

[re]integração das águas

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES PARA A BACIA DO RIBEIRÃO PRETO

BEATRIZ KOPPERSCHMIDT DE OLIVEIRA

[re]integração das águas

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES PARA A BACIA DO RIBEIRÃO PRETO

BEATRIZ KOPPERSCHMIDT DE OLIVEIRA



[re]integração das águas:
Sistema de áreas livres para a bacia do ribeirão preto

Trabalho de Graduação Integrado apresentado ao Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da USP – Campus de São Carlos.

BEATRIZ KOPPERSCHMIDT DE OLIVEIRA

Aprovado em: 14 de Dezembro de 2021

Banca Examinadora:

Prof^a. Dr^a Amanda Saba Ruggiero
Instituto de Arquitetura e Urbanismo | IAU-USP

Prof^a. Dr^a Camila Moreno de Camargo
Instituto de Arquitetura e Urbanismo | IAU-USP

Prof. Geise Paschotto
UNESP Bauru

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

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

KO48[
Kopperschmidt de Olivera, Beatriz
[re]integração das águas: sistema de espaços livres
para a bacia do Ribeirão Preto / Beatriz
Kopperschmidt de Olivera. -- São Carlos, 20212.
154 p.

Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 20212.

1. águas urbanas. 2. espaços livres. 3. desenho
urbano. 4. infraestrutura. I. Título.

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



AtribuiçãoNãoComercial-Compartilhaual-CC BY-NC-SA

RESUMO

Este trabalho surge por meio das análises do processo segregatório e desigual de desenvolvimento da cidade de Ribeirão Preto, que historicamente negou a uma parcela da população o direito à cidade. A região a norte, ocupada desde a fundação da cidade pelas classes trabalhadoras, recebeu maciços investimentos em habitação, cada vez mais afastados da infraestrutura urbana e desacompanhados de investimentos em espaços públicos qualificados, equipamentos culturais, esportivos ou de lazer. Ao mesmo tempo, essa acelerada expansão urbana colocou grande pressão nos recursos naturais existentes, negando a relação com suas águas e áreas verdes. As margens do Ribeirão Preto são tomadas por avenidas e somadas às altas taxas de impermeabilização do solo e a redução das áreas verdes, resutam em cenários de alagamentos, enchentes e inundações, que tendem a se agravar nos próximos anos com as mudanças climáticas. Dessa forma, foram inicialmente traçadas diretrizes gerais para toda a bacia do Ribeirão Preto, voltando o olhar para as áreas verdes, propondo um sistema que valoriza o transporte ativo, associado a um sistema de parques, integrando os pólos de educação da cidade. Em seguida, realizou-se o primeiro recorte projetual, definindo a região norte para implantar essas diretrizes em forma de projeto. O projeto possui um olhar sistêmico e integrado, entendendo essas áreas não apenas em sua importância ambiental, mas também nos aspectos sociais, culturais e de infraestrutura urbana. Por fim, é feito um recorte em um trecho do sistema proposto, qualificando e detalhando aspectos desse trecho. O projeto, portanto, tem como intuito reinserir as águas urbanas e suas funções ambientais, sociais e culturais na cidade, promovendo relações harmonicas entre o homem e a natureza.

Palavras-chave: Águas urbanas. Espaços livres. Desenho urbano. Infraestrutura

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, que tornaram possível e foram base em todos esses anos de graduação, apoiando todos e cada sonho.

A minhas irmãs, que foram âncora e motivação.

Aos meus amigos, que estiveram comigo em todos os momentos, muitos de alegria mas também nos dias difíceis. Um agradecimento especial à Natália e Leonardo, pela caminhada no Trabalho de Graduação Integrada, na graduação e na vida.

As minhas professoras, Camila Moreno e Amanda Ruggiero, por todos os ensinamentos e vivências ao longo do semestre, e também à Luciana Schenck, que acompanhou a caminhada no primeiro semestre; agradeço pelos atendimentos, aos questionamentos, conselhos e pela confiança. Foi uma honra ter três mulheres fortes e inspiradoras como orientadoras, que tornaram essa jornada mais leve e acolhedora.

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO	3	7	PROJETO: SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES PARA A BACIA DO RIBEIRÃO PRETO [REGIÃO NORTE]	87
2	INQUIETAÇÕES	7	7.1	SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES	89
			7.2	BOSQUE DOS IPÊS	103
			7.3	PRAÇA DOS ENCONTROS	113
3	LEITURAS URBANAS: RIBEIRÃO PRETO	9	7.4	PRAÇA INTERMODAL	115
3.1	CONTEXTUALIZAÇÃO	11	7.5	PASSEIO SOBRE O RIBEIRÃO	117
3.2	LEITURAS REGIONAIS	13	7.6	BOSQUE DO RECREIO	119
3.3	PROCESSO HISTÓRICO	17	7.7	PATAMARES NO RIBEIRÃO	129
3.4	PRODUÇÃO DA CIDADE	29	7.8	PONTE DO MIRAR	133
3.5	CONFORMAÇÃO URBANA	35	7.9	MOBILIÁRIO MIRANTE	135
			7.10	TRAVESIA ELEVADA	137
			7.11	R. HÉLIO LAURATO	139
4	BACIA DO RIBEIRÃO PRETO: DINÂMICAS URBANAS	39	8	REFERÊNCIAS	143
4.1	OS “RIBEIRÕES” PRETO	43			
4.2	ENTRE MUROS	45			
4.3	CORTANDO O TECIDO URBANO	47			
4.4	ENTRE AUSÊNCIAS	49			
5	DIRETRIZES PARA A BACIA DO RIBEIRÃO PRETO	51			
5.1	DIRETRIZES GERAIS	53			
5.2	DIRETRIZES ESPECÍFICAS	59			
6	NORTE: PRODUÇÃO HABITACIONAL E AUSÊNCIAS	65			
6.1	POLÍTICAS HABITACIONAIS	69			
6.2	MAPEANDO O NORTE	73			

APRESENTAÇÃO

Este trabalho surge de inquietações sobre o espaço urbano, em especial sobre o processo de expansão urbana e das relações que os centros urbanos no Brasil possuem com o espaço natural. Como os espaços públicos podem tornar uma cidade mais justa e integrada? Como os corpos d'água são inseridos nesse contexto e qual sua relação com a cidade e seus habitantes?

A aproximação com essa temática surgiu com maior força a partir de um intercâmbio realizado em 2019 para Hamburgo, na Alemanha, que permitiu um novo olhar para as águas urbanas, os espaços públicos e para o planejamento urbano integrado.

O contexto de pandemia coloca os espaços públicos e áreas verdes como espaços de privilégio, escancarando uma desigualdade histórica que ainda cresce no país. Com isso meu olhar se volta para os grupos de maior vulnerabilidade social, que possuem pouco ou nenhum acesso a espaços de lazer qualificados em seu cotidiano.

“Do rio que tudo arrasta,
diz-se que é violento.
Mas ninguém chama violentas
às margens que o oprimem.”

Bertolt Brecht

INQUIETAÇÕES

Este trabalho se volta para o processo de conformação urbana, que pode ser identificado em diversas cidades brasileiras, em especial em entender como esse processo de urbanização produziu **cidades desiguais e segregadas**. Nesse aspecto, me interessa analisar qual o papel dos espaços públicos nos centros urbanos atuais, como são distribuídos no tecido urbano e para quem são feitos. Os **momentos e espaços de lazer** e sociabilidade, essenciais para qualidade de vida, são considerados privilégio e recorrentemente reduzidos a espaços segregados e exclusivos de uma parcela privilegiada da sociedade (ROLNIK, 2005). Como o projeto de cidade pode contribuir para uma cidade mais justa e menos desigual?

Nesses centros urbanos, o **contato com a natureza** também está sendo reduzido, sendo muitas vezes considerado antagônico com o desenvolvimento urbano. No entanto, reaproximar o espaço construído da natureza se torna essencial para cidades que terão, cada vez mais, que lidar com os efeitos das **mudanças climáticas**. Cidades com relações mais harmônicas com a natureza contribuem não apenas para os aspectos ambientais, mas está associado a melhor qualidade de vida, a menores níveis de estresse da população, a redução da poluição sonora e do ar, além melhorar a qualidade das águas, reduzir a temperatura dos centros urbanos e auxiliar na drenagem urbana.

Outro aspecto que também envolve o processo de urbanização é a relação com as **águas urbanas**, que foram muitas vezes invisibilizadas. Os corpos d'água, que foram elementos essenciais para a conformação da maioria das cidades, passaram por um **processo de apagamento**, ao serem canalizados e ocultados, para receberem grandes avenidas e disponibilizar áreas para a expansão urbana (ANELLI, 2005). Disso resultam diversos problemas nos centros urbanos, como enchentes, alagamentos e alteração dos ciclos hidrológicos em escala local e regional. Dessa forma, esse trabalho envolve entender como a cidade pode, por meio das áreas verdes e da reinserção de seus rios e córregos na **paisagem urbana**, se tornar mais justa e integrada.

A large, dark blue semi-circle graphic that occupies the bottom right portion of the page, serving as a background for the title text.

LEITURAS URBANAS:
RIBEIRÃO PRETO

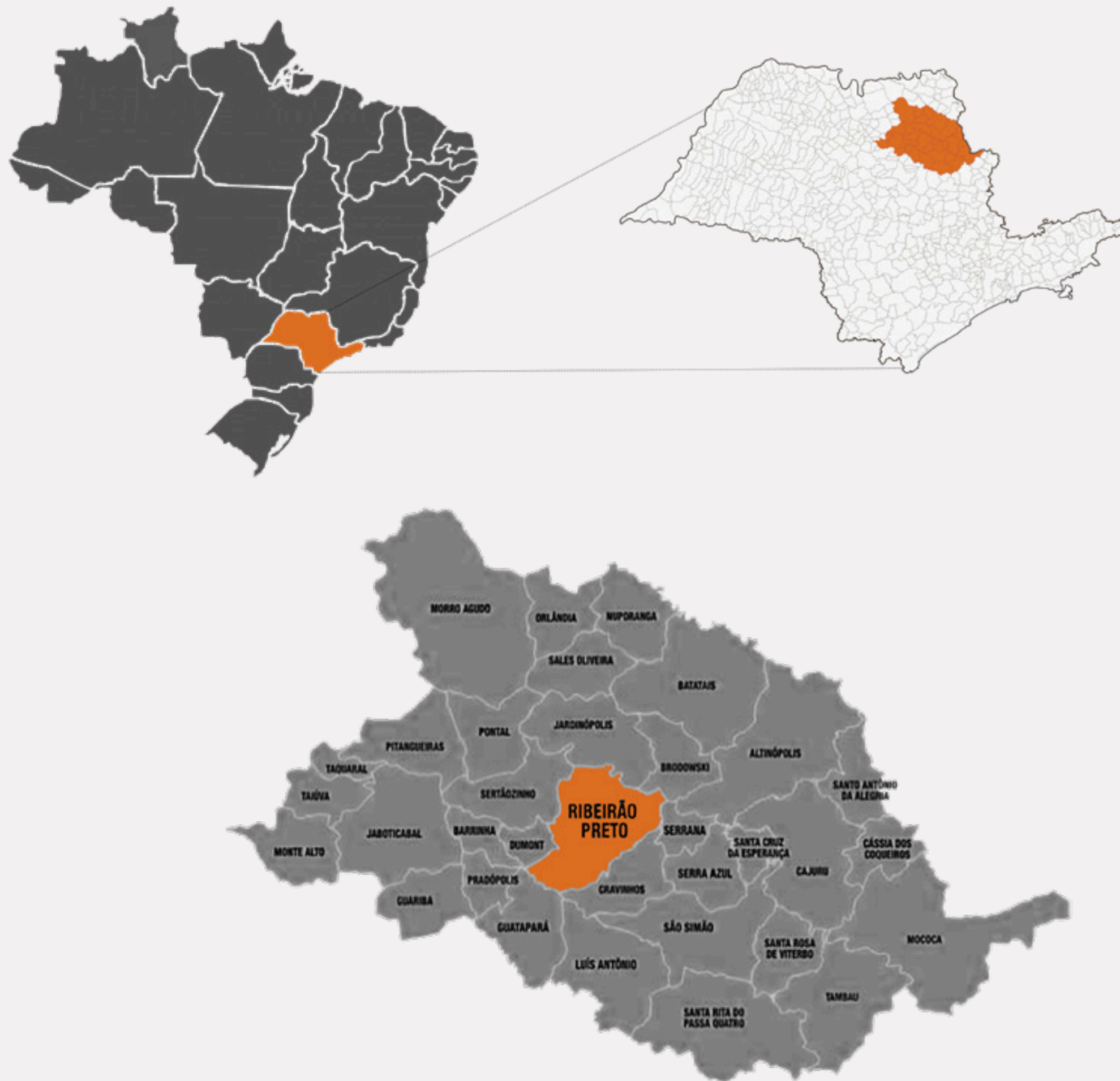
CONTEXTUALIZAÇÃO

A CIDADE

A cidade de **Ribeirão Preto** está situada a noroeste do estado de São Paulo, e tem 99,7% dos habitantes vivendo na área urbana. Desde 2016 foi regulamentada a **Região Metropolitana** de Ribeirão Preto, composta por 34 municípios e uma população de 1,7 milhão de habitantes (IBGE, 2018), sendo a primeira região metropolitana fora da macrometrópole de São Paulo. A região tem relevância econômica devido ao agronegócio, em especial pelo setor sucroalcooleiro, proporcionando uma importância nacional e internacional para a região.

A cidade de Ribeirão Preto, como sede da Região Metropolitana, possui 703 mil habitantes (IBGE, 2019), e concentra sozinha 50% do PIB de toda a região (IBGE, 2018). Essa relevância econômica tem como principal fonte os setores terciário, de comércio e prestação de serviço, fortemente voltados ao setor sucroalcooleiro. O município é também referência nos campos da saúde e educação, além de um polo tecnológico voltado ao setor sucroalcooleiro, envolvendo os campos de pesquisa, ciência e desenvolvimento de tecnologias. A cidade está situada na bacia do Ribeirão Preto, que faz parte da bacia do Rio Pardo.

“Ilha de modernidade, espaço inteligente, arquipélago metropolitano, área luminosa. Independentemente da conceituação que se utilize, a cidade de Ribeirão Preto é exemplo brasileiro da **modernidade incompleta**, na qual se superpõem a riqueza e uma gama importante de **defasagens e desequilíbrios** econômicos, sociais, culturais, territoriais, entre outros, agravando a concentração da renda e diferenciando as formas de consumo, habitação, acesso aos serviços de saúde, educação, ao lado de outros, e, conseqüentemente, resultando na construção de cidades corporativas.”
(POZZO, 2015)



FLUXOS E CONEXÕES

A regularização da Região Metropolitana de Ribeirão Preto em 2016 foi motivado por fatores como a concentração populacional e forte atividade econômica, assim como pelo grande fluxo entre as cidades e uma infraestrutura de transporte e logística que conta com uma extensa malha rodoviária e um aeroporto no município de Ribeirão Preto.

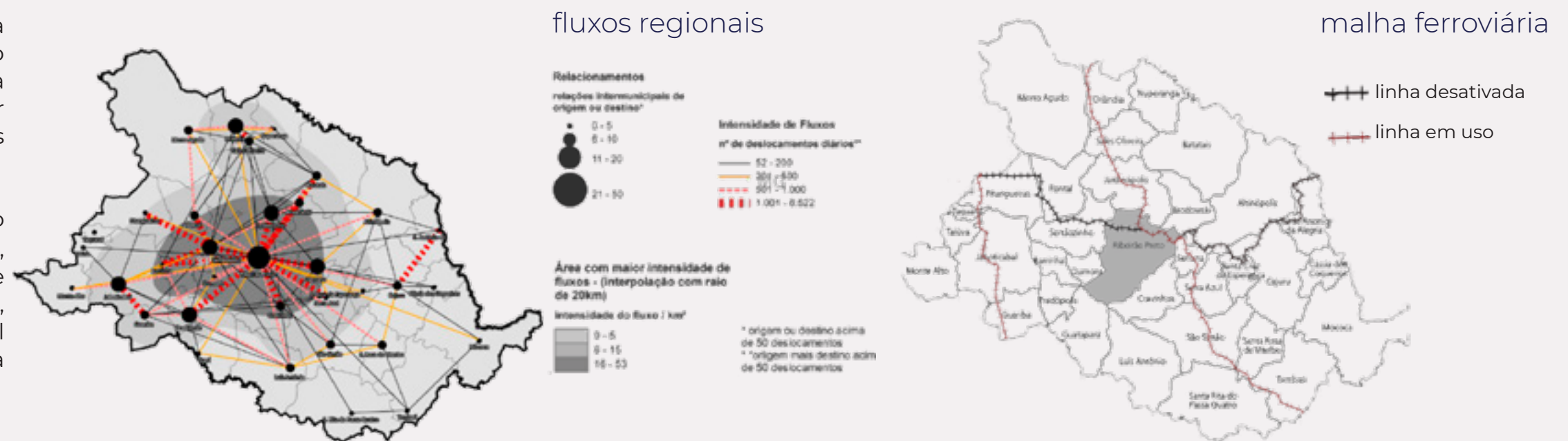
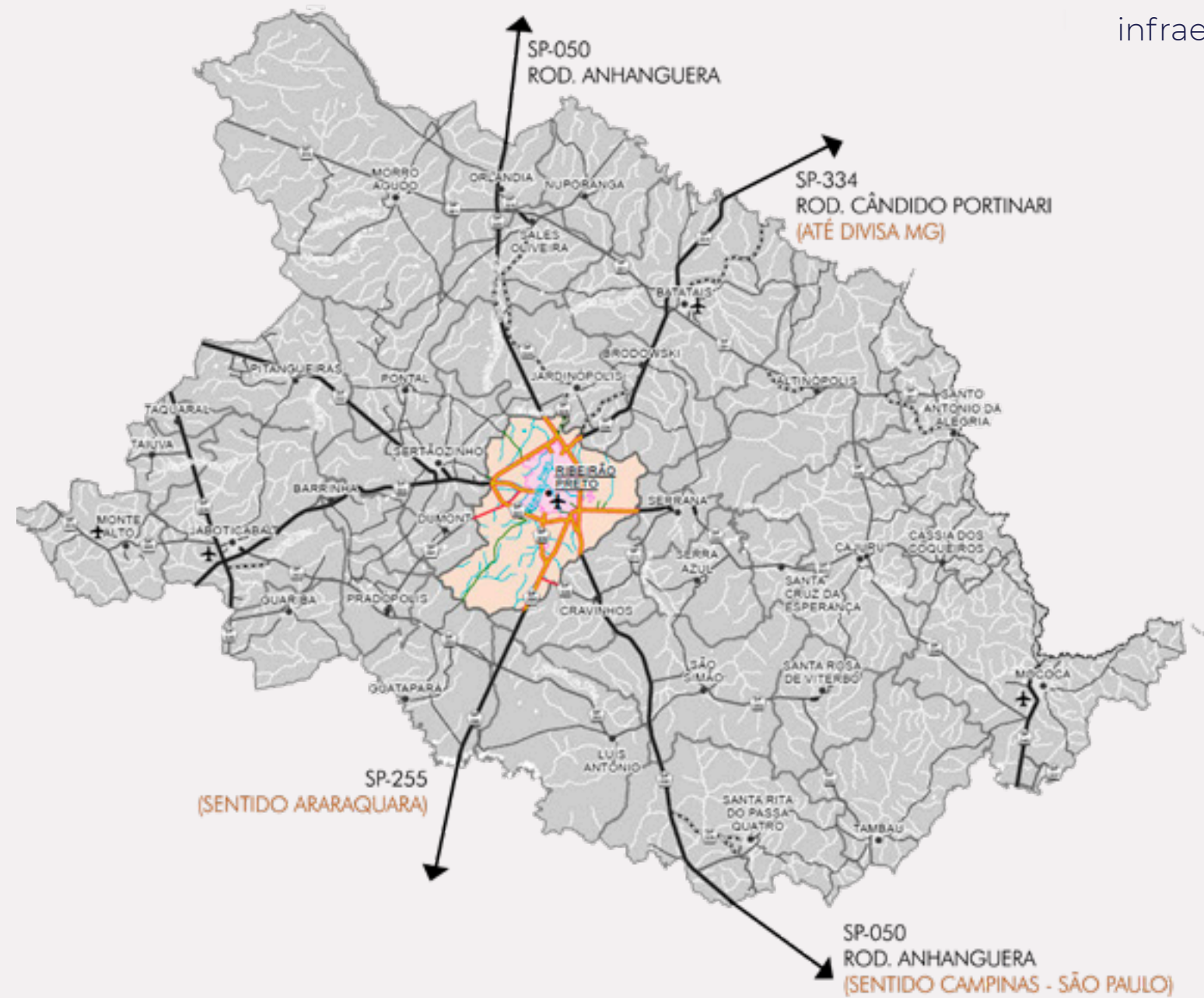
Apesar de ser a única região metropolitana fora da Macrometrópole Paulista(MMP), está em uma **localização privilegiada**, fazendo parte de um grande eixo logístico que liga desde o **porto** de Santos até a Região Centro-Oeste e ao Triângulo Mineiro, por meio de uma **malha ferroviária**.

As rodovias são importantes **eixos de estruturação** da cidade, e foram essenciais no processo de expansão e crescimento urbano. A malha rodoviária constitui um cruzamento de importantes vias que ligam a cidade ao estado de Minas Gerais e ao Centro-Oeste brasileiro (SP-334 e SP-050), assim como fazem uma ligação direta com regiões metropolitanas de Campinas e São Paulo (SP-050), e também para outras cidades do interior paulista, como Marília, Araraquara e Franca.

As **rodovias** possuem ainda papel de relevância no fluxo diário entre as cidades da região metropolitana de Ribeirão preto, que conforma um fluxo de aproximadamente 45 mil pessoas por dia que se deslocam para a cidade em movimentos pendulares (IBGE, 2015).

Ribeirão Preto se conforma como centro **polarizador das dinâmicas** em diversos setores, desde o econômico, possuindo maior oferta de empregos e investimentos, até o setor de lazer, educação, cultural e político, sendo o principal destino da maior parte dos deslocamentos da região.

infraestrutura rodoviária e aeroportuária



LEITURAS REGIONAIS

AQUÍFERO GUARANI

A cidade de Ribeirão Preto está situada sobre o Aquífero Guarani, considerado o maior manancial de água doce transfronteiriço do mundo. A cidade é abastecida totalmente por **águas subterrâneas**, e a utilização de apenas uma fonte de abastecimento, faz com que Ribeirão Preto seja a cidade que mais retira do aquífero (PMRP, 2017). Isso tem causado o rebaixamento no nível do aquífero, sendo esse um grande **problema ambiental**.

Ribeirão Preto, não apenas localizado sobre a área do aquífero, possui ainda importantes **áreas de recarga**, que tornam-se essenciais para o ciclo hidrológico. No entanto, as altas taxas de impermeabilização do solo e desmatamento da região, fazem com que a capacidade de recarga seja comprometida, assim como a qualidade dessa água.

Dessa forma, olhar para as águas em Ribeirão Preto envolve não apenas os corpos d'água visíveis, mas também para aqueles que não vemos, mas que são essenciais para a manutenção das dinâmicas urbanas.



PROCESSO HISTÓRICO

SEGREGAÇÃO COMO PROJETO DE CONSTRUÇÃO DA CIDADE

A cidade de Ribeirão Preto surge, como diversas cidades do interior paulista, em meados do século XIX por meio de doações de terras, para legitimar o assentamento e garantir a posse das terras, dando início ao seu desenvolvimento urbano. O centro urbano surgiu no cume da área de encontro do Córrego do Retiro Saudoso e o Ribeirão Preto, dando o nome a cidade.

A topografia e clima favoráveis atraíram a **produção cafeeira**, que agravou o processo de concentração fundiária e a formação de companhias agrícolas (DEMINICI, 2015). Com a chegada da **Companhia Mogiana de Estradas de Ferro** na década de 1880, a cidade tem grande impulso na economia cafeeira, marcando então o primeiro momento de desenvolvimento da cidade, pautado nesse ciclo econômico do café. A cidade, que em 1874 tinha aproximadamente 1.550 habitantes, dentre eles mais de 850 escravos, passou a ter aproximadamente 12.000 habitantes em 1890.

O primeiro projeto de parcelamento do solo próximo ao núcleo central se

deu logo após a criação da cidade, surgindo em 1887 o **Núcleo Colonial Antônio Prado**, a norte do quadrilátero central, para atender a demanda de imigrantes que estavam chegando na cidade para trabalhar nas lavouras de café.

“A implantação do Núcleo Colonial Antônio Prado caracterizou o início da **desigualdade socioespacial** em Ribeirão Preto, uma vez que delimitou duas áreas antagônicas, mas complementares, no espaço urbano” (GOMES, 2011)

O **quadrilátero central**, que era ocupado pelas elites, recebia **investimentos** em infraestrutura, voltados à salubridade, higiene e embelezamento da cidade. Ao mesmo tempo, a população a norte era composta pela classe trabalhadora, sem investimentos públicos e com a presença de equipamentos que eram “indesejados” pela elite, como matadouros, indústrias, hospitais e leprosários, considerados incompatíveis com a imagem de “capital do oeste” que estava sendo construída (PAZIANI, 2013).

1850

1930

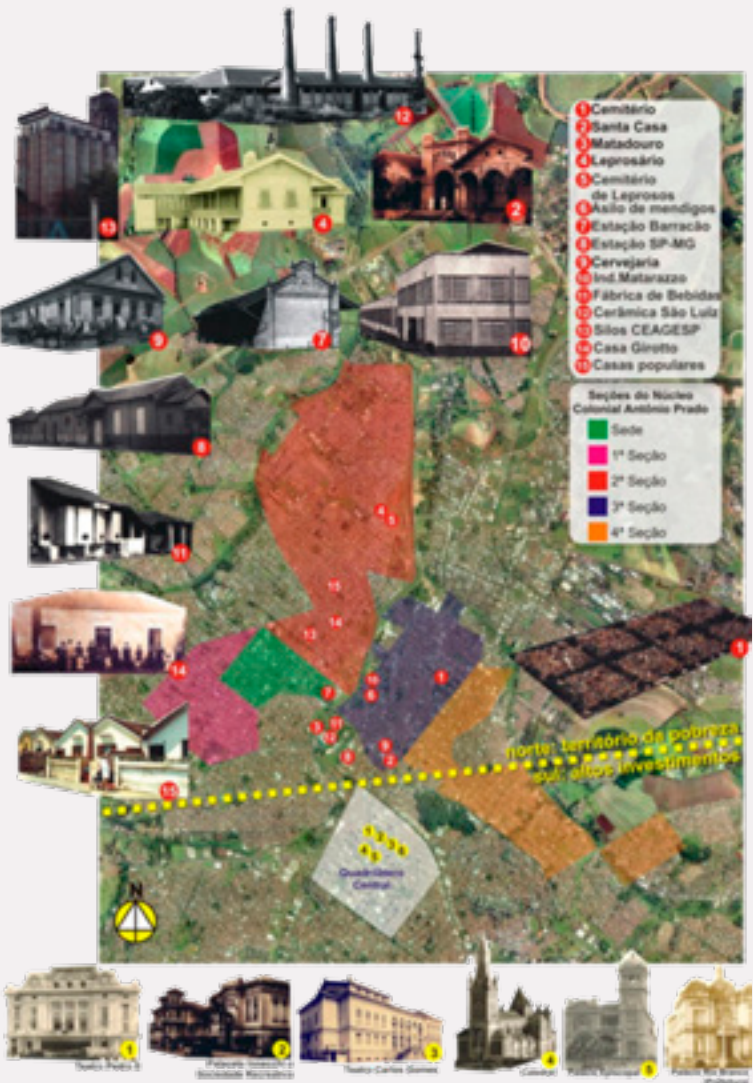
1990

2020

1895

1960

2000



Mapa de Ribeirão Preto entre 1850-1895. Fonte: Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. Extraído de Silva (2008).

Imagem dos equipamentos urbanos do Núcleo urbano original e Núcleo Colonial Antônio Prado. Fonte: Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. Extraído de Silva (2008).

PROCESSO HISTÓRICO

SEGREGAÇÃO COMO PROJETO DE CONSTRUÇÃO DA CIDADE

Entre 1895 e 1930, a cidade se desenvolveu com base na economia cafeeira, favorecendo a divisão socioespacial, sendo possível identificar cidades distintas, “uma **intra-rios** moderna, higiênica e embelezada, outra, **além-rios**, desprovida das melhorias que acompanhavam esse trinômio da cidade burguesa” (SILVA, 2007 apud GOMES, 2011).

Nesse contexto de investimentos em **embelezamento e saneamento**, com base nas ideias do urbanismo higienista da época, **Saturnino de Brito** é convidado para realizar um estudo sobre o abastecimento de água na cidade, após um episódio de escassez. Dessa forma, Saturnino vai propor um sistema de canais para abastecimento da cidade, atrelados às questões de embelezamento, salubridade e higiene, ressaltando a importância de se expandir o sistema de abastecimento para a região

norte, que ainda não possuía sistema de abastecimento, apesar de concentrar uma população já expressiva (DEMINICI, 2015).

Saturnino defendia também uma visão ambientalista, em que seria necessário o reflorestamento das áreas desmatadas pelas vastas fazendas de café, e que para que os rios fossem utilizados no sistema de abastecimento urbano, era essencial a proteção de suas margens e nascentes (DEMINICI, 2015).

No entanto, as questões ambientais foram desconsideradas e as obras ao longo do Ribeirão Preto só aconteceram na região central, fazendo com que essa rede de água contribuísse com a tendência discriminatória e segregatória que já se delineava na cidade, resultado de decisões políticas, mesmo com outro cenário possível sendo proposto.

