, v. 1, n. 3, p. 6-13, mar. 1993.

SILVA, P. C. da. Celebration: uma cidade informacional? Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9788], n. 69 , 1o ag. 2000.

RIBEIRÃO PRETO, 1971. Lei Ordinária, elaborada em 8 de dezembro de 1971, criando o Distrito Industrial de Ribeirão Preto, sem indicação, ainda de um local específico para este, o que só foi feito em 1981. Disponível em: <http://www.>

[ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140](http://ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140).

RIBEIRÃO PRETO. Coderp. Plano de ação imediata de trânsito e transporte - (Paitt).1978.

RIBEIRÃO PRETO. Lei Ordinária de 26 de dezembro de 1978. Sobre Zona Industrial, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - Organização Territorial - Zoneamento industrial - objetivos, definições, classificação, subdivisão, uso do solo etc. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5543>.

RIBEIRÃO PRETO. Plano plurianual 1994-1997. 1993. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/comur/i28principal.php>.

RIBEIRÃO PRETO. Plano diretor. Lei Complementar 501, de 31 de outubro de 1995. Dispõe sobre a instituição do plano diretor e dá outras providências. 1995. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=10528&chave=>.

RIBEIRÃO PRETO. Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento. 1996.

RIBEIRÃO PRETO. Lei complementar de 24 de julho de 1996. Disponível em: <<http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140>>.

RIBEIRÃO PRETO. Diretrizes orçamentárias para o exercício de 2000. 1999. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=5140>.

RIBEIRÃO PRETO. Plano plurianual 2002-2005. 2001. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=34326>.

RIBEIRÃO PRETO. Lei complementar n. 2.157, de 8 de janeiro de 2007. 2007. Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/leis/pesquisa/ver.php?id=21377>.

RIBEIRÃO PRETO. Justificativa técnica da revisão do plano diretor de Ribeirão Preto. Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Secretaria de Planejamento e Gestão Pública, 2014.

SASSEN, S. The global city: New York, London, Tokyo. Princeton University Press, 1991.

VILLAÇA, F. Brecht e o plano diretor. 2005. Disponível em: [http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/brencht\\_pd.pdf](http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/brencht_pd.pdf). Acesso em: 2 dez. 2014.

**URBANIZAÇÃO  
CORPORATIVA DE RIBEIRÃO  
PRETO (1990-2020): PERIFERIA  
URBANA E MOVIMENTOS SOCIAIS**

Helena Rizzatti

## APRESENTAÇÃO

Neste capítulo, analisa-se o processo de urbanização corporativa de Ribeirão Preto, com destaque para a intensa ampliação da periferia urbana, desde os anos 1990 até os dias atuais, período marcado pelo ingresso da política econômica neoliberal no país. Durante essas três décadas, as ocupações dos “vazios urbanos” existentes no município, por meio das favelas e de ocupações de terras, se destacaram na cidade, além dos movimentos sociais urbanos que as organizam. Assim, esses movimentos são importantes agentes formadores do espaço urbano. Para cada década, foi destacada uma organização, que teve grande importância nessa formação, são elas: o Movimento de União dos Sem-Teto (MUST), organizado a partir do Jardim Progresso, no final dos anos 1990, finalmente regularizado em 2019; o Movimento Livre Nova Ribeirão (MLNR), fundado em 2004, e selecionado pelo Programa Federal Minha Casa, Minha Vida - Entidades, em 2016; e a União dos Movimentos de Moradia (UMM), que iniciou suas ações na cidade em 2012 e conseguiu, em 2019, ampliar a lista de assentamentos irregulares que entrariam na categoria de Regularização Fundiária de Interesse Social (Reurb-S) a partir da nova Lei federal n. 13.465, de 2017, e seu desdobramento, no âmbito municipal, por meio da Lei Complementar n. 2.858, de 2018.



Busca-se demonstrar, neste texto, a importante disputa entre os rumos da urbanização corporativa que esses movimentos são capazes de instituir e as vitórias, mesmo que limitadas, que suas lutas conseguiram alcançar no período abarcado.

## INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

Ribeirão Preto é uma cidade com aproximadamente 710 mil habitantes, (IBGE/2020 - estimativa) classificada como Capital Regional A (2A), na rede urbana brasileira (Regic, IBGE, 2018)<sup>2</sup>; localizada a 315 quilômetros de distância da capital do Estado de São Paulo, sede da mais recente Região Metropolitana instituída no mesmo estado e principal área de produção de cana-de-açúcar e etanol do Brasil e do mundo (FAPESP, 2016)<sup>3</sup>. Ou seja, trata-se de um importante nó da rede urbana paulista com atividades econômicas que atendem aos interesses da burguesia nacional. Contabiliza, ainda, o 10º maior Produto Interno Bruto (PIB) estadual e o 24º nacional (IBGE, 2015)<sup>4</sup>. Concomitantemente, há 87 assentamentos precários, que somam 9.734 domicílios, equivalente a 4% do total de domicílios do município, segundo o Plano Local de Habitação de Interesse Social (2021)<sup>5</sup>.

Desde os anos 1990, com relativo arrefecimento, na primeira década do século XXI, as ocupações urbanas destacam-se como importante estratégia de luta dos movimentos sociais urbanos, em âmbitos municipal e nacional, para sustentar a população de baixa renda, atingindo o seu ápice, em Ribeirão Preto, na década de 2010 (RIZZATTI, 2020). Expressão e resultado da crise político-econômica pela qual passa o

---

1 Parte do conteúdo apresentado neste texto compõe o capítulo intitulado “Pobreza urbana estrutural em Ribeirão Preto/SP (1970-2019)” da tese de doutorado da autora (RIZZATTI, 2020).

2 O capítulo com autoria de Ana Luisa Miranda, que consta neste livro, explica um pouco desse estudo e se debruça sobre a análise de Ribeirão Preto e sua rede urbana.

3 Disponível em: <http://agencia.fapesp.br/fronteiras-do-etanol-de-cana-de-acucar/27834/>. Acesso em: 29 ago. 2019.

4 Segundo série histórica do IBGE, desde 2010, o município de Ribeirão Preto variou entre o 10º e o 11º lugares no Estado e entre o 24º e o 29º no país, entre os anos de 2010 e 2015, dentre os municípios com os maiores PIBs do país. (Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeirao-preto/panorama>. Acesso em: 9 jul. 2018.)

5 Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/plano-plhis-anexo.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2021.

país, e aprofundada pelo questionável *impeachment* presidencial de 2016, a cidade viu duplicar o número de ocupações urbanas em terrenos “vazios”<sup>6</sup>, desde 2014 (GASPAR; MIRANDA, 2016).

Nessas três décadas, destacaram-se também três diferentes movimentos sociais urbanos, na luta pela moradia em âmbito municipal: o Movimento de União dos Sem-Teto (Must), que se constituiu na maior ocupação urbana da cidade, iniciada em 1996, denominada Jardim Progresso; o Movimento Livre Nova Ribeirão (MLNR), fundado em 2004, que realizou ocupações no seu início e hoje luta para conseguir construir as 320 unidades habitacionais já sancionadas pelo Programa Federal Minha Casa, Minha Vida - Entidades; e a União dos Movimentos de Moradia (UMM), que chega na cidade, vinda da capital estadual, na década de 2010; realizou um conjunto de novas ocupações e fortalece a luta por moradia.

Para percorrer esse trajeto, será exposta, inicialmente, a fundamentação teórica, seguida da análise do processo de urbanização de Ribeirão Preto, subdividido por década, com destaque para a atualização dos dados que exprimem a situação das crises habitacional e urbana vividas na cidade e para o movimento social que mais marcou cada década.

## **URBANIZAÇÃO CORPORATIVA BRASILEIRA, PERIFERIA URBANA E OCUPAÇÕES DE TERRAS: PRESSUPOSTOS TEÓRICOS**



272-273

No Brasil, as médias e grandes cidades e as metrópoles engendram malhas urbanas difusas, espraiadas, sofrendo rápido e descuidado aumento de seu perímetro urbano no intuito de: i) viabilizar os interesses de especuladores imobiliários, haja vista a sobrevalorização de frações do espaço urbano, com a instalação de condomínios e loteamentos fechados, *shopping centers*, comércios, entre outros; ii) facilitar a implantação de grandes empresas, por meio de incentivos fiscais, deixando em segundo plano o atendimento às necessidades da população e, principalmente, dos pobres urbanos, que se veem obrigados a buscar as terras distantes da malha urbana e/ou áreas de risco para construir suas residências, constituindo favelas, loteamentos clandestinos e ocupações urbanas, denominadas assentamentos precários, possíveis, em grande medida, pela organização da população nos movimentos sociais urbanos.

---

<sup>6</sup> Tais terrenos, majoritariamente, atendem aos interesses da especulação imobiliária, por isso, o uso das aspas.

Todas essas ações são corroboradas pelo Estado, nas suas diferentes instâncias (CORRÊA, 2000) pois, ainda que haja disputa dentro dele, vê-se uma constante coadunação do poder público com os interesses corporativos. Chamamos esse processo de urbanização corporativa, definida, por Milton Santos (2008, p. 119-120), como um fenômeno no qual:

as cidades são, de um lado, os elos de uma cooperação e de uma regulação que se devem dar em escala nacional, a serviço das atividades com dimensão nacional, isto é, as grandes empresas e o Estado. Por isso, devem ser localmente equipadas para o exercício dessa vocação 'nacional', indispensável à realização do modelo nacional adotado. [...]. As atividades não-hegemônicas são, em geral, deixadas à 'espontaneidade' do mercado. De um ponto de vista político, as atividades centrais, isto é, programadas como condição de êxito para o projeto nacional, são as que interessam ao próprio Estado e às corporações. Essas atividades *centrais* se dispõem em rede e sistema, interessando à totalidade dos núcleos urbanos, não importa onde estejam localizados. É nesse sentido que podemos falar de uma *urbanização corporativa* (grifos no original).

Nesse processo de construção e revalorização do espaço urbano, aprofundam-se as condições de crise que estruturam as cidades brasileiras: concentração de renda; concentração fundiária; escassez de terras para moradias populares; acentuada especulação imobiliária; concentração e controle da informação; desemprego; reduzida mobilidade; falta de serviços básicos; e precarização daqueles serviços existentes; entre outros fatores. A periferização, fenômeno constituído pela fragmentação e segregação urbana, retroalimenta o empobrecimento da população, intensifica-se e atualiza-se (RODRIGUES, 1988; SANTOS, 2009).

O termo periferia urbana é entendido nesse texto como relativo à "ausência de acessibilidade e dotação de bens e serviços [...] [e não necessariamente à] distância física do centro" (SANTOS, 2009, p. 36). Compreensão válida também para a população de baixa renda residente nas áreas centrais da cidade que, embora esteja próxima desses bens e serviços, muitas vezes, não tem acesso a eles. As diversas formas que essa periferia possui (favelas; loteamentos clandestinos; ocupações; palafitas; etc.), resultam de diferentes momentos da urbanização corporativa que exigiram diversificação nas estratégias para sobreviver e contrarrestar tal

processo pela população que nela vive. Como escreve M. Santos (1999, p. 22), “enfrentemos a forma a partir do seu conteúdo renovado. E aí também vem a esperança de que se use de outra forma a cidade”.

Não se deve simplificar que a periferia urbana é uma forma-conteúdo que evolui linearmente, tendendo a homogeneizar frações do espaço e da sociedade. Trata-se, na verdade, da existência complexa de diversas formas-conteúdo, que coexistem ao longo do tempo, de maneira solidária e conflituosa. Resultam, entre outros fatores, de diferentes normas do planejamento urbano que, historicamente, forçam a adaptação da cidade às mudanças do modo de produção e, concomitantemente, resultam em diferentes estratégias elaboradas pela sociedade para adaptar-se, reinventar-se, resistir e sobreviver.

As ocupações urbanas são formas-conteúdo que se destacam nessa luta, em âmbito nacional, no final do século XX. Como escrevem Nabil Bonduki e Lucio Kowarick (1988), analisando essa nova forma da periferia, especificamente na cidade de São Paulo:

As invasões/ocupações organizadas de terra surgem a partir de 1981, marcando um novo quadro da situação habitacional em São Paulo no qual para os trabalhadores de baixa remuneração é cada vez mais difícil adquirir um lote periférico e ingressar no longo e desgastante processo de autoconstrução. Ao mesmo tempo que a “opção periférica” fica mais distante, o desemprego e a queda do salário real impossibilitam o dispêndio mensal com o aluguel, levando milhares de pessoas a terem que encontrar uma solução habitacional que não implicasse em qualquer custo monetário. As favelas, ocupações espontâneas de terra, que já vinham crescendo significativamente em São Paulo desde meados da década de 1970, tornam-se insuficientes para abrigar uma grande massa de trabalhadores sem opção de moradia. É neste quadro que as invasões/ocupações organizadas de terra ganham grande impulso, **revelando um grau de mobilização e organização popular anteriormente desconhecido das lutas urbanas de São Paulo e que somente pode surgir em função da existência de núcleos de aglutinação popular nos bairros periféricos formados no período anterior** (BONDUKI; KOWARICK, 1988, p. 160 e 161, destaque da autora).



274-275

Trata-se de uma forma-conteúdo da periferia caracterizada pela

rápida ação de construção de moradias, majoritariamente em terrenos públicos, mas também em terrenos privados, dentro do perímetro urbano, pela população de baixa renda, e possível por um planejamento prévio para a escolha do local, do momento e da forma como ocorrerá a ocupação. Assim, exige-se planejamento para construí-la e mantê-la por meio de novos usos dados aos objetos e às ações que compõem o espaço urbano. Como escreve Arlete Moysés Rodrigues (1988, p. 14) “as ocupações de terra que ganharam maior expressão nesta década [1980] permitem ver com clareza, num curto espaço de tempo [...] o processo de organização e a produção da cidade e da cidadania, na medida em que é um processo que se expressa conflitantemente”.

A diferença entre favelas e ocupações urbanas calca-se no planejamento das ações de ocupação e na sua realização coletiva e não individualizada nos núcleos familiares.

Esses ‘territórios dissidentes’, as ‘ocupações’, são, muitas vezes, ao mesmo tempo, espaços de experimentação sociopolítica (novas relações de poder, menos ou mais horizontais e anti-heterônomas)<sup>7</sup>, político-cultural (cultura desalienante, arte engajada, novas formas de socialização) e econômica (circuitos da economia popular-solidária) (SOUZA, 2011, p. 157-158) - grifos nossos.

Pode-se, ainda, diferenciar as ocupações de terras urbanas por meio da luta pela moradia travada a partir dos loteamentos irregulares ou clandestinos, posto que esses últimos enfatizam essa luta pela regularização do solo (seja no âmbito do loteamento ou dos lotes).

[...] a mobilização das classes populares em torno da luta pela terra [urbana] assume duas dinâmicas: numa primeira, os moradores dos loteamentos visando a regulamentação e legalização das áreas, para obter a propriedade e os serviços públicos urbanos; numa segunda dinâmica, os movimentos dos favelados na luta pela posse de terra e, mais especificamente, as ocupações massivas e organizadas exigindo do Estado respostas e soluções que variam de acordo com os interesses políticos em jogo (JACOBI, 1982, p. 53).

---

7 No sentido de manterem a autonomia.

Considera-se importante destacar essas diferenças, com o intuito de evidenciar o desenvolvimento de novas e diferentes estratégias de luta social, demonstrando que esta não é estagnada e reage às mudanças do processo de urbanização. Apesar disso, no decorrer deste texto, há momentos nos quais todas essas formas são consideradas conjuntamente e, em outros, distingue-se umas das outras para algumas reflexões.

A periferia urbana, nas suas diversas formas-conteúdo, é uma importante faceta da urbanização corporativa, desvelando como, à revelia dos chamados “espaços luminosos” – pequenas áreas urbanas com alta densidade técnica e informacional (SANTOS, 2017) –, constituem-se grandes áreas com rarefação desse meio, compostas majoritariamente por infraestruturas antigas, os denominados “espaços opacos”. Assim, esses disputam os rumos da urbanização corporativa (RIZZATTI, 2020).

Essa disputa é intensificada por meio dos movimentos sociais, ao redor da luta por moradia e da reforma urbana. Com base em Regina Bega dos Santos, compreende-se movimento social como a organização de determinado coletivo ou grupo, que realiza ações a partir da conscientização de possibilidades latentes, que permitam tal organização (SANTOS, 2004). Esses movimentos são, pois, agentes constituidores do espaço urbano e capazes de tensionar o processo de urbanização corporativa, como se evidenciará, em Ribeirão Preto, a partir do Movimento de União dos Sem-Teto (Must), na década de 1990, do Movimento Livre Nova Ribeirão (MLNR), nos anos 2000, e da União dos Movimentos de Moradia (UMM), a partir de 2010.



