

SEMEAR O HABITAT, COLHER CIDADE



o habitar como projeto urbano: inserção
urbana e direito à cidade em Ribeirão Preto-SP

Universidade de São Paulo
Instituto de Arquitetura e Urbanismo

Semear o habitat, colher cidade.

**O habitar como projeto urbano: inserção
urbana e direito à cidade em Ribeirão Preto-SP**

Carolina Menezes Horiquni

Trabalho de Graduação Integrado II

Comissão de acompanhamento permanente (CAP)
Aline Coelho Sanches, Luciano Bernardino Costa,
Joubert José Lancha, Luciana Schenk

Coordenador do grupo temático (GT)
Manoel Rodrigues Alves

São Carlos
Dezembro de 2022

ESTA OBRA É DE ACESSO ABERTO. É PERMITIDA A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, DESDE QUE CITADA A FONTE E RESPEITANDO A LICENÇA CREATIVE COMMONS INDICADA

Semear o habitat, colher cidade.

O habitar como projeto urbano: inserção urbana e direito à cidade em Ribeirão Preto-SP

Carolina Menezes Horiquini

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

H811s	<div>Horiquini, Carolina Menezes</div> <div>Semear o habitat, colher cidade. O habitar como projeto urbano: inserção urbana e direito à cidade em Ribeirão Preto-SP / Carolina Menezes Horiquini. -- São Carlos, 2022.</div> <div>158 p.</div>
	<div>Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2022.</div>
	<div>1. Projeto Urbano. 2. Habitat Urbano. 3. Direito à Cidade. 4. Ribeirão Preto (SP). I. Título.</div>

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229



Atribuição Não Comercial-CompartilhaIgual-CC BY-NC-SA

Trabalho de Graduação Integrado apresentado ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (São Carlos- SP)

Banca examinadora

Joubert José Lancha (IAU-USP)

Manoel Rodrigues Alves (IAU-USP)

Joel Pereira Felipe (UFSP)

*Aos meus pais, ao Gabriel e ao Lucas.
Aos meus amigos que me acompanham,
especialmente a Camila. Sigo na certeza
de que não ando só.*

SUMÁRIO

1.INTRODUÇÃO	10
2. PROBLEMA	12
3.QUESTÕES TEÓRICAS	16
3.1 - urbanização capitalista como promotora dos locais da vulnerabilidade social	18
3.2 - A produção habitacional pensada como parte integrante de um projeto de cidade	22
3.3 - Interseções entre espaço público e o conceito de direito à cidade	28
3.4 - A agricultura urbana como estratégia para uma nova urbanidade	34
4.O LUGAR: RIBEIRÃO PRETO	38
4.1 - Conjuntura histórica	40
4.2 - Ribeirão Preto: Metrópole e cidade	46
4.3 - A desigualdade socioespacial em Ribeirão Preto vista pela ótica das ocupações	48
4.4- Leituras Urbanas	52
5.ÁREA DE INTERVENÇÃO	72
6. PROPOSIÇÃO PROJETUAL	84
6.1 - Proposição projetual e Objetivos	86
6.2 - Diretrizes Projetuais	88
6.3 - Plano Geral da Intervenção	90
7. RECORTE PROPOSTO	98
7.1 - Recorte proposto	101
7.2 - Desenvolvimento do Recorte Proposto	106
8. TRECHOS	124
8.1 - Trecho 1 - Área Nova	126
8.2 - Trecho 2 - Área existente	144
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS	153
10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	154
10.1- Referências imagens	157

1.INTRODUÇÃO

A questão habitacional é algo estrutural no país, que tem suas raízes na forma que se configurou o acesso à terra e à propriedade, o chamado “nó da terra”, como coloca Maricato, sobre a questão fundiária. Nesse sentido, na década de 1950, Carolina Maria de Jesus, em seu diário publicado como Quarto de Despejo, contava suas vivências na favela do Canindé, às margens do rio Tietê em São Paulo. Dentre sua rotina, marcada pelas dificuldades, necessidades e conflitos com seus vizinhos, um dos aspectos de seu relato é o contraponto com o progresso da sociedade, as referências aos políticos da época, como Juscelino e vereadores de São Paulo, marcando o papel do Estado; além do próprio destino que a favela obteve, sendo removida para que o desenvolvimento pudesse prosseguir: a construção da marginal Tietê, sendo apagada da história. A realidade da autora, migrante de Minas Gerais, relegada ao subemprego de catadora de papel, que não era o suficiente para que tivessem acesso a uma vida digna, e a fome é um ponto muito presente no relato da autora.

Nessa oposição entre precariedade e progresso, que marca o Brasil do século XX, e molda o do século atual, com suas próprias especificidades; o paralelo com a atualidade é inevitável. Muitos ainda não têm condições de vida e de moradia digna, essencialmente nesse momento de acentuação da pobreza e da miséria. Assim, no texto da autora, as referências a favela e a questão da moradia são frequentes: ela comenta sobre o barraco, suas condições e sua vontade de morar em uma casa, a qual ela chama de “alvenaria”, ou “as casas de tijolos”.

Uma outra referência, o filme sobre a ocupação 9 de julho, produzido pelo coletivo Aparelhamento, intitulado Quem ocupa, cuida (2019) traz falas de uma das lideranças do movimento, Car-

mem Silva. Esse curto documentário despertou a problemática deste trabalho, uma vez que sua fala resumia a questão no entorno da produção habitacional de interesse social, e sua relação com a cidade:

Eu não posso discutir moradia, se eu não discutir o que é que tem que estar no entorno de uma moradia, cidadão não pode viver fechado num quadrado, cidadão precisa de educação, saúde, cultura, lazer, ele precisa ter um bom termo jurídico, ele precisa ter um Estado atuante. E se nós temos uma célula de cada um desses segmentos, ... se a gente aprender a se juntar, olha o quão forte nós somos. Essa rede se tiver sabedoria de operar, esse é o modo de governar. (SILVA, C., 2019)

Desse modo, enquanto resultado da disciplina de Trabalho de Graduação Integrado II (TGI-II), esse trabalho desenvolve-se na tentativa de exploração do pensar a moradia enquanto uma proposta que seja capaz de configurar o seu entorno e a ideia de cidade estabelecida, como será melhor explicado na sequência.

2. PROBLEMA

O morar é uma necessidade humana básica, e também configura um direito, que entretanto não é provisionado de forma plena a população; em praticamente todos os casos a responsabilidade de encontrar um teto para morar é do cidadão. Num contexto capitalista que vem se configurando desde a revolução industrial, e hoje com o aprofundamento da lógica financeirizada, na qual a terra é vista cada vez mais como ativo financeiro, os instrumentos financeiros passam a orientar, em grande medida, a produção urbana e habitacional, ao mesmo tempo que o acesso real aos espaços habitacionais decai. Assim, a luta por moradia é uma constante há muitas décadas no Brasil, e que recentemente tem se agravado com as piores condições de vida no país decorrentes do contexto político e da pandemia do covid-19.

Na ponta oposta, as Habitações de Interesse Social aparecem como uma tentativa de resposta a essa questão. Com um histórico que remonta aos meados do século XX, com a produção, inicialmente pelos IAPS e, posteriormente a estruturação do Banco Nacional de Habitação (BNH) e as produções da COHAB, política que tem seu fim junto fim da ditadura e processo de redemocratização; não sendo substituído por nenhum outro programa de escala nacional até a proposição do PMCMV, em 2009.

Após a desestruturação do SFH (Sistema Financeiro de Habitação), no fim da década de 1980 e o fim do Banco Nacional de Habitação (BNH), a incorporação imobiliária perdeu relevância e fez uma trajetória instável até sua institucionalização nos anos 2000. A partir de 2005, os setores da va-

lorização imobiliária se atrelaram efetivamente às dinâmicas do mercado de capitais (Sanfelici, 2015), até o momento no qual grandes empresas passaram a produzir habitação social, a partir do MCMV em 2009.

Porém, com a produção em massa do PMCMV - a sua inserção urbana ocorre quase sempre às margens da cidade, muitas vezes sem infraestrutura, equipamentos, além de ocorrerem sem um planejamento efetivo dos espaços públicos.

Nesse sentido, esse trabalho busca responder ao problema, que pode ser sintetizado do seguinte modo: A produção da habitação de interesse social de forma dissociada da cidade, por meio do isolamento de elementos urbanos, como o espaço público, sendo isso um obstáculo para efetivação do direito à cidade.

Na sequência, entende-se o espaço público como um lugar da sociabilidade urbana e palco dos processos de disputa do território, os quais abrangem tanto o valor de uso e o valor de troca dos locais, colocando-os muitas vezes em oposição.

Desse modo, configura-se um cenário em que apenas a necessidade quantitativa da habitação é atendida, as necessidades que vão além das quatro paredes são ignoradas, incluindo a necessidade de integração a cidade - na qual o espaço público tem um papel central. Somente a casa, como uma caixa fechada em si, não confere o acesso à cidade, ao direito à cidade. Esse conceito, teorizado por Lefebvre (2001), refere-se a ideia de “ter acesso” a cidade de modo pleno, aos direitos es-

tabelecidos, a cidadania, eliminando a segregação socioespacial.

A segregação socioespacial que muitas vezes é lida dentro do senso comum como algo ocasional, resultante do processo de evolução da mancha urbana de uma determinada cidade, é na verdade, fruto de um processo de produção social do espaço urbano, o qual “não é dado pela natureza, mas é produto produzido pelo trabalho humano” (Villaça, 2011, p.37). Nesse sentido, o autor ressalta ainda a importância de compreender os processos da desigualdade econômica ao estudar o caso da região sudoeste de São Paulo.

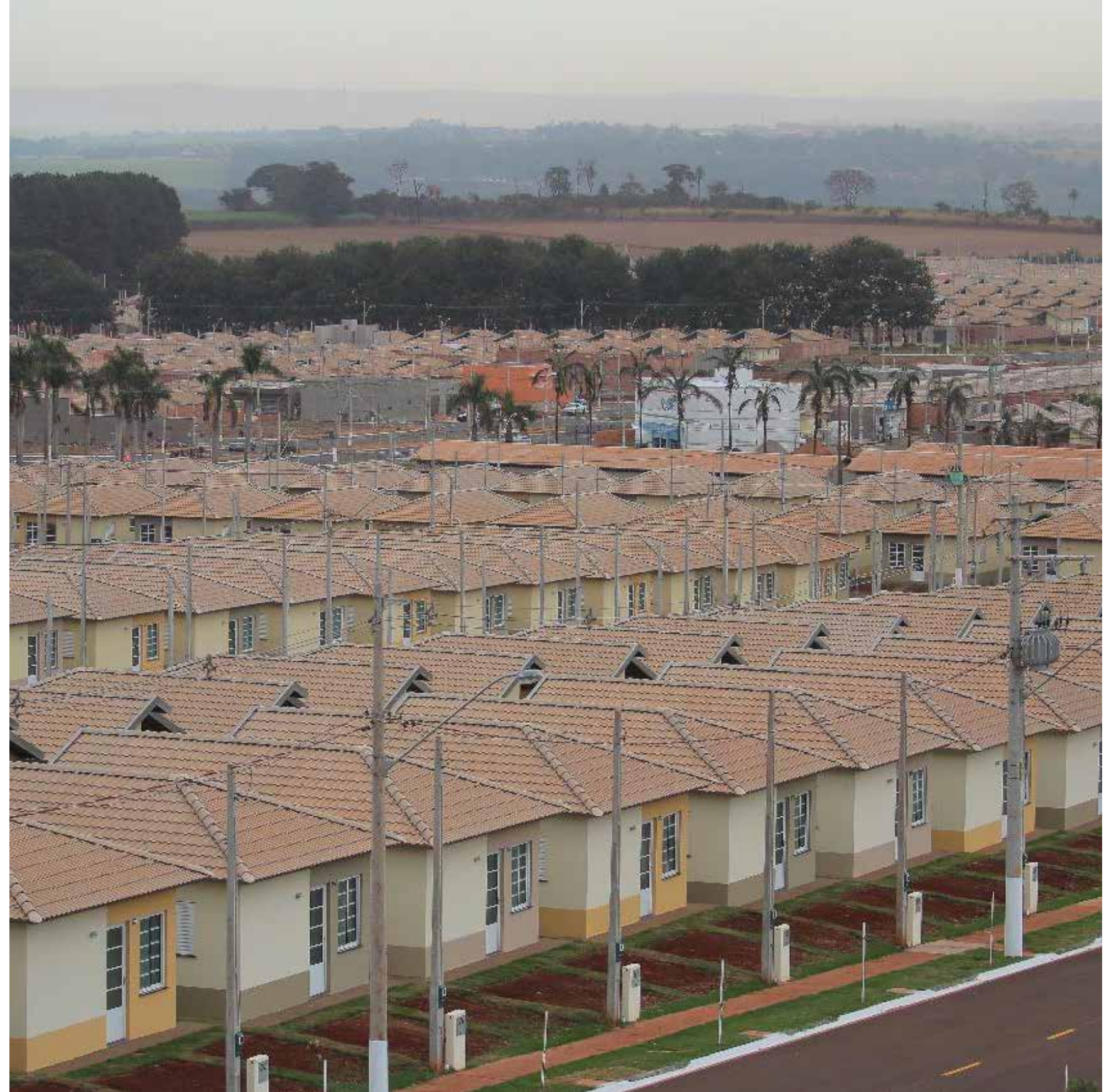
Ele destaca a relevância dos processos de mobilidade na conformação do território, e na . Quando se fala de uma metrópole da dimensão de São Paulo, tal fato já é mais cristalizado como uma questão de grande importância, mas em cidades de porte médio, pode ser menos evidente, mas não menos importante. Assim, o autor fala sobre a distribuição do que ele chama de vantagens urbanas, ressaltando a noção de segregação construída.

Já desenvolvemos várias considerações a respeito dessas ideias, que fazem parte de um processo mais amplo de dominação por meio do espaço urbano. Resumidamente, podemos já adiantar, essa dominação se dá pela desigual distribuição das vantagens e desvantagens do espaço produzido; essas vantagens e desvantagens dizem respeito especialmente à manipulação, pela classe dominante, dos

tempos gastos nos deslocamentos espaciais dos habitantes da cidade. (Villaça, 2011,p.49)

Retomando a noção de moradia, é preciso trazer a ideia de habitação como habitat, e não como a unidade habitacional, que somada a tantas outras resulta em um número a ser abatido do déficit habitacional, sendo apenas um estoque para acolher os trabalhadores em sua rotina diária de trabalho. Assim o projeto habitacional deveria fazer parte de um projeto urbano maior, pensando-o em conjunto aos espaços públicos e outros elementos, entendendo-os como uma plataforma para promoção do direito à cidade.

Figura 1 - Conjunto Habitacional do Programa Minha Casa Minha Vida em Ribeirão Preto-SP



3.QUESTÕES TEÓRICAS

3.1 - urbanização capitalista como promotora dos locais da vulnerabilidade social

Sob a égide capitalista, a formação e o desenvolvimento das cidades foi marcada pela busca da extração da renda da terra constante (Harvey, 1982), desde a industrialização até a atualidade, no qual a lógica financeirizada se fortalece cada vez mais. Para Maricato, na nossa história recente, as chamadas décadas perdidas, marcam o ponto em que “as metrópoles brasileiras bem como todo o território nacional sofrem o impacto da reestruturação produtiva do capitalismo ou globalização neoliberal” (2015, p.11)

A autora ressalta que os termos que marcam as assimetrias entre os países, demonstram sua heterogeneidade, demarcando o capitalismo periférico: “subdesenvolvidos, em desenvolvimentos, países de classe média, país do Sul, emergente” e afirma que “sociedades desiguais vão dar cidades desiguais e que nossa história não é a história do capitalismo central”. (MARICATO, 2015,p.13)

Pertencemos a um país de industrialização tardia com baixos salários, uma industrialização que se fez com baixos salários e portanto, a ela corresponde uma urbanização dos baixos salários. O que significa isso? Uma parte da população, principalmente a população trabalhadora, não ganha para comprar uma casa no mercado imobiliário formal capitalista, o salário não é suficiente então grande parte da classe traba-

lhadora brasileira constrói a própria casa nos fins de semana. É uma força de trabalho regular? É. Estou falando de quem tem carteira assinada; é trabalhador do setor formal mas mora informalmente. Em grande parte das metrópoles brasileiras, as terras são ocupadas ilegalmente, irregularmente e as casas são construídas sem código de obras, sem lei de parcelamento do solo e outros instrumentos. (MARICATO, 2015,p.13)

Ao longo de sua trajetória, Harvey (1982) tem proposto um arcabouço teórico que nos ajuda a compreender a extração da renda da terra e suas dinâmicas na produção do espaço urbano. O autor ressalta o papel do ambiente construído no sistema de reprodução ampliada do capital e também dos agentes da produção do espaço urbano,o qual o meio físico construído é um receptáculo do excedente visando realimentar a produção e acumulação. (HARVEY, 1982)

Seguindo essa tendência da crescente exploração da renda da terra, sempre em seu máximo e das mais variadas formas, há uma mudança no papel que as cidades assumiram nas últimas décadas. Elas passaram a ter um viés empresarial, cujo grande objetivo é atrair o capital para si mediante a competição com as outras cidades. Nesse sentido, o meio urbano passou a ser parte integrante do sis-

tema capitalista, através da busca de uma hegemonia das práticas sociais. (HARVEY, 2005).

No contexto brasileiro contemporâneo, destaca-se uma interlocução entre “Estado, finanças e produção”, resultando no contexto definido por Aalbers (2015) de “Complexo imobiliário-financeiro”. Esse sistema se desloca da definição prévia pautada na separação entre “incorporação e construção” e “produção e consumo da habitação”, de forma que foram entendidos como portadores de diferentes interesses nas dinâmicas urbanas. (SHIMBO, 2016)

Como consequência, temos um contexto urbano que é marcado pela omissão do Estado em determinadas áreas e pela priorização de outras, pelo favorecimento de empresas voltadas para o mercado imobiliário. Em paralelo a isso, o planejamento urbano ocorre, cidades possuem Planos Diretores, Leis de zoneamentos, planos de habitação, etc, entretanto, por vezes esses ocorrem apenas por formalidades e pela obrigação legal de que existam, não olhando para demandas existentes com o intuito de solucioná-las. Logo, as questões urbanas da atualidade e da desigualdade socioespacial do Brasil remontam ao seu processo histórico como a colônia da monocultura exportadora escravista, ao seu papel de república deslocada dos centros de decisões globais no século XX e XXI, e se complexifica cada vez mais com os desdobramentos contemporâneos, a pandemia e guinada política à extrema direita, degradação das instituições do Estado e empobrecimento geral da população. Um grande exemplo disso é a acentuação dos números de população em situação de rua no país, principal-

mente em São Paulo-SP, onde houve um aumento de 31% no período de dois anos¹.

Harvey (2012, p.82) em seu texto sobre o Direito à cidade, afirma que as ideias como a “identidade urbana, cidadania e pertencimento – já ameaçados pela propagação do mal-estar da ética neoliberal – tornam-se mais difíceis de se sustentar” devido ao contexto do momento, e ainda “a ideia de que a cidade poderia funcionar como um corpo político coletivo, um lugar no interior do qual e a partir dele movimentos sociais progressistas poderiam surgir, parece implausível.”

Assim, os espaços de concentração de pobreza que muitas vezes são formados pela inação do estado, ou por consequências de ações diretas do planejamento, por vezes são revertidos e passam a ser do interesse do mercado ou do estado, e desse modo o “poder financeiro apoiado pelo Estado força a desobstrução dos bairros pobres, em alguns casos, tomando posse violentamente da terra ocupada por toda uma geração.” (HARVEY, 2012, p.84). Desse modo, são frequentes os casos de reintegrações de posse, remoções e despejos que visam garantir o direito sobre a propriedade privada, elemento maior que rege as decisões em grande parte dos casos.

Os movimentos de resistência se organizam contra a lógica do capital e seus efeitos que recaem sobre as populações mais vulneráveis, como por exemplo a campanha Despejo Zero que teve

¹ Costa, População em situação de rua cresceu 31% nos últimos dois anos em São Paulo. , 2022. <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/populacao-em-situacao-de-rua-cresceu-31-nos-ultimos-dois-anos-em-sao-paulo/>

início na cidade de Ribeirão Preto-SP no ano de 2020, contexto da pandemia do covid e atingiu um alcance nacional. Para Harvey (2012), os movimentos sociais urbanos buscam:

[...] superar o isolamento e remodelar a cidade segundo uma imagem diferente da que apresentam os empreendedores, que são apoiados pelas finanças, pelo capital corporativo e um aparato local do Estado progressivamente preocupado com o empresariamento. (Harvey, 2012, p.82)

Villaça (2011), em seu texto destaca o diálogo entre a classe dominante e a produção do espaço urbano. Assim, os espaços da segregação e da vulnerabilidade social surgem como consequência das ações diretas dos donos do poder e das ausências do Estado que certas decisões acarretam.



Figura 2 e 3 (acima)- Divulgação da campanha do Despejo Zero criada em 2020, em Ribeirão Preto

Figura 4 (direita)- Manifestação em prol da prorrogação da campanha Despejo Zero pelo Supremo Tribunal Federal, em

Ao comandar a produção do espaço urbano, a classe dominante comanda não só a sua produção material e direta, seu valor e seu preço (comandando o mercado imobiliário). Comanda também as ações do Estado sobre esse espaço (legislação urbanística, localização dos aparelhos do Estado, produção do sistema de transportes, etc) e ainda a produção das ideias dominantes a respeito dele. Tudo isso na verdade é o que especifica o espaço urbano. (VILLAÇA, 2011, p.53)



3.2 - A produção habitacional pensada como parte integrante de um projeto de cidade

Um primeiro ponto da problemática da produção habitacional de interesse social, baseia-se em como a inserção urbana dos condomínios de habitação social é caracterizada, frequentemente, pelo seu aspecto de ser afastada da malha urbana, gerando uma demanda por novos equipamentos e infraestrutura. Desse modo, dependendo da sua localização, a população acaba não tendo acesso a espaços públicos qualificados, áreas de lazer, parques e espaços verdes qualificadas e equipamentos culturais (os quais costumam se localizar nas áreas centrais). Assim, a questão ultrapassa o simples local onde a habitação está inserida, mas fala de que cidade ela cria no seu entorno.

O autor FERREIRA (2012) faz uma extensa análise das questões que envolvem a produção de habitações de interesse social, além de estabelecer os parâmetros de análise da qualidade urbanística e apontar caminhos mais adequados, analisando bons exemplos de projetos habitacionais. O terceiro capítulo é focado no desenvolvimento dos critérios de análise, sendo elas: A inserção urbana, a implantação e as unidades habitacionais (que se ramificam em outros critérios). Assim, ele sintetiza a questão:

É importante ter em vista que as escalas se inter-relacionam, assim, a garantia de moradia de qualidade não está apenas na boa inserção urbana, tampouco na boa implantação, como também não depende somente de correta solução tipológica ou tecnológica, isoladamente. A qualidade urbanística e arquitetônica está na boa relação entre as três escalas, em diálogo com o contexto socioespacial do qual o empreendimento faz parte. (FERREIRA, 2012, p.63)

A partir desses autores, podemos retomar o olhar para a habitação social no Brasil, quanto a sua inserção urbana, os conjuntos habitacionais da cohab já tinham como característica a concentração nas áreas próximas ao fim da mancha urbana (devido, principalmente, ao modo como se dava a aquisição das glebas pela empresa pública cohab, por meio de desapropriações em áreas de menor valor). Esse modelo não foi questionado no momento da implantação do PMCMV, que por vezes atingia distâncias ainda mais longínquas em relação ao meio urbano.

Outro ponto constante na produção de HIS é a padronização das moradias, característica que também se mantém desde os conjuntos da cohab, em partes isso se deve às grandes quantidades de unidades produzidas, mas também a outros fato-

res, como a legislação, a busca pelo menor custo, refletindo nos canteiros e nas edificações sem diferenciação. Nesse sentido, SHIMBO (2010) aborda essas questões, dentre outras relacionadas à produção do PMCMV, caracterizando a produção de habitação social de mercado, na qual a associação com as empresas imobiliárias - e seus produtos formatados, configuraram as características formais dessa habitação.

Dentro dessa temática da padronização da habitação, outro tópico é a relação dessa padronização com o espaço urbano, uma vez que ela o condiciona e acaba configurando as sociabilidades do local. A indiferenciação das habitações reflete no seu exterior, as ruas não desenvolvem uma identidade, o que permitiria um maior reconhecimento e pertencimento por parte dos habitantes.

Outro elemento que colabora para essa padronização urbana é a classificação de muitos conjuntos habitacionais como zona exclusivamente residencial, dificultando a instalação de outros usos que poderiam ser ativadores do espaço público. Ademais, estabelece-se como premissas que alguns equipamentos públicos devem estar presentes no “novo bairro”, como unidades de saúde e escolas, mas são os únicos e por vezes demoram a serem concluídos.

Desse modo, retoma-se o papel do planejamento urbano nessa questão. Muitas vezes, os espaços que sobram às populações que não são atendidas pela estrutura formal da habitação, são os “espaços de desinteresse ao capital”, seja por impeditivos legais - como áreas de proteção am-

biental, áreas de proteção hídricas; por dificuldade de acesso - como encostas ou áreas instáveis; e áreas com usos não convencionais para a habitação, como áreas industriais, institucionais, além dos vazios urbanos, sejam eles públicos ou privados. Nesse sentido, Rufino (2018) ressalta que o zoneamento e os planos desde sempre só atenderam os espaços formais, e nunca pensaram os espaços que não se encontram dentro da formalidade.

Assim, retomando Lefebvre, podemos sintetizar a discussão anterior, entendendo que a produção habitacional não é um ponto final no projeto urbanístico - como o Estado o interpreta e para nesse estágio - mas apenas uma etapa do todo:

Seria possível dizer que a função pública se encarregava daquilo que outrora entrava numa economia de mercado. Sem dúvida. Mas nem por isso a habitação se torna um serviço público. Por assim dizer, o direito à moradia aflora na consciência social. Ele se faz reconhecer de fato na indignação provocada pelos casos dramáticos, no descontentamento engendrado pela crise. Entretanto, não é reconhecido formal e praticamente, a não ser como um apêndice dos “direitos do homem”. A construção a cargo do Estado não transforma as orientações e concepções adotadas pela economia de mercado. Como Engels previra, a questão da moradia, ainda que agravada, politicamente desempenha apenas um papel menor. Os grupos e partidos

de esquerda contentam-se com reclamar “mais casas”. Por outro lado, não é um pensamento urbanístico que dirige as iniciativas dos organismos públicos e semipúblicos, é simplesmente o projeto de fornecer moradias o mais rápido possível pelo menor custo possível. Os novos conjuntos serão marcados por uma característica funcional e abstrata: o conceito do habitat levado à sua forma pura pela burocracia estatal. (LEFEBVRE, 2001, p.17)

Em um outro aspecto da discussão sobre produção habitacional, Juan Antonio Zapatel, no livro *Visões Urbanas e Habitação no século XX* (2013), faz um panorama de como diferentes projetos habitacionais foram sendo propostos ao longo do século, e sobre como eles configuram uma proposição de cidade também. Ele analisa cinco projetos ao todo: O Karl Marx-Hof em Viena, as Siedlungs em Frankfurt, a produção moderna entre 1930 e 1950 expressa pela Unité d’habitation de Le Corbusier, o projeto das Superquadras Brasília de Lúcio Costa, e por último o projeto da Quinta da Malagueira em Évora de Álvaro Siza.

Dentre esses, dois projetos são condizentes com as ideias aqui desenvolvidas -mas não sem desconsiderar as demais. Primeiramente, as Siedlungs são um projeto habitacional que dialoga com um plano maior que abarcava toda a Frankfurt. Segundo o autor, elas possuíam um papel principal no plano diretor, sendo entendidas como elementos de conformação urbana. Sendo elas um conjunto

de habitações, terrenos agrícolas, hortas, bosques e parques públicos”, ficando na transição entre o campo e a cidade, além disso, respondiam a uma zonificação e propunha formas de expansão urbana descontínuas, intercalando produção agrícola e espaços verdes, opondo-se ao desenvolvimento radioconcêntrico da cidade. (ZAPATEL, 2013, p. 60)

Assim, as Siedlungs, produzidas na década de 1920, correspondem a um momento anterior à consolidação do projeto moderno dos CIAMs, da carta de Atenas e dos grandes mestres, com o ideal da cidade máquina hiper racionalizada; é possível perceber entre elas diferenças, algumas como a Römerstadt se aproximam mais do conceito de cidade jardim, outras já estão mais dentro do racionalismo, como a Westhausen. O outro exemplo conceitual refere-se a quinta da Malagueira, de Álvaro Siza; esse projeto possui uma forte participação popular, a partir da SAAL, um movimento urbano de vizinhos, que tinha como principal ponto de reivindicação o direito à cidade, no contexto da transição política do país.

O programa SAAL deu um impulso à melhoria das condições de vida dos trabalhadores, intervindo em situações reais, com base em propostas viáveis naquele período. As circunstâncias deste processo reivindicativo abriram uma perspectiva de trabalho que abrangeu o planejamento, o projeto e a construção como síntese de uma atividade interdisciplinar, resul-



Figura 5 e 6 - Projeto Römerstadt, Siedlungs de Frankfurt. Ernest May, 1925.



Figura 7 e 8 - Quinta da Malagueira, Évora . Projeto de Álvaro Siza em conjunto com a SAAL.

tante da constante cooperação entre técnicos e moradores (ZAPATEL, 2013,p.143)

Sob uma política de desenvolvimento social, a realização de projetos habitacionais é a base deste movimento urbano - a arquitetura enquanto suporte a um projeto social. É justamente nessa possibilidade de materializar a construção de uma sociedade distinta que reside a importância do SAAL. (ZAPATEL, 2013,p.145)

Desse modo, o projeto da Quinta da Malagueira, área desapropriada na perspectiva do ordenamento da periferia urbana de Évora, desenvolveu-se por meio de um processo participativo com as cooperativas de moradores, e foi financiado pelo Sistema Nacional de Habitação (SNF). Como diretriz, o projeto tem a ideia da articulação entre as áreas habitacionais dispersas, dando coesão territorial ao local. Além disso, o projeto das habitações trabalha com unidades de diferentes tipologias e o uso do pátio interno, intercalando espaços públicos e privados pela disposição da planta das habitações em relação à rua. Assim, destaca-se a importância que a habitação encontra na forma urbana do conjunto.

Quanto à Infraestrutura urbana ela é conformada como um “elemento arquitetônico e de desenho urbano” como é visível na figura 8, que consiste em um duto suspenso para circulação de água,

marcando uma referência aos aquedutos romanos. (ZAPATEL, 2013, p. 165)

Este tipo de conformação tipológica denota uma característica importante do projeto, na medida que não é definida uma estrutura urbana de quarteirão, mas uma forma urbana que representa a racionalização de um processo de construção urbana, onde o lote, a casa e a rua são planejados de forma conjunta para a definição da morfologia urbana do sítio. (ZAPATEL, 2013,p.161)

Mediante o exposto, entende-se a importância que as proposições habitacionais têm para o ambiente urbano, e isso pode ser algo a ser entendido e apropriado ou pode ser algo ignorado - como é hoje nos programas públicos de habitação social. Entretanto, invariavelmente, a habitação conforma um projeto de cidade. Desse modo, o direito à cidade também passa pela moradia digna, segura e conformada como habitat.

3.3 - Interseções entre espaço público e o conceito de direito à cidade

O artigo de FRANCISCON (2020) reúne uma série de autores que abordam as relações entre o espaço público e o direito à cidade, sintetizando o tema e colocando o espaço público como protagonista na promoção do direito à cidade. Um dos autores mobilizados por ele é o próprio Lefebvre, em um trecho que traz a ideia de que todos têm direito à vida urbana, que se coloca pela oposição do valor de uso ao valor de troca estabelecido: “a centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc.).” (FRANCISCON, 2020, p.88 apud LEFEBVRE, 2008, p.139). Logo, o livro de Lefebvre, “Direito à cidade” é essencial para compreensão do conceito e suas aplicações.

Para o autor, o conceito se soma aos direitos básicos que são estabelecidos pela constituição, sendo o “direito à vida urbana, transformada, renovada”. Muito mais do que uma demanda por infraestrutura ou habitações, fala sobre um direito da manifestação, da apropriação dos espaços, da festa, como o autor retoma várias vezes no livro. Assim, é um direito humano coletivo e político, que diz respeito às gerações de hoje e as do futuro.

Lefebvre foca sua análise principalmente a partir da classe operária e seu potencial de transformação da sociedade, num contexto de industrialização. Considerando sua formação marxista e o contexto da publicação em 1968, momento de inflexão

da luta urbana na França, desse modo o livro leva em consideração o movimento que vem das ruas e suas demandas. Assim, ele ressalta a realidade do trabalhador que passa a vida entre o deslocamento trabalho-casa, no que chama de uma miséria generalizada; então o direito à cidade é um conceito utópico que visa alterar as condições do viver na cidade de modo pleno pela sua população.

Em seu livro O Direito à Cidade, Lefebvre fala também sobre a relevância da “socialização da sociedade” o que ele entende como a consolidação da urbanização da sociedade, mas que ao longo dos séculos foram se dissociando da sua relação inicial com a industrialização.

A “socialização da sociedade”, mal compreendida pelos reformistas, barrou o caminho para a transformação urbana (na, pela, para a cidade). Não se compreendeu que essa socialização contém por essência a urbanização. O que é que foi “socializado”? Os signos, ao entregá-los ao consumo: os signos da natureza e do campo, os da alegria e da felicidade, sem que uma prática social efetiva faça com que o “urbano” entre para o cotidiano. A vida urbana só entra nas necessidades de marcha à ré, através da pobreza das necessidades sociais da “sociedade socializada”,

através do consumo cotidiano e de seus próprios signos na publicidade, na moda e no estetismo. Assim é que se concebe, nesse novo momento da análise, o movimento dialético que leva as formas e aos contornos, os determinismos e as coações, as servidões e as apropriações na direção de um horizonte conturbado. (LEFEBVRE, 2001, P.81)

Portanto, é preciso que o Urbano seja entendido a partir de uma estratégia que o priorize, colocando “em primeiro plano a problemática do urbano, a intensificação da vida urbana, a realização efetiva da sociedade urbana (isto é, de sua base morfológica, material, prático sensível).” (LEFEBVRE, 2001, p.83) Quanto à conceituação do espaço público, Franciscon traz outros autores, como Calliari, que identificam os elementos constituintes de um espaço público:

Segundo Calliari (2016), espaços públicos potenciais devem ser dotados de significado, legibilidade, diversidade e escala humana, Evers (2015), acrescenta a dimensão social. O espaço deve ser significativo, o sentido transforma o espaço. Para o autor, o espaço deve ser concreto, não abstrato, proporcionando experiência de vida a seus frequentadores. “as cidades precisam de organizações para que seus habitantes as reconheçam e as decifre. Tão mais confortável é

a cidade quanto mais ela é reconhecível pelos seus habitantes.” (FRANCISCON, 2020, p.91 apud CALLIARI, 2016, p. 62).

Assim, essa noção baseada em “legibilidade, diversidade e escala humana” e da cidade reconhecível, dá indícios de associar-se a questões de pertencimento e ao quanto a população se apropria de um espaço público, podendo assim dialogar com o conceito Lefebvriano do direito à cidade. Por fim, o autor conclui sobre a centralidade do espaço público quanto ao direito à cidade:

Buscando equacionar a importância do espaço público como aparato ao direito à cidade, notamos seu protagonismo à temática, visto no espaço público, quando acessível à sociedade constitui garantir a seus direitos civis e políticos; direito a sociabilidade, serviços e equipamentos públicos; bem como à prática do lazer ativo e contemplativo, práticas consumistas; entre outros. (FRANCISCON, 2020, p.92)

Nesse sentido, dentre os projetos de grande escala que colocam “em primeiro plano a problemática do urbano” (LEFEBVRE, 2001, p.83) o projeto dos Parques Urbanos de Medellín, Colômbia se coloca como referência. De iniciativa pública, desenvolvido pela Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU), o projeto ocorreu de modo a atingir uma grande parte da cidade. O transporte público foi um estruturador da proposta, além disso os espaços públicos de qualidade e a presença de equipamentos chaves, auxiliados por um planejamento urbano no longo prazo consolidaram a proposta. Quanto ao transporte público ele chama atenção pela diversidade de meios, pois era composto por Trens elevados, BRTs, Teleféricos, e as escadas rolantes também tinham seu papel na locomoção.

Várias obras foram realizadas, mas os parques bibliotecas presentes em áreas vulneráveis, transformaram-se em “novas centralidades de transformação e desenvolvimento social e cultural.” (Ghione, 2014, p.4). Além disso, foi desenvolvido também um projeto de parque linear para o rio Medellín, assim:

Os parques do rio e perimetral, conjuntamente com as novas centralidades projetadas em todo o território urbano, constituem os pilares do desenvolvimento urbano, assentado em um transporte público extremamente eficiente, em serviços públicos qualificados e em projetos de habitações sociais que configuram uma nova periferia (Ghione, 2014, p.4)



Outro autor que dialoga com Lefebvre é Harvey, em seu texto sobre o direito à cidade, o autor comenta que um ponto em comum na unificação das lutas sociais é a adoção do direito à cidade “tanto como lema operacional quanto ideal político”:

“[...] justamente porque ele enfoca a questão de quem comanda a conexão necessária entre a urbanização e a utilização do produto excedente. A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais. (Harvey, 2012, p.88)

Mendonça (2007) também atribui ao espaço uma grande importância, sendo ele “palco, arena, referencial simbólico e condicionador das atividades humanas, indicando que “a mudança social positiva, no caso, precisa contemplar não apenas as relações sociais, mas, igualmente, a espacialidade”. Além disso, ressalta o papel da apropriação do espaço público como um fator relevante na manifestação da cidadania (2007, p. 304), e traz a noção de autonomia associada ao espaço:

Figura 9 - Vista de Medellín, presença dos teleféricos e do espaço da rua/calçada como espaço público.

