

Espaços Desconstruídos Livres no centro de Ribeirão Preto



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Denise Elaine Simões da Silva

Orientadora: Profa. Dra. Carolina Maria Pozzi de Castro

Co-Orientador: Prof. Dr. José Francisco

Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana

Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia

Universidade Federal de São Carlos

Abril / 2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

ESPAÇOS DESCONSTRUÍDOS LIVRES
NO CENTRO DE RIBEIRÃO PRETO

DENISE ELAINE SIMÕES DA SILVA

São Carlos

2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

ESPAÇOS DESCONSTRUÍDOS LIVRES
NO CENTRO DE RIBEIRÃO PRETO

DENISE ELAINE SIMÕES DA SILVA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana.

Orientação: Profa. Dra. Carolina Maria Pozzi de Castro

Co - Orientação: Prof. Dr. José Francisco

São Carlos

2015

**Ficha catalográfica elaborada pelo DePT da
Biblioteca Comunitária da UFSCar**

S586ed

Silva, Denise Elaine Simões da.

Espaços desconstruídos livres no centro de Ribeirão Preto / Denise Elaine Simões da Silva. -- São Carlos : UFSCar, 2015.
149 f.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal de São Carlos, 2015.

1. Planejamento urbano. 2. Desconstrução espacial. 3. Espaços desconstruídos livres. 4. Habitação de interesse social. 5. Requalificação urbana. I. Título.

CDD: 711 (20^a)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS


Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia
Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana

Folha de Aprovação

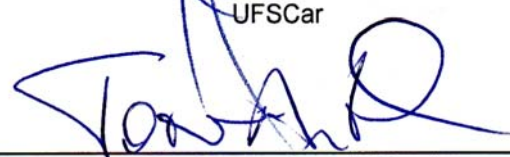
Assinaturas dos membros da comissão examinadora que avaliou e aprovou a Defesa de Dissertação de Mestrado da candidata Denise Elaine Simões da Silva, realizada em 28/04/2015:



Profa. Dra. Carolina Maria Pozzi de Castro
UFSCar



Profa. Dra. Lúcia Cristina Antoniossi Monteiro
UFSCar



Prof. Dr. Tomas Antonio Moreira
USP

Aos meus pais, Durval e Zilda, minha certeza.

À Giulia, meu sonho no colo do Pai.

AGRADECIMENTOS

Em nossa trajetória de vida nunca estamos sozinhos, dessa forma, ao alcançar nossos objetivos, a conquista não é somente nossa. A vitória é também daqueles que se fazem presentes, com apoio, carinho e incentivo.

Por isso, em primeiro lugar, agradeço à Deus, a quem dedico a minha vida e à Nossa Senhora Aparecida, a quem consagrei este trabalho.

Aos meus amados pais, Durval e Zilda, que mesmo não entendendo onde eu pretendia caminhar academicamente, me apoiaram incondicionalmente. Meu pai, pelo seu silêncio cheio de orgulho e minha mãe pelas palavras certas nas melhores horas. Minha alegria é ver vocês se realizando com minhas pequenas conquistas. Tudo que sou e como sou, devo a vocês. Que Deus nos conceda muitos anos juntos, compartilhando nossas vidas. Eu posso até vir a conhecer o mundo, porém meus maiores exemplos de amor, honestidade, trabalho, fé e perseverança vem de vocês.

Aos meus irmãos Didi e Diô pelo exemplo dia a dia. Vocês me ensinam que a escola da vida é mais valiosa que qualquer outra. Que sermos pessoas gentis, de alto astral e íntegras fazem toda a diferença.

Aos meus sobrinhos Davi e Pedro, às minhas cunhadas Alessandra e Fabiane, e aos meus padrinhos Zito e Helena, a extensão da minha casa, obrigada pelos abraços reconfortantes e pelas risadas nos poucos e ricos momentos que passamos juntos. Cada um pode caminhar por estradas diferentes, mas a ausência física é compensada pelo amor profundo.

Ao meu esposo Valmir, companheiro de vida, que mesmo sabendo o turbilhão que viraria nossas vidas com esse mestrado, nunca me desincentivou ou me desanimou, pelo contrário. Preto, obrigada pelo carinho nos pequenos gestos: nas companhias nos restinhos de madrugada que me pegava ainda acordada escrevendo e estudando, nas ajudas com os levantamentos de campo ao longo desses anos, pela escuta de minhas apresentações e explicações fora totalmente do seu mundo, mas sempre com uma atenção carregada de amor e pelo ombro nos momentos de choro e desespero. Obrigada por embarcar comigo em mais esse sonho. Prometo que teremos ótimos momentos para compensar os que abrimos mão nesse momento.

À minha sogra Lourdes e aos meus filhos de coração Letícia e João Pedro, por entenderem sem críticas esse meu jeito maluco de viver fazendo tudo ao mesmo tempo. O apoio de vocês sempre foi fundamental.

Aos meus amigos da vida inteira, os irmãos que Deus nos dá a oportunidade de escolher. Pela felicidade que vocês trazem à minha vida, me alegrando nos momentos que precisei descansar um pouco.