276-277

## **O PROCESSO DE PERIFERIZAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO NA DÉCADA DE 1990: O JARDIM PROGRESSO E O MUST**

Marcar os anos 1990 para iniciar a análise proposta é essencial, pois, como foi constatado em diversos estudos (ELIAS, 2003; FERNANDES, 2004; SILVA, 2004; PIRES, 2004; LAURENTIIS, 2010), é a década de maior crescimento da população pobre da cidade em números absolutos. Apesar de muitos eventos geográficos<sup>8</sup>, que o delimitam, já terem

---

<sup>8</sup> Os eventos geográficos são ações que resultam de algum tipo de planejamento. Não se trata do planejamento estatal ou econômico, mas são ações que precisam ser pensadas, e calculada previamente a sua efetivação, e que marcam o tempo-espaço (SANTOS, 2017). Os eventos são, assim, acontecimentos de menor ou maior escala, porém, com capacidade de permitir as leituras de elementos que

começado a se constituir no município, anteriormente, é a partir dos anos 1990 que ganham densidade no tecido urbano.

A atualização do processo de urbanização corporativa, na última década do século XX, que apresenta como um dos seus pilares o discurso do empreendedorismo urbano, fomentando a intensa revalorização do solo urbano, tem como principal exemplo, na cidade de Ribeirão Preto, a zona sul. Nessa área da cidade, destaca-se a Avenida Professor João Fiúsa, protagonista desse processo de revalorização, com a implantação de condomínios residenciais verticais de luxo, no final na década de 1990 (GOMES, 2011).

E continua com a intensa expansão dos condomínios horizontais de luxo e loteamentos fechados, principalmente a partir do século XXI, com dois *shopping centers* e uma universidade privada, que fomentaram uma nova centralidade nessa área, no final dos anos 1990. O aprofundamento da pobreza gerado por essa política urbana resultou em crise habitacional no município, que se mantém até hoje, e tem, nas ocupações de terras, a forma-conteúdo que marca esse momento do processo de periferização.

Foram definidos os seguintes eventos geográficos da urbanização corporativa na década de 1990: o crescimento exponencial dos núcleos de favelas (chegando a 32, no início dos anos 2000); o início das ocupações de terras urbanas, com destaque para a maior delas, o Jardim Progresso, iniciada em 1996; e a intensa revalorização imobiliária do eixo sul, a partir da Av. Prof. João Fiúsa e Av. Presidente Vargas, que constituem a principal centralidade dessa parcela da cidade.

Quanto ao papel do Estado, houve a instituição do primeiro Plano Diretor (após a Constituição Federal de 1988, que os tornou obrigatórios), em 1995, com efeitos no processo de aumento do preço do solo urbano; e a elaboração do projeto “Ribeirão Preto 2001 – Ação Estratégica para o Desenvolvimento”, apresentado em 1996, o qual, embora parcialmente implantado, delimitou diretrizes que influenciam o planejamento urbano municipal até hoje.

O Plano Diretor de Ribeirão Preto (Lei Complementar n. 501) implantado em 1995, durante o primeiro mandato do prefeito Antônio Palocci Filho (PT/1993-1996), instituiu a expansão do perímetro urbano, ultrapassando, praticamente pela primeira vez na história da cidade, a área delimitada pelo Anel Viário, construído a partir do Plano de Vias de 1960.

Essa expansão ocorreu tanto no sentido norte, implantando grandes conjuntos habitacionais, além do limite do Anel Viário; quanto na direção sul, com os condomínios e loteamentos fechados, que começam a ser instalados nessa área nos anos 1990. Para tal, são mantidos diversos terrenos “vazios” e ociosos próximos à malha urbana - ação pilar da urbanização corporativa.

Em outros capítulos deste livro são apresentadas análises detalhadas do planejamento e da política urbana de expansão das residências da população de alta renda, no eixo sul. Neste capítulo, foca-se na expansão da pobreza urbana, em Ribeirão Preto, entre 1990 e 2020.

O pesquisador José Manuel Pires (2004) faz uma síntese com importantes dados para a década de 1990:

Observa-se, nos anos 1990, um incremento de 45,92% no percentual de pobres, de 5,88% para 8,58%, o que equivale a um aumento de quase 18.000 pessoas na cidade vivendo abaixo da linha de pobreza fixada pelo IBGE/Pnud. Vale dizer, aumentou de 25.356 para 43.322 o número de pessoas sobrevivendo com uma renda *per capita* de até R\$ 75,50 (equivalente a meio salário mínimo em agosto de 2000). Infelizmente, trata-se aqui de um fenômeno generalizado no Estado de São Paulo, conquanto a evolução desfavorável desse indicador tenha sido cada vez mais significativa em Ribeirão Preto do que na média do Estado. Todavia, cabe apontar que, a despeito desse desempenho insatisfatório, Ribeirão Preto ainda se situava, em 2000, entre os municípios com menor percentual de pobres - vigésimo-sétimo lugar entre as 645 cidades paulistas (nono lugar em 1991) (PIRES, 2004, p. 20).



278-279

As ocupações, de modo geral, datam da década de 1980, porém, no caso de Ribeirão Preto, intensificaram-se a partir de 1990. A maior delas e mais conhecida é a ocupação do Horto Florestal que, após projeto de urbanização, recebeu o nome de Jardim Progresso (ADAS, 2003; GASPARI; MIRANDA, 2016) e foi regularizada, em 2019 (RIZZATTI, 2020). O bairro localiza-se no setor oeste da cidade<sup>9</sup>. Ocorrem, ainda, durante toda a década, diversas ocupações, com destaque para a área

---

9 Essa setorização do município foi instituída oficialmente por meio do Decreto Municipal n. 333, de 1983. No capítulo de autoria de Débora Zamboni, neste livro, é detalhada essa regionalização.

do aeroporto (que contabilizou, em 2001, oito delas), além dos arredores dos maiores conjuntos habitacionais. Ou seja, localizadas principalmente no setor norte, intensificando o direcionamento dos espaços opacos mais recentes para a área do aeroporto.

Esses grandes movimentos de ocupação denunciavam, a nosso ver, dois elementos: a crise econômica dos anos 1990, relativamente maquiada pela mídia hegemônica brasileira, devido ao processo de neoliberalização que ocorria no país, comandado pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso (PSDB/1995-1998 e 1999-2002) (SILVEIRA, 2008); e o fortalecimento do movimento social em âmbito nacional, devido à luta pelo fim da Ditadura Militar e a profunda crise habitacional resultante das políticas efetivadas por esse Regime, que levaram à construção do movimento pela Reforma Urbana - responsável pela importante inserção da política urbana na Constituição brasileira de 1988, e sua regulamentação pelo Estatuto da Cidade, em 2001<sup>10</sup>.

Assim, os movimentos sociais, além de basearem a luta em argumentos legais, em prol de suas ações, demonstrando conhecimento do arcabouço jurídico, também conseguem instalar as famílias de baixa renda, algumas vezes, em lugares mais estratégicos do que os ocupados pelas favelas. Pelo que observamos, essa importante estratégia de ocupação de terrenos vazios e ociosos fortaleceu-se novamente na cidade, na década de 2010, quando dobrou o número de ocupações no território ribeirão-pretano (RIZZATTI, 2020).

Ademais, as ocupações foram e seguem sendo um importante celeiro de formação de lideranças para todo tipo de luta social, com destaque para as lutas por moradia. Segundo Sérgio Adas (2004), foi a partir dessas importantes ocupações que se constituiu, em 1997, o Movimento Regional dos Sem-Teto (MRST) que depois passou a ser denominado Movimento dos Sem-Teto da Região de Ribeirão Preto (MSTR). Além deste, na própria ocupação do Jardim Progresso, germinou a semente do Movimento de União dos Sem-Teto (MUST) (Oliveira, 2005).

Em dissertação sobre a atuação desse movimento urbano em Ribeirão

---

<sup>10</sup> O Estatuto da Cidade pode ser considerado uma vitória parcial, do movimento pela Reforma Urbana, mas, ainda assim, uma vitória, ao demonstrar o conhecimento do planejamento urbano por parte dos movimentos sociais na luta pela moradia, que passaram a estudar as áreas da cidade para ocupar pontos estratégicos, selecionando majoritariamente terrenos que acumulam dívidas públicas e não cumprem com a função social da propriedade.

Preto, Valdeir de Oliveira (2005) descreve a importância do Must para a formação de líderes na luta pela moradia:

Todas as conquistas referentes à urbanização da área [do Jardim Progresso] tiveram como meio de interlocução o Must. Nas assembleias, que aconteciam ordinariamente todos os meses nas casas de representantes da ocupação, a população do Horto Municipal pode experimentar uma nova forma de participação política, onde todos possuíam o direito de expressar suas opiniões e decidir sobre as prioridades do bairro. Os efeitos dessa experiência ganham visibilidade quando constata-se que a grande maioria das pessoas que participaram ativamente do Must ainda continuam de alguma forma no movimento em favor da moradia (OLIVEIRA, 2005, p. 88, destaques da autora).

A história do Jardim Progresso não pode ser dissociada dos movimentos sociais, que constantemente estiveram presentes nas diversas e longas lutas necessárias até atingir a regularização fundiária, no ano de 2019 (RIZZATTI, 2020)<sup>11</sup>. Desde a presença do então recente MTST, no início da ocupação, até a constituição do Must, durante a continuidade dela. Para seguir essa análise, retomamos, na sequência, o processo de periferização, na primeira década do século XXI, na cidade, e o MLNR.



280-281

## **A PERIFERIZAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO NA DÉCADA DE 2000: LOTEAMENTOS, PROGRAMA MCMV - ENTIDADES E O MLNR**

Destaca-se, no processo de urbanização dos anos 2000, em Ribeirão Preto, a continuação do empobrecimento da população urbana, mas em ritmo inferior às décadas anterior e posterior. A partir do começo do século atual, as estratégias de aumento do preço da terra urbana, que se iniciaram na segunda metade dos anos 1990, concretizam-se com a instalação dos condomínios horizontais, na zona sul, desde a Av. Prof. João Fiúsa, com a implantação de prédios tecnológicos e parques urbanos.

---

<sup>11</sup> Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/1520-familias-do-jardim-progresso-e-do-jardim-monte-alegre-recebem-titulo-de-regularizacao-fundiaria>. Acesso em: 23 set. 2019.

Ao mesmo tempo, forma-se um importante movimento de moradia, o Movimento Livre Nova Ribeirão (MLNR), deflagrando a crise habitacional na qual a cidade já estava inserida desde a década anterior. Destaca-se, também, a constituição da região do aeroporto como o mais recente eixo de periferização, contando com, pelo menos, oito núcleos de favela e ocupações nos seus arredores, já em 2001 (RIZZATTI, 2020).

Importante evento geográfico que marca a década de 2000 se deve à alta quantidade de loteamentos aprovados pelo poder público – a segunda maior de toda sua história urbana, ficando atrás apenas dos anos 1950. Foram aprovados e implantados 77 loteamentos, nos anos 2000, enquanto, em 1950, foram 89. Esse grande número de loteamentos, principalmente até o ano de 2009, atendeu à implantação dos condomínios horizontais na região sul (FIGUEIRA, 2013; GOMES, 2011; ZAMBONI, 2018), esgarçando a malha urbana.

Outro evento que marca a década em análise é a formação do Movimento Livre Nova Ribeirão (MLNR). Trata-se de um importante movimento de luta por moradia da cidade que, hoje, está na iminência de iniciar a construção de dois conjuntos habitacionais, dentro do Programa Federal MCMV – Entidades, que serão os únicos nessa categoria do programa no município.

Em entrevista, uma das principais lideranças do MLNR relatou o início do movimento da maneira como consta no Quadro 1.

O movimento teve início em 2004, devido ao grande contingente populacional sem acesso à moradia, ou à moradia com qualidade. As pessoas utilizaram a ocupação de terrenos “vazios” como estratégia para chamar a atenção para a questão e alcançaram o objetivo. Consideramos que esse é o processo de formação dessas lideranças, pois, a partir dessas ações, conseguiram conhecer o Ministério das Cidades; compreender melhor a política de habitação do país; os tipos de programas que existem; e como participar deles. E atingiram o que seria, a nosso ver, o ápice da vitória desses movimentos no período atual: o Programa MCMV – Entidades.

Tal compreensão deve-se à considerável qualidade dessa parcela do programa federal. Como aponta Nicolaas (2017), em estudo específico sobre essa modalidade do programa, na categoria Entidades é respeitado o direito à moradia digna. Trata-se de um programa de produção habitacional que se preocupa com as particularidades de cada família e é realizado com qualidade construtiva, posto que, parte da verba

O Movimento Livre nasceu de uma ideia minha e de um pastor evangélico chamado José Caçula, em 24 de maio de 2004. A gente visitando famílias no Jardim Progresso, vendo a situação que elas viviam, a gente não achou bacana. E na frente dessa casa que fomos visitar tinha um terreno grande que era denominada como 'João Sujo' hoje mais conhecido como Ocupação Portelinha. Dali pra cá, a gente começou a reunir um grupo de 40 pessoas, mais ou menos, pra fazer uma ocupação. De maio até 1o julho, que foi o dia que fizemos a nossa primeira ocupação, porque era época de registro de candidatura do prefeito. A gente achou que fazendo a ocupação naquela data a gente não sofreria reintegração de imediato. Começamos ali com 48 famílias às 6 horas da manhã, por volta das 4 da tarde a gente já tinha ocupado 17 áreas do Município e 2 do Estado, com 1.584 famílias. E ficamos. Resistimos na ocupação por 4/5 dias, aí o prefeito, na época era o Gilberto Maggioni [PT], chamou a gente pra conversar, conversamos, nos propomos a acabar com as ocupações porque, na verdade, o que a gente queria mesmo era protestar pela falta de moradia que tinha na cidade. *Naquela época, o déficit habitacional já era grande, não era como é hoje, mas já era bem grande. E, naquela época, conseguimos o que a gente queria, protestamos, trouxemos o Conselho Municipal de Moradia [Popular] de volta.* Em 2004 mesmo, fomos em Brasília, já perto do final do ano, na Secretaria Nacional de Habitação, que na época o secretário era o Jorge Hereda, conhecemos os programas que tinham pra habitação. Não tinha o Minha Casa, Minha Vida ainda, eles estavam desenvolvendo isso naquela ocasião, e conhecemos vários programas de habitação. Trouxemos pra Ribeirão, conversamos com o prefeito, o prefeito nos ajudou, indicamos algumas famílias pra dois condomínios que tinham em Ribeirão que era o Leo Gomes e o Parque do Sabiá e nasceu aí o movimento. De lá pra cá, a gente começou a se fortalecer, trazer mais associado, agora, no ano de 2013, nós viramos entidade. Fizemos uma parceria com a Federação Nacional das Entidades dos Correios e Telégrafos (Fenatec) e viramos entidade. Hoje somos uma entidade constituída e habilitada no Ministério da Cidade e estamos em vias de dois projetos de 160 unidades [cada] que está no Ministério da Cidade pra publicação. Esses conjuntos habitacionais são para serem construídos no Heitor Rigon, região norte da cidade. [A compra dos terrenos já está acertada com os proprietários e o movimento está no aguardo da publicação.]



282-283

destinada para construção, na modalidade comum, se torna lucro para as construtoras, enquanto na modalidade Entidades torna-se qualidade de construção. Em artigo com análise mais crítica dessa parcela do programa, Cibele Rizek e Caio de Santo Amore (2013, p. 5) apontam que:

Nesse cenário de retomada da ação do Estado [na produção habitacional], a alternativa que restou aos movimentos, ou o posicionamento político que os mesmos adotaram na interlocução e nos embates com um governo que apoiam amplamente, para que pudessem de algum modo “participar da festa”, foi cavar no MCMV uma modalidade para as Entidades, utilizando as bases do Programa Crédito Solidário, o mesmo fundo [Fundo de Desenvolvimento Social - FDS], agora alimentado com recursos da União, as mesmas condições objetivas que estruturam a prática autogestionária desde pelo menos a experiência paulistana dos mutirões do final da década de 1980: proposição dos empreendimentos pelas associações (chamadas Entidades Organizadoras) e responsabilização pelos contratos, atendimento integral das famílias beneficiárias organizadas ou indicadas pela entidade, liberação antecipada das parcelas do cronograma físico-financeiro - tendo em vista que as proponentes não dispõem de fluxo de caixa para realizar a obra e medi-la posteriormente, como ocorre normalmente com as construtoras (grifos no original).