1850

1930

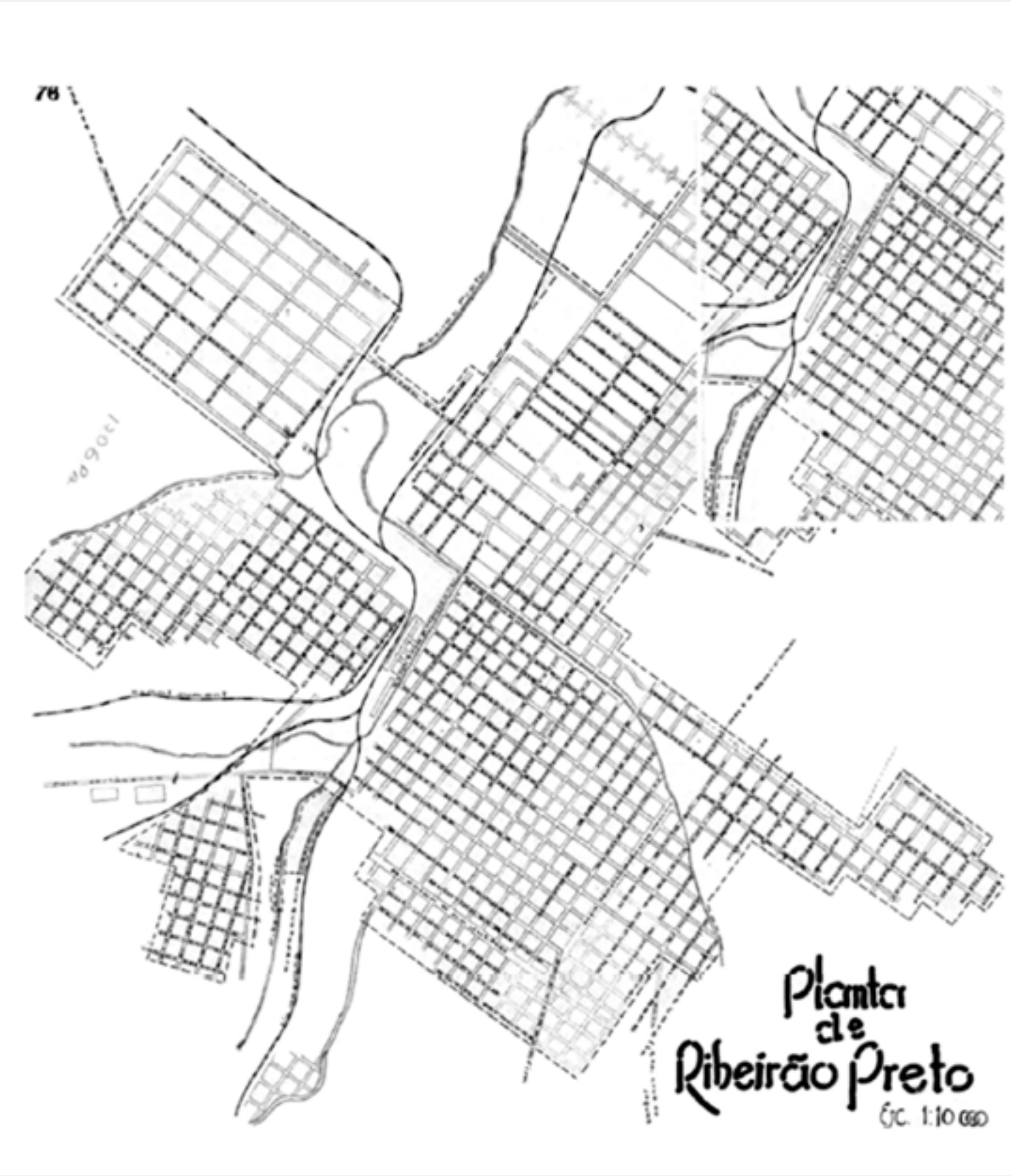
1990

2020

1895

1960

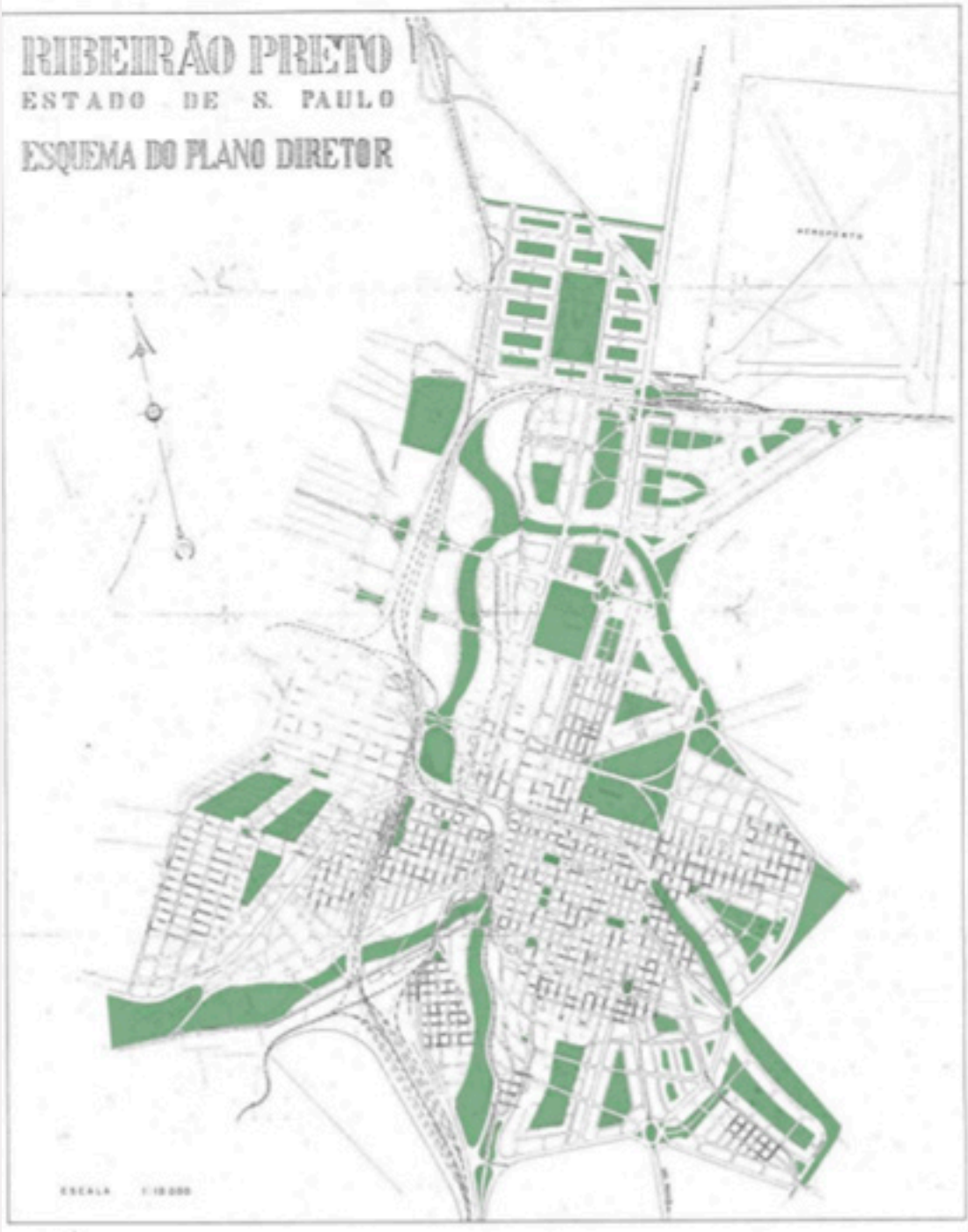
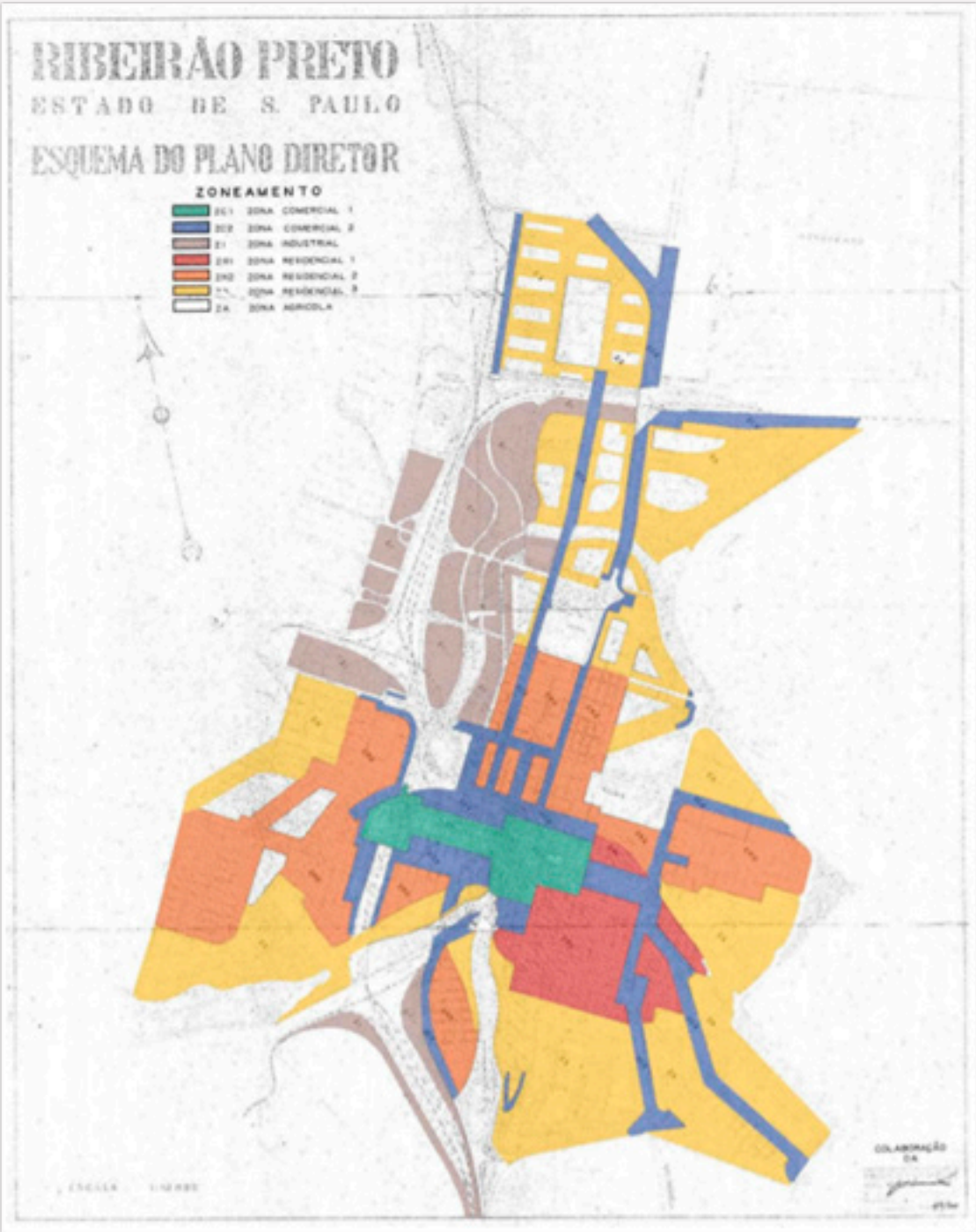
2000



Imagens de postais de Ribeirão Preto, com paisagens que se conformaram entre 1889-1930. Fonte: DEMINICI, 2015.
Mapa histórico de Ribeirão Preto em 1920. Fonte: DEMINICI, 2015.

Em 1930, com a crise do café, a cidade entra em um novo momento de desenvolvimento. Devido ao lucro gerado pelo café, a elite já havia iniciado investimentos no setor industrial, assim como no comércio e serviços, mantendo a importância econômica da cidade. Nesse momento, parte do trecho da malha ferroviária, associada a economia cafeeira, que estruturava fortemente a cidade, foi desativada. A cidade passou a ser adaptada para o automóvel, com investimento no rodoviarismo e aberturas de avenidas e vias que favoreciam esse modal. Em 1940, é possível identificar dois **eixos de expansão** a partir do quadrilátero central, em direção ao norte e ao sul da cidade, já possuindo 80 mil habitantes.

Nesse cenário, o urbanista **José de Oliveira Reis** apresentou a proposta do Plano Diretor para Ribeirão Preto, em 1945. Ele propõe uma cidade estruturada em **áreas verdes** por meio dos rios, parques e avenidas, como forma de aumentar a permeabilidade nos espaços públicos, assim como teria capacidade de amenizar o clima e potencializar a preservação da fauna, da flora e das nascentes de água, ao mesmo tempo que se cria espaços para lazer e recreação. Outro ponto da proposta era o zoneamento, propondo unidades de vizinhança que pretendiam romper com a divisão **norte e sul** já identificada. Esse plano pretendia definir um esquema de crescimento futuro da cidade, e poderia ter alterado a **paisagem urbana** de Ribeirão Preto, alternativo ao modelo de cidade baseado na especulação imobiliário e no espraiamento urbano (DEMINICI, 2016).



PROCESSO HISTÓRICO

SEGREGAÇÃO COMO PROJETO DE CONSTRUÇÃO DA CIDADE

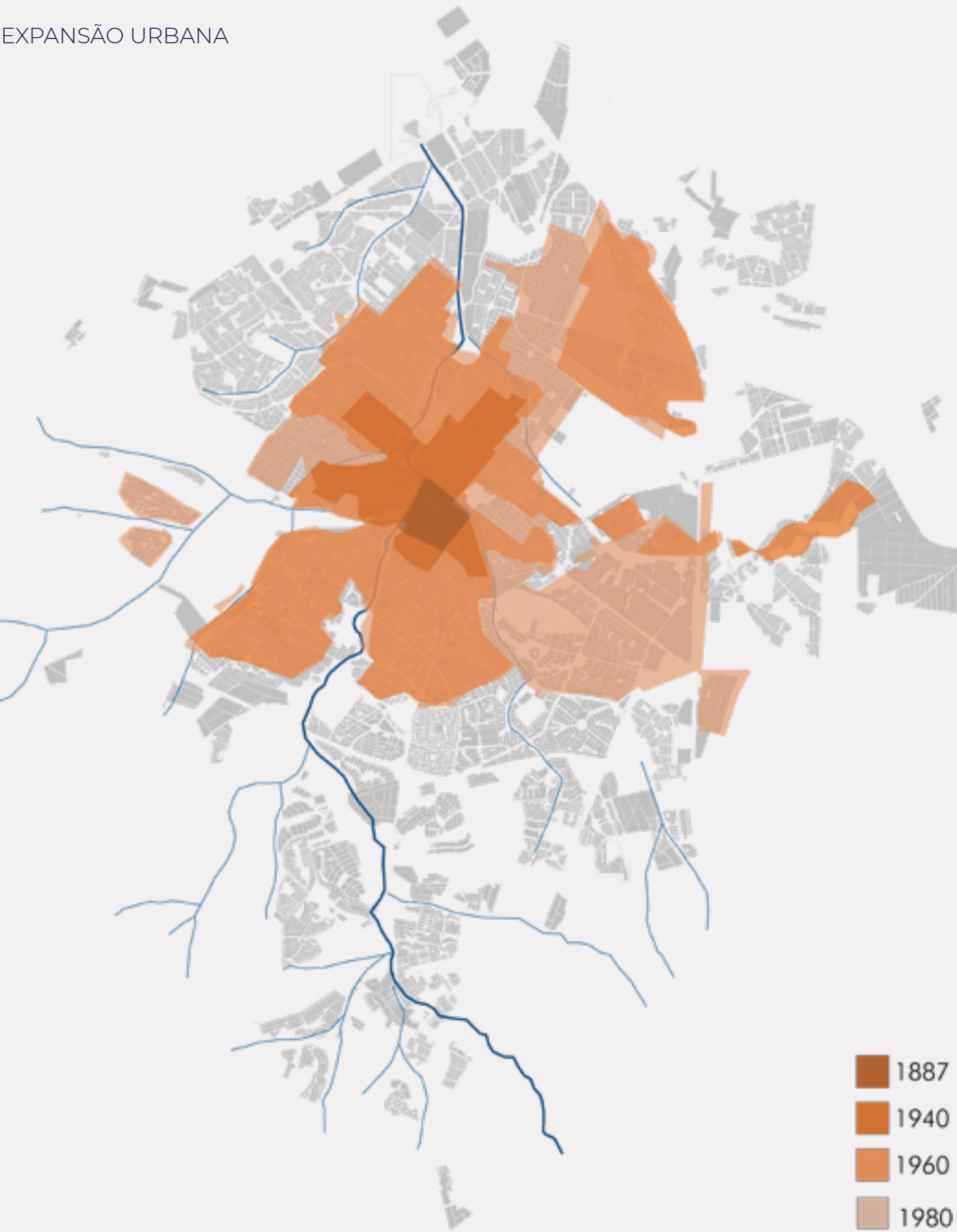
“A cidade de Ribeirão Preto se tornou ao longo do século XX profundamente marcada por uma **fronteira social** entre os seus lados norte e sul. Numa região mais baixa, o norte se constituiu como o território da produção, onde os terrenos que eram ocupados por sítios, que abasteciam o núcleo urbano durante o ciclo cafeeiro, se tornaram, com o processo de industrialização, o território de fábricas e bairros populares. O sul, ao contrário, se expandiu numa região alta inicialmente ocupada pelos primeiros bairros estritamente residenciais da cidade: Jardim Eugenia, Jardim Sumaré e Alto da Boa Vista”. (DEMINICI, 2016)

As décadas de 1950 e 1960 são marcadas por um crescimento econômico pautado nas atividades industriais, comerciais e prestação de serviço, e a cidade que já possuía relevância regional, passa a atrair cursos universitários, fortalecendo o setor da **educação** e da **saúde**. Nesse momento, Ribeirão Preto já tem um processo de verticalização em curso na região central e a cidade se estrutura a partir de um sistema viário radial. A partir de 1970, com a crise do petróleo, a cidade entra em um novo momento de desenvolvimento, voltando novamente para o agronegócio, agora pautado no **ciclo sucroalcooleiro**, se tornando um polo no setor de pesquisa e desenvolvimento de tecnologias. Em 1980, a cidade já possuía 318 mil habitantes.

1850 1930 1990 2020

1895 1960 2000

EXPANSÃO URBANA

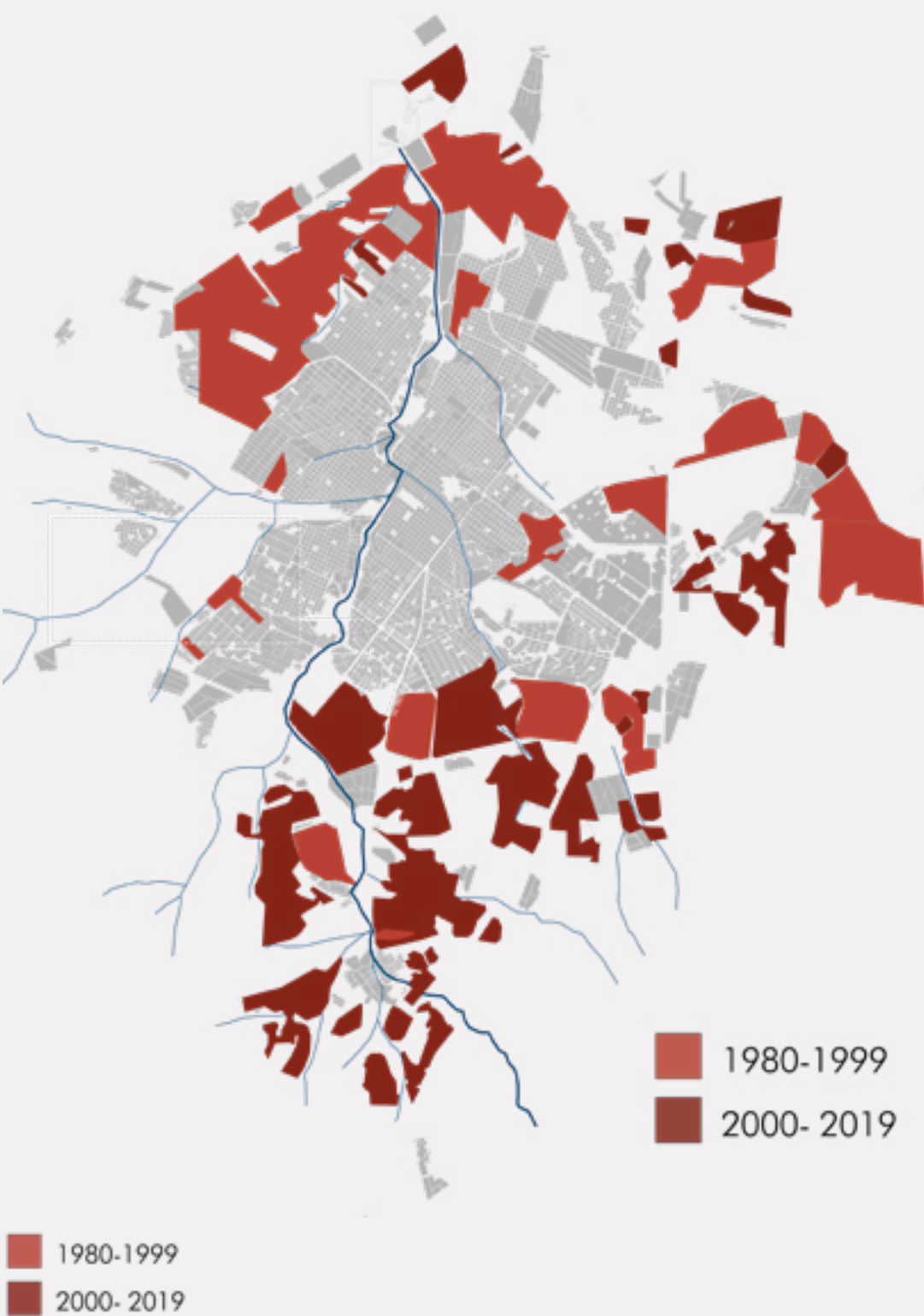


A partir da década de 1980 se **consolida e agrava** o processo histórico de segregação socioespacial em Ribeirão Preto (SILVA, 2008). Enquanto a cidade registrava crescimento econômico, as classes mais baixas apresentaram rendas médias reduzidas, levando a um aumento de favelas e assentamentos precários. De um lado, altos investimentos do setor imobiliário voltados às classes média e alta vão promover a proliferação de espaços residenciais fechados, associados a shoppings e investimentos em infraestrutura urbana, além de novos centros empresariais e de negócios promovendo a verticalização nas avenidas Pres. Vargas, Independência e Prof. João Fiusa.

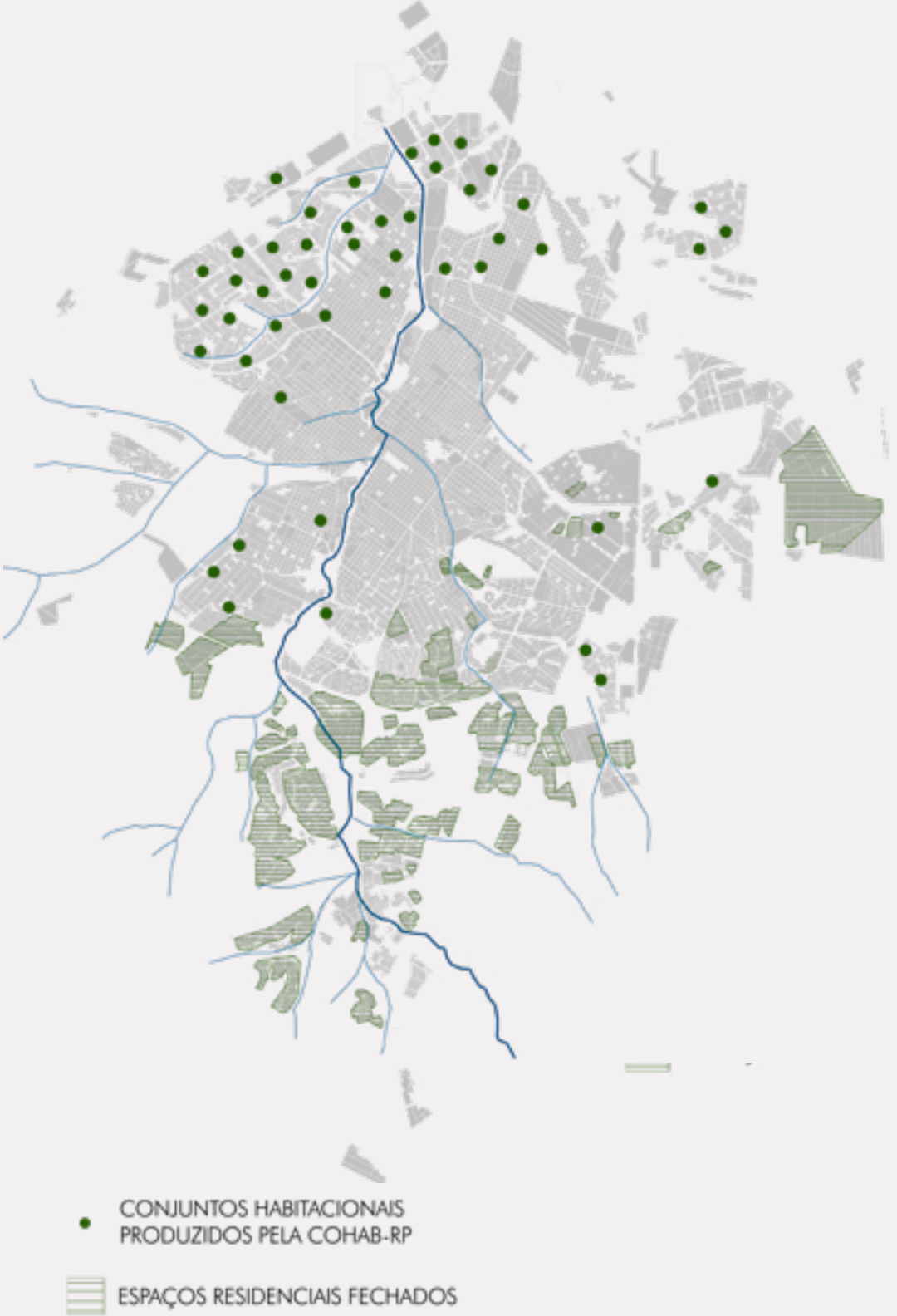
Do lado oposto da cidade, investimentos públicos levaram a população de baixa renda para a **periferia norte** da cidade, distante da área urbanizada e da rede de infraestrutura, por meio da construção em massa de conjuntos habitacionais pela COHAB-RP. Ambos processos levaram a um processo acelerado de **espraçamento urbano**, quase dobrando a área até então urbanizada (DEMINICI, 2016).

Os dois mapas apresentados evidenciam esse processo de segregação, com um processo de expansão a sul materializado em forma de condomínios fechados de alto padrão, enquanto no norte predominam os conjuntos habitacionais de interesse social, refletida na morfologia urbana.

EMPREENDIMENTOS APROVADOS



CONDOMÍNIOS RESIDENCIAIS FECHADOS E CONJUNTOS HABITACIONAIS



PROCESSO HISTÓRICO

EXPANSÃO URBANA: FOTOS AÉREAS



PRODUÇÃO DA CIDADE

DISTRIBUIÇÃO DE PARQUES E PRAÇAS

Ao analisar a **espacialização** da infraestrutura de praças e parques da cidade, é possível identificar que estes se distribuem de forma desigual na malha urbana, além de apresentarem também características e qualidades distintas (GOMES, 2011). A cidade possui dezenas de parques, localizados em diversos bairros, criados a partir do final do século XX. As praças se concentram de forma mais expressiva nos bairros de classe alta e média, além de contarem também com mobiliários, tratamento e manutenção do espaço. Essa mesma dinâmica pode ser identificada nos parques da cidade, que se distribuem de forma desproporcional na cidade, enquanto ao sul a maior parte desses espaços está implantado, ou seja, possui investimentos em mobiliário, arborização e manutenção dos projetos paisagísticos, no norte os poucos espaços destinados a parques estão em sua maioria não implantados, ou seja, abandonados pelo poder públicos e sem investimentos em sua qualificação, fazendo com que não seja possível sua efetiva ocupação.

Analisar a distribuição dos parques permite auxiliar o processo de **produção do espaço** em Ribeirão Preto, podendo ser entendido como elemento que vai estar atuando como agente de **valorização do solo** urbano, contribuindo para a desigualdade e segregação marcadas na cidade. Dessa forma, em especial a partir da década de 1990, os parques passaram a ser implantados pelo poder público associados aos investimentos do setor imobiliário, voltados aos loteamentos, bairros e condomínios de luxo (GOMES, 2011), como podem ser identificados pelos parques mais recentes, o Parque Luiz Roberto Jábali (2000), o Parque Dr. Luis Carlos Raya (2004), o Parque das Artes (estava abandonado, foi reinaugurado em 2016) e o mais recente Parque Olhos D'água (2018), todos no setor sul da cidade.

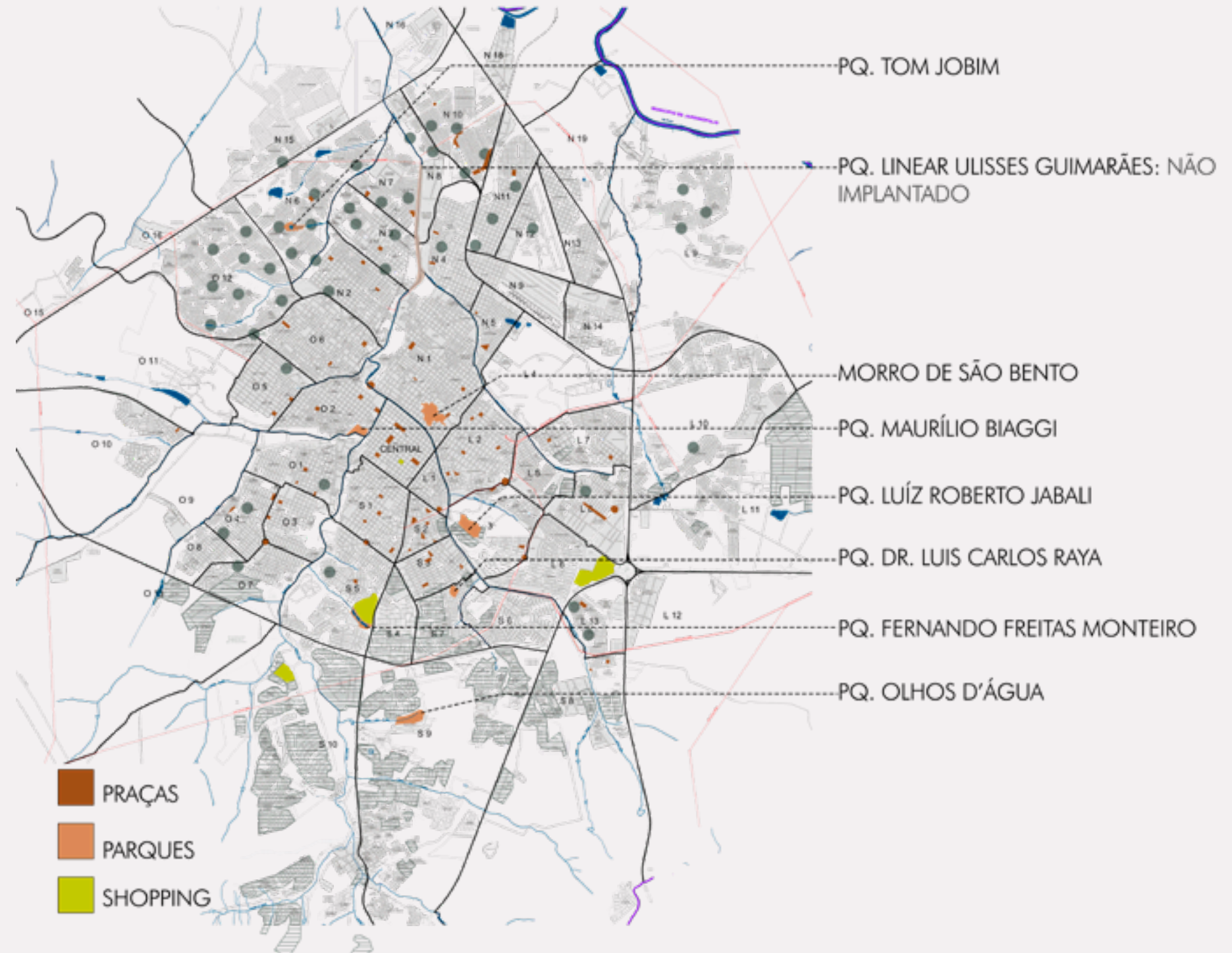
“(…)importa ressaltar que estes parques constituíram estratégias do capital para aumentar seus lucros ou auferir maior rentabilidade nos seus investimentos. Foram implantados com discursos que parecem remeter à totalidade da cidade, mas, na realidade, supervalorizam apenas algumas parcelas do espaço urbano” (GOMES, 2011)



PRAÇA NA ZONA NORTE



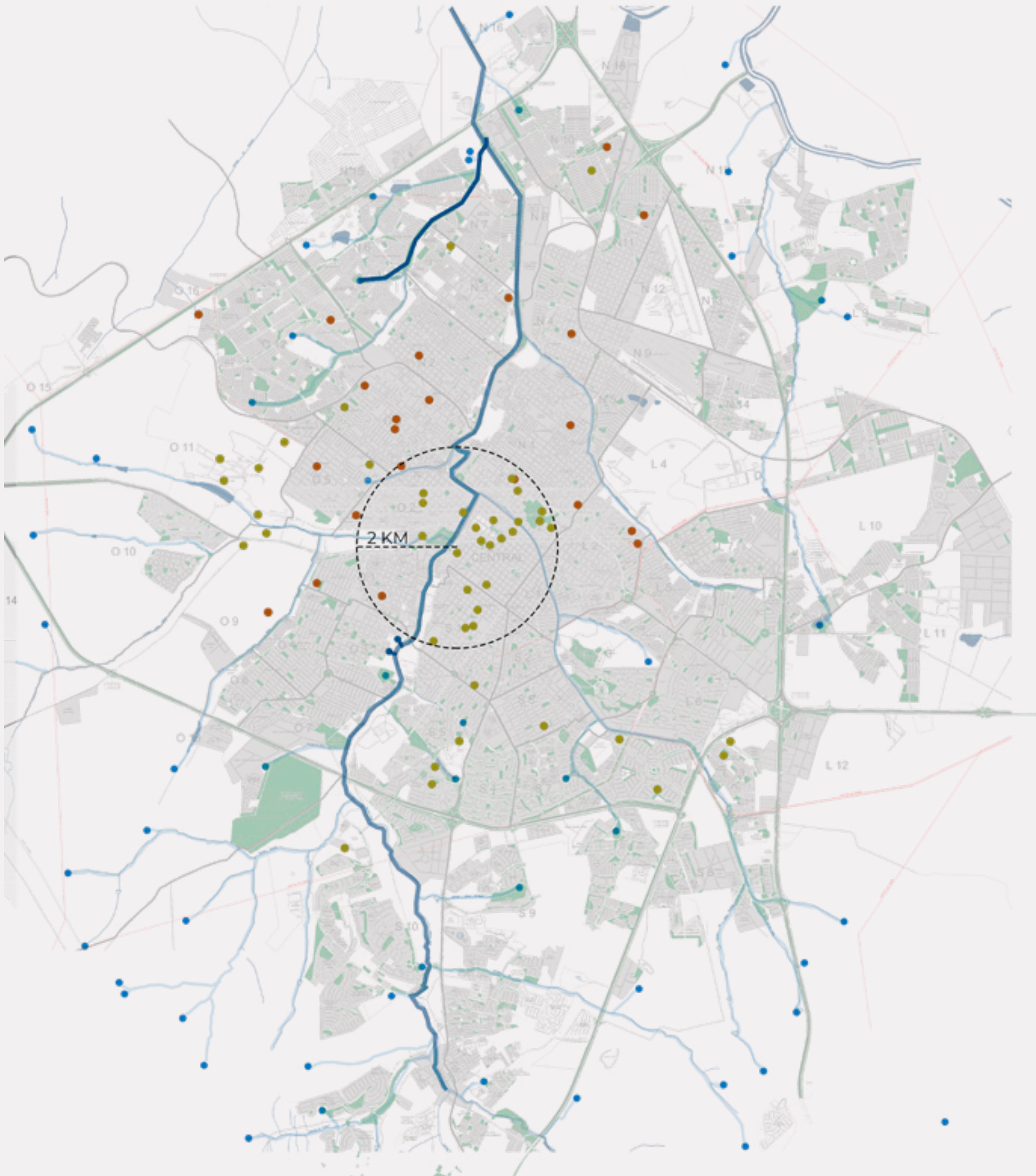
PRAÇA NA ZONA SUL



PRODUÇÃO DA CIDADE

INFRAESTRUTURA URBANA

- equipamentos esportivos (estádios, ginásios)
- equipamentos culturais (teatro, museu, cinema, centro cultural)



