



# 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)



gphucidade











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***



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



**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

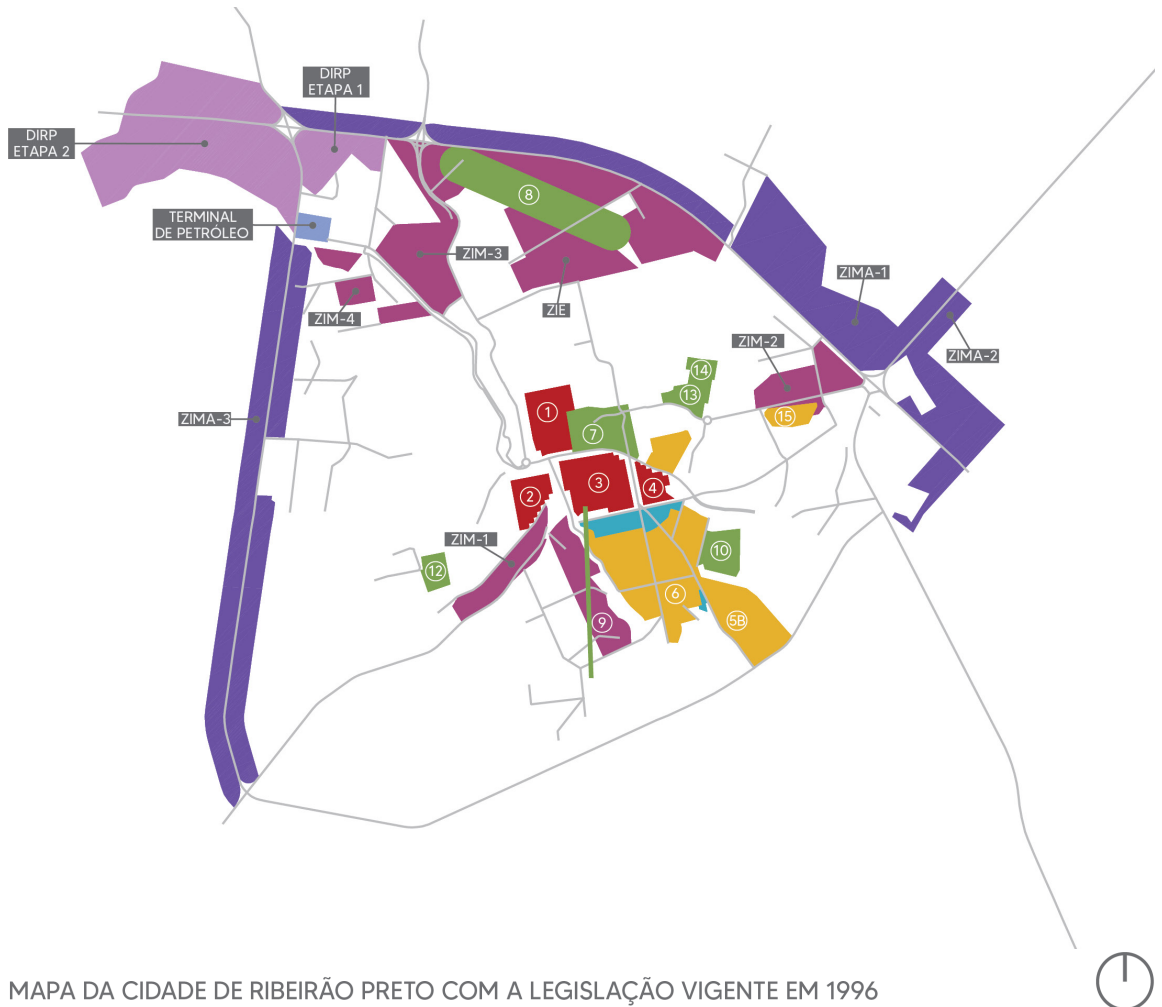
Antes de apresentar o processo de elaboração do Plano Diretor de Ribeirão Preto, convém esclarecer como, até aquele momento, estava organizado o conjunto de regulamentos que tratavam da política de controle do desenvolvimento urbano na cidade.

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.

---

4 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 multisetorial.

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.