Ao meu co-orientador Prof. Dr. José Francisco, que ao longo desta jornada assumiu diversos papéis: o de mestre, o de colega arquiteto, o de ídolo e até de pai. Muito obrigada por acreditar nas minhas ideias, por despertar em mim o amor e a militância pela Desconstrução Espacial, me fazendo desconstruir todo o meu pensamento sobre o espaço, sobre as cidades e sobre minha própria responsabilidade profissional. Serei eternamente grata por toda sua dedicação comigo e com a minha pesquisa.

À minha orientadora Profa. Carolina Maria Pozzi de Castro, testemunho em minha vida de que tudo é encaminhado por Deus na hora Dele e não na nossa. Mal sabia eu que nosso primeiro encontro na rodoviária de São Carlos há alguns anos atrás, quando tão generosa foi em ouvir meus anseios, resultaria nesta linda parceria. Muito obrigada por me puxar de volta à realidade, quando em muitas ocasiões eu estava longe. Obrigada por sua resiliência nessa orientação tão cheia de percalços pela minha louca rotina de trabalho e fragilidades de saúde. Foi uma honra para mim.

Aos professores doutores Antônio Falcoski, Sandra Mota, Luciana Gonçalves, Cristina Antoniossi e Tomás Moreira, pelas valiosas contribuições nas aulas e nas bancas de qualificação e defesa.

Aos parceiros de pesquisa Jessé e Patrícia, Bárbara e Regina, que além de colegas, tornaram-se amigos de verdade. Os levarei para sempre.

Babi volta aqui em um parágrafo só seu. Nunca, em toda a vida poderei pagar o que fez por mim. A troca de experiências e afeto são os bens mais valiosos que podemos oferecer e receber. Obrigada pelas madrugadas a fio, refinando comigo os meus escritos, as minhas ideias, as minhas ilustrações, os meus pensamentos e os meus desabafos. Quero com você uma parceria longa, na vida e na academia.

A todos os funcionários do PPGEU e da UFSCAR que me ajudaram em cada etapa tão necessária, especialmente ao Pepe por toda a paciência.

Aos funcionários do APHRP – Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto, pela oportunidade de mergulhar na desconstrução da cidade, especialmente ao Prof. Me. Calil Jr. por sua pesquisa primorosa que tanto me norteou.

Aos meus professores de Urbanismo da Graduação, que me incentivaram a continuar minha formação acadêmica e me fizeram acreditar que é possível trabalhar com o que amamos. Vocês foram e sempre serão meus espelhos na Arquitetura e especialmente no Urbanismo: José Roberto Geraldine Jr., Delcimar Teodózio, Flávia Olaia e Éder Silva, muito obrigada.

À Profa. Dra. Vera Blat Migliorini, minha orientadora da Graduação, de quem acompanho com muito orgulho a carreira acadêmica e me ajudou imensamente também neste mestrado, com a indicação de suas alunas para apoio nos meus levantamentos e diagnósticos fotográficos, itens imprescindíveis ao resultado desta pesquisa.

Às alunas da Estácio/UNISEB de Ribeirão Preto, pela dedicação comigo, com o tema da minha pesquisa, pelo amor ao Urbanismo e pela ajuda fundamental nos meus levantamentos de campo: Letícia Rosemília, Larissa Borguesan, Gabriela Delibo, Catherine Palis, Mariana Colli, Ana Paula Marra e especialmente à Leiz Passari.

Leiz, você não tem ideia de quanto me ajudou com sua rapidez e dedicação. Espero ter lhe proporcionado boas experiências. Algumas que vivi ao longo da graduação, ajudando na construção de alguns mestrados, como você fez comigo agora, me trouxeram até aqui.

Por fim, meu agradecimento aos colegas e amigos de trabalho, que compartilharam indiretamente comigo desta jornada, doando um pouco mais do seu tempo em nossos projetos para que eu pudesse me dividir entre o trabalho e o mestrado: Fábio Leandro, Simone Silva Rosati, Gleice Ferreira, Aquiles Reis, Edson Roberto, Aline Gomes e à família Carvalho.

A todos aqueles que, de alguma forma, contribuíram para a finalização deste trabalho. Cada um de vocês passa a fazer parte de mais um momento importante da minha vida. Estamos mais unidos agora. Muito obrigada pelo apoio e carinho.