Fonte de dados: SEADE (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados), 2018

PRODUÇÃO DA CIDADE

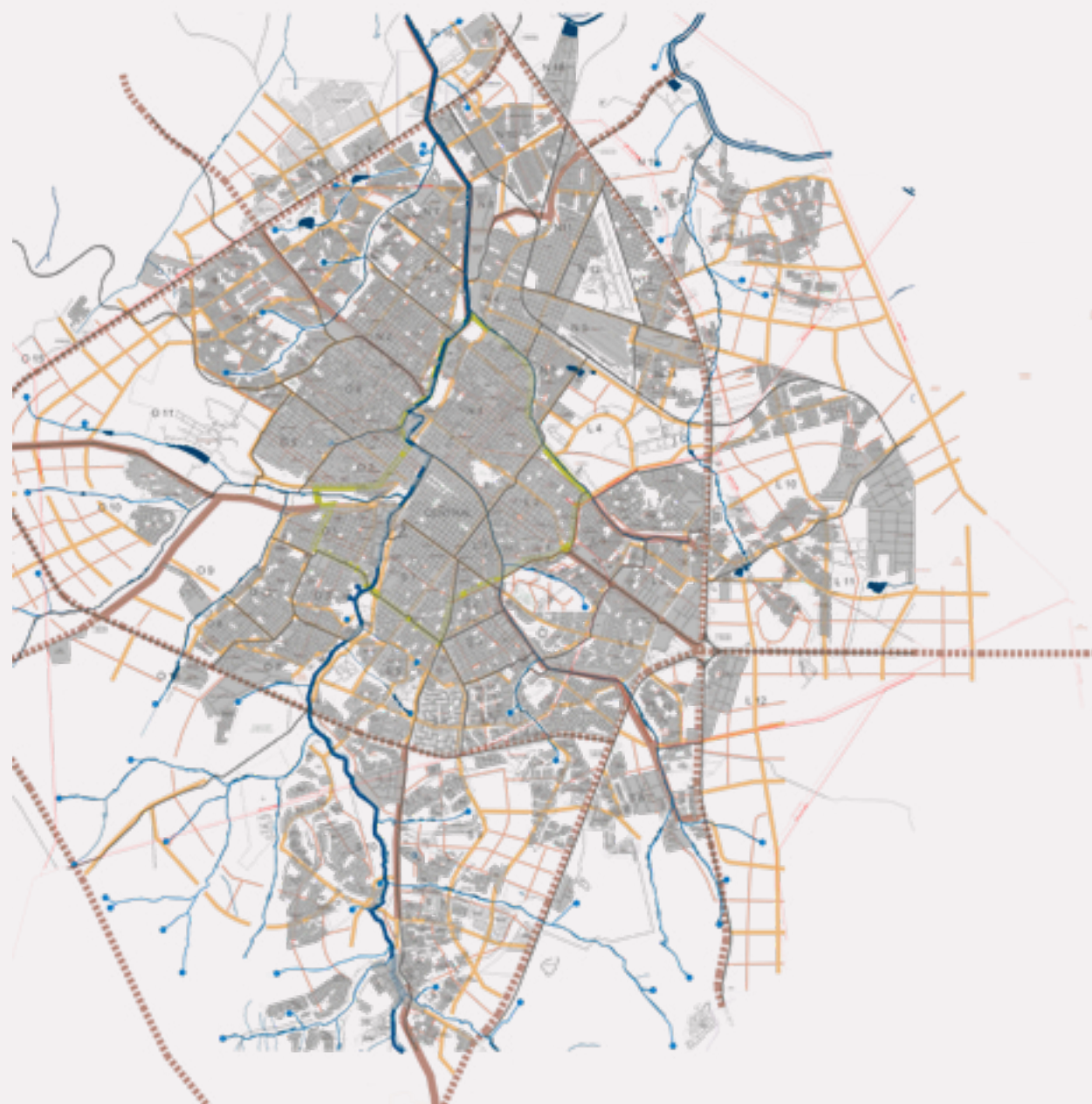
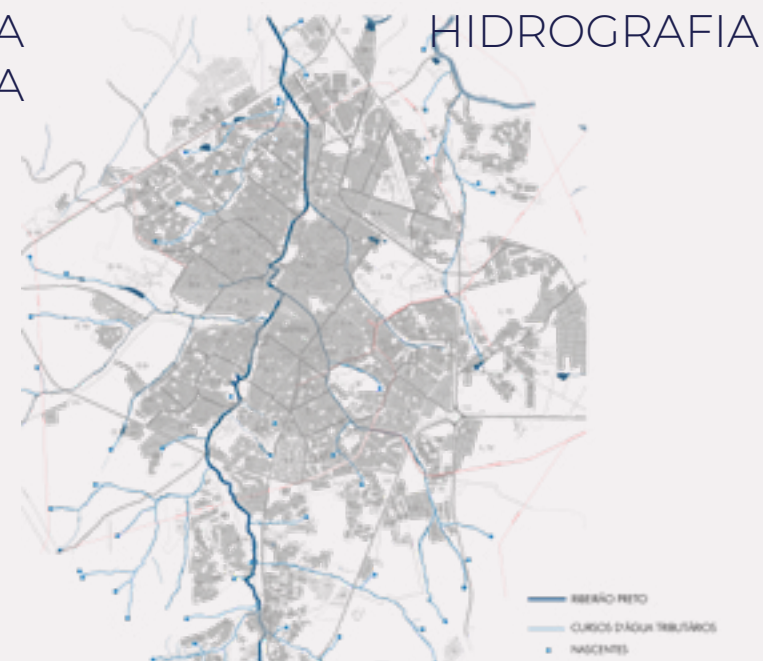
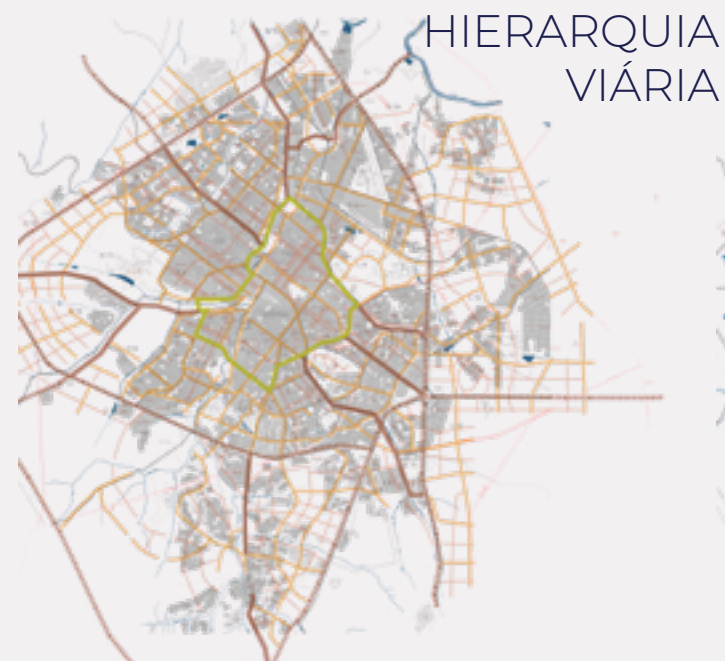
SISTEMA VIÁRIO E CORPOS D'ÁGUA

A cidade conta hoje com uma complexa **malha viária** no tecido urbano, composta por vias radiais e por uma estrutura urbana que concentra os fluxos para a região central, que associado ao incentivo ao uso do automóvel motorizado individual, provoca congestionamento nas vias de grande fluxo. A malha viária urbana é também conectada diretamente ao sistema rodoviário que adentra a cidade, se expressando na cidade como barreiras para o pedestre, com vias expressas de trânsito rápido que cortam a cidade. Ribeirão Preto possui a terceira maior frota de carros do estado de São Paulo (IBGE, 2015), com uma média de 2 pessoas para cada automóvel (GERALDI, 2017), que somado ao fluxo diário da população das cidades da região, evidencia a **ineficácia** da infraestrutura existente e a rede deficitária de transporte público local e regional, afetando a **mobilidade urbana**.

Ao mesmo tempo, os corpos d'água estão presentes ao longo de toda a cidade e constituem parte da memória da cidade, sendo elemento que estruturou o primeiro assentamento no núcleo urbano, que motivou a nomeação da cidade como Ribeirão Preto. Cortando a cidade de norte a sul, o Ribeirão Preto foi sendo

ocultado do cotidiano dos seus habitantes, reduzindo ou até anulando o sentimento de pertencimento e proximidade com o Ribeirão. Os cursos d'água, em especial o Ribeirão Preto e o Córrego do Retiro Saudoso, passaram por processos de retificação de seus leitos e canalização, destruindo as matas ciliares de suas margens e danificando a qualidade das águas.

Dessa forma, ao unir a malha do sistema viário com os corpos hídricos, é possível identificar a sobreposição dos elementos em diversos momentos, uma sobreposição de **duas lógicas** da infraestrutura urbana, que sempre foram pensadas como áreas distintas no planejamento urbano. E dentre eles, existe uma clara priorização do viário frente aos cursos d'água, que muitas vezes foram entendidos como barreiras no processo de construção da cidade. Os vales dos córregos e rios, foram entendidos como áreas privilegiadas para a implantação de vias estruturais da cidade, promovendo um processo de ocultação e distanciamento das águas urbanas. Esse processo de urbanização e expansão urbana, segundo Anelli, (2015) torna a coexistência entre áreas urbanizadas e as águas em um **desafio** de grandes proporções.

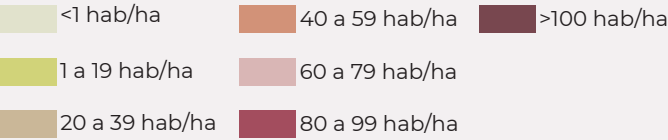
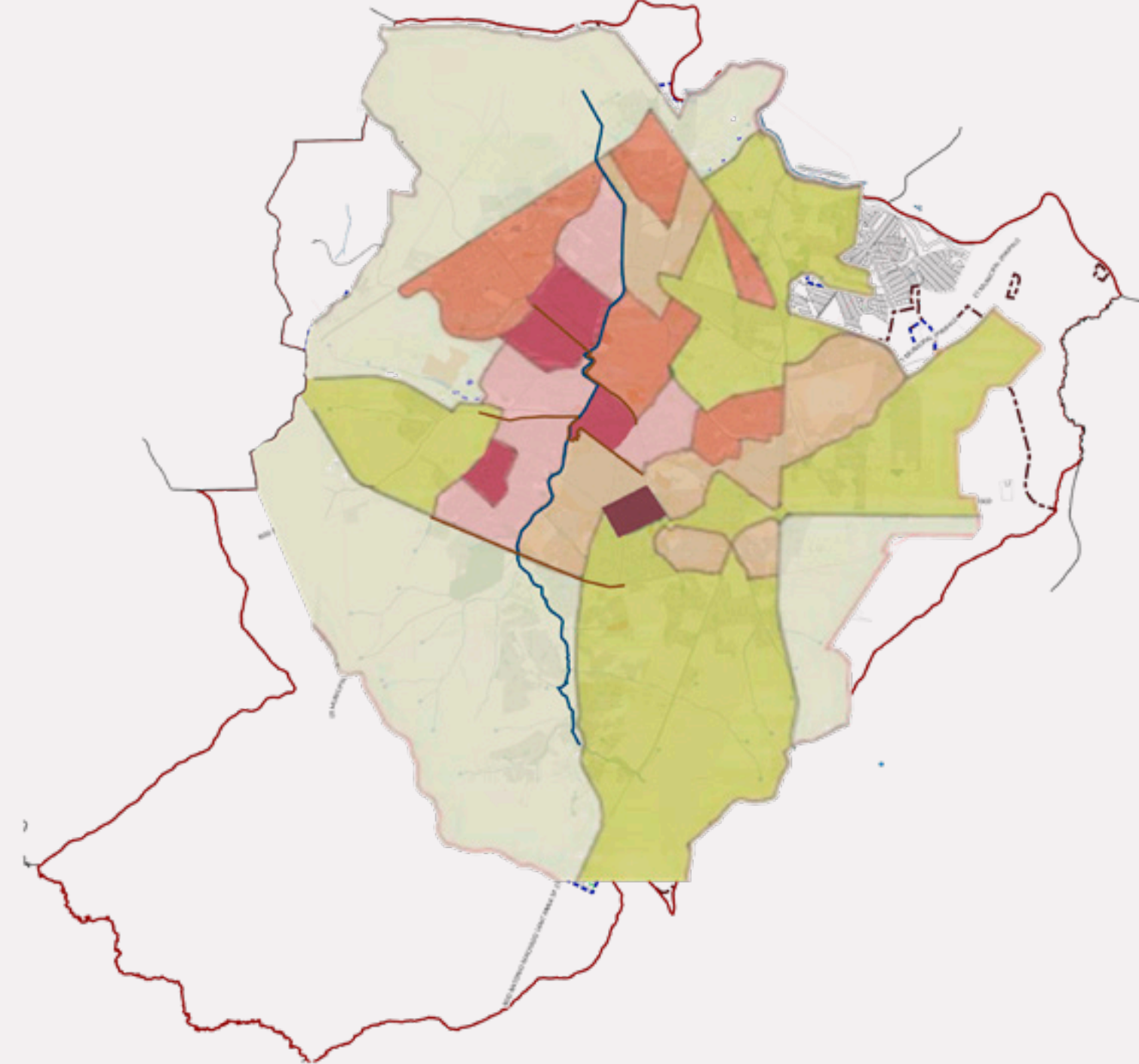


Expressões do Ribeirão Preto ao longo da cidade. Fonte: Google Earth

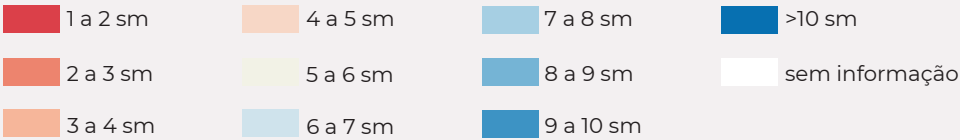
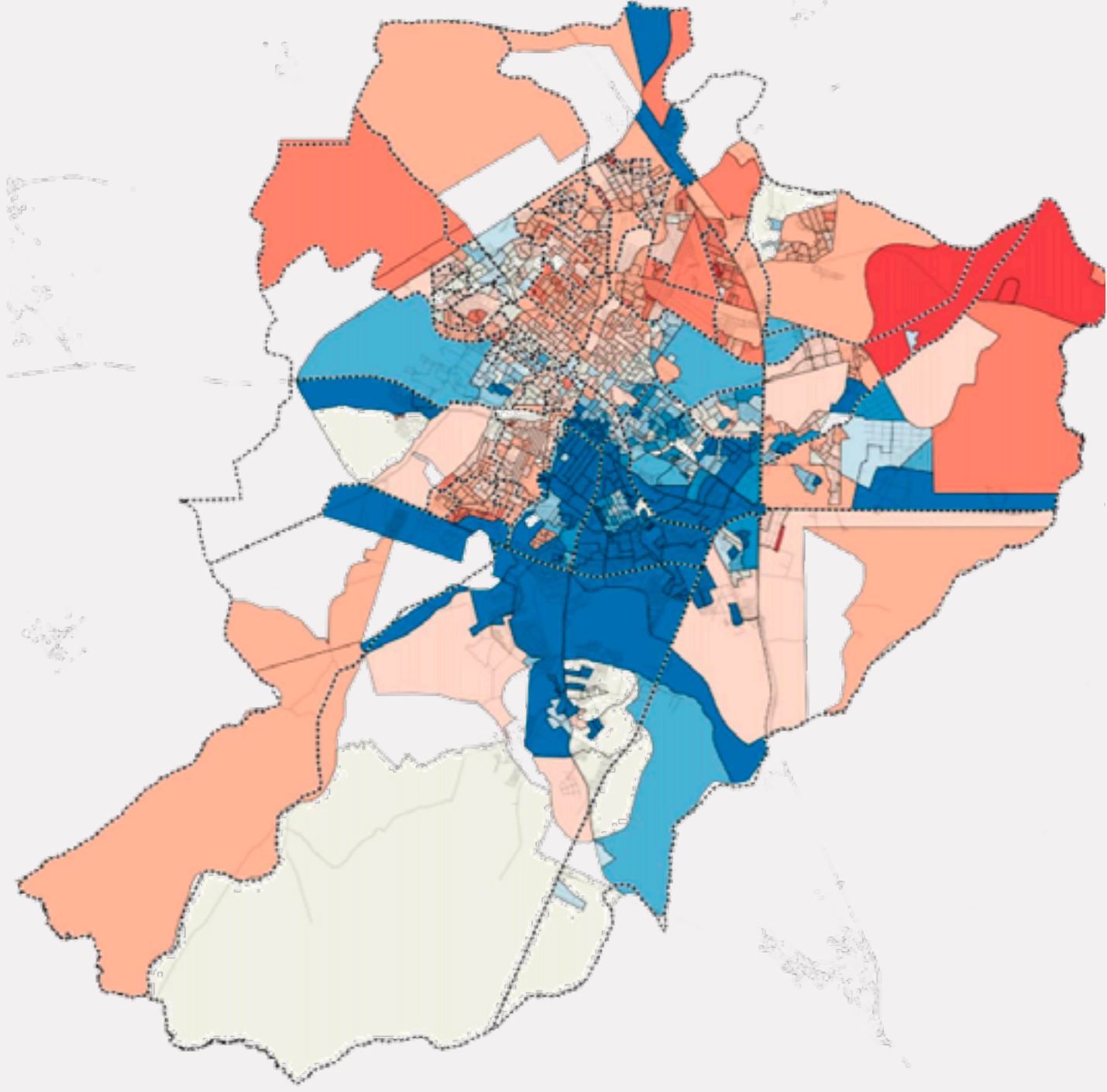
CONFORMAÇÃO URBANA

DADOS CENSITÁRIOS

DENSIDADE POPULACIONAL



RENDA MÉDIA POR DOMICÍLIO



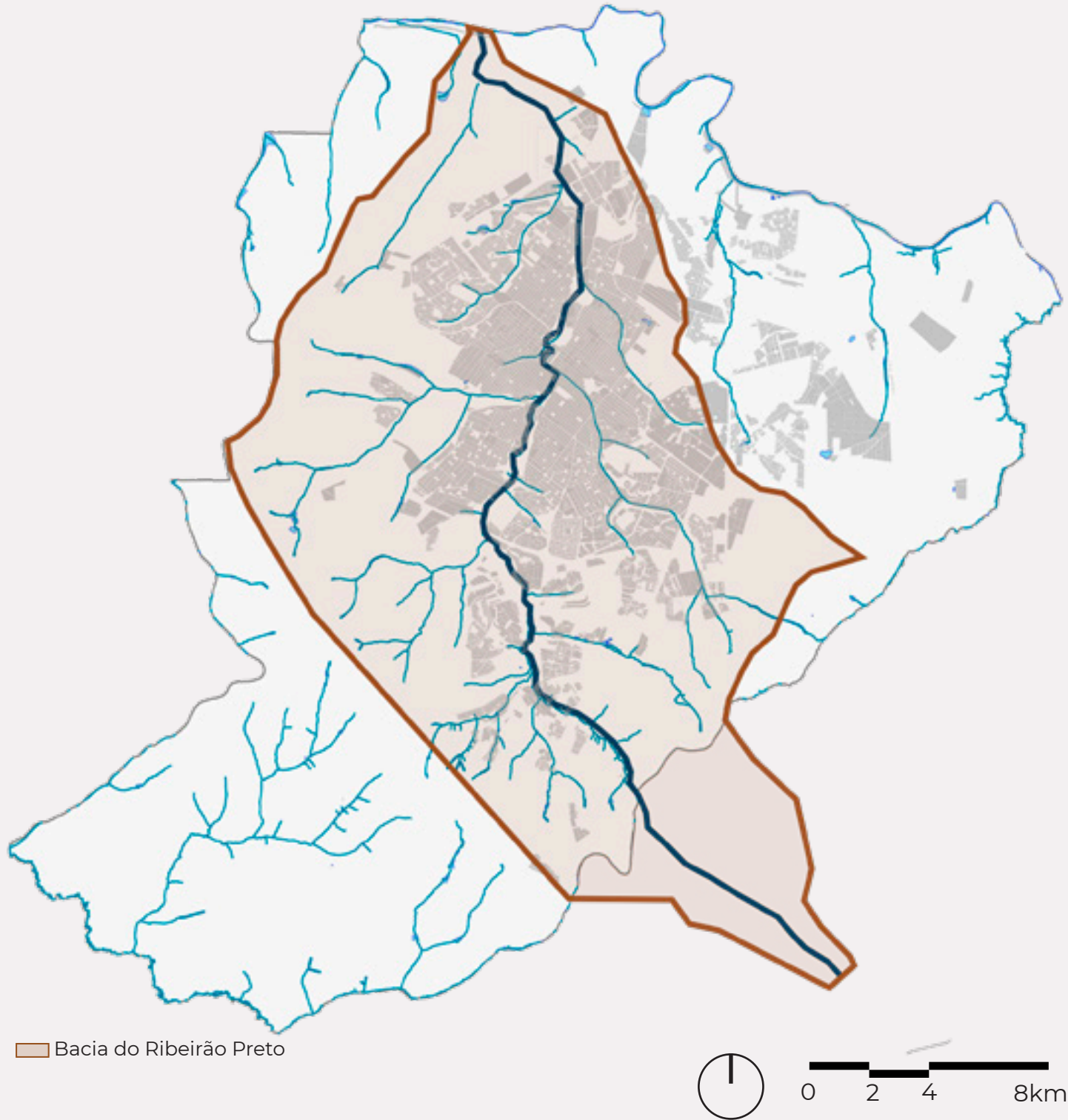
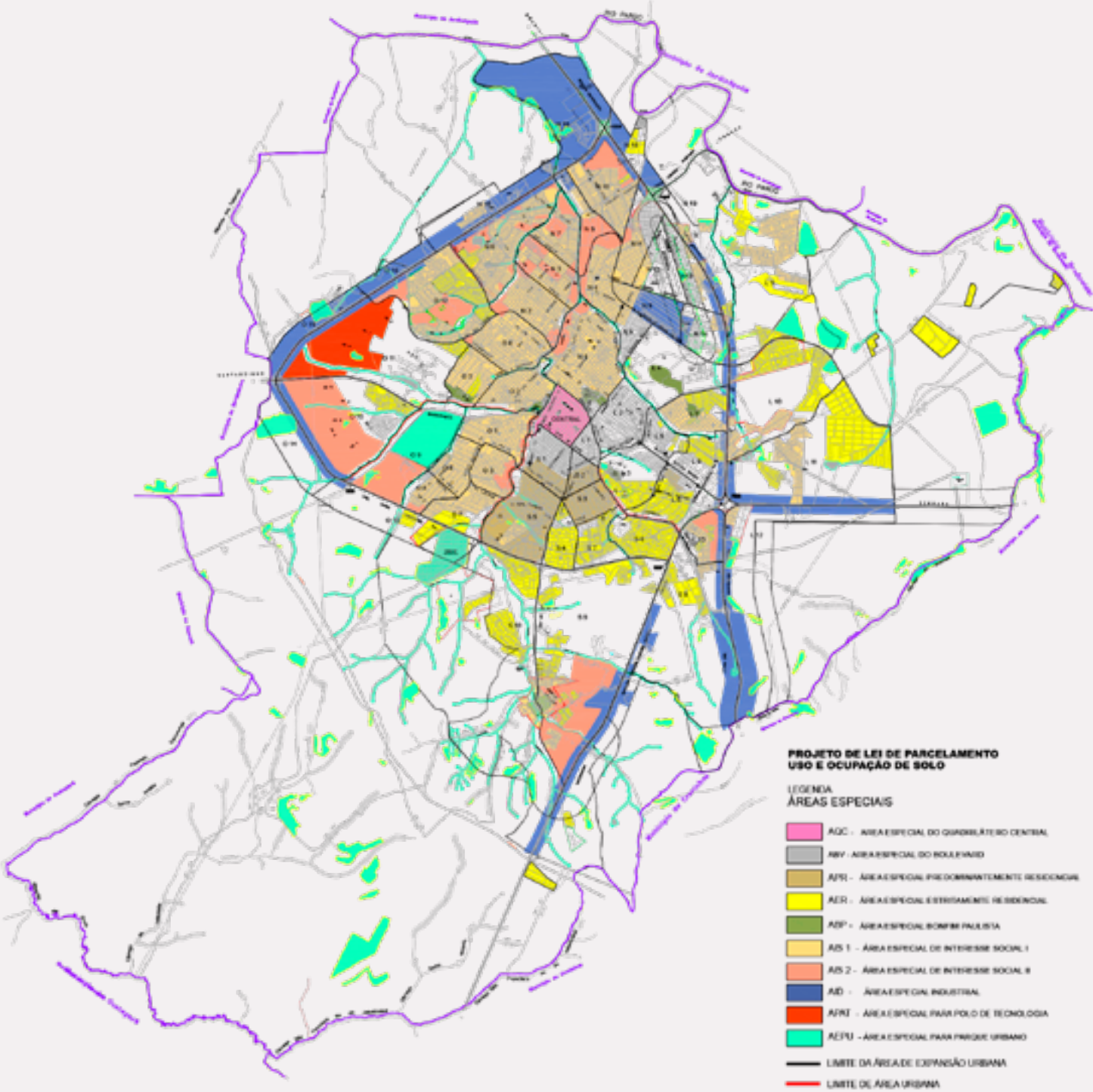
Fonte de dados: IBGE (2010)

Fonte de dados: IBGE (2010)

CONFORMAÇÃO URBANA

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E BACIA HIDROGRÁFICA

Dentre as políticas nacionais de Recursos Hídricos (Lei nº 9.433/97), são apontadas três diretrizes para a gestão sustentável dos rios. A primeira compreende a água como bem finito e com **valor social**, em que a gestão dos rios deve proporcionar usos múltiplos da águas. A segunda diretriz se refere à necessidade de gestão integrada para garantir o uso múltiplo e qualidade das águas. Já a terceira pauta enfatiza a necessidade da participação social na **gestão urbana**, associado a um fortalecimento da educação ambiental em todos os níveis e segmentos sociais, situando a população sobre a atual crise socioambiental em que nos situamos, assim como propor alternativas para minimizar ou mitigar os efeitos. (ANA, 2020). Dessa forma, se mostra importante que no planejamento integrado se utilize a bacia hidrográfica como **unidade de planejamento**.



A dark blue semi-circle graphic is positioned in the bottom right corner of the page, partially overlapping the text.

BACIA DO RIBEIRÃO PRETO: DINÂMICAS URBANAS

“A compreensão de que a natureza é uma ubíqua, um tudo que envolve a cidade, tem implicações na forma de como a cidade é construída e mantida, bem como na saúde, segurança, e bem estar de cada morador. Infelizmente, a tradição colocou a cidade contra a natureza, e a natureza contra a cidade. A crença que a cidade é uma entidade separada da natureza e até contrária a ela, dominou a maneira como a cidade é percebida e continua a afetar o modo como é construída. Essa atitude agravou e até causou muito dos problemas ambientais urbanos: água e ar poluídos; recursos dilapidados ou irrecuperáveis; enchentes mais frequentes e mais destrutivos; demandas crescentes de energia e custos de construção e manutenção mais elevados do que anteriores à urbanização; em muitas cidades uma feiura generalizada. Os problemas urbanos atuais não são diferentes, em essência, daqueles que afetavam as cidades antigas, a não ser quanto ao grau, à toxicidade e a persistência de novos contaminantes, e a extensão de terra que está agora urbanizada. Com o crescimento das cidades, essas questões se tornaram mais agudas. Todavia, continuam a ser tratadas como fenômenos isolados, e não como fenômenos interligados resultantes de intervenções humanas corriqueiras, e a ser exarcebadas por uma desconsideração pelos processos naturais”

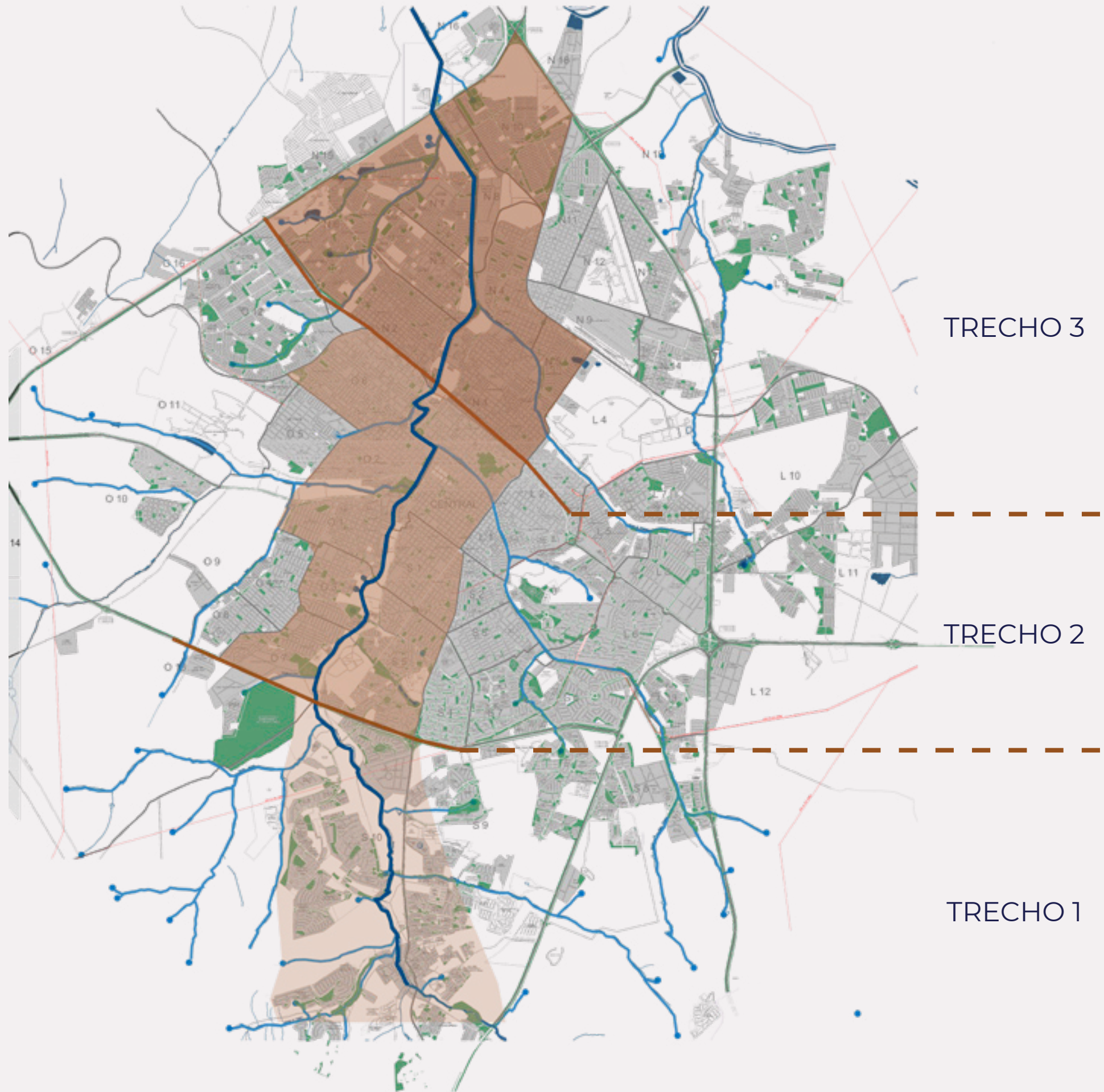
Ann Spirn, 1995

OS “RIBEIRÕES” PRETO

DINÂMICAS E RELAÇÕES COM A CIDADE

A história de Ribeirão Preto, cidade, e do Ribeirão Preto, curso d'água, é marcada por conflitos, sobreposições, dominação, violências. No entanto, essas histórias se **cruzam** e não podem ser dissociadas. A importância das águas na cidade não podem ser esquecidas, como o próprio nome da cidade ressalta. Apesar disso, o Ribeirão Preto, que era parte do **cotidiano** da população, foi se afastando, foram sendo construídas barreiras (principalmente na forma de vias de automóveis) e suas águas apagadas das vivências e experiências urbanas.