Os autores indicam, ainda, verificar-se “uma *produção absolutamente residual* das Entidades, participando com apenas 0,36% das unidades concluídas, 0,18% das unidades entregues e 0,25% do volume de recursos investidos” (RIZEK; AMORE, 2013, p. 8, destaque no original). E também mapeiam as principais entidades que conseguiram realizar seus projetos habitacionais e, sobre isso, explicam: “é notável a expressiva participação não só de entidades originárias da luta pela moradia e pela Reforma Urbana, como também ligadas à assistência social ou a sindicatos” (RIZEK; AMORE, 2013, p. 10). Um dos líderes do MLNR nos explicou sua compreensão da importância do Programa na categoria Entidades (Quadro 2).

O MLNR conseguiu realizar todas as infindáveis etapas para adquirir os recursos para a construção de dois conjuntos habitacionais com 160 unidades habitacionais cada, totalizando 320 domicílios. Segundo o site

Marcelo – Diferente do FAR (Fundo de Arrendamento Residencial, o Faixa 1 do MCMV, aquele convênio Prefeitura e Construtora) que é tudo ao deus-dará, as construtoras querem explorar comercialmente, eles fazem casa pra pobre, então não estão nem aí, não tem fiscalização nenhuma.

De 2009 pra cá, eu tenho acompanhado todos os MCMV de Ribeirão, eu sempre estive do lado, fiscalizando e tudo, e não tem um cuidado, tem muito vício de obra, você vê que não tem um conjunto que eles entregam que não tem problema de vazamento, de trinca, de várias coisas. Já o Entidade é diferente, porque já tem as pessoas interessadas.

Recentemente, a gente esteve no Rio Grande do Sul e a gente viu como funciona, os moradores vão fiscalizar a obra, eles sabem que vai ser deles ali. O material que está no memorial descritivo é aquilo que vai ser colocado. No FAR não é isso, eles colocam material de pior qualidade, já no Entidade não. Tem as comissões que vão fiscalizar a obra, que vão comprar material, eles vão ficar de olho, porque vai ser pra eles o material.

---

**Quadro 2.** Fala de liderança do Movimento Livre Nova Ribeirão (MLNR). Fonte: Rizzatti (2020).

284-285

da entidade<sup>12</sup>, o Ministério das Cidades publicou no Diário Oficial, do dia 27 de fevereiro de 2018, a Portaria n. 162, com a seleção das entidades e dos projetos aptos para receber a construção da obra, dentre as quais estava selecionado o MLNR. Foi dado um prazo de 30 dias, renováveis por mais 30, para a entrega da documentação, incluindo todos os projetos arquitetônicos e executivos da obra, além da documentação de todas as famílias que seriam atendidas pelo projeto. Trata-se de uma quantidade enorme de documentos de alta precisão e caros para serem obtidos.

Assim, contando com a ajuda da Assessoria Técnica, equipes da prefeitura; Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (Cohab-RP); Secretaria Municipal de Assistência Social; e da própria

---

<sup>12</sup> Disponível em: <http://movimentolivre.rn.br/2018/06/movimento-livre-protocola-novamente.html>. Acesso em: 2 mar. 2020.

Caixa Econômica Federal, o movimento conseguiu adquirir toda a documentação necessária. Foram realizadas diversas estratégias pelo MLNR para conseguir pagar por essa documentação, como: almoços, rifas, participação em festas organizadas pelo poder público local, etc.

Entretanto, o governo federal cancelou todo o processo, argumentando que elaboraria uma nova portaria. Passados quatro meses, no dia 7 de junho de 2018, foi publicada a Portaria 367 estabelecendo o regulamento do novo processo de seleção. O Movimento, então, entregou novamente toda a documentação necessária e foi escolhido.

No dia 25 outubro de 2018, entregaram, mais uma vez, todos os documentos exigidos para liberação do início do projeto. Em 21 de novembro de 2018, foi assinado, pela Caixa Econômica Federal, o convênio para garantir o repasse, no valor de R\$ 465.952,38, para o início das obras da primeira fase do programa, com 160 unidades habitacionais. O investimento total foi calculado, nesse período, em R\$ 17.180.000,00, que beneficiariam aproximadamente 800 pessoas, com o total de 320 unidades habitacionais.

Desde então, nenhuma verba foi liberada pelo governo federal e o MLNR vem organizando estratégias de pressão da Câmara de Vereadores, da PMRP, para que levem a demanda pela liberação dos projetos, aprovados pelas Portarias 595 e 597, do Ministério das Cidades, para as instituições superiores (como o Senado e a Câmara dos Deputados).

Destaca-se, ainda, sobre a fala da liderança do MLNR (Quadro 1), a importância dada na constituição formal do movimento (o líder denominou como “tornar-se entidade”), que ocorreu 9 anos após o seu início. Essa valorização demonstra como é importante atingir esse patamar para então aprimorar a luta pela moradia. Além disso, a demora para conseguir pode indicar a necessidade de acumulação de conhecimento de como fazer a luta; quais estratégias as fortalecem; e como efetivá-las.

Devido à complexidade existente nos trâmites burocráticos para constituir uma associação formal – que tende a ser ainda mais complexo para a população que possui menor escolaridade, como é o caso de grande parte das lideranças de movimentos por moradia –, conseguir formalizar-se é uma vitória da luta social.

Outro destaque da fala do líder (Quadro 1) foi o retorno do Conselho Municipal de Moradia Popular, no ano de 2004. Esse fato foi destacado por todas as lideranças entrevistadas, de diferentes movimentos da

luta por moradia na cidade, por se tratar de um importante local para a disputa das políticas municipais, voltadas para a moradia popular. Entretanto, segundo as atas do Conselho, foi apenas em 2009 que o Conselho realmente voltou a ocorrer, pois, entre 2004 e 2009, era formado somente por secretários da prefeitura que se ausentavam da reunião.

Dessa maneira, distingue-se o MLNR por demonstrar as importantes dimensões que podem atingir uma organização que teve início com pessoas que não tinham, praticamente, nenhum conhecimento da legislação urbana e habitacional em nenhum dos seus âmbitos e, 20 anos depois, estão organizadas a ponto de terem a organização selecionada para a pequena parcela de projetos financiados pelo MCMV - Entidades.

O fato de o Programa não ter ainda liberado o capital necessário para o início das obras não pode ser visto como um fracasso da organização, mas sim da política habitacional, em âmbito nacional, e dos prejuízos sociais vividos pelo país, desde 2016. Além disso, não se teve acesso a nenhuma pesquisa que citasse o MLNR e consideramos de grande importância auxiliar na construção dessa história e na manutenção dessa memória popular que pode ser facilmente apagada.

Assim, para finalizar a análise dessa década, apresentamos, na Tabela 1, os dados disponibilizados no Atlas de Desenvolvimento do Brasil, no qual consta a população pobre e extremamente pobre em Ribeirão Preto, para o período entre 1991 e 2010. Ou seja, englobando todo o período analisado neste capítulo.

É notável como a porcentagem de pessoas extremamente pobres<sup>13</sup> quase dobra, entre 1991 e 2000, indo de 0,81% do total populacional para 1,52%; enquanto na década seguinte cai a menos da metade, chegando a 0,61%. Já o índice de pobres cresce de 4,73% da população, em 1991, para 5,95%, em 2000; e, na década seguinte, decresce para menos da metade, e 2,95% da população passa a ser considerada em situação de pobreza. Ou seja, em quantidades absolutas, no ano de 2010, a população pobre (aproximadamente 15.117 habitantes) é inferior ao contingente de 1990 (ao redor de 20.524 habitantes).

---

13 Segundo o IBGE, é considerada população extremamente pobre aquela que vive com menos de meio salário mínimo por mês, ou com menos de 1,90 dólares por dia.

	1991	2000	2010
<b>População Extremamente Pobre</b>	0,8% (3.493 habitantes)	1,5% (7.574 habitantes)	0,6% (3.628 habitantes)
<b>População Pobre</b>	4,7% (20.524 habitantes)	5,9% (29.790 habitantes)	2,5% (15.117 habitantes)

TABELA 1. População extremamente pobre e população pobre em Ribeirão Preto-SP.

Fonte: Atlas de Desenvolvimento do Brasil (2013).  
Organização: autoria própria (2020).

Sabe-se que esses dados, por si, não explicam muita coisa, entretanto, permitem levantar a hipótese de que houve um arrefecimento do empobrecimento da população devido às políticas públicas implantadas no país, com destaque para os programas federais Fome Zero e Bolsa Família, que deram acesso à população mais pobre do país (SILVA, 2017).

Entretanto, esse processo foi interrompido na segunda década do século XXI a partir, entre outros fatores, da crise econômica que atingiu o país, com a redução dos preços das *commodities* e pelo questionável *impeachment* realizado contra a presidenta Dilma Rousef, em seu segundo mandato (PT/2015-2016). Serão vistos seus desdobramentos na política urbana de Ribeirão Preto, com destaque para a intensa constituição de novas ocupações urbanas, principalmente a partir da segunda metade da década.

Serão retomadas, de maneira sintética, as possíveis influências do programa federal MCMV, acompanhado pela política de intensas e violentas remoções dos assentamentos precários que culminou no perverso Plano de Preservação do Patrimônio Público Municipal (PPPPM) (Lei Complementar n. 268/2016) para analisar o final do período delimitado.

## **A PERIFERIZAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO NA DÉCADA DE 2010: PROGRAMA DE DESFAVELAMENTO, NOVA LEI DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E A UMM**

Para analisar o processo de periferização resultante da urbanização corporativa de Ribeirão Preto, na última década, será enfatizada a duplicação do número de assentamentos precários na cidade (PLHIS, 2021). Essa nova explosão de ocupações e favelas instigou a implantação de políticas de remoção, que se autointitularam como “conservação do patrimônio público”, “solução de remoção” e até mesmo a conhecida “reintegração de posse”, que buscam todas os mesmos fins: a instituição da política do terror e do medo para a população de baixa renda, além de fomentar um círculo vicioso de pobreza.

Um caso emblemático disso, em Ribeirão Preto, foi o Programa Municipal de Desfavelamento, iniciado em 2009, que levou à remoção, com extremo uso de violência por parte da Polícia Militar de, pelo menos, cinco assentamentos. No ano e 2016, foi implantado o Plano de Preservação do Patrimônio Público Municipal (PPPPM), cuja intenção era criminalizar as ações de ocupações de terras urbanas, inclusive autorizando o uso de violência por parte da Guarda Civil Municipal e da Polícia Militar.

Ambas as políticas apoiaram-se justamente na implantação do programa federal MCMV, que também reproduziu e aprofundou os espaços opacos. Isso ocorre porque o poder público justifica as remoções na existência de uma política habitacional em funcionamento. Porém, a velocidade com que se agrava a crise habitacional e a de implantação do programa não são sincronizadas. Essa relação entre implantação de programa habitacional e intensificação das remoções, podendo ampliar a crise habitacional ao invés de arrefecê-la, não são uma novidade na história do país (MARICATO, 1996).

A partir de 2009, no primeiro mandato municipal de Dárcy Vera (DEM/2009-2012), instituiu-se um programa de desfavelamento, que teve como um dos principais focos a remoção de núcleos, com ênfase na região do aeroporto, onde se concentram os assentamentos precários mais recentes. Ao mesmo tempo, foi dado início à urbanização da favela Monte Alegre e da ocupação Jardim Progresso, com base no Programa de Urbanização de Assentamentos Precários, de 2007, a partir do



Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)<sup>14</sup>. Foram enviadas, para os conjuntos habitacionais, 4,8 mil famílias, desde o início da política de desfavelamento, e realizada a inscrição das famílias no cadastro da Cohab-RP (RIZZATTI, 2020).

A partir da análise de reportagens de jornais<sup>15</sup> constatou-se que foram removidas, das proximidades do aeroporto, parcial ou completamente, os núcleos de favelas denominados: Adamantina; Da Mata; Itápolis; e da Família (esta última não constava no PLHIS de 2010). No restante da região norte, foram removidas, parcial ou totalmente, as favelas denominadas: do Brejo; do Tanquinho; Vila Elisa; e Jardim Zanetti. No começo de 2014, constatou-se a remoção de 16 núcleos de favelas<sup>16</sup>. Diversos desses núcleos removidos foram novamente constituídos, poucos anos depois (NAJURP, 2017) demonstrando a falência da política habitacional municipal.

Devido a essas ações de retirada à força e violenta de pessoas, suas famílias e seus bens, formou-se, na Faculdade de Direito de Ribeirão Preto (FDRP) da Universidade de São Paulo (USP), o Núcleo de Assessoria Jurídica Popular de Ribeirão Preto (Najurp), com o intuito de “fortalecer as

---

14 De acordo com o “Manual de Instruções dos Projetos Prioritários de Investimentos (PPI)”, elaborado pelo Ministério das Cidades para as ações denominadas como ‘Intervenções em Favelas’, válido para o período de 2007 a 2010, “os projetos de infraestrutura priorizados foram reunidos em três eixos estratégicos com destaque especial para Infraestrutura Social e Urbana, onde estão incluídos os Projetos Prioritários de Investimento – PPI para intervenção em favelas, sob responsabilidade do Ministério das Cidades, com a finalidade de executar ações integradas de habitação, saneamento e inclusão social.” (p. 3). As intervenções deveriam ser amparadas pelo Ministério das Cidades e financiadas pela Caixa Econômica Federal. Foram diferenciadas dois tipos de ações: ação 1 – apoio a empreendimento de saneamento integrado em assentamentos precários em municípios de Regiões Metropolitanas, de Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico ou municípios de mais de 150 mil habitantes; ação 2 – apoio à urbanização de assentamentos precários. Ribeirão Preto é considerada, no documento, um dos municípios de mais de 150 mil habitantes, posto que, quando da sua elaboração, ainda não havia sido institucionalizada a Região Metropolitana de Ribeirão Preto, o que aconteceu apenas em 2016.

15 Notícia G1, portal on-line, do dia 10/6/2012, intitulada “Remoção pode deixar 17 famílias sem casa em Ribeirão Preto/SP”. Notícia da Folha de S. Paulo, do dia 14/10/2010, com título “Remoção de 3 favela começa ainda neste ano”. Acesso em 11 ago. 2018.

16 Notícia Cidade On, portal on-line, do dia 5/1/2014, intitulada “26 mil famílias e 1 sonho em Ribeirão: casa própria”. Acesso em: 11 ago. 2018.

ocupações urbanas da cidade na luta pela garantia do direito à moradia digna” (NAJURP, 2017, p. 9). Esse grupo tem oferecido assistência às ocupações que sofrem ameaça de remoção.

O documento elaborado por ele trata da análise dos casos de remoção das favelas João Pessoa e Nazaré Paulista, ambas localizadas na região do aeroporto. São demonstradas, nesse documento, diversas ilegalidades dos próprios representantes da lei que, por exemplo, evitam informar, à população, dados de audiências públicas que serão realizadas para que possam se defender publicamente de remoções das áreas onde vivem. Um dos motivos de ser tão importante a retomada do Conselho Municipal de Moradia Popular (CMMP), já citada, é que, com a realização deles esse tipo de informação fica mais acessível para a população.

Segundo o respectivo estudo:

Essa pretensa política habitacional, marcada quase exclusivamente pelo *desfavelamento* e pelo deslocamento de famílias de comunidades para conjuntos habitacionais, foi e vem sendo direcionada principalmente às favelas localizadas no entorno do Aeroporto. As primeiras famílias a saírem dessas comunidades foram viver em habitações de interesse social que viriam a integrar os bairros Jd. Paiva, Jd. Dr. Paulo Gomes Romeu, Wilson Toni e Eugênio Mendes Lopes. Esses conjuntos habitacionais, contudo, logo passaram a apresentar inúmeros problemas. Em primeiro lugar, todos os referidos conjuntos encontram-se em áreas periféricas, quase sem conexão com a malha urbana já consolidada, e distantes de onde, de forma geral, seus novos habitantes trabalham e estudam. Além disso, foram construídos sem qualquer preocupação com a manutenção da unidade da comunidade nos novos locais, gerando o rompimento do vínculo dessas pessoas não só com o espaço onde viviam, mas, também, com seus antigos vizinhos. [...]. Desse modo, muitos são os que abandonam esses conjuntos habitacionais, voltando para as ocupações (NAJURP, 2017, p. 13, grifo no original).



290-291

Essa política de desfavelamento realizou sua última remoção em outubro de 2013, segundo notícias de jornais. No ano seguinte, foram noticiados o inchaço e aumento das ocupações pela cidade, como relata reportagem do dia 9 de outubro de 2014<sup>17</sup>:

---

17 Reportagem da Folha de S. Paulo, caderno Cotidiano (Ribeirão

Segundo a líder comunitária do Jardim Aeroporto [...] há pelo menos 140 novas construções, entre barracos e casas de alvenaria, no entorno do [Aeroporto] Leite Lopes [...]. O boom de barracos ocorre há dois meses [...]. Os invasores [sic] abriram novas “ruas” e há áreas em demarcação, com fitas que apontam futuras construções de barracos. Ações de extinção de favelas foram prioridade da primeira gestão da prefeita Dárcy Vera (PSD). Em outubro do ano passado [2013], a prefeita fez a última remoção no bairro.