*“Um arquiteto é, necessariamente, um artista e um cidadão.
Por isso mesmo ele tem responsabilidades como arquiteto,
como artista e como cidadão.*

*Nós, todos, temos que assumir um papel político, que nos
cabe e na medida do impossível, fazer tudo para transformar
a realidade brutal e injusta, melhorar a qualidade de vida do
povo, lutar em defesa dos direitos de quem não tem voz,
criar beleza e harmonia e promover a paz”*

Oscar Niemeyer

RESUMO

Quando o homem iniciou sua relação com a natureza, o espaço passou a ser transformado como consequência dessa interação. A paisagem urbana das cidades vista como a mescla das novas e antigas intervenções espaciais, diretamente relacionadas com as destruições, as modificações e os possíveis resquícios de espaço natural, apresenta-se como um cenário que necessita ser investigado, entendido e diagnosticado. É justamente no resgate dessa totalidade, da essência das construções e das ações antrópicas, que a “desconstrução espacial” está inserida; como uma nova forma de olhar a cidade que produzimos. A presente dissertação propõe identificar e classificar os “espaços desconstruídos livres” em um perímetro selecionado do quadrilátero central de Ribeirão Preto – SP, (o centro histórico de Ribeirão Preto), indicando as áreas com vocação para possíveis ocupações de habitação de interesse social e quais instrumentos da política pública urbana possam motivar e viabilizar tais ações. Diante disso, foram elaborados critérios de análise a partir das tipologias da “desconstrução mínima”, como método para caracterizar e hierarquizar estes espaços. Os resultados permitiram-nos vislumbrar processos de requalificação de áreas centrais das cidades, de forma, ao mesmo tempo, não só a conservar um maior patrimônio construtivo e arquitetônico, como a engajá-los socialmente.

Palavras-chave: desconstrução espacial, espaços desconstruídos livres, habitação de interesse social, requalificação de áreas centrais, planejamento urbano.

ABSTRACT

When mankind began its relationship with nature, the space started to suffer transformations as a consequence of this interaction. The urban landscape of the cities, seen as a mixture of new and old spatial interventions and directly related to destructions, the modifications and possible vestiges of natural space appear as a scenario that must be studied, understood and diagnosed. “space deconstruction” stands right in the recovery of this totality, the essence of constructions and anthropic actions; as a new way of looking at the city we are producing. The present dissertation proposes to identify and classify the “free deconstructed spaces” of a perimeter selected from the central quadrilateral region of Ribeirão Preto, São Paulo, Brazil (the historical center of Ribeirão Preto), indicating likely areas to receiving possible occupations of social interest housing and urban public policy instruments that can motivate such actions and make them feasible. In light of this, analysis criteria were created based on the typologies of the “minimal deconstruction”, as a method to characterize and hierarchize these spaces. The results allowed us to identify requalification processes of central areas of the cities, while not only conserving a greater constructive and architectural patrimony, but also engaging them socially.

Keywords: spatial deconstruction; free deconstructed spaces; social interest housing; requalification of central areas, urban planning.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 – Gráfico da evolução populacional urbana e rural no Brasil entre 1991 e 2010	32
Figura 1.2 – Processo PEUC – Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios para fins de Habitação de Interesse Social - HIS	46
Figura 2.1 – Mapa de Localização de Ribeirão Preto – SP	50
Figura 2.2 – Foto Aérea do Município de Ribeirão Preto	51
Figura 2.3 – Quadrilátero Central de Ribeirão Preto	51
Figura 2.4 – Fazenda de Café Chimborazo	52
Figura 2.5 – Planta Esquemática da Vila de São Sebastião (1870)	54
Figura 2.6 – Núcleo Antônio Prado e Terrenos Nacionais	55
Figura 2.7 – Estação de Trens da Cia. de Estradas de Ferro Mogiana em Ribeirão Preto	55
Figura 2.8 – Malha Urbana em Ribeirão Preto em 1890	56
Figura 2.9 – Ribeirão Preto em 1898. Rua General Osório	57
Figura 2.10 – Teatro Carlos Gomes (1897-1946)	57
Figura 2.11 – Au Bon Marchê (1901)	57
Figura 2.12 – Malha Urbana de Ribeirão Preto em 1903	58
Figura 2.13 – Cia. Antarctica Paulista (1911)	59
Figura 2.14 – Enchente na Rua General Osório em 07-03-1927	61
Figura 2.15 – Quarteirão Paulista em 08-07-1930	61
Figura 2.16 – Choperia Pinguim em 1977	62
Figura 2.17 – Choperia Pinguim em 2013	62
Figura 2.18 – Teatro Pedro II em 1930	63
Figura 2.19 – Teatro Pedro II em 2013	63
Figura 2.20 – Hotel Palace em 1926	63
Figura 2.21 – Hotel Palace em 2013	63
Figura 2.22 – Ribeirão Preto: Limite Urbano – 1881	67
Figura 2.23 – Ribeirão Preto: Limite Urbano – 1884	67
Figura 2.24 – Ribeirão Preto: Quadro Urbano – 1890	67
Figura 2.25 – Ribeirão Preto: Quadro Urbano – 1891	67
Figura 2.26 – Ribeirão Preto: Criação dos 1. e 2. Distritos Urbanos - 1891.....	67