A partir das leituras urbanas realizadas, a bacia do Ribeirão Preto foi dividida em três trechos, que se diferem tanto na forma que se encontram no tecido urbano, assim como na maneira que se relacionam com a área ao redor e com as dinâmicas urbanas.



ENTRE MUROS

LEITURAS E DINÂMICAS URBANAS



O primeiro trecho é marcado pela parte de topografia mais elevada, local em que o Ribeirão Preto adentra o perímetro urbano. É uma área que foi ocupada a partir dos anos 2000, predominantemente na forma de **condomínios** de luxo e classe média alta, cercados por muros. A ocupação surge em forma de **especulação imobiliária**, possuindo uma quantidade significativa dos loteamentos ainda desocupados.

A norte tem uma divisão física da malha urbana marcada pela rodovia SP-332, caracterizando a área após a rodovia como o mais novo eixo de expansão da cidade, com grandes glebas que ainda não passaram pelo processo de loteamento.

Dessa forma, a presença significativa dos condomínios fechados, auto segregados, cercados por muros, promovem uma relação de **negação** com o curso d'água, mantendo-o do lado de fora de seus muros, sem qualquer contato com o Ribeirão Preto. Condomínios com discursos que defendem a sustentabilidade e contato com a natureza viram as costas para as águas do Ribeirão Preto e avançam sobre a zona de amortecimento da Mata Santa Tereza.

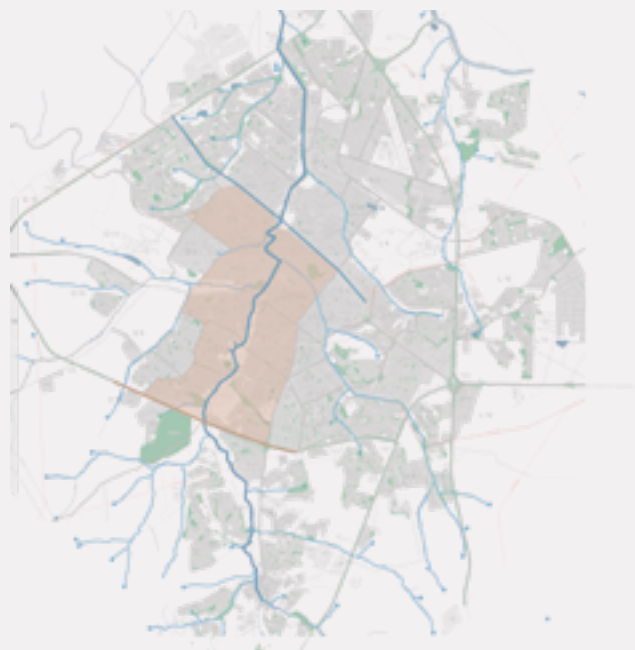
A especulação e valorização das terras nesse trecho são ainda reforçados pelo mais novo shopping center, o Shopping Iguatemi, e o mais novo parque da cidade, o Parque Olhos D'água, no entorno de uma das nascentes que se encontram na região.



Fonte: Google Earth, 2021

CORTANDO O TECIDO URBANO

LEITURAS E DINÂMICAS URBANAS



O segundo trecho possui a melhor **infraestrutura** urbana, assim como maior **dinâmica** dos setores de comércio e prestação de serviços, além de concentrar ainda maior parte dos equipamentos culturais e esportivos e áreas de lazer. É o trecho que atrai o maior **fluxo** de pessoas, tanto local, quanto regionalmente, em especial o quadrilátero central, com a maior oferta de empregos. Possui eixos de maior verticalização, ao longo das avenidas Independência, Prof. João Fiusa e Nove de Julho. A oeste predomina uma ocupação horizontal e residencial.

A região do quadrilátero central, com forte uso comercial e de prestações de serviços, abriga também o terminal rodoviário e o terminal de ônibus, em um sistema de **mobilidade** centralizado focado em único modal de transporte público (ônibus), o que dificulta a eficiência do sistema e sobrecarrega a infraestrutura.

O quadrilátero central, ainda apresenta grande importância nas dinâmicas da cidade, com atividades culturais em equipamentos públicos e privados. Conta com o Parque Maurílio Biaggi, palco de grandes eventos como a Feira do Livro e festivais de música, além de ser uma importante infraestrutura urbana para drenagem em uma área de encontro do Ribeirão Preto e o Córrego Laureano.

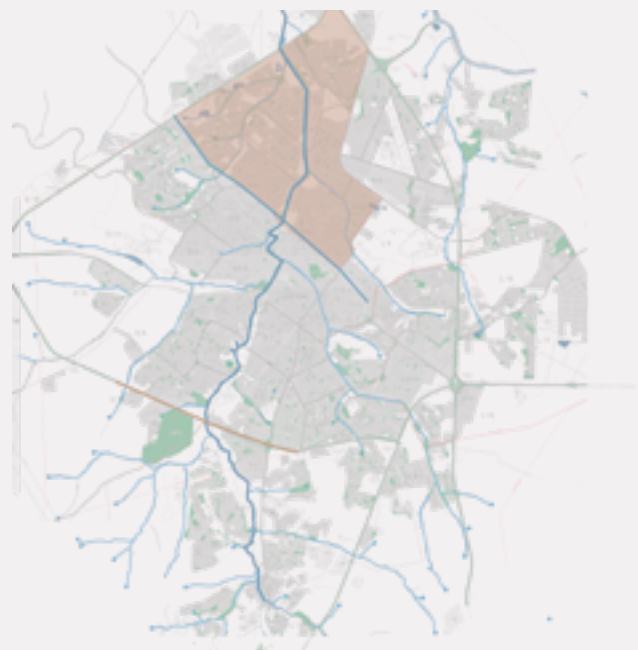
O Ribeirão Preto, está cortando o tecido urbano, sem se integrar a ele, sendo muitas vezes visto como uma barreira. Na área central está retificado e canalizado, em meio a vias de uso intenso em que o uso do automóvel particular é privilegiado. Ao sul possui alguns trechos com maior presença da mata ciliar, porém sem manutenção e que não se relaciona com o seu entorno.



Fonte: Google Earth, 2021

ENTRE AUSÊNCIAS

LEITURAS E DINÂMICAS URBANAS



O terceiro trecho está localizado nas zonas norte e oeste, composta por grandes **conjuntos habitacionais** de interesse social, em que possui uma população que possui **baixa renda** e assentamentos irregulares. A região historicamente foi ocupada pelos trabalhadores e classes menos favorecidas originados pelo Núcleo Colonial Antônio Prado, recebendo pouco investimento em infraestrutura urbana. É portanto uma área de maior **vulnerabilidade** social, uma população carente de equipamentos de lazer, cultura e esporte, com espaços livres sem qualificação e abandonados.

A região que hoje abriga grande concentração habitacional possui apenas o parque Tom Jobim implantado, sendo **insuficiente** para suprir a demanda de lazer, contemplação e encontro. Apesar disso, possui grandes **áreas livres**, entre áreas públicas e privadas, além de áreas de preservação permanente no entorno no Córrego dos Campos e do Córrego Seco, com alta cobertura vegetal, diferente do que ocorre com o Ribeirão Preto, que possui apenas um pequeno trecho com cobertura vegetal, porém sem qualificação e que acabam se tornando local de medo e insegurança para a população.

O Ribeirão Preto está delimitado pela via expressa em suas margens, restringindo o espaço do curso d'água e em maior parte do trecho, sem vegetação em suas margens, essenciais para a manutenção da qualidade da água.



Fonte: Google Earth, 2021

DIRETRIZES PARA A BACIA
DO RIBEIRÃO PRETO

DIRETRIZES GERAIS

PLANO E POTENCIALIDADES DA BACIA

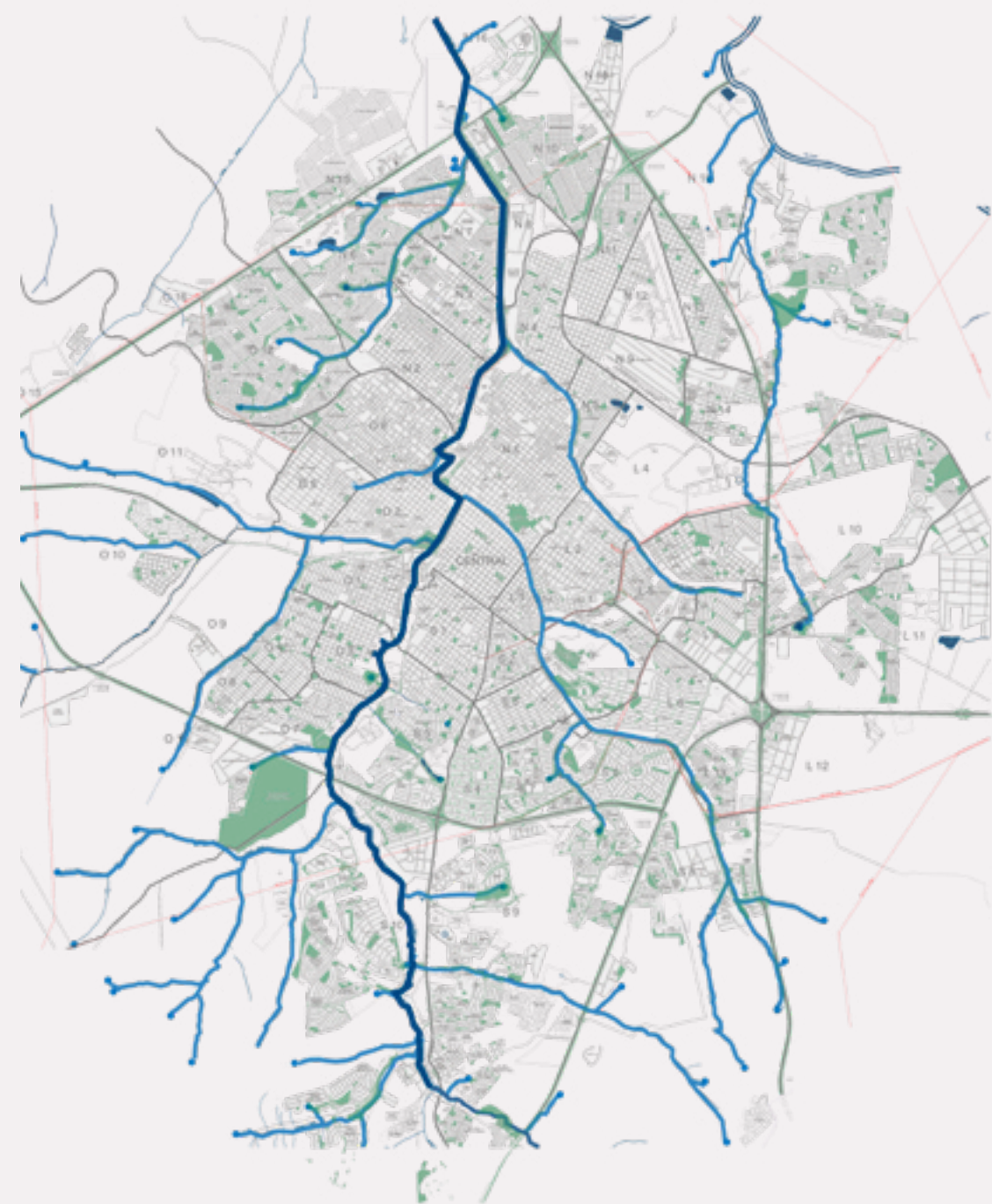
A partir das leituras e análises realizadas, foram determinadas diretrizes gerais para toda a bacia do Ribeirão Preto. Essas diretrizes articulam aspectos da densidade habitacional, da mobilidade e do uso do solo, em especial as áreas livres e espaços públicos. Desta forma, o Ribeirão Preto é elemento de **integração física e social** do plano, possuindo relação com a memória e história da cidade, participando das dinâmicas urbanas de diferentes formas.

O plano é também estruturado por um sistema de **áreas verdes**, retomando as ideias propostas por José de Oliveira Reis no Plano de 1945 associado ao conceito de florestas urbanas. Como elemento central é proposto um **parque linear** nas margens do Ribeirão Preto, aproximando a população do curso d'água que fundou a cidade. São propostos parques ao longo dos demais cursos d'água. As áreas verdes incorporam também as praças e parques já existentes na cidade, formando assim um **sistema** de áreas verdes que compreende toda a cidade.

Essas áreas são interligadas por vias que serão requalificadas, recebendo arborização urbana, com jardins de chuva e biovaletas, além de utilizar piso drenante nas calçadas e ciclovias. Dessa forma, esse sistema permite maior **retenção das águas** no solo, contribuindo tanto para evitar a sobrecarga dos corpos d'água no períodos de chuva intensa, mas também contribuem na **recarga** do Aquifero Guarani



ÁREAS VERDES- EXISTENTES E PROPOSTAS



CORPOS HÍDRICOS

DIRETRIZES GERAIS

DRENAGEM URBANA - TRAMA VERDE E AZUL

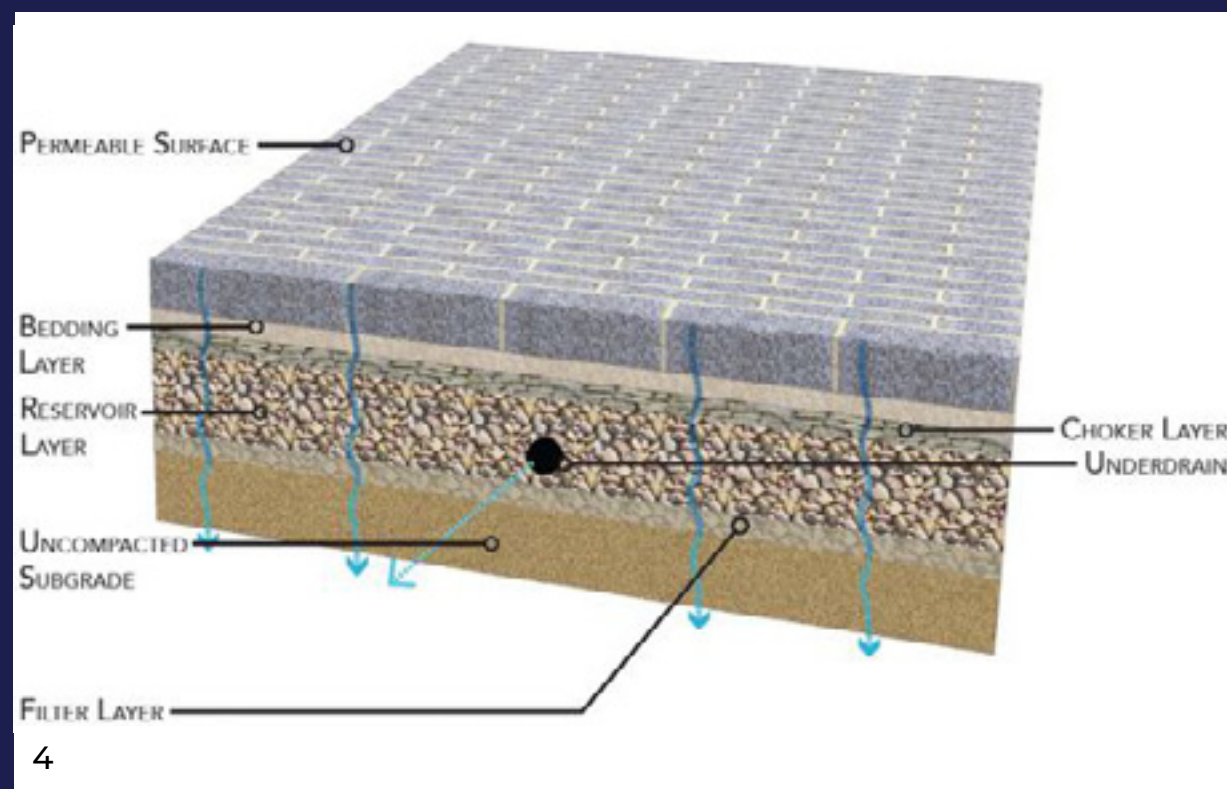
JARDINS DE CHUVA E BIOVALETAS



1. JARDIM DE CHUVA ALTERNADO COM ESTACIONAMENTOS - UT College of Architecture and Design, 2013. Low Impact Development: Opportunities for the Planet Region. FONTE: https://issuu.com/utkcoad/docs/2013_0807_-_lid_opportunities_for_t

2. BIOVALETAS - FONTE: Philadelphia Stormwater Management Guidance Manual (<https://www.pwdplanreview.org/manual/chapter-4>)

PISO DRENANTE NAS CALÇADAS E CICLOVIAS



3. UTILIZAÇÃO DE PISO DRENANTE - Parque Linear do Córrego Verde Vila Madalena, Davis Brody Bond Aedas. FONTE: (<https://parquelinearcorregoverde.wordpress.com/caderno-de-apresentacao/>)

4. PISO DRENANTE - FONTE: Philadelphia Stormwater Management Guidance Manual (<https://www.pwdplanreview.org/manual/chapter-4>)

DIRETRIZES GERAIS

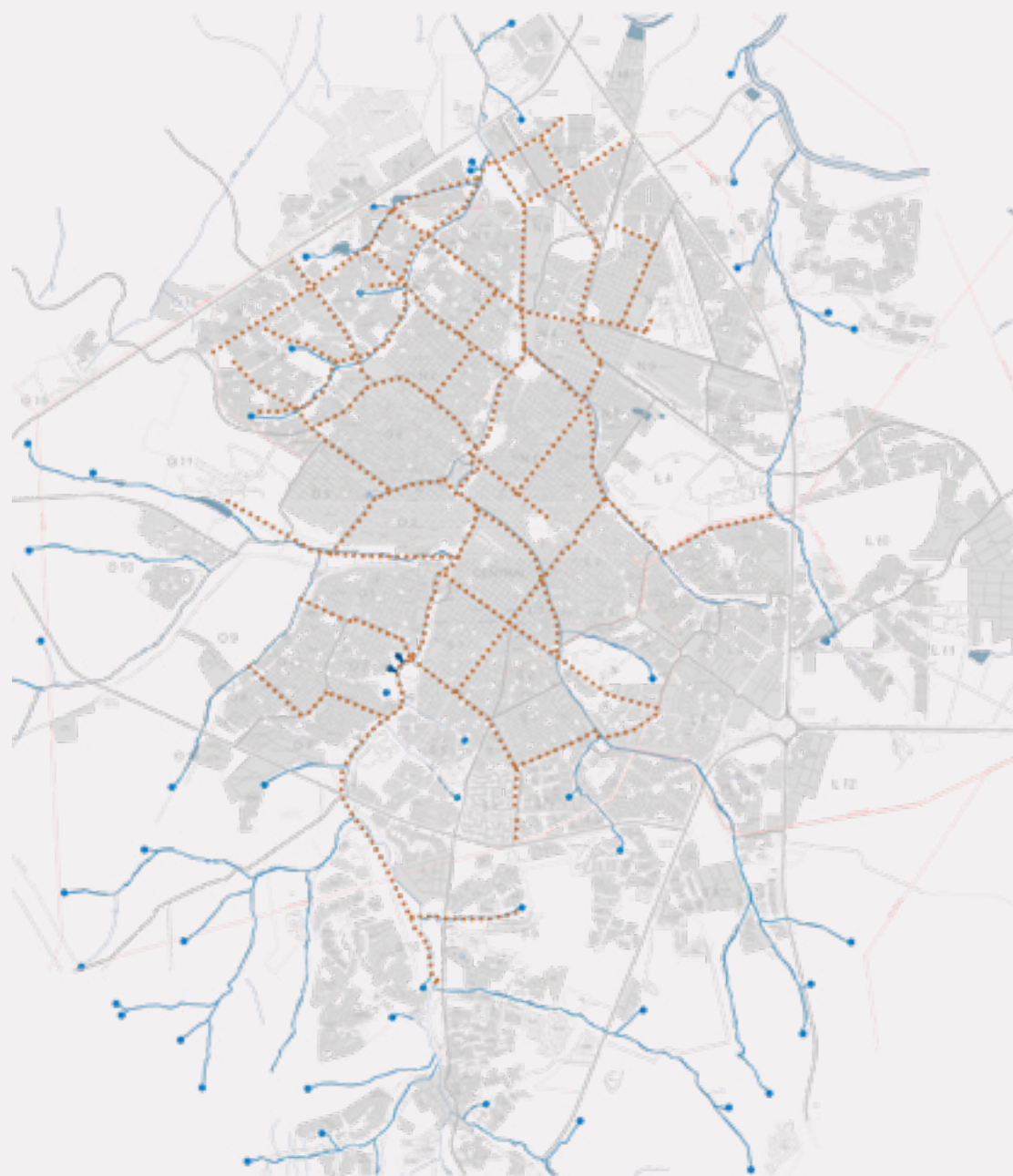
PLANO E POTENCIALIDADES DA BACIA

O plano propõe ainda uma rede de **transporte ativo** que incentive meios de transporte alternativos, como a bicicleta e o patinete, e também o caminhar, por meio da arborização urbana e redesenho de vias, fazendo com que o caminhar e pedalar sejam convidativos e seguros na cidade.

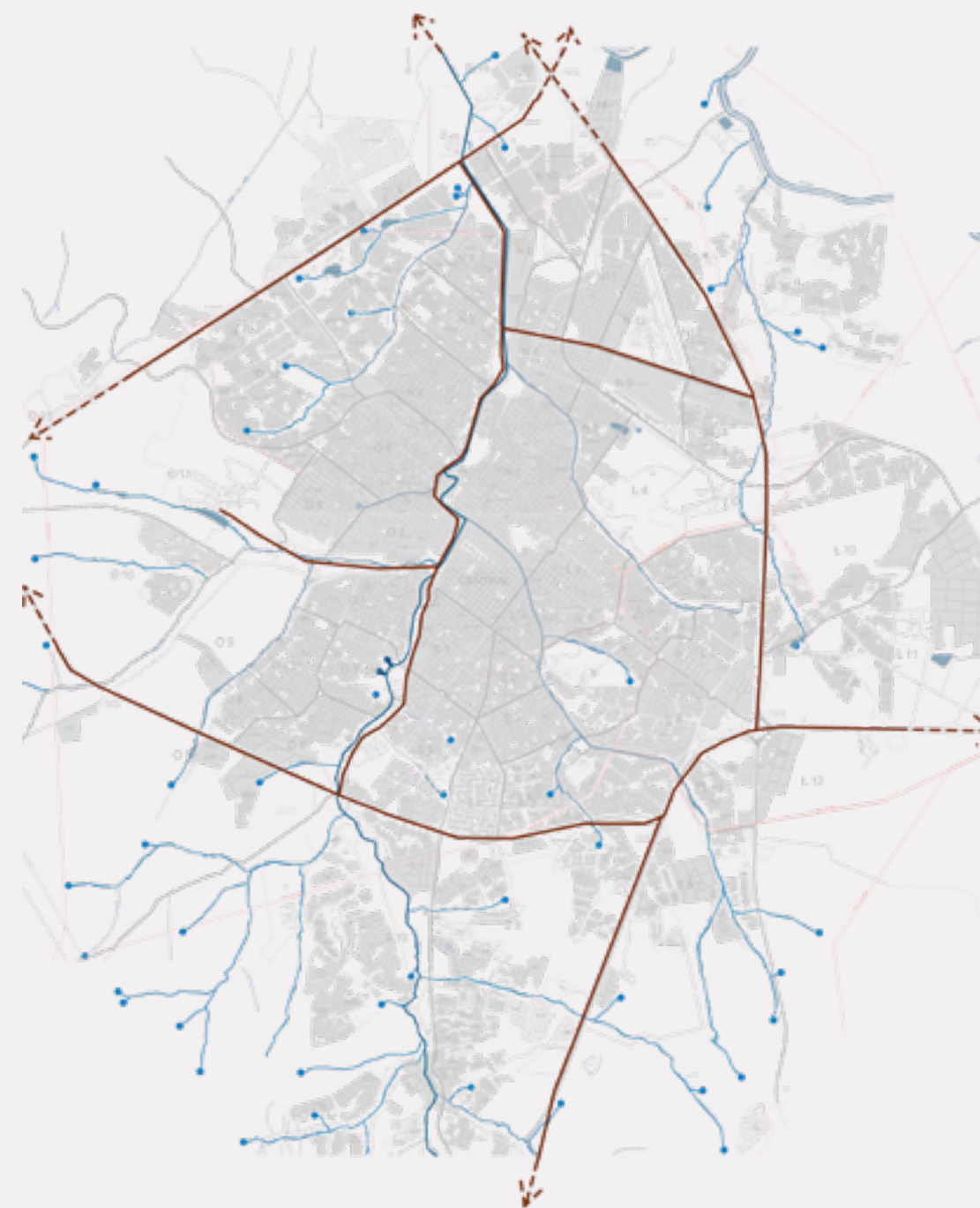
A **mobilidade** é pensada tanto na escala local como regional. A escala local é composta pelo sistema de onibus, modal existente na cidade, com veículos que possam ser movidas a energia elétrica com a substituição gradual dos veículos movidas a combustíveis fósseis. Associado aos modais de transporte ativo, garante maior diversidade de modais, redução das emissões de gases poluentes e uma mobilidade mais eficiente na cidade.

No contexto regional de Ribeirão Preto, a cidade atrai um grande fluxo de pessoas diariamente para a cidade, e por isso é proposto a implementação de linhas de VLT que percorrem trechos de média e longa distância, realizando assim a **conexão regional** com as cidades vizinhas, que estão em média a apenas 20km da cidade. O VLT se mostra como uma alternativa viável para a região, reduzindo a sobrecarga existente no sistema de mobilidade atual.

Essas propostas contribuem para uma mobilidade urbana mais eficiente, reduzindo o congestionamento na área central, ao diminuir a dependência no automóvel individual, e também contribui para a redução da poluição atmosférica e da poluição sonora na cidade.



PEDESTRES E CICLISTAS- REDESENHO DE VIAS E EIXOS DE ARBORIZAÇÃO PRIORITÁRIOS



LINHAS DE VLT

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

PLANO E POTENCIALIDADES LOCAIS

Utilizando os trechos identificados no momento da leitura da bacia, foram apontadas também diretrizes específicas para cada um dos trechos, a partir das diretrizes gerais e da leitura da área.

O primeiro trecho, em que o Ribeirão Preto adentra o perímetro urbano, é essencial para manutenção e preservação da qualidade das suas águas. Dessa forma, nesse trecho é proposta a **expansão** da mata ciliar de 30m para 50m a cada lado, como área de preservação.

Essa área funciona como um **cinturão verde** na zona sul da cidade, protegendo as margens do Ribeirão Preto e se tornando um importante local para educação ambiental, além de papel importante para preservação da **fauna e flora**, se integrando a Mata Santa Tereza

Aciclovias que adentra esse trecho tem um caráter de lazer, associado a trilha e contemplação da natureza, sendo também um local para **trilhas** e caminhadas em contato com a natureza e a água.



REFERÊNCIA PROJETUAL:
ITAWA FOREST, LANDSCAPE ARCHITECTURE LAB
[POLÔNIA, 2018]

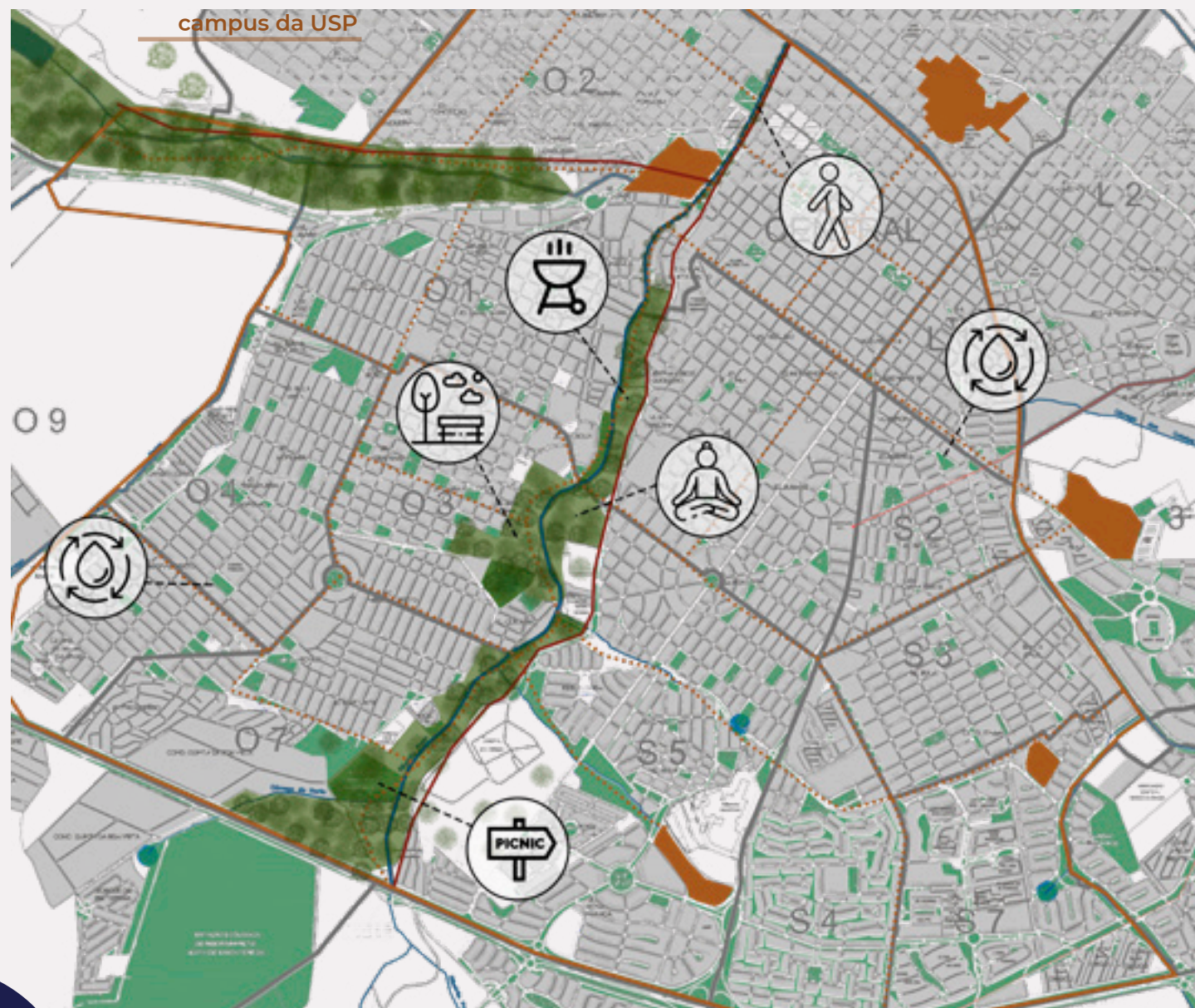


DIRETRIZES ESPECÍFICAS

PLANO E POTENCIALIDADES LOCAIS

Neste trecho, o parque linear assume feições mais **urbanas**, possuindo relação próxima com as dinâmicas do entorno. Algumas áreas identificadas permitem alargamentos desse parque linear, conformando espaços de respiro na cidade. Próximo ao centro, local em que o Ribeirão sofreu suas **intervenções** mais intensas de retificação e canalização, é necessário o redesenho da via, associado aos investimentos na rede de transporte público integrado com diferentes modais, permitindo uma mobilidade mais eficiente.

É proposto um eixo que prioriza o transporte público ligando diretamente a USP, promovendo maior acessibilidade e integração desse importante **polo de educação**, ciência e tecnologia da cidade. São também essenciais as políticas habitacionais de interesse social voltadas para essa região, que já possui infraestrutura preparada, quebrando também com a divisão social presente na cidade.



REFERÊNCIA PROJETUAL:
ENTRE MORROS E O RIO - CORREDOR VERDE DE CALI . ESPACIO
COLECTIVO e OPUS. [COLÔMBIA ,2015]



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/781254/assim-sera-a-segunda-fase-do-corredor-verde-de-cali-em-colombia>

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

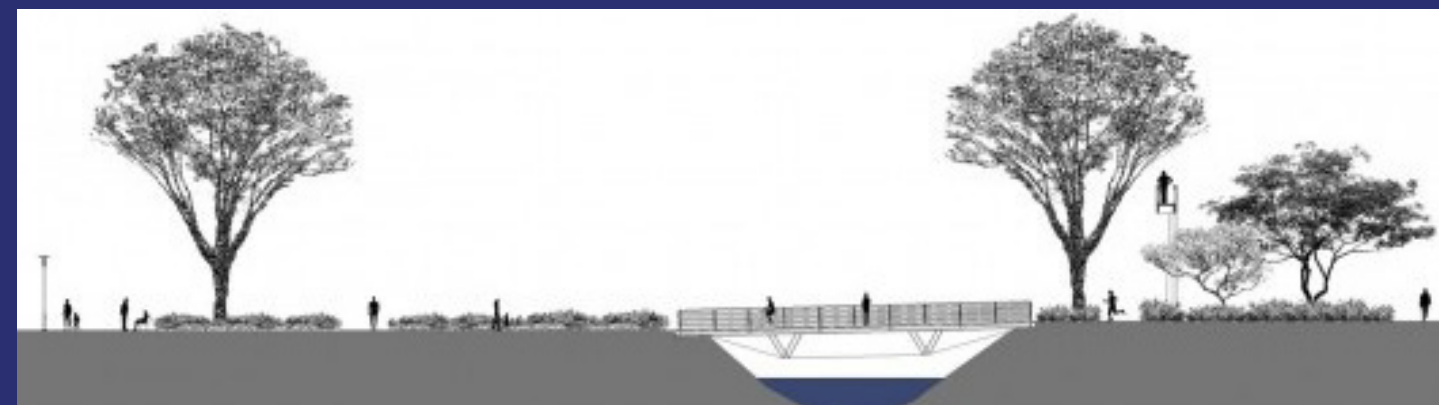
PLANO E POTENCIALIDADES LOCAIS

No último trecho, os espaços livres possuem grande potencial para promover **justiça social** para essa parcela da população, historicamente negligenciada. Portanto, mais do que um parque nas margens do Ribeirão Preto, é fundamental que esse espaço esteja associado a **equipamentos** culturais e esportivos, como bibliotecas e oficinas de arte e música, integradas às escolas, promovendo atividades de contra-turnos. São necessários investimento em políticas para uso misto, com ativação de comércio e prestação de serviço, garantindo oportunidade de emprego nessa região, promovendo a criação de uma nova centralidade na cidade, ativada por cultura, esporte e educação.