No ano de 2016, quando foram constatados 56 núcleos de favelas (definição que junta as ocupações urbana e as favelas, na contagem), a pesquisadora Raquel Rolnik, após visita à cidade, escreveu em *post* em seu *blog*<sup>18</sup>:

No final de setembro, estive em Ribeirão Preto e visitei algumas comunidades em conjunto com o Sindicato dos Arquitetos de São Paulo, a União de Movimentos de Moradia, o Núcleo de Assistência Jurídica da Faculdade de Direito da USP Ribeirão Preto, a Pastoral da Moradia e associações locais. Fiquei absolutamente chocada ao ver a situação habitacional da cidade, cuja precariedade eu não via há muitos anos no Brasil, apesar de estarmos falando de uma capital regional potente, considerada a Califórnia brasileira. [...]. São **famílias formadas principalmente por mulheres com crianças** vivendo em extrema vulnerabilidade. A narrativa delas é quase sempre a mesma: eu pagava aluguel, estava muito caro, meu marido ficou desempregado e a única alternativa foi vir para cá. Não há em Ribeirão alternativa de moradia digna e nem nenhuma política municipal para enfrentar essa questão (ROLNIK, 2016, destaque nosso).

No ano de 2017, a prefeitura indicou a existência de 96 assentamentos precários, com uma população aproximada de 43.981 pessoas que viviam em aproximadamente 8.600 domicílios. Com a elaboração do novo PLHIS-RP (2021), foram constatados menos assentamentos precários

Preto), intitulada “Sem obra no aeroporto de Ribeirão Preto, favelas ‘renascem’”. Tais fatos são apresentados, também, na reportagem dos mesmos jornal e caderno, divulgada no dia 9/10/2013, intitulada “Ribeirão Preto ‘congela’ ações de desfavelamento e núcleos aumentam”. Acesso em: 11 ago. 2018.

18 Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/direito-a-moradia/>. Acesso em: 6 ago. 2019.

(87), porém, que somam uma quantidade maior de domicílios (9.734), segundo o plano<sup>19</sup>. Nota-se como o dado de 4,8 mil famílias enviadas para os conjuntos habitacionais somam um contingente populacional consideravelmente inferior à população residente nos assentamentos precários.

Esse aumento indica um crescimento de 8,3%, ao ano, de população residindo nessas áreas, entre 2010 e 2019. É, assim, a segunda década com maior crescimento da população em assentamentos precários, ficando atrás apenas dos anos 1990 (com uma taxa de 24% ao ano entre 1993 e 2001). Segundo os dados disponibilizado na tese de Helena Rizzatti (2020), duplicou a quantidade de ocupações e favelas nos últimos dez anos, com a constituição de 44 delas nesse período. E, dentre essas, 40 se formaram entre 2016 e 2017 (equivalente a mais de uma ocupação por mês), desvelando não só a crise econômica vivida pelo país, mas a aguda crise habitacional pela qual passa o município.

A partir de 2017, com o início da gestão do prefeito Antônio Duarte Nogueira Junior (PSDB/2017-2020), foi acordado, na primeira reunião do Conselho Municipal de Moradia Popular (CMMP), que os movimentos sociais ativos na cidade suspenderiam as ações de ocupação e, em contrapartida, o poder público comprometeu-se a implantar políticas habitacionais de interesse social eficientes.<sup>20</sup> Um dos agentes envolvidos no acordo cumpriu sua parte e não houve novas ocupações, porém, o mesmo não ocorreu por parte dos compromissos assumidos pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto (PMRP).

O movimento social que reivindicou grande parte das ocupações desse período foi a União dos Movimentos de Moradia (UMM), fundada na cidade de São Paulo, em 1987, a partir da articulação entre movimentos que atuam em áreas de favelas; cortiços; sem-teto; mutirões; ocupações; e loteamentos. Hoje, atua na capital do Estado de São Paulo e em sua Região Metropolitana e nas seguintes regiões do estado: Jundiá, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba e Ribeirão Preto; sendo, essa última, a área de atuação mais recente, iniciada em 2012. Expõe-se, no Quadro 3, uma síntese de como se formou e os princípios dessa organização.

---

19 Como é possível verificar no PLHIS-RP (2021), alguns núcleos foram considerados conjuntamente, o que explica a redução no número absoluto de assentamentos precários com aumento na quantidade de domicílios instalados neles.

20 Constante na ata da reunião do CMMP do dia 27 de abril de 2017 e na qual a pesquisadora esteve presente. Ata da reunião disponível em: <http://ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/planejamento/cmmp-atas>. Acesso em: 18 out. 2020.

A UMM foi fundada em 1987 com o objetivo de articular e mobilizar os movimentos de moradia, lutar pelo direito à moradia, por reforma urbana e autogestão e assim resgatar a esperança do povo rumo a uma sociedade sem exclusão social. [...]

Sua atuação iniciou-se pela capital e Região Metropolitana e hoje atinge as outras regiões do estado [de São Paulo]. Sua forma de organização tem uma forte influência da metodologia das Comunidades Eclesiais de Base [CEBs], de onde se originam grande parte de suas lideranças. Trabalha-se com grupos de base local, que se articulam regionalmente ou em nível municipal e se fazem representar nas instâncias estadual e nacional do movimento.

Sempre defendendo a proposta autogestionária, o direito à moradia e à cidade e a participação popular nas políticas públicas, a UMM organiza-se em torno desses princípios comuns que se traduzem em reivindicações, lutas concretas e propostas dirigidas ao poder público, nas três esferas de governo. Nesse sentido, tem enfrentado as diferentes gestões, ao longo desse tempo, buscando a negociação e a ação propositiva, sem deixar de lado as ferramentas de luta e pressão do movimento popular.

Desse trabalho, resulta a conquista de cerca de 30 mil moradias construídas em mutirão ao longo dessa caminhada, diversas favelas urbanizadas e prédios reciclados para fins habitacionais. Além disso, tem influenciado na construção de programas e legislação habitacional, como atualmente o faz no Plano Diretor que foi aprovado na Câmara Municipal de São Paulo. A UMM participa do Conselho Municipal de Habitação das cidades de São Paulo e Diadema.

---

**Quadro 3.** Principais informações da União dos Movimentos de Moradia (UMM). Fonte: União dos Movimentos de Moradia. Elaboração: autoria própria (2019). NOTA: disponível em <http://sp.unmp.org.br/>. Acesso em: 9 ago. 2019.

Como consta no Quadro 3, a estratégia de participar ativamente do poder público local, com destaque para os conselhos municipais, é de grande importância para a UMM. E foi com essa estratégia que ambos os movimentos mais ativos nessa frente de luta na cidade (a UMM e o MLNR) conseguiram ser conhecidos pela classe política ribeirão-pretana. Esse fator é essencial para pressioná-la para que, pelo menos, recebam as lideranças em reuniões, ação necessária para que se estabeleçam importantes acordos entre os movimentos e o poder público local.

Após a instituição da nova Lei Federal de Regularização Fundiária (n. 13.465/2017), a PMRP instituiu o Decreto n. 360, em 2017, que delimitou as regras para regularização fundiária e indicou 70 áreas para reintegração, sendo 35 áreas na modalidade especial, a Reurb-E (que somam 4.919 unidades habitacionais e é estimada uma população de 21.366 pessoas) e outras 35 áreas na modalidade social, a Reurb-S (atingindo 5.728 unidades habitacionais, nas quais estima-se que residem 25.600 pessoas). Esse decreto foi regulamentado pela Lei n. 2.858 de 2018, que versa sobre Regularização Fundiária Municipal.

Para a definição das áreas selecionadas para regularização na modalidade de interesse social (Reurb-S) o poder público local instituiu os “Critérios para Regularização Fundiária do Município”, que foram apresentados na reunião do CMMP, no dia 27 de fevereiro de 2018<sup>21</sup>, na qual estavam presentes lideranças da UMM e do MLNR, entre outras. Tais critérios foram: 1) quantidade de unidades habitacionais existentes no núcleo urbano informal; 2) antiguidade da implementação do núcleo urbano informal; 3) decisão judicial; 4) existência de recursos advindos de programas de habitação para fins de regularização fundiária de âmbito estadual ou federal já destinados a núcleos específicos; 5) a existência de processos administrativos na Secretaria de Planejamento e Gestão Pública contendo os projetos necessários para a regularização.

As lideranças questionaram esses critérios e as áreas escolhidas; entretanto, o Decreto n. 360 já havia sido implantado, instituindo-os, e não houve modificação na lei municipal que o regularizou posteriormente. Temos aqui uma derrota dos movimentos sociais em Ribeirão Preto.

Entretanto, após a emissão de uma reintegração de posse da comunidade Vila Nova União, uma das sete comunidades organizadas pela UMM, em 26 de setembro de 2018, com prazo de 4 dias para ser efetivada,

---

21 Estivemos presentes nessa reunião, enquanto público, e a ata está disponível em: <http://ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/planejamento/cmmp-atas>. Acesso em: 18 out. 2020.

os movimentos se manifestaram nas portas do Palácio Rio Branco, onde funciona parte da PMRP. Nessa manifestação, participaram tanto a UMM quanto o MNLR, embora este não tenha comunidades em etapa de remoção, e sua participação se deve ao apoio ao movimento e para auxiliar na negociação com o poder público. No Painel 1 (apresentado ao final do capítulo), constam algumas imagens da ocupação da prefeitura.

Após recusa dos representantes do Executivo de receber as lideranças para negociar, os movimentos sociais ocuparam o Palácio Rio Brando. Essa ocupação durou 24 horas e foi finalizada após o então secretário de Planejamento e Gestão Urbana, Edsom Ortega (PSDB), reunir-se com as lideranças dos movimentos sociais e instituir um novo Decreto Municipal (n. 150/2019), no qual foram definidas outras 14 áreas para aplicação de Reurb-S. Entre elas, constava a ameaçada comunidade Vila Nova União.

Essas novas comunidades selecionadas não correspondem necessariamente aos critérios definidos (e questionados) na Lei Municipal de Regularização Fundiária (n. 2.858/2018), sendo resultado da negociação feita a portas fechadas entre o poder público local e as lideranças dos movimentos sociais. Desse modo, vemos aqui considerável vitória dos movimentos sociais da cidade. Não se trata de uma vitória completa, pois outras comunidades seguem fora da lista da Reurb-S. Porém, tampouco se trata de uma derrota, posto que a inserção de 14 novos núcleos nessa lista fortaleceu suas lutas, instituindo, num documento público, o reconhecimento, por parte da PMRP, da possibilidade de regularização fundiária desses locais. Atende-se, com isso, ao terceiro elemento considerado pelo poder público para a definição de áreas a serem regularizadas por meio da modalidade de interesse social. Constitui-se, assim, enquanto um marco regulatório para essas novas áreas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do que foi exposto, ainda que o processo de urbanização corporativa siga ocorrendo em Ribeirão Preto e se atualizando, consideramos que o movimento social urbano se mostra como importante agente para disputar os rumos dessa urbanização e com capacidade de formação do espaço urbano. Essa disputa demonstra a atualização das estratégias de luta, nos casos analisados aqui, com a participação nos conselhos municipais que os aproxima do poder público local, dificultando que este elabore políticas que atendam exclusivamente às necessidades da burguesia local e das corporações em âmbitos local e nacional. Tal estratégia foi colocada em prática, na cidade, pelo MLNR,

que lutou para o retorno do CMMP, nos anos 2000, e pela UMM, que intensificou a participação dos movimentos no conselho, na década de 2010.

Elenca-se esse fato como importante estratégia na disputa dos rumos da urbanização, pois, ao participarem ativamente dos conselhos municipais, os movimentos conseguem: acessar dados atualizados; encontrar parte dos servidores públicos ampliando as possibilidades de terem algumas demandas atendidas, assim como de pressioná-los para tal; estar no mesmo cenário institucional que outros agentes produtores do espaço urbano, possibilitando a comunicação entre eles; ampliar seus conhecimentos sobre a legislação em diferentes escalas; entre diversas outras possibilidades.

Além disso, a organização necessária para a ocupação da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, em 2019, de modo que não fossem confrontados violentamente pela Polícia Militar, para conseguirem suspender a ação de reintegração de posse da Vila Nova União e instituir um novo decreto, com a inserção de 14 novas áreas para futura regularização, indica a força que esses movimentos possuem, como agentes construtores do espaço urbano. Isso também é demonstrado pela história do Jardim Progresso, regularizado em 2019.

Essas vitórias apontadas são, entretanto, parciais, posto que cheia de limites. Ainda que não haja garantia de que essas outras regularizações sejam feitas e, caso sejam, há tendência de baixa qualidade de vida que elas proveriam à população residente na área, essas vitórias parciais fortalecem a luta dos movimentos sociais urbanos e instituem os marcos regulatórios necessários para a continuidade dessas lutas. Intenta-se, no capítulo, colocar ênfase na importância que esses movimentos possuem para disputar, ainda que de maneira limitada, os rumos da urbanização corporativa, ao lutarem pela melhoria das periferias urbanas e ao atualizarem constantemente as estratégias para essa luta cotidiana.







Painel 1. Manifestação no Palácio Rio Branco contra ação de reintegração de posse (2018). Fonte: Grupo de WhatsApp (2019).

## referências bibliográficas

- ADAS, Sérgio. A luta pela vida e pelo espaço: Os trabalhadores sem-teto do Jardim Progresso. In: FERNANDES, Maria Esther (coord.). A cidade e seus limites: As contradições do urbano na “Califórnia Brasileira”. São Paulo: Annablume; Fapesp; Ribeirão Preto: Unaerp, p. 205-302, 2004.
- BONDUKI, Nabil; KOWARICK, Lúcio. Espaço urbano e espaço político: Do populismo à redemocratização. In: KOWARICK, L. (org.). As lutas sociais e a cidade: São Paulo, passado e presente. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- BRASIL. Lei federal n. 13.465, de 11 de julho de 2017. Presidência da República, Secretaria-Geral, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2017/Lei/L13465.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13465.htm). Acesso em: 09.ago.2021
- CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 2000.
- ELIAS, Denise. Globalização e agricultura: A região de Ribeirão Preto/SP. São Paulo: Edusp, 2003. 400p.
- FERNANDES, Maria Esther (coord.). A cidade e seus limites: As contradições do urbano na “Califórnia Brasileira”. São Paulo: Annablume; Fapesp; Ribeirão Preto: Unaerp, 2004.
- FIGUEIRA, Tânia. Produção social da cidade contemporânea: Análise dos condomínios urbanísticos e loteamentos fechados de alto padrão do subsetor sul de Ribeirão Preto/SP. 2012. 223p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo (USP), São Carlos, 2013.
- GASPAR, Tatiana; MIRANDA, Ana. Assessoria técnica em habitação de interesse social no jardim progresso: A construção de novas redes de ação prática em Ribeirão Preto/SP. SEMINÁRIO URBFAVELAS, Rio de Janeiro, 2016. Anais [...]. 18p.
- GOMES, Marcos Antônio. Produção do espaço, valorização diferencial do solo e desigualdade socioespacial urbana em Ribeirão Preto-SP. Geografar, Curitiba, v. 6, n. 2, p. 58-76, 2011.

JACOBI, Pedro. Exclusão urbana e lutas pelo direito à moradia. Espaço & Debates, Neru: Cortez, n. 7, p. 53-69, out./dez. 1982.

LAURENTIIS, Laura. Moradores-em-ação: Constituição da paisagem no bairro Ribeirão Verde, em Ribeirão Preto-SP. 2010, 147p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), São Paulo, 2010.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole na periferia do capitalismo: Ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec, 1996.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Projetos prioritários de investimentos (PPI) – Intervenção nas favelas (2007-2010). Manual de instruções. Secretaria Nacional de Habitação. Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental. p. 1-21.

NAJURP. Núcleo de Assistência Jurídica de Ribeirão Preto. Relatório de direitos humanos: Análise do processo judicial de reintegração de posse das comunidades João Pessoa e Nazaré Paulista em Ribeirão Preto - SP. FDRP, USP, Ribeirão Preto, 2017. 64p.

NICOLAAS, Renee. A autogestão no programa minha casa, minha vida – entidades: Casos do fórum de cortiços e do movimento pró-moradia Mario Lago. 2017, 191p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de São Carlos (UFSC), Florianópolis, 2017.

OLIVEIRA, Valdeir. O espaço social em questão: O movimento de união dos sem-teto em Ribeirão Preto. 2005, 102p. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Franca, 2005.