Figura 2.27 – Ribeirão Preto: Criação do 3. Distrito Urbano - 1891.....	68
Figura 2.28 – Ribeirão Preto: Limites dos 1., 2. e 3. Distritos Urbanos - 1911.....	68
Figura 2.29 – Ribeirão Preto: Limites dos 1., 2. e 3. Distritos Urbanos - 1912.....	68
Figura 2.30 – Ribeirão Preto: Limites das 1., 2. e 3. Zonas Urbanas – 1920	68
Figura 2.31 – Ribeirão Preto: Limites das 1., 2. e 3. Zonas Urbanas – 1921	69
Figura 2.32 – Ribeirão Preto: Limites das 1., 2. e 3. Zonas Urbanas – 1924	69
Figura 2.33 – Ribeirão Preto: Limites das 1., 2. e 3. Zonas Urbanas – 1925	69
Figura 2.34 – Ribeirão Preto: Limites das 1., 2. e 3. Zonas Urbanas – 1926	70
Figura 2.35 – Ribeirão Preto: Limites das 1., 2., 3. e 4. Zonas – 1933	70
Figura 2.36 – Ribeirão Preto: Mapa de Zoneamento Industrial em 1996	76
Figura 2.37 – Ribeirão Preto: Fachada de Estabelecimento Comercial em 2010 ...	80
Figura 2.38 – Ribeirão Preto: Fachada de Estabelecimento Comercial em 2013 ...	80
Figura 2.39 – Mapa de Vias de Acesso ao Quadrilátero Central de Ribeirão Preto .	80
Figura 2.40 – Foto Aérea Quadrilátero Central de Ribeirão Preto	81
Figura 2.41 – Quadrilátero Central: Equipamentos Urbanos	82
Figura 2.42 – Quadrilátero Central: Divisão dos Quadrantes	83
Figura 2.43 – Quadrilátero Central: Mapa de Uso do Solo – Geral	85
Figura 2.44 – Avenida Prof. João Fiúsa em Ribeirão Preto	86
Figura 2.45 – Palácio do Rio Branco – Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto	87
Figura 2.46 – Hospital Sociedade Portuguesa de Beneficência em Ribeirão Preto	87
Figura 2.47 – Hospital das Clínicas de Ribeirão Preto – Unidade de Emergência ..	88
Figura 2.48 – Sociedade Recreativa de Esportes de Ribeirão Preto	88
Figura 2.49 – Sobrado Rua Mariana Junqueira	89
Figura 2.50 – Edifício Rua Duque de Caxias	89
Figura 2.51 – Quadrilátero Central: Mapa de Uso do Solo – Residencial	89
Figura 2.52 – Casa Rua Sete de Setembro	89
Figura 2.53 – Estacionamento Rua Duque de Caxias e Av. Jerônimo Gonçalves ...	90
Figura 2.54 – Banco do Brasil Rua Visconde de Inhaúma com Rua Duque de Caxias	90
Figura 2.55 – Quadrilátero Central: Mapa de Uso do Solo – Serviços	90
Figura 2.56 – Edifício de Empresas de Cobrança Rua Álvares Cabral	90
Figura 2.57 – Escritório de Advocacia Rua Visconde do Rio Branco	90
Figura 2.58 – Mercado Central Rua São Sebastião	91
Figura 2.59 – Farmácia Rua Visconde de Inhaúma com Rua Duque de Caxias	91

Figura 2.60 – Quadrilátero Central: Mapa de Uso do Solo – Comercial	91
Figura 2.61 – Bar e Restaurante Rua Floriano Peixoto com Rua Prudente de Moraes	91
Figura 2.62 – Cantina Av. Nove de Julho	91
Figura 2.63 – Quadrilátero Central: Mapa de Ocupação do Solo – predominância por quadras	92
Figura 2.64 – Quadrilátero Central: Hidrografia e Topografia	93
Figura 2.65 – Quadrilátero Central: Ventos Predominantes e Orientação Solar	94
Figura 2.66 – Palmeiras Imperiais (1925) – Plantio finalizado	95
Figura 2.67 – Palmeiras Imperiais (1999) – Cartão Postal	95
Figura 2.68 – Retirada das Palmeiras Imperiais (2010)	95
Figura 2.69 – Av. Jerônimo Gonçalves após a obra ante enchentes	95
Figura 2.70 – Memorial das Palmeiras (2011)	95
Figura 2.71 – Atividades de Lazer e Cultura – por predominância	96
Figura 2.72 – Shopping Santa Úrsula	97
Figura 2.73 – Teatro Pedro II	97
Figura 2.74 – Museu de Arte de Ribeirão Preto – MARP	97
Figura 2.75 – Chopperia Pinguim	97
Figura 2.76 – Biblioteca Altino Arantes	97
Figura 2.77 – Praça XV de Novembro	97
Figura 3.1 – Fluxograma de Síntese do Método de Pesquisa	99
Figura 3.2 – Definição do perímetro de estudo – quadrante NORTE	103
Figura 3.3 – Perímetro de Estudo: numeração das quadras para Levantamento de Campo	104
Figura 3.4 – Mapa do perímetro de estudo com os seis trechos de análise	110
Figura 3.5 – Esquema de sistematização de dados para a aplicação dos critérios de análise	111
Figura 4.1 – Mapa Síntese - Trecho 01.....	114
Figura 4.2 – Diagnóstico Fotográfico - Trecho 01.....	115
Figura 4.3 – Análise SWOT - Trecho 01.....	116
Figura 4.4 – Mapa Síntese - Trecho 02	117
Figura 4.5 – Diagnóstico Fotográfico - Trecho 02	118
Figura 4.6 – Análise SWOT - Trecho 02	119