Uma vez que o caminho democraticamente mais legítimo para se alcançarem mais justiça social e uma melhor qualidade de vida é quando os próprios indivíduos e grupos específicos definem os conteúdos concretos e estabelecem as prioridades com relação a isso, podem-se considerar justiça social e qualidade de vida como subordinados à autonomia individual e coletiva enquanto princípio e parâmetro. (MENDONÇA, 2007, p.304)

A autora propõe então uma dinâmica de análise que visa uma multi abordagem sobre as análises atuais, mantendo o “olhar voltado à dinâmica contemporânea que permeia o espaço com fluxos nem sempre visíveis”, como a internet, por exemplo, mas não sem “negligenciar a observação sobre os caracteres da dinâmica sócio-econômica pré-existente” (MENDONÇA, 2007, p.302).

Manter esta dupla visada constitui um desafio à compreensão sobre as diversas dinâmicas relacionadas ao espaço urbano, e ao espaço público em particular, sendo fundamental não perder de vista que o espaço urbano e/ou público é parte da vida cotidiana na metrópole (CARLOS, 2001), além de articular-se a dinâmicas mais amplas – metropolitana, regional, nacional e internacional. É

importante, portanto, que a compreensão dessa complexa articulação, entre as diversas escalas do espaço e as dinâmicas a elas inerentes, ofereça ressonância a uma abordagem cidadã de forma ampla. (MENDONÇA, 2007, p.302)

A partir da mobilização das ideias desenvolvidas por esses autores, compreende-se a necessidade de pensar o espaço público como parte essencial do direito à cidade, não podendo ser algo a ser desenvolvido em um segundo momento - como frequentemente ocorre em novos bairros populares, e por vezes nunca se concretizando. Por meio da ideia de sistema, o espaço público 'costura' os edifícios a cidade, seja pela rua, praça, espaços es-

pontâneos e parques, tendo o poder de estruturar o desenho urbano e articular suas diferentes escalas. Criando um lugar de pertencimento e expressão. Além disso, considerando a sua importância como lugar da sociabilidade, como plataforma para o direito à cidade, e a histórica falta de espaços qualificados; entende-se a sua centralidade na discussão urbana e na busca de uma cidade mais democrática.



Figura 10 - Vista do projeto em Medellín, no canto direito é possível ver as escadas rolantes.

3.4 - A agricultura urbana como estratégia para uma nova urbanidade

Em um cenário econômico que tem a natureza como um recurso máximo a ser explorado, a produção agrícola costuma se dar no espaço reservado às áreas rurais, mesmo que ela esteja intrinsecamente ligada à cadeia produtiva da sociedade. Hoje o contexto rural brasileiro é muito pautado pelo latifúndio e pela produção de monoculturas em larga escala, como cana-de-açúcar, soja e outros, o que acaba não colocando em prioridade a produção de gêneros alimentícios comuns na alimentação da população brasileira. Por outro lado, quem mais produz alimentos é a agricultura familiar, marcada por pequenas propriedades e falta de apoio do Estado. Segundo o IBGE, esse número corresponde a 70% dos alimentos produzidos pela agricultura familiar.¹

Nesse sentido, diversas práticas têm sido recuperadas com a intenção de questionar o sistema vigente, visando uma transição ecológica e uma produção menos predatória para a natureza, como as práticas de agrofloresta, permacultura e a agricultura urbana. Além disso, a incorporação das práticas de agricultura no interior das áreas urbanas visa recuperar o acesso à terra e a possibilidade de um domínio maior sobre a produção de comida, principalmente em cenários de insegurança alimentar.

¹ <http://www.asbraer.org.br/index.php/rede-de-noticias/item/3510-quem-produz-os-alimentos-que-chegam-a-mesa-do-brasileiro#:~:text=Quando%20se%20consideram%20alimentos%20consumidos,%2C%20milho%2C%20leite%2C%20batata.>

Desse modo, a adoção da agricultura urbana como um item integrante do desenho urbano permite pensar um outro modo de morar. Do modo como a cidade foi se constituindo ao longo da história, o habitar em área urbana relaciona-se ao consumo, cada item que o indivíduo precise ou queira ele deve adquirir, pois sequer tem os meios para que consiga produzir ele mesmo. Já no campo, historicamente, essa associação com o consumo é menor, em detrimento da associação com a produção. Assim, atrelar a habitação a agricultura urbana intenciona pensar o habitar sob uma outra perspectiva, associando-a com a produção.

A partir da sua implementação com um sentido comunitário, essa aproximação pode produzir efeitos sobre a relação entre as tipologias habitacionais e a quadra, seu interior e a rua; assim como no uso pela população, que pode ter nessa prática uma atividade comum com os vizinhos, uma forma de lazer, de sustento ou de maior segurança alimentar. Quanto aos espaços públicos, quando pensados em associação com essa atividade, podem compor o seu desenho e reiterar os aspectos sociais citados anteriormente.

Desse modo, a escolha por desenvolver uma agricultura em solo urbano- que usualmente tem seu valor de uso muito disputado- refere-se também a um modo de viabilizar o Direito à Cidade, pensado para a cidade contemporânea.

A agricultura urbana é uma das atividades que busca melhor “viver a cidade” e compartilhar os seus espaços públicos, tal como as manifestações das artes de rua, a presença das bicicletas e tantas outras. Nos últimos anos, houve uma significativa ascensão da articulação desses movimentos com o intuito de transformar a cidade. (Giacchè, G. et al, 2015)

Entrar em contato com referências permitiu entender o modo como o tema poderia ser incorporada ao projeto e o contexto da atividade, principalmente brasileira. Assim, alguns projetos serão apresentados na sequência:

Programa Hortas Cariocas: No município do Rio de Janeiro essa iniciativa produz por ano 82 toneladas de hortaliças, abrangendo 3.720 canteiros, em 24 comunidades e 25 escolas, chegando a 24 hectares de área cultivada. A horta de Manguinhos é um desses exemplos. Durante a pandemia todo o seu cultivo foi doado para famílias em situação de vulnerabilidade social, beneficiando 4 mil famílias. Recentemente foi anunciada a expansão do programa, por meio da implantação do cultivo de hortaliças nos terrenos municipais à margem da linha férrea do Parque Madureira, formando um corredor verde até Guadalupe. Esse projeto terá 110 mil metros quadrados e será a maior horta urbana do mundo.



Figura 11 - Horta de Manguinhos, Rio de Janeiro, parte do projeto Hortas Cariocas.



Figura 12 - Horta Vitória Régia, Curitiba

Horta Comunitária Vitória Régia: Outro exemplo são um conjunto de hortas comunitárias de Curitiba, chamadas Vitória Régia (I, II, III), programa desenvolvido com o apoio da prefeitura. O complexo de hortas possibilita que 130 produtores urbanos cultivem no local. O projeto começou a ser implantado em 2001 e se desenvolve na faixa reservada de um “linhão” de energia. Além desse projeto hoje

a cidade já conta com mais de 100 hortas comunitárias.



Figura 14 - Horta Agroecológica Urbana desenvolvida pelo MST.

Hortas Agroecológicas do MST: O Movimento dos Sem Terra (MST) possui um programa de Hortas Agroecológicas, que atua por meio da cooperativa Cooperar, atuante em Maricá-RJ, com o apoio da prefeitura. Com início em julho de 2020, até maio de 2021 já haviam entregues 2.867 toneladas produzidas em duas unidades agroecológicas, as quais têm modos de organização diferentes quanto a sua produção, ocorrendo também trocas de saberes entre os técnicos e moradores locais.

Outra iniciativa do MST ocorre em Ribeirão Preto, no qual a organização Cooperafloresta, junto ao Assentamento Mário Lago, do MST, ajuda os agricultores a complementarem a renda a partir da reconstituição de áreas degradadas em floresta produtiva. Entretanto essa produção ocorre apenas na área rural da cidade, onde o assentamento está localizado

4.0 LUGAR: RIBEIRÃO PRETO

4.1 - Conjuntura histórica

Desde sua origem cafeeira no século XIX a importância do município de Ribeirão Preto destaca-se no cenário nacional. O progresso cafeeiro trouxe as ferrovias, e posteriormente indústrias. Em paralelo, o setor agrário perdurou e hoje representa uma grande força econômica, que influencia não somente a área rural, mas também a área urbana e suas modificações e expansões e outras dinâmicas da cidade. Institucionalmente, devido a sua relevância

regional, hoje o município constitui-se como metrópole, em conjunto com outros 33 municípios da região.

Fundada em 1856 - já no fim do século XIX, possuía notoriedade na região e inseria-se no contexto agroexportador cafeeiro do início do século XX, ciclo que perdura até 1929, com a crise do café. Otero (2016) destaca a existência dessa rede

de cidades no interior paulista, desde o século XIX, momento no qual o estado de São Paulo possuía 89 dos 642 municípios brasileiros (em 1872) sendo 31 com mais de 10 mil habitantes. A ampliação da malha ferroviária configura a integração das cidades do interior paulista, como forma de escoamento da produção, principalmente de café.

Quanto ao núcleo urbano original da cidade de Ribeirão Preto, ele surge a partir da doação de terras à Igreja para construção de uma capela, recebendo a denominação de patrimônio religioso,

fornecendo um “comprovante” ao doador, o qual atestava a propriedade da terra. Assim, em 1856, foi fundada a Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto. Esse processo como modo de comprovação insere-se no contexto da Lei de Terras, promulgada em 1850, ocasionando uma modificação no status da terra: passando de concedida para propriedade privada, sendo uma primeira forma de apropriação da renda da terra (ZAMBONI, 2018). A figura a seguir procura sintetizar os principais marcos da história de Ribeirão Preto, as suas dinâmicas econômicas e urbanas, bem como as políticas e programas habitacionais.

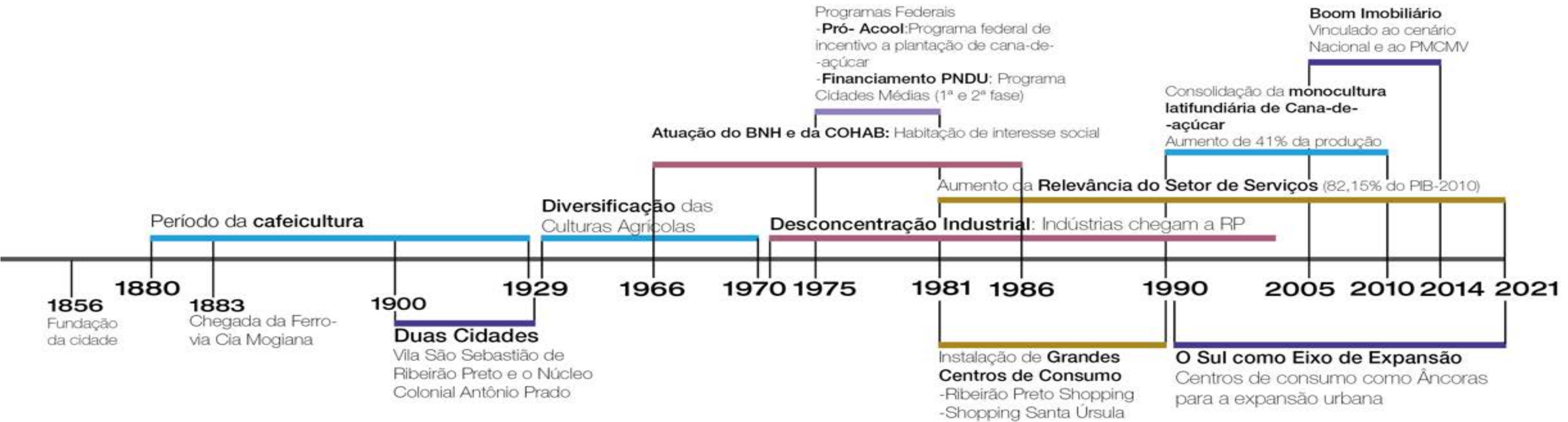


Figura 15 - Linha do tempo da conjuntura histórica de Ribeirão Preto. Fonte: Elaboração Própria.

Segundo Zamboni (2018), desde seus primórdios, a cidade se organizou de uma forma segregatória, caráter que se mantém até os dias de hoje. O núcleo central concentrava-se entre os dois córregos presentes no território, o Ribeirão Preto e o Retiro Saudoso, sendo marcado pelo urbanismo higienista; logo ao norte instalou-se o núcleo Antônio Prado, destinada ao acolhimento dos imigrantes e de equipamentos indesejáveis como as vilas operárias, o matadouro, o orfanato e o cemitério, por

exemplo.

Ao longo do século XX, em consonância com as diversas fases que a economia brasileira passou, Ribeirão Preto foi atingindo cada vez mais um papel central na economia paulista e na nacional. Desse modo, de acordo com Otero (2016), o interior de São Paulo foi o vetor de expansão propício (devido à infraestrutura urbana resultante do binômio Economia Cafeeira e Ferrovias) para receber

a desconcentração industrial que deixava a cidade de São Paulo a partir da década de 1970. A cidade se beneficiou dessa descentralização, recebendo diversas indústrias.

Segundo Otero (2016), nesse período, o município paulista foi alvo do II PND - Plano Nacional de Desenvolvimento, através das duas etapas do programa PNDU - Programa Cidades Médias. As cidades escolhidas tinham o objetivo de sediarem essa desconcentração econômica, dotando-as de infraestrutura urbana, propiciando o investimento urbano necessário para atrair indústrias. A primeira fase ocorreu entre 1976/1979, unicamente com investimentos federais, já a segunda rodada a partir de 1979, foi financiada a partir de empréstimos junto ao Banco Mundial (Projeto Especial de Cidades de Porte Médio (CPM/Bird); o programa foi avaliado como não efetivo e extinto em 1986, não sendo substituído por nenhuma outra política voltada para cidades médias.

O processo de vinda das indústrias para o interior não anulou o caráter agrícola dessas cidades, o mesmo sendo válido para Ribeirão Preto (SP). Entre 1975 e 1980, o programa Pró-álcool foi implementado pelo Governo Federal, levando a região de Ribeirão Preto a alcançar o título de “maior polo alcooleiro do mundo”. Entre 1990 e 2010, há a consolidação da monocultura latifundiária da cana-de-açúcar na região de RP, ocorrendo um aumento de 41% nesse período, sendo a região que mais retira valor do cultivo, dentre todas do estado (ZAMBONI, 2018).

De acordo com a autora, considera-se que

mesmo com esse desenvolvimento agrícola expressivo no município, ele acabou ressoando em outras áreas, principalmente no setor de serviços, que representou 82,15% do PIB em 2010. Outro ponto levantado pela autora é o fato de que algumas empresas até mesmo alteraram sua razão social de negócios agropecuários para o de empreendimentos imobiliários, mostrando essa tamanha inserção do agrícola nos outros setores da economia da cidade (ZAMBONI, 2018).

Com os investimentos e o aumento da produção agrícola, ocorreu a ampliação de diferentes demandas na região como insumos agrícolas, implementos mecânicos, mão de obra especializada e aumento da quantidade e da qualidade de trabalho intelectual, ampliando outros setores da economia, como o comércio e o serviço nas áreas urbanas. (ZAMBONI, 2018, p.66)

Da década de 1980 em diante, as tendências vigentes se acentuaram e surgem outras dinâmicas que viriam rearticular as práticas dos agentes, produzindo e ressignificando o espaço urbano. (BARCELLA, 2017). Nesse momento, o setor imobiliário já vinha ganhando destaque e impactando a conformação urbana das cidades, assim, nota-se que os processos de valorização já vinham ocorrendo no município desde a década de 1980, processo que pode ser visualizado pelo surgimento da Av. João Fiúsa, marcada pela verticalização, e

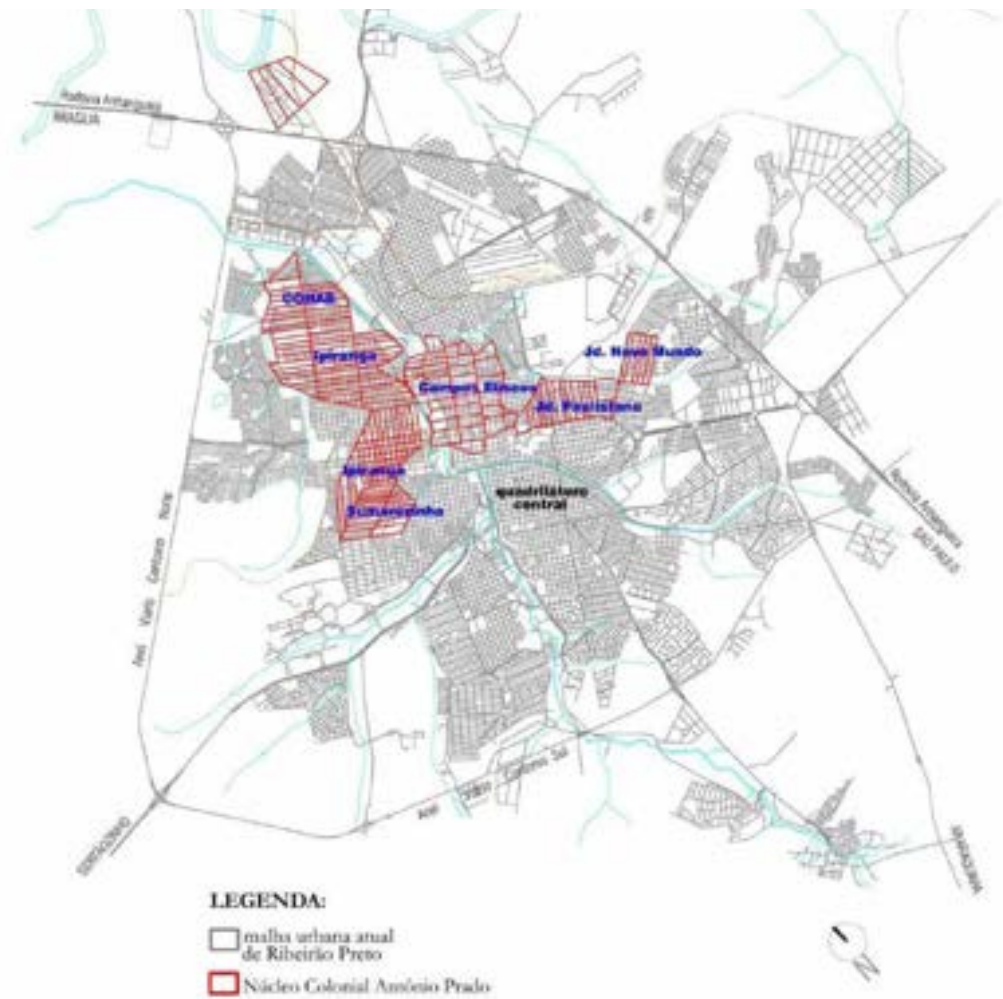


Figura 16 - Inserção do Núcleo colonial Antônio Prado na malha urbana atual. Fonte: Silva (2006).

que foi um elemento atrativo de valorização para o setor sul da cidade (Figura 11).

Pela pesquisa se constatou que os anos 80 foram um divisor de águas na configuração socioeconômica da cidade, pois a elite econômica que antes dominava o setor agrícola migrou para o setor financeiro e da construção civil. Dessa forma, o mesmo poder de influência que se tinha no período do café agora é utilizado num espectro muito maior de atuação. (CASTRO, 2017, p.174)

Nesse mesmo contexto, surgem grandes centros comerciais nas décadas de 1980 e 1990, como o Ribeirão Shopping e o Shopping Santa Úrsula, os quais são resultantes da articulação de agentes de diversas esferas da sociedade, e também as intervenções urbanas de parcerias público privadas. Esses grandes centros de consumo funcionam como pólos indutores, uma vez que se localizam no “vetor de expansão e valorização imobiliária” da cidade, criando novas centralidades; havia também um estímulo à verticalização nessas áreas e no “quadrilátero central”. (BARCELLA, 2018)

Conforme Barcella (2018), no decorrer dos anos, o setor sul e sudeste se caracterizam como uma das áreas com maior média de preços na atu-



Figura 17 - Verticalização da Av. João Fiúsa, símbolo do setor sul, vista a distância. Fonte: Autoria Própria.



Figura 12 - Vista do Condomínio Heitor Rigon II e mais ao fundo o condomínio Zana, conjuntos habitacionais do Setor Norte, do programa MCMV. Fonte: Autoria Própria.

alidade. Também é uma área com alta concentração de residenciais fechados, ressaltando mais uma vez a ideia de diferenciação dos espaços residenciais entre o norte e o sul da cidade (BARCELLA, 2017).

Nos anos 2000, principalmente após 2005, alinhado com o cenário de crescimento da importância do setor imobiliário, crescimento econômico do país, aumento do crédito e cenário favorável, ocorreu um boom imobiliário na cidade (assim como em várias outras cidades brasileiras), realizado pelas empresas locais e dirigidas pela elite (BARCELLA, 2017). Destaca-se, também, a produção habitacional associada ao PMCMV, a qual

irá concentrar-se na parte norte da cidade, reforçando a dinâmica existente, entre o Norte “pobre” e o sul “rico”. Esse cenário de alta mantém-se até 2014, quando o cenário político-econômico começa a se alterar, passando a um momento de crise econômica e política.

4.2 - Ribeirão Preto: Metrópole e cidade

Em 2016 constituiu-se a Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), por meio da Lei Complementar nº1290/2016, formada por 34 municípios e uma população de mais de 1,7 milhão de habitantes em sua totalidade. (EMPLASA, 2016). Ademais, a população do município de Ribeirão Preto é de 688.894 habitantes, segundo projeção estimada da SEADE para 2020, enquanto a região possui 1.393.674 habitantes. Desse modo, a RMRP é dividida em 4 sub-regiões, sempre com um município principal como “capital”, sendo estes: Ribeirão Preto, Jaboticabal, Mococa, e Batatais.

Segundo o estudo técnico¹, destacam-se os eixos rodoviários e as relações da “economia agroindustrial, sobretudo a indústria sucroalcooleira”, como parte essencial da integração deste território, assim como o potencial turístico e a capacidade de produção de tecnologia. Salienta-se também a presença de equipamentos regionais, principalmente na área da saúde e da educação.

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

¹Emplasa, Região metropolitana de Ribeirão Preto - estudo técnico (2016)

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. (Miranda, 2022, p.328)

Quanto a Ribeirão Preto, município, sua economia é marcada pelo setor de Serviços, que é a principal atividade dominante na economia da cidade 87,20% em 2018, apesar do caráter agropecuário de importância, mas que acaba corresponde a 0,29%. Outro dado relevante é o PIB per capita de 51.297,92¹ reais dado de 2018, retirado da plataforma Seade Perfil dos Municípios; é um valor alto, que pode mascarar as situações de pobreza existentes na cidade. Quanto ao seu índice de Gini, dados de 2010, ele está em 0,5458, se mantendo estável desde a década de 1990.

A tabela a seguir, resume os dados de emprego que a plataforma Seade apresenta, no qual é possível perceber uma grande relevância dos empregos no comércio e serviços ao longo do tempo. Um outro dado é o rendimento médio dos empregos formais no município de R\$2984,79, em 2018.

¹- dado de 2018, retirado da plataforma Seade Perfil dos Municípios

Ano	Nº Empregos Formais	Empregos Formais da Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura em %	Empregos Formais da Indústria em %	Empregos Formais da Construção em %	Empregos Formais do Comércio Atacadista e Varejista e do Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas em %	Empregos Formais dos Serviços em %
2011	214.635	0,5	11,1	8,9	27,6	52
2012	222.545	0,53	11,27	7,87	27,66	52,66
2013	230.619	0,47	11,14	7,94	27,38	53,07
2014	233.129	0,43	10,81	6,35	27,48	54,93
2015	226.584	0,4	10,34	5,84	27,17	56,26
2016	222.821	0,52	9,75	5,34	27,58	56,80
2017	222.877	0,5	9,69	4,93	27,10	57,77
2018	230.076	0,38	9,17	5,60	26,90	57,95

Fonte: SEADE, 2021.

Figura 19 - Nível de emprego por tipo de atividades, em Ribeirão Preto, no período de 2011 a 2018. Fonte: Plano Municipal de Saúde, 2021.

4.3 - A desigualdade socioespacial em Ribeirão Preto vista pela ótica das ocupações

A autora Maricato (2015) ao falar as cidades que possuem uma grande porcentagem de favelas em relação a população que vive fora delas, comenta o fato de normalmente isso não ser parte do conhecimento geral da população. Tal fato mascara a existência da pobreza e das más condições de habitação. Ribeirão Preto possui um caráter semelhante, pois o déficit habitacional atinge o número de 30 mil habitações, segundo o Plano Local de Habitação de Interesse Social(PLHIS), de 2018. Entretanto, esse com certeza não é um aspecto que vem à memória quando se pensa na cidade, conhecida como a Califórnia Brasileira, e cuja região já alcançou o posto de primeiro lugar na produção mundial de açúcar. Retomando o texto de Maricato:

A academia foi muito importante porque os trabalhos acadêmicos mostram a cidade real e mostram como os trabalhadores vivem. Porque isso é importante?Porque a sociedade capitalista se alimenta sempre do simulacro da realidade, de uma representação ideológica da realidade. A representação ideológica da realidade da cidade é o cartão postal, então a periferia é desconhecida. Ninguém imagina que a periferia possa ser tão grande ou que o número de moradores de favela, por exemplo, em cidades como Salvador, Recife, Fortaleza seja tão gigantesco, porque isso destrói muito dos álibis de política urbana se trabalharmos com os números efetivos. (MARICATO, 2015, p.16)

A autora Rizzatti estuda como os movimentos sociais e a luta por moradia foram se conformando no contexto da cidade, entre 1990 e o hoje. Em seu texto¹, ela destaca o papel dos movimentos urbanos como como “importantes agentes formadores do espaço urbano” (2022, p.270), tendo seu papel como construtores de uma outra urbanização, a qual se opõe ao conceito de urbanização pelo mercado e pelo capital financeiro trazido por Harvey (2005).

Ela destaca que a década de 1990 foi o momento com os maiores números de pobreza na cidade, (em números absolutos, houve um incremento de 45,92% no percentual de pessoas vivendo abaixo da linha da pobreza, segundo cita a autora). A grande presença de favelas existentes e ocupações, de modo que elas se concentram principalmente na periferia urbana, termo conceituado pelo autor Milton Santos(2009, p.36) como sendo a “ausência de acessibilidade e dotação de bens e serviços [...] [e não necessariamente a distância física do centro”.

Quanto à discussão sobre as ocupações, elas surgem no período da década de 1980 como uma solução habitacional praticamente livre de custos num momento de crise econômica, tendo como ponto principal a organização dos movi-

¹baseado em sua tese na mesma temática, publicado no livro *Urbanismo e Urbanização de Ribeirão Preto-SP: história e desenvolvimento*, da editora UNB, de 2022

mentos sociais. Assim, “A diferença entre favelas e ocupações urbanas calca-se no planejamento das ações de ocupação e na sua realização coletiva e não individualizada nos núcleos familiares” (Rizzatti, 2022, p.276); esse planejamento se dá pela articulação de movimentos em que há a escolha do local, do momento correto e de como ocorrerá essa ocupação, tendo como uma estratégia frequente a ocupação dos vazios urbanos. Nesse momento um importante movimento de moradia era o Movimento de União dos Sem Teto (MUST).

As ocupações, de modo geral, datam da década de 1980, porém, no caso de Ribeirão Preto, intensificaram-se a partir de 1990. A maior delas e mais conhecida é a ocupação do Horto Florestal que, após projeto de urbanização, recebeu o nome de Jardim Progresso (ADAS,2003; GASPAR; MIRANDA, 2016) e foi regularizada, em 2019 (RIZZATTI,2020). O bairro localiza-se no setor oeste da cidade. Ocorrem, ainda, durante toda a década, diversas ocupações, com destaque para a área do aeroporto (que contabilizou, em 2001, oito delas), além dos arredores dos maiores conjuntos habitacionais. Ou seja, localizadas principalmente no setor norte, intensificando o direcionamento dos espaços opacos mais recentes para a área do aeroporto. (RIZZATTI, 2022, p.279)

Quanto à década de 2000, ocorre a continuidade do “ empobrecimento da população urbana, mas em um ritmo inferior às décadas anterior e posterior” (2022, p.280).

É notável como a porcentagem de pessoas extremamente pobres quase dobra, entre 1991 e 2000, indo de 0,81% do total populacional para 1,52%; enquanto na década seguinte cai a menos da metade, chegando a 0,61%. Já o índice de pobres cresce de 4,73% da população, em 1991, para 5,95%, em 2000; e, na década seguinte, decresce para menos da metade, e 2,95% da população passa a ser considerada em situação de pobreza. Ou seja, em quantidades absolutas, no ano de 2010, a população pobre (aproximadamente 15.117 habitantes) é inferior ao contingente de 1990 (ao redor de 20.524 habitantes). (RIZZATTI, 2022, p.287)

Também forma-se em 2004 o Movimento Livre Nova Ribeirão (MLNR), que posteriormente seria contemplado pelo programa MCMV - Entidades com o financiamento de dois conjuntos habitacionais, no entanto, o processo ainda não foi concluído, pois não houve o acesso à verba federal. Em 2004, também ocorre o retorno da existência do conselho municipal de moradia popular (CMMP), mas que só volta a atuar efetivamente em 2009, com um conselho que conta com os movi-

mentos de moradia. A autora destaca nesse período a “constituição da região do aeroporto como o mais recente eixo de periferização, contando com, pelo menos oito núcleos de favela e ocupações nos seus arredores, já em 2001” (RIZZATTI, 2022, p.282)

No período mais recente estudado pela autora, a década de 2010, ela ressalta o acen-
tuamento do processo de periferização, no qual há uma duplicação do número de ocupações e favelas, mapeados pelo PLHIS de 2021.

Nesse intervalo de tempo, várias políticas

que olham para os assentamentos começam a ser propostas, mas em sua maioria são destinadas à remoção dessas comunidades de seus locais, com a autorização do uso da força policial, como por exemplo o Programa Municipal de Desfavelamento, de 2009. No entanto, o que a autora destaca é o fato da justificativa para as remoções, muitas vezes se basearem na existência de uma política habitacional efetiva, no caso o PMCMV. Outras leis também irão abordar a questão, como o Decreto n.360, colocando as normas para a regularização fundiária no município e:



Figura 20 - Assentamento precário e ao fundo um conjunto habitacional do PMCMV, no setor norte. Fonte: Autoria Própria.

indicou 70 áreas para reintegração, sendo 35 na modalidade especial, a Reurb-E (que somam 4.919 unidades habitacionais e é estimada uma população de 21.366 pessoas) e outras 35 áreas na modalidade social, Reurb-S (atingindo 5.728 unidades habitacionais, nas quais estima-se que residem 25.600 pessoas). (RIZZATTI, 2022, p.287)

Assim, avanço das ações do Estado mostram uma acentuação da questão habitacional com o aumento dos assentamentos precários, e também das tentativas de reintegração e remoções; demonstrando uma institucionalização das ações contra as ocupações, por meio de uma política habitacional que se pauta no desfavelamento Também, a partir de 2012, a União dos Movimentos de Moradia (UMM) passa a atuar na cidade, e, hoje, junto ao MLNR passam a fazer parte do CMMP, ganhando voz em meio a classe política, “dificultando que este (o poder público) elabore políticas que atendam exclusivamente às necessidades da burguesia local e das corporações em âmbitos local e nacional” (Rizzatti, 2022, p.296). Quanto às remoções:

A partir da análise de reportagens de jornais constatou-se que foram removidas, das proximidades do aeroporto, parcial ou completamente, os núcleos de favelas denominados: Adamantina; Da Mata; Itápolis; e da Família (esta última não constava no

PLHIS de 2010). No restante da região norte, foram removidas, parcial ou totalmente, as favelas denominadas: do Brejo; do Tanquinho; Vila Elisa; e Jardim Zanetti. No começo de 2014, constatou-se a remoção de 16 núcleos de favelas¹⁶. Diversos desses núcleos removidos foram novamente constituídos, poucos anos depois (NAJURP, 2017) demonstrando a falência da política habitacional municipal (RIZZATTI, 2022, p.290)

Por outro lado, a intensificação das ações do Estado contra as ocupações levam a uma intensificação das respostas do movimento de moradia; como o pedido de reintegração de posse da comunidade Vila Nova União, que levou a ocupação do Palácio do Rio Branco (sede da prefeitura) em 2018, por 24 horas. Esse ato permitiu que a negociação de novas áreas de Reurb-s com o secretário Edsom Ortega acontecesse, e em 2019 um novo decreto foi publicado (n.150), constando às 14 novas áreas, dentre elas a Vila Nova União. (Rizzatti, 2022, p.296) Outro ponto relevante na questão é a formação do Núcleo de Assessoria Jurídica Popular de Ribeirão Preto (Najurp), da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto (FDRP) da Universidade de São Paulo (USP), que tem oferecido assessoria às ocupações ameaçadas por remoções.

4.4- Leituras Urbanas

O processo de compreensão do território para além do campo das referências teóricas se deu a partir das leituras urbanas, desenvolvidas em várias escalas, sendo elas: a Região Metropolitana de Ribeirão Preto, a escala Intra Urbana, o Setor Norte e a Área de intervenção. Além disso, como síntese do processo, certas temáticas destacaram-se como mais relevantes para o entendimento da realidade urbana, como a Mobilidade Urbana, o Quadro Habitacional e a Vulnerabilidade Social.

Primeiramente, o tema da mobilidade teve seu funcionamento compreendido entre os municípios pertencentes à região metropolitana, percebendo que os maiores fluxos convergem para Ribeirão Preto, num processo de deslocamentos pendulares que expressam parte das dinâmicas de funcionamento integrado como metrópole. Quanto ao tema, o autor Villaça (2011) afirma o papel que os deslocamentos têm na produção do espaço urbano socialmente construído, para além de um simples ato de se deslocar, ele é um estruturador do espaço:

O controle do tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja: sobre a forma de distribuição da população e seus locais de trabalho, compras, serviços, lazer etc. Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens

atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo . Daí decorre a grande disputa social em torno da produção do espaço urbano e a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana. Daí decorre também a segregação como um mecanismo espacial de controle dos tempos de deslocamento. É assim que é produzido o espaço que, por sua vez, produz os pontos de origem e destino dos deslocamentos das populações urbanas. (VILLAÇA, 2011, p.57)

Outras dinâmicas são perceptíveis também na leitura, como a quantidade de viagens e a importância maior de certos fluxos em relação a outros (na figura 22).



Figura 21 - Localização da Região Imediata e do Município de Ribeirão Preto no Estado de São Paulo. Fonte: IBGE

REGIÃO METROPOLITANA | MOBILIDADE REGIONAL

Fluxos Intermunicipais

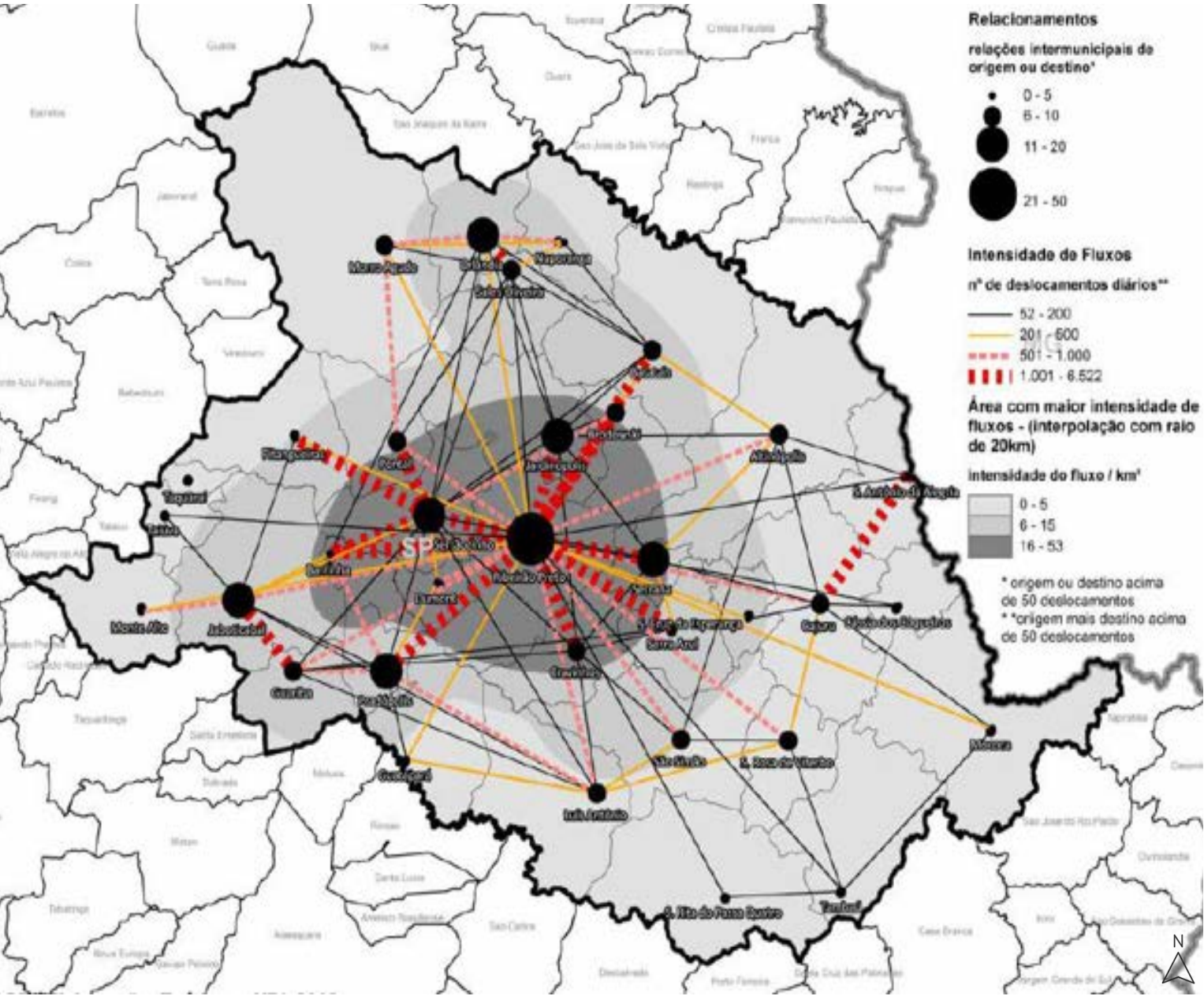


Figura 22 - Região Metropolitana de Ribeirão Preto e seus fluxos intermunicipais. Fonte: Emplasa, 2016.