PIRES, José Manuel. O desenvolvimento econômico de Ribeirão Preto: 1930-2000. In: ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE RIBEIRÃO PRETO - 1904-2004: Um espelho de cem anos. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, 2004. p. 179-191.

RIBEIRÃO PRETO (SP). Plano local de habitação de interesse social (PLHIS). Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - SP, 2021. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/plano-plhis-anexo.pdf>. Acesso em: 09.ago.2021.

RIBEIRÃO PRETO (SP). Decreto n. 360, de 26 de dezembro de 2017. Diário Oficial. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento e Gestão Pública. Disponível em:

<https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/pdf/habitacao-decreto-360.pdf>. Acesso em: 09.ago.2021.

RIBEIRÃO PRETO (SP). Lei Complementar n. 2.858, de 28 de março de 2018. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento e Gestão Pública. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/planejamento/regularizacao-fundiaria>. Acesso em: 09.ago.2021.

RIZZATTI, Helena. Urbanização corporativa vista pelo avesso: Periferização, interseccionalidade e lugar – uma análise a partir das ocupações de terras urbanas. 2020. Tese (Doutorado) - Universidade de Campinas (Unicamp), Campinas, 2020.

RIZEK, Cibele; SANTO AMORE, Caio. A inserção urbana através da produção do MCMV-Entidades no estado de São Paulo: Abordagem etnográfica de casos selecionados. III ENANPARQ, São Paulo, 2014. 22p.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Moradia nas cidades brasileiras. São Paulo: Editora Contexto, 1988.

SANTOS, Milton. O território e o saber local: Algumas características de análise. Cadernos IPPUR, Ano XIII, n. 2, p. 15-26, 1999.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Editora Hucitec, 2008.

SANTOS, Milton. MetrÓpole corporativa e fragmentada: O caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 2009.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 2017.

SANTOS, Regina Célia Bega dos. Movimentos sociais urbanos. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

SILVA, Adriana. Cem anos de desenvolvimento urbano de Ribeirão Preto. In: ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE RIBEIRÃO PRETO - 1904-2004. Um espelho de cem anos. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, 2004. 19p.

SILVA, Fernando Antonio da. A pobreza na região canavieira de Alagoas no século XXI: Do programa bolsa família à dinâmica dos circuitos da economia urbana. 2017, 321p. Tese (Doutorado) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de. A cidade, a palavra e o poder: Práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011, p. 147-166.

ZAMBONI, Débora. A territorialidade do capital: Da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade. 2018, 259fls. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento e Gestão do Território, UFABC, Santo André, 2018.

# URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO NA REGIÃO DE RIBEIRÃO PRETO

Ana Luisa Miranda

## APRESENTAÇÃO

Neste texto, estão explicitadas algumas reflexões sobre a Região de Ribeirão Preto formuladas por meio da observação contínua dessa escala regional e que se apoia no binômio concentração-dispersão como par explicativo dessas dinâmicas territoriais, desde a sua configuração. Considerando que a escala regional permite uma diversidade de entradas, optou-se pelo esforço de leitura da urbanização e metropolização da Região de Ribeirão Preto no contexto do território paulista, tendo como recorte temporal inicial o período em que se verifica a sua regionalização. Nesse sentido, procurou-se elaborar uma observação multiescalar do processo de urbanização e metropolização, tanto no que diz respeito à rede urbana quanto ao espaço urbano.

## INTRODUÇÃO

O objetivo é explicitar algumas reflexões<sup>1</sup> sobre a Região de Ribeirão

---

<sup>1</sup> A formulação destas reflexões se deu, em grande parte, no contexto da docência, na graduação em Arquitetura e Urbanismo, mais especificamente, na disciplina de Planejamento Urbano e

Preto formuladas por meio da observação contínua dessa escala regional, que tem permitido uma interpretação que se apoia no binômio concentração-dispersão, como par explicativo das alterações na urbanização do território paulista, nos últimos 50 anos.

A partir de uma contextualização da regionalização do território paulista, estruturada numa abordagem histórica bastante consolidada por alguns estudos voltados a reconhecer as principais variáveis desse processo, pretende-se compreender, ainda que preliminarmente, os desdobramentos na Região de Ribeirão Preto, especialmente suas implicações socioespaciais.

Com a regionalização do Estado de São Paulo, no final da década de 1960, a Região de Ribeirão Preto passa a desempenhar importante papel na rede urbana estadual – respondendo rapidamente às modernizações –, sobretudo com a implantação do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), em 1974. Desde então, acelera-se a urbanização, nas cidades da Região, associada diretamente à modernização do campo.

Diante da diversidade de entradas que a escala regional permite, optou-se pela leitura da urbanização e da metropolização da Região de Ribeirão Preto, no contexto do território paulista, tendo como recorte temporal inicial o período em que a escala regional emerge como espaço privilegiado de planejamento, especialmente pela ação pública. Nesse sentido, procurou-se elaborar uma observação tanto no que diz respeito à rede urbana, quanto ao espaço urbano.

O fenômeno de metropolização do espaço é experimentado pelas cidades brasileiras, desde a década de 1960, por meio de um padrão de urbanização concentrada, que fez emergir a metrópole como espaço privilegiado de realização do capital industrial. No entanto, as novas formas de produção e consumo, impostas pela acumulação flexível, desde a década de 1970, além de alterar a organização da atividade produtiva, alterou, também, o conteúdo e a forma da urbanização, o que impõe uma revisão das noções de metrópole e metropolização.

Alguns autores têm apontado para alterações mais recentes, com a intensificação da dinâmica de dispersão urbana, sugerindo que estamos

Regional, o que insere algumas limitações, especialmente a dificuldade em trabalhar com fontes primárias e o aprofundamento de alguns conceitos e dados socioespaciais da Região de Ribeirão Preto.

passando de uma urbanização metropolitana para uma urbanização regional (SOJA, 2013). Essa urbanização regional apresenta-se avançada, em parte do território paulista (EIGENHEER; SOMEKH, 2017), e, na Região de Ribeirão Preto, as novas variáveis ainda se confundem com as variáveis do processo anterior, o que torna desafiador compreender esse novo padrão, tendo em vista que está em andamento.

## **A EMERGÊNCIA DA ESCALA REGIONAL NO TERRITÓRIO PAULISTA**

O binômio concentração-dispersão (SANTOS, 2005) tem sido bastante elucidativo do processo de urbanização, em diversas escalas, e, na leitura do território paulista, indica alterações no padrão de urbanização, ao longo do século XX e início do século XXI.

Se, desde o final do século XIX, um padrão de urbanização concentrada fez emergir a metrópole São Paulo, como espaço privilegiado de realização do capital industrial, no final da década de 1960, as deseconomias de aglomeração e a busca por equilíbrio no desenvolvimento do estado (TAVARES, 2015) colocam em perspectiva a dispersão espacial da produção e a importância das cidades intermediárias nesse processo.

A ideia de desconcentração industrial permeia a administração pública do Estado de São Paulo, desde a década de 1940 (TAVARES, 2018), mas é no final da década de 1960 que essa desconcentração se efetiva, por meio do Decreto 48.162/1967 (SÃO PAULO, 1967), que regionaliza o território paulista fundamentado na noção de “unidades territoriais polarizadas”. Na definição das unidades territoriais polarizadas, isto é, dos polos urbanos, as condições preexistentes, sobretudo as formas herdadas das atividades econômicas anteriores, uma rede rodoviária consolidada - fruto de contínuos esforços estaduais, desde o início do século XX (TAVARES, 2015), - e potenciais locais, aparecem como elementos centrais dessa lógica de organização espacial.

O Decreto 48.162/1967, somado aos Decretos 48.163/1967 e 52.576/1970, consolidam os polos na estruturação da rede urbana paulista e a região como escala de planejamento, por meio de uma divisão regional integrada (TAVARES, 2018). Vale ressaltar que esses



decretos se apoiam nos planos rodoviários e urbanísticos<sup>2</sup> elaborados, desde a década de 1940, pelo governo estadual, na teoria dos Polos de Crescimento de François Perroux (1955) – que influenciou as estratégias de organização do espaço nacional – e nas diretrizes federais, que, também em 1967, definem os Polos de Desenvolvimento<sup>3</sup> como principal referência na organização do território nacional (TAVARES, 2018). A partir dessas estratégias, que buscaram equilibrar a rede urbana, estruturasse, nos anos subsequentes, a regionalização do território paulista, com descentralização administrativa e de recursos e a desconcentração da indústria<sup>4</sup> (TAVARES, 2018).

Portanto, na década de 1970, o estado de São Paulo já estava regionalizado e possuía um padrão de urbanização que permitiu rápida adequação às novas formas de produção e consumo impostas pela acumulação flexível, pela globalização do capital, trabalho e da cultura, e pela revolução da informação e comunicação (SOJA, 2013), estruturando novos padrões organizacionais. Nesse contexto, o território brasileiro, de modo geral, mas especialmente o território paulista, passam a apresentar uma nova geografia regional, permitida pela anterior difusão das telecomunicações e dos transportes e pela implantação de extensa infraestrutura rodoviária, tornando a rede urbana cada vez mais complexa (SANTOS, 1991).

Nessa nova geografia regional, há, ao mesmo tempo, um movimento de concentração – especialmente das atividades de comercialização e trabalho intelectual mais sofisticado, na metrópole – e um movimento de dispersão espacial da produção moderna, tanto agrícola quanto industrial, e do trabalho intelectual ligado a essa produção direta e sua circulação (SANTOS, 2005 [1993]). Segundo Milton Santos (2005, p. 100-101), “[...] se muitas variáveis modernas se difundem sobre o

---

2 Sobre os planos rodoviários e urbanísticos, para o estado de São Paulo, ver: TAVARES, Jeferson. Planejamento regional no Estado de São Paulo: Polos, eixos e a região dos vetores produtivos. São Paulo: Annablume, 2018.

3 Segundo Jeferson Tavares (2018), os polos de desenvolvimento foram determinados no documento “Definições de Polos de Desenvolvimento e Implantação do Sistema Nacional de Planejamento Local Integrado e Propostas sobre a Metodologia para Identificação da Base Econômica e da Atividade Motriz nas Regiões”, de 1967.

4 Para Barjas Negri (1996), o interior paulista já apresentava um expressivo desenvolvimento industrial, respondendo, em 1970, por quase 30% do valor da produção industrial do estado e 16% do nacional, fruto de uma rede rodoviária completa e uma agricultura de dimensão nacional. Esses aspectos seriam as bases para a consolidação da interiorização da indústria.

território, parte considerável de sua operação depende de outras variáveis geograficamente concentradas”. Nesse sentido, a metrópole contemporânea continua a desempenhar um papel central na hierarquia urbana, tendo em vista que dispõe de quantidade e qualidade de informações incomparáveis, dada a sua inserção no sistema global de informações (SANTOS, 1991).

Dessa perspectiva, os espaços organizados segundo a atual lógica da produção, são “[...] lugares funcionais de uma metrópole”, que tornam “todas as localizações hoje funcionalmente centrais” (SANTOS, 1991, p.84). A simultaneidade entre os lugares é dada pelo tempo da metrópole, que transmite ao território, como um todo, o tempo do Estado e das grandes empresas (SANTOS, 1991).

A Região de Ribeirão Preto<sup>5</sup>, que já se destacava, desde a década de 1920, na economia estadual (NEGRI, 1996), passa a ser, a partir da década de 1970, largamente exposta às novas variáveis e transcorre em rápido processo de modernização e especialização, com transformações em suas bases técnica<sup>6</sup> e organizacional, voltadas às atividades agrícolas e agroindustriais (ELIAS, 2003). Ligada a um sistema viário integrado pela Rodovia Anhanguera, a Região de Ribeirão Preto passa a desempenhar nova função na rede urbana, com acelerada urbanização, diretamente associada às transformações do campo.

No que se refere às modernizações impostas à Região de Ribeirão Preto, vale destacar, no âmbito federal, algumas diretrizes estabelecidas no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) (1974-1979). Esse Plano é considerado um marco da política urbana nacional (STEINBERGER; BRUNA, 2001), e define, como um dos seus objetivos, a reestruturação do sistema urbano, em busca de melhor funcionalidade das cidades dentro da rede urbana e uma urbanização que garanta maior qualidade de vida à população (BRASIL, 1974).

---

5 Neste texto, para fins de análise, considera-se como Região de Ribeirão Preto o recorte espacial definido pela Lei Complementar Estadual 1.290, de 6 de julho de 2016, que instituiu a Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), constituída por 34 municípios, organizados em quatro sub-regiões. No decorrer do texto, optou-se por não usar a expressão “metropolitana”, em referência à região em perspectiva, tendo em vista que sua institucionalização ocorre apenas em 2016.

6 Como parte da reestruturação produtiva da agropecuária, mudanças significativas na base técnica dos espaços ligados a essa atividade, especialmente inovações físico-químicas, mecânicas e biológicas (SILVA, Graziano da, 1981, p. 32 apud ELIAS, 2003, p. 75).



Segundo essas perspectivas, e para enfrentar a concentração industrial, as cidades médias aparecem em todas as estratégias regionais e, no que se refere ao Sudeste, destaca-se a diretriz de desconcentração, especialmente da atividade industrial para as cidades médias e pequenas, desde que apresentem vantagens locais. Destaca-se, também, a “[...] dinamização das funções urbanas de apoio às atividades agropecuárias e agroindustriais desempenhadas por cidades de médio e pequeno porte” (BRASIL, 1974, p.69).

Outra linha de ação do II PND, que impacta a Região de Ribeirão Preto “[...] diz respeito à diversificação das fontes internas de energia, e à substituição do petróleo por outras fontes” (BRASIL, 1974, p. 64), entre as quais insere-se a produção de álcool.

Esses postulados efetivam-se, de forma determinante, com a criação, em 1974, do Proálcool, que, em busca de superar a dependência energética do país e, também, atendendo às diretrizes de desconcentração industrial, impacta significativamente a Região de Ribeirão Preto, tornando-a, segundo Denise Elias (2003, p. 97):

[...] o lócus preferencial dos investimentos [...] uma vez que possuía tradição no cultivo de cana-de-açúcar, alto desenvolvimento tecnológico na área industrial e, principalmente, grande capacidade e velocidade para responder à difusão de inovações no seu espaço produtivo, o que fez sua produção de cana superar a da região de Campinas, até então, principal produtora de cana-de-açúcar do Estado.

Mesmo passando por uma modernização agrícola, desde a década de 1960, é na década de 1970 que essa modernização é intensificada na Região de Ribeirão Preto, por meio de políticas e programas estaduais<sup>7</sup> e federais, como o Proálcool, que dotaram esse território de infraestrutura, tecnologia e recursos financeiros, gerando a reorganização da atividade produtiva na Região - tanto na produção da cana-de-açúcar quanto

---

<sup>7</sup> No que se refere aos programas e políticas estaduais, a partir da década de 1970, ressalta-se a Ação Regional, implantada em 1971, que reuniu diversas ações de descentralização administrativa do Estado, com destaque de dois programas: Balcão de Projetos - 1974 e Cidades Médias - 1977 (TAVARES, 2018).

em sua transformação industrial –, com desdobramentos no campo e também no espaço urbano (ELIAS, 2003).

Dessa perspectiva, a urbanização mais acelerada da Região de Ribeirão Preto está diretamente associada à modernização do campo e sua especialização, que aumentou a importância das cidades intermediárias na rede urbana, que passam a responder às necessidades dessa nova lógica de produção.

## A URBANIZAÇÃO DA REGIÃO DE RIBEIRÃO PRETO

No que diz respeito à escala intraurbana, isto é, aos centros urbanos da Região de Ribeirão Preto, pode-se dizer que a produção agrícola favoreceu a urbanização e o crescimento do número de cidades<sup>8</sup> dessa região, que criaram condições gerais de reprodução do capital, por meio do fornecimento de mão de obra, serviços financeiros e uma cadeia complementar de produtos e serviços ligados à produção agropecuária e sua transformação industrial.

No entanto, ao longo das últimas décadas, municípios, especialmente os pequenos, têm apresentado perda gradual de função, passando a depender, cada vez mais, dos municípios maiores, localizados no seu entorno imediato, para a realização de atividades cotidianas e, também, do município de Ribeirão Preto, na busca de bens e serviços mais raros e avançados. Dessa perspectiva, alguns municípios têm apresentado Taxas Médias Geométricas de Crescimento Anual (TGCA) negativas, como Altinópolis (-0,03% a.a.); Cássia dos Coqueiros (-0,53% a.a.); e Santa Rita do Passa Quatro (-0,04% a.a.) (SEADE, 2021).