A **mobilidade** também é outro fator essencial, e dessa forma, uma malha ciclovária conectada e segura, se coloca como uma opção de deslocamento para essa população, além de vias exclusivas para o transporte público nas principais vias, permitindo um deslocamento mais rápido e eficiente no eixo norte-sul da cidade.



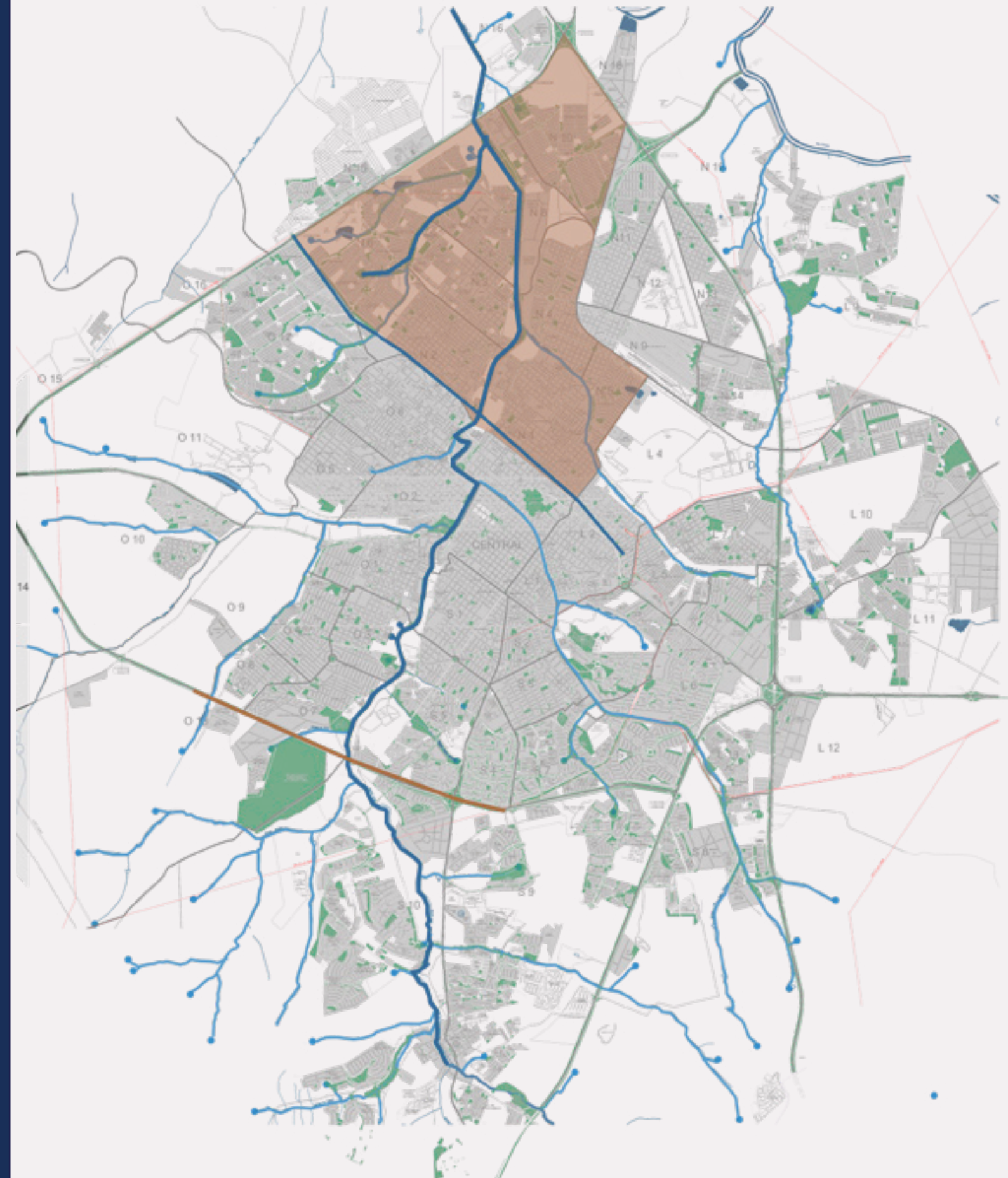
REFERÊNCIA PROJETUAL:
PARQUE DA JUVENTUDE, ROSA KLIASS
[SÃO PAULO, 2003-2007]



NORTE: PRODUÇÃO
HABITACIONAL E AUSÊNCIAS

NORTE

RECORTE PROJETUAL: REGIÃO NORTE

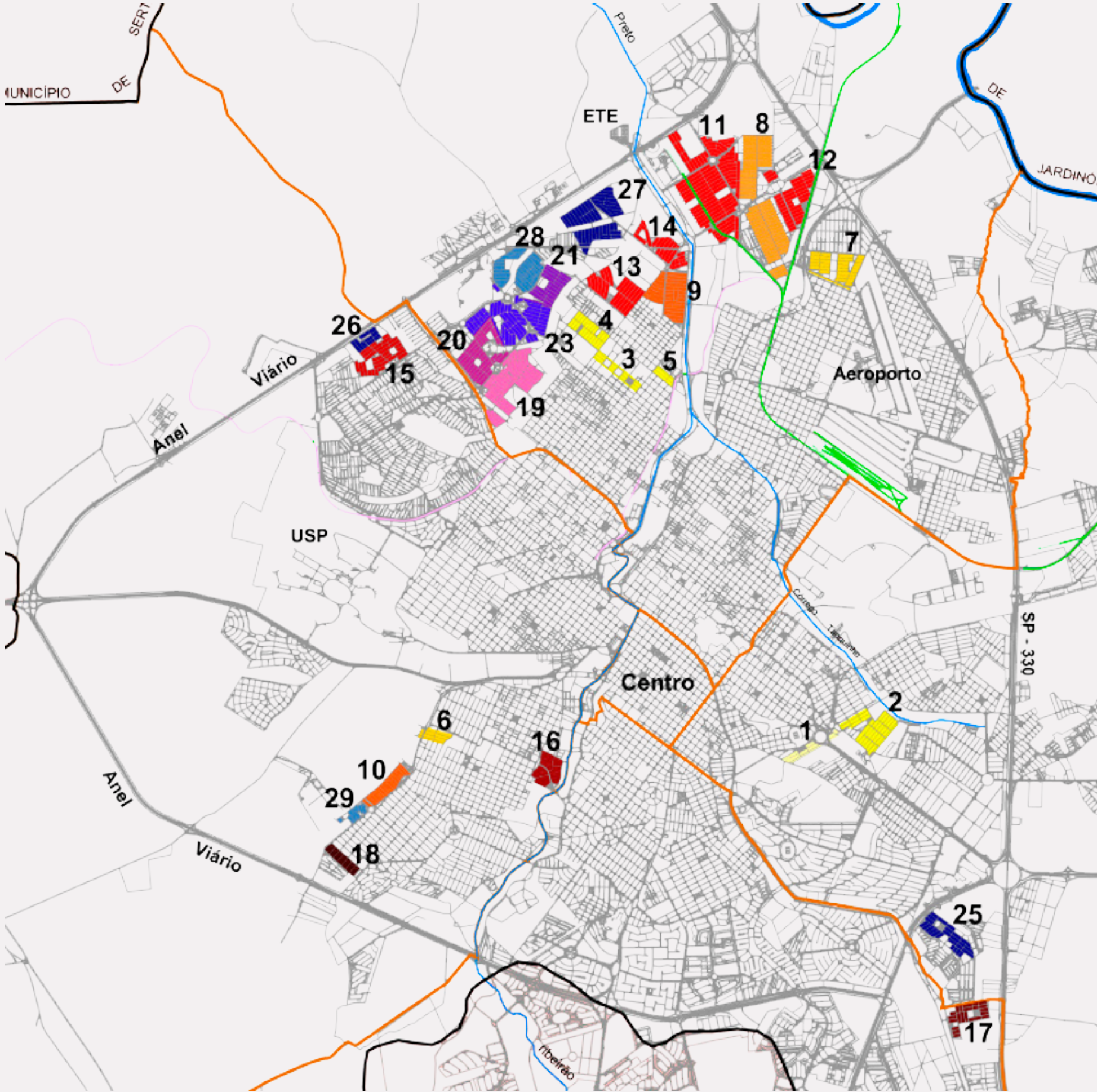


POLÍTICAS HABITACIONAIS

PRODUÇÃO COHAB-RP

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

“Os processos de territorialização da pobreza nortearam a alocação dos contingentes mais pobres nas periferias urbanas, caracterizadas, do ponto de vista urbanístico, por profundas precariedades de circulação e de condições de moradia, por carências em diversos setores dos serviços sociais, culturais e infra estruturais, e pela insuficiência de formas de sociabilidade e de espaços públicos qualificados que acolham as atividades coletivas, a vida social, as relações de trocas e de interlocuções capazes de erigir uma esfera pública efetiva” (ROLNIK, 2003 apud SANTOS, 2017)



POLÍTICAS HABITACIONAIS

PRODUÇÃO COHAB-RP

Na década de 1970, apesar de ainda não possuir nenhum conjunto habitacional implantado, já é possível ver a delimitação das quadras dos primeiros conjuntos implantados. Nessa série de fotografias históricas é possível visualizar a ocupação dessa região. Entre 1977 e 2014, a COHAB implantou em Ribeirão Preto, mais de **35.500 unidades habitacionais**, e a maior parte delas concentradas na região norte e oeste da cidade (SANTOS, 2017). Essas habitações, ainda que simples, possuem uma qualidade superior se comparadas com as habitações de interesse social construídas nos últimos anos. No entanto, **habitar** envolve muito mais do que moradia. Sobre o habitar o norte, Santos (2017) diz:

“Há, contudo, alguns detalhes interessantes notados com a observação particular desses projetos, que indicam alguma diversidade e qualidade técnica dos empreendimentos. Por um lado, são moradias simples, desde as plantas até os modelos construtivos, agrupados em grandes conjuntos, carentes de infraestrutura básica, de equipamentos urbanos de uso coletivo, como escolas, hospitais, parques públicos, áreas de lazer e esporte, distantes dos principais centros de trabalho e em conjuntos territorialmente descontínuos do restante da cidade devido a obstáculos vigorosos, como a malha ferroviária de transporte de carga, o Ribeirão Preto e as grandes rodovias”

(SANTOS, 2017)

É interessante também analisar o curso d'água nesse processo, que uma vez inserido nessa lógica urbana, o Ribeirão Preto passa por um processo de recuperação de suas margens, que já haviam sido desmatadas. No entanto, é um trecho reduzido que recebe tal investimento, desacompanhado de um integração com as habitações, delimitado por vias de trânsito rápido, que tornam difícil seu acesso e utilização.

Dessa forma, a conformação de **ausências** no último trecho se acendeu como local de intervenção, uma vez que essa região recebeu em um curto período de tempo milhares de unidades habitacionais voltadas a uma população de baixa renda, sem que fosse garantido o acesso à cultura, ao lazer, ao esporte e a natureza, necessidades vitais do ser humano, tanto quanto a moradia.



MAPEANDO O NORTE

ZEIS



I - ZEIS 1 - áreas internas ao Perímetro Urbano desocupadas, subutilizadas ou então glebas ainda não parceladas, cujo entorno está servido de equipamentos e infraestrutura, com grande potencial para produção de habitação de interesse social;

II - ZEIS 2 - áreas ocupadas por comunidades em assentamentos precários e irregulares, com grande potencial de urbanização e produção de habitação de interesse social"

(Prefeitura de Ribeirão Preto, Anexo V do Plano Diretor, Lei Complementar nº 2.866, de 2018)

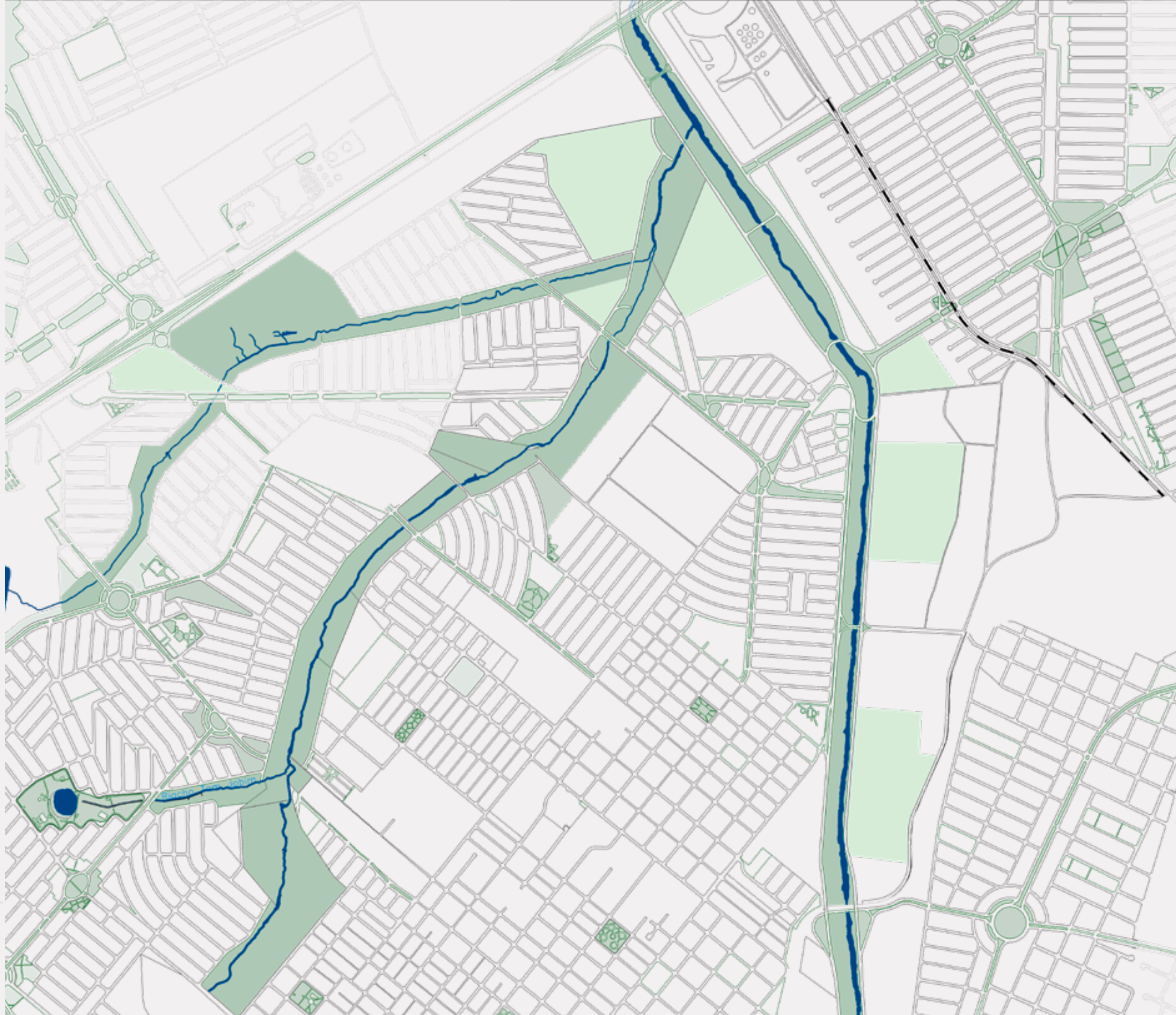
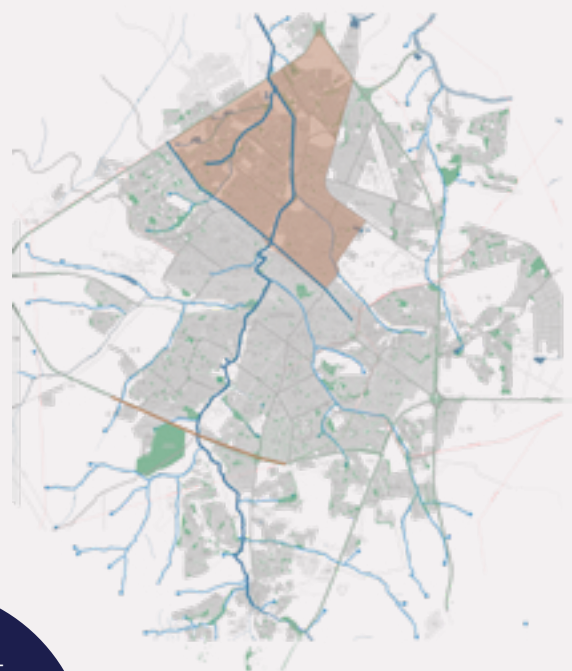


Fonte de dados: Prefeitura de Ribeirão Preto, Plano Diretor. 2018

MAPEANDO O NORTE

ÁREAS LIVRES

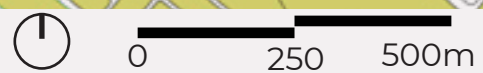
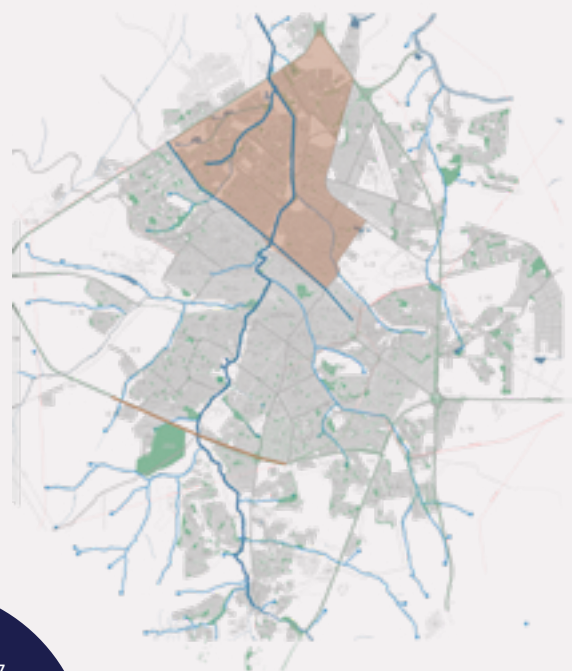
- ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP) DOS CURSOS D'ÁGUA
- ÁREAS LIVRES



Fonte de dados: Prefeitura de Ribeirão Preto, Plano Diretor. 2018

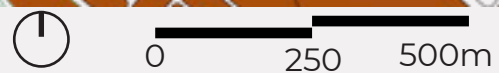
MAPEANDO O NORTE

USO DO SOLO



MAPEANDO O NORTE

DENSIDADE POPULACIONAL



Fonte de dados: IBGE, 2010

MAPEANDO O
NORTE
CHEIOS E VAZIOS

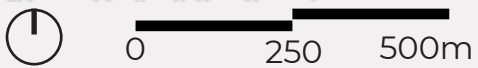
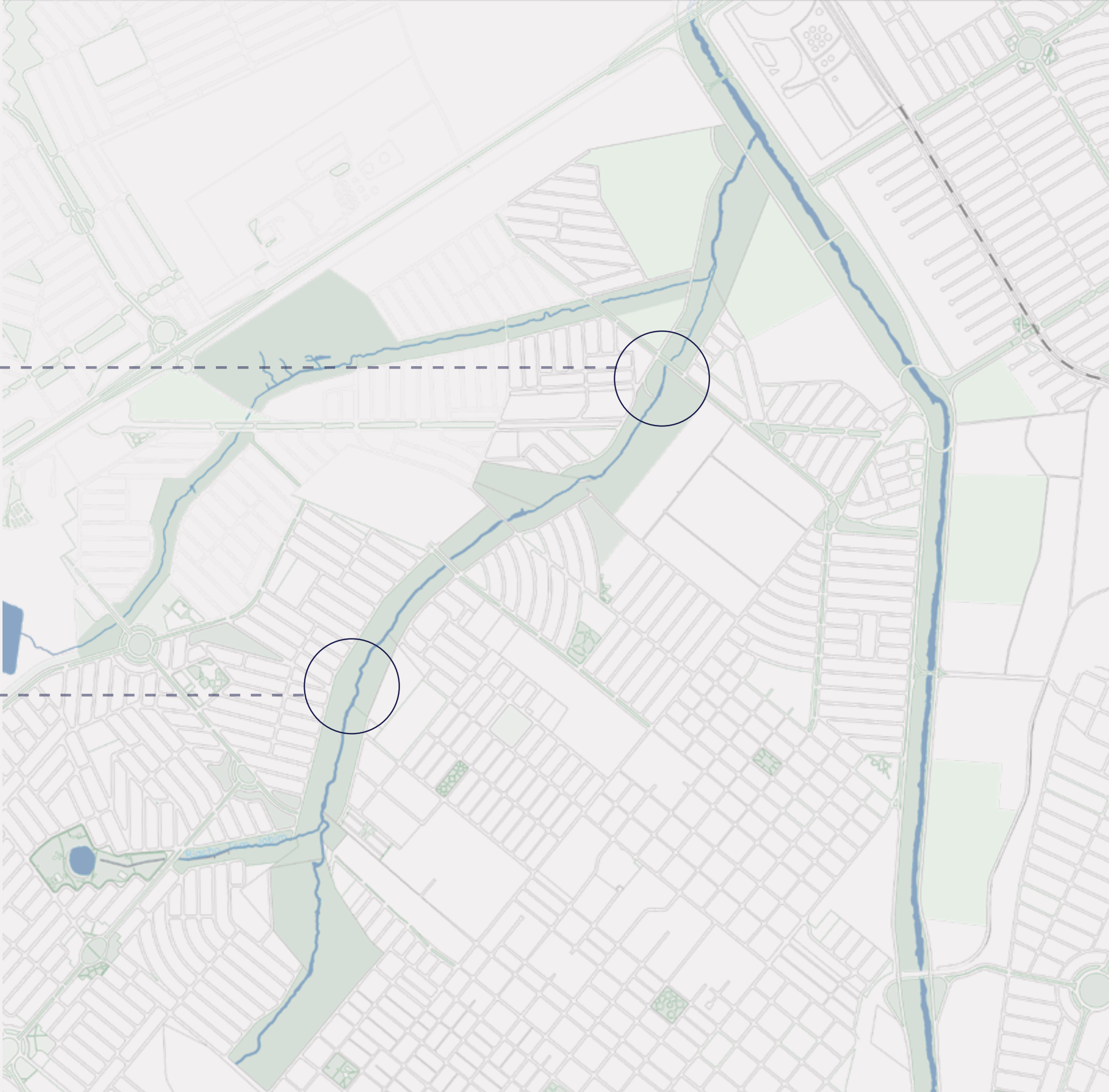


0 250 500m

Elaboração própria

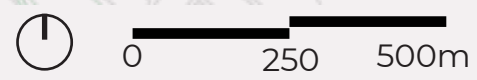
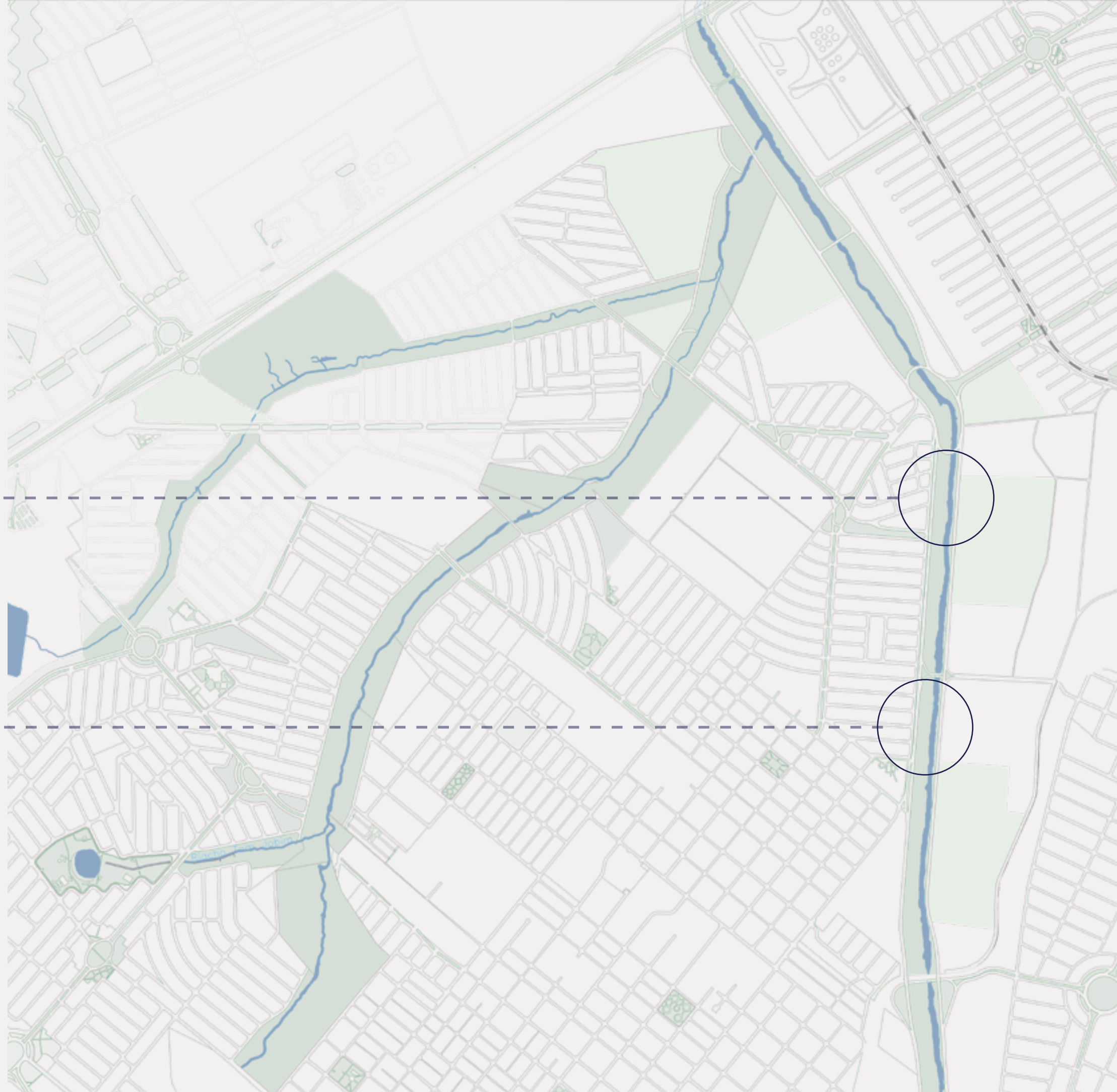
MAPEANDO O NORTE

PERCEPÇÕES



MAPEANDO O NORTE

PERCEPÇÕES



PROJETO: SISTEMA DE
ESPAÇOS LIVRES PARA A
BACIA DO RIBEIRÃO PRETO
[REGIÃO NORTE]

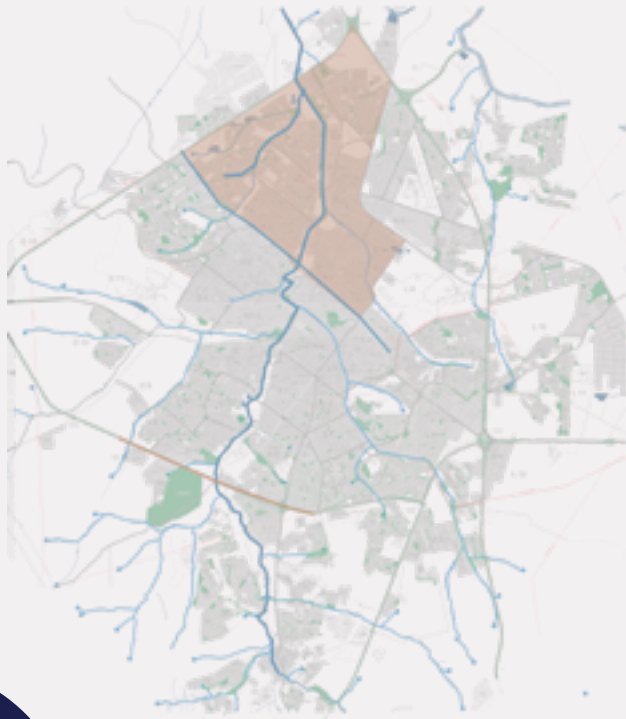
“Tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc. [...]”.