REGIÃO METROPOLITANA | MOBILIDADE REGIONAL
Rede de centralidades

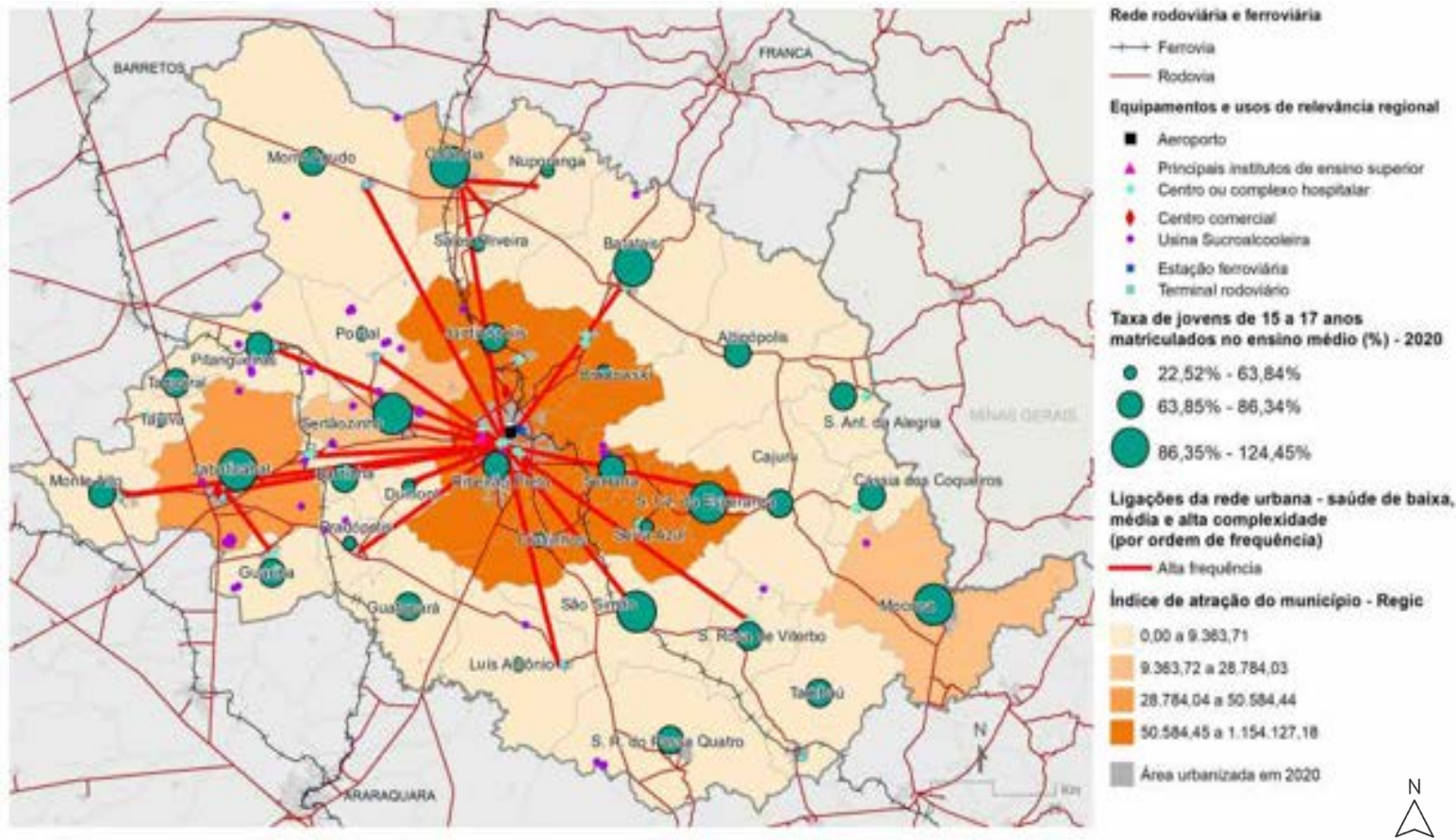


Figura 23 - Região Metropolitana de Ribeirão Preto e seus fluxos intermunicipais. Fonte: Fipe, 2022

No segundo mapa (figura 23), esses outros elementos também aparecem, como a presença de equipamentos de interesse regionais (altamente concentrados em Ribeirão Preto, exceto por alguns pelas usinas sucroalcooleiras, amplamente difundidas na região); e os deslocamentos que são atrelados a questão de saúde, por meio das linhas vermelhas, direcionando-se para Ribeirão Preto.

O mapa também traz o índice de Atração do estudo Regiões de Influência das Cidades -Regic (IBGE, 2018), demonstrando que as cidades com cores mais escuras são mais influentes na região. Somente Jaboticabal, Mococa, Sertãozinho e Orlândia estão classificadas na segunda e terceira categorias, as demais cidades estão todas na primeira classificação.

Ainda sobre a REGIC, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) classifica Ribeirão Preto como uma “Capital Regional A”, definida como “centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as Metrôpoles” (IBGE, 2018). Como Capital Regional possui também um Arranjo Populacional que se associa a ela (figura 24), e é composta por municípios do entorno, tais como: Araraquara-SP (Capital Regional C), Bebedouro-SP (Centro sub-regional B) e Batatais-SP (Centro de Zona A), por exemplo; configurando-se uma rede com diferentes níveis de interação, da qual Ribeirão é o ponto central. No

total, 81 cidades fazem parte desse arranjo populacional que tem o município de Ribeirão como ponto central.

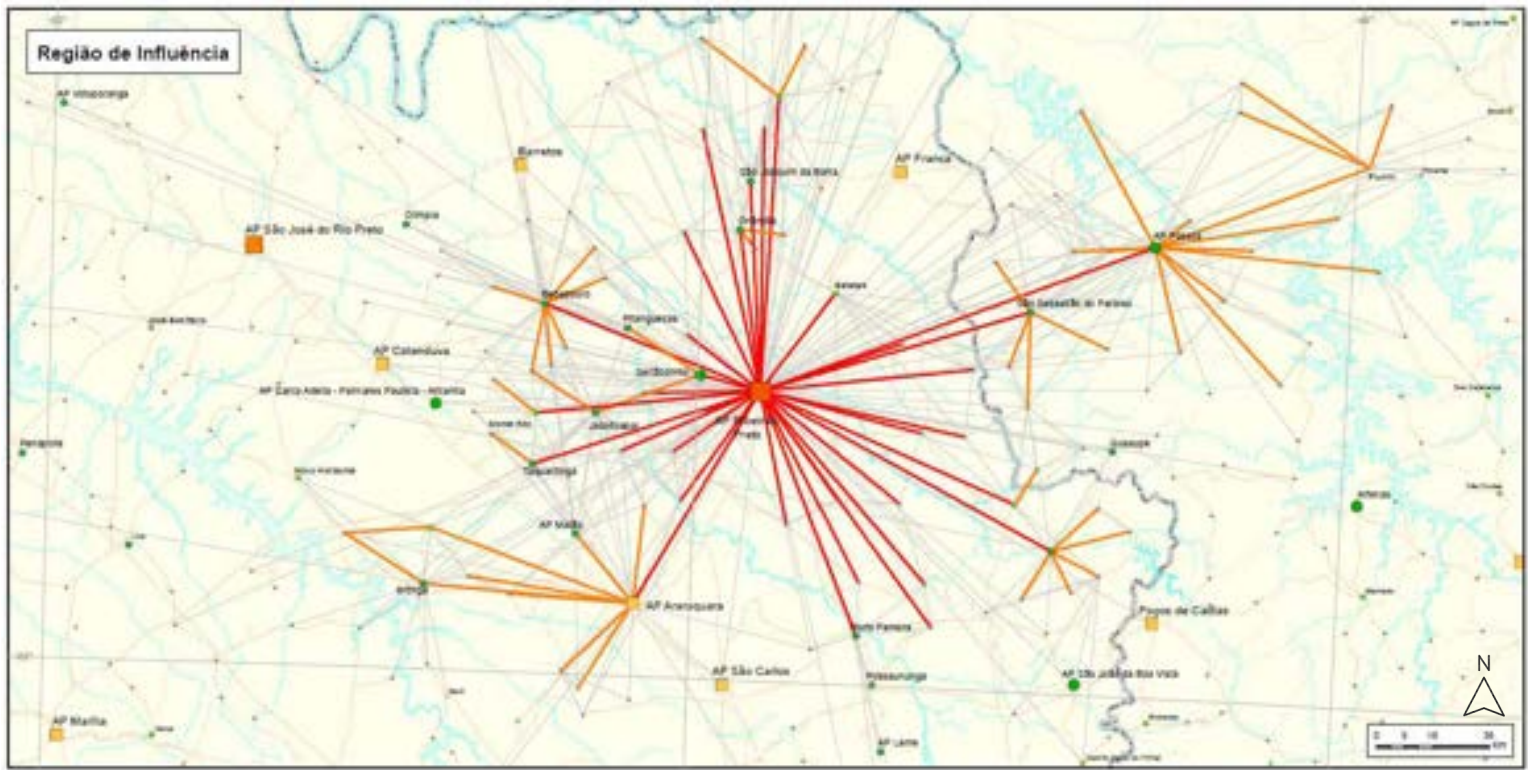


Figura 24 - Mapa do Arranjo Populacional de Ribeirão Preto, segundo classificação da REGIC. Fonte: IBGE, 2018.

INTRAURBANO | MOBILIDADE URBANA
Corredores de Transporte Coletivo, proposta Plano de Mobilidade (2019)

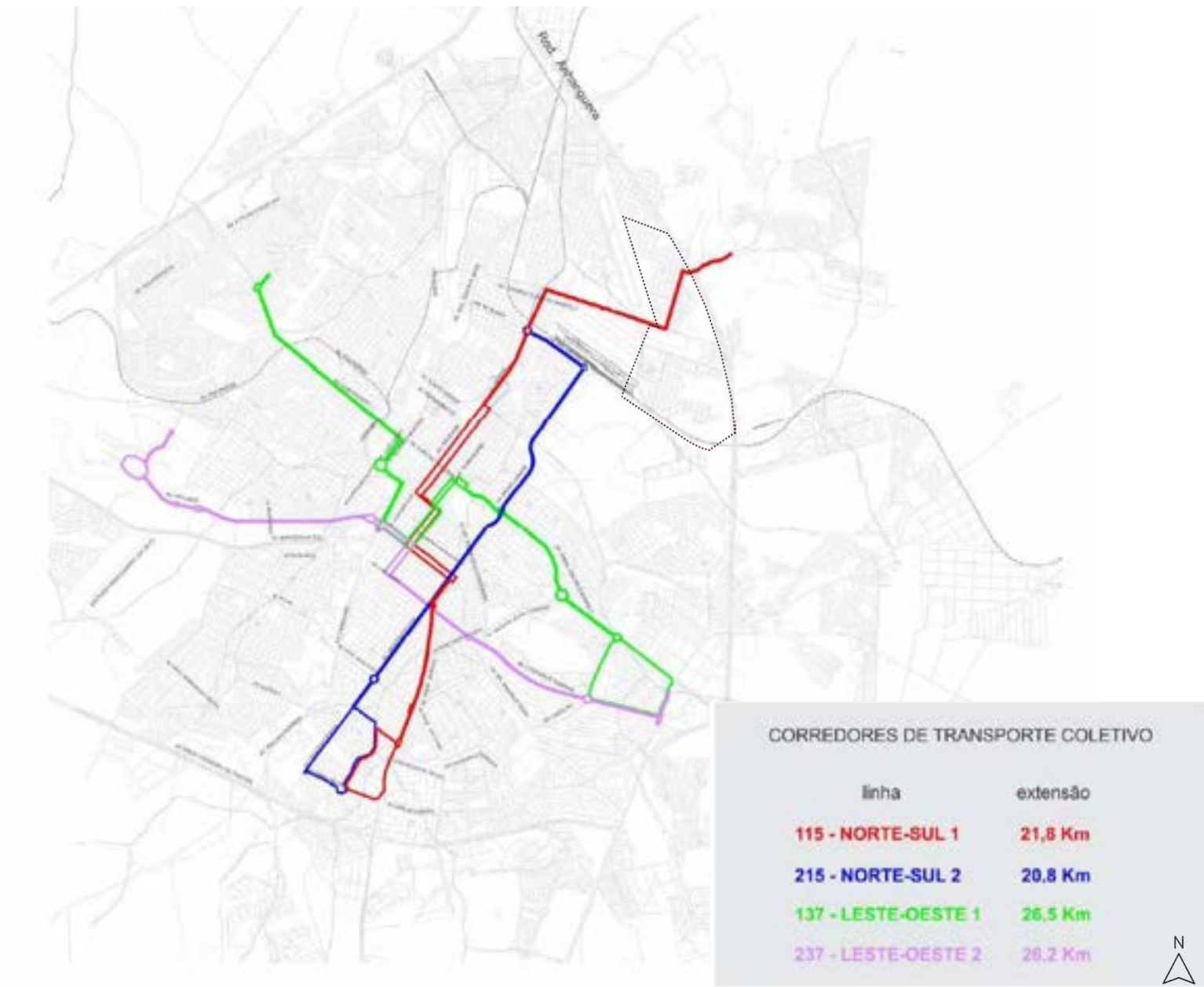


Figura 25 - Corredores de ônibus propostos pelo plano Ribeirão Mobilidade. Fonte: Plano de Mobilidade (2019)

Quanto a escala intraurbana da cidade, os deslocamentos são caracterizados pelo uso do transporte viário, pelo transporte coletivo e pelo automóvel. No figura 18 observa-se os corredores de ônibus propostos pelo Plano de Mobilidade de 2019 e percebe-se que o Setor Norte possui menos favorecimento quanto a distribuição destes, do que o centro ou a região sul. Os dois corredores que cobrem a região norte tem como destino a conexão com o Setor Sul, segundo sua denominação. Assim, “Segundo a TRANSERP (2021), Ribeirão Preto possui 118 linhas de transporte coletivo urbano, atendidas por uma frota total de 356 ônibus.” (Plano de saúde, 2021, p.43)

Percebe-se que Ribeirão se estrutura totalmente no entorno do transporte rodoviário, com um enorme papel para a infraestrutura viária na cidade, na qual existe a figura do anel viário, muito marcante desde a década de 1970. Ele era o delimitador do perímetro, e só foi ultrapassado como área urbana oficialmente no plano diretor de 2018. Assim, mobilidade urbana se resume ao transporte coletivo por ônibus e pequenos trechos ciclovitários que acabam tendo uma função maior de lazer do que na conexão total da cidade. O Plano de Mobilidade (2019) foi pensado a partir do cruzamento de recursos federais (PAC), estaduais e municipais, entretanto a cidade não possui um órgão de planejamento exclusivo para o tema. Segundo trecho do Plano Municipal de saúde:

De acordo com informações obtidas no Plano de Mobilidade Urbana (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A – TRANSERP, 2012), diariamente a população de Ribeirão Preto realiza 1.143.116 viagens. Os maiores responsáveis pelos deslocamentos urbanos são “condutor de automóvel”, “a pé”, “ônibus municipal”, “passageiro de automóvel” e “motocicleta”, representando aproximadamente 93% do 43 total de deslocamentos. A maioria das viagens é realizada por modos individuais motorizados (53%), seguido pelos modos não motorizados (25%) e o modo coletivo (22%). (Prefeitura Municipal, 2021, p.42)

Na sequência, uma outra temática de leitura foi a vulnerabilidade social, que possui muitas entradas possíveis. Por exemplo, na figura 26, a espacialização do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS), com dados do censo 2010, sinaliza o norte e a área leste como as áreas de maior vulnerabilidade social, sendo a região do Aeroporto como a mais concentradora de uma vulnerabilidade de alta e muito alta. Esse Índice é realizado a partir do cruzamento dos subíndices, que abordam a Infraestrutura urbana, o capital humano e a renda de trabalho.

Outra categoria importante dentro do tópico da Vulnerabilidade Social foi o estudo Tipologias Intraurbanas das Concentrações Urbanas (figura 27), desenvolvido pelo IBGE e pelo Observatório das Metrópoles em 2017. Ele é relevante na categoria, pois destaca a importância do fator urbano e habitacional no entendimento das condições de vida da população, na qual podemos perceber que as piores áreas são as em tom amarelo, com especial destaque para a área a leste na região do aeroporto. Se comparadas, essa área se sobrepõe a área de alta vulnerabilidade social pelo IPVS, demonstrando que diferentes metodologias de pesquisa apontam a mesma área como precária quanto a sua habitabilidade.

Um outro elemento relevante é a densidade habitacional. A figura 28, mostra essa relação, com destaque para o centro, as regiões verticalizadas ao sul (maior densidade, em cor preta) e o Setor Norte com uma densidade média, com destaque para a região entre o aeroporto e a Rodovia Anhanguera (setor N13), região cercada por áreas indus-

triais, que acabam tendo a sua densidade reduzida. No entanto, os dados são referentes ao Censo de 2010 e podem não ser totalmente representativos da realidade da cidade, no momento atual.

INTRAURBANO | VULNERABILIDADE SOCIAL
Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS)

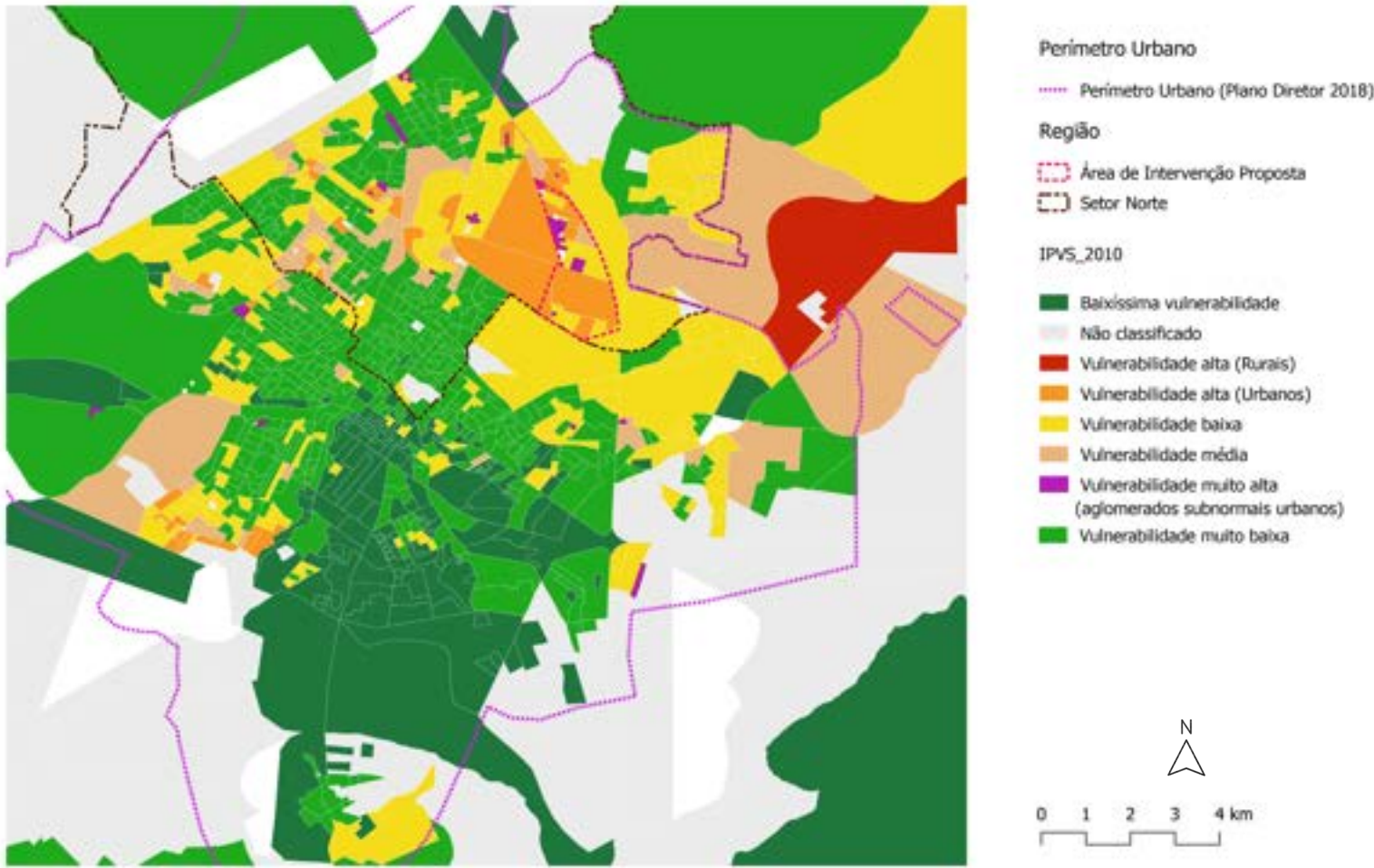


Figura 26- Representação da classificação do IPVS para o município de Ribeirão Preto, dividido por setores censitários, dados do censo 2010. Elaboração Própria. Fonte: Geoseade, 2022

INTRAURBANO | VULNERABILIDADE SOCIAL

Tipologias Intraurbanas e condições de vida

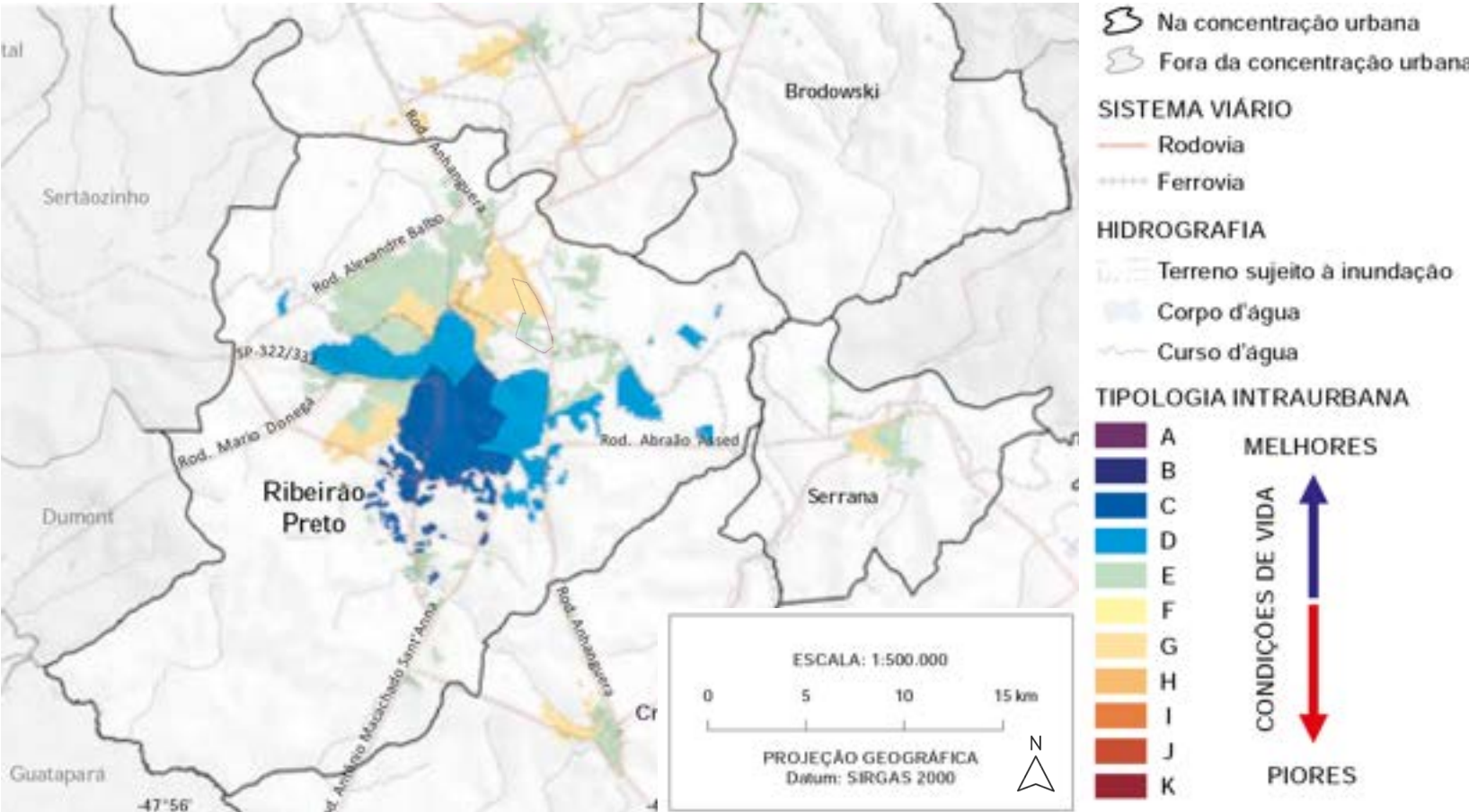


Figura 27 - Representação da Concentração Urbana de Ribeirão Preto e suas Tipologias Intraurbanas. Fonte: Estudos Tipologia Intraurbana das Concentrações urbanas, IBGE (2017)

INTRAURBANO | VULNERABILIDADE SOCIAL

Densidade Habitacional

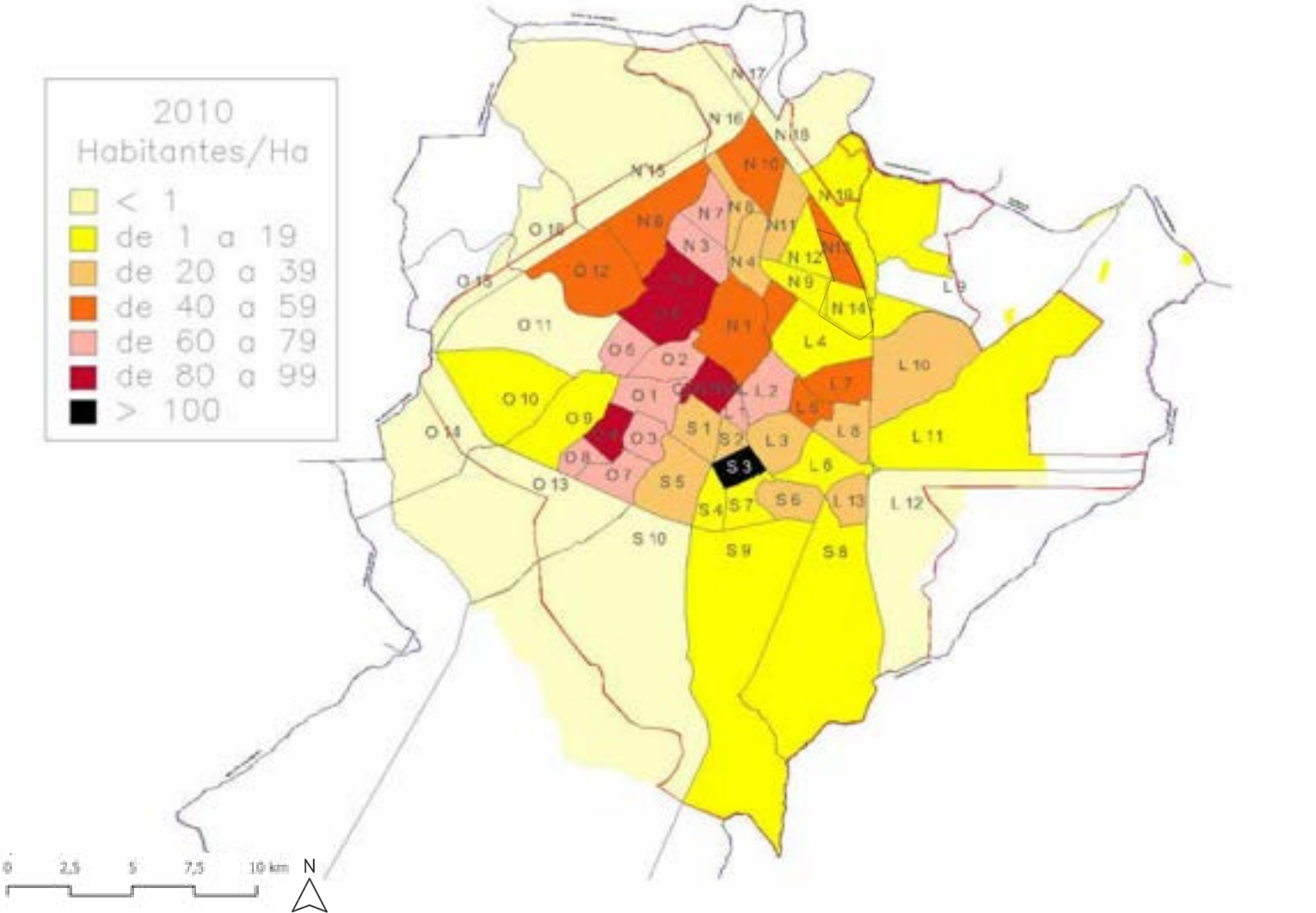


Figura 28 - Densidade habitacional por subsetores do município, a partir de dados do Censo 2010. Fonte: Justificativa técnica da Revisão do Plano Diretor, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, 2017.

INTRAURBANO | VULNERABILIDADE SOCIAL
Dados Socioeconômicos: Distribuição da renda mensal por setor censitário

Quanto aos dados socioeconômicos, a distribuição do rendimento nominal mensal médio por setor censitário (figura 29) segue o mesmo padrão das discrepâncias socioespaciais já descritas anteriormente, em relação ao norte sul, sendo a área norte a região com a menor proporção de Salários Mínimos. E quanto ao mapa que mostra a concentração dos responsáveis por domicílios analfabetos (figura 30) também, podendo ser resultado das condições socioeconômicas, mas também do acesso à educação dessa parcela da população.

Assim sendo, todos esses dados reforçam a questão da segregação socioespacial, já abordada anteriormente. Os espaços de maior vulnerabilidade social vão se conformando a medida que outras áreas da cidade vão se especializando e até sendo valorizadas, quanto ao valor da terra. Logo, essa distribuição do rendimento domiciliar mensal médio conforma isso, pela alta concentração de riqueza no setor sul.

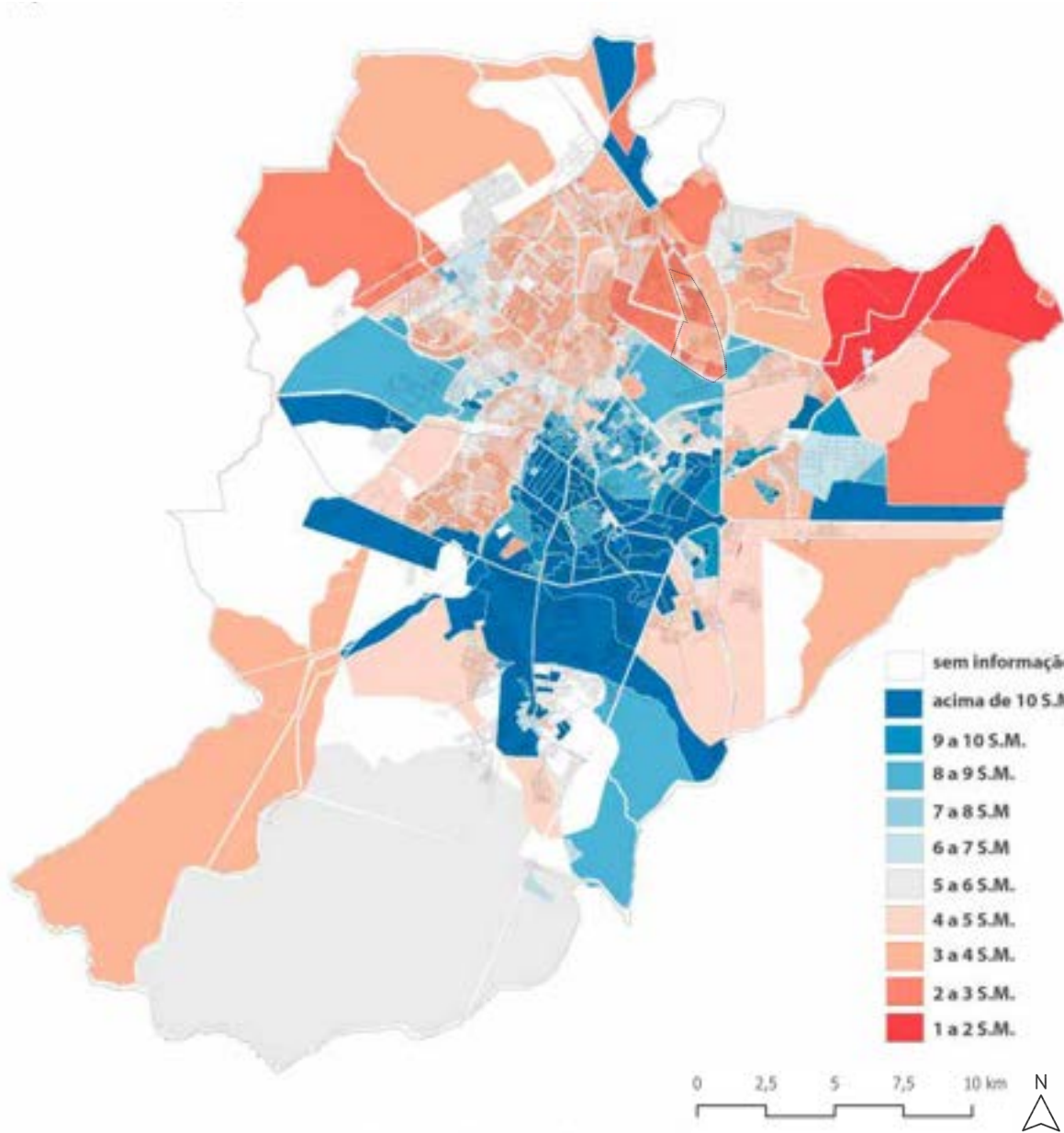


Figura 29 - Rendimento domiciliar nominal mensal médio por setor censitário, dados de 2021. Fonte: Plano Municipal de Saúde, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, 2021.

INTRAURBANO | VULNERABILIDADE SOCIAL
Dados Socioeconômicos: Distribuição dos responsáveis por domicílios analfabetos

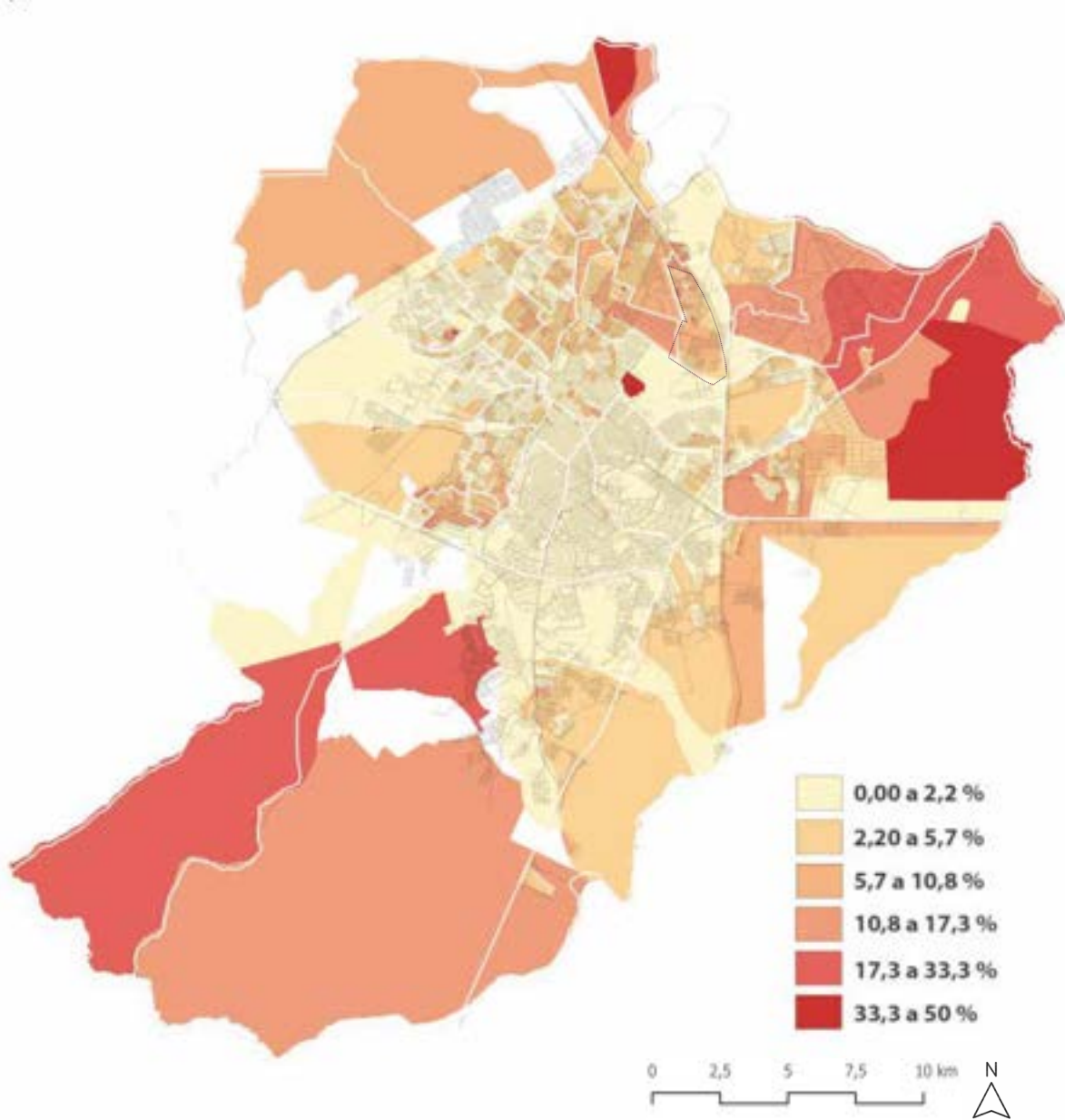


Figura 30 - Porcentagem de responsáveis analfabetos por domicílio,por setor censitário, dados de 2010. Fonte: Plano Municipal de Saúde, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, 2021.

INTRAURBANO | QUADRO HABITACIONAL

Relação entre expansão do perímetro urbano e aprovação de ZEIS e espaços residenciais fechados

Por fim, como exposto anteriormente, no contato com as referências teóricas percebeu-se que a compreensão do Quadro Habitacional é muito importante para o entendimento das dinâmicas urbanas do município. Assim, essa última categoria de leitura urbana busca entender e territorializar as diferentes questões referentes ao morar na cidade.