Figura 4.7 – Mapa Síntese - Trecho 03	120
Figura 4.8 – Diagnóstico Fotográfico - Trecho 03.....	121
Figura 4.9 – Análise SWOT - Trecho 03.....	122
Figura 4.10 – Mapa Síntese - Trecho 04.....	123
Figura 4.11 – Diagnóstico Fotográfico - Trecho 04.....	124
Figura 4.12 – Análise SWOT - Trecho 04.....	125
Figura 4.13 – Mapa Síntese - Trecho 05.....	126
Figura 4.14 – Diagnóstico Fotográfico - Trecho 05.....	127
Figura 4.15 – Análise SWOT - Trecho 05.....	128
Figura 4.16 – Mapa Síntese - Trecho 06.....	129
Figura 4.17 – Diagnóstico Fotográfico - Trecho 06.....	130
Figura 4.18 – Análise SWOT - Trecho 06.....	131
Figura 4.19 – Perfil Volumétrico: Tipologias dos espaços desconstruídos livres no perímetro de estudo.....	133
Figura 4.20 – Perfil Volumétrico: Tipologias dos espaços desconstruídos livres detalhe Quadra 04	134
Figura 4.21 – Perfil Volumétrico: Tipologias dos espaços desconstruídos livres detalhe Quadra 28	135
Figura 4.22 – Perfil Volumétrico: Gabaritos dos espaços desconstruídos livres no perímetro de estudo	137

LISTA DE QUADROS

Quadro 1.1 – Evolução da desconstrução da humanidade nômade à sedentária	31
Quadro 1.2 – “Desconstrução do espaço existente – uma tentativa de classificação”	40
Quadro 1.3 – Desconstrução do espaço existente – complemento de classificação	43
Quadro 3.1 – Abrangência da Pesquisa Bibliográfica	100
Quadro 3.2 – Parâmetros e critérios de análise dos espaços desconstruídos livres	106
Quadro 3.3 – Ficha de Levantamento de Campo	109
Quadro 4.1 – Desconstrução do espaço existente – o critério para a moradia	140

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APHRP – Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto

APP's – Áreas de Preservação Permanente

Av. – Avenida

CAU – Curso de Arquitetura e Urbanismo

Cia. – Companhia

COHAB-RP – Companhia Habitacional de Ribeirão Preto

COMUR – Conselho Municipal de Urbanismo

CMMP – Conselho Municipal de Moradia Popular

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo

DIRP – Distrito Industrial de Ribeirão Preto

Dr. – Doutor

Dra. - Doutora

EDL – espaços desconstruídos livres

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.

ha. – Hectares

HIS – Habitação de Interesse Social

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

MARP – Museu de Arte de Ribeirão Preto

MG – Minas Gerais

n. - Número

PAITT – Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte

PE – Pernambuco

PEUC – Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios

PLANHAB – Plano Nacional de Habitação

PLANMOB – Plano de Mobilidade

PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social

PMRP - Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto

PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo

PNH – Política Nacional Habitacional

PNUD – Política Nacional do Desenvolvimento Urbano

PPGEU – Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana

Prof. – Professor

Profa. – Professora

RA – Região Administrativa

SINDUSCON – Sindicato da Indústria da Construção Civil

SP – São Paulo

UBS – Unidade Básica de Saúde

UFSCAR – Universidade Federal de São Carlos

ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social

ZIE – Zonas Industriais Existentes

ZIM – Zonas Industriais Mistas

ZIMA – Zonas Industriais Marginais

SUMÁRIO

I. APRESENTAÇÃO

Introdução	20
Justificativa	24
Questões Norteadoras, Hipóteses e Objetivos	26

II. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

1 DESCONSTRUÇÃO ESPACIAL – Teoria e prática nas cidades	28
1.1 Conceitualização da desconstrução espacial	28
1.2 Urbanização – A cidade como produto da desconstrução espacial	29
1.3 Cidade capitalista e a desconstrução espacial	34
1.4 Desconstrução mínima e os espaços desconstruídos livres	37
1.5 Intervenções em áreas centrais, Políticas Públicas Urbanas e a desconstrução espacial	43

III. OBJETO DE ESTUDO – RIBEIRÃO PRETO

2 DESCONSTRUINDO RIBEIRÃO PRETO	50
2.1 Aspectos Gerais	50
2.2 Formação da cidade e as desconstruções espaciais ao longo do tempo	52
2.3 Tratamento da cidade, códigos de postura e legislações	64
2.3.1 Definições de solo baseados na cobrança de impostos	66
2.3.2 Planejamento e zoneamento para Ribeirão Preto após o café	71
2.3.3 Planejamento estratégico nas décadas de 1990 – 2000	76
2.3.4 Legislação Urbanística em Ribeirão Preto (2001-2015)	78
2.4 Apresentação do quadrilátero central de Ribeirão Preto	80
2.4.1 Mapas e Levantamentos de Morfologia Urbana	82
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	98