MILTON SANTOS, 1988

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

IMPLANTAÇÃO

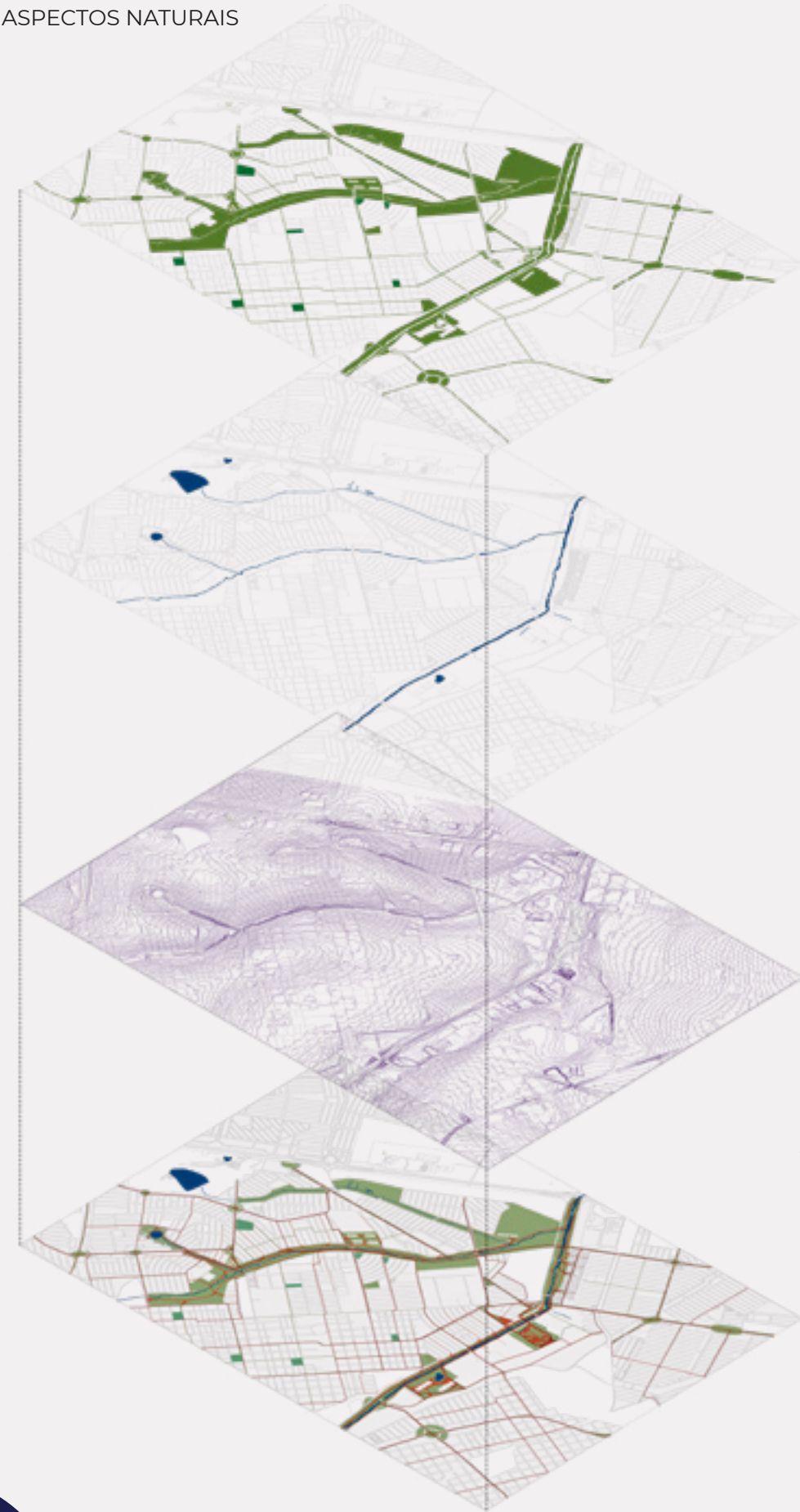
- 1 FLORESTA URBANA E HABITAÇÃO
- 2 PRESERVAÇÃO E EDUCAÇÃO AMBIENTAL
- 3 PARQUE REGIONAL



SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

ELEMENTOS ESTRUTURANTES

ASPECTOS NATURAIS



áreas verdes

as áreas verdes constituem o sistema de áreas livres, englobando as áreas livres públicas ao longo dos cursos d'água(APPs), áreas livres de uso de grande dimensão, praças e arborização urbana, compondo um grande sistema não apenas de áreas verdes, mas de áreas de lazer, associados a cultura, educação e esporte, integrados com a infraestrutura urbana



águas urbanas

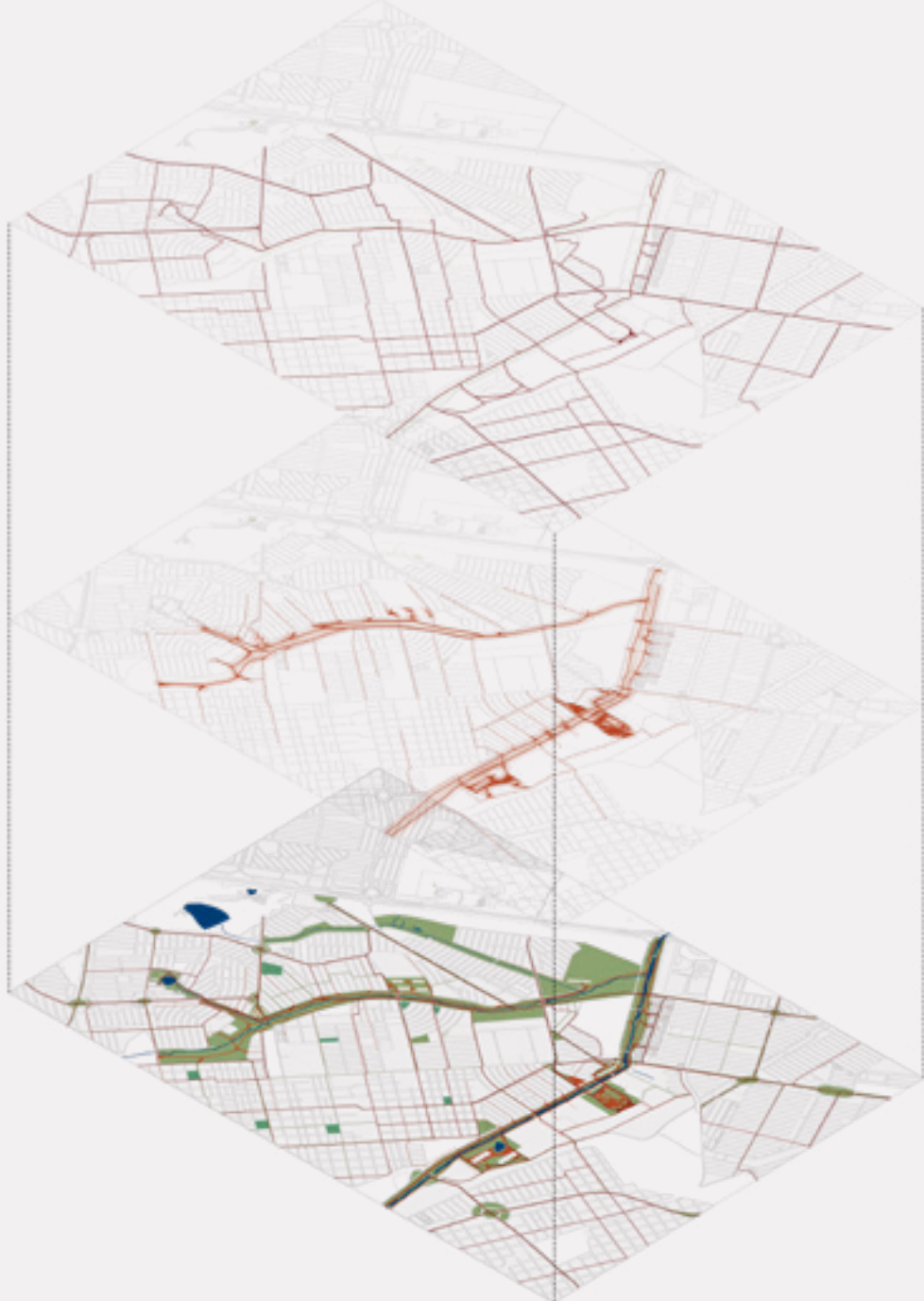
área de intervenção é marcado pela presença do Ribeirão Preto, que está presente na cidade de norte a sul, mas também possui o córrego dos campos e o córrego seco



topografia

as curvas de nível da área de intervenção são essenciais para entender a dinâmica das águas urbanas e, conseqüentemente, da infraestrutura de drenagem urbana e foram incorporadas ao projeto do parque para menor movimentação de terras, com mobiliários que se utilizam da topografia e se integram a ela

ELEMENTOS PROJETADOS



ciclovias

incentivo a meios de transportes alternativos por meio de uma vasta malha ciclovária que percorre todo o sistema de áreas livres, possibilitando o acesso por diferentes modais, que se expande por toda a cidade, tendo como eixo conector o parque linear ao longo do ribeirão preto. Ao longo do parque a ciclovía ganhar sinuosidade que remete as curvas dos rios, quebrando a linearidade do parque e permitindo experiências diversas ao longo dos trechos



percurso pedestre

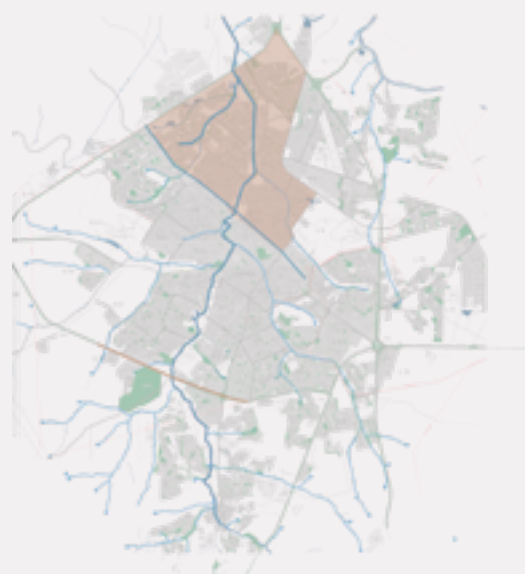
incentivo ao caminhar e a conexão das áreas livres na escala do pedestre, aproximando a população dos parques, praças e equipamentos, pensando a caminhabilidade e acessos aos espaços propostos e as relações com a cidade. O caminhar foi pensado a partir de fluxos e pausas, um percurso não linear, com curvas, travessias sobre o ribeirão e descobertas, com momentos para contemplação, estar, lazer e desconexão.

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

CONEXÕES, FLUXOS E ACESSOS

- • • • trajeto traçado
- principais eixos de acesso e conexão
- - - eixos de integração e conexão com o entorno
- ■ ■ principal eixo de conexão regional

A integração dos bairros do entorno com o parque se tornam essências para a conformação do sistema de áreas livres. A partir de eixos que foram traçados, foram determinados acessos e travessias no parque, entendendo alguns pontos como essenciais para promover a **conexão e integração** entre essas áreas livres e a população. Os acessos ao parque promovem tanto a integração da população **local**, que habita a região, assim como atende uma escala **regional**, recebendo pessoas de toda a cidade e região. Também promovem relações com as indústrias e comercios próximos, favorecendo a integração dos trabalhadores com o parque, com espaços de estar e de descanso para as pausas do serviço.



SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

IMPLANTAÇÃO

1 FLORESTA URBANA E HABITAÇÃO

- a mirante encontro das águas
- b habitações propostas para famílias removidas de área de risco nas margens do Córrego dos Campos
- c hortas urbanas cultivadas pelas famílias removidas
- d parque linear do corrego do Rego, com caráter de floresta urbana em harmonia com a cidade
- e habitações propostas para famílias removidas de área de risco nas margens do Córrego dos Campos



ocupações nas margens do córrego do rego, reassentadas em áreas públicas livres sem uso existentes no entorno, mantendo relação que possuem com a área(b)



ocupações nas margens do córrego do rego, reassentadas em área livre sem uso existentes no entorno, mantendo relação que possuem com a área(d)



SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

IMPLANTAÇÃO

- 2 PRESERVAÇÃO E EDUCAÇÃO AMBIENTAL
- a área de preservação permanente, corredor ambiental
 - b edifício de educação ambiental, para ensino técnico e profissionalizante, associado a atividades para crianças e jovens
 - c manutenção da mata ciliar recuperada nas margens do Ribeirão Preto
 - d melhorias habitacionais das moradias em condições precárias por meio de ATHIS, e promover contato com o parque



SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

IMPLANTAÇÃO

3 PARQUE REGIONAL

a parque linear do Ribeirão Preto

b parque que concentra equipamentos esportivos e atividades lúdicas

c parque que concentra equipamentos culturais e educacionais (biblioteca, teatro e oficinas artísticas e culturais)



0 250 500m

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

CONTATO COM A ÁGUA

Como questão central ao projeto, presente desde as inquietações iniciais, é restabelecer a relação de pertencimento e afeto com a água. Por isso, foram criados diversos momentos que permitem o contato com as águas, alguns de formas lúdicas, outros com caráter de contemplação e também encontros com caráter educacional e conscientizador.

Esses locais foram pensados a partir das ações:

atravesar

estar

conscientizar

brincar

mirar

conectar

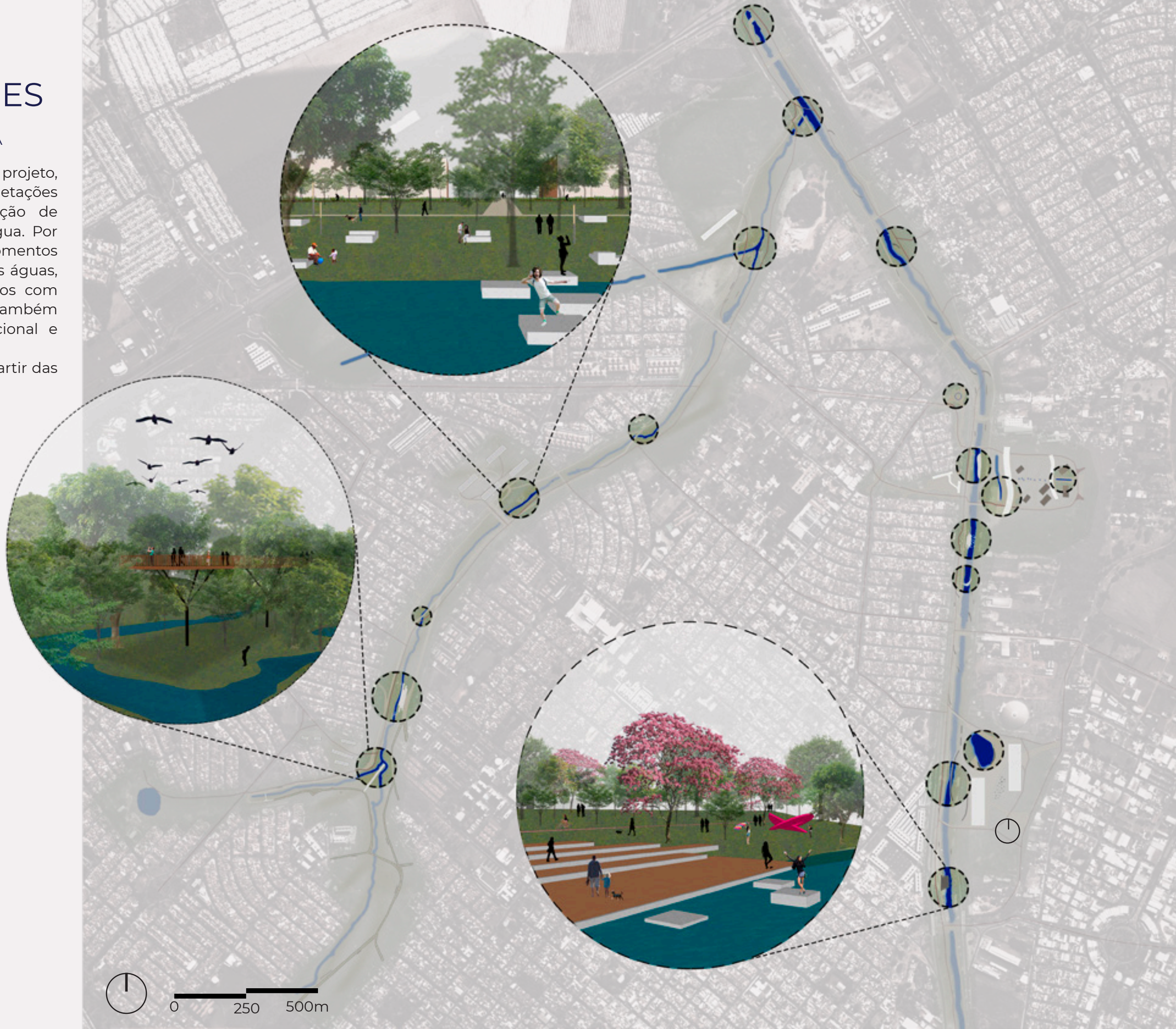
educar

pertencer

cuidar

integrar

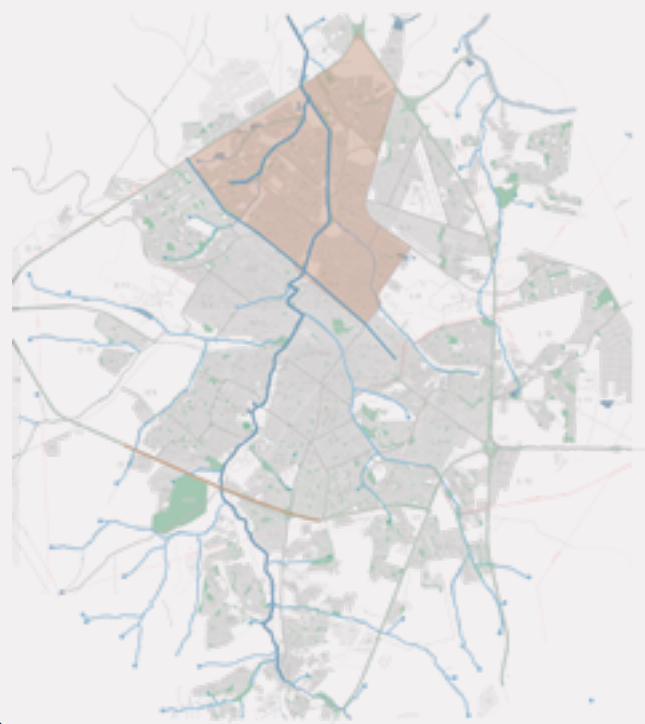
descobrir



SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

ÁREA DE RECORTE: BOSQUE DOS IPÊS

Dentro deste sistema, foi escolhido um trecho específico para ser aprofundado, o trecho do parque linear denominado de bosque do ipês. Esse recorte contempla diversas características que estavam presentes como essenciais desde as leituras urbanas, conformando esse trecho como um **nó** nesse sistema de áreas livres. É um local que mantém fortes relações locais ao mesmo tempo que possui forte relação regional, é um polo atrator de fluxos e de dinâmicas urbanas. Contempla ainda equipamentos públicos, garantindo a essa população acesso não apenas a áreas verdes qualificadas e diversificadas, como a espaços de lazer, esporte e diversão, uma cidade mais viva e justa, que possibilita vivências e experiências para **além do habitar**.



BOSQUE DOS IPÊS

PLANTA BAIXA

1 PARQUE LINEAR DO RIBEIRÃO PRETO – BOSQUE DOS IPÊS: trecho do parque linear do ribeirão preto, que possui a coloração das árvores em tons amarelos, vermelhos e laranjas como atrativo visual ao parque, pensado de forma a permitir diferentes experiências ao longo do ano, associado aos sentidos do paladar e olfato, com a presença de árvores que frutificam em diferentes estações do ano. Possui diversos momentos de contato com a água, criando espaços de sociabilidade, contemplação, lazer e estar

2 PRAÇA DOS ENCONTROS: praça de conexão entre os bairros e o parque, trazendo a água como elemento que cria uma unidade dos espaços livres

3 PRAÇA INTERMODAL: praça que assume papel de conexão da mobilidade urbana, se conformando como um ponto intermodal de transportes, com importância local e regional devido a localização, próximo a um dos acessos à cidade

4 BOSQUE DO RECREIO: trecho que se configura como uma extensão do parque dos ipês, associando seu uso a equipamentos públicos esportivos, não apenas nas quadras disponíveis, mas também com marquises que permitem outras práticas esportivas como o skate e patins, assim como espaços livres que convidam a prática de diversas atividades e momentos de descontração e brincadeiras. O caráter multifuncional do parque abriga também um playground para criança que estimula o explorar, escalar, pular, correr e interagir.



BOSQUE DOS IPÊS

PLANTA TOPO DAS ÁRVORES

1 PARQUE LINEAR DO RIBEIRÃO PRETO – BOSQUE DOS IPÊS: trecho do parque linear do ribeirão preto, que possui a coloração das árvores em tons amarelos, vermelhos e laranjas como atrativo visual ao parque, pensado de forma a permitir diferentes experiências ao longo do ano, associado aos sentidos do paladar e olfato, com a presença de árvores que frutificam em diferentes estações do ano. Possui diversos momentos de contato com a água, criando espaços de sociabilidade, contemplação, lazer e estar

2 PRAÇA DOS ENCONTROS: praça de conexão entre os bairros e o parque, trazendo a água como elemento que cria uma unidade dos espaços livres

3 PRAÇA INTERMODAL: praça que assume papel de conexão da mobilidade urbana, se conformando como um ponto intermodal de transportes, com importância local e regional devido a localização, próximo a um dos acessos à cidade

4 BOSQUE DO RECREIO: trecho que se configura como uma extensão do parque dos ipês, associando seu uso a equipamentos públicos esportivos, não apenas nas quadras disponíveis, mas também com marquises que permitem outras práticas esportivas como o skate e patins, assim como espaços livres que convidam a prática de diversas atividades e momentos de descontração e brincadeiras. O caráter multifuncional do parque abriga também um playground para criança que estimula o explorar, escalar, pular, correr e interagir.



BOSQUE DOS IPÊS

ARBORIZAÇÃO

IPÊ AMARELO



GUAPURUVU



FLAMBOYANT



MANGA



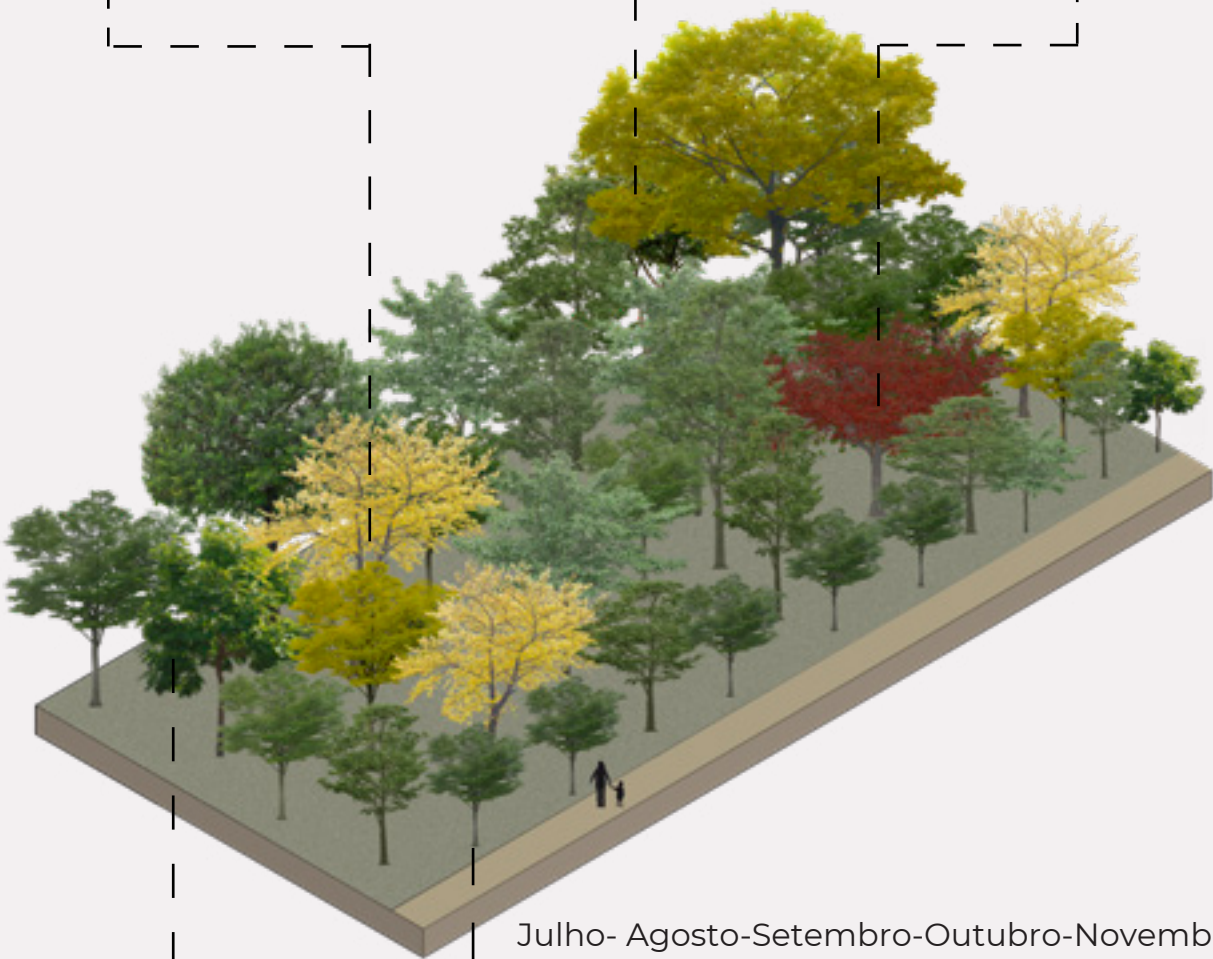
ACÁCIA



NOIVINHA



JABUTICABA



Julho- Agosto-Setembro-Outubro-Novembro



AMORA



ACEROLA

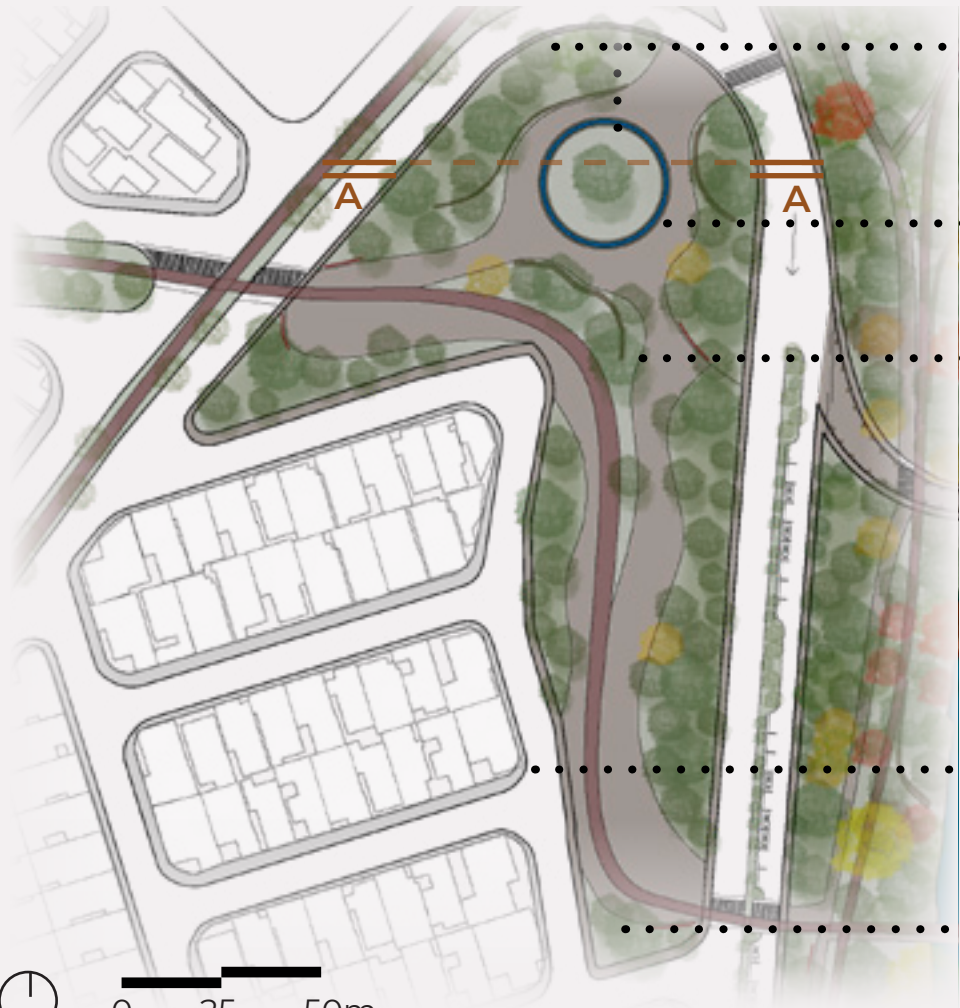
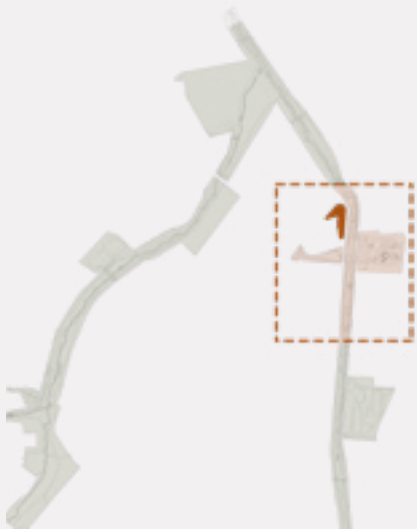


Dezembro-Janeiro-Fevereiro-Março-Abril

ESPÉCIE	TAMANHO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Acerola	3-5m	x	x		x	x		x	x		x	x	
Ipê Amarelo	comum 7-15m (até30m)								x	x	x	x	
Vernonia	10-18m							x	x	x	x		
Guapuruvu	20-30m							x	x	x			
Flamboyant	12m	x	x							x	x	x	x
Flamboyant	12m	x	x							x	x	x	x
Acácia	6m	x	x							x	x	x	x
Jurema Branca	12-20m			x	x	x	x						
Noivinha	3m					x	x						
Mulungu	15-20m					x	x	x	x				
Painiera Vermelha	15-20m					x	x	x	x				
Manga	10-12m	x	x	x									x
Jabuticaba	10-15m					x	x	x	x	x			
Carambola	3-8m		x	x	x								
Amora	4-12								x	x	x		

PRAÇA DOS ENCONTROS

A praça tem como elemento principal um anel contornado por um espelho d'água, que em seu centro funciona como uma bacia de retenção, que nos períodos de chuva intensa, permite reter e absorver lentamente as águas pluviais, reduzindo assim o volume e velocidade das águas que chegam até ao Ribeirão Preto no eventos de chuva intensa. Possui mobiliários que acompanham o desenho dos canteiros e promovem o encontro e a permanência no espaço, associado a espaços livres que permitem diversas apropriações.

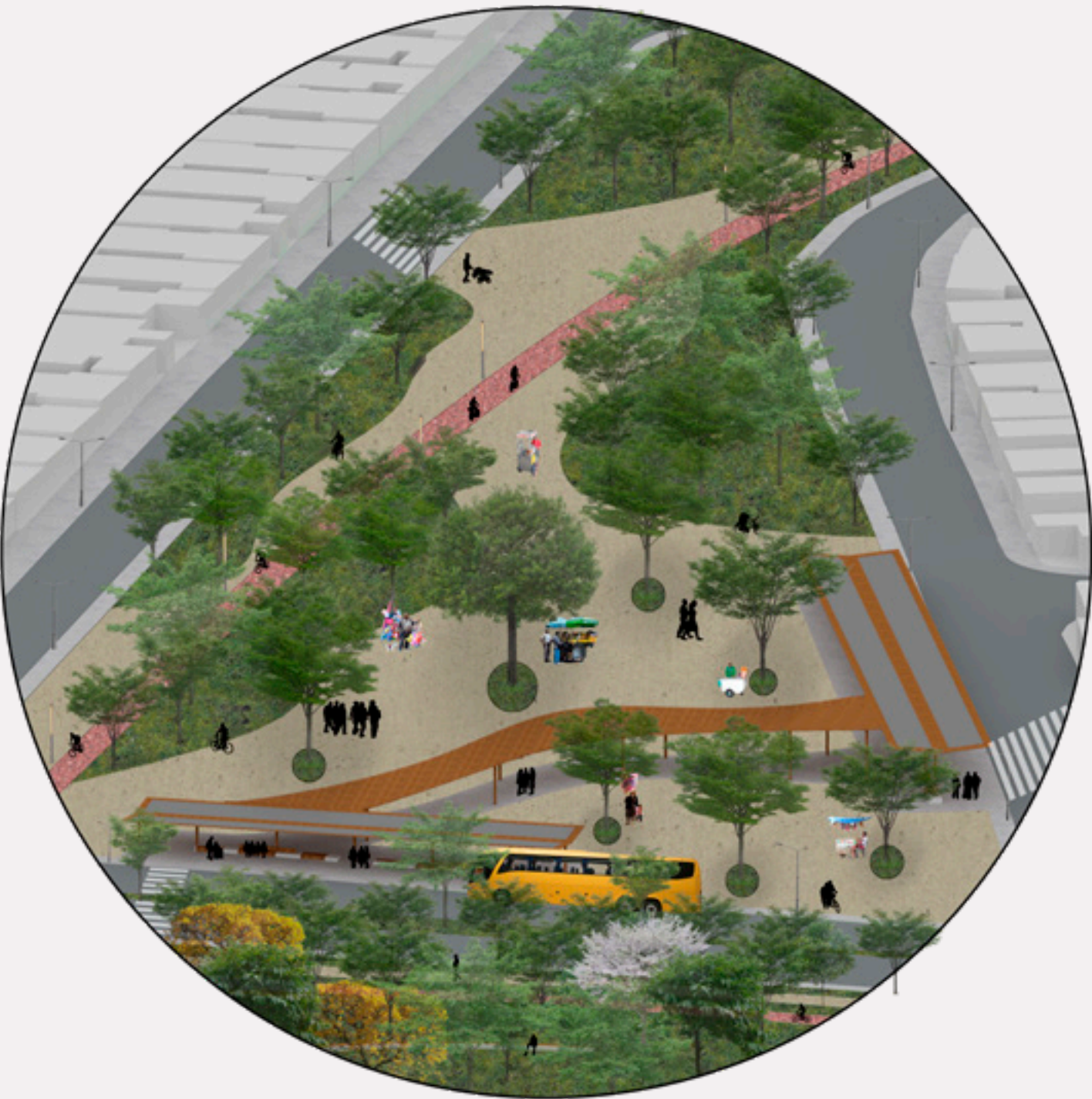
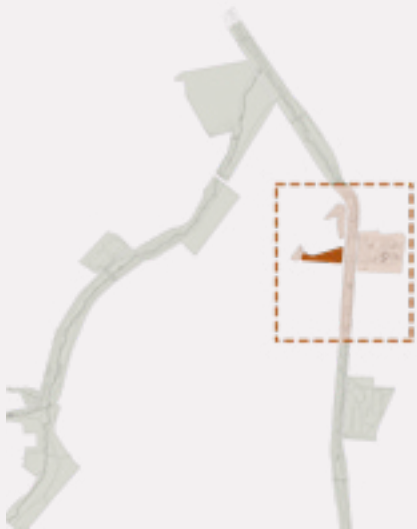


- espelho d'água
- mobiliário
- bicicletário
- ciclovia
- bicicletário



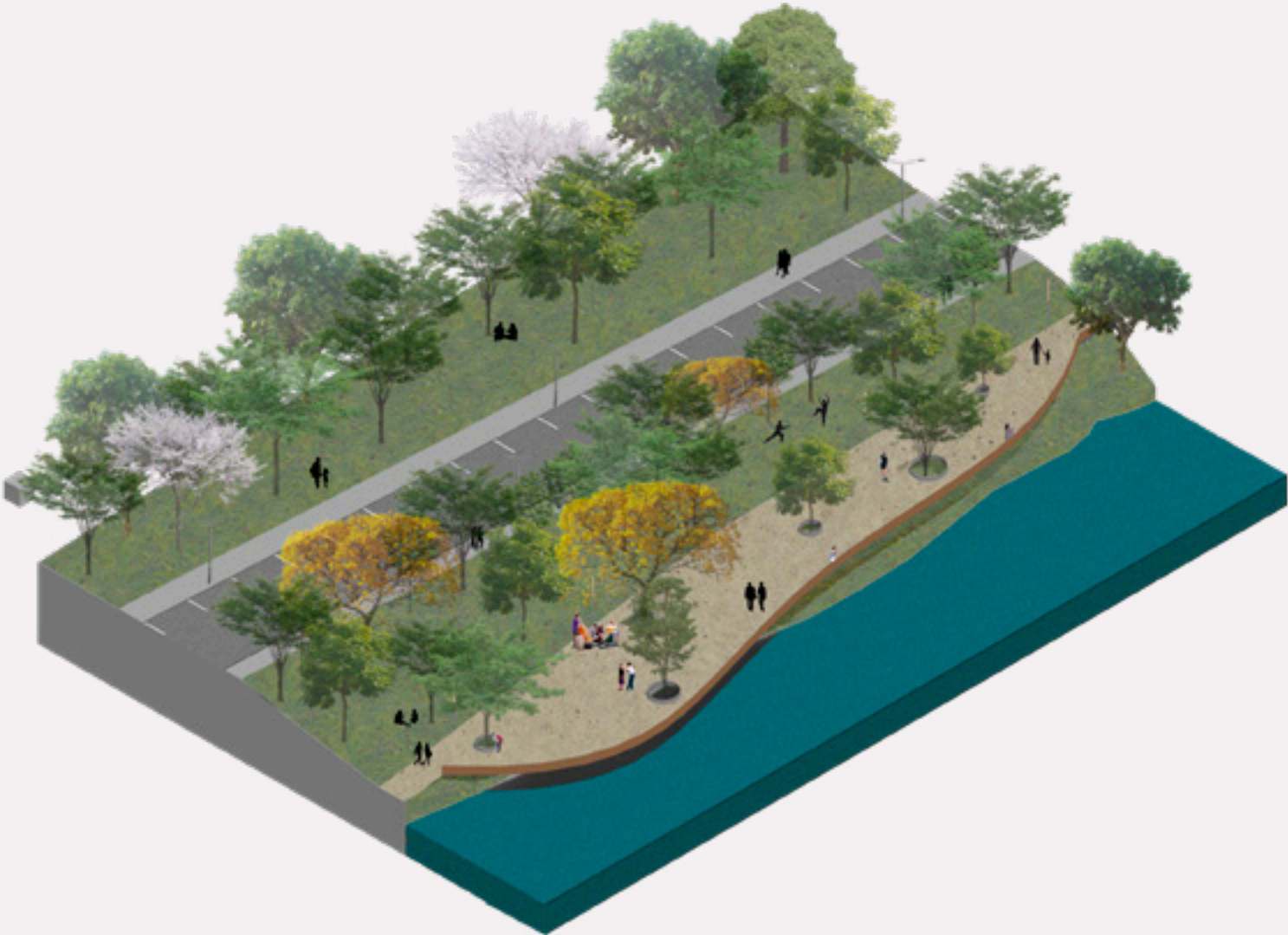
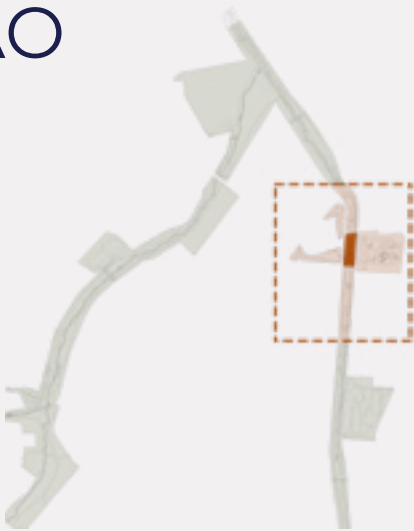
PRAÇA INTERMODAL

Essa praça possui uma importante função na mobilidade urbana, descentralizando o fluxo de ônibus que acontece atualmente na região central. Configurando-se como um ponto intermodal de transporte, essa praça recebe a população que vai à cidade diariamente, para trabalho, estudo ou lazer. Os espaços livres na praça, associado a uma grande marquise, cria um espaço que permite diversas apropriações, uma vez que o grande fluxo de pessoas atrai comercios ambulantes, vendedores, feiras e food trucks. A praça é também importante local de acesso para o Parque Linear do Ribeirão Preto e para o Bosque do Recreio.