Quanto à escala metropolitana não existem muitos dados específicos da região, o estudo técnico (EMPLASA, 2016) traz um quadro sobre dados da habitação, enfocando principalmente nos assentamentos precários, mas a maioria dos municípios afirma não possuir tal tipo de tipologia da habitação ou não responderam, apenas 6 dos 34 municípios respondem com dados numéricos. Logo, segundo os dados¹, a Região Metropolitana possui 1.462 em área de risco e 5.226 domicílios em favelas. Os números declarados por Ribeirão Preto eram 1.134 e 5000 domicílios, respectivamente.

Neste primeiro mapa (figura 31), podemos ver a relação entre a expansão do perímetro urbano (alterado entre os dois Planos Diretores de 2003 e 2018) e a aprovação das ZEIS e produção de Espaços Residenciais Fechados. Ambas as manchas estão nesse intervalo entre os dois perímetros, destacando esse processo de constante expansão da mancha urbana induzido pela transformação des-

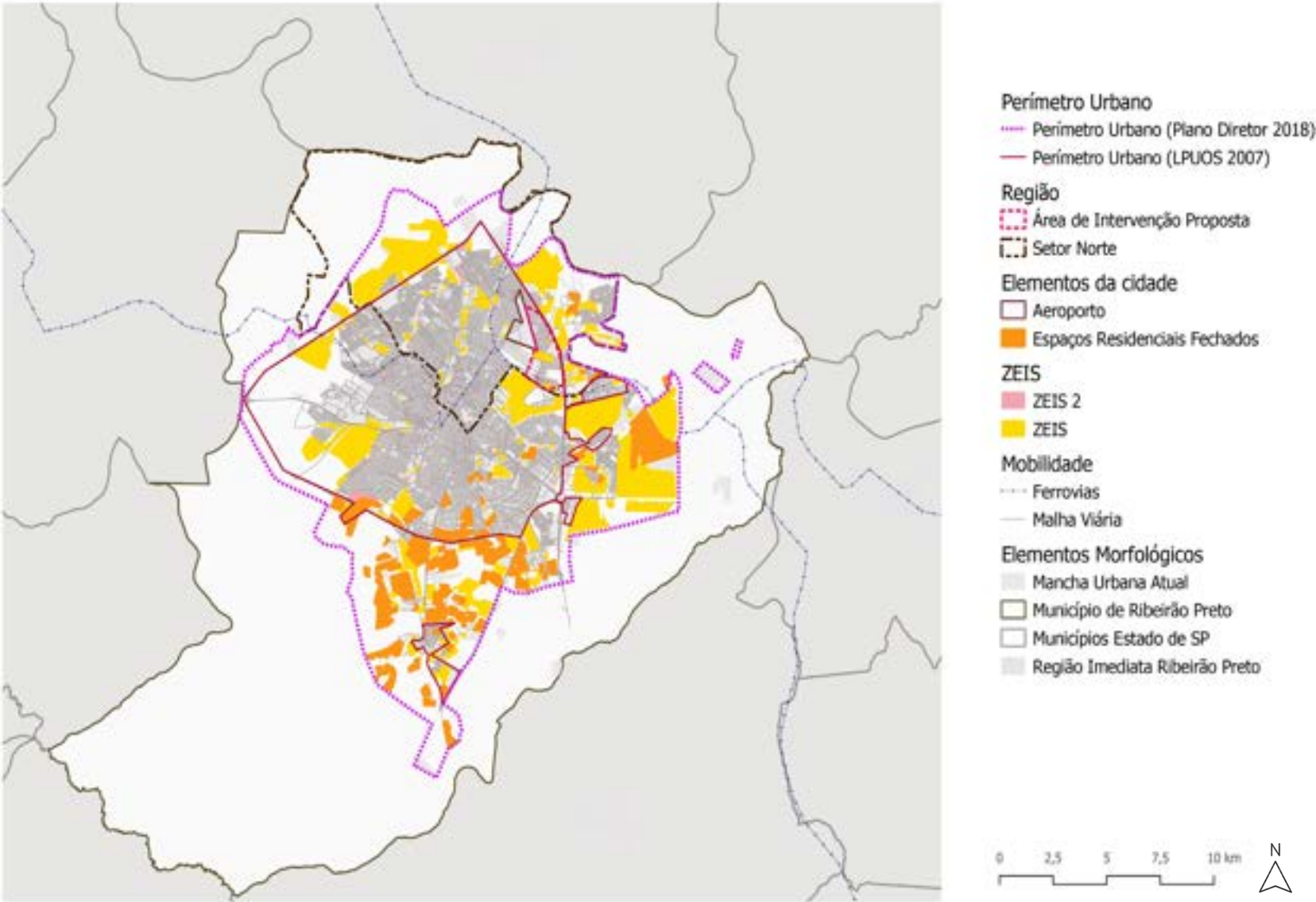


Figura 31 - Expansão do Perímetro Urbano e sua relação com as ZEIS e os Espaços Residenciais Fechados. Fonte: Elaboração Própria. Dados: IBGE, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Zamboni (2018)

sas grandes glebas nas bordas da cidade em área urbana.

Esse processo parece ser o responsável pela contínua expansão urbana, e algumas áreas demarcadas como ZEIS (dados extraídos do PLHIS, de 2019), hoje já se sobrepõem a instalação de conjuntos habitacionais do MCMV, indicando a continuação da tendência de im dos conjuntos habitacionais em áreas longínquas. Ao mesmo tempo que no interior da cidade ainda existem áreas passíveis de ocupação, estimulando a produção de um território fragmentado, marcado por vazios urbanos e que demanda uma infraestrutura urbana cada vez mais expandida.

Na sequência, a figura 32 mostra o cenário existente hoje, percebe-se que há uma oposição entre o norte (historicamente configurado como território da habitação social, pelas COHABs e hoje pelo MCMV), além das ocupações e favelas; e o sul auto segregado, dos condomínios fechados de alto padrão, torres verticalizadas de quase 40 pavimentos.

Nesse sentido, percebe-se a relevância do setor norte como uma área que concentra um grande número de assentamentos precários: Existem 5.539 domicílios em assentamentos precários no setor norte, dos 9908 da cidade toda, correspondendo a 55% da quantidade total.² Além disso, segundo dados de 2020 da Secretaria de Planejamento, presentes no Plano Municipal de Saúde (2021, p.30).

4.Dados de 2010, da Secretaria de Habitação do Estado de São Paulo. Fonte: Emplasa, 2016.

INTRAURBANO | QUADRO HABITACIONAL
Cenário habitacional na atualidade

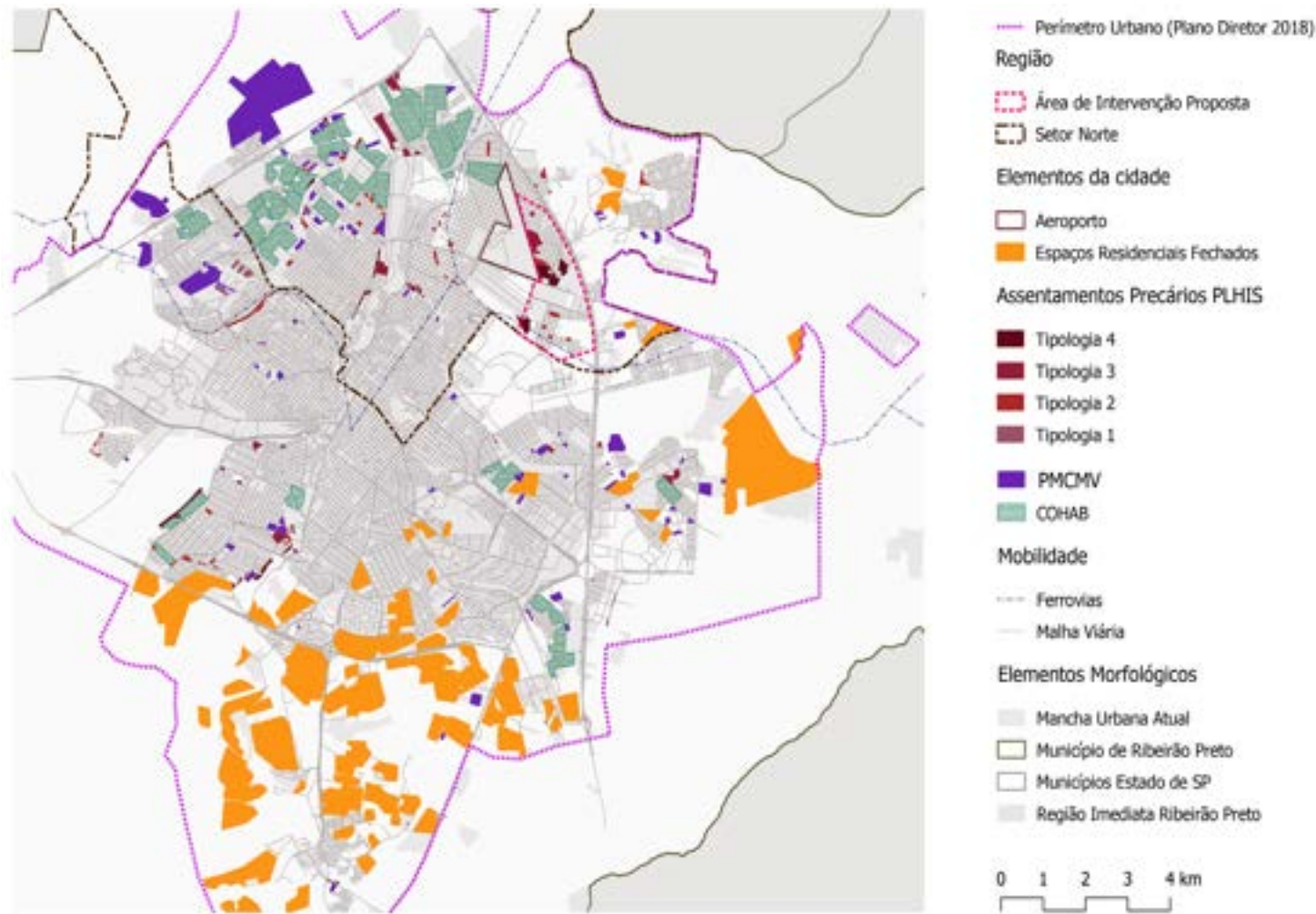


Figura 32 - Expansão do Perímetro Urbano e sua relação com as ZEIS e os Espaços Residenciais Fechados. Fonte: Elaboração Própria. Dados: IBGE, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Zamboni (2018)

so, a retomando os dados socioeconômicos, a área é concentradora de pobreza. Entretanto, ela está grande parte dentro do anel viário (indicando que há uma certa coesão do tecido urbano, diferente do setor sul, por exemplo), e também apresentam

áreas decretadas como ZEIS (conforme é visível na figura 33).

SETOR NORTE | QUADRO HABITACIONAL
Relevância do Setor Norte para a habitação

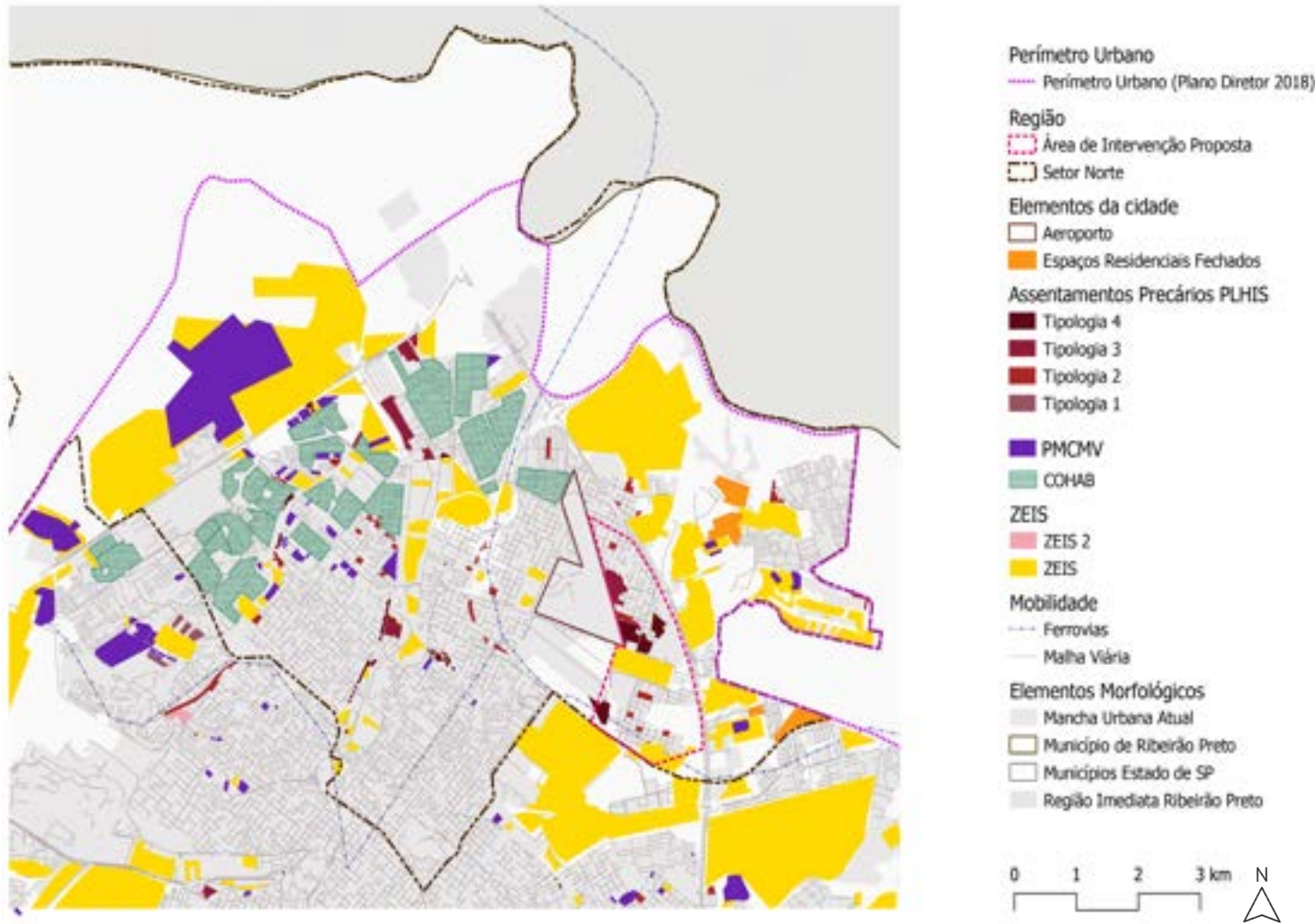


Figura 33 - Fonte: Elaboração própria. Dados: IBGE, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Zamboni (2018)

SETOR NORTE | EQUIPAMENTOS

Distribuição de equipamentos de saúde e educação

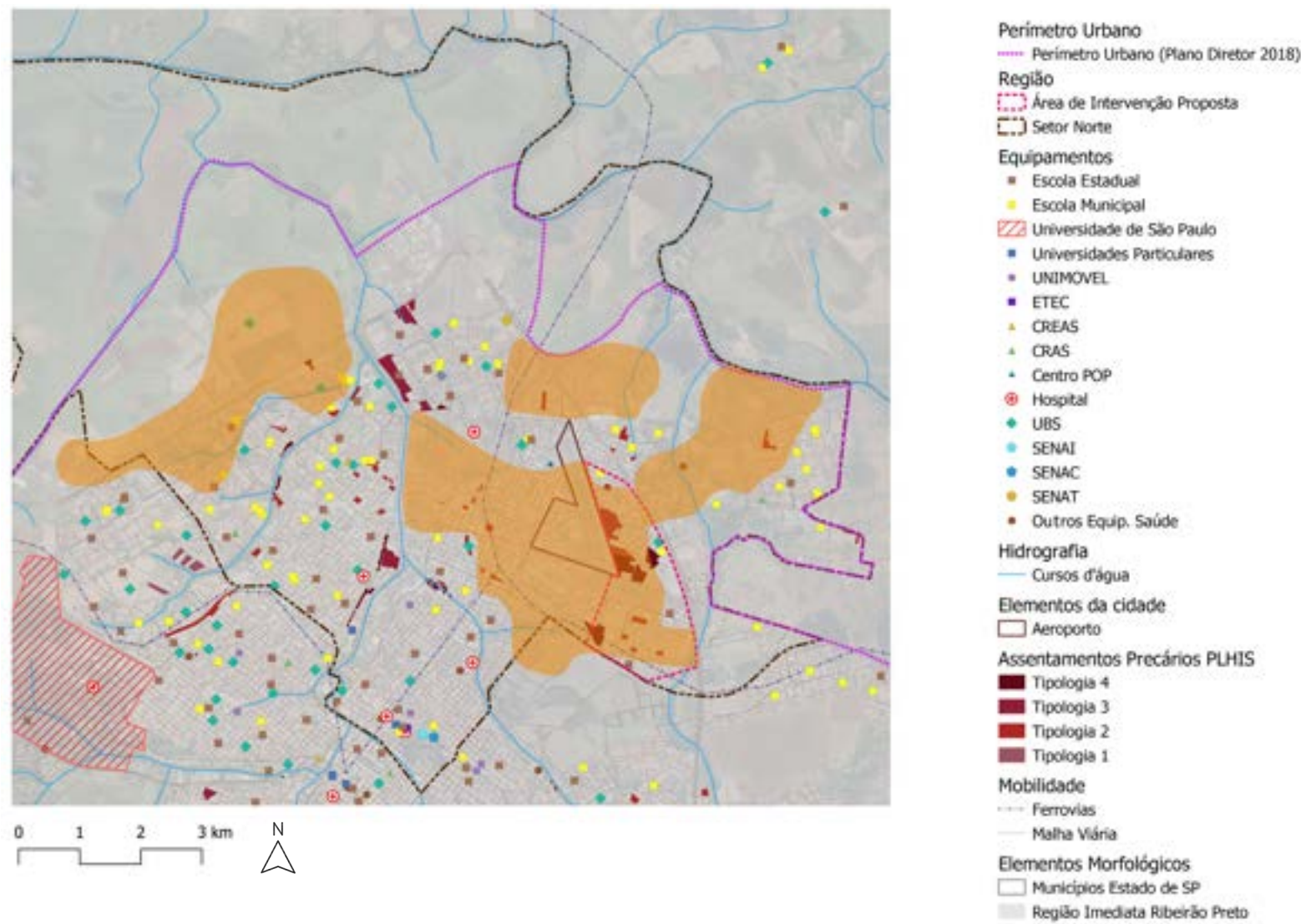


Figura 34 - Manchas de ausências de equipamentos, de saúde e educação . Fonte: Elaboração Própria. Dados: IBGE, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Geoseade.

SETOR NORTE | EQUIPAMENTOS

Distâncias entre equipamentos de saúde

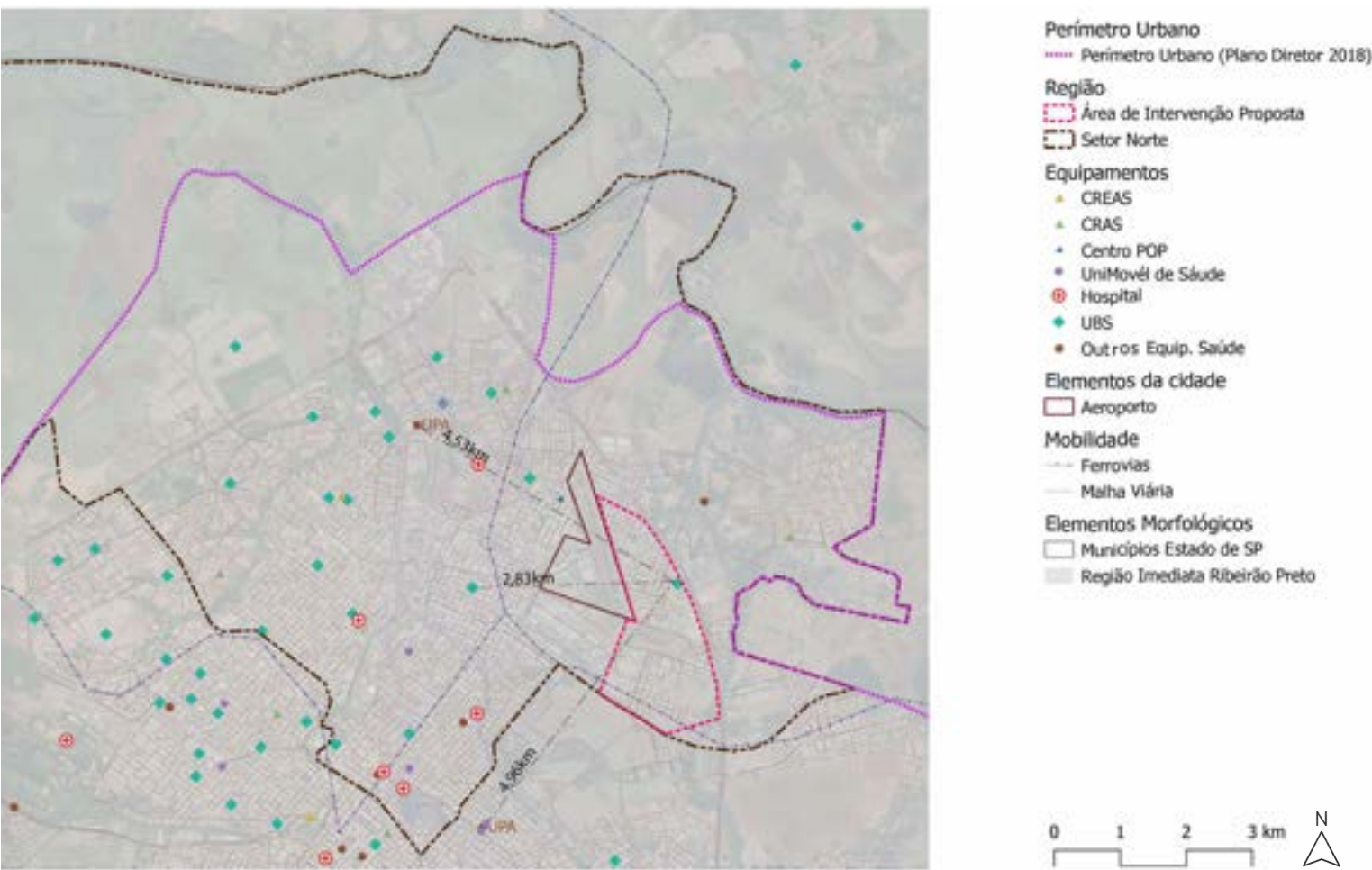


Figura 35 - Marcação das distâncias entre equipamentos de saúde a partir da UBS Jardim Aeroporto. Fonte: Elaboração Própria. Dados: IBGE, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Geoseade.

Por fim, ainda olhando para o setor norte (figura 34), existem grandes áreas em que não há a presença de equipamentos de saúde e educação, sendo uma das carências que a região possui.

Outra ausência geral para toda região é a ausência de equipamentos culturais, os quais se

concentram exclusivamente no centro e sul, e portanto não aparecem nestes mapas. Essas ausências somadas às questões de mobilidade, e as condições socioeconômicas e habitacionais, tornam-se um fator de isolamento da população que ali reside.

SETOR NORTE | EQUIPAMENTOS

Concentração dos equipamentos de educação básica e superior

Outro dado trazido pelo Plano Municipal de Saúde (2021) mostra a distribuição de Unidades Básicas de Saúde (UBS) em relação ao número de domicílios em Assentamentos Precários, e novamente a região norte se destaca como números mais altos. A UBS do Jardim Aeroporto é a que possui o maior número de domicílios em assentamentos precários

atendidos, chegando a quase 2000. Além disso, o número de atendidos seria maior ainda, considerando os domicílios regularizados da região.

Sendo o único equipamento de saúde existente na área de intervenção (figura 35), fica visível o quão distantes estão os demais equipamentos,

pela figura das duas UPAs e de uma outra UBS demarcadas.

Quanto aos equipamentos de educação, os mapas da sequência destacam a distribuição das escolas e do ensino superior.

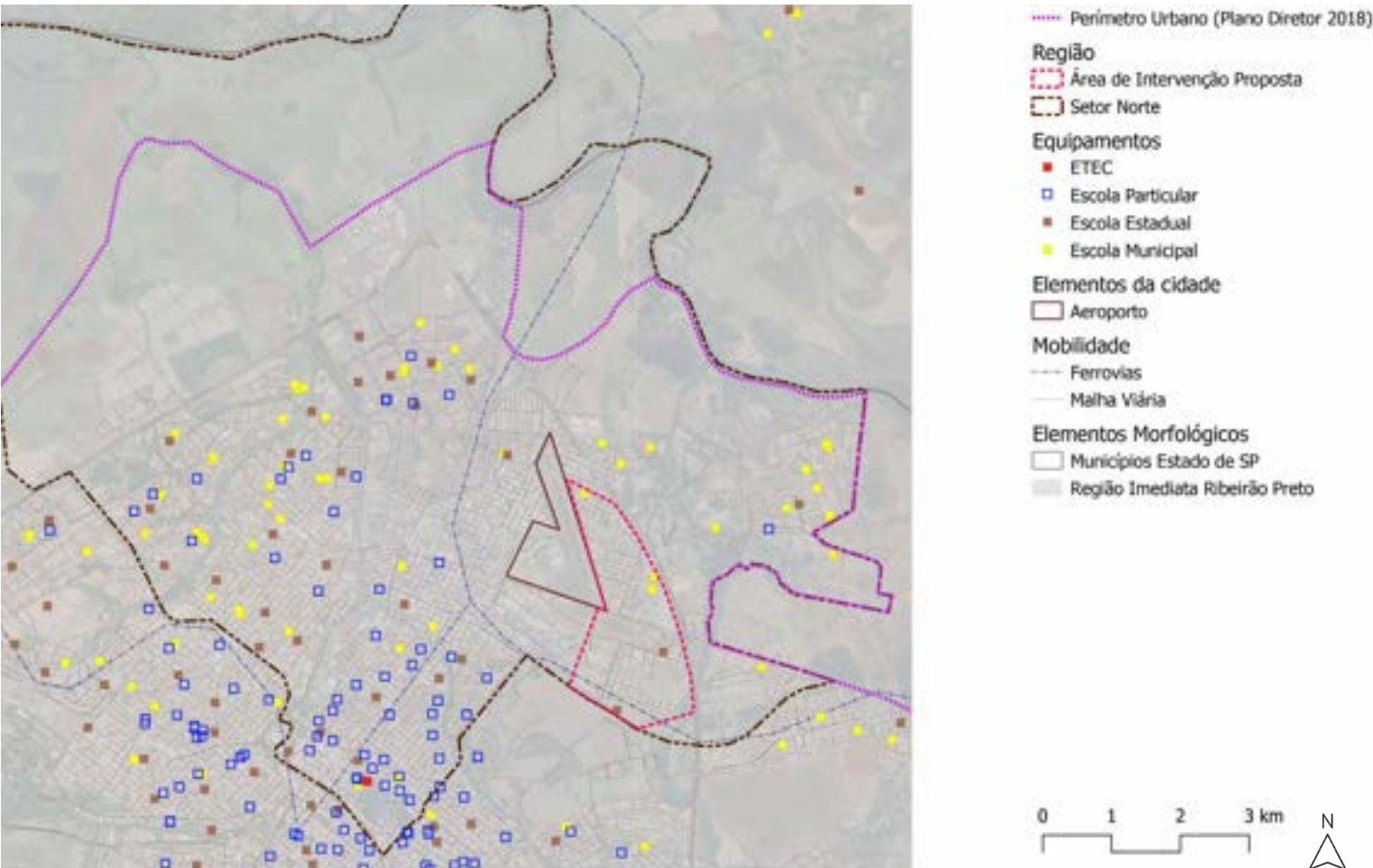


Figura 36 - Distribuição das escolas no município . Fonte: Elaboração Própria. Dados: IBGE, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Geoseade.

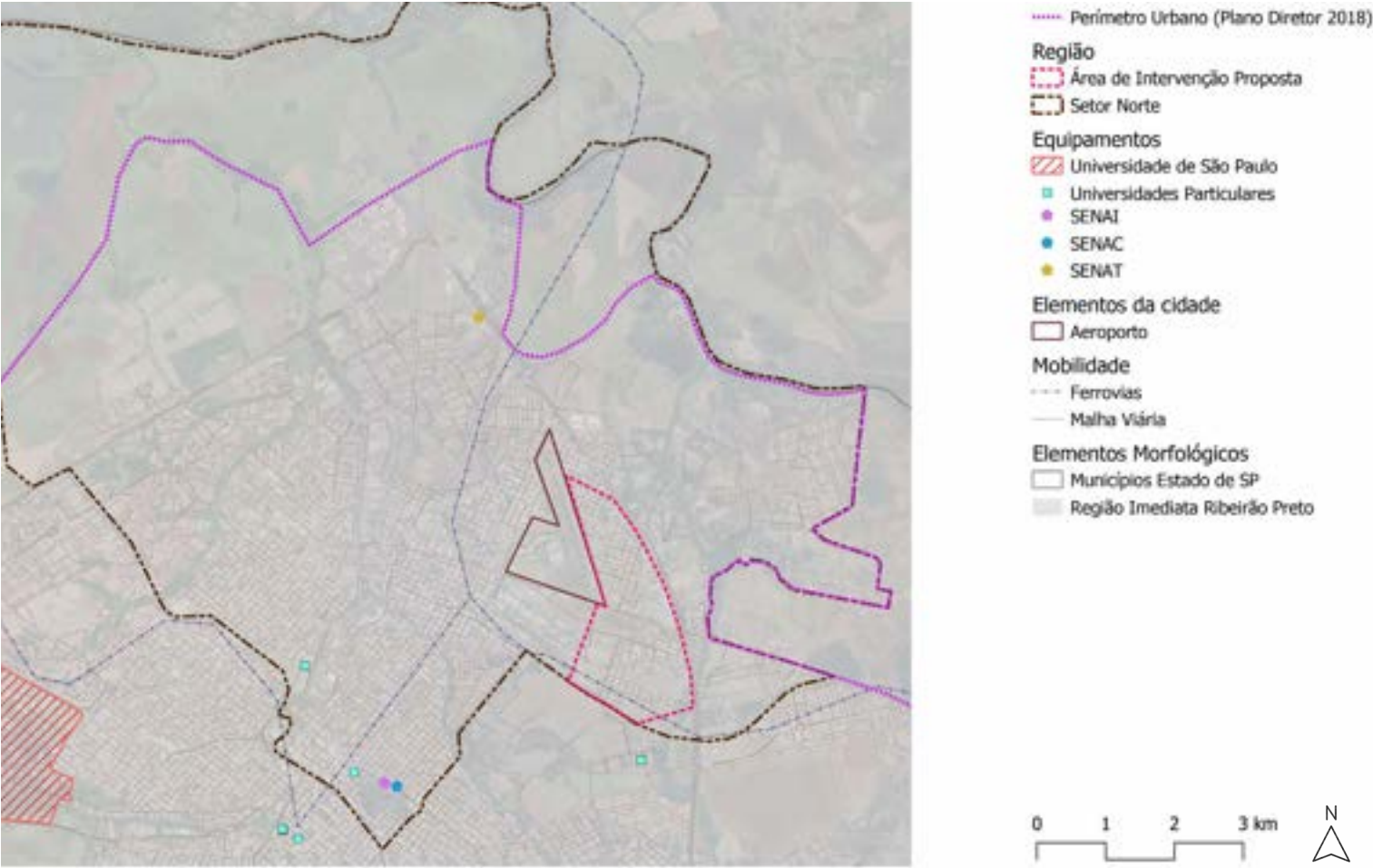


Figura 37 - Ausência de equipamentos de ensino superior . Fonte: Elaboração Própria. Dados: IBGE, Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Geoseade.

5.ÁREA DE INTERVENÇÃO

A escolha de trabalhar no entorno do Aeroporto se deu pelas questões desenvolvidas nas leituras urbanas apresentadas anteriormente, pois essa área aparece frequentemente como uma área que se distingue do restante da cidade, sempre classificada como uma área de grande precariedade.

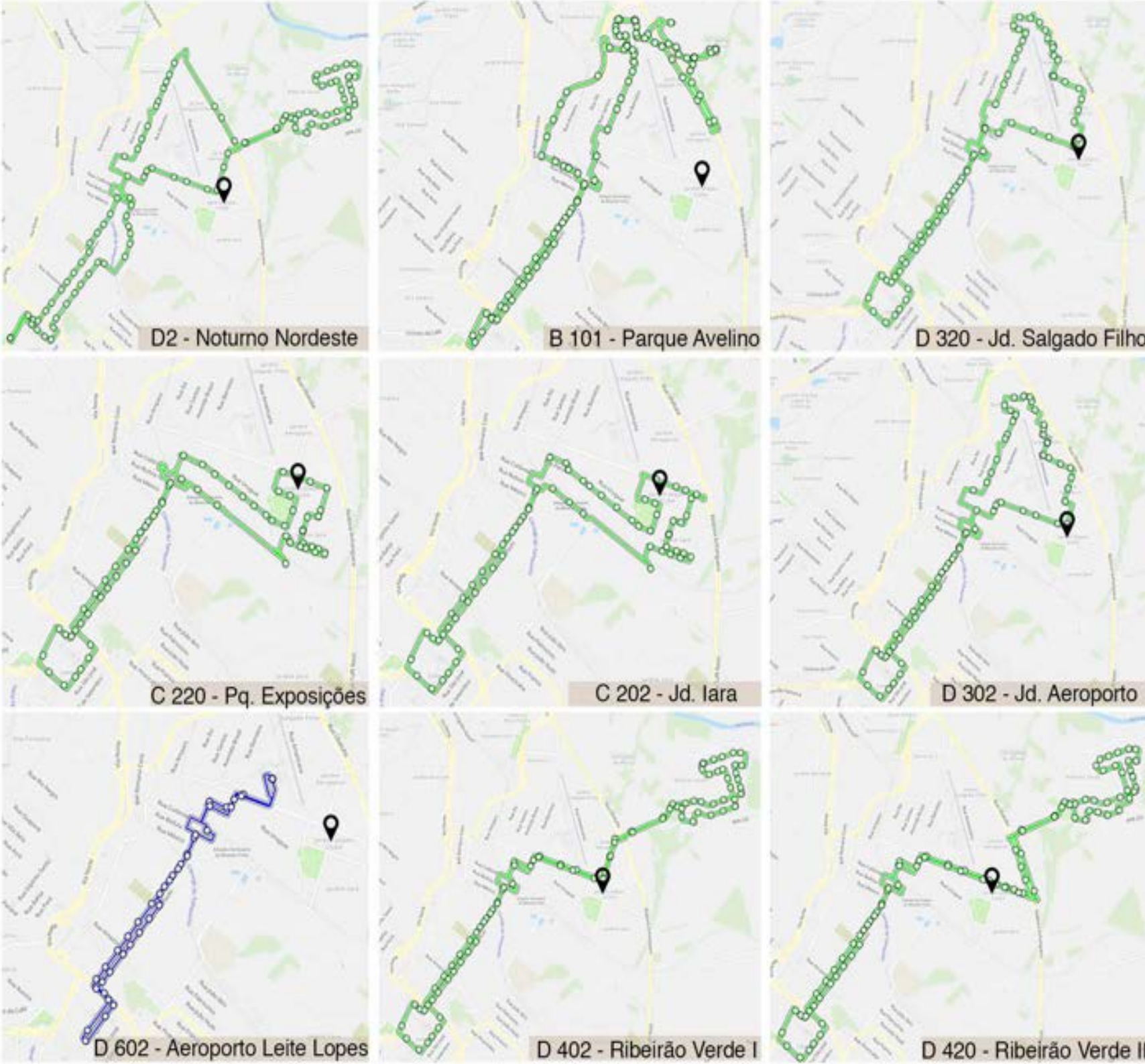
Desse modo, o número alto de assentamentos precários presentes na área, a ausência de habitações de interesse social, além de outras características expressas nas leituras como a alta

vulnerabilidade social da região, a presença de infraestruturas urbanas delimitando a área (Rodovia, Ferrovia e Aeroporto), e a falta de equipamentos públicos, mostram a necessidade de intervenções de planejamento urbano na área. Ao mesmo tempo, a área possui suas potencialidades, como a proximidade com a região central, possibilitando deslocamentos mais curtos, a inserção na malha urbana (está dentro do limite do anel viário); além da pouca declividade e em parte já possuir um tecido urbano estabelecido.



Figura 38 - Área de Intervenção. Fonte: Elaboração Própria.

Figura 39 - Linhas de ônibus que atendem a área Norte. Fonte: Elaboração Própria. Dados: Plataforma Moovit, 2022



Quanto à mobilidade urbana, a área possui um relativo atendimento das linhas de ônibus. Conforme a figura 39, nota-se todas as linhas que abrangem a área tem como destino o centro da cidade, não havendo ligação com a região oeste, diretamente ao sul, ou o restante da região norte. Além disso, elas se concentram apenas nas vias principais e são pouco variadas quanto ao seu trajeto. Os trajetos entre o Jardim Aeroporto e o Centro, por exemplo, demoram cerca de 50 minutos.

O momento de formação dessa região se

deu na década de 1950-1960, segundo o texto da autora de Melo, num movimento que ela chamou de Terceira Expansão da cidade. Mesmo sendo de 1940 o Aeroporto Leite Lopes, a sua reforma e início do funcionamento para voos diários remete ao ano de 1973. Ao longo dos anos, o Aeroporto vem gerando discussões sobre a sua ampliação, devido a sua importância regional, no nordeste do estado de São Paulo e até o Sul de Minas Gerais. Existem um movimento contra a ampliação do Aeroporto e existia a demanda da construção de um novo Aero-

porto, em outra localidade da cidade. Hoje existem projetos que visam não só a ampliação, mas a internacionalização do Aeroporto, o que demandaria muito mais ampliações, obras e investimentos.

No entorno do Aeroporto o Uso Industrial é muito presente, algumas áreas são mistas e outras de uso exclusivo industrial. Logo, existem um interesse muito grandes da parte de empresas sobre a região entrando em conflito direto com os habitantes da área, principalmente, aqueles mais vulneráveis como os moradores de assentamentos

precários; ou seja, que não tem a posse da terra e seriam facilmente removíveis. Desse modo, existem muitas camadas de conflitos na área, envolvendo o Aeroporto e seu entorno.