3.1 Aspectos Gerais	98
3.2 Síntese do Método	99
3.3 Etapas Metodológicas	100
3.3.1 Etapa I – Revisão Bibliográfica	100
3.3.2 Etapa II – Levantamentos de dados sobre Ribeirão Preto	101
3.3.3 Etapa III – Definição do perímetro para levantamento de campo	102
3.3.4 Etapa IV - Elaboração dos critérios de análise como método para identificação e classificação dos espaços desconstruídos livres	105
3.3.5 Etapa V – Aplicação dos critérios de análise como método no perímetro	110
3.3.6 Etapa VI – Análise e discussão dos resultados	111

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO **113**

4.1 Aspectos Gerais	113
4.2 Diagnóstico dos espaços desconstruídos livres no perímetro analisado	113
4.2.1 Diagnóstico Trecho 01	114
4.2.2 Diagnóstico Trecho 02	117
4.2.3 Diagnóstico Trecho 03	120
4.2.4 Diagnóstico Trecho 04	123
4.2.5 Diagnóstico Trecho 05	126
4.2.6 Diagnóstico Trecho 06	129
4.3 Diagnóstico dos espaços desconstruídos livres	132
4.3.1 Análise comparativa das tipologias dos EDL	136
4.3.2 Análise comparativa dos gabaritos dos EDL	138
4.4 Classificação da desconstrução do espaço existente: o critério para a moradia	139

IV. CONSIDERAÇÕES E REFERÊNCIAS

Considerações Finais	142
Referências Bibliográficas	144
Apêndices	149

I. APRESENTAÇÃO

INTRODUÇÃO

A questão da moradia social está “doente”. A cidade, enquanto “lar” do cidadão não dá o tratamento adequado a tal moléstia. A gestão pública se comporta como se tivesse medo do “contágio”, atravessando ao largo do problema; fecha os olhos, engessa e sela seu desenlace. (MONTEIRO, 2009, p.15)

A partir da problemática da moradia, o presente trabalho aborda a questão da desconstrução espacial, ao analisar as cidades desde sua formação pelo homem, por meio das técnicas, às suas transformações ao longo do tempo.

O intenso processo de urbanização brasileira do século passado, teve como principal consequência, as alterações no ambiente que modificaram as paisagens drasticamente. Essa urbanização acelerada induziu à marginalização social e à degradação ambiental, deixando marcas negativas nas relações sociais e nas interações ambientais.

Na cidade, o homem e natureza não se separam e é por isso que o espaço urbano é marcado por inúmeras contradições, tensões e conflitos. Ele é construído dominando o espaço natural, e em contraposição surge a preocupação em criar condições amigáveis para assegurar uma produção do espaço urbano cujos impactos não sejam degradantes ao meio ambiente e seu entorno ou ainda tentativas de reverter processos sobre espaços degradados nas cidades.

Dentre as consequências da urbanização inadequada, cabe destacar algumas bem comuns nas cidades, que passam a apresentar diminuição das condições mínimas de saneamento, carência ou até mesmo falta de infraestrutura, destruição dos recursos naturais e poluição do meio ambiente; características que afetam diretamente a qualidade de vida de suas populações.

Os centros tradicionais, invariavelmente, traduzem a história da origem e desenvolvimento das cidades, especialmente quanto aos espaços públicos e os imóveis edificados, tornando-os singulares. Devem ser vistos também como registro do passado e como exemplos importantes de exploração da historicidade de suas edificações, de seu caráter didático e de sua vocação para atividades de cultura, lazer, turismo, entre outras; a fim de promover o desenvolvimento com qualidade para as pessoas. Nesse sentido, a reabilitação e a requalificação dessas áreas devem

acontecer por meio da valorização do patrimônio cultural, explorando seu potencial de desenvolvimento social e econômico.

Os centros tradicionais apresentam, de forma geral, esvaziamento e diminuição da população moradora, destruição do patrimônio edificado, precariedade e subutilização das edificações mesmo com toda a infraestrutura urbana instalada. Por outro lado, concentram um percentual significativo de empregos que mantêm ativo o comércio tradicional e popular. Promover a diversidade de uso nas áreas centrais é essencial para manter o equilíbrio entre as diversas funções dessas áreas. Segundo Segre (2005), o espaço público:

deve ser concebido como um espaço urbano acessível, onde se produz o encontro da diversidade, um reflexo direto da essência da cidade que provém da presença e coexistência de uma multiplicidade de pessoas, ofícios, comunidades e culturas que se complementam mutuamente. (SEGRE, 2005)

A diversidade de usos e usuários no cotidiano das cidades é, portanto, essencial para que o espaço público mantenha-se ativo. O poder público deve visar a recuperação dos patrimônios históricos e espaços públicos, estabelecendo uma política específica de preservação e reabilitação urbana de longo prazo, que envolva um conjunto de ações, capazes de garantir a recuperação dessas áreas e sua inserção na dinâmica urbana, considerando o processo histórico do desenvolvimento da cidade.