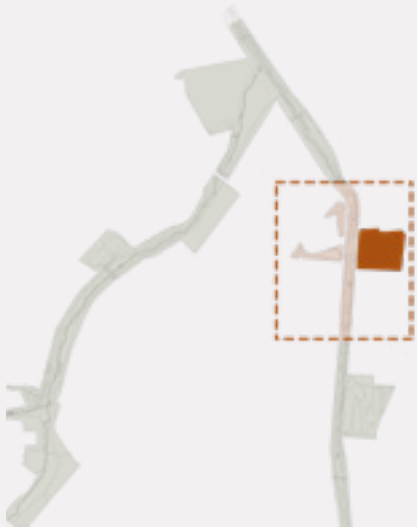
PASSEIO SOBRE O RIBEIRÃO

Esse recorte do Bosque dos Ipês ressalta o passeio sobre o Ribeirão, espaço criado para voltar o olhar para as águas do Ribeirão Preto. Se conforma como um alargamento do percurso do pedestre, um local de descoberta ao se caminhar pelo parque. Está em um local de grande fluxo, uma vez que está localizado entre a Praça Intermodal e Praça dos Encontros, e o Bosque do Recreio, fazendo com que esse gesto convide o mirar, o contemplar, o descobrir.



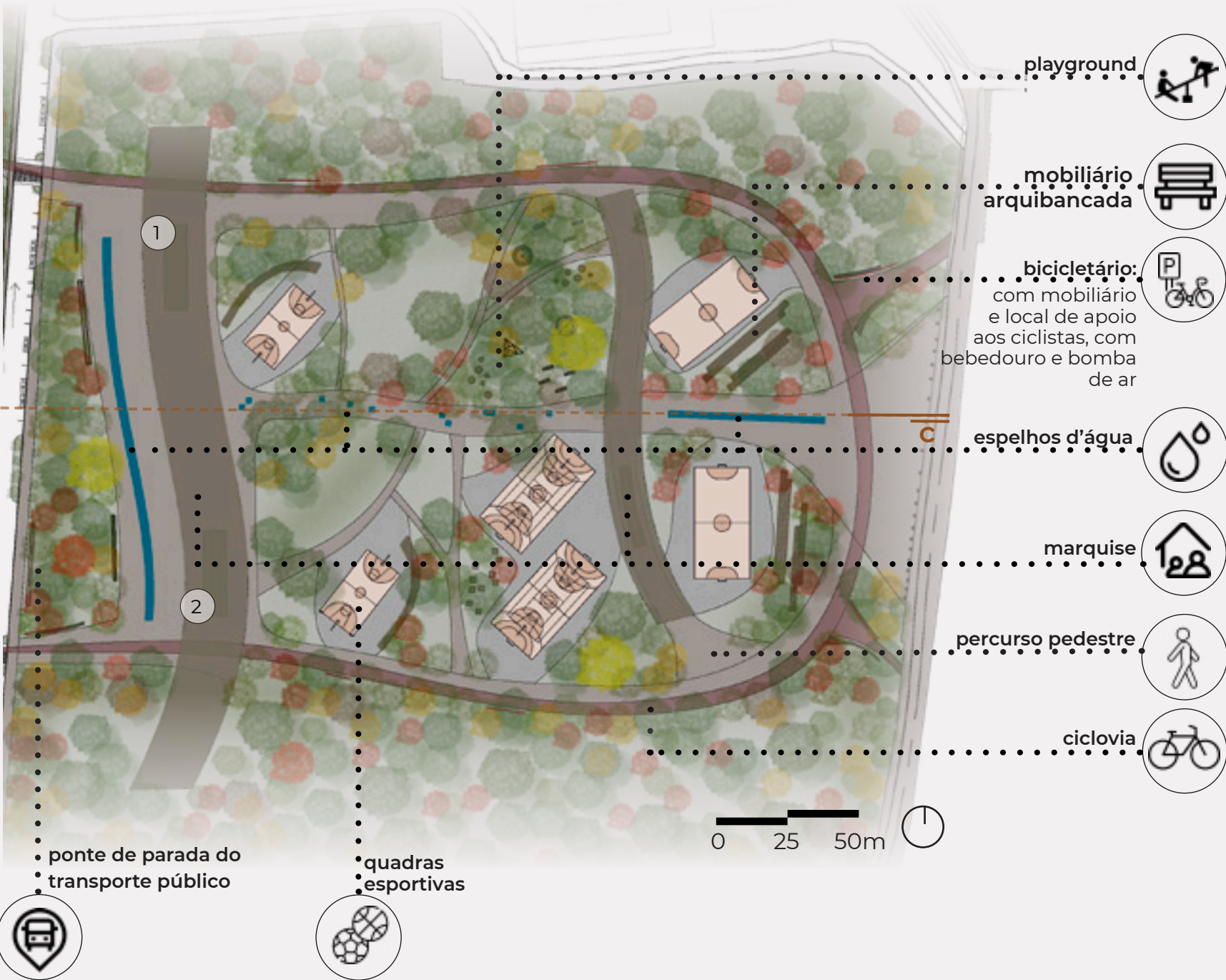
BOSQUE DO RECREIO

Tem como principal elemento os equipamentos esportivos, que se integram ao bosque dos ipês. Dessa forma, as quadras vão se revelando ao caminhar pelo bosque. A disposição das quadras foi pensada de forma que a posição do sol ao longo do dia fosse favorável, evitando a orientação leste-oeste. Alternadas com as quadras, são conformados gramadoes e áreas mais vegetadas, recebendo também um playground lúdico e integrado com a natureza. As duas marquises se conformam como espaços de recepção, áreas de transição entre a rua e o parque.



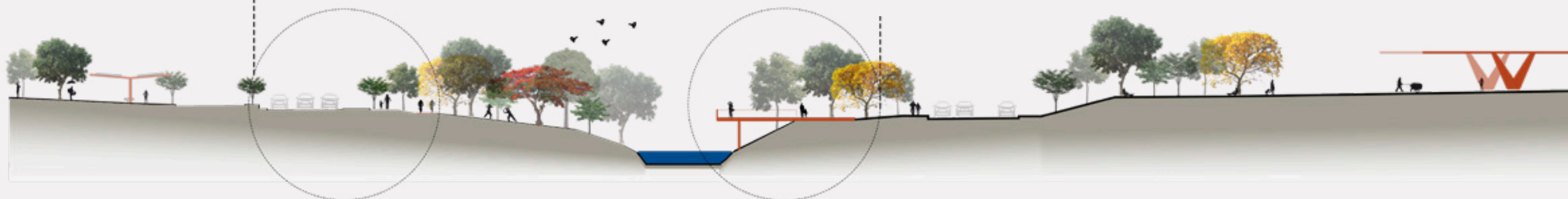
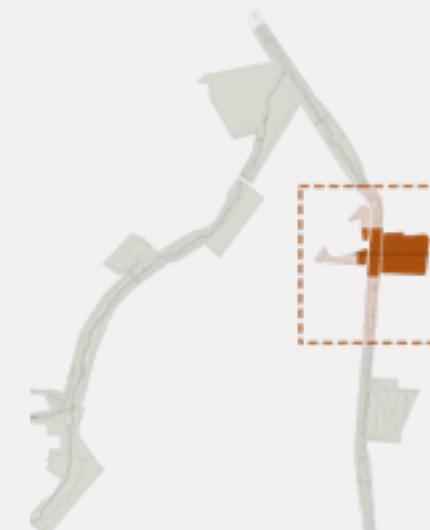
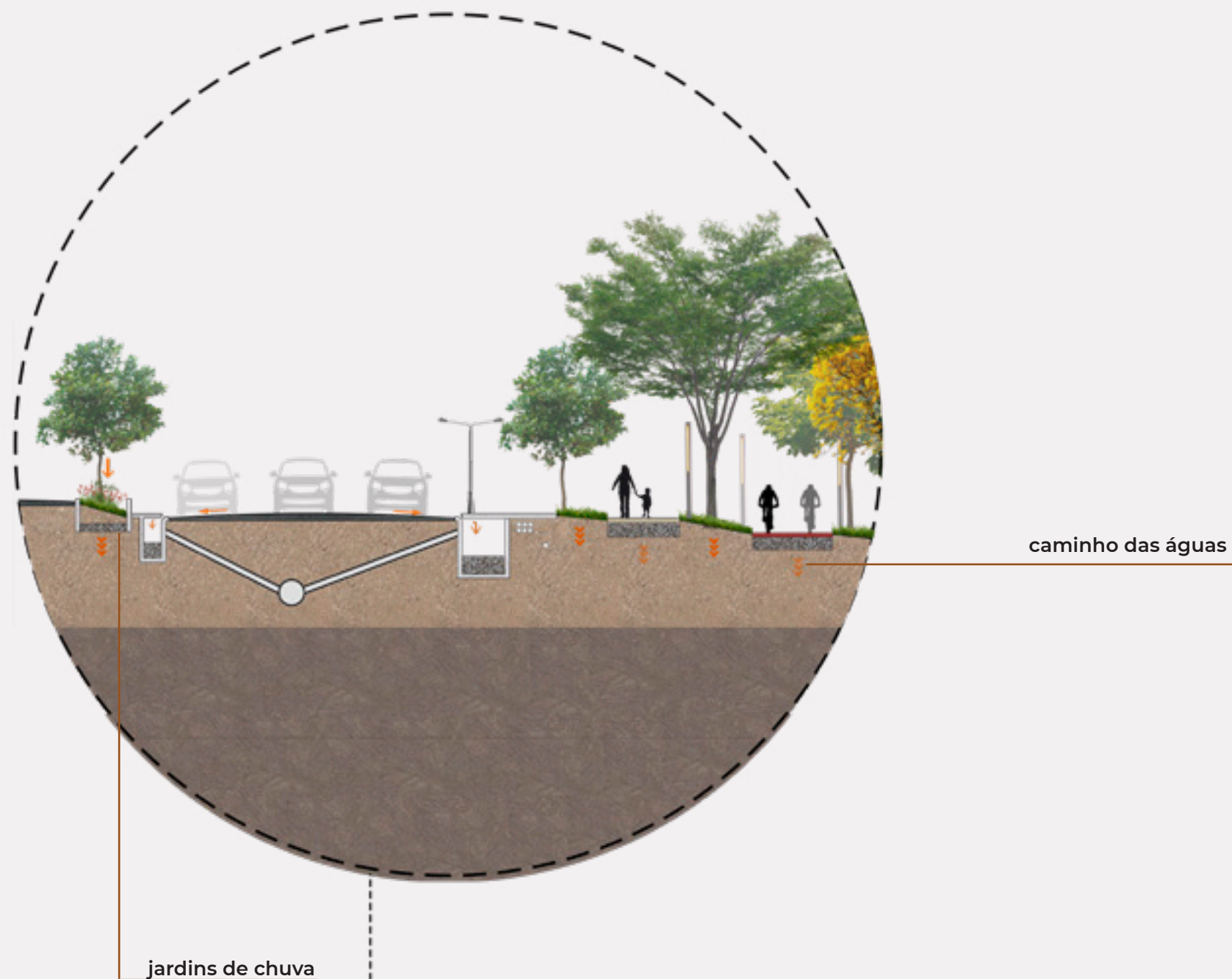
Os espelhos d'água, além de se conformarem como elementos que promovem a unidade entre os espaços projetados, contribuem para reduzir a sensação térmica, e funcionam como elementos lúdicos e de interação. Os espelhos d'água nesse trecho vão seguindo o eixo central criado no parque, guiando o caminhar que leva até o parque linear do Ribeirão Preto. Junto às quadras

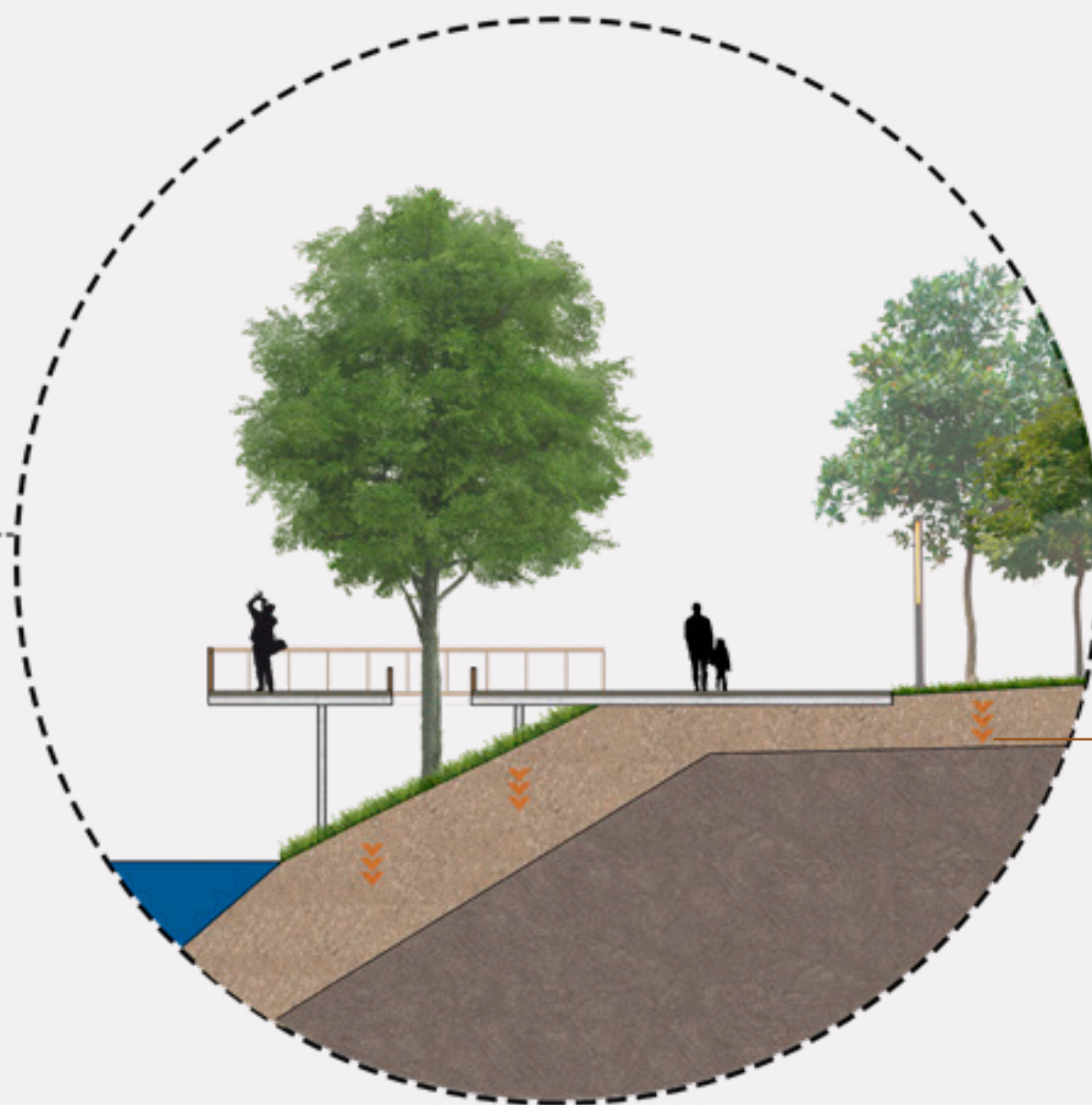
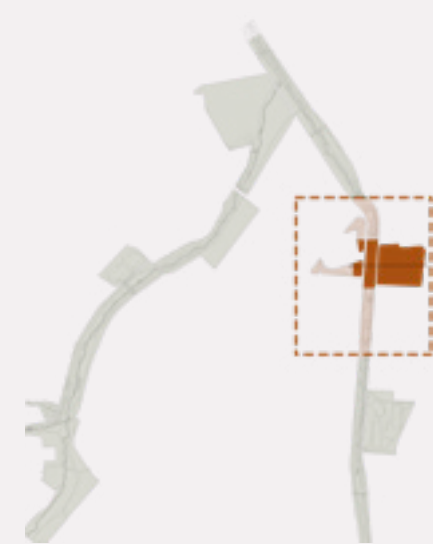
é proposto um mobiliário que conforma arquibancadas, acompanhando a topografia existente. Nos pontos de acesso ao parque pelas ciclovias, é proposto um alargamento desses espaços para a conformação de pontos de apoio ao ciclista, com bancos, bebedouros e bombas de ar. O acesso ao parque também é incentivado pelo transporte público, recebendo um ponto de parada.



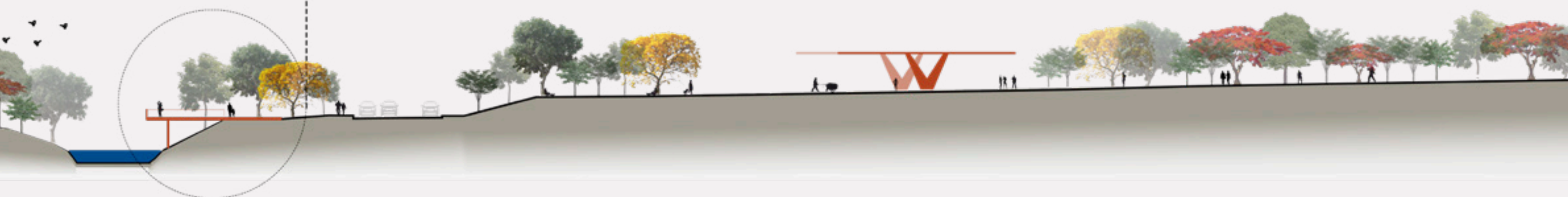
- 1 edifício para manutenção e apoio do parque
- 2 edifício com banheiros, vestiários e bebedouros





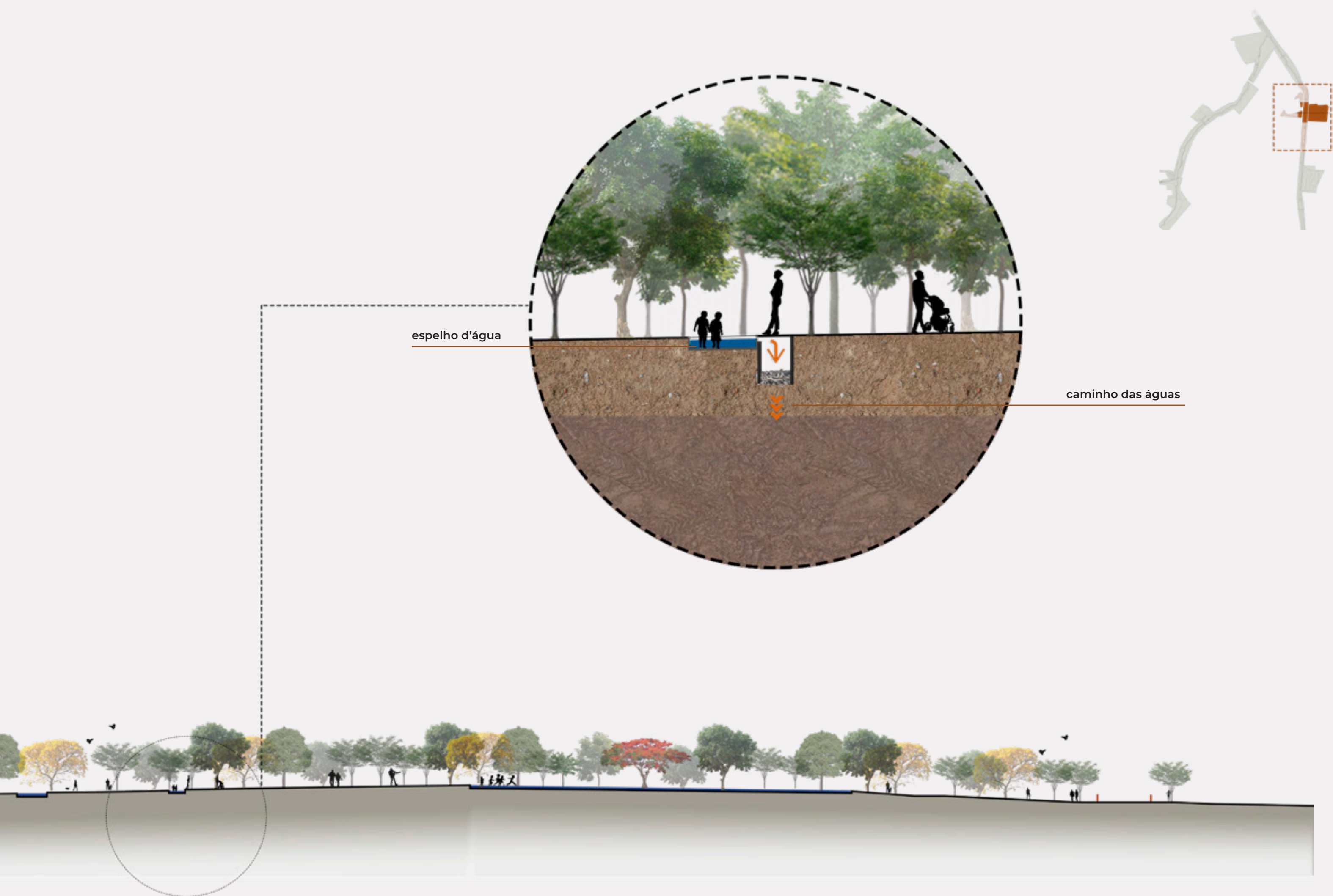


caminho das águas



0 5 10m

CORTE CC

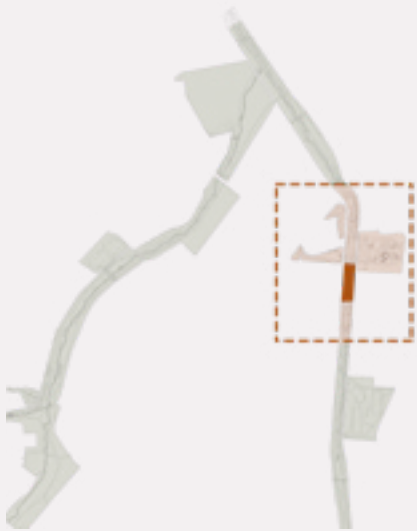


0 5 10m

CORTE CC

PATAMARES NO RIBEIRÃO

Esse espaço foi pensado para proporcionar momentos de contato direto com o Ribeirão Preto, por meio de patamares que acompanham o desnível do relevo e permitem o encontro com as águas. Se conforma como espaços de estar e de contemplação, possibilitando um local de pausa e respiro na cidade. Possui expressões diferentes ao longo do ano, assim como o Ribeirão Preto, compreendendo o ciclo hídrico como parte indissociável das dinâmicas do parque.



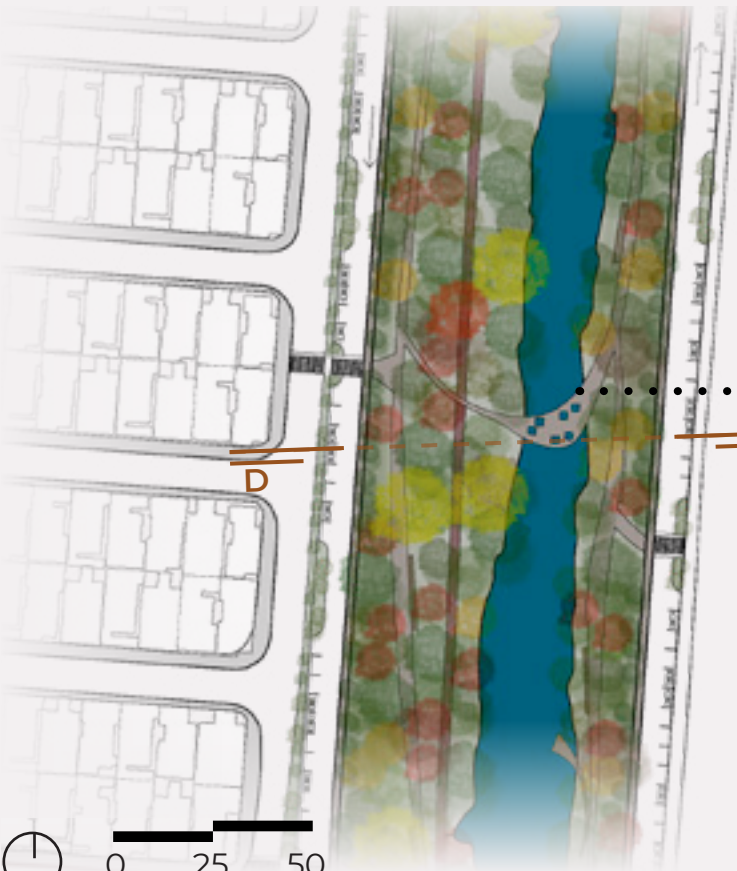
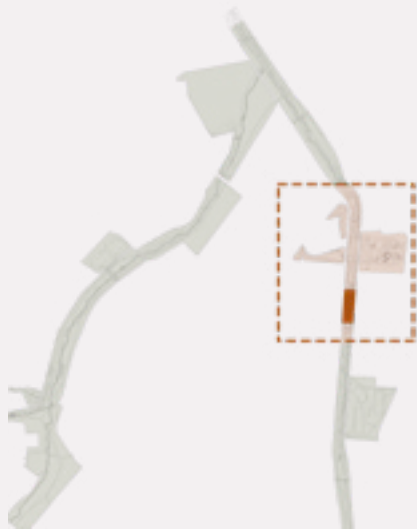
PATAMARES NO RIBEIRÃO

Nas épocas de seca, em que o Ribeirão preto está nos níveis mais baixos, ficam visíveis patamares que avançam sobre as águas, que de forma lúdica e convidativa, permitem atravessar o ribeirão em forma de brincadeira, como um desafio. Já nas épocas de chuva, em que o ribeirão encontra-se em níveis mais altos, os patamares podem ser tomados pelas águas, podendo ser totalmente cobertos nos eventos mais extremos, possibilitando que a água ocupe suas várzeas, como parte do ciclo natural.

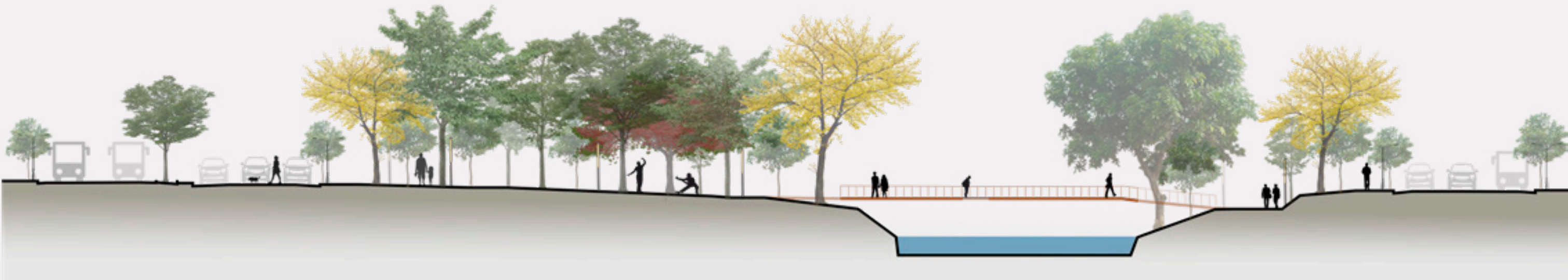
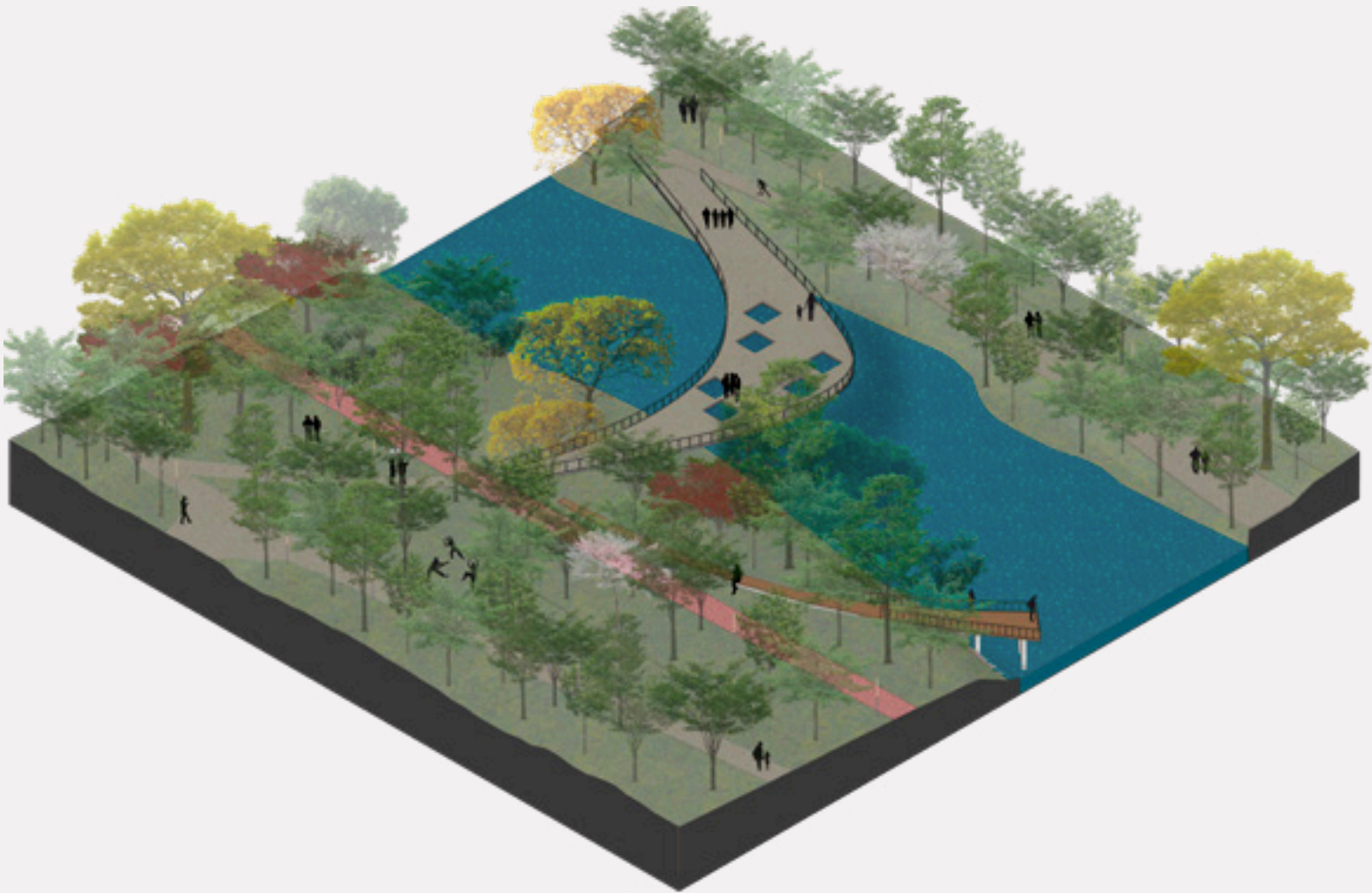
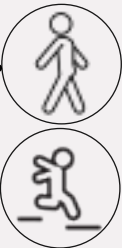


PONTE DO MIRAR

Essa travessia tem a proposta de voltar o olhar para as águas, com uma ponte que permite ver o Ribeirão Preto por um ângulo não usual, ao caminhar sobre ele. Dessa forma, além de uma dimensão mais ampla, que convida a travessia, a ponte possui aberturas cobertas com material transparente, que permitem surpresas ao se cruzar o ribeirão.