---

8 Segundo Denise Elias (2003, p.280-281), entre as décadas de 1940 e 1980, houve um crescimento significativo no número de municípios da região de Ribeirão Preto, somando 11 municípios emancipados, considerando-se apenas aqueles integrantes da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, instituída em 2016. São eles: Sales Oliveira (Orlândia, 1944), Serrana (Cravinhos, 1948), Taiúva (Jaboticabal, 1948), Barrinha (Sertãozinho, 1953), Luís Antônio (São Simão, 1959), Pradópolis (Guariba, 1959), Cássia dos Coqueiros (Cajuru, 1959), Dumont (Ribeirão Preto, 1964), Guataporá (Ribeirão Preto, 1989), Santa Cruz da Esperança (Cajuru, 1993) e Taquaral (Pitangueiras, 1993).

Como contraponto a essa perda de função urbana de alguns municípios pequenos, o município de Luís Antônio, de mesmo porte, é o que mais cresce, nas últimas décadas, com uma TGCA de 2,25% a.a., no ano de 2021, mantendo-se acima da média da Região de Ribeirão Preto (0,98% a.a.) (SEADE, 2021). Em 2014, Luís Antônio foi o segundo município da Região de Ribeirão Preto com mais empregos formais, no setor agropecuário e, também, tem se destacado na participação do setor industrial (EMPLASA, 2016). Esses fatos, somados à localização estratégica do município, na Rodovia Anhanguera, explicam, em parte, esse dinamismo socioeconômico.

Segundo Maria Encarnação Beltrão Spósito et al. (2007), no contexto da desconcentração industrial e da passagem da economia para um sistema de acumulação flexível, houve alterações significativas na rede urbana brasileira, na divisão regional do trabalho e no papel das pequenas e médias cidades. Ao mesmo tempo em que se observou, a partir da década de 1970, uma diminuição da taxa de crescimento demográfico nas metrópoles e perda de importância demográfica e econômica em algumas cidades pequenas, as cidades médias cresceram com taxas elevadas, aumentando a sua importância na rede urbana.

Considerando essa perspectiva, vale destacar que o município de Ribeirão Preto, desde a década de 1970, apresenta Taxa Média Geométrica de Crescimento Anual superior à da capital do estado e sempre cumpriu o papel de polo regional, assumindo funções mais qualificadas; concentrando as atividades terciárias modernas; e os principais equipamentos urbanos nacionais e estaduais. Esse processo claro de polarização, pelo município de Ribeirão Preto, tem se aprofundado, nas últimas décadas, com a especialização crescente das atividades econômicas e a oferta de serviços mais raros e avançados, especialmente ligados aos setores da saúde, educação e pesquisa, e ao setor financeiro (EMPLASA, 2016). Com isso, o município de Ribeirão Preto concentra os fluxos de deslocamentos regionais em busca de atividades tipicamente intraurbanas, tornando-se destino de 31.698 deslocamentos diários e estabelecendo relações com 31 municípios (EMPLASA, 2016).

Como se observa na Tabela 1, os municípios de Barrinha, Dumont e Serrana apresentam as maiores porcentagens de deslocamento, se considerado o total de habitantes, em direção aos municípios da região, especialmente ao município de Ribeirão Preto, demonstrando um processo crescente de integração regional, que regionaliza o cotidiano de parte significativa da população.

MUNICÍPIOS DA RMRP	ORIGEM DOS FLUXOS*	POPULAÇÃO TOTAL DO MUNICÍPIO**	% DO FLUXO DE ORIGEM EM RELAÇÃO AO TOTAL DA POPULAÇÃO
ALTINÓPOLIS	1.101	16.179	6,81
BARRINHA	6.010	31.230	19,24
BATATAIS	1.774	60.589	2,93
BRODOWSKI	2.879	23.460	12,27
CAJURU	1.292	25.230	5,12
CÁSSIA DOS COQUEIROS	185	2.623	7,05
CRAVINHOS	4.001	34.110	11,73
DUMONT	1.401	9.178	15,26
GUARIBA	3.398	38.499	8,83
GUATAPARÁ	732	7.446	9,83
JABOTICABAL	1.673	75.820	2,21
JARDINÓPOLIS	4.888	41.799	11,69
LUÍS ANTÔNIO	103	13.378	5,25
MOCOCA	278	68.797	0,40
MONTE ALTO	598	49.456	1,21
MORRO AGUDO	1.489	31.620	4,71
NUPORANGA	227	7.255	3,13
ORLÂNDIA	2.177	42.678	5,10
PITANGUEIRAS	1.410	38.211	3,69
PONTAL	2.035	45.978	4,43
PRADÓPOLIS	2.226	19.814	11,23
RIBEIRÃO PRETO	7.559	666.323	1,13
SALES DE OLIVEIRA	1.454	11.438	12,71
STA. CRUZ DA ESPERANÇA	262	2.084	12,57
STA. RITA DO P. QUATRO	378	27.502	1,37
SANTA ROSA DO VITERBO	1.053	25.666	4,10
STO. ANT. DA ALEGRIA	192	6.739	2,85
SÃO SIMÃO	916	15.104	6,06
SERRA AZUL	1.557	13.216	11,93
SERRANA	6.230	42.784	14,56
SERTÃOZINHO	2.986	120.152	2,49
TAIUVA	293	5.605	5,23
TAMBAÚ	161	23.214	0,69
TAQUARAL	66	2.619	2,34



312-313

TABELA 1. Fluxos pendulares da Região Metropolitana de Ribeirão Preto.

\* Dados de 2016 (somente para fluxos de origem ou destino, com mais de 50 deslocamentos).

\*\* Dados de 2015.

fonte: EMPLASA. Região Metropolitana de Ribeirão Preto - Estudo Técnico. São Paulo, 2016.

elaboração: Ana Luísa Miranda, 2021.

No que se refere à dinâmica físico-territorial, que será retomada mais adiante, a presença e o avanço do capital imobiliário têm intensificado a expansão e dispersão do tecido urbano, nas últimas décadas, promovendo conurbação<sup>9</sup> contínua e descontínua entre municípios da região, com destaque para o eixo de ligação entre Ribeirão Preto e Cravinhos, pela Rodovia Anhanguera (SP-330), tendo em vista sua localização estratégica que conecta diretamente esses municípios à Capital e ao Porto de Santos.

Esses fatos apontam a imprescindibilidade de pesquisas que busquem uma compreensão atualizada da dinâmica da rede urbana, observando, especialmente, as funções desempenhadas pelos municípios da Região de Ribeirão Preto, na atualidade, bem como a integração entre essas localidades. Sem pretender avançar nessa discussão, vale destacar que, mesmo com uma unidade dada pela inter-relação com o campo e com as atividades agrícolas e agroindustriais, os municípios da região, no que se refere à produção, têm um alcance cada vez mais longínquo, podendo não estabelecer nenhuma relação com as cidades do entorno (ELIAS, 2003).

Esse fato é indicativo da alteração no funcionamento da rede urbana que, na atualidade, impõe não só a contiguidade como variável das relações espaciais, como também a conectividade dada pelos sistemas de comunicação e informação, que estruturam lógicas espaciais em rede, na qual a continuidade espacial não define mais sua morfologia (SPÓSITO et al., 2007).

Ainda sobre as alterações na rede urbana, vale refletir, mesmo que preliminarmente, sobre o modelo de desconcentração apoiado na noção de polo de crescimento de François Perroux (1955) - um dos elementos estruturadores da regionalização do território paulista. Muitos estudos têm se debruçado sobre o processo histórico de organização espacial do território paulista - com destaque para a pesquisa de Jeferson Tavares (2015; 2018) -, no entanto, poucos consideraram, até o momento, os desdobramentos desse modelo, ao longo do tempo e na atual dinâmica das regiões.

Nas análises sobre a desconcentração industrial, no Brasil, são reconhecidos os esforços federais de desconcentração da indústria

---

9 Também é possível reconhecer, de forma mais evidente, conurbação entre os municípios de Sales Oliveira e Orlandia e Ribeirão Preto e Jardinópolis.

diante das deseconomias de aglomeração, que se tornam evidentes, na década de 1960, mas, também, que esses esforços se mantiveram em regiões historicamente privilegiadas (SCHIFFER, 1999). Na escala das unidades territoriais estaduais, em especial no estado de São Paulo, a desconcentração industrial, por meio dos polos urbanos, destinou investimentos – especialmente em infraestrutura<sup>10</sup> – aos núcleos urbanos historicamente mais desenvolvidos, que reafirmaram seu papel de centralidade sobre os núcleos urbanos do entorno.

Ao que tudo indica, a lógica de regionalização do território paulista favoreceu a configuração de uma organização espacial desigual, em que boa parte dos municípios pequenos tornou-se dependente do centro principal, especialmente para desenvolver atividades ligadas ao trabalho, estudo e consumo. Essa valorização das cidades-polo deu-se tanto na desconcentração de serviços administrativos do estado quanto na expansão de determinados capitais.

Maria Encarnação Beltrão Spósito et al. (2007) aponta algumas variáveis que auxiliam na compreensão desse processo de polarização e regionalização do cotidiano, como as melhorias nos sistemas de transporte e comunicação – que diminuíram os custos da circulação tanto de mercadorias quanto de pessoas e informações – e a necessidade de uma demanda mínima de consumo para que haja interesse de determinados capitais se expandirem territorialmente.

Assim, especialmente no que se refere ao comércio e serviços, estabelecimentos que antes se concentravam nas metrópoles, expandiram-se territorialmente para polos regionais, como Ribeirão Preto, que apresentavam capacidade de atração e concentração de mercados consumidores regionais (SPÓSITO et al., 2007).

À medida que o município de Ribeirão Preto adquire maior complexidade, ampliando sua região de influência, com a expansão de determinados capitais, concomitantemente e como parte do mesmo processo histórico de modernização seletiva do espaço, há um aprofundamento das desigualdades socioespaciais. Ainda que esse fato seja perceptível na maioria das cidades vizinhas, em Ribeirão Preto, dada a sua centralidade regional, a contradição na produção do espaço torna-

---

<sup>10</sup> Um exemplo da concentração de investimentos nos polos do interior paulista foi o “Programa de Cidades de Porte Médio”, programa federal que valorizou e concentrou investimentos nas cidades médias, especialmente no setor de sistema viário e saneamento básico (BRUNA, 1983).

se mais acentuada, sendo, uma de suas expressões, 87 assentamentos precários contidos no seu território (RIBEIRÃO PRETO, 2019). Dessa perspectiva, pode-se dizer que o processo de desconcentração não se restringiu à dispersão das atividades produtivas para o interior paulista, mas, também, expandiu para esses centros desequilíbrios socioespaciais, antes encontrados apenas em grandes cidades e espaços metropolitanos.

Em síntese, a urbanização da Região de Ribeirão Preto configurou um espaço com significativo crescimento econômico, mas com profundas desigualdades socioespaciais. As modernizações, às quais, historicamente, a Região foi submetida, aparecem apenas como resultado da integração da economia regional ao mercado mundial globalizado, permanecendo circunscritas aos interesses das grandes empresas, sem rebatimentos na elevação da qualidade de vida da maioria da população. Com base no tripé inovações do setor sucroalcooleiro; estímulo à migração de mão de obra, com baixa qualificação; e segregação urbana (ADAS; FERNANDES, 2004), a urbanização da região promoveu significativo aprofundamento da divisão social do trabalho e, portanto, um aprofundamento da contradição na produção desse espaço regional.

## **SOBRE METRÓPOLES E REGIÕES METROPOLITANAS**

O fenômeno de metropolização é experimentado por algumas cidades brasileiras, na década de 1960, como parte do intenso processo de industrialização, com transformações estruturais na economia e sociedade. Como resposta ao fenômeno, na década de 1970, sob regulação de legislação federal, são institucionalizadas as primeiras nove regiões metropolitanas do país – São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza –, com a intenção de promover a realização de serviços de interesse comum metropolitano entre os centros principais dessas regiões e os municípios sob sua influência.

Em 1988, a Constituição Federal traz novo conteúdo para a organização das unidades territoriais, passando para o Estado a competência na criação das regiões metropolitanas, o que insere essa organização territorial regional no processo estadual de planejamento (MOURA et al., 2006). A nova Constituição, além das regiões metropolitanas, trouxe as aglomerações urbanas e as microrregiões como unidades de organização regional, com complexidade e importância na rede urbana hierarquicamente inferior à região metropolitana.

No entanto, a falta de critérios conceituais bem definidos, que pudessem esclarecer as diferenças entre as três unidades territoriais e, também, orientar as suas classificações e demarcações, promovem uma difusão de regiões metropolitanas, mesmo com diferenças significativas entre as unidades institucionalizadas (MOURA et al., 2006).

No estado de São Paulo, a Constituição Estadual de 1989 incorpora essas unidades territoriais, que são, em seguida, regulamentadas pela Lei Complementar 760/1994, que define critérios de diferenciação entre elas, mesmo que de forma genérica. No entanto, ao instituir autonomia de planejamento, execução e autonomia financeira apenas à figura da região metropolitana, essa Lei Complementar, acaba encorajando inúmeras propostas de criação dessa unidade territorial, em detrimento das outras, o que cria significativa diversidade de interpretações e indica, como aponta Rosa Moura (2006), pouca clareza conceitual sobre o fato metropolitano.

A Região de Ribeirão Preto é um exemplo disso, já que a sua institucionalização como região metropolitana torna-se pauta a partir de 1995, com a apresentação de inúmeros projetos de lei<sup>11</sup> na Assembleia Legislativa de São Paulo. Esses projetos, embasados em interesses políticos e não em uma análise técnica do território, vão na contramão do entendimento dos principais estudos dos órgãos oficiais do estado, como os desenvolvidos pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa) (2011), que sempre classificou a Região de Ribeirão Preto como uma aglomeração urbana. Analisando esses projetos de lei, é possível perceber a superficialidade das justificativas e também uma diversidade de interpretação sobre o recorte espacial dessa unidade territorial.

No entanto, a institucionalização da Região Metropolitana de Ribeirão Preto<sup>12</sup> deu-se em 6 de julho de 2016, pela Lei Complementar estadual

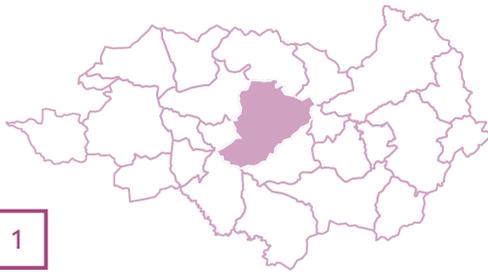


316-317

---

11 Desde 1995, foram apresentados sete projetos de lei complementar que propuseram a criação da Região Metropolitana de Ribeirão Preto (ALESP, 2020), a saber: Projeto de Lei Complementar 59/ 1995 (Leo Oliveira); Projeto de Lei Complementar 17/ 2003 (Adilson Barroso, PTB); Projeto de Lei Complementar 16/2012 (Pedro Bigardi e Leci Brandão, PCdoB); Projeto de Lei Complementar 16/2014 (Rafael Silva, PDT); Projeto de Lei Complementar 65/2015 (Rafael Silva, PDT); Projeto de Lei Complementar 16/2016 (Governador Geraldo Alckmin, PSDB); apenas o Projeto de Lei Complementar 23/2007 (Darcy Vera, DEM) reconhecia a Região de Ribeirão Preto como aglomeração urbana.