Assim, como descrito no tópico anterior, a área é foco de ocupações desde o início da década de 2000, quando já existiam 8 ocupações na área. E ao longo desse período várias remoções foram ocorrendo também. Assim, na figura 40, é possível ver a evolução de três Assentamentos que surgiram desde de 2012 na área, assim como a evolução da



Figura 40- Evolução Urbana da Área de Intervenção. Fonte: Elaboração Própria. Dados: Plataforma Google Earth, 2022

área como um todo.

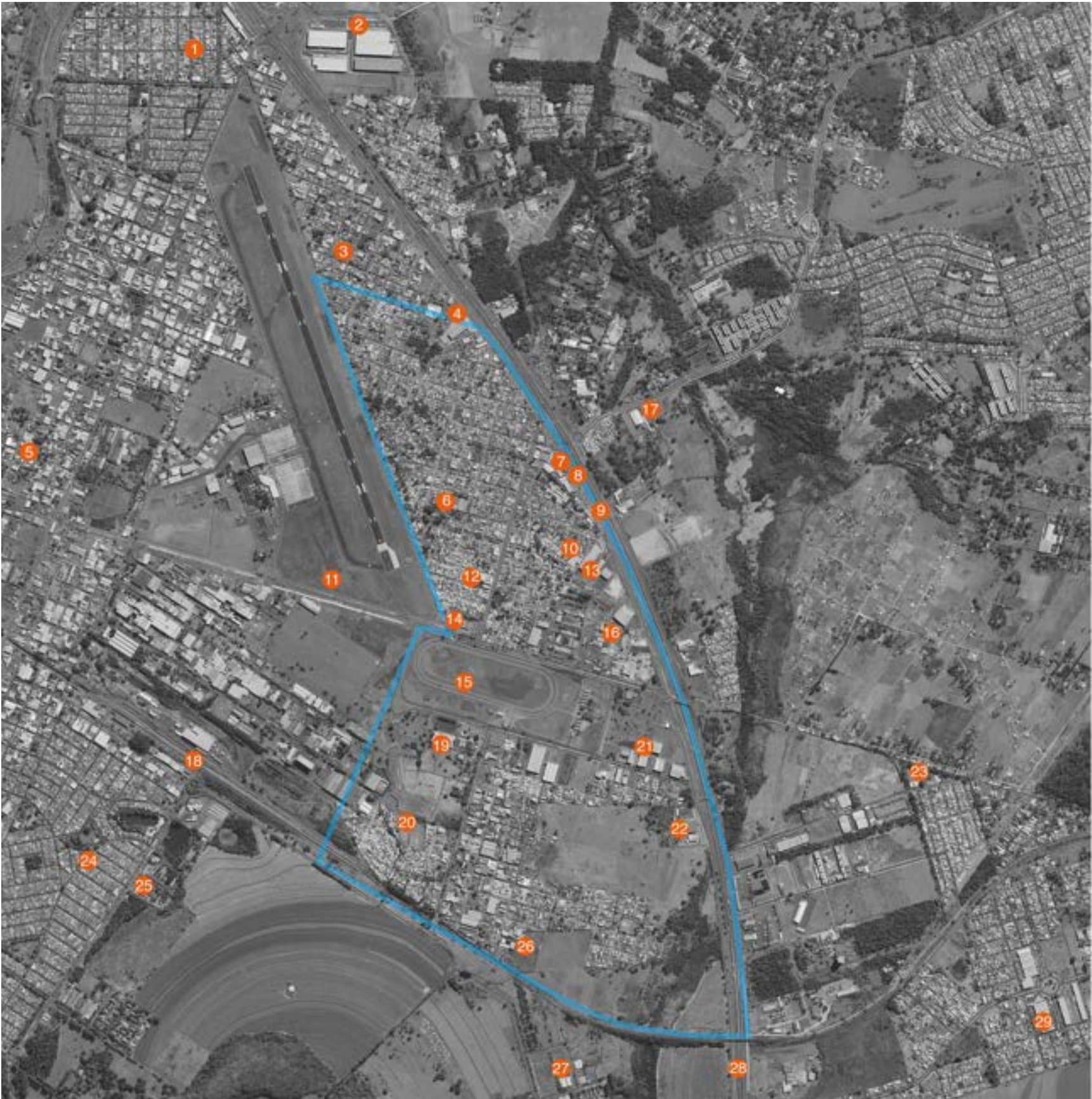
Os três assentamentos demarcados nessa série histórica são o **da Mata**, a **Nazaré Paulista** e a **Cidade Locomotiva** (respectivamente, de baixo para cima nas imagens).

Entre 2012 e 2016, a comunidade da Mata parece desaparecer e voltar, já que no ano de 2014 ela parece ter reduzido seu tamanho, ou ter sido removida. De fato, a Autora Rizzatti indica que essa foi uma das comunidades que foi removidas e retornaram, mas não fala em datas para esses eventos.

O aglomerado da comunidade Nazaré Paulista aparece pela primeira vez na imagem referente a 2016, o que corresponde a sua formação no ano de 2015. Na primeira imagem, é possível perceber que a Cidade Locomotiva parecia se concentrar em uma área menor, se comparada a imagem de satélite de 2022, a qual indica que ela mais que duplicou de tamanho.

Além disso, outras modificações são perceptíveis como o aumento da densidade de construções na área ao sudeste do antigo terreno do jockey, área que hoje possui várias pequenas indústrias. Assim, no mapa de situação (figura 41) ao lado, buscou-se entender os elementos estruturantes presentes na região e elencar outros elementos, como equipamentos públicos, comércios relevantes e grandes indústrias ou parques industriais. Percebe-se que na região do entorno do aeroporto, a área de intervenção escolhida possui uma maior concentração do uso residencial, em detrimento das demais que são majoritariamente industriais; como citado anteriormente, no mapa 7 esse aspecto também é visível. O fato de haver a maior presença de domicílios contribuiu para a escolha da área de intervenção nesse local.

Figura 41 - Mapa de Situação. Fonte: Elaboração Própria. Dados: Plataforma Google Earth, 2022



LEGENDA

- 1 Parque Industrial Avelino Palma
- 2 Raia Drogasil Centro de Distribuição
- 3 EMEF Prof. Honorato de Lucca
- 4 Indústria Facchini
- 5 Parque Industrial Tanquinho
- 6 Campo de Futebol
- 7 UBS Jardim Aeroporto
- 8 EMEF Jaime Monteiro de Barros
- 9 EMEI Teresa Hendrica Antonissen
- 10 CEI Prof. Hortêncio Pereira da Silva
- 11 Aeroporto Leite Lopes
- 12 Rede Pão Supermercado
- 13 Comercial Gerdau
- 14 Cimento Rio de Ribeirão Preto
- 15 Terreno do Antigo Jockey
- 16 CPFL Serviços
- 17 Jaú Serve Supermercados
- 18 Estação Ferroviária Nova
- 19 Parque Permanente de Exposições
- 20 Campo de Futebol Vila Esperança
- 21 E. E Prof. Nair Guilhermina Pinheiro
- 22 Colorado Máquinas
- 23 EMEI Adriana Coutinho Brandani Camilo
- 24 Agência dos Correios
- 25 11º BAEP - Batalhão de Ações Especiais da Polícia
- 26 E. E. Esplanada da Estação
- 27 Centro Universitário Moura Lacerda
- 28 Rodovia Anhanguera - Anel Viário
- 29 Correios - Distribuição Domiciliar
- Área de Intervenção

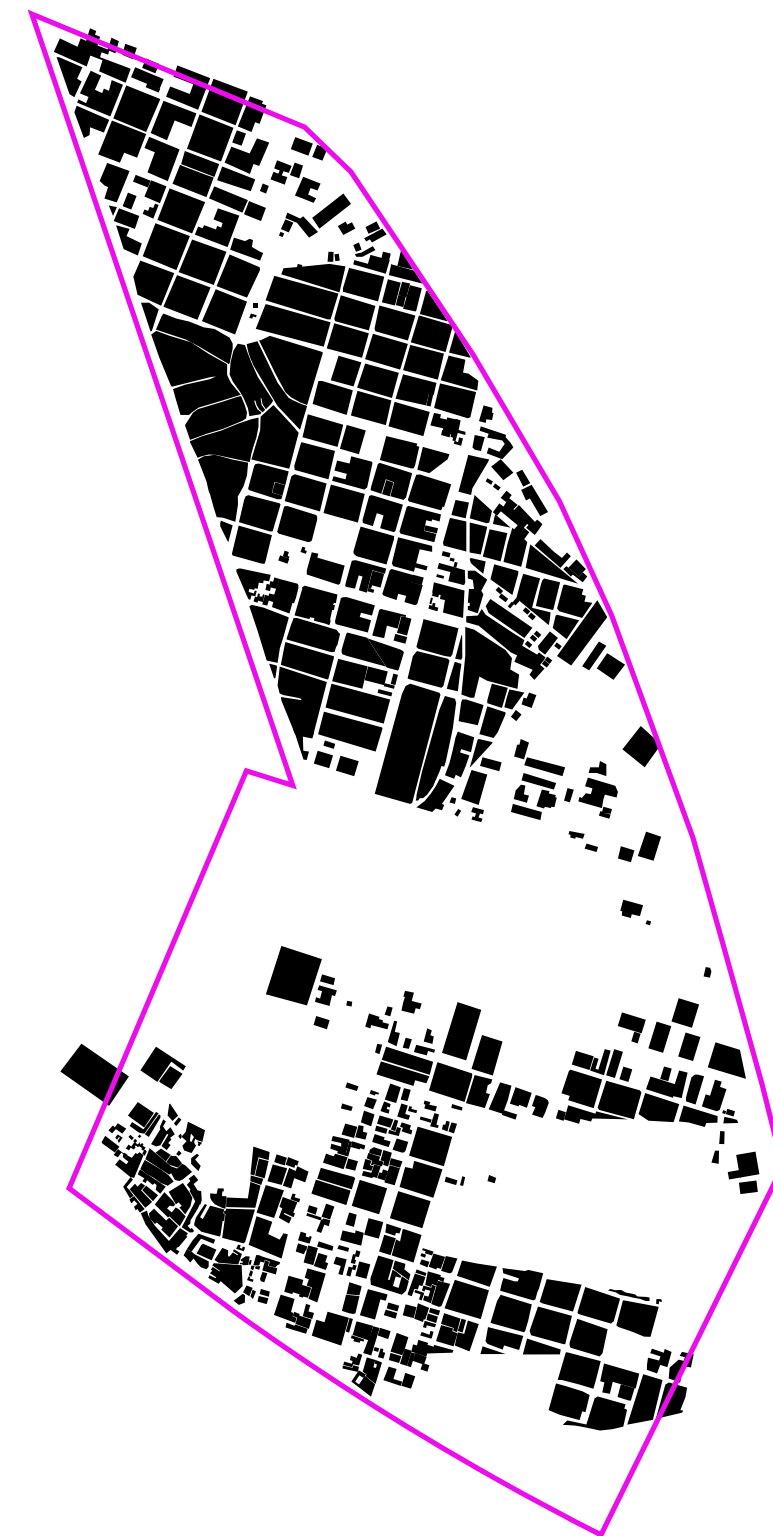


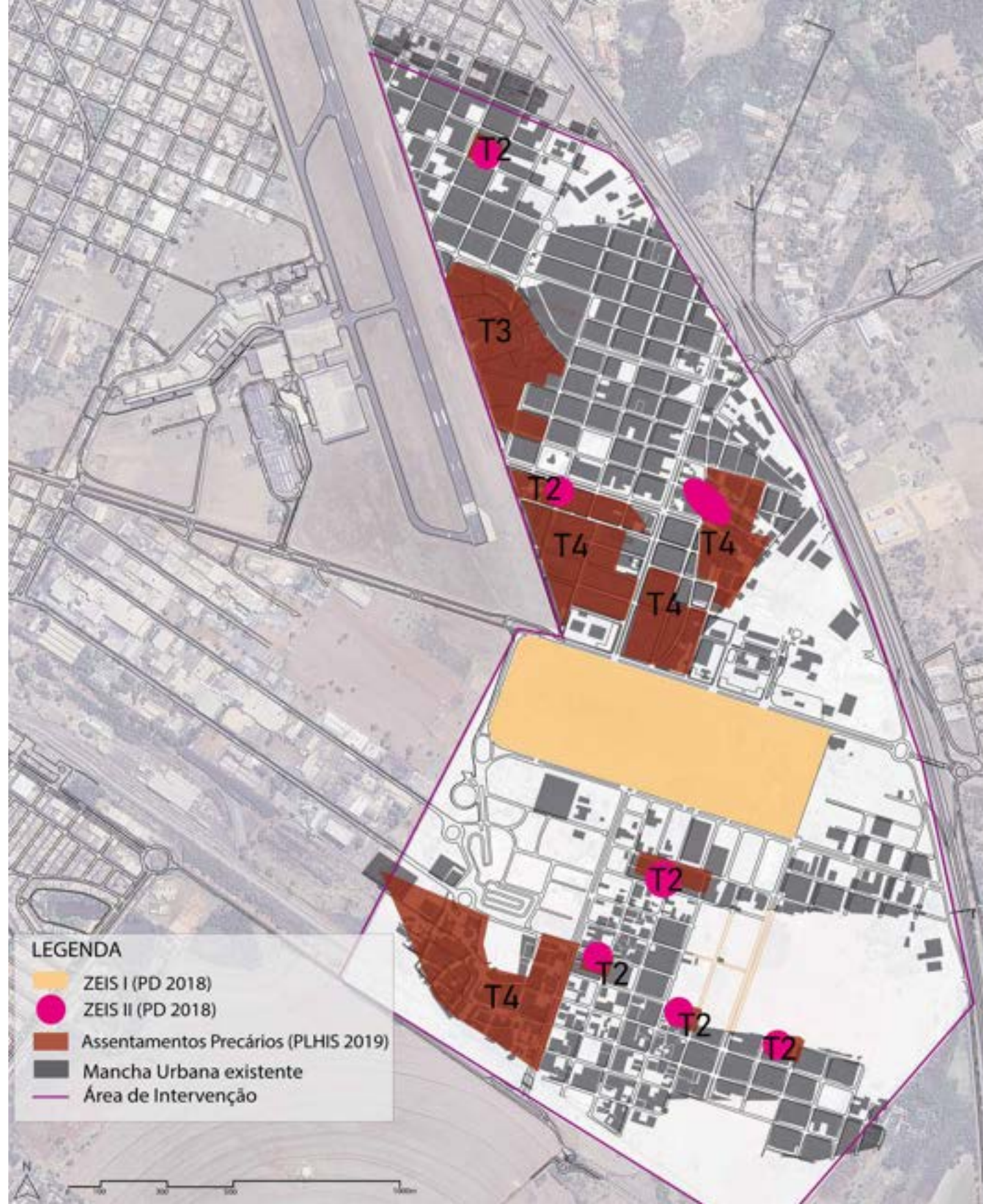
A partir daí, uma primeira leitura desenvolvida para a área foi a de Uso e Ocupação do Solo (figura 42), que confirmou esse caráter habitacional forte, mas mostra também que existem várias indústrias de grande e pequeno porte, poucos comércios concentrados no entorno da Av. Recife e nas bordas da rodovia Anhanguera. As áreas institucionais também são poucas, constituindo-se em seis equipamentos públicos para toda a área: Duas Emeis, um CEI, uma UBS e duas Escolas Estaduais. É perceptível a ausência de espaços públicos ou verdes, algumas áreas que possuem campos de futebol são as únicas presentes nesse local.

Na busca de compreender melhor a conformação da área, a leitura de cheios e vazios (figura 43) mostra que o núcleo superior é altamente adensado com poucos espaços livres possíveis de ocupação, enquanto a área sul é mais dispersa. Além disso, é notável a grande área vazia que se conforma devido ao antigo terreno do Jóquei e o Parque de Exposições, a sua extensão também se configura como uma barreira, essa área classifica-se também como ZEIS-2 (Áreas com mais de 10 mil m² e ocupação menor que 5%) pelo PLHIS (2019). As áreas industriais acabam sendo representadas como grandes áreas vazias, pois por vezes possuem grandes terrenos com áreas livres, mas a área das edificações ou dos barracões são reduzidas.

Figura 42 - Uso e Ocupação do Solo da Área de Intervenção. Fonte: Elaboração Própria.

Figura 43 - Leitura de Cheios e Vazios da Área de Intervenção. Fonte: Elaboração Própria.





Na sequência, essa leitura (figura 44) mostra a relação entre os assentamentos precários existentes na região, e o entendimento do PLHIS (2019) do que poderia ser regularizado (demarcado pelos círculos em rosa), que sinaliza a coincidência das áreas T2 e das ZEIS tipo 2 (Assentamento Informal passível de Regularização).

Entretanto, nessa categoria são sempre comunidades pequenas, ou apenas uma parte de comunidades maiores. Esse mapa mostra que mesmo as áreas que são consideradas consolidáveis pelo plano, atingem um reassentamento médio de 35% (segundo o PLHIS). Desse modo, menos da metade das famílias que residem ali seriam regularizadas, mostrando a necessidade de pensar outras diretrizes para a intervenção. A área demarcada em amarelo corresponde a um vazio urbano, classificado como ZEIS I.

Figura 44- Correspondência entre Zeis I e Assentamentos precários tipo T2. Fonte: Elaboração Própria. Dados: PLHIS (2019)

6. PROPOSIÇÃO PROJETUAL

6.1 - Proposição projetual e Objetivos

A partir de todos os elementos apreendidos através das leituras desenvolvidas, formulou-se uma proposta de intervenção.

Assim, como proposta projetual se coloca a necessidade do desenvolvimento de um Plano de Urbanização, que se constitui por 3 sistemas (Sistema de Espaços Públicos, Sistema de Equipamentos e Sistema de HIS, visando promover o ressarcimento de direitos na área e o direito à cidade.

A proposta se desenvolve em três escalas, que serão desenvolvidas na sequência: o Plano Geral, o Recorte Proposto em dois Trechos.

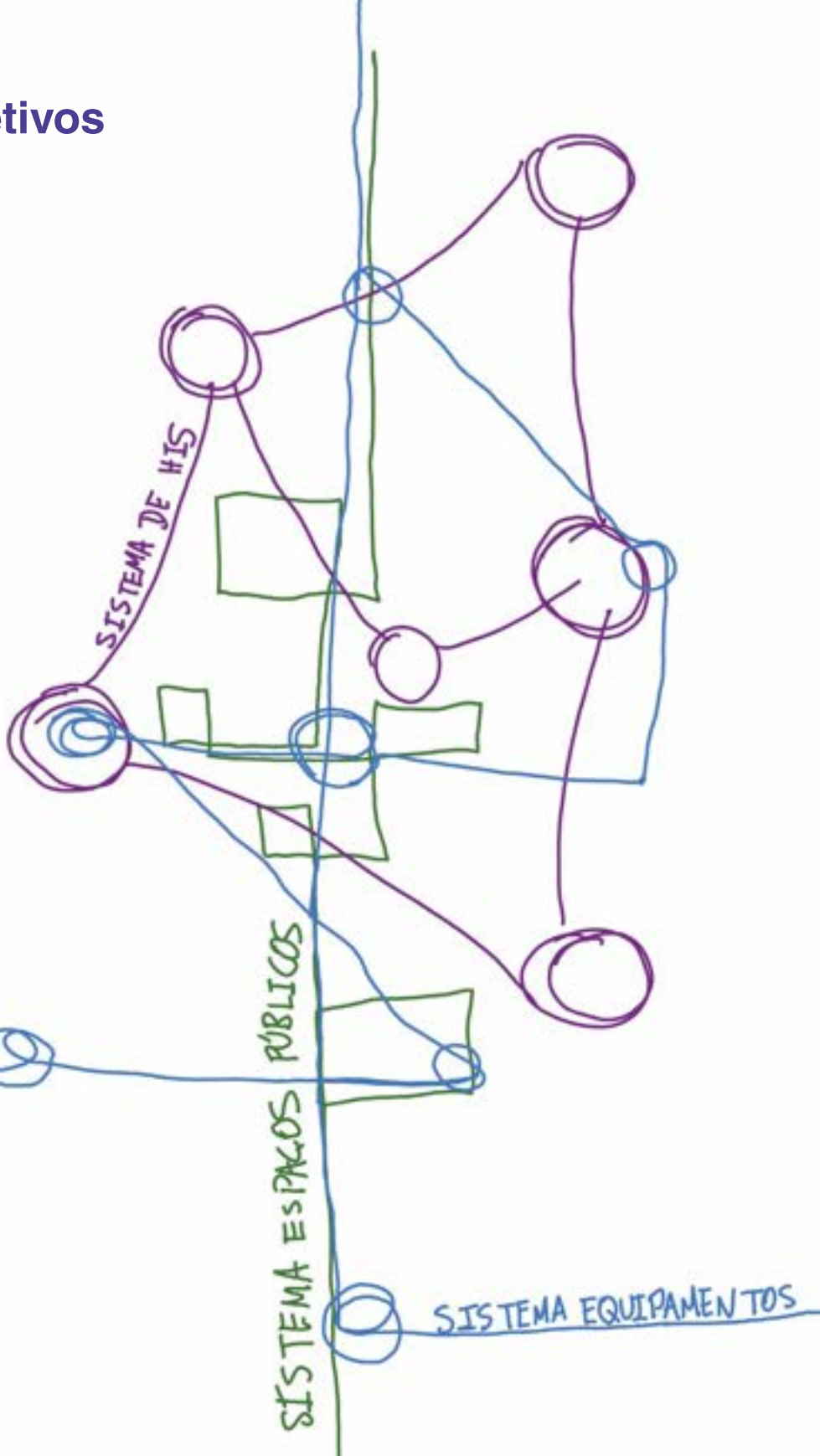


Figura 45 - Diagrama simplificado representando a proposta.

6.2 - Diretrizes Projetuais

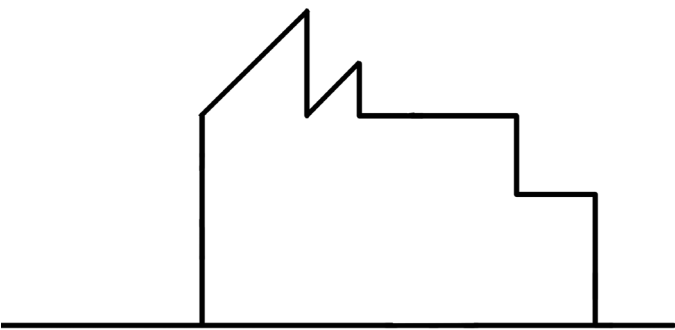
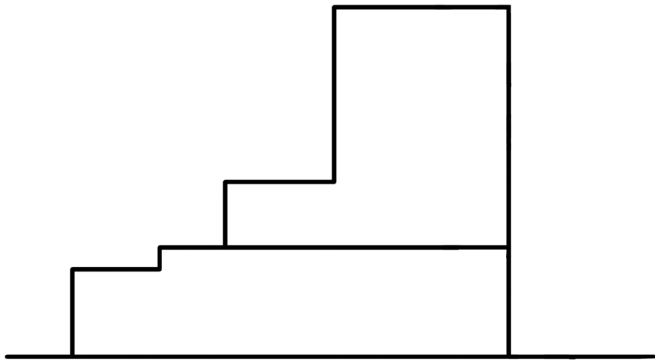


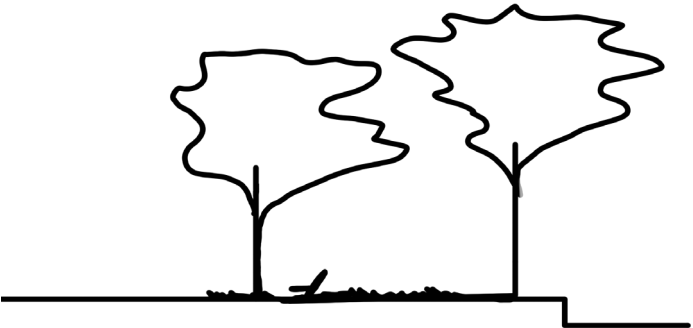
Figura 46 - Símbolos diretrizes.

A partir do desenvolvimento de uma proposição de projeto e de um objetivo que se deseja alcançar, as diretrizes para realização da intervenção são essenciais. Elas se colocam como uma primeira etapa na elaboração do plano urbanístico e buscam nortear a intervenção, levando em conta os conceitos trabalhados até aqui, e as conclusões que as leituras urbanas e da área colocam.

EQUIPAMENTOS: Complementar a baixa demanda de equipamentos existentes na área, proporcionando equipamentos de uso cotidiano e de interesse popular. Focar em equipamentos de saúde, educação e cultura, e associar as áreas públicas ao lazer e ao esporte.



HABITAÇÃO: Pensar os núcleos de HIS como “polos estruturadores” para o seu entorno por meio do uso misto com equipamentos e/ou integração com os espaços públicos.



ESPAÇO PÚBLICO: O espaço público estrutura o desenho urbano, organizando e possibilitando a fruição, além das diversas formas de apropriação da cidade, além de ser um articulador das diversas escalas da cidade.

Agricultura urbana: Busca-se a associação dos pontos de cultivo de hortas comunitárias com os espaços públicos. Além disso, a proposição desses espaços refere-se a promoção do direito à cidade, e a um estímulo a soberania alimentar

MOBILIDADE: Promover o uso dos diferentes modos de transporte, estimular o uso do transporte coletivo, cicloviário e da circulação pedestre.

Diretrizes para o Uso e Ocupação: A área do entorno do Aeroporto é constantemente alvo de discussões quanto a conversão dos Usos dessa área, devido a forte presença industrial, por diversas vezes a prefeitura já sinalizou essa conversão, o que prejudicaria a permanência das comunidades que ali residem. Assim, é essencial manter o caráter de Uso Misto e além disso, reduzir a presença de indústrias nas proximidades das residências.

6.3 - Plano Geral da Intervenção

No âmbito projetual, considerando o exposto nos itens anteriores o primeiro passo foi o desenho dos sistemas propostos para a criação do Plano Urbano Geral, entendendo que eles se configuram por lógicas diferentes entre si.

Malha estruturante

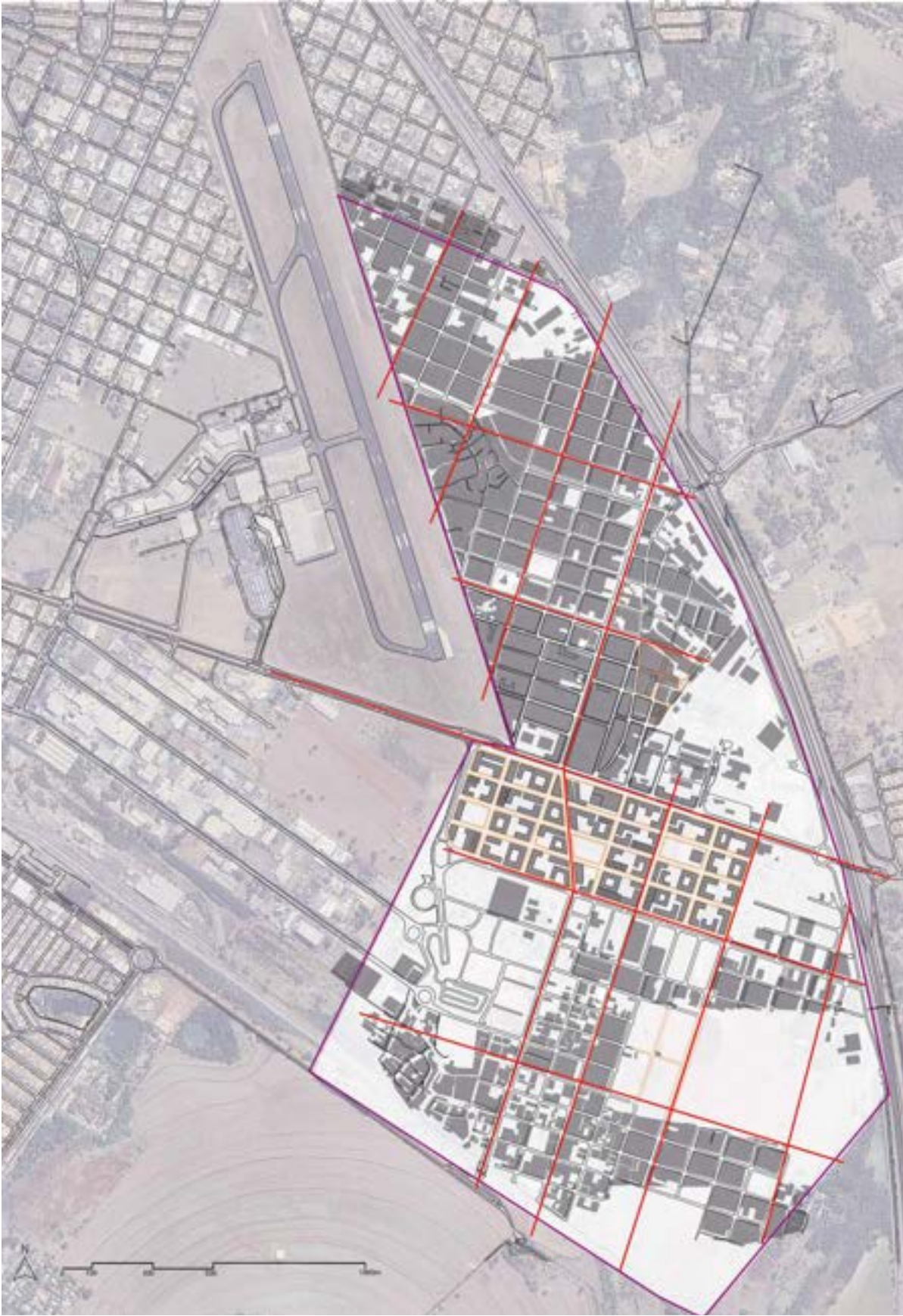
Um primeiro elemento definidor do desenho foi utilizado, sendo uma malha de eixos ortogonais. Por meio de uma malha de eixos (figura 47), distanciados 500m em um sentido e 350 m em outro, orienta-se a distribuição de equipamentos e espaços públicos.

Essa estratégia busca respeitar a morfologia das quadras já consolidadas, apenas complementando-as nas partes em que há a interrupção do tecido urbano. Os intervalos dos eixos respeitam as distâncias percorriáveis pelo pedestre, sem grandes dificuldades. Assim, a presença desses pontos de atração alinhados aos eixos, configura essas ruas como os principais eixos de circulação da área.

Na figura 48, a malha foi adaptada visando reforçar os eixos, a partir de pequenas distorções já resultantes do processo de projeto.

Figura 47 - Malha original de eixos ortogonais

Figura 48 - Malha estruturante adaptada para reforçar os eixos



Sistema de Espaços Públicos

A distribuição dos espaços públicos segue a lógica dos eixos estruturantes na escala macro, e nas quadras da área nova o eixo de agricultura urbana guia a ocupação do interior das quadras. De modo geral intencionou-se o posicionamento de espaços públicos por toda a área, assim toda a população poderia ter acesso a esses espaços.

Sistema de Equipamentos

Entendendo que o padrão de distribuição de equipamentos existente hoje na região não é suficiente (como mostrado nas figuras 36 a 37); e que parte da concretização do Direito à Cidade passa pelo acesso aos serviços públicos e de qualidade, oferecidos pelo Estado, foram propostos uma série de equipamentos para área de intervenção (figura 50).

A intenção é que eles possam atender não somente a área, mas todo o Setor Norte e a região ao leste, que ainda está dentro do perímetro urbano, mas com uma urbanização mais dispersa.

Como a sua implantação também segue a malha estruturante, eles aparecem num raio aproximado de 500-800 metros. Na figura 57 será possível ver quais são esses equipamentos.



Figura 49 - Sistema de espaços públicos



Figura 50 - Sistema de Equipamentos

Produção Habitacional

Quanto ao sistema de HIS, a sua lógica de distribuição busca ocupar os vazios em meio ao tecido urbano e respeita a localização dos assentamentos precários existentes, mantendo os novos edifício nas proximidades.

As áreas que forem integradas ao tecido urbano, como o vazio referente ao Antigo Jóquei serão destinadas como áreas habitacionais, mas não somente para HIS. A intenção dessa proposta é de promover uma maior diversidade quanto as classes sociais, evitando que a região se conforme tal qual outras áreas do setor norte, totalmente como territórios da habitação de interesse social. A integração poderia ocorrer dentro do mesmo edifício, ou alguns edifícios poderiam ser destinados a HIS e outros a parte da população que não necessita dos subsídios.

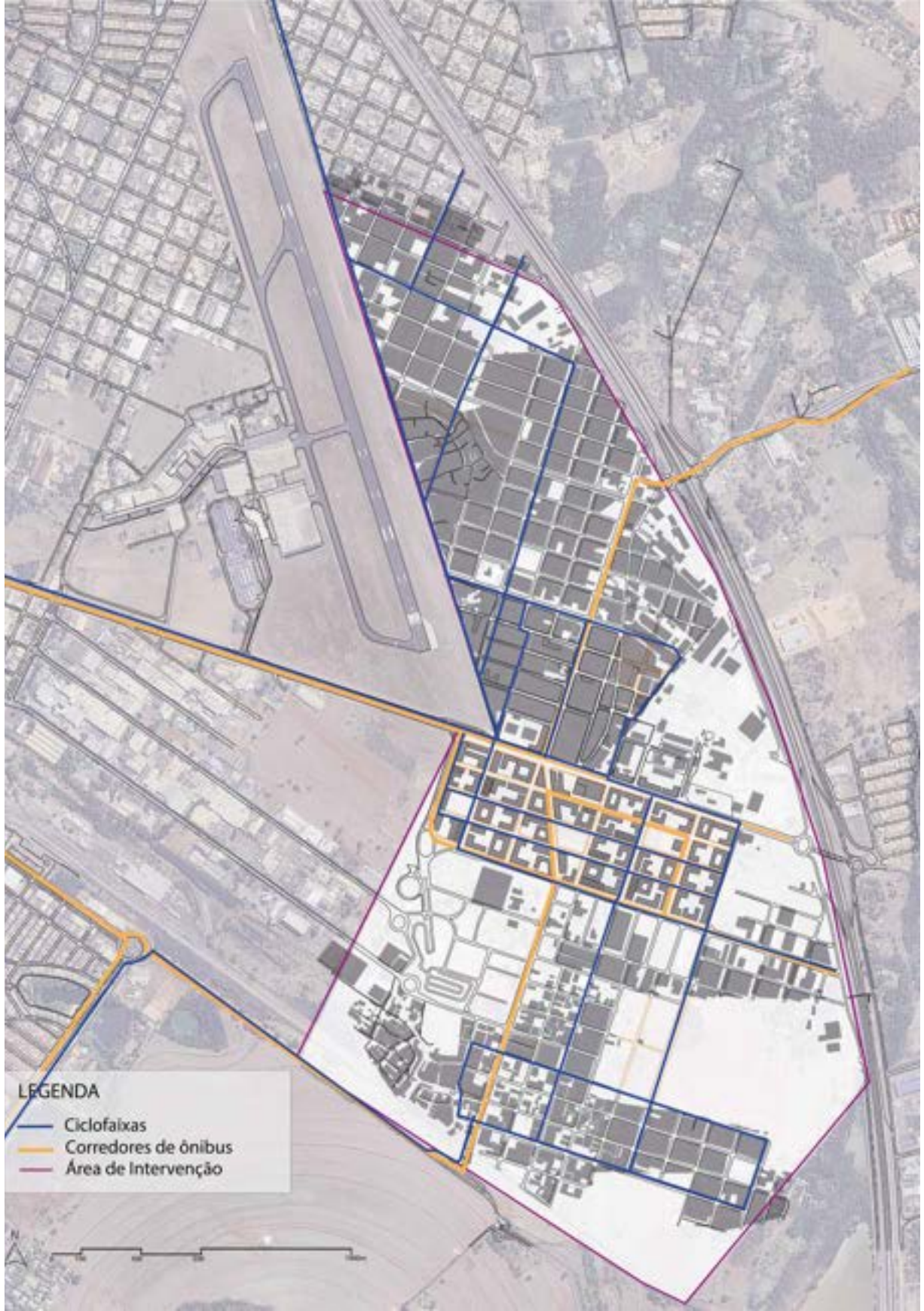
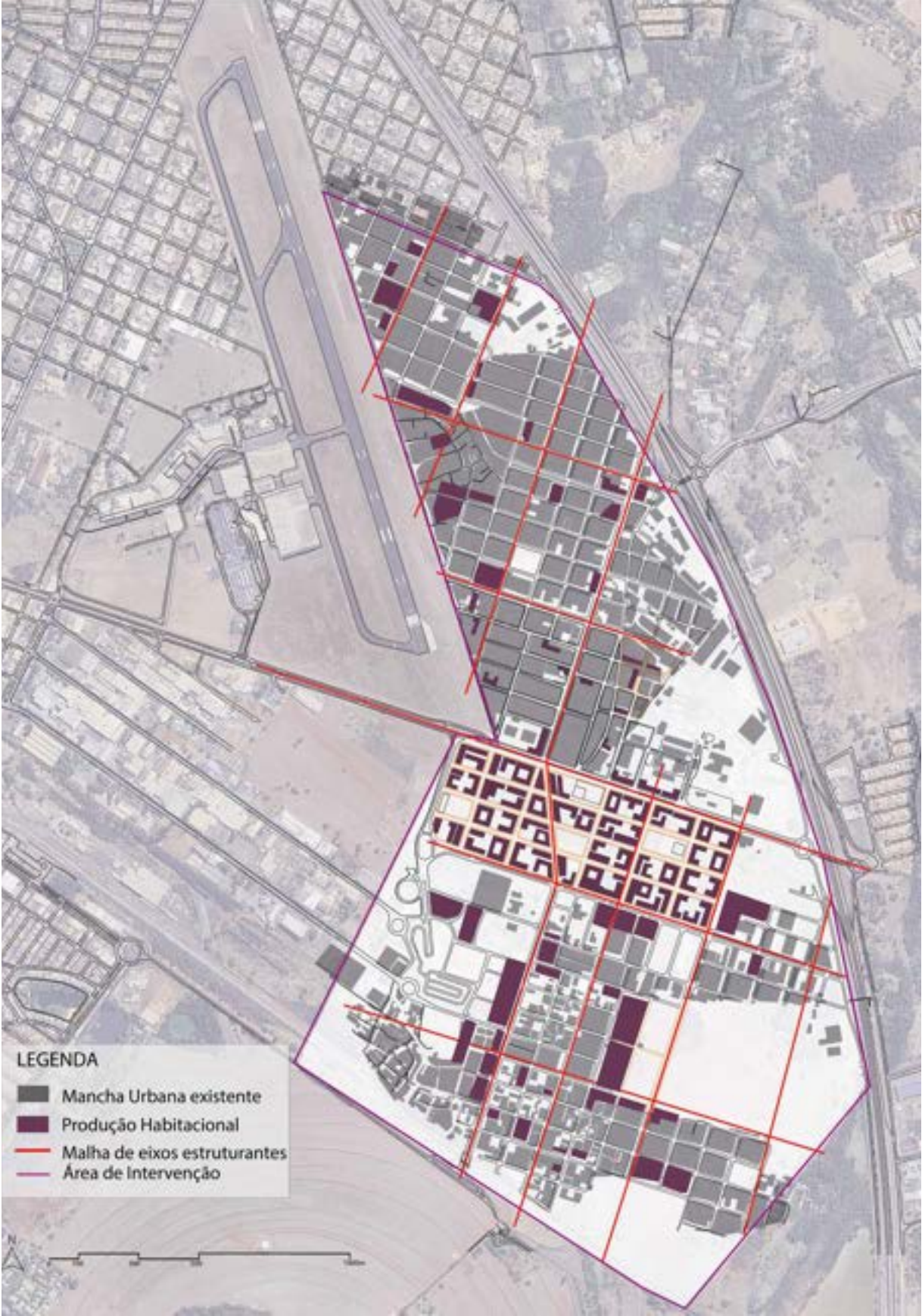
Retomando o desenho da área do Antigo Jóquei, o desenho das quadras também seguiu a malha de eixos estruturantes, procurando integrar essa área nova com as ruas já existentes no entorno.

