



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

Equipe Técnica

Projeto Gráfico, Capa e Editoração:

Rafael de Oliveira Sampaio

Rafael Goffinet de Almeida

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 SÃO PAULO

CINE SA

ETP





das
MÃES

30
ANIVERSARIO

ANIVERSARIO

10
das
MÃES

Presente
10
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 XXI:
PLANEJA-
-MENTO
ESTRATÉGICO,
PERIFE-
RIZAÇÃO E
MÉTRO-
POLIZAÇÃO**

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 reflexões¹ sobre a Região de Ribeirão

¹ 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 urbanísticos² 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 Desenvolvimento³ 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 indústria⁴ (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 Preto⁵, 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 técnica⁶ 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 estaduais⁷ 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

⁷ 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 cidades⁸ 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 conurbação⁹ 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 infraestrutura¹⁰ – 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-

¹⁰ 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 lei¹¹ 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.

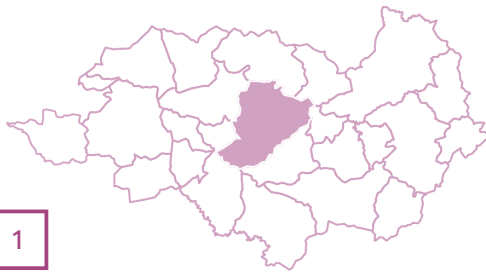
No entanto, a institucionalização da Região Metropolitana de Ribeirão Preto¹² deu-se em 6 de julho de 2016, pela Lei Complementar estadual



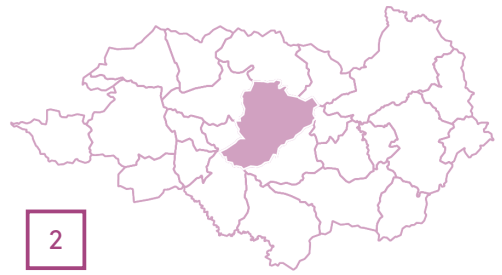
316-317

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, Guataparé, Jardinópolis, Luís



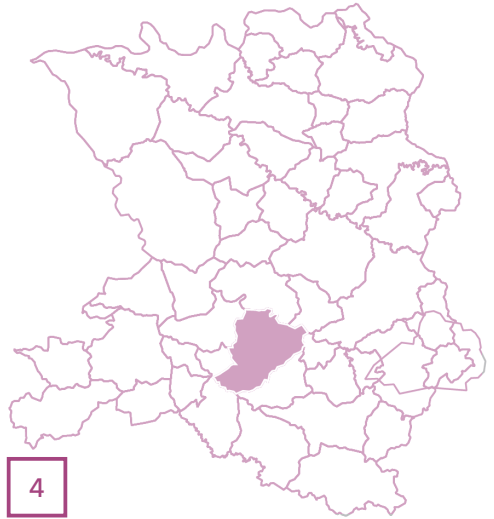
1



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

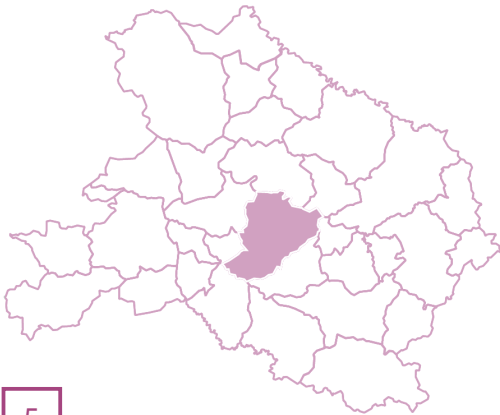
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.17 DE 2003
PROPÕE A CRIAÇÃO DA RMRP
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 25
PROPOSITOR: DEPUTADO ADILSON BARROSO

3

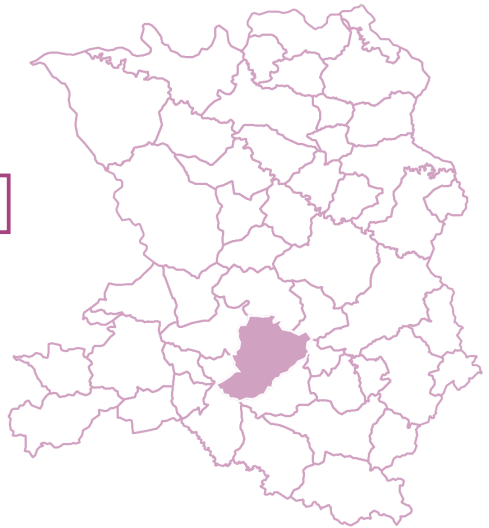
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.77 DE 2007**
PROPÕE A CRIAÇÃO DA AGLOMERAÇÃO URB. DE RP
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 33
PROPOSITOR: DEPUTADO BALEIA ROSSI

4

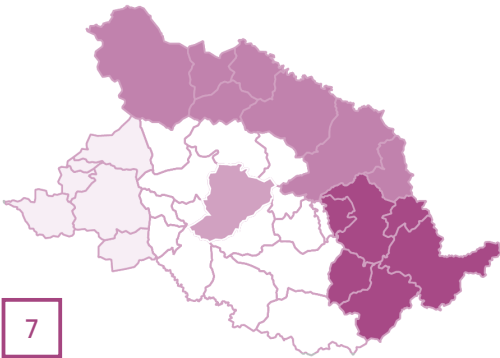
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.16 DE 2012
PROPÕE A CRIAÇÃO DA RMRP
NÚMERO DE MUNICÍPIOS: 52
PROPOSITOR: PEDRO BIGARDI E LECI BRANDÃO



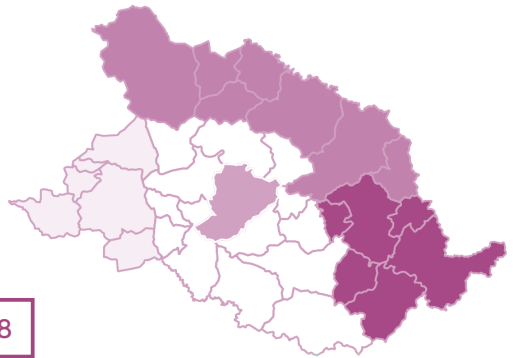
5



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.

eElaboração: 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 Preto¹³ 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 Cidades¹⁴ (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 centers¹⁵ é bastante elucidativa da expansão do consumo material e o protagonismo regional do setor de serviços, especialmente os de saúde e educação superior¹⁶, 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)¹⁷, 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. 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. 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. 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. 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.