12 Integram a Região Metropolitana de Ribeirão Preto, agrupados em sub-regiões, os seguintes municípios: Sub-região 1: Barrinha, Brodowski, Cravinhos, Dumont, Guatapar, Jardinópolis, Luís



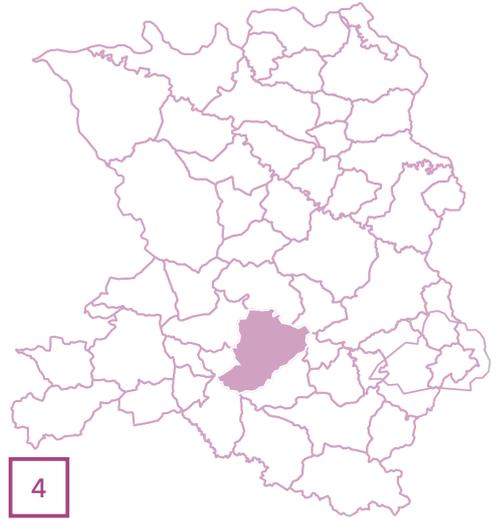
1



2



3



4

## CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS DA REGIÃO DE RIBEIRÃO PRETO PROPOSTAS POR PROJETOS DE LEI E PELA LEI COMPLEMENTAR 1.290/2016\*

1

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.59 DE 1995  
PROPÕE A CRIAÇÃO DA RMRP.  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 25  
PROPOSITOR: DEPUTADO LÉO OLIVEIRA

2

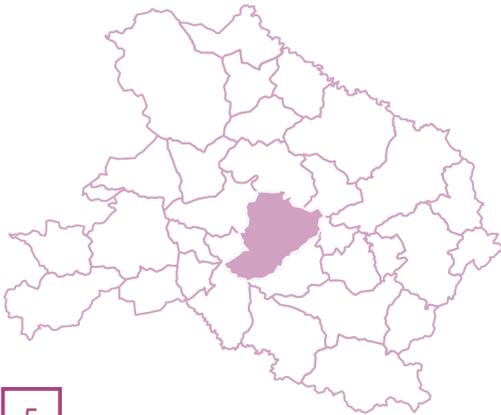
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.17 DE 2003  
PROPÕE A CRIAÇÃO DA RMRP  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 25  
PROPOSITOR: DEPUTADO ADILSON BARROSO

3

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.77 DE 2007\*\*  
PROPÕE A CRIAÇÃO DA AGLOMERAÇÃO URB. DE RP  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 33  
PROPOSITOR: DEPUTADO BALEIA ROSSI

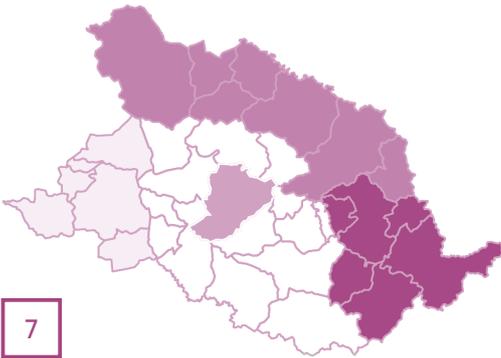
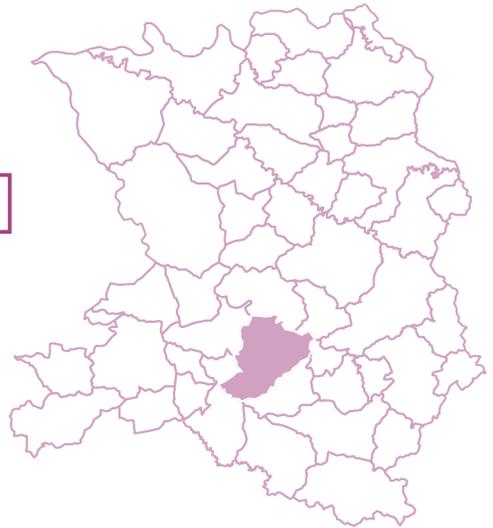
4

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.16 DE 2012  
PROPÕE A CRIAÇÃO DA RMRP  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 52  
PROPOSITOR: PEDRO BIGARDI E LECI BRANDÃO



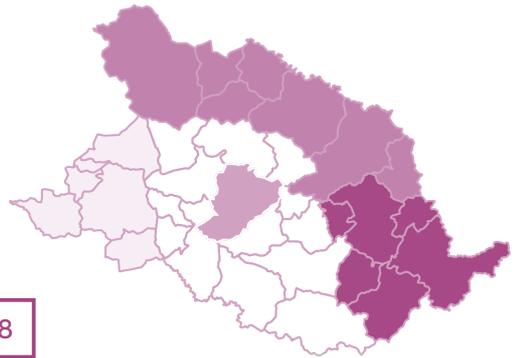
5

6



7

8



\* Ribeirão Preto em destaque.

\*\* Esse projeto foi reapresentado pelo mesmo proponente, em 2013, como “Projeto de Lei Complementar no. 23.

fonte: ALESP. Transparência. Processo Legislativo. Pesquisa de Proposições. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/alesp/pesquisa-proposicoes/?method=search&ext=Regiao+Metropolitana+de+Ribeirao+preto>. Acesso em: 12 fev, 2020.

elaboração: Ana Luisa Miranda, 2021.

5

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.16 DE 2014  
PROPÕE A CRIAÇÃO DA RMRP  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 33  
PROPOSITOR: RAFAEL SILVA E WELSON GASPARINI

6

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.65 DE 2015  
PROPÕE A CRIAÇÃO DA RMRP  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 52  
PROPOSITOR: RAFAEL SILVA

7

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.16 DE 2016  
PROPÕE A CRIAÇÃO RMRP  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS:  
34 DIVIDIDOS EM 4 SUB-REGIÕES  
PROPOSITOR: GOV. GERALDO ALCKMIN

8

LEI COMPLEMENTAR N.1.290 DE 2016  
INSTITUI A REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO  
NÚMERO DE MUNICÍPIOS:  
34 DIVIDIDOS EM 4 SUB-REGIÕES  
PROPOSITOR: GOV. GERALDO ALCKMIN

1.290, um ano e meio após a aprovação do Estatuto da Metrópole, com a Lei Complementar federal 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que estabeleceu novas diretrizes para o planejamento, a gestão e execução das funções públicas de interesse comum das unidades territoriais brasileiras. No Projeto de Lei 16/2016, apresentado pelo então governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, não há menção ao Estatuto da Metrópole, que deveria orientar, a partir de 2015, a organização regional brasileira. Verifica-se que a proposição se apoia apenas na Constituição Estadual de 1989, na Lei Complementar 760/1994, e nos estudos técnicos desenvolvidos no âmbito da Emplasa, empresa extinta pela Lei 17.056/2019.

Ainda assim, se analisado o Art. 2º do Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015), que define conceitos fundamentais para a organização das unidades territoriais, especialmente os incisos V e VII, pode-se dizer que a Região Metropolitana de Ribeirão Preto<sup>13</sup> atende aos dispositivos desta lei:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - aglomeração urbana: unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas;

II - função pública de interesse comum: política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes;

III - gestão plena: condição de região metropolitana ou de aglomeração urbana que possui:

a) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual;

■  
Antônio, Pontal, Pradópolis, Ribeirão Preto, Santa Rita do Passa Quatro, São Simão, Serrana, Serra Azul e Sertãozinho; Sub-região 2: Guariba, Jaboticabal, Monte Alto, Pitangueiras, Taiúva e Taquaral; Sub-região 3: Cajuru, Cássia dos Coqueiros, Mococa, Santa Cruz da Esperança, Santa Rosa do Viterbo e Tambaú; Sub-região 4: Altinópolis, Batatais, Morro Agudo, Nuporanga, Orlandia, Sales Oliveira e Santo Antônio da Alegria (SÃO PAULO, 2016).

13 Para a Região Metropolitana de Ribeirão Preto, em sua lei de criação, foram definidas as seguintes funções públicas de interesse comum: planejamento e uso do solo; transporte e sistema viário regional; habitação; saneamento ambiental; meio ambiente; desenvolvimento econômico; atendimento social; esportes e lazer; turismo (SÃO PAULO, 2016).

b) estrutura de governança interfederativa própria, nos termos do art. 8º desta Lei; e

c) plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual;

IV - governança interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum;

V - metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

VI - plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana;

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum;

VIII - área metropolitana: representação da expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território;

IX - governança interfederativa das funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão.

Parágrafo único. Cabe ao colegiado da microrregião decidir sobre a adoção do Plano de Desenvolvimento Urbano ou quaisquer matérias de impacto.



320-321

Chama a atenção o inciso V, por atribuir centralidade ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que passa a definir conceitualmente as unidades territoriais brasileiras, no seu processo

de institucionalização. Mesmo que haja pouca clareza na lei sobre quais estudos do IBGE devem ser considerados para definir a região de influência das cidades brasileiras, tem-se adotado o estudo Regiões de Influência das Cidades<sup>14</sup> (Regic) (IBGE, 2008; 2020), como parâmetro no entendimento e na classificação da rede urbana brasileira, tendo em vista que a publicação é o estudo mais completo do IBGE sobre o tema em questão.

O próprio estudo técnico desenvolvido pela Emplasa (2016), como justificativa para a criação da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, utiliza a classificação do Regic (IBGE, 2008) na compreensão da hierarquia dos centros urbanos dessa unidade territorial. De acordo com a metodologia adotada, o Regic (IBGE, 2008; 2020) estabelece cinco grandes níveis de influência das cidades, a saber: 1. Metrôpoles (a. grande metrópole nacional, b. metrópole nacional, c. metrópole); 2. Capital Regional (a. capital regional A; b. capital regional B; c. capital regional C); 3. Centro sub-regional (a. centro sub-regional A, b. centro sub-regional B); 4. Centro de Zona (a. centro de zona A; b. centro de zona B); 5. Centro Local;

No Regic, publicado em 2008 – estudo vigente no momento em que foi institucionalizada a Região Metropolitana de Ribeirão Preto, em 2016 –, o município de Ribeirão Preto foi definido como uma capital regional B, já que apresentava “[...] capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao da metrópole”, com “área de influência de âmbito regional, sendo referida como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios” (IBGE, 2008, n.p). Assim, ao definir o conceito de metrópole, condicionando-o aos critérios estabelecidos pelo IBGE e circunscrevendo-o ao espaço urbano que, no mínimo, configure a área de influência de uma capital regional, o Estatuto da Metrôpole reconhece o município de Ribeirão Preto como metrópole, o que valida, do ponto de vista jurídico, a institucionalização da Região Metropolitana de Ribeirão Preto.

Seguramente, o Estatuto da Metrôpole (2015) cumpriu o importante papel de uniformização conceitual, fornecendo parâmetros para a caracterização das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, antes inexistentes, o que permitia uma livre interpretação pelos estados

---

14 O IBGE apresentou estudos que estabelecem a delimitação das regiões de influência das cidades brasileiras, a partir dos níveis de hierarquia urbana, nos anos de 1972; 1987; 2000; 2008; e 2020 (IBGE, 2020).

brasileiros, que frequentemente impunham o interesse político sobre o conhecimento técnico, na institucionalização dessas unidades territoriais.

No entanto, essa uniformização conceitual durou pouco, tendo em vista que a Lei federal 13.683, de 19 de junho de 2018, altera, entre outros trechos do texto, o inciso VII do Estatuto da MetrÓpole (2015) e passa a considerar região metropolitana como uma “[...] unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. Essa redefinição leva o processo de classificação e demarcação das unidades de organização regional ao mesmo patamar do final da década de 1980, ao retomar o texto da Constituição Federal (BRASIL, 1988) e, com isso, esvaziar de conteúdo o conceito de região metropolitana, permitindo, novamente, a institucionalização indiscriminada dessa unidade territorial (OBSERVATÓRIO, 2004).

Ainda que as definições trazidas pelas legislações insiram as unidades territoriais no patamar de institutos jurídicos, é preciso destacar que alguns conceitos não se reduzem às denominações legais (SANTOS, 2005). De acordo com Milton Santos (1982, p.18), “[...] sendo histórico, todo conceito se esgota no tempo” e, nesse sentido, é fundamental que seja constantemente atualizado, especialmente os que auxiliam na compreensão da dinâmica territorial, sempre em contínuo movimento.



322-323

## **URBANIZAÇÃO REGIONAL E METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO**

É importante destacar que as alterações nas atividades produtivas, desde a década de 1970, e a emergência da região como escala privilegiada desse processo, alteraram, além da dinâmica da rede urbana, o conteúdo e a forma da urbanização.

Se o modo de produção industrial fez emergir e crescer as metrÓpoles e suas regiões metropolitanas, a reestruturação produtiva alterou as formas de organização e reprodução do capital e, também, o padrão de crescimento das cidades, que passam a se estender pelo território, ajustando-se às demandas da indústria moderna, configurando, com isso, um padrão de dispersão urbana (EIGENHEER; SOMEKH, 2017). A intensificação dessa dinâmica de dispersão urbana, nas últimas duas décadas, tem apontado novas possibilidades de entendimento do atual

processo de urbanização. Edward W. Soja (2013, p.151) coloca que “[..] a forma metropolitana de urbanização foi dominante por tanto tempo que muitos partem do pressuposto de que ela é a única forma moderna de crescimento e transformação das cidades”. Mas, na atualidade, a alteração do padrão de crescimento das cidades leva, esse autor, a indicar que estaríamos passando de uma urbanização metropolitana para uma urbanização regional (SOJA, 2013).

Essa urbanização regional, caracterizada pela intensificação da dinâmica de dispersão urbana, tem promovido uma combinação, ou fusão, entre as escalas urbana, metropolitana e regional (SOJA, 2013). Nessa nova dinâmica, os eixos rodoviários ainda aparecem como elementos de integração, não mais se limitando em atender aos fluxos, mais recebendo, por meio do adensamento dos vazios produzidos pela anterior dispersão urbana, os fixos. Assim, altera-se a configuração territorial, que deixa de acontecer de forma concentrada nas metrópoles, como na urbanização industrial, ou de forma dispersa, por meio dos residenciais fechados.

O binômio concentração-dispersão ainda auxilia na compreensão da atual dinâmica territorial. Assistimos, desde a década de 1990, de forma mais intensa, a uma dispersão urbana promovida, especialmente, pelos residenciais fechados, mas, a partir dos anos 2000, há uma concentração de empreendimentos ligados ao terciário moderno (como *shoppings*; hipermercados; locais de evento; *malls*; centros empresariais; condomínios industriais e logísticos; escolas, universidades; e grandes cadeias comerciais, que passam também a se organizar em rede, algumas com alcance global), ocupando intensivamente os vazios que caracterizaram a urbanização dispersa (EIGENHEER; SOMEKH, 2017), promovendo uma concentração que não se realiza mais na escala metropolitana, mas em escala regional (SCOTT et al., 2001).

Segundo Daniela Eigenheer e Nádía Somekh (2017, p. 778), essa nova morfologia decorre da contínua transformação da economia capitalista na busca de manutenção da acumulação, promovendo, agora, “[...] a universalização dos modos de consumo padronizados”, fortalecendo “o setor terciário em centralidades de menor porte e intensificando a possibilidade de residir distante dos grandes centros metropolitanos”.

Essa universalização do consumo promove a expansão territorial de determinados capitais para a escala regional, reafirmando que a metropolização do espaço não é mais um fenômeno restrito a grandes aglomerações. Se, na urbanização industrial, o processo de

metropolização esteve circunscrito às aglomerações denominadas metrópoles, no território paulista, desde a dispersão da indústria, na década de 1970, a metropolização do espaço se difunde extensivamente sobre o território, desenvolvendo-se em diversas escalas territoriais como meio de expansão da reprodução do capital (LENCIONI, 2013).

Ao incidir sobre os lugares, o processo de metropolização altera as condições preexistentes, atingindo todas as instâncias da vida (LENCIONI, 2013), universalizando e difundindo não só valores e formas de consumo, antes característicos da metrópole, mas também os problemas urbanos.

A metropolização do espaço fundamenta-se, portanto, na relação dos lugares com a globalização e com a reestruturação produtiva e não na vinculação dos lugares a um espaço metropolitano (LENCIONI, 2013). Nesse sentido, o processo de metropolização não estaria mais restrito aos espaços metropolitanos configurados pela urbanização industrial, ainda que, nesses espaços, se realize mais intensamente (LENCIONI, 2013), especialmente por ainda deter o controle da informação, essencial à realização do atual processo produtivo (SANTOS, 1991). Assim, seria possível dizer que a metropolização do espaço se realiza, em maior ou menor intensidade, em função, sobretudo, das densidades técnica, informacional e comunicacional que esses lugares carregam (SANTOS, 2002).



324-325

Dessa perspectiva, o município de Ribeirão Preto, como centro principal da região, pode ser lido como um espaço metropolizado, isto é, um espaço que continuamente amplia suas densidades técnica, informacional e comunicacional, e assume aspectos singulares e antes constitutivos apenas da metrópole, exercendo influência sobre o funcionamento cotidiano de um número, cada vez maior, de municípios do entorno. A ampliação de sua região de influência, na última década, alterou sua classificação na última edição do Regic (IBGE, 2020), que passa a considerar Ribeirão Preto como uma capital regional A, fato que chama a atenção, tendo em vista que essa classificação abarca apenas capitais de estados, sendo, o arranjo populacional da região de Ribeirão Preto, a única exceção.