Mobilidade Urbana

A figura 52 demonstra a implantação da mobilidade. A partir da integração da proposta de corredor norte do Plano de Mobilidade (2019) com a criação de novos corredores que concentram a circulação dos ônibus. A bicicleta já é um meio de

Figura 51 - Produção Habitacional da proposta.

Figura 52 - Implantação da mobilidade urbana.



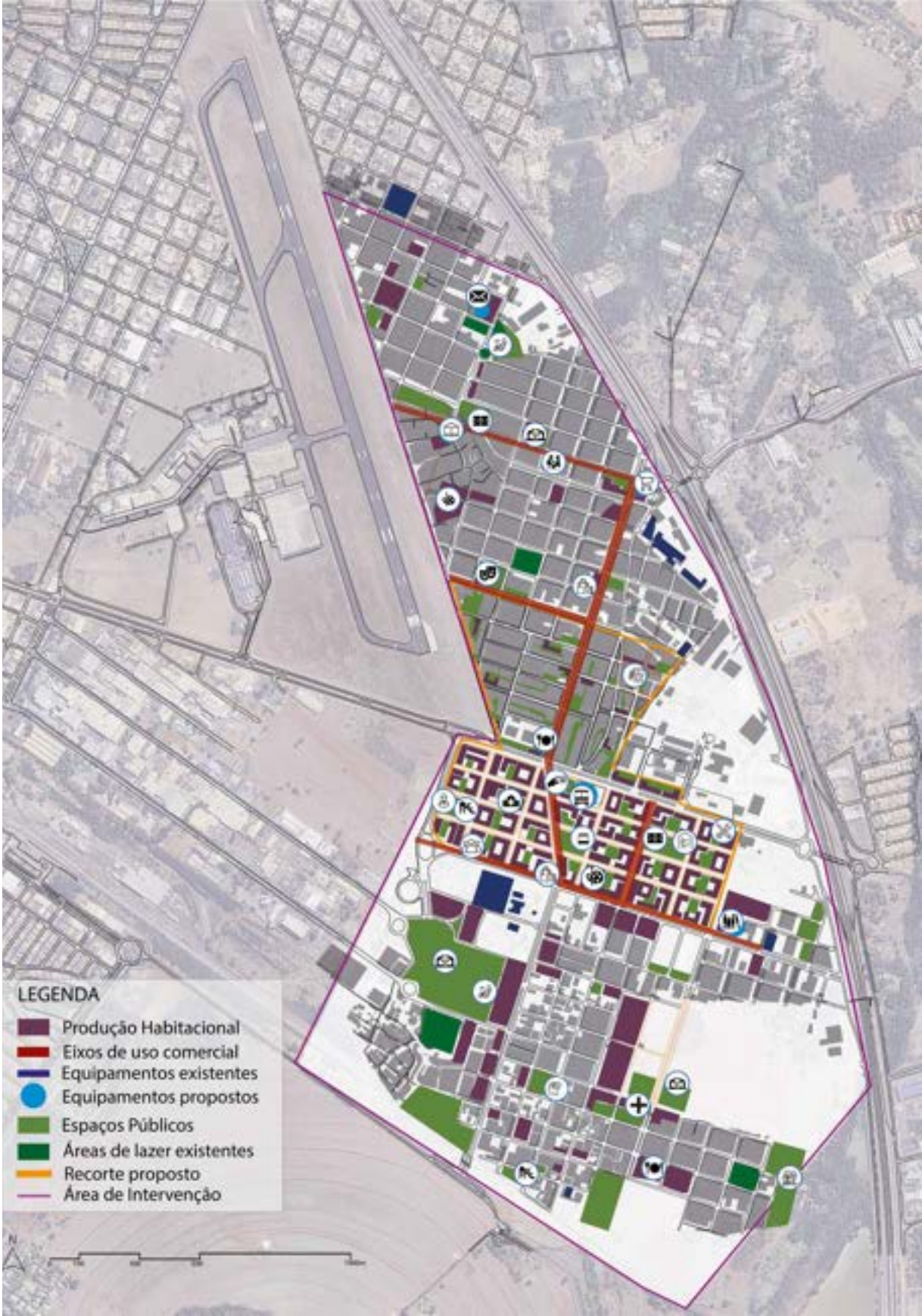
circulação muito utilizado na região e a implantação das ciclofaixas visa dar segurança a esse tipo de mobilidade. Além disso, a intenção é que esse conjunto de ciclofaixas consiga se conectar com a cidade, pelas principais saídas da área de intervenção. Posteriormente, ele se conectaria com um sistema vigente para toda a cidade.

Usos Propostos para Equipamentos e Espaço Públicos

Desse modo, o Plano Geral (figura 53) da área visa distribuir de maneira uniforme os pontos atrativos (espaços públicos e equipamentos) por toda a área de intervenção, permitindo que as demandas existentes sejam supridas e o objetivo da intervenção seja alcançado. Assim, a população possa ter melhor acesso a seus direitos, a moradia, e ao direito à cidade, de modo a se sentir parte integrante da cidade e conseguir melhores condições de vida.

A implantação dos eixos comerciais busca consolidar um uso que já se concentrava nessa localidade (ao longo da Av. Recife) e expandi-lo para a área central da intervenção (recorte proposto). Assim, a presença de áreas comerciais almeja também o deslocamento de pessoas de outras regiões da cidade para essa, além de ser um importante elemento na geração de empregos. A intenção é que esse eixo ocorra associado ao uso misto das novas edificações.

Figura 53 - Plano Geral da Intervenção, com eixos comerciais e usos propostos.



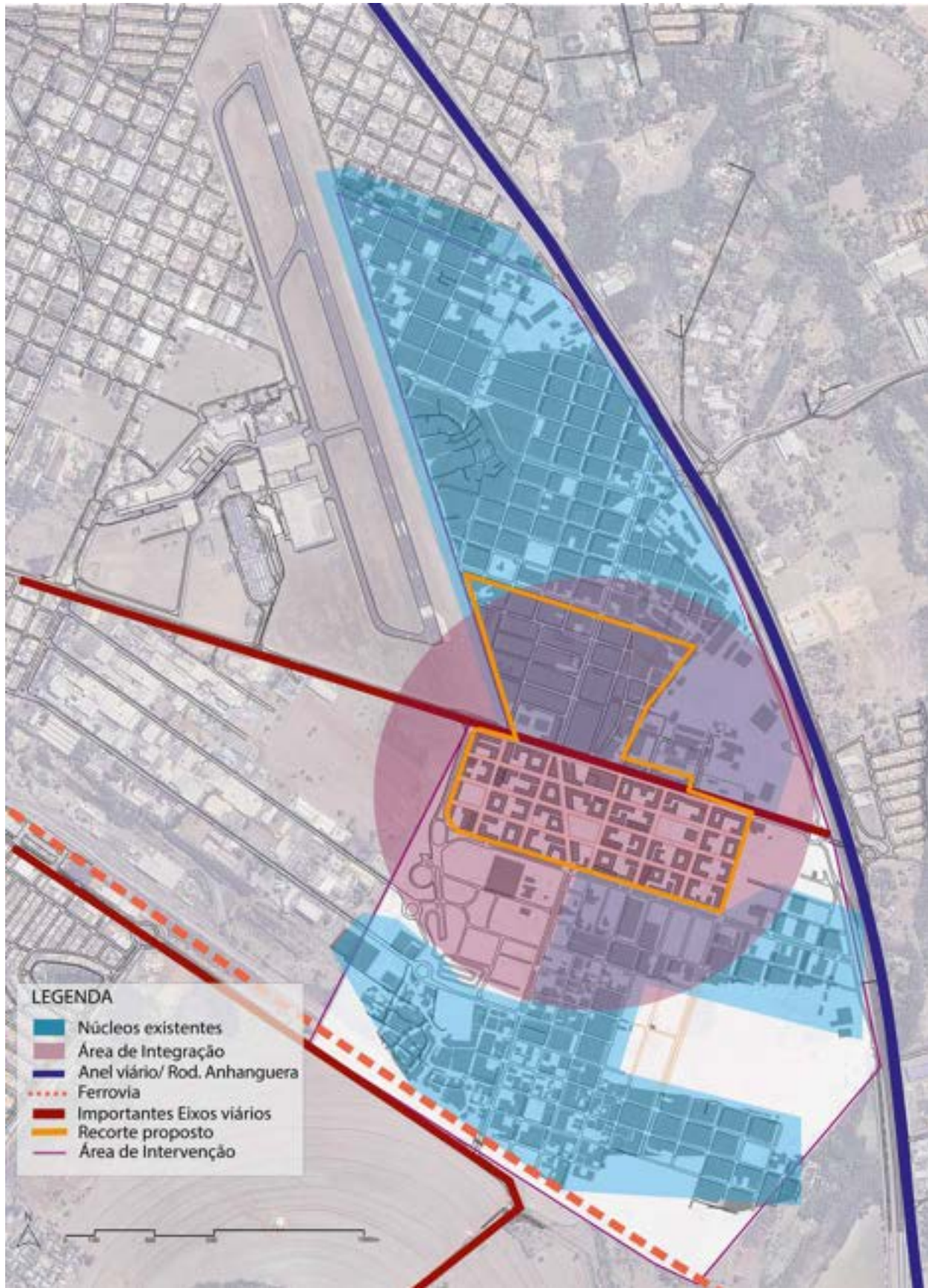
Quanto aos usos propostos (figura 53 e 54) a prioridade foi a proposição de Equipamentos Públicos de Interesse popular - por exemplo Restaurante popular, poupatempo ou instituições de ensino de caráter profissionalizante - os quais visam complementar a oferta dos poucos equipamentos existentes hoje no local.

A morfologia das quadras permite que o espaço público ocorra no interior delas, por meio dos espaços de permanência, para além das áreas de praças. Além disso, outro fator que configura o desenho dos espaços públicos são os eixos de agricultura urbana, e a relação com as tipologias habitacionais.



Figura 54 - Legenda de usos e tipos de equipamentos.

7. RECORTE PROPOSTO



7.1 - Recorte proposto

A partir dessas leituras, percebeu-se a necessidade da escolha de uma área de recorte a ser mais detalhada em relação a área toda. Pela situação dos dois núcleos conformados, percebe-se o potencial que esse grande vazio tem na articulação entre eles (denominado área de integração na figura 55), e consequentemente com o restante da cidade.

Assim, entende-se que o recorte proposto permite trabalhar as diversas situações, mostrando a confluência de várias questões presentes na área de projeto, como questões de acesso e mobilidade, as grandes infraestruturas de transporte, assim como

a possibilidade do desenho da conversão do vazio urbano em área urbanizada, além de promover melhores condições de habitabilidade para as comunidades que ali residem.

Em uma leitura ainda sobre o tema da mobilidade, o deslocamento por automóveis indica que de forma geral a circulação acaba sendo mais lenta no interior das quadras, principalmente nas áreas em que há a presença de assentamentos precários, conforme é possível ver no mapa de fluxos da figura 56. Tal fato se deve a alta densidade habitacional desses locais e ao fato das ruas serem estreitas, dificultando a circulação.

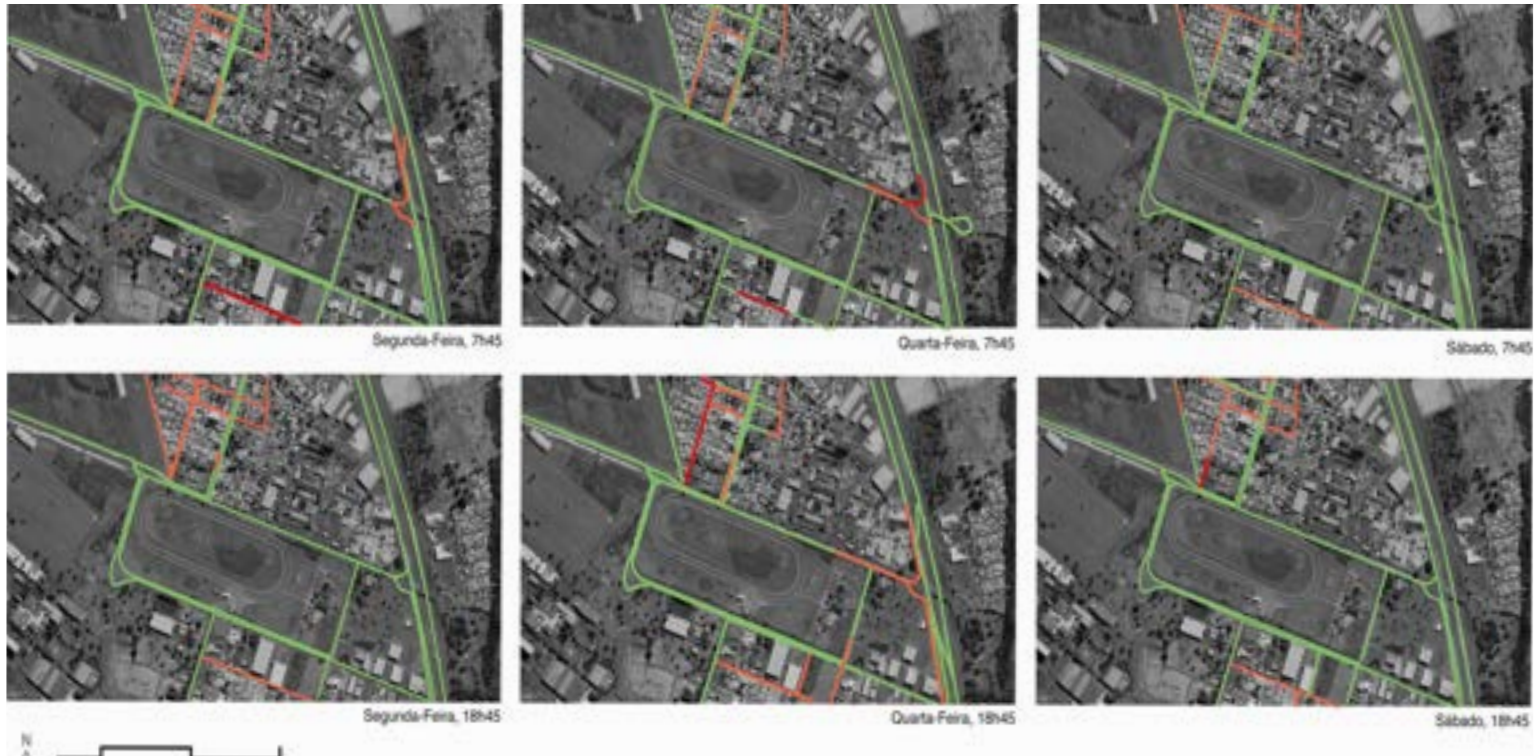


Figura 55 - Esquema Geral do Recorte Proposto

Figura 56 - Mapa de Fluxos. Fonte: Elaboração Própria. Dados: Plataforma Google Maps, 2022

Na região do Recorte, existem algumas ocupações, dentre elas a comunidade Nazaré Paulista e a João Pessoa. Também existem fábricas, inclusive um conglomerado com um letreiro escrito condomínio industrial. Outro elemento importante na região são os muros: do terreno do Antigo Jockey do Parque Permanente de Exposições, das indústrias, e além das grades do Aeroporto, configuram barreiras físicas muito extensas. Na figura ao lado, pelos meios da visita em campo e do acesso a imagens de satélite procurou-se construir uma ideia da caracterização urbana dessa localidade.

Duas comunidades que existem no local recentemente foram alvo de tentativas de reintegração de posse, e foram auxiliadas pelo NAJURP (da FDRP-USP). Posteriormente, a comunidade de Nazaré Paulista ganhou o direito de permanecer no local, em um julgamento em segunda instância com o argumento de que a ocupação cumpre a função social da propriedade.

O documento elaborado por ele trata da análise dos casos de remoção das favelas João Pessoa e Nazaré Paulista, ambas localizadas na região do aeroporto. São demonstradas, nesse documento, diversas ilegalidades dos próprios representantes da lei que, por exemplo, evitam informar, à população, dados de audiências públicas que serão realizadas para que possam se defender publicamente de remoções das áreas onde vivem. (RIZZATTI, 2022, p.291)

Além desses assentamentos existem outros, mapeados pelo PLHIS (2019), como a comunidade Nova Esplança e a Leão Recife, todas com mais de 160 famílias e classificadas como Não Consolidáveis (T4) pelo plano. No entanto, mesmo os nú-

meros mapeados em 2019 pelo plano podem se apresentar defasados, já que a pobreza no Brasil se intensificou nos últimos 3 anos.

Desse modo, percebe-se que ações que co-

laborem com a permanência das pessoas que já residem na região são necessárias. Portanto, o Plano Urbano a ser desenvolvido se justifica, baseando-se na situação de falta de acesso de direitos básicos e ainda mais o direito à cidade.

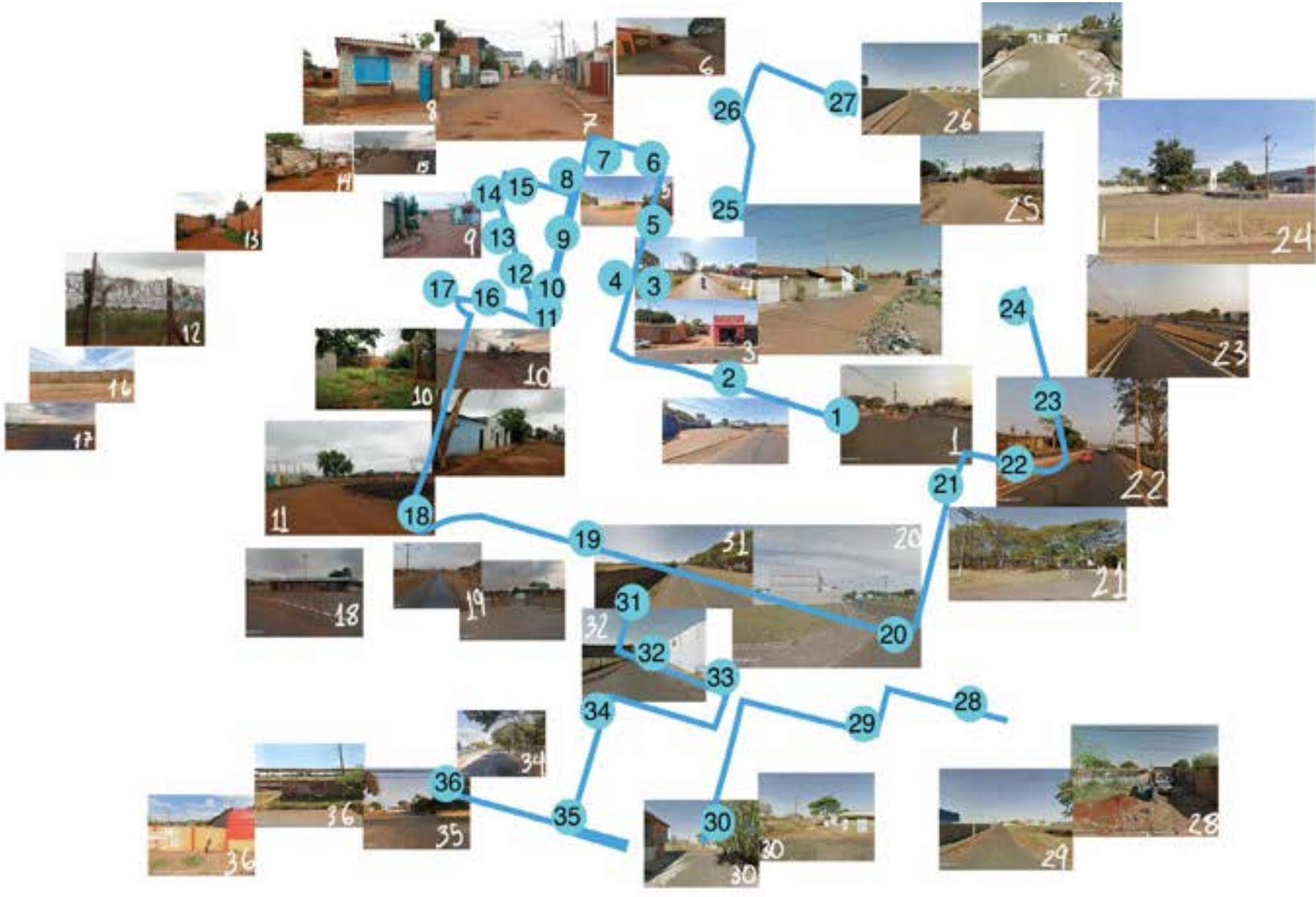


Figura 57 - Mapa síntese da área, visão seriada. Fonte: Elaboração Própria. Fotos e Imagens Google Imagens



Figura 58 - Leitura dos usos existentes na área da Comunidade Nazaré Paulista.

As figuras 58 e 59 demonstram os equipamentos e comércios existentes na área das Comunidades. A da esquerda corresponde a Nazaré Paulista, e a figura da direita corresponde a Comunidade Leão Recife (dados do PLHIS, 2019).

O padrão é o mesmo em ambas, pequenos comércios junto as residencias no interior das quadras e uma maior concentração de comércios,

alguns de maior porte, nas avenidas maiores, principalmente a Av. Recife que divide as duas comunidades. Existem algumas fábricas na região, ao longo da Av. Thomaz Alberto Whately (os números 3 e 4, na figura 60 e 29 e 30 na figura 61).



Figura 59 - Leitura dos usos existentes na área da Comunidade Leão Recife

7.2 - Desenvolvimento do Recorte Proposto

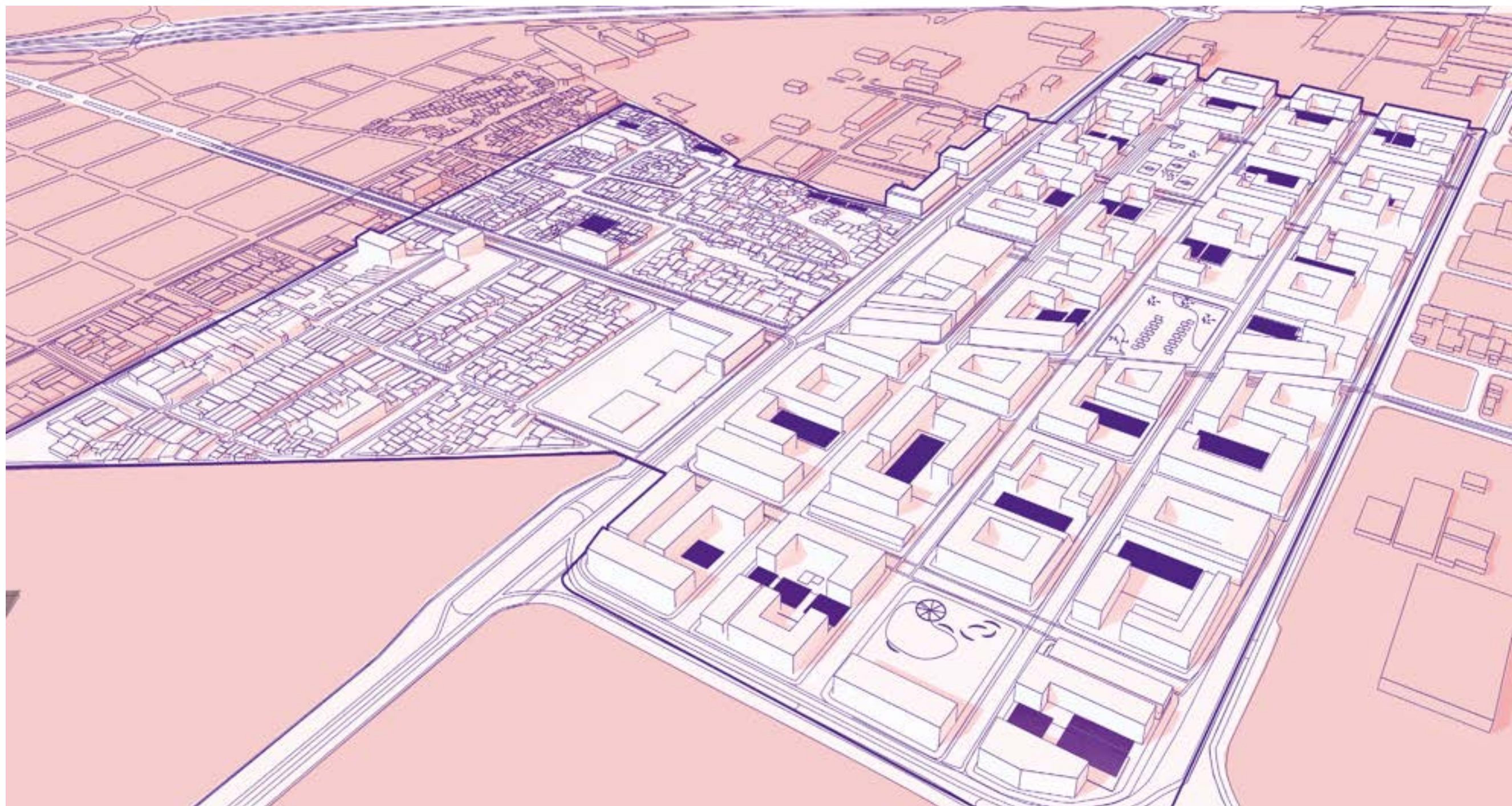
Na área do recorte se intencionou um caráter de centralidade em relação a toda a intervenção, assim, a partir da integração do Vazio do Antigo Jóquei ao tecido urbano, ocorreu o desenho das quadras e ao posicionamento dos três sistemas, conforme a distribuição dos eixos estruturantes.

O desenho das quadras novas se estrutura a partir da existência dos eixos de agricultura urbana longitudinais aos núcleos de quadras. Ele se releciona com o desenho do meio de quadra como um espaço de permanência em diálogo com as tipologias habitacionais, no qual os usos misto no térreo dos edifícios também participam dessa interação.

Desse modo, o interior das quadras se configuram com espaço público, sendo um prolongamento da calçada. Como na referência do projeto da Malagueira (Siza), em que a questão formal das diferentes tipologias conforma os pátios entre casas, o meio de quadra como um espaço público intenciona alcançar um modo de morar diferente. A articulação entre áreas de domínio privado e de domínio público proporciona uma relação diferente de seus habitantes com o espaço público e com o meio de quadra, tornando essa relação mais próxima.

Além disso, implantação das intervenções de mobilidade urbana, os corredores de ônibus e das ciclofaixas, auxiliam a concretização da proposta de intervenção e a integração da área com o restante da cidade.

Figura 60 - Vista aérea do recorte proposto



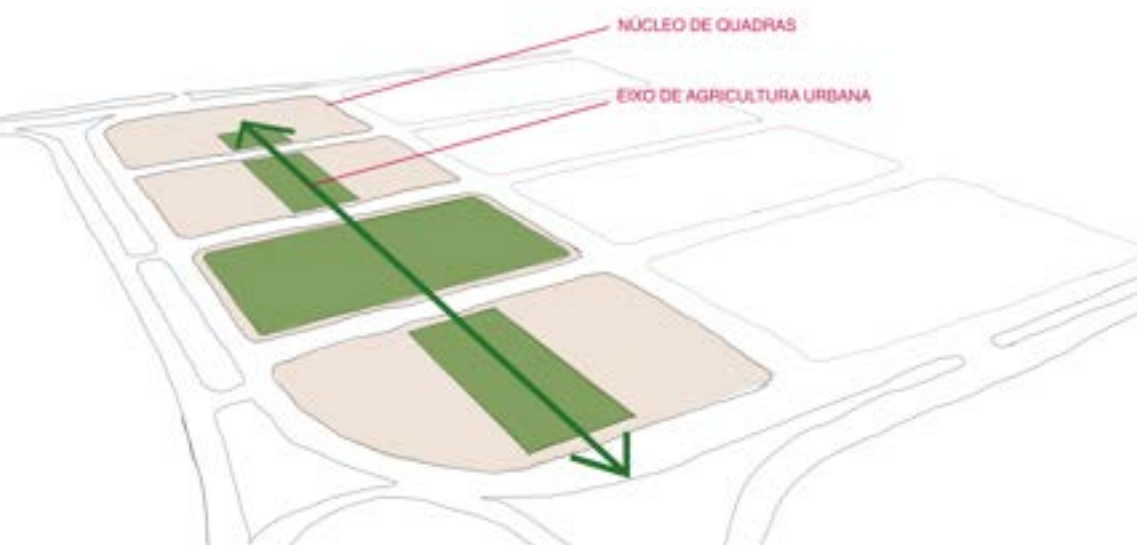


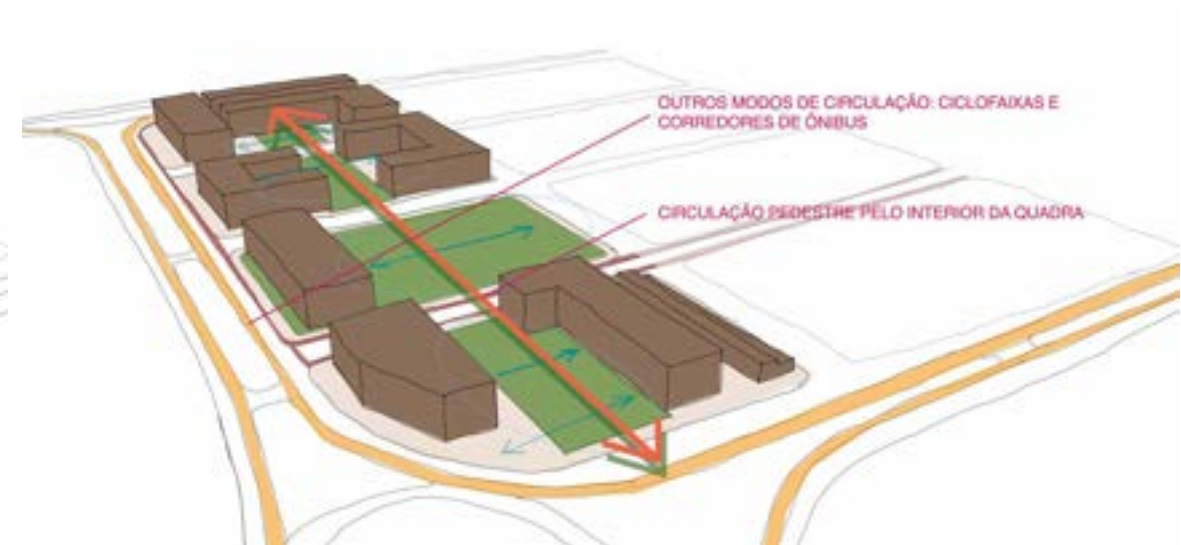
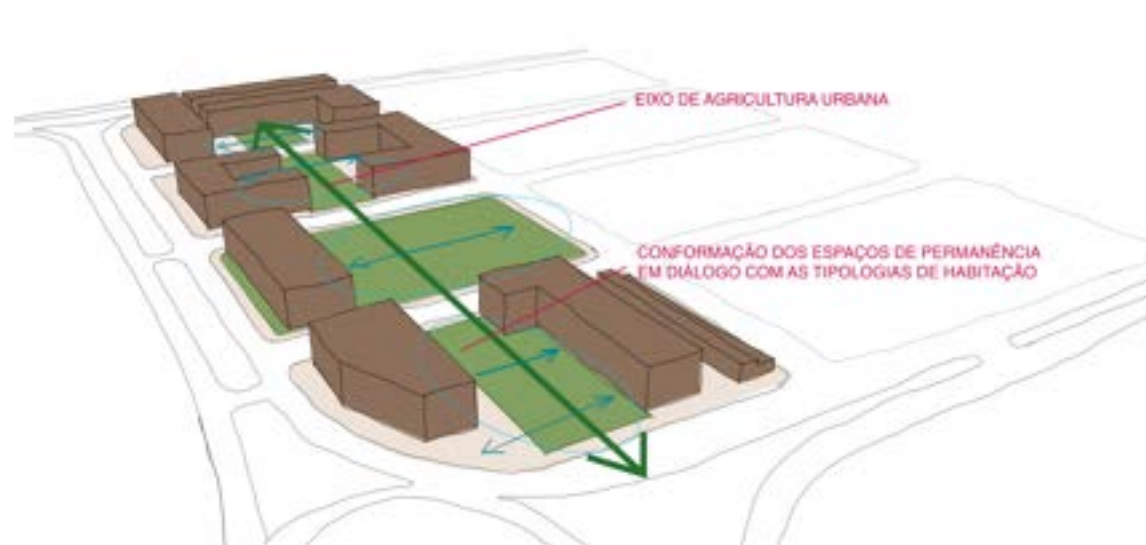
Figura 61 - Esquema conformação dos núcleos de quadras

No primeiro quadro da imagem acima, a cada núcleo de quadras o eixo de agricultura urbana se instala no sentido longitudinal, sendo o estruturante da morfologia das quadras. Na sequência, o segundo quadro demonstra a conformação dos espaços livres de permanência, a partir da relação

com as tipologias habitacionais e com o eixo de agricultura urbana.

Por último, o último quadro demonstra os vários modos de circulação que compõem a intervenção, além de ressaltar a possibilidade da circulação pedestre também pelo interior das quadras.

Figura 62 - Corte Urbano

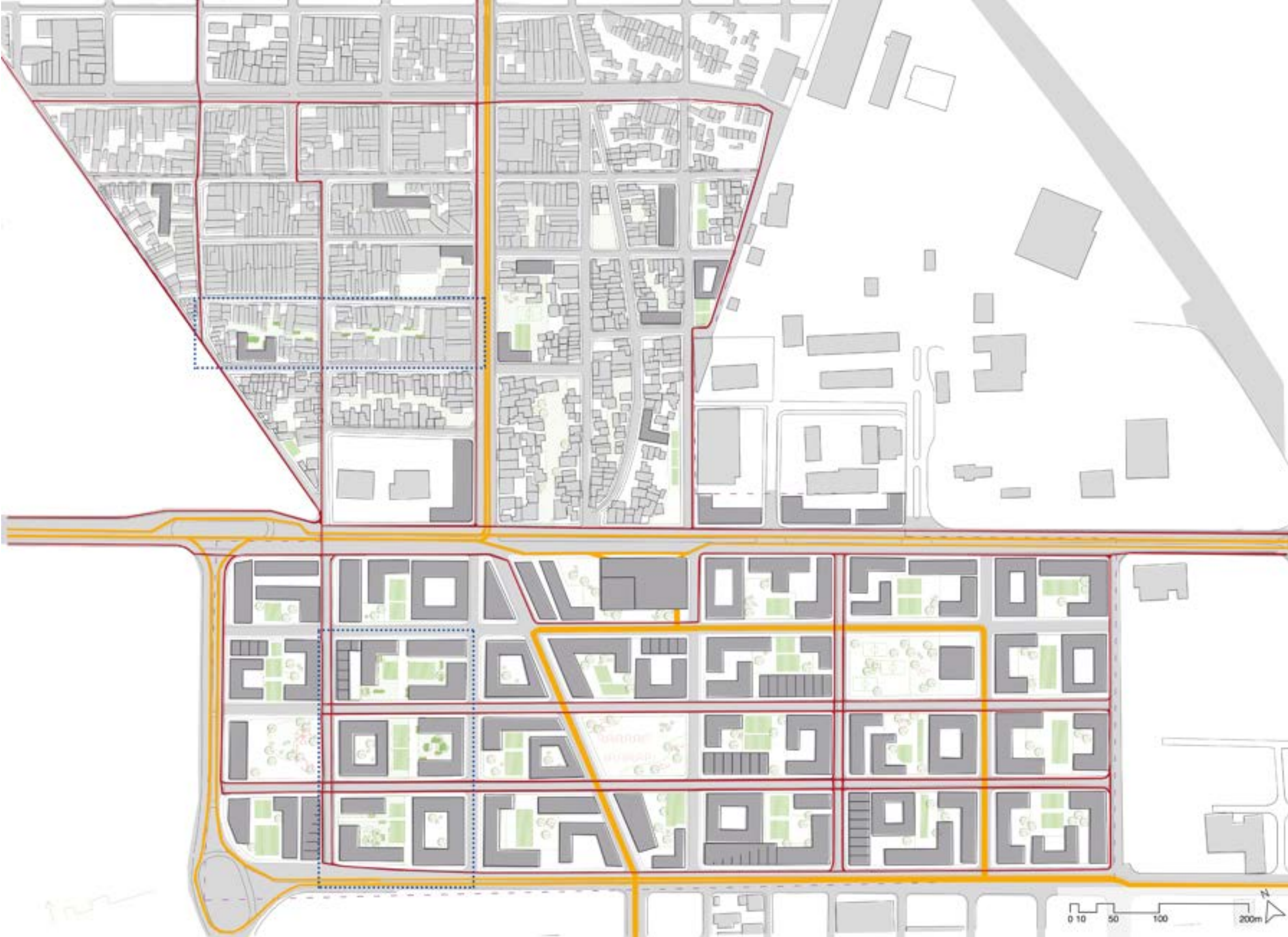


O corte urbano (figura 62) demonstra a a relação entre as áreas existentes e a nova área proposta. O gabarito de até 4 pavimentos permite uma manutenção da paisagem de baixos gabaritos, além de ser uma medida de segurança em relação ao aeroporto.