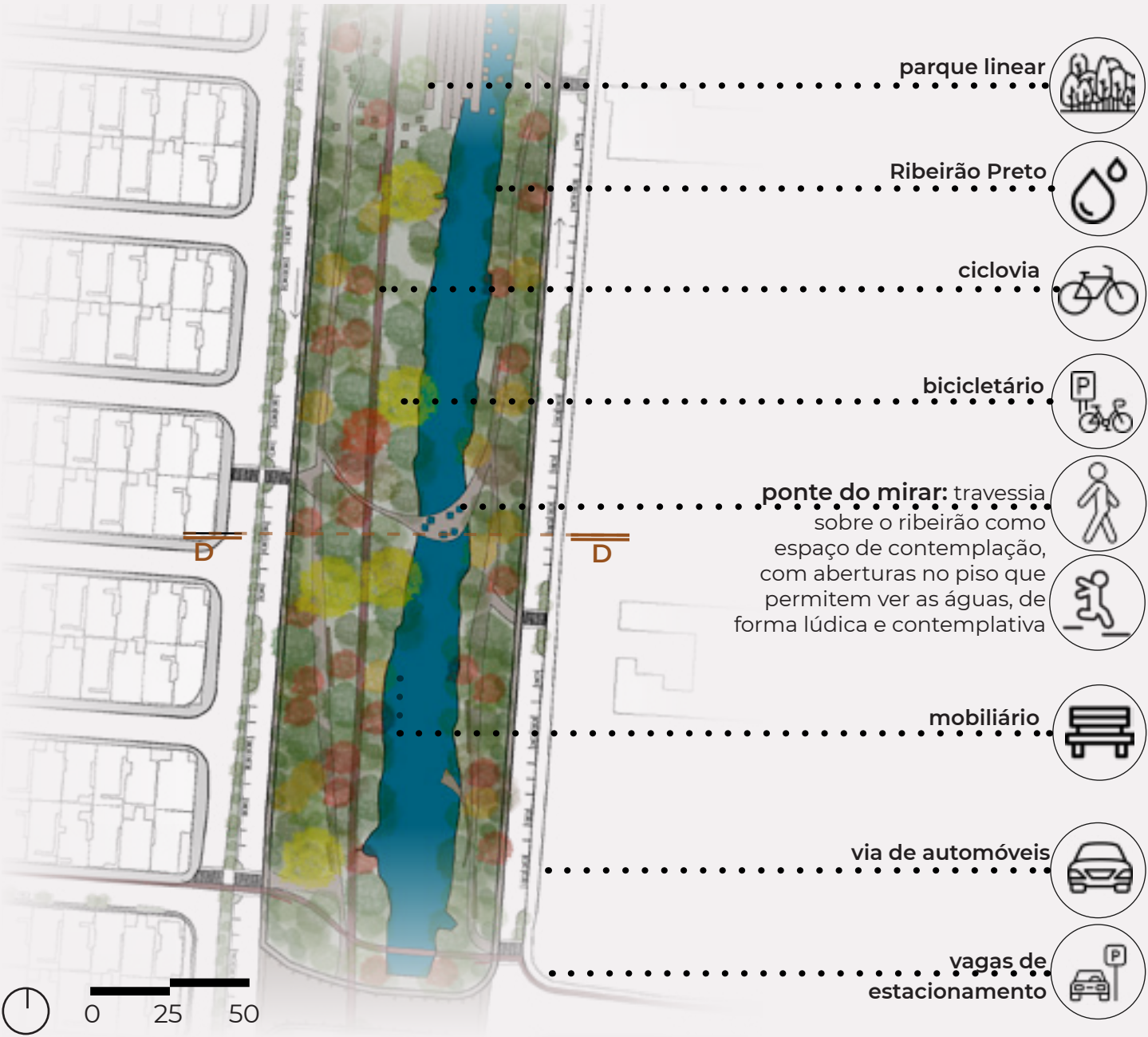
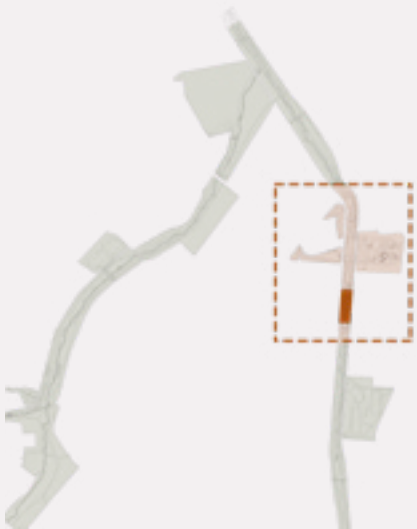


ponte do mirar: travessia sobre o ribeirão como espaço de contemplação, com aberturas no piso que permitem ver as águas, de forma lúdica e contemplativa



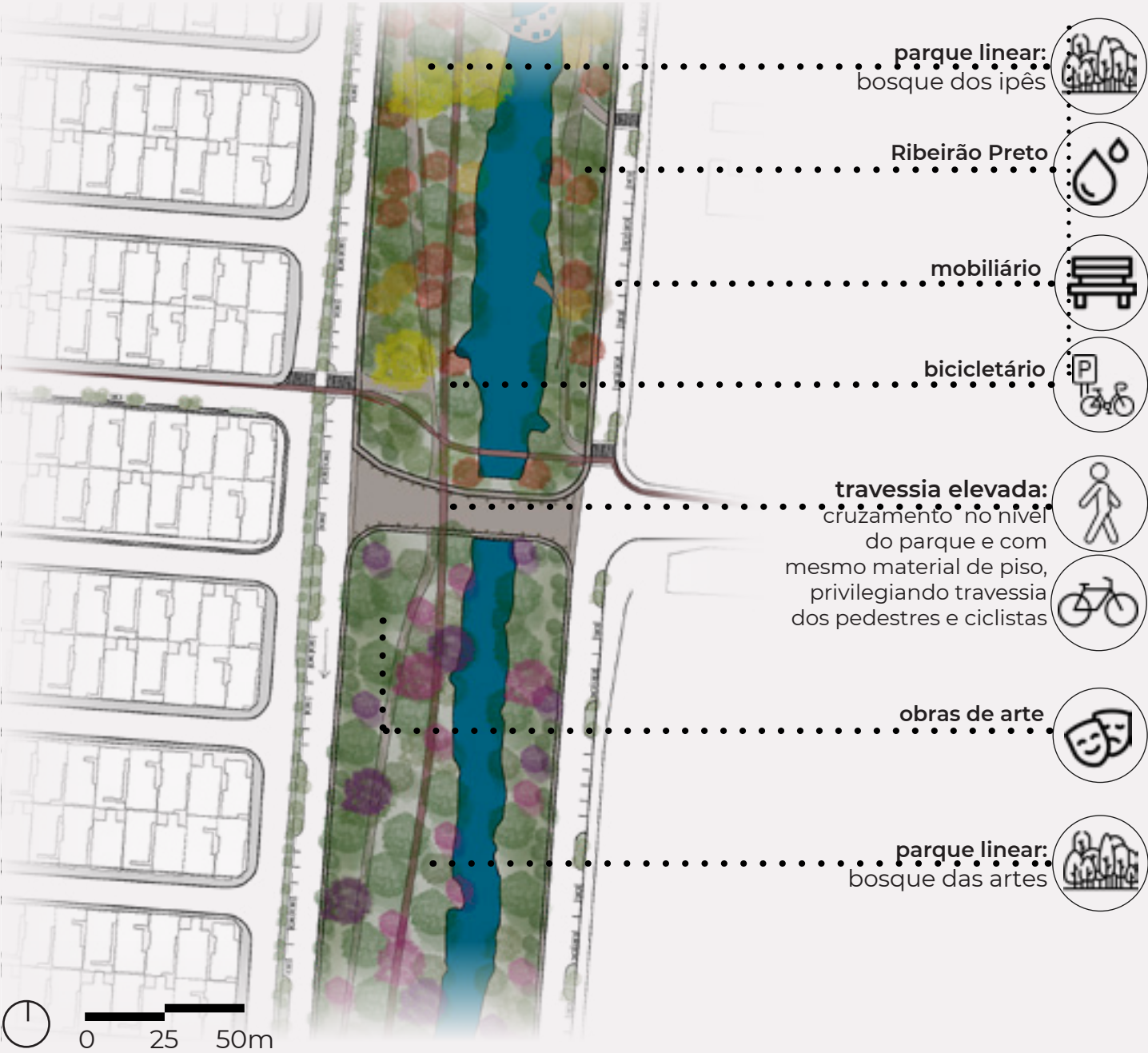
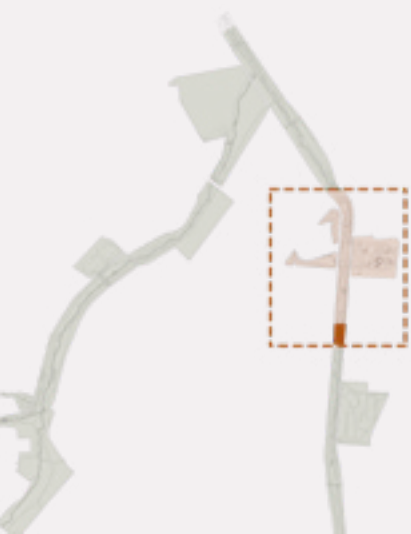
MOBILIÁRIO MIRANTE

Ao longo de todo o sistema foram dispostos mobiliários que fazem curvas, em um movimento que volta o olhar para as águas. Esses mobiliários surgem como bancos, e conforme a topografia se acentua, o mobiliário continua em nível, se soltando do chão, e ganha maior largura, conformando pequenos mirantes em diversos pontos do parque.



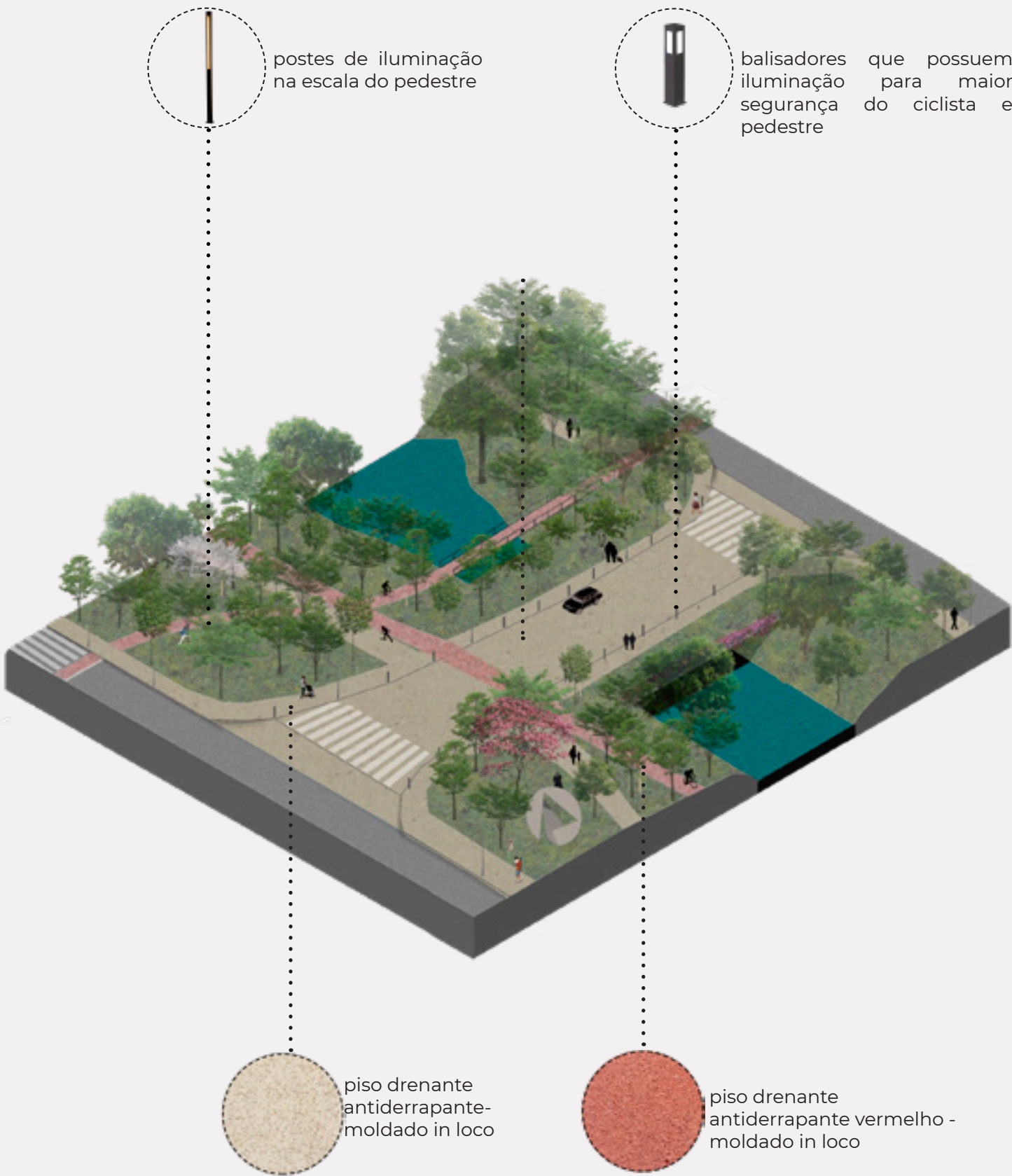
CRUZAMENTO ELEVADO

O parque possui alguns momentos de interrupção, em que permite a travessia de carros. No entanto, esses locais continuam sendo pensados para o pedestre e para os ciclistas como fluxo prioritário. Dessa forma, todos esses momentos de interrupção são transformadas em travessias elevadas, estando no nível da calçada e com o mesmo piso utilizado no parque, promovendo uma conexão visual entre os espaços, marcando que o carro estará entrando em uma área preferencial de pedestres. São utilizados ainda balizadores, impedindo o fluxo de veículos no interior do parque, apenas com entradas pontuais para veículos emergenciais e de manutenção.



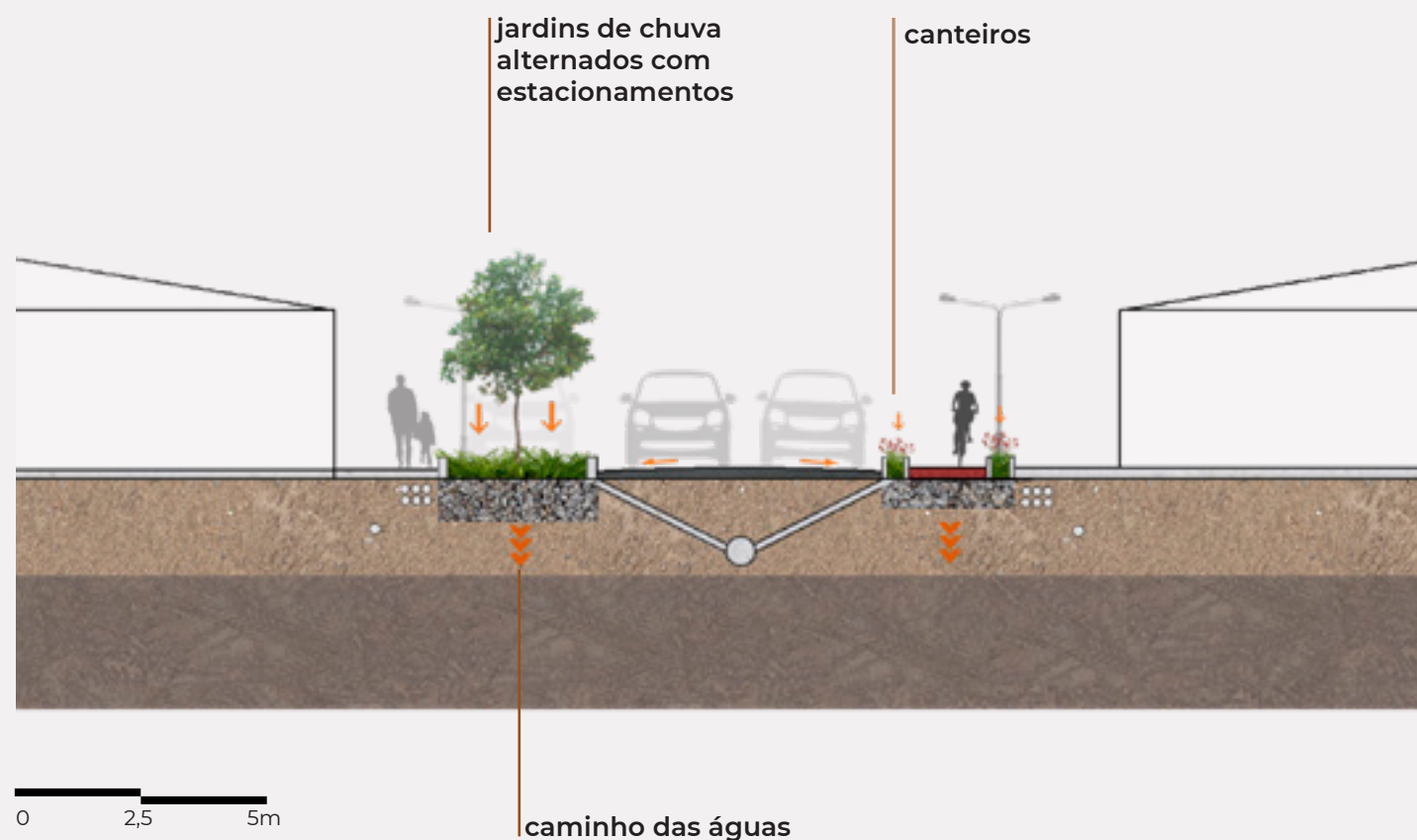
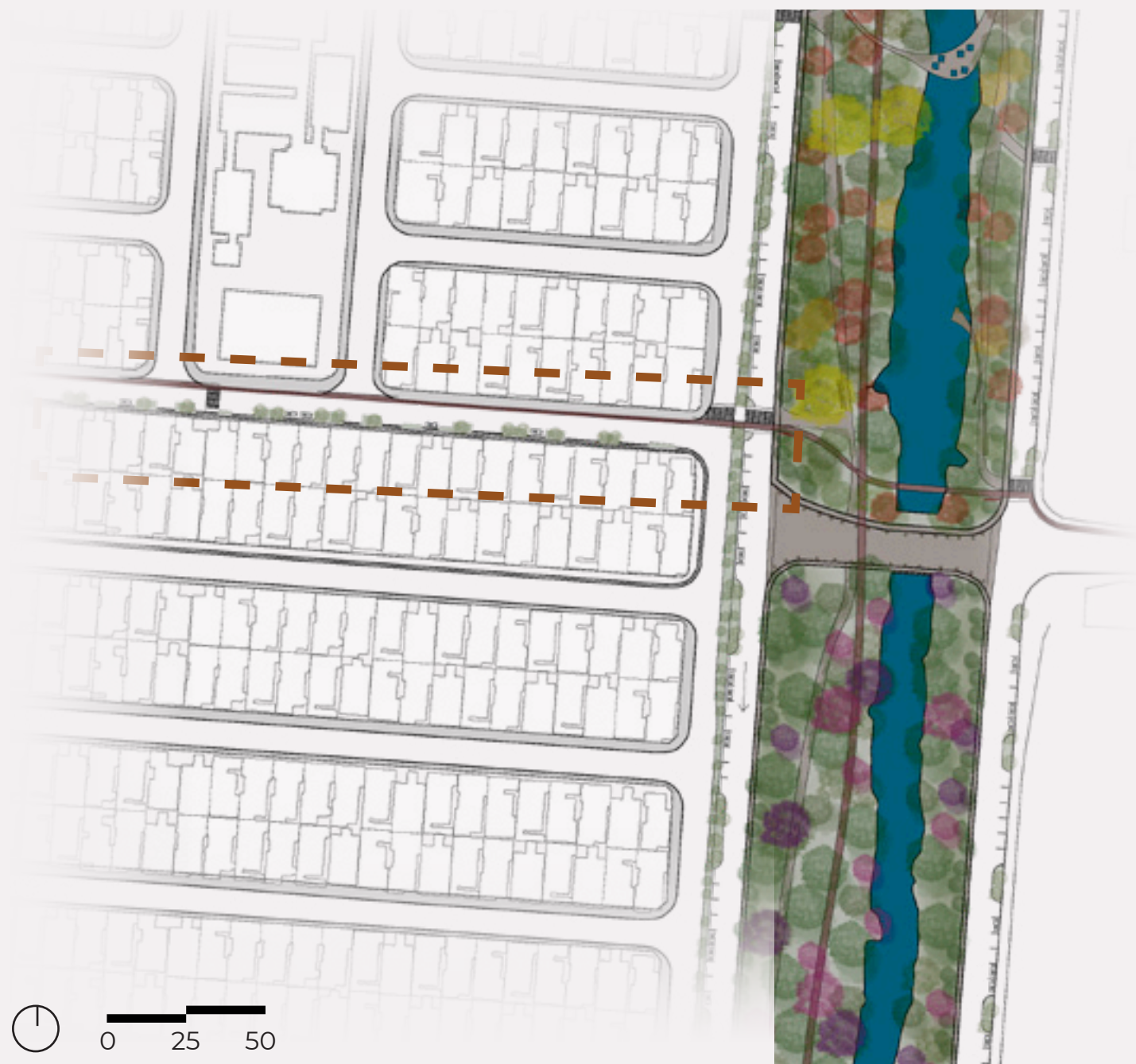
Essa travessia em especial, marca um ponto de transição entre o bosque dos ipês e o bosque das artes, diferentes trechos do parque linear do Ribeirão Preto. O bosque das artes recebe uma arborização com árvores em tons de rosa e roxo, marcando visualmente esse trecho que se relaciona com a proposta de equipamentos culturais,

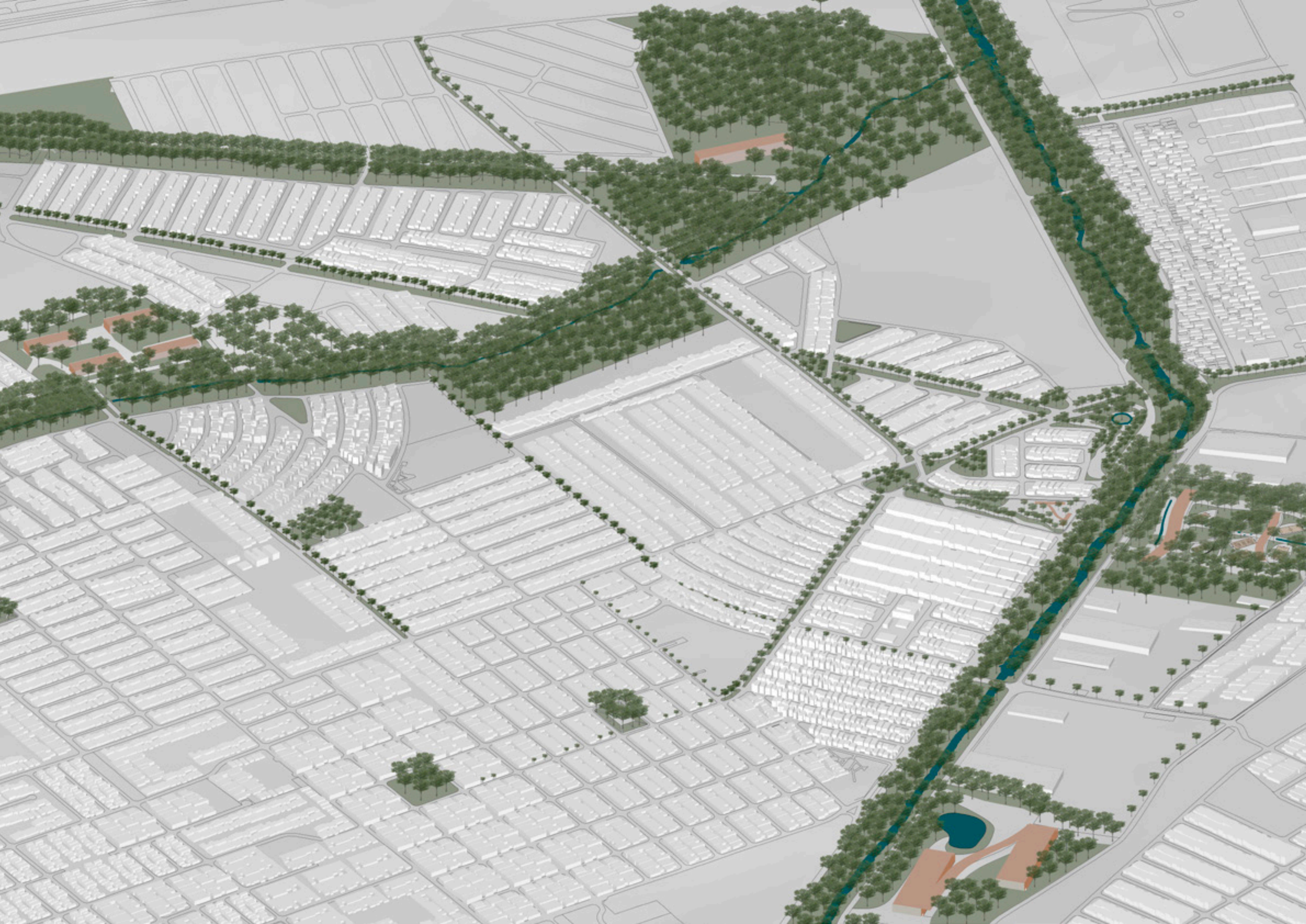
e por isso, ao longo desse trecho, o parque recebe obras de arte que surgem ao adentrar o parque. O diagrama evidencia ainda a materialidade adotada em todo o sistema de espaços livres para percursos dos pedestres e ciclovias, assim como os postes e balizadores utilizados.



R. HÉLIO LAURATO

O sistema de áreas livres é complementado por vias principais que promovem a conexão e integração do parque. Uma das vias de grande importância no projeto é a R. Hélio Laurato, que conecta desde o parque do Córrego dos Campos, passando por diversas quadras habitacionais, mas também por uma importante escola na área, passando pelo parque linear do Ribeirão Preto e chegando até os bairros a oeste. Dessa forma, essa via é utilizada como modelo para a reestruturação viária nesses eixos principais, que recebem ciclo-vias e arborização urbana, com jardins de chuva e canteiros que absorvem águas pluviais, além de protegerem o ciclista.





REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Águas (ANA). Planejamento, manejo e gestão de bacias. 2020. Disponível em: <https://capacitacao.ana.gov.br/conhecerh/handle/ana/2560>. Acesso em: 20 Novembro 2021.

Anelli, Renato Luiz Sobral. Uma nova cidade para as águas urbanas. Estudos Avançados [online]. 2015, v. 29, n. 84 [Acessado 17 Janeiro 2022] , pp. 69-84. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-40142015000200005>>. Epub May-Aug 2015. ISSN 1806-9592. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142015000200005>. 2015.

Deminici, Daniel. As águas do rio Pardo são puríssimas. Saturnino de Brito nas polêmicas sobre os mananciais de Ribeirão Preto. Risco Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo (Online), (22), 102-119. <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4506.v0i22p102-119>. 2015.

Deminice, Daniel. “Uma boca pequena” sobre os sistemas de áreas verdes de Ribeirão Preto (1945-1955).. URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade. 8. 168. 10.20396/urbana.v8i2.8646382. 2016.

GOMES, Marcos Antonio Silvestre. Parques urbanos de Ribeirão Preto-SP: na produção do espaço, o espetáculo da natureza. 2009. 316 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociencias, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/287523>>. Acesso em: 13 Abril de 2021.

Gomes, Marcos Antonio Silvestre. PRODUÇÃO DO ESPAÇO, VALORIZAÇÃO DIFERENCIAL DO SOLO E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL URBANA EM RIBEIRÃO PRETO-SP. Revista Geografar. 6. 10.5380/geografar.v6i2.21478. 2011.

Gomes, Marcos Antonio Silvestre. As praças de Ribeirão Preto-SP: uma contribuição geográfi- ca ao planejamento e à gestão dos espaços públicos. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Uberlândia, 2005.

DOS SANTOS, Danilo Brich. O papel da COHAB-RP na produção do espaço urbano em Ribeirão Preto (SP). 2017. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2017. doi:10.11606/D.102.2018.tde-12012018-111023. Acesso em 15 Novembro 2021.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado. São Paulo: Hucitec, 1988.

SILVA, A. C. B. Expansão urbana e formação dos territórios de pobreza em Ribeirão Preto: os bairros surgidos a partir do núcleo colonial Antônio Prado (1887) (Tese de doutorado). Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2008

SPIRN, A. W. O jardim de Granito: A Natureza no Desenho da Cidade - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1995.

PAZIANI, R. R. Nos tempos da “petit paris”: a urbanização em Ribeirão Preto, interior de São Paulo, no auge da economia cafeeira (1880-1930). Estudos Historicos – CDHRPyB- Año V - Diciembre 2013 - N° 11 – ISSN: 1688 – 5317. Uruguay, 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO – SP. Secretaria Do Planejamento E Gestão Pública. Revisão Da Lei De Parcelamento, Uso E Ocupação Do Solo Produto 2: Análise De Dados E Legislação Existente. São Paulo Maio/2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO – SP. Secretaria Do Planejamento E Gestão Pública. Revisão Da Lei De Parcelamento, Uso E Ocupação Do Solo Produto 5: Diagnóstico Urbanístico. São Paulo, Junho/2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO – SP. Política Municipal De Habitação. Plhis: Plano Local De Habitação De Interesse Social. Anexo 1. Ribeirao Preto 2020.2029.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO – SP. Política Municipal De Habitação. Plhis: Plano Local De Habitação De Interesse Social. Anexo 1. Ribeirao Preto 2020.2029.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO – SP. Secretaria da Saúde.Plano Municipal de Saúde 2018-2021.

POZZO,C.F.Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas: os territorios de consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente. Tese (Doutorado) Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. 2015. Disponível em: http://www2.fct.unesp.br/pos/geo/dis_teses/15/dr/clayton_pozzo.pdf. Acesso em 20 de Outubro de 2021.

MELO, R.E.B; FAGUNDES, D.E.K. Processo de expansão urbana e a vacância (vazios edificados) na área central - quadrilátero central - do município de Ribeirão Preto. 2020.