Essa crescente complexidade que o município de Ribeirão Preto tem adquirido, nas últimas décadas, auxilia na apreensão do processo de metropolização do seu território, que também pode ser compreendido quando observados os seguintes elementos constitutivos da sua dinâmica territorial recente:

- I. Aprofundamento da divisão social do trabalho: Ao mesmo tempo em que, hoje, se assiste a uma especialização do trabalho, com a oferta, em Ribeirão Preto, de serviços mais raros e avançados, especialmente nos setores de saúde e educação e pesquisa, com alta complexidade (EMPLASA, 2016), assiste-se, também, à ampliação do mercado informal, especialmente, com baixo nível de especialização. A seletividade com que as modernizações atingiram a Região de Ribeirão Preto produziu um espaço altamente segregado. A mecanização do campo, desde a década de 1990, além de impactar o setor habitacional, especialmente do município de Ribeirão Preto, impacta, também o emprego de uma massa de trabalhadores com baixa qualificação, que encontra dificuldade de acesso ao mercado formal e acaba desempenhando trabalhos informais de todo tipo. Parte desses trabalhadores tem sido absorvida pelo setor da construção civil, que mantém os mesmos pilares da urbanização anterior: estímulo à migração de mão de obra com baixa qualificação, subempregos, baixos salários e segregação urbana (GASPAR; MIRANDA, 2016).
- II. Complexas formas de cooperação entre agentes com desigual grau de capital, tecnologia e organização: Em Ribeirão Preto, observam-se agentes com alto grau de organização, tecnologia e capital (SANTOS, 2004; 2005) – representados pelas grandes empresas transnacionais –, ao mesmo tempo em que há agentes econômicos informais, com nenhum ou quase nenhum grau de organização, tecnologia e capital – como os comércios e serviços informais encontrados em alguns bairros e assentamentos precários do município –, cooperando entre si e configurando o que Milton Santos denominou, respectivamente, circuito superior e circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2004).
- III. Diversidade do tecido urbano: A presença contraditória, no tecido urbano de Ribeirão Preto, de espaços altamente modernizados e espaços sem nenhuma modernização, é um dos dados revelados pela paisagem do município. As zonas sul e leste concentram a população de média e alta rendas, enquanto as zonas norte e oeste apresentam concentração de habitantes de baixa

renda e de grande parte dos 87 assentamentos precários do município (RIBEIRÃO PRETO, 2019).

- IV. Expansão dos consumos materiais e imateriais: A existência de quatro shopping centers<sup>15</sup> é bastante elucidativa da expansão do consumo material e o protagonismo regional do setor de serviços, especialmente os de saúde e educação superior<sup>16</sup>, tanto públicos como privados, demonstram a expansão do consumo imaterial.

Considerando esses elementos em destaque, acredita-se que o distanciamento, cada vez maior, entre trabalhos especializados e trabalhos sem nenhuma especialização; entre agentes com alto grau de organização, tecnologia e capital e agentes com baixo grau de organização, tecnologia e capital, entre espaços altamente modernizados e espaços sem nenhuma modernização e, também, a expansão dos consumos, indica que o município de Ribeirão Preto se apresenta como um território cada vez mais complexo, tanto na sua estrutura socioespacial quanto no seu funcionamento.

No que se refere à urbanização regional, em andamento, em parte do território paulista, ressalta-se o eixo rodoviário que liga os municípios de Ribeirão Preto e Cravinhos (Rodovia Anhanguera, SP-330)<sup>17</sup>, que, nas últimas décadas, passou por intenso processo de dispersão urbana e configura um espaço estratégico para que esse novo processo se realize, dada a sua conexão direta com a Capital, São Paulo, e o Porto de Santos. Esse novo padrão de urbanização já se apresenta bastante avançado, em



326-327

---

15 Ribeirão Shopping (1981); Santa Úrsula (1999); Novo Shopping (1999) e Shopping Iguatemi (2013).

16 Ribeirão Preto concentra 18 equipamentos de saúde, tanto privados quanto públicos, com destaque para o Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina - campus USP, Ribeirão Preto (EMPLASA, 2016).

17 Dados referentes ao licenciamento urbanístico de novos empreendimentos no município de Ribeirão Preto, entre os anos de 2011 e 2018, disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, apontam uma significativa expansão urbana no eixo rodoviário que liga os municípios de Ribeirão Preto e Cravinhos (Rodovia Anhanguera, SP-330) (Ribeirão Preto. Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. Departamento de Urbanismo. Mapa de Empreendimentos em tramitação. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/geoprocessamento/g28/ol/g28030010l.php>. Acesso em: 7 mar. 2020.

parte do território paulista, mais precisamente no que se tem chamado de Macrometrópole paulista e avança por alguns eixos, especialmente no trecho da Rodovia Anhanguera, entre a capital, São Paulo, e o município de Campinas, como demonstra a pesquisa de Daniela Eigenheer e Nádya Somekh (2017). Na Região de Ribeirão Preto, o crescente adensamento do eixo Ribeirão Preto-Cravinhos, com a implantação de indústrias, residenciais fechados e, mais timidamente, de um terciário mais moderno, permite levantar a hipótese de incorporação desse novo conteúdo da urbanização.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A observação contínua da Região de Ribeirão Preto, apoiada em uma bibliografia histórica bastante consolidada e em estudos sobre as recentes alterações da urbanização, tem permitido uma leitura socioespacial, bem como a compreensão de alguns de seus elementos constitutivos.

A dinâmica territorial de concentração-dispersão parece estar presente em todos os momentos de modernização dessa região e de alteração da sua estrutura socioespacial. Se, na década de 1970, a dispersão industrial fundamenta a urbanização mais acelerada da região, o padrão de planejamento apoiado no modelo de polo urbano, concentrou os investimentos no centro principal, afirmando o município de Ribeirão Preto como centralidade regional. Nesse movimento, há, também, uma dispersão do processo de metropolização pelo território paulista, alterando a dinâmica urbana, especialmente das cidades intermediárias, como é o caso do município de Ribeirão Preto, que passa a adquirir características antes constitutivas apenas das metrópoles.

Desde a regionalização do território paulista, Ribeirão Preto tem acolhido novos conteúdos, o que torna seu território cada vez mais complexo, tanto no que se refere às atividades econômicas quanto aos problemas urbanos, num processo crescente de integração socioeconômica e físico-territorial com os municípios do entorno. Assim, pode ser entendido como um espaço metropolizado, que requer planejamento integrado das funções públicas de interesse comum, por meio dos instrumentos de planejamento integrado definidos no Estatuto da Metrópole.

Contudo, muitos aspectos ainda exigem análise mais aprofundada, não só quanto à Região de Ribeirão Preto, mas no que se refere ao

funcionamento da rede urbana do estado, como os efeitos do modelo de desenvolvimento, apoiado na ideia de polos urbanos e, também, o novo papel que os municípios passam a desempenhar nessa urbanização regional, já que, como destaca Edward W. Soja (2013, p.154), com a urbanização extensiva, “[...] a metrópole monocêntrica moderna se metamorfoseia em uma cidade regional policêntrica, abrangendo uma rede amplamente distribuída de aglomerações de variados tamanhos”, constituindo “[...] uma nova geografia urbana”.

Em resumo, a Região de Ribeirão Preto, inserida num processo regional de planejamento, consolida-se como uma importante centralidade da rede urbana paulista, pela contínua sobreposição de camadas de modernização, segundo as lógicas da produção. Uma primeira divisão territorial do trabalho, pela economia do café, criou as condições para que a região passasse a funcionar e responder à lógica da produção moderna, onde as atividades agrícolas e agroindustriais tiveram papel central. Hoje, já dá indícios de que responderá, nas próximas décadas, às novas estratégias econômicas e políticas, em andamento, tanto na incorporação de seus novos conteúdos, quanto de sua nova espacialização.



## referências bibliográficas

ADAS, Sergio; FERNANDES, Maria Esther. A produção da subcidadania no processo de (des) organização da cidade corporativa. In: FERNANDES. M. E. (coord.). A cidade e seus limites: As contradições do urbano na califórnia brasileira. São Paulo: Annablume; Fapesp; Ribeirão Preto: Unaerp, 2004.

ALESP. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Transparência. Processo legislativo. Pesquisa de proposições. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/alesp/pesquisa-proposicoes/?method=search&text=Regiao+Metropolitan+a+de+Ribeirao+preto>. Acesso em: 12 fev. 2020.

BRASIL. II Plano nacional de desenvolvimento. Brasília, Presidência da República, set. 1974. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1970-1979/anexo/ANL6151-74.PDF](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/anexo/ANL6151-74.PDF). Acesso em: 3 março 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei Complementar 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da MetrÓpole, altera a Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm). Acesso em: 3 fev. 2020.

BRASIL. Lei Complementar 13.683, de 19 de junho de 2018. Altera as Leis 13.089, de 12 de janeiro de 2015, Estatuto da MetrÓpole, e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13683.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13683.htm). Acesso em: 3 mar. 2020.

BRUNA, Gilda Collet (coord.). Avaliação do programa nacional de cidades de porte médio e revisão de critérios de seleção das referidas cidades. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo: Minter-CNDU, 1983.

ELIAS, Denise. Globalização e agricultura: A região de Ribeirão Preto - SP. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

EMPLASA. Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo. São Paulo, 2011. Disponível em: <http://>

produtos.seade.gov.br/produtos/publicacoes/pub\_ RedeUrbanaRegionalizacaoESP\_2011.pdf. Acesso em: 10 fev. 2020.

EMPLASA. Região metropolitana de Ribeirão Preto - Estudo técnico. São Paulo, 2016. Disponível em: [http://emplasa.sp.gov.br/Cms\\_Data/Contents/Emplasa/Media/publicacoes/RMRP\\_estudos\\_tecnicos.pdf](http://emplasa.sp.gov.br/Cms_Data/Contents/Emplasa/Media/publicacoes/RMRP_estudos_tecnicos.pdf). Acesso em: 3 mar. 2019.

EIGENHEER, D.; SOMEKH, N. Formas avançadas de dispersão urbana no vetor noroeste paulista: Eixo São Paulo-Campinas. Caderno Metropolitano, São Paulo, v.19, n. 40, p. 777-797, set./dez. 2017.

FUNDAÇÃO SEADE. Perfil dos municípios paulistas. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://perfil.seade.gov.br/>. Acesso em: 7 mar. 2020.

GASPAR, Tatiana de Souza; MIRANDA, Ana Luisa. Assessoria técnica em habitação de interesse social no Jardim Progresso: A construção de novas redes de ação prática em Ribeirão Preto/SP. In: II SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE URBANIZAÇÃO DE FAVELAS - URBFAVELAS. Rio de Janeiro, 2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de influência das cidades: 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de influência das cidades: 2018. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MARAFON, Gláucio José; SILVA, Augusto César Pinheiro (orgs.). Metropolização do espaço. Gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

MOURA, R.; LIBARDI, D.; BARION, M. Institucionalização de regiões metropolitanas: Qual o sentido? Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n. 111, p.129-143, jul./dez. 2006

NEGRI, Barjas. Concentração e desconcentração industrial em S. Paulo. (1880-1990). Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias: Relatório da atividade 1. S. l., 2004. Projeto Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Contrato Ministério das Cidades, Fase. Trabalho realizado por IPPUR, Fase, Ipardes.

RIBEIRÃO PRETO. Plano local de habitação de interesse social de Ribeirão Preto - PLHIS/RP, 2019.

SANTOS, Milton. Pensando o espaço do homem. São Paulo: Hucitec, 1982.

SANTOS, Milton. Meio técnico-científico e urbanização: Tendências e perspectivas. Revista Resgate: Campinas, n. 3, p. 76-86, 1991.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: Técnica, razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SANTOS, Milton. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução: Myrna T. Rego Viana. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, Milton. Urbanização brasileira. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SÃO PAULO (Estado). Decreto n. 48.162, de 3 de julho de 1967. Dispõe sobre normas para a regionalização das atividades da administração estadual. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1967/decreto-48163-03.07.1967.html>. Acesso em: 5 mar. 2020.

SÃO PAULO (Estado). Constituição Estadual, de 5 de outubro de 1989. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/constituicao/1989/compilacao-constituicao-0-05.10.1989.html>. Acesso em: 12 fev. 2020.

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar 760, de 6 de agosto de 1994. Estabelece diretrizes para a organização regional do estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/1994/lei.complementar-760-01.08.1994.html>. Acesso em: 12 fev. 2020.

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar 1.290, de 6 de julho de 2016. Cria a Região Metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2016/lei.complementar-1290-06.07.2016.html>. Acesso em: 26 fev. 2020.

SCHIFFER, Sueli Ramos. São Paulo como polo dominante do mercado unificado nacional. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. R. O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. p. 73-110.

SCOTT, Allen J.; AGNEW, John; SOJA, Edward W.; STORPER, Michael. Cidades-regiões globais. Revista Espaço & Debates, São Paulo, n. 41, ano XVII, 2001, p.11-25.

SOJA, Edward W. Para além de postmetropolis. Revista UFMG, n. 20, p. 137-167, 2013.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. O estudo das cidades médias brasileiras: Uma proposta metodológica. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (org). Cidades médias: Espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

STEINBERGER, M.; BRUNA, G. C. Cidades médias: Elos do urbano-regional e do público-privado. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). Cidades médias brasileiras. Rio de Janeiro: Ipea, 2001.

TAVARES, Jeferson. Polos urbanos e eixos rodoviários no estado de São Paulo. 2015. 231p. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015.

TAVARES, Jeferson. Planejamento regional no estado de São Paulo: Polos, eixos e a região dos vetores produtivos. São Paulo: Annablume, 2018.

**ADRIANA CAPRETZ  
BORGES DA SILVA MANHAS**

Arquiteta e Urbanista. Mestre em Engenharia Urbana e Doutora em Ciências Sociais pela UFSCar. Professora Associada III da Faculdade de Arquitetura Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas. Membro do ICOMOS em quatro Comitês: Paisagem Cultural, Documentação do Patrimônio, Interpretação do Patrimônio e Paisagem e Risco). Líder do Grupo de Pesquisa RELU - Representações do Lugar e Coordenadora do Tatipirun Atelier de Criação de Produtos de Educação Patrimonial.

**ANA LUISA MIRANDA**

Arquiteta e Urbanista pelo Centro Universitário Moura Lacerda e com mestrado em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas na área de Análise Ambiental e Dinâmica Territorial. Professora do Centro Universitário Barão de Mauá e do Centro Universitário Moura Lacerda, nos cursos de Arquitetura e Urbanismo e atualmente coordena o Escritório Descentralizado do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, na Regional Ribeirão Preto. É sócia-fundadora do Instituto Território em Rede e atua nas áreas de Habitação de Interesse Social e Planejamento Urbano e Regional.

**CAROLINA  
MARGARIDO MOREIRA**

Arquiteta e Urbanista graduada pela Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, pós-graduada [Mestrado e Doutorado Strictu Sensu] pelo Programa de Pós-Graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, área de concentração Teoria e História da Arquitetura e do



Urbanismo. Atualmente é professora na área de Planejamento e Projeto Urbano da Universidade Federal de Viçosa, no Departamento de Arquitetura e Urbanismo - DAU/UFV, em Minas Gerais.

### **DANILO BRICH DOS SANTOS**

Mestre em Ciências na área de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo (IAU-USP) e Bacharel e Licenciado em Geografia pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH-USP). Experiência em pesquisa na área de Geografia Urbana, Geografia das Religiões e Urbanismo, em elaboração de materiais didáticos e docência em geografia.

### **DÉBORA PRADO ZAMBONI**

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Estadual de Campinas, com mestrado na Universidade Federal de São Carlos e doutorado na Universidade Federal do ABC na área de gestão e planejamento do território. Professora da Universidade Paulista e da Universidade de Ribeirão Preto nos cursos de arquitetura e urbanismo. Pesquisadora na área de planejamento urbano.

### **HELENA RIZZATTI**

Doutora, mestra, licenciada e bacharel em Geografia pelo Instituto de Geociências (IG) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Docente em ensino básica e superior de instituições públicas e privadas. Pesquisadora nas áreas de Geografia Urbana, Planejamento Urbano e Territorial e Estudos de Gênero.

### **RODRIGO DE FARIA**

Arquiteto e Urbanista. Mestre e Doutor em História pelo IFCH-UNICAMP. Professor Associado III no Departamento de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Membro da Rede Urbanismo no Brasil. Pesquisador dos Grupos CACAL-CNPq e CIEC-CNPq e Coordenador do GPHUC-CNPq. Pesquisador CNPq-PQ/2.

### **TATIANA DE SOUZA GASPAR**

Arquiteta e Urbanista pela Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (2009). Doutora pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (2022) e mestre pela Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (2013), com pesquisas na área de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista, campus Ribeirão Preto. Pesquisadora nas áreas de preservação do patrimônio cultural e habitação coletiva.

### **VERA LUCIA BLAT MIGLIORINI**

Arquiteta e Urbanista (FAUUSP) Mestre e Doutora em Engenharia e Planejamento Urbano (EPUSP). Pesquisadora do IPCCIC - Instituto Paulista de Cidades Criativas e Identidades Culturais e docente dos cursos de Arquitetura e Urbanismo dos centros universitários Moura Lacerda e Barão de Mauá, em Ribeirão Preto. Pesquisadora dos grupos do CNPq: Arquitetura, Arte e Cidade; e Memórias, Identidades e Políticas Públicas. Presta consultoria em planejamento e projeto do espaço urbano.