Figura 63 - Marcação Corte Urbano





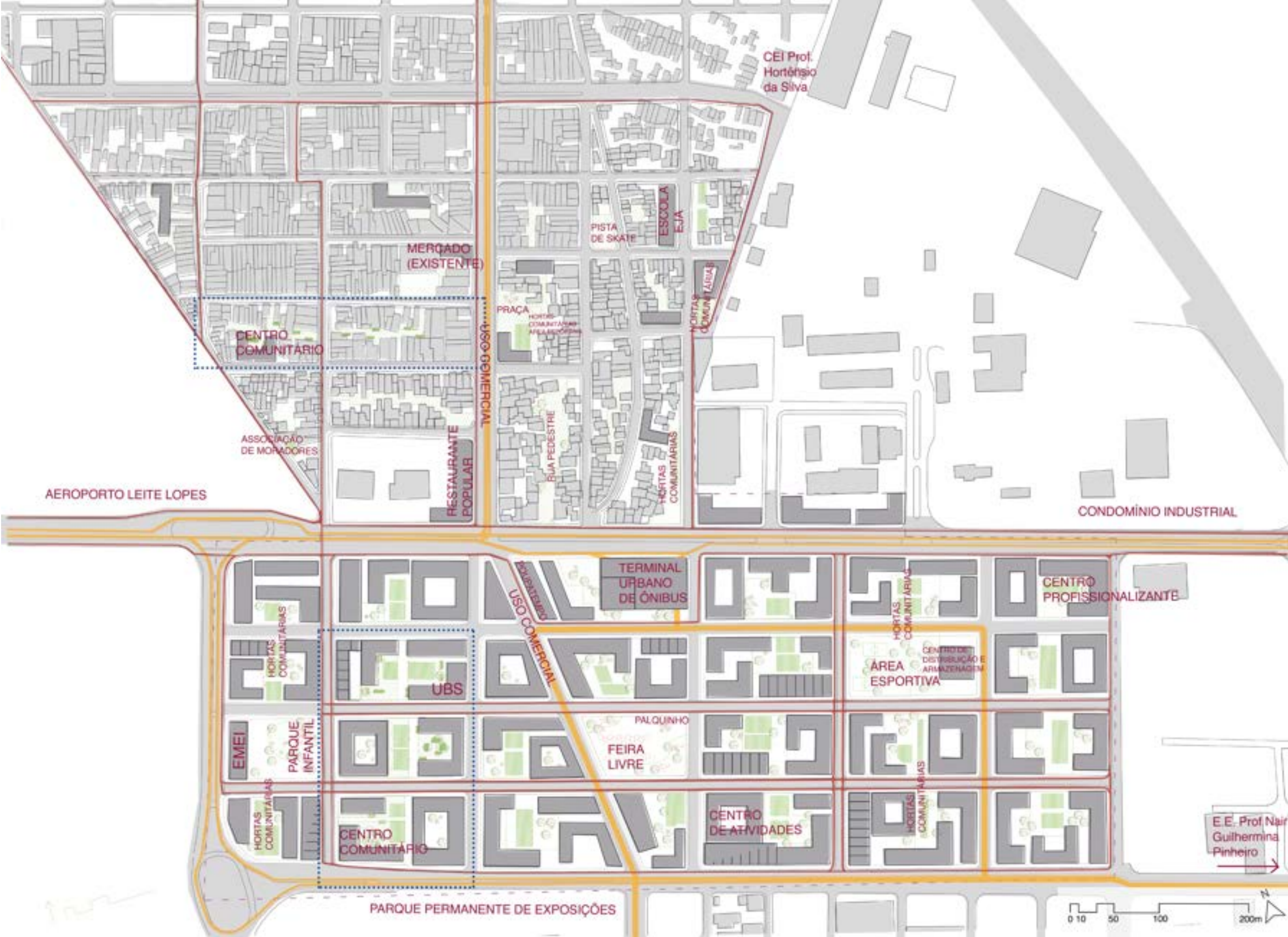
Nesta primeira planta vemos a implantação das intervenções de mobilidade, as relações entre os novos edifícios e as áreas existentes. Além do desenho das quadras e sua integração ao tecido urbano existente e da conformação dos espaço públicos em relação aos edifícios.

No recorte a proposta chega a um total de 75 edifícios que possuem uso habitacional, (descontando aqueles que se destinam a ser equipamentos exclusivos), sendo 4.500 unidades habitacionais propostas, divididas nos edifícios de 4 pavimentos.

Esse cálculo considerou a área média dos edifícios entre 1500 e 2000 m² (por pavimento), e uma média de 20 unidades por pavimento, considerando a unidade habitacional com 75 m². Outro fator foi desconsiderar o pavimento térreo devido ao seu uso misto associado a comércio, serviços ou equipamentos. As casas térreas em fita foram somadas individualmente ao número de unidades, totalizando 53 produzidas.

Essa produção, poderia abrigar uma população média de 13.660 mil pessoas, considerando núcleos familiares de 3 pessoas. Por quadras, concentram-se uma média de 488 moradores

Figura 64 - Planta do Recorte Proposto



Como mostrado anteriormente no Plano Geral da intervenção, uma série de equipamentos foram propostos, de modo a complementar a demanda existente e promover a inserção urbana da população residente. A planta do recorte mostra a disposição desses equipamentos e dos usos nos espaços públicos (figura 67).

A maioria dos equipamentos se concentra na área nova, mas alguns equipamentos foram colocados na área existente, associados ao uso misto nos novos edifícios.

A presença de equipamentos correspondentes a uma escala maior, como um Terminal Urbano de Transporte Coletivo, Centro de Atividades e Poupatempo, assim como o uso comercial colaboram para a configuração dessa centralidade, em relação a toda intervenção.

Figura 65 - Programação geral da intervenção, equipamentos comunitários e usos das áreas públicas.



Figura 66 - Proposta de organização dos sentidos das ruas



A implantação da intervenção projetual demanda que algumas áreas necessitem de remoções, assim, as habitações em laranja na figura 69 e apresentam núcleos habitacionais que seriam removidos devido a regularização das ruas e ampliação de calçadas.

Outro fator que demanda a remoção são as casas que estão no interior da quadra, sem acesso direto as ruas, e a condições de insolação e ventilação adequadas. A existência dessas casas no interior da quadra, conforma caminhos e vielas que existem para que se consiga ter acesso a elas. As figuras 70 e 71 demonstram as situações descritas.

As remoções das casas do meio de quadra parte do princípio de consolidar esse espaço como uma passagem de pedestres, além de favorecer a iluminação natural e a circulação de ar. No item 8 essas intervenções serão mais detalhadas

O número total de remoções no recorte foram de 150 unidades habitacionais, e a intenção é que as pessoas fossem realocadas próximas ao seu local de origem, e quando possível na mesma quadra.



Figura 67 - Planta da área existente com demarcação das habitações removidas.

Figura 68 - Fotografia demonstrando casas sem acesso a ruas (no interior da quadra). Fonte: Autoria Própria

Figura 69 - Fotografia demonstrando situação de rua na comunidade N. Paulista, o asfalto termina na linha pontilhada. A calçada não está estabelecida, cada casa realiza o pavimento conforme as é viável. Fonte: Autoria Própria



Figura 70 - Cheios e Vazios da área de intervenção

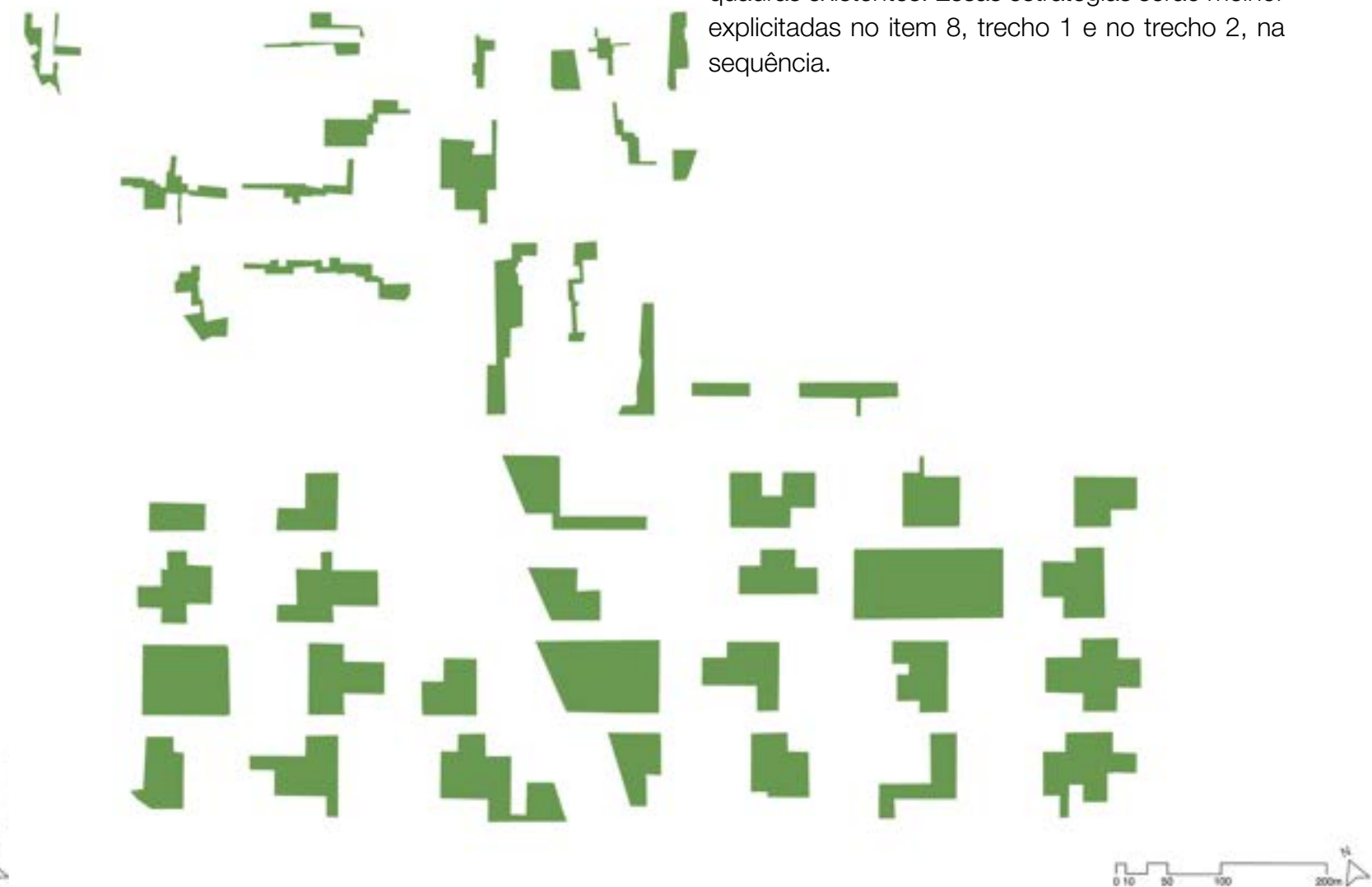
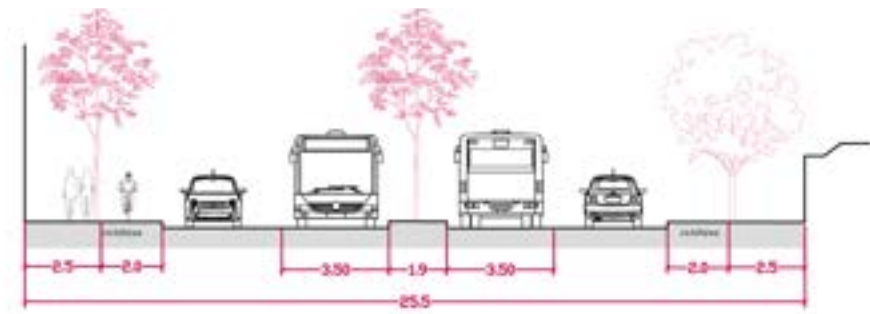
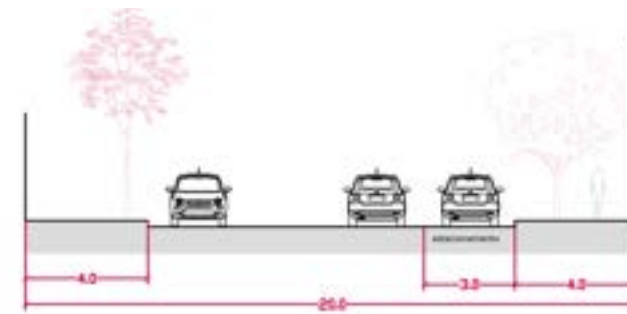


Figura 71 - Formas dos Espaços Públicos da Intervenção

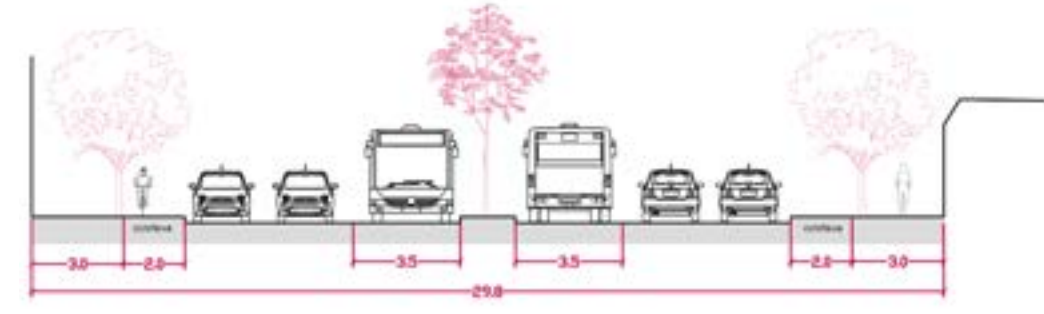
Esse conjunto de imagens demonstra os cheios (figura 70) e os Espaços Públicos Livres (figura 71), em oposição. Desse modo, é perceptível a importância que os espaços livres possuem na proposta, por duas estratégias principais. Os eixos de agricultura urbana nas novas quadras e a consolidação das ruas-pátio de no interior das quadras existentes. Essas estratégias serão melhor explicitadas no item 8, trecho 1 e no trecho 2, na sequência.



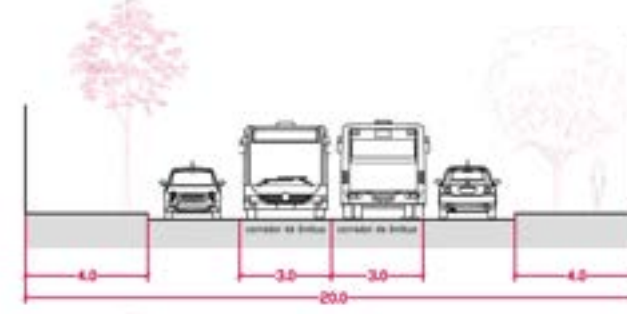
Av. Recife ②



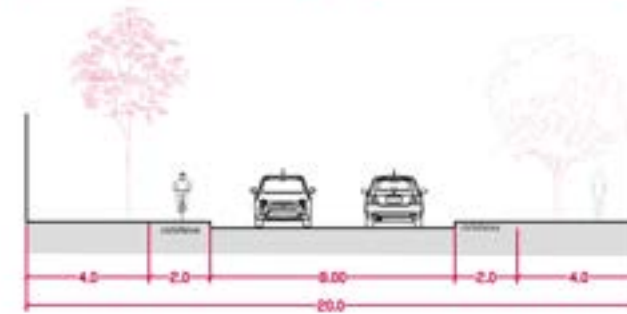
Rua Proposta I ⑥



Av. Thomaz Alberto Whately ③



Rua Proposta II - Corredores de ônibus ⑦



Rua Proposta III - Ciclofaixa ⑧

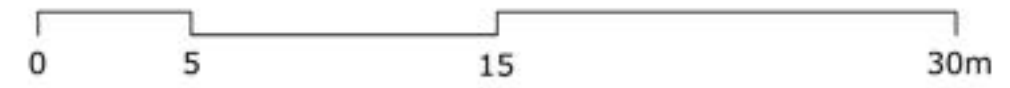


Figura 72 e 73 - Cortes das ruas existentes e ruas propostas

Figura 74 - Marcação dos cortes das ruas



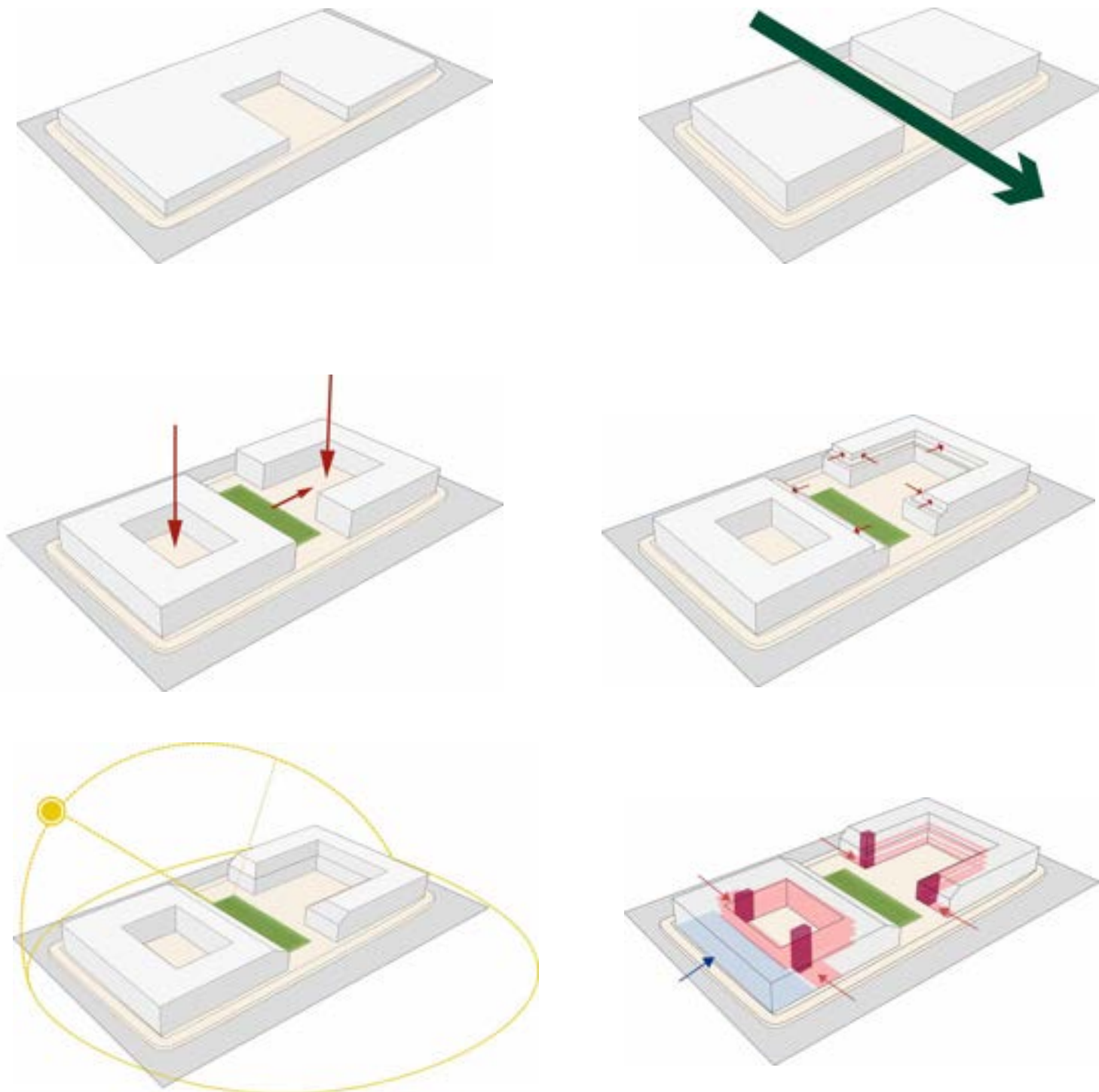


Figura 75 - Esquema formação da quadra

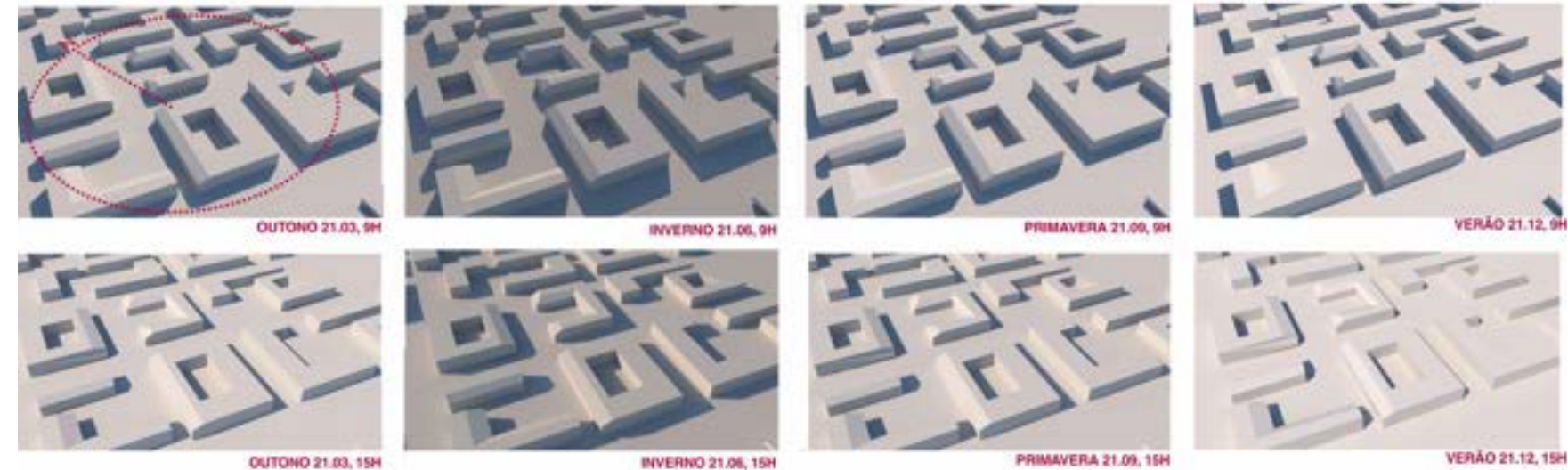


Figura 76 - Estudo de insolação das quadras propostas

As figuras 72 e 73 representam os tipos de rua existentes na intervenção. Na figura 75 são ruas existentes que foram readaptadas para contemplar as intervenções de mobilidade urbana, como os corredores de ônibus e as ciclofaixas. As grandes avenidas são as principais ruas existentes hoje (Récife e Thomaz Alberto Whately) e as intervenções complementam a estrutura existente hoje.

As ruas Bragança Paulista e Nazaré Paulista são internas a área existente da comunidade Nazaré Paulista e são menores, a colocação de ciclofaixas visa atender a demanda de circulação de bicicletas, e as calçadas aumentadas a circulação pedestre.

O esquema ao lado mostra a formação das quadras, a partir da sua constituição em etapas. A partir da divisão em área de domínio público e domínio privado, em seguida o eixo de agricultura urbana se coloca, atravessando a quadra.

No terceiro quadro, os edifícios são moldados para proporcionar uma maior aproveitamento do meio da quadra e das questões de insolação e ventilação. Na sequência, o recuo dos últimos andares garante a maior insolação dos canteiros de cultivo, como visto no quadro em que a insolação é visível. Por último, ve-se a dinâmica interna dos edifícios, dividido entre uso misto e uso habitacional, com a separação dos acessos entre esses dois usos. Quanto a circulação interna ela se concentra voltada para o interior da quadra.

No estabelecimento das formas dos edifícios em relação aos canteiros de cultivo, um estudo de insolação foi realizado (figura 76), permitindo analisar o prolongamento das sombras nas estações do ano. Concluindo que os distanciamentos estão satisfatórios para a insolação, assim como a inclinação da cobertura.

8. TRECHOS

8.1 - Trecho 1 - Área Nova

Na continuidade do desenvolvimento da proposta projetual, um primeiro trecho foi escolhido para ser mais detalhado. Escolheu-se um conjunto de três quadras que fosse representativo das quadras padrões e que pudesse exemplificar os diversos aspectos trabalhados.

Essa área nova é desenvolvida considerando as estratégias explicitadas no item anterior, principalmente o esquema do núcleo de quadras e formação das quadras (figura 61 e 75).

Na figura 77, vê-se uma vista aérea desse trecho 1 e seus usos do térreo em destaque. Também fica visível a integração das ciclofaixas elevadas no nível da calçada, e a relação entre os edifícios e o meio de quadra, e o edifício e a calçada.

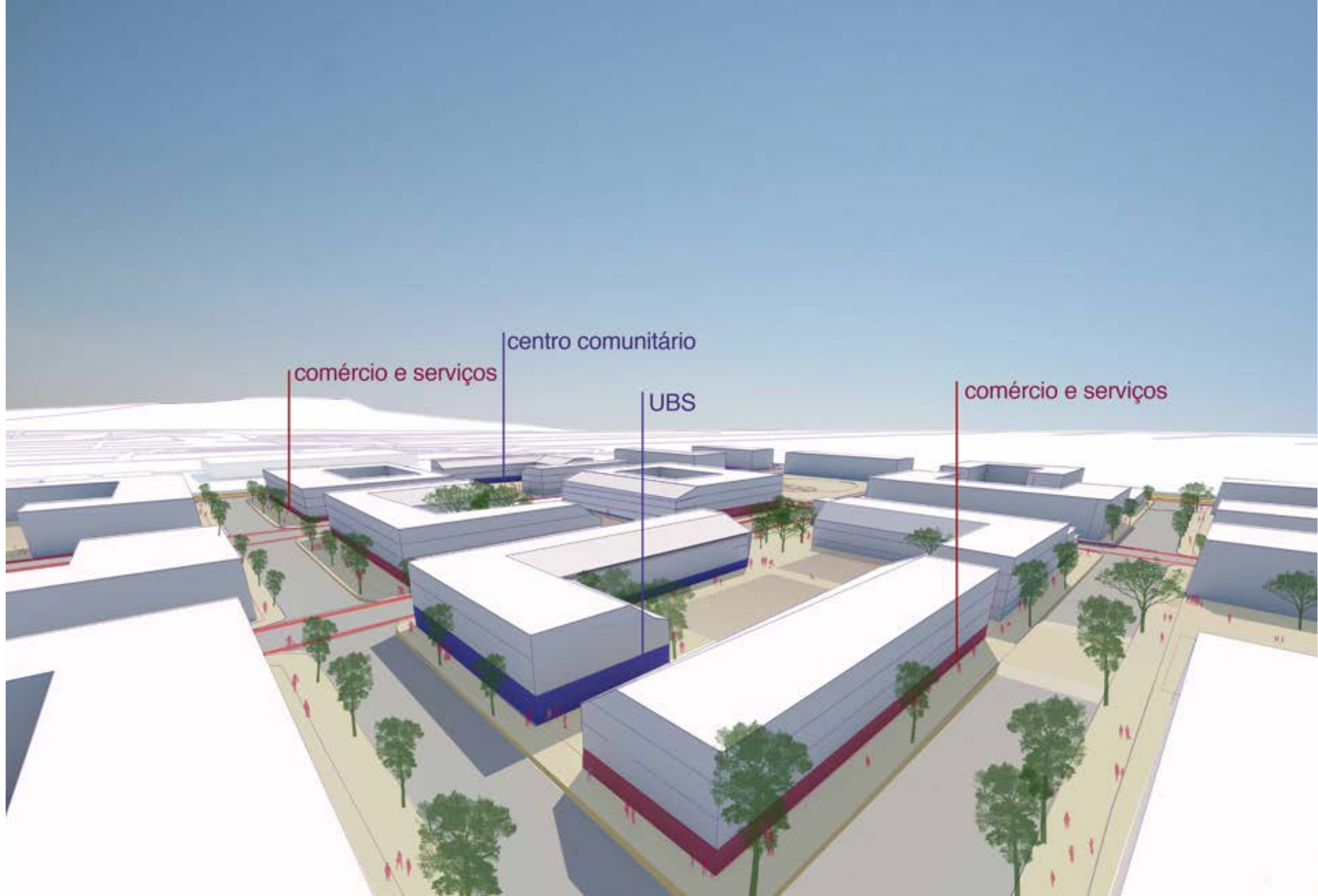
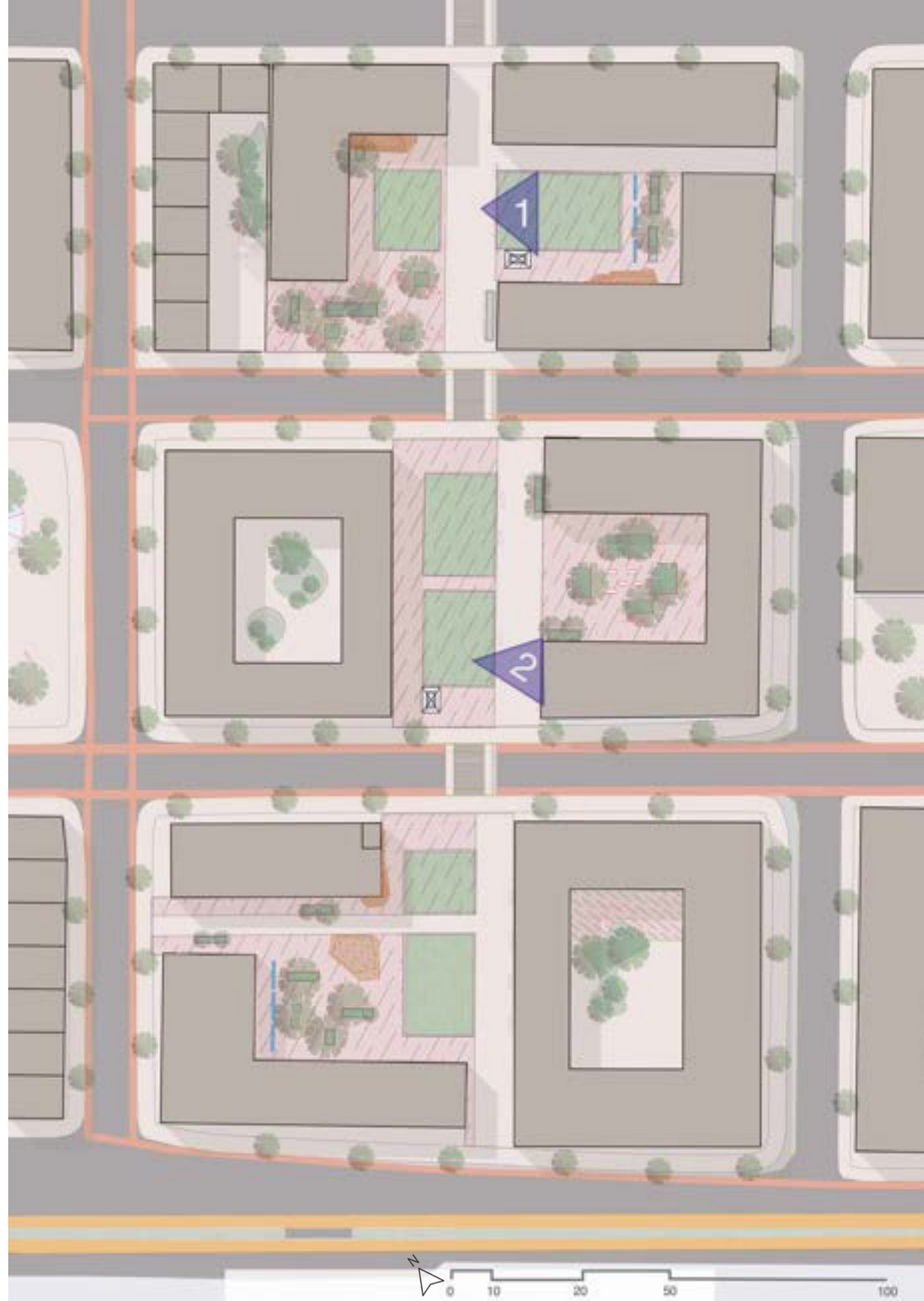


Figura 77 - Vista Aérea da do trecho 1 com demarcação dos usos dos edifícios.



Na planta do primeiro trecho vemos a relação entre os edifícios e o espaço público, assim como nos cortes (figuras 83 e 84). Os triângulos 1 e 2 indicam as perspectivas que aparecem no fim desse tópico.

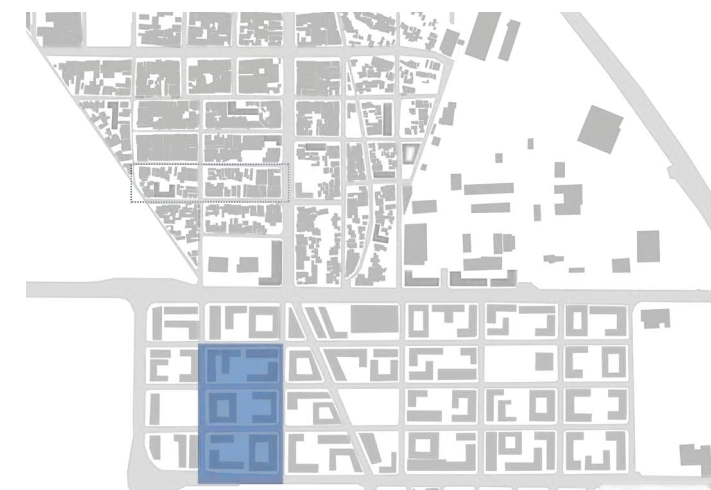
Já a figura 80 reúne todos os usos propostos para o trecho, de modo a transmitir a ambiência da intervenção. Ela se divide em espaços e ações.

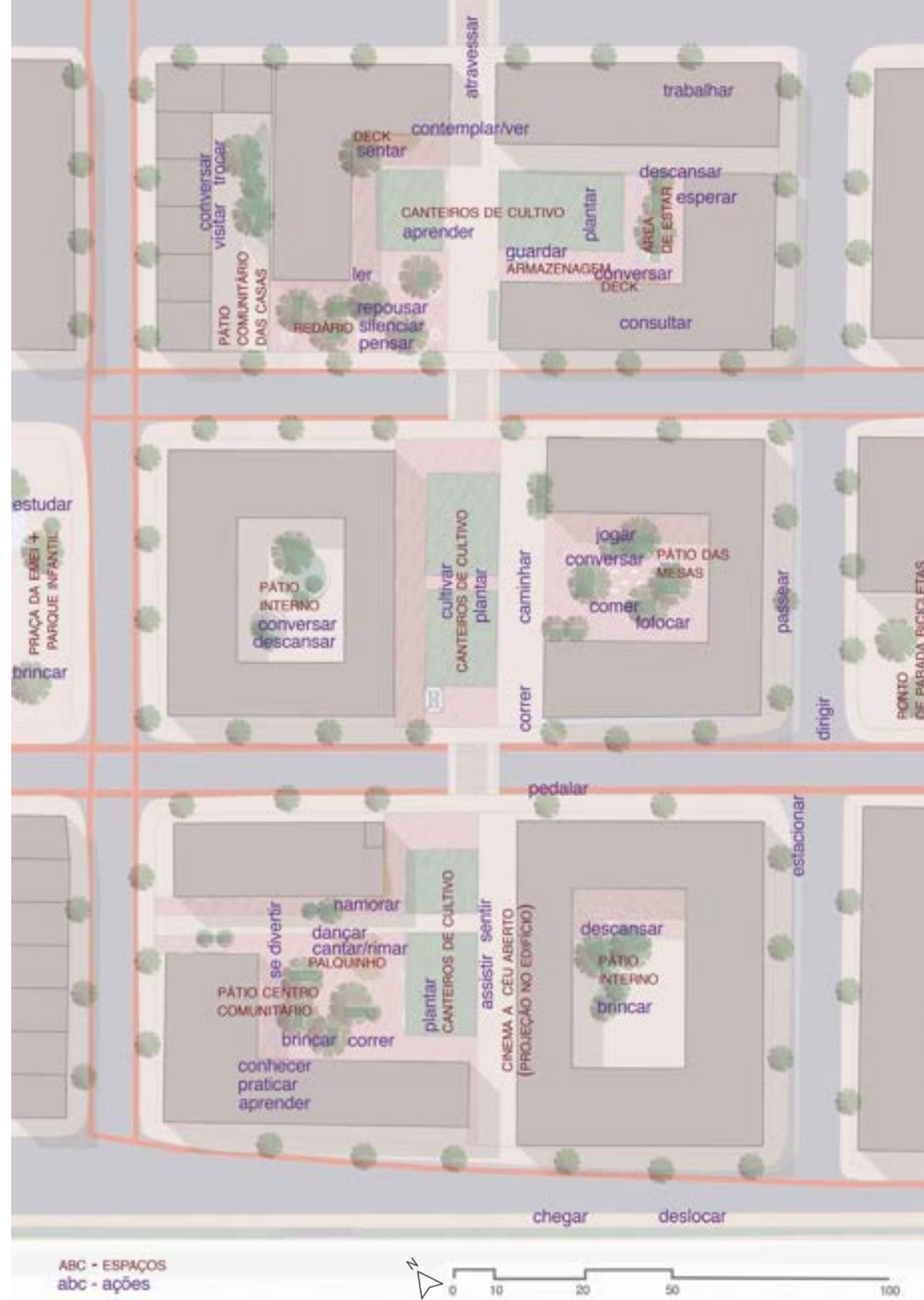
Assim, junto aos canteiros de agricultura urbana, configuram-se espaços de permanência, como no redário e o pátio das mesas. Os decks são estruturas que podem ser apropriados apenas para descanso, trocas ou podem ser um ponto de se expressar e conversar.

A quadra em que se instala o centro comunitário, tem seu uso externo podendo ser associado a ele também, como as exposições de filmes projetados que seriam conduzidas pelo centro também.

Figura 78 - Planta Trecho 1

Figura 79 - Demarcação do trecho no recorte proposto





A ação de trabalhar com as diagonais na cobertura se inspirou no projeto Ilot des Queyres do escritório MDRDV, localizado em Bordeaux (França).