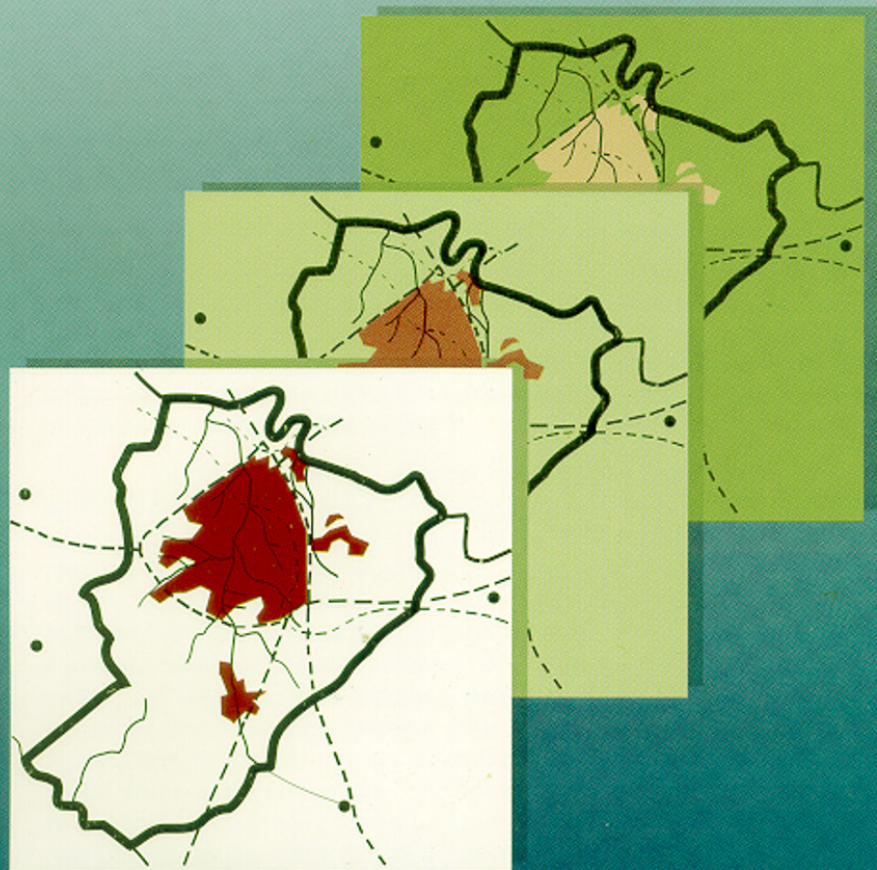
Ao lembrar esse momento, o Dr. Isac comenta que aceitou o convite por perceber que entre os projetos de lei propostos por ele, na Câmara Municipal, muitos estavam ligados às questões do planejamento, e se sentiu estimulado a colaborar com a aprovação do Plano Diretor.

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.

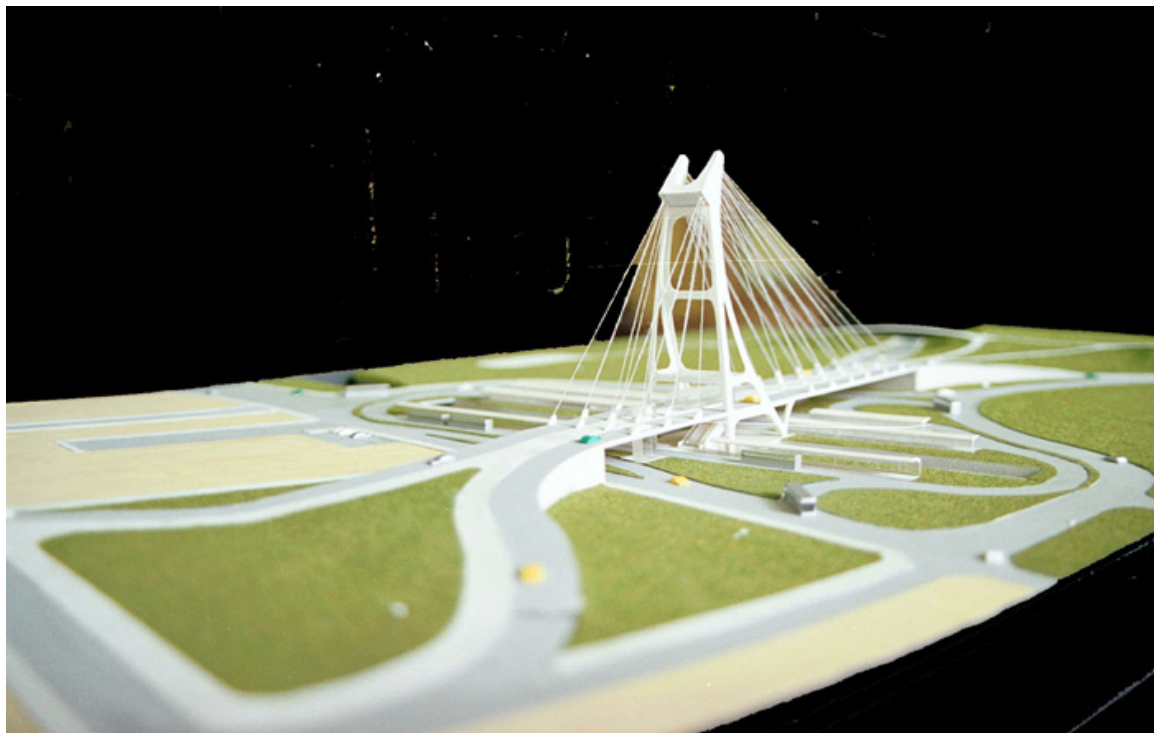
Em que pesem os riscos de uma administração seduzida pelo planejamento estratégico e seus vínculos com as tendências neoliberais baseadas nas parcerias público-privadas, há de se reconhecer que alguns dos projetos elaborados, caso tivessem sido implantados, ou adequadamente mantidos, realmente teriam 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