A situação de esvaziamento resulta na subutilização dos recursos disponíveis nas áreas centrais, como infraestrutura, e estoque para unidades habitacionais, além de contribuir para a expansão urbana e para o controle do adensamento populacional em áreas não servidas de infraestrutura e distantes dos locais de trabalho.

A ocupação das áreas centrais a partir do retorno do uso residencial e o aproveitamento do estoque existente para unidades habitacionais, são fatores importantes, tanto para reabilitar essa parte da cidade, como para controlar a expansão da mancha urbanizada.

Para entender essa dinâmica espacial, bem como as intervenções antrópicas influenciam qualitativamente a formação e o desenvolvimento das cidades, utilizaremos os conceitos da desconstrução espacial, que se dá a partir do existente, portanto, do “velho”, cria-se o “novo”, por meio da ação antrópica (FRANCISCO, 2002). Francisco (2004) aponta que no processo de produção do espaço, destrói-se

primeiro, para em seguida construir, completando a desconstrução. Para Francisco (2004):

“A Desconstrução Espacial pode ser entendida de duas maneiras. Primeiramente como o processo de transformação constante a que o espaço existente está antropicamente submetido – e não poderia ser de outra maneira – seja ele natural ou artificial, e, como outra forma de entendimento, a tarefa ou esforço de se rever o papel do espaço – ao que chamaríamos de Desconstrução Espacial também – na análise da evolução e desenvolvimento da humanidade pela construção do meio ambiente”. (FRANCISCO, 2004, p. 4-5)

A escolha pela cidade de Ribeirão Preto, tendo como objeto de estudo o seu quadrilátero central, parte do pressuposto de que esta área possui subsídios e características de grande relevância para a pesquisa. O quadrilátero central apresenta características tão peculiares, de tal forma que seja possível separá-lo em quatro partes, com uma vocação habitacional diferente. Ao mesmo tempo, apresenta uniformidade no traçado, no seu estilo arquitetônico e na distribuição dos equipamentos públicos urbanos.

Desta forma, a análise crítica nesse quadrilátero central, a partir da identificação do atual panorama de uso e ocupação do solo de suas vocações habitacionais e do estoque de unidades habitacionais sem uso, é importante para indicar dentro da Política Pública Urbana, quais instrumentos poderiam viabilizar a ocupação dessas unidades vazias para promoção de Habitação de Interesse Social.

Durante a elaboração do texto da presente pesquisa foi encontrada a necessidade de organizar o trabalho em algumas partes de acordo com o método proposto.

A primeira parte consiste na contextualização do trabalho, onde são apresentados a problemática da pesquisa, a justificativa, as questões norteadoras e hipótese e os objetivos.

A segunda parte aborda a etapa de revisão bibliográfica, composta pelo capítulo 1, que apresenta de maneira geral e específica o tema da desconstrução espacial e outros temas que se relacionam diretamente com a desconstrução, sendo eles a urbanização, a cidade capitalista, a desconstrução mínima e os espaços desconstruídos livres, as intervenções em áreas centrais e a Política Pública Urbana.

Já a terceira parte é composta pelo objeto de estudo escolhido para a pesquisa, o quadrilátero central de Ribeirão Preto. Nesta etapa foram construídos três capítulos que abordam respectivamente, no capítulo 2 a análise da desconstrução espacial de Ribeirão Preto através do histórico de sua urbanização, legislações e a caracterização do objeto de estudo com a seleção do perímetro para aplicação dos critérios de análise; no capítulo 3 os procedimentos metodológicos com a apresentação do método desenvolvido para a pesquisa e suas etapas e por fim no capítulo 4 a abordagem conclusiva com os resultados e discussão através dos diagnósticos acerca dos espaços desconstruídos livres no perímetro estudado e com a indicação do instrumento da Política Pública Urbana que melhor possa motivar e/ou viabilizar ações de reabilitação de ocupações para fins de Habitação de Interesse Social – HIS.

JUSTIFICATIVA

O grande número de unidades ociosas nas áreas centrais é a grande questão deste trabalho. De um lado, a grande demanda habitacional nas cidades brasileiras, e de outro, a grande quantidade de imóveis vagos, representando umas das principais contradições nas cidades.

De acordo com os dados do Censo do IBGE de 2010, o número de imóveis vagos no país é maior que o déficit habitacional brasileiro. Existem atualmente no Brasil cerca de 6,07 milhões de domicílios vagos, incluindo os que estão em construção. Mesmo assim, essa quantidade supera em torno de 200 mil o número de unidades habitacionais que precisariam ser construídas para combater o déficit de 5,8 milhões.