O projeto surgiu como uma referência contemporânea de uma proposta de habitação social. Como solução projetual que compõe a forma do edifício, usa-se as diagonais para respeitar as limitações de gabarito do entorno, além disso se desdobrar para questões de iluminação e ventilação natural.

Outro aspecto que chama atenção é a escala do edifício em relação aos seus vizinhos. Esse conjunto, mais do que fazer parte de uma quadra, acaba auxiliando na sua delimitação e criando uma

ambiência interna a ele. Essa intenção dos edifícios delimitarem a quadra também foi algo que se buscou com a proposta projetual.

A proposta integra edifícios de habitação social (163 unidades) para um total de 308 apartamentos propostos.

Figura 80 - Diagrama de ações e atividades para o trecho 1

Figura 81 e 82 - Implantação e Vista Aérea do projeto Ilot des Queyries, MDRDV



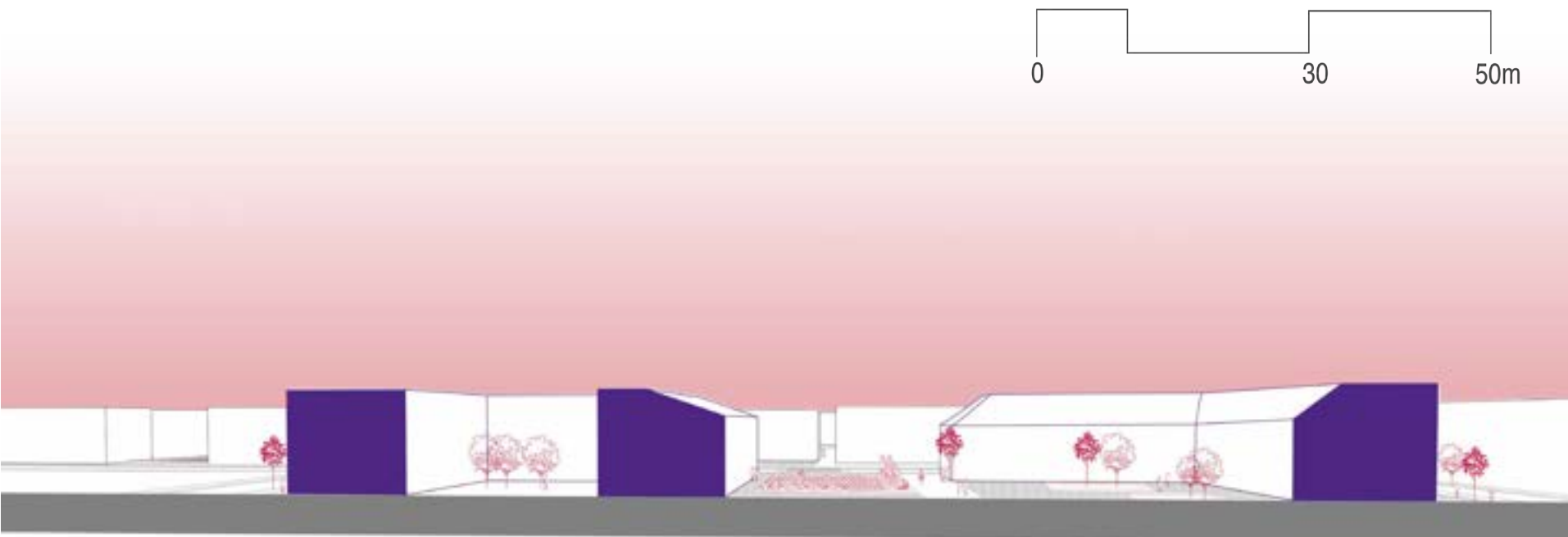
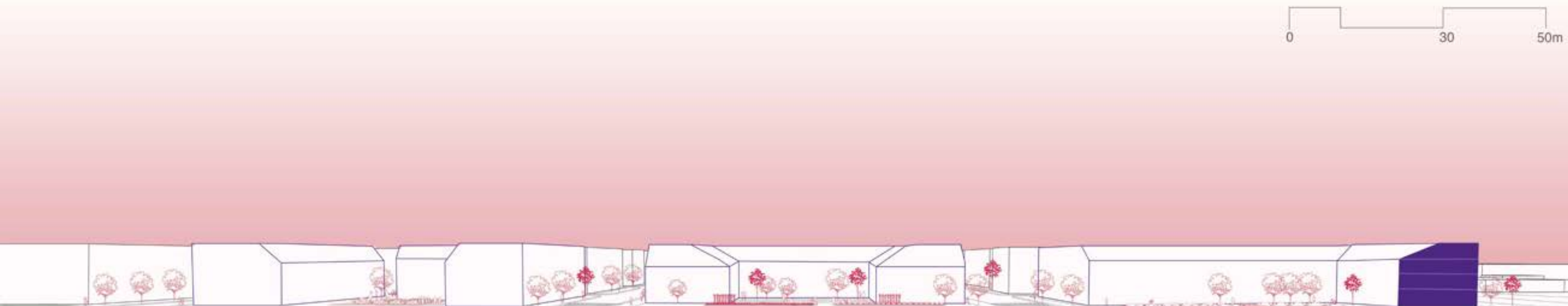


Figura 83 - Corte AA'

Figura 84 - Corte BB'

Figura 85 - Marcação dos cortes na planta



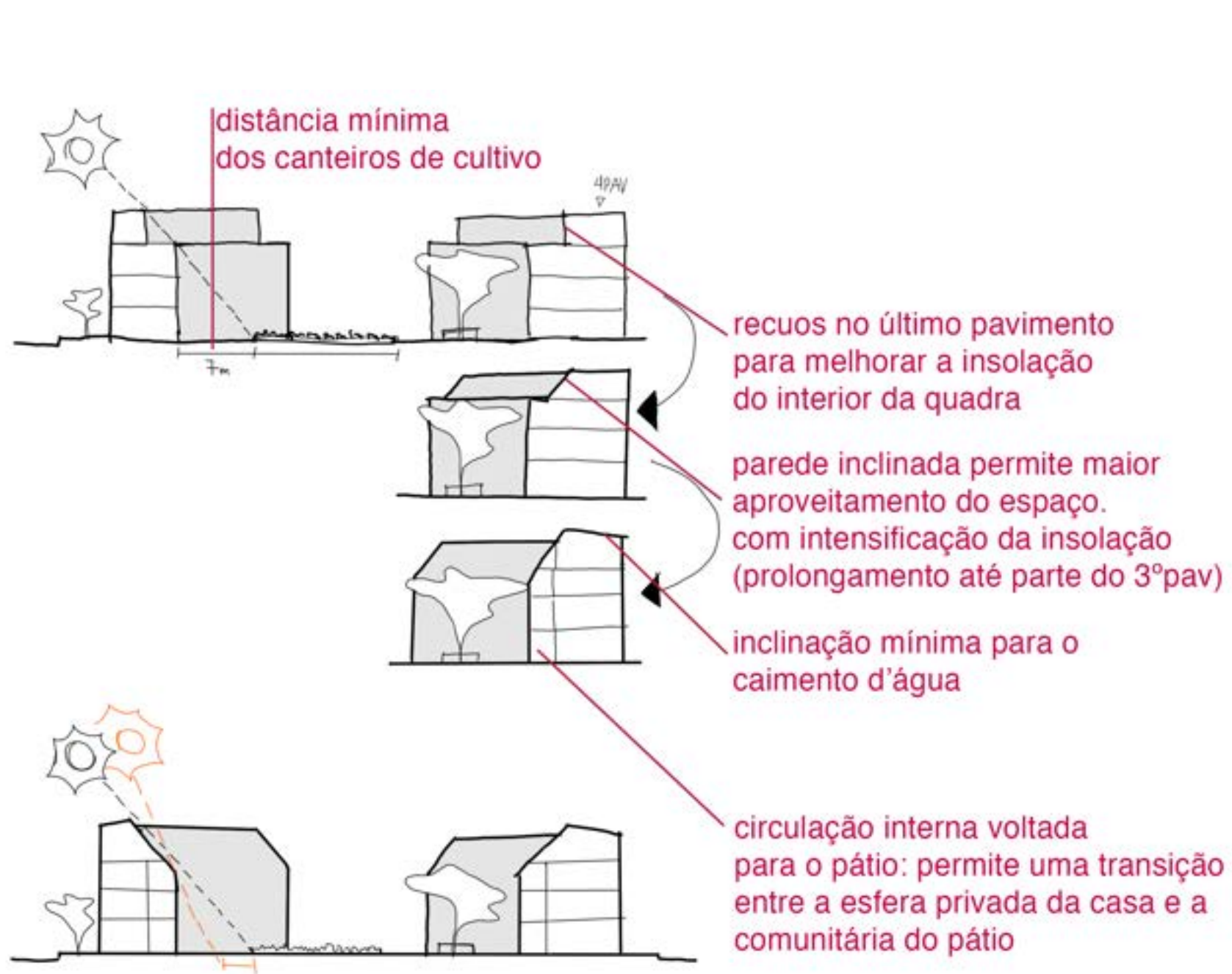


Figura 86 - Esquema da insolação do interior da quadra

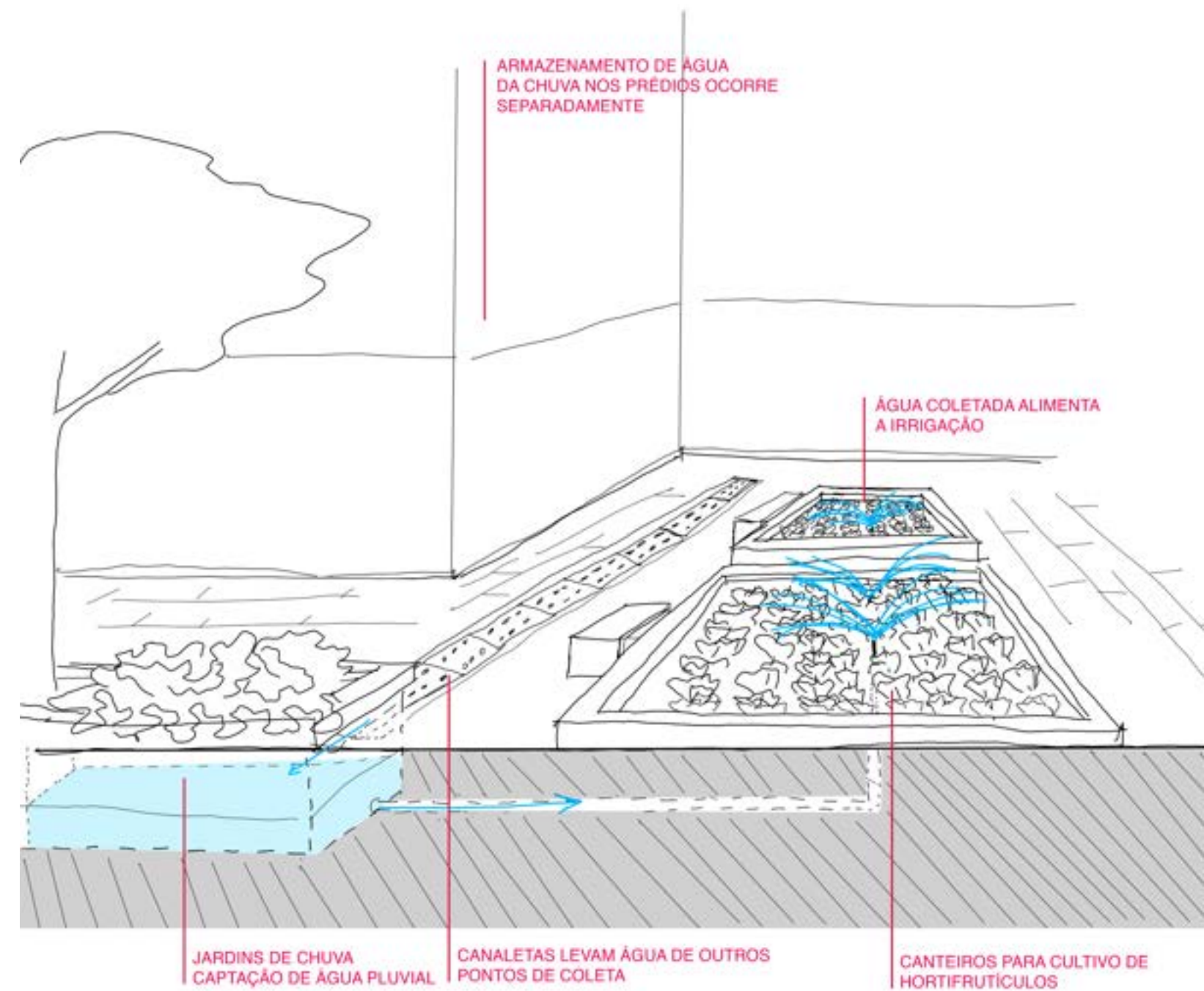
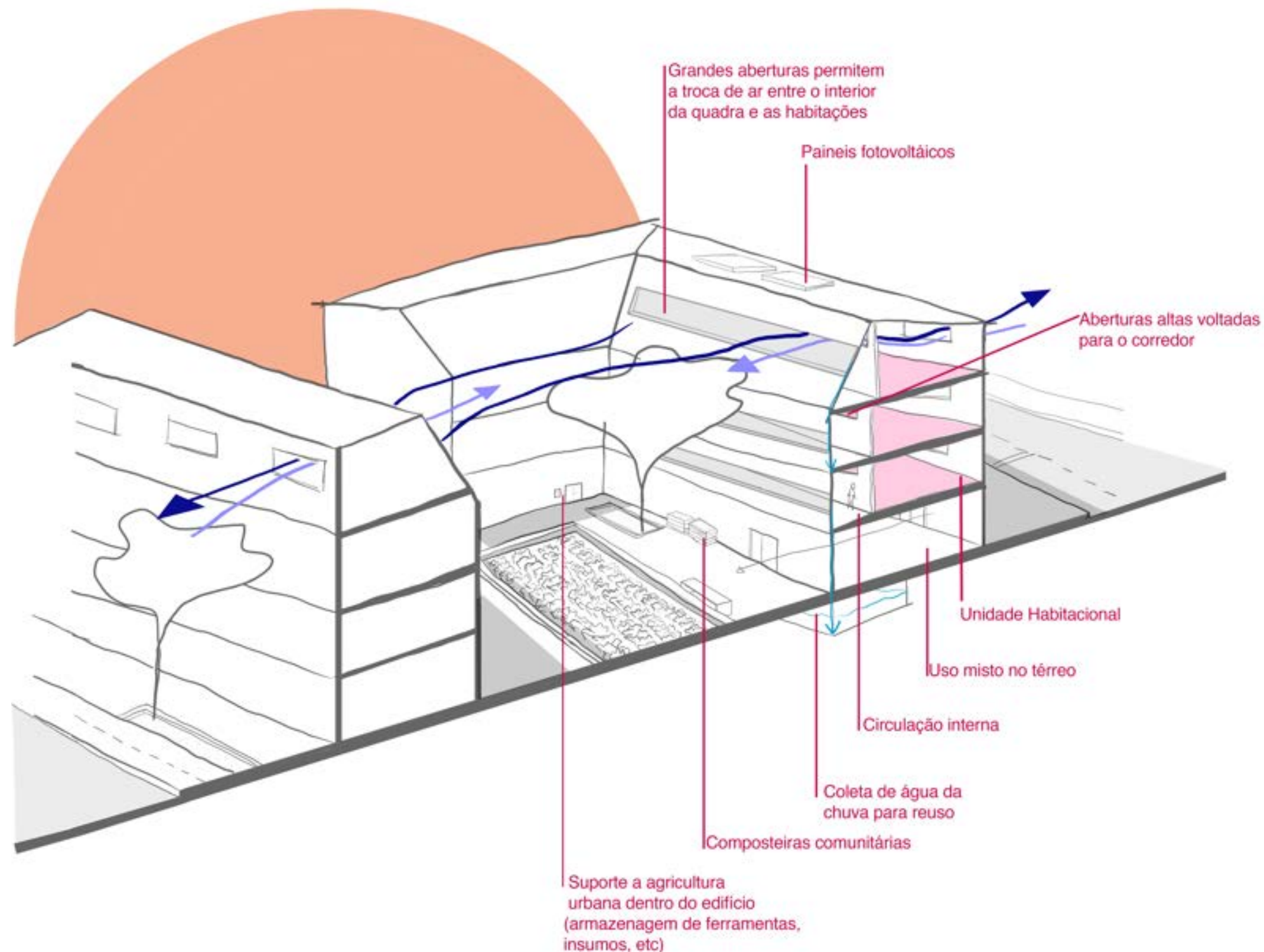


Figura 87 - Esquema irrigação dos canteiros a partir de água da chuva.



A partir da constituição dos edifícios com a parede superior inclinada, para o melhor aproveitamento da iluminação natural no interior da quadra (figura 86), o edifício tem a sua circulação interna concentrada voltada para o pátio, desse modo há uma transição entre a .

Os usos do térreo dialogam com os usos existentes no interior da quadra, como as áreas de suporte a agricultura urbana dentro dos edifícios, ou mesmo equipamentos que tenham acesso para o interior.

Outras estratégias são adotadas, como a instalação de composteiras comunitárias, instalação de painéis fotovoltaicos e a coleta de água para reuso no edifício. O armazenamento dessa água coletada para o edifício ocorre separado do armazenamento da água coletada para a irrigação dos canteiros, de uso comunitário da quadra (figura 87).

Já unidades habitacionais voltam-se para as ruas, de modo que há uma transição entre os apartamentos e o pátio, ao mesmo tempo em que se mantém a privacidade nas duas instâncias. As amplas aberturas presentes no corredor mantêm a relação visual com o pátio, além de possibilitar as trocas de ar e um resfriamento das edificações.

Figura 88 - Esquema do funcionamento dos edifícios em relação a quadra

Figura 89 (p.136) - Perspectiva 1

Figura 90 (p.138) - Perspectiva 2







Figura 93 a 96 - Maquete de estudos do Trecho 1 - Área Nova. Escala 1:500.



8.2 - Trecho 2 - Área existente

O segundo trecho ocorre na área que já existia anteriormente a proposta projetual, na comunidade Nazaré Paulista.

O objetivo principal na intervenção nessa área foi promover uma intervenção focada em promover uma melhora das condições de habitabilidade da quadra, através da criação de uma rua-pátio em seu interior, de modo que isso permitiria uma maior insolação natural das habitações, além da circulação de ar. Na região, as quadras já apresentavam partes do seu miolo de quadra desocupados, ou servindo como vielas de acesso para casas que se instalaram no interior da quadra, sem acesso direto a rua. Desse modo, a intervenção busca consolidar esse elemento que já existe parcialmente e um modo de circulação pelo interior da quadra que também já existe. As imagens a seguir mostram a implantação em duas quadras específicas, mas que poderiam ser replicadas para demais quadras da região.

Além disso, a implantação de um edifício novo na área, busca realocar as famílias removidas e promover uma centralidade na quadra, uma vez que o equipamento presente teria esse papel, através do centro comunitário que ocorre no térreo. Além disso, os usos da área livre também podem receber atividades desse equipamento.

Essas relações ficam mais visíveis na planta e mesmo no corte (figuras 98 e 99). Essa rua-pá-

Figura 97 - Vista Aérea do Trecho 2 com demarcação do equipamento no novo edifício



tio tem a intenção de funcionar como um grande quintal dessas casas também, permitindo que seus moradores se apropriem dela, parar brincar, conviver, conversar com os vizinhos, entre outras atividades.

Essa estratégia de ocasionar intervenções pontuais em uma área de habitações irregulares passa pelo estudo de alguns projetos do escritório de ATHIS Peabiru, como o projeto de urbanização do Jardim União, e principalmente o Jardim Helian.

O projeto do Jd. Helian se divide em níveis de intervenção, sendo eles a proposta fundiária, a de infraestrutura, a proposta urbanística, e as propostas para habitações. No âmbito urbanístico, as seis intervenções ocorrem para melhorar as condições de habitabilidade, integrando áreas de convívio e estar, com um estratégias de retenção da água da chuva e outras necessidades como pontos de coleta de resíduos sólidos.



Figura 98 - Planta trecho 2, o número 1 demonstra a localização da perspectiva na figura 98



Figura 99- Corte CC' da intervenção.

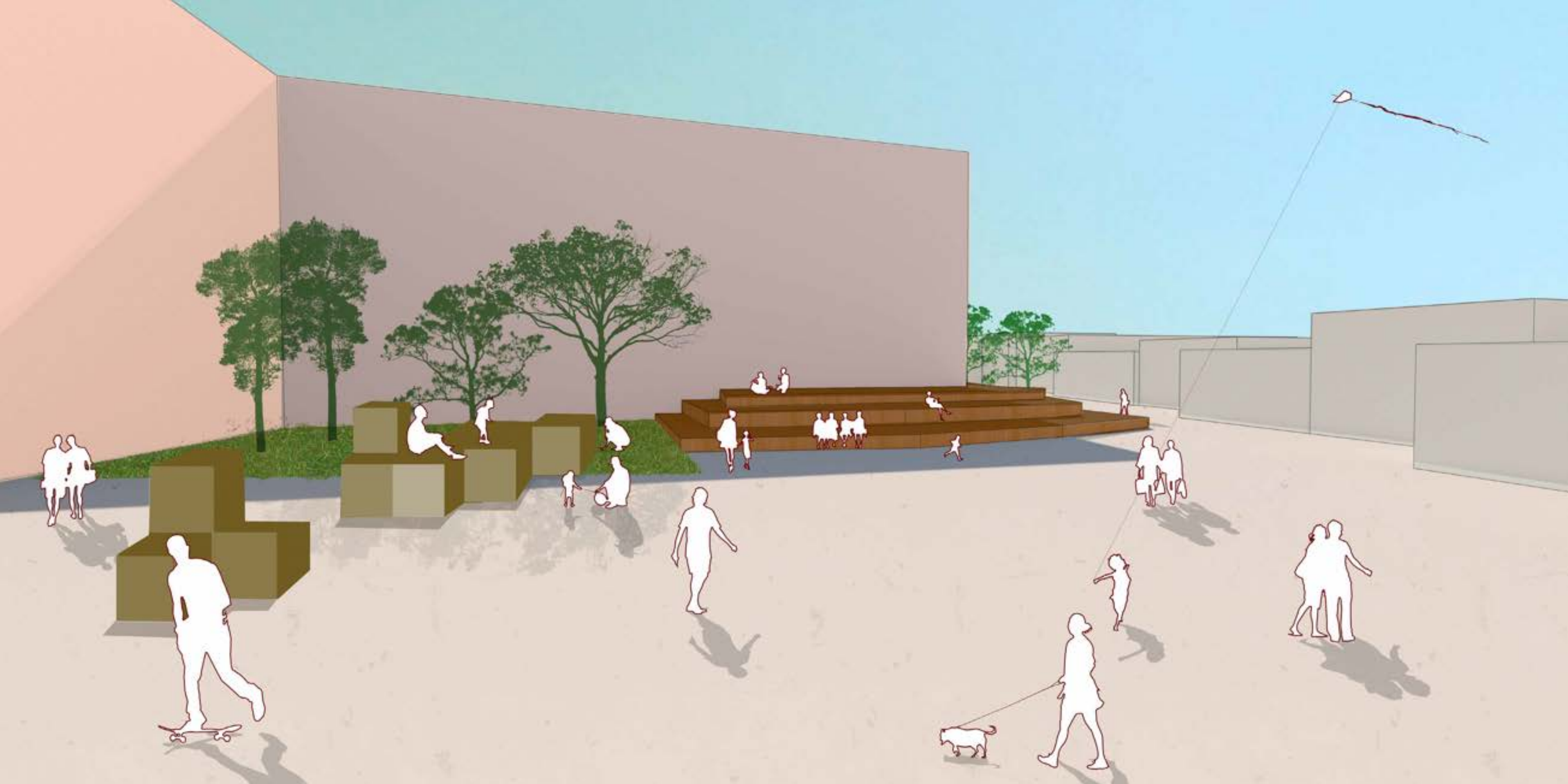
Figura 100- Intervenção Travessa Dois Rios, Projeto Jardim Helian, Peabiru



Figura 101 - Demarcação do Trecho 2 na planta do Recorte

Figura 102 (p.148) - Vista do interior da rua pátio e novo edifício

Figura 103 (p.150) - Vista de um acesso a rua pátio do Trecho 2





9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As leituras teóricas que guiaram esse trabalho foram essenciais para compreensão de temas muito relevantes para a arquitetura na contemporaneidade, e desse modo constituíram um arcabouço teórico do trabalho e guiaram a intervenção projetual. Além disso, o processo de elaboração das leituras urbanas possibilitou um entendimento das dinâmicas urbanas em várias escalas. Partindo da Região Metropolitana até a área escolhida para a intervenção, suas dinâmicas internas e possibilidades que elas apresentam para a intervenção.

Nesse sentido, como um elemento que aparece diversas vezes nas leituras feitas, a desigualdade socioespacial é marcante na cidade, e a proposta projetual parte desse ponto na intenção de minimizá-la, proporcionando uma maior inserção urbana da população ali residente. Ao mesmo tempo que a disposição dos três sistemas tenta suprir demandas existentes e proporcionar o acesso ao direito à cidade.

Em meio a esses três sistemas, a adoção das práticas de agricultura urbana traz a busca por uma intervenção, que valorize um aspecto não relacionado ao valor de troca da terra, e sim ao seu valor de uso. Busca-se a promoção de uma vida mais digna, passando pela configuração do habitat e da busca por alcançar uma maior autonomia dessa população. Assim, intensiona-se uma forma diferente de habitar, em que se integre aspectos deixados de lado pela sociedade hoje, como a produção alimentar em pequenas escalas, por exemplo.

Desse modo, aquilo que Ailton Krenak -autor e indígena da etnia Krenak - chama de uma

vida “não útil”, associa-se a essa busca e a proposta desse habitar que possibilite que as pessoas tenham muito mais do que apenas um teto sobre suas cabeças.

Isso partindo da ideia de que a vida é útil, mas a vida não tem utilidade nenhuma. A vida é tão maravilhosa que a nossa mente tenta dar uma utilidade a ela, mas isso é besteira. A vida é fruição, é uma dança, só que é uma dança cósmica, e a gente quer reduzi-la a uma coreografia ridícula e utilitária. (KRENAK, 2020 , p.108)

Apesar dessa ser uma associação teórica que não ocorreu, guardadas as suas devidas proporções, talvez priorizar uma vida “não útil”, seja também valorizar o valor de uso da terra e vá ao encontro ao direito à cidade de Lefebvre.

10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARCELLA, BRUNO L. S. **A dinâmica dos agentes imobiliários e suas estratégias fundiárias em cidades médias: da reprodução do capital à reprodução das desigualdades socioespaciais**. Dissertação de mestrado. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente 2018. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/153193>> Acesso em: 08 outubro 2020.

BARCELLA, BRUNO L. S.. O mercado fundiário em Ribeirão Preto/SP: processos e agentes, preços e localizações. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia s.l., v. 18, n. 62, 161-173,. 2017. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/36887>> Acesso em: 24 outubro 2020.

CASTRO, ANDRÉ S. **A lei de perímetro urbano e seu impacto no desenvolvimento da cidade e do campo: análise do município de Ribeirão Preto (SP)**. 2017. 189 f. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2017. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/107/107131/tde-04022019-102230/pt-br.php>> Acesso: 12 novembro 2020.

EMPLASA, **REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO - Estudo técnico**; 2016 Disponível em: <http://emplasa.sp.gov.br/Cms_Data/Contents/Emplasa/Media/publicacoes/RMRP_estudos_tecnicos.pdf> Acesso em: 25 setembro 2020

FRANCISCON, A. O Direito à cidade: A função protagonista do espaço público. **Akrópolis Umuarama**, v. 28, n. 1, p. 85-94, jan./jun. 2020. DOI: 10.25110/akropolis.v28i1.7394

FERREIRA, João Sette Whitaker (Coord.). **Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano**. São Paulo, FAUUSP / FUPAM, 2012.

FURTADO, L. **Conheça as Hortas Agroecológicas Solidárias que fortalecem comunidades contra a fome**. MST. 2021. Disponível em: <https://mst.org.br/2021/10/19/conheca-as-hortas-agroecologicas-solidarias-que-fortalecem-comunidades-contra-a-fome/>:10 set 2022

GIACCHÈ. G; NAGIB, G. ; PORTO, L. . **Agricultura urbana, ativismo e direito à cidade**. Carta Maior, Internet, 07 jul. 2015. Disponível em: <https://mst.org.br/2015/07/08/agricultura-urbana-ativismo-e-direito-a-cidade/>

GHIONE, R. **Transformação Urbanística de Medellín**, 2014. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177> Acesso em: 22 de Abril de 2022.

HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. Tradução: Flávio Villaça. In: **Revista Espaço & Debates – Temas Urbanos e Regionais**, n. 6, São Paulo: Cortez, p. 06-35, 1982

_____. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: **A produção capitalista do espaço**. p.163-190 São Paulo: Annablume, 2005.

_____. O direito à cidade. **Lutas sociais**, (29), pp.73-89. 2012 Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18497> Acesso em:28 de setembro de 2021

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), **Regiões de influência das cidades (REGIC)**. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101728.pdf. Acesso em: 18 novembro 2020.

JESUS, Carolina Maria de. **Quarto de despejo: diário de uma favelada** . São Paulo: Editora Ática. 2020.

Krenak, Ailton. **A vida não é útil**. Companhia das Letras, 2020.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade** (Vol. 5). São Paulo: Centauro, 2001.

SOUSA, M. **Manguinhos (RJ) abriga maior horta comunitária da América Latina**. Ciclo Vivo. 2021. Disponível em: https://ciclovivo.com.br/mao-na-massa/horta/manguinhos-maior-horta-comunitaria-america-latina/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br:10 set 2022

MARICATO, E. Para Entender A Crise Urbana. **CaderNAU**, 8(1), 11–22, 2015. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/5518> Acesso em: 29 de março de 2022

MENDONÇA, E.M.S. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e pesquisas em Psicologia**, 7(2), pp.296-306, 2007. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4518/451844614013.pdf> Acesso em:20 de outubro de 2021

MELO, FAGUNDES. **O processo de expansão urbana e a vacância (vazios edificados) na área central - quadrilátero central- de Ribeirão Preto-SP**, 2020. Disponível em: <https://www.unaerp.br/revista-cientifica-integrada/edicoes-antiores/volume-4-edicao-4/3726-rci-vacancia-072020/file> Acesso em: 10 de maio de 2022

MIRANDA, A. L. Urbanização e metropolização na região de Ribeirão preto. In: **Urbanismo e Urbanização em Ribeirão Preto: história e desenvolvimento**. Brasília : Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022.

MVRDV. **Ilot Queyries**, 2022. Disponívem em: <https://www.mvrdv.nl/projects/271/ilot-queyries> Acesso em: 10 outubro de 2022

O que é Direito à Cidade. Disponível em: <https://polis.org.br/direito-a-cidade/o-que-e-direito-a-cidade/> Acesso em:10 out 2021

PEABIRU TRABALHOS COMUNITÁRIOS E AMBIENTAIS. **Plano popular de urbanização e regularização fundiária do Jardim Helian**. (1ª Edição). São Paulo.: Lumos Assessoria Editorial, 2020.

PRATA, GABRIEL N. **Em se plantando, cidade dá: o agro-negócio e a reprodução do urbano na região de Ribeirão Preto**. Diss. Universidade de São Paulo, 2015. Disponível em: < <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-11082015-115243/pt-br.php>> Acesso em: 31 dezembro 2020.

Quem ocupa cuida. Produção: Coletivo Aparelhamento,

youtube, 3 de julho de 2020, 17min e 21 segundos. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=0qQK3dZP-t7I&ab_channel=REOCUPA, Acesso em: 25 de abril de 2021

RIBEIRÃO PRETO. Lei nº 3052, de 30 de dezembro de 2020. **Plano Local de Habitação de Interesse Social**. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/plano-plhis-Of4143-19.pdf>. Acesso em: 17de fev de 2021.

_____. **Plano de Mobilidade**. Disponível em: [htps://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/pdf/planejamento150202111.pdf](https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/pdf/planejamento150202111.pdf). Acesso em: 20 fev 2022.

_____. **Plano Municipal de Saúde**. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/pdf/sau-de171202108.pdf>. Acesso em: 27 de abril de 2022.

Rio de Janeiro terá a maior horta urbana do mundo com 110 mil m2 2022. Disponível em:<https://www.archdaily.com.br/br/974144/rio-de-janeiro-tera-a-maior-horta-urbana-do-mundo-com-110-mil-m2>:10 set 2022

RIZZATTI, H. Urbanização corporativa de Ribeirão Preto (1990-2020): Periferia urbana e movimentos sociais. In: **Urbanismo e Urbanização em Ribeirão Preto: história e desenvolvimento**. Brasília : Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022.

ROSA, M **Horta urbana em Curitiba beneficia 550 pessoas**. Ciclo Vivo. 2019. Disponível em: https://ciclovivo.com.br/planeta/desenvolvimento/horta-urbana-curitiba-beneficia-550-pessoas/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br:10 set 2022

RUFINO, MARIA BEATRIZ C. Do zoneamento às operações urbanas consorciadas: planejamento urbano e produção imobiliária na mercantilização do espaço em São Paulo (1970-2017). In: **Imediato, global e total na produção do espaço: a financeirização da cidade de São Paulo no século XXI**, 2018.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa e fragmentada: O caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 2009.

SHIMBO, Lúcia Zanin. Sobre os capitais que produzem habitação no Brasil. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento - CEBRAP, n. 105, p. 119-133, 2016. Disponível em: < <http://novosestudos.uol.com.br/v1/contents/view/1639> > Acesso em: 20 jan de 2021

SHIMBO, Lúcia Zanin. **Habitação social, habitação de mercado: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro. 2010**. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010. doi:10.11606/T.18.2010.tde-04082010-100137.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos avançados**, 25, pp.37-58. 2011.

ZAMBONI, DÉBORA P. **A territorialidade do capital: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do ABC, Santo André, 2018. Disponível em: <http://lepur.com.br/wp-content/uploads/2019/01/Debora-Prado-Zamboni_Tese_2018.pdf> Acesso em: 18 setembro 2020.

ZAPATEL, Juan Antonio. **Visões urbanas e habitação no século XX**. Editora UFSC, 2013.

10.1- Referências imagens

Figura 1 - Conjunto Habitacional do Programa Minha Casa Minha Vida em Ribeirão Preto-SP, p. 12. Disponível em: <https://www.coderp.br/portal/noticia/sonho-da-casa-propria-se-torna-realidade-para-cerca-de-20-mil-familias>. Acesso em: 10 de maio de 2022

Figura 2 - Divulgação da campanha do Despejo Zero criada em 2020, em Ribeirão Preto p.18. Disponível em: <https://mst.org.br/2020/09/11/campanha-despejo-zero-e-lancada-em-ribeirao-preto/> Acesso em: 10 de maio de 2022

Figura 3 - Divulgação da campanha do Despejo Zero criada em 2020, em Ribeirão Preto p.18. Disponível em: <https://www.campanhadespejzero.org/> Acesso em: 10 de maio de 2022

Figura 4 (direita)- Manifestação em prol da prorrogação da campanha Despejo Zero pelo Supremo Tribunal Federal, em 2022, p. 19. Disponível em: <https://jpimg.com.br/uploads/2022/06/protesto.jpg> Acesso em: 10 de novembro de 2022

Figura 5 - Projeto Römerstadt, Siedlungs de Frankfurt. Ernest May, 1925, p.23 Disponível em: <https://ernst-may-gesellschaft.de/wohnsiedlungen/roemerstadt>. Acesso em: 10 de abril de 2022

Figura 6 -Projeto Römerstadt, Siedlungs de Frankfurt. Ernest May, 1925, p. 23. Disponível em: [tps://www.das-marburger.de/2019/03/exkursion-in-die-ernst-may-siedlung-roemerstadt-in-frankfurt/](https://www.das-marburger.de/2019/03/exkursion-in-die-ernst-may-siedlung-roemerstadt-in-frankfurt/) Acesso em: 13 de abril de 2022

Figura 7 - Quinta da Malagueira, Évora . Projeto de Álvaro Siza em conjuntocom a SAAL, p. 24. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-49523/classicos-da-arquitetura-quinta-da-malagueira-alvaro-siza> Acesso em: 17 de abril de 2022

Figura 8 - Quinta da Malagueira, Évora . Projeto de Álvaro Siza em conjunto com a SAAL, p. 24. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-49523/classicos-da-arquitetura-quinta-da-malagueira-alvaro-siza> Acesso em: 17 de abril de 2022

Figura 9 - Vista de Medellín, presença dos teleféricos e do espaço da rua/calçada como espaço público, p.29. Disponível em: <http://infrapolitics.c4sr.columbia.edu/studentProjects/ShugarsPonteNeto/index.html> Acesso em: 22 de maio de 2022

Figura 10 - Vista do projeto em Medellín, no canto direito é possível ver as escadas rolantes, p.30. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177> Acesso em: 22 de maio de 2022

Figura 11 - Horta de Manguinhos, Rio de Janeiro, parte do projeto Hortas Cariocas, p.33 Disponível em: https://ciclovivo.com.br/mao-na-massa/horta/manguinhos-maior-horta-comunitaria-america-latina/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br Acesso em: 10 de setembro de 2022

Figura 12 - Horta Vitória Régia, Curitiba, p.34. Disponível em: https://ciclovivo.com.br/planeta/desenvolvimento/horta-urbana-curitiba-beneficia-550-pessoas/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br Acesso em: 10 de setembro de 2022

Figura 14 - Horta Agroecológica Urbana desenvolvida pelo MST, p.35. Disponível em: <https://mst.org.br/2021/10/19/conheca-as-hortas-agroecologicas-solidarias-que-fortalecem-comunidades-contra-a-fome/> Acesso em: 10 de setembro de 2022

Figura 84 - Implantação do projeto Ilot des Queyries, MDRDV, p.129. Disponível em: <https://www.mvrdv.nl/projects/271/ilot-queyries> Acesso em: 10 de setembro de 2022

Figura 85 - Vista Aérea do projeto Ilot des Queyries, MDRDV, p.129. Disponível em: <https://www.mvrdv.nl/projects/271/ilot-queyries> Acesso em: 10 de setembro