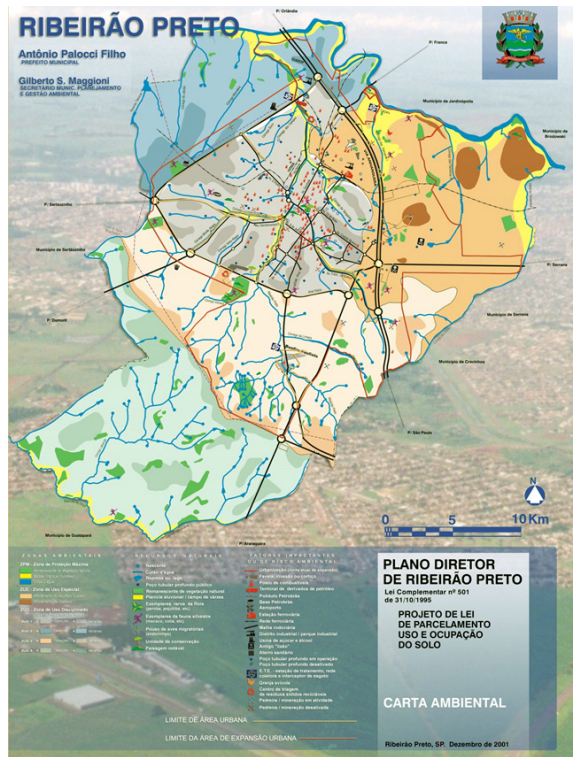


212-213

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.

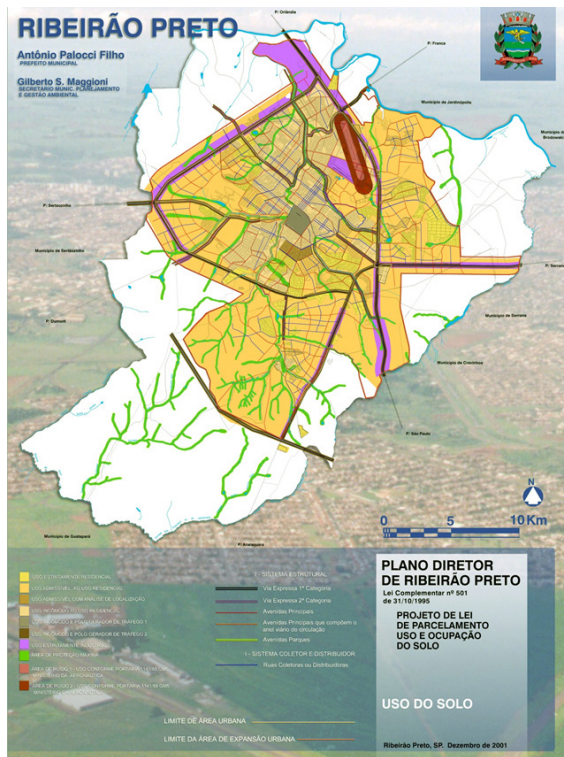
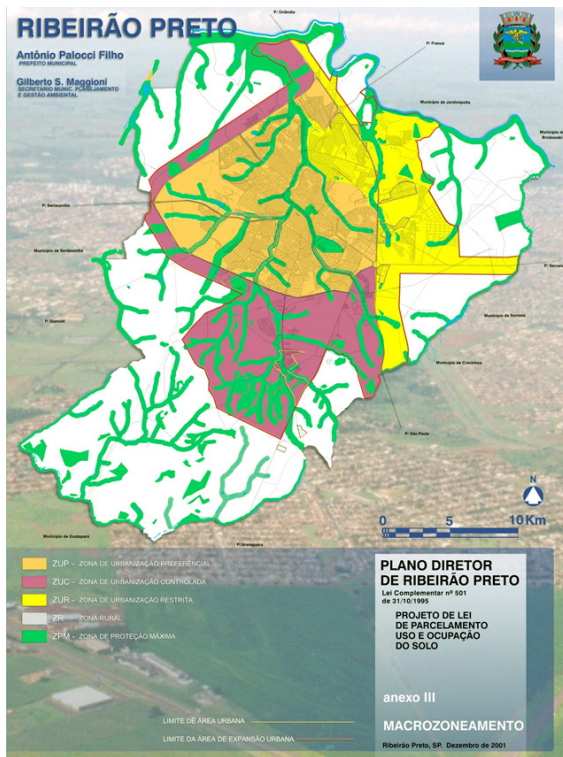
Ademais, Lelé vincula sua contratação à implantação de uma “fábrica” de equipamentos urbanos que viria a ser instalada em um dos antigos galpões da Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP), para a produção de elementos construtivos e mobiliário urbano em argamassa armada, o 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 rodoviário 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.

**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.