As áreas centrais das médias e grandes cidades correspondem às áreas urbanas que, em sua maioria, concentram edifícios históricos degradados, condições precárias de habitabilidade, elevado número de cortiços e de moradores de rua, dentre outras características. Ao mesmo tempo em que vemos esses aspectos negativos, essas áreas apresentam oportunidades para superar boa parte do déficit habitacional, se os espaços vazios forem destinados para HIS.

O centro das cidades possuem grande número de comércios e serviços que geram muitos empregos. A população que trabalha no centro mas mora em locais distantes e dependem do transporte público, tem despertado interesse em morar mais próximo, principalmente pela dificuldade que encontram no deslocamento entre trabalho e moradia.

As casas e apartamentos antigos, com dimensões maiores, diferentes dos empreendimentos atuais também tem sido grandes atrativos para o centro, mesmo possuindo poucas vagas de garagem; pois com a proximidade do trabalho e moradia, o número reduzido de vagas deixou de ser uma característica negativa destes imóveis.

É nessa linha de pensamento que utilizaremos a desconstrução espacial, conceito desenvolvido por Francisco (2002), a partir da tipologia espaços desconstruídos livres, como uma das classificações da “Desconstrução do espaço

existente”, que dá significado aos imóveis vagos, abandonados, desocupados e/ou ociosos.

Monteiro (2009) explica que estes espaços não cumprem a função social da propriedade, que é um direito fundamental garantido a todos os cidadãos na Constituição Federal de 1988 (artigo 5. Inciso XXIII), mas que na prática, essa garantia nem sempre se efetiva.

O Censo do IBGE de 2010 mostrou que São Paulo é o estado com o maior número de domicílios vagos. O número de moradias vazias chega a 1,112 milhão e, de acordo com o SINDUSCON – SP em 2013, são 1,127 milhão de famílias sem teto ou sem uma casa adequada. Portanto, caso esses imóveis vagos fossem ocupados por essas famílias, somente 15 mil moradias precisariam ser construídas para solucionar o déficit habitacional do estado.

Ao fazer um estudo sobre moradia popular em Ribeirão Preto, Intrabartollo (2007) chama atenção para o déficit habitacional de 9.054 moradias muito inferior, ao número de imóveis vazios existentes na cidade que, em 2000 chegou a 19.566 domicílios. Assim mesmo, mais de 60 mil pessoas foram inscritas na Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto – COHAB/RP em 2010, para participação em programas habitacionais, indicando neste caso uma necessidade ainda maior de domicílios para as famílias ribeirão-pretanas.

O intuito de identificar e classificar nas áreas centrais de Ribeirão Preto os espaços desconstruídos livres, é um caminho importante para levantar nessas áreas seu potencial para fins de HIS.

QUESTÕES NORTEADORAS

A pesquisa proposta foi elaborada a partir das seguintes questões norteadoras:

- De que forma a desconstrução espacial pode contribuir para o entendimento da ociosidade dos espaços centrais em Ribeirão Preto?

HIPÓTESE

Diante do contexto e da problemática analisada, aponta a seguinte hipótese de trabalho:

Pela identificação e classificação dos espaços desconstruídos livres pode-se estruturar intervenções públicas voltadas ao cumprimento da função social em áreas centrais das cidades para promover a sua requalificação por meio dos instrumentos urbanísticos do Estatuto da Cidade.

OBJETIVOS

Este trabalho apresenta como **Objetivo Geral** constatar a existência dos espaços desconstruídos livres no centro de Ribeirão Preto, com prioridade para fins de habitação de interesse social.

Para o desenvolvimento do objetivo geral, foram definidos como **Objetivos Específicos**:

1. Analisar a historicidade da desconstrução espacial no quadrilátero central de Ribeirão Preto, incluindo os agentes destes processos;
2. Elaborar e aplicar critérios de análise como método para a identificação e classificação dos espaços desconstruídos livres no perímetro selecionado do quadrilátero central de Ribeirão Preto;
3. Examinar dentre os instrumentos da Política Pública Urbana vigente, qual deles melhor se aplica para viabilizar possíveis ocupações de espaços para HIS nos centros das cidades.

II. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

1 DESCONSTRUÇÃO ESPACIAL - Teoria e prática nas cidades

1.1 Conceitualização da desconstrução espacial

A dialética entre o homem, a natureza e a produção do espaço é um processo complexo. A transformação da natureza, de uma “natureza primeira”, entendida como aquela que ainda não sofreu ações antrópicas, para a “natureza segunda”, aquela que já foi retrabalhada, ocorre pela ação do homem que, ao utilizar as técnicas e as ferramentas como prolongamento de suas mãos, ou seja, do corpo humano, marca sua presença na natureza, não somente a modificando, mas especialmente produzindo espaço.

O homem molda o espaço através do trabalho, produzindo para suprir suas necessidades de sobrevivência. Esse espaço é produzido em várias escalas: a cidade, o bairro e a casa. É este ato de modificação da natureza que alguns autores como Derrida (1983), Leite (1994) e Francisco (2002) chamam de “Desconstrução”.

Francisco (2002) diz ainda que toda produção espacial corresponde à “destruição” de um espaço já existente, sendo ele natural ou já artificial. Assim, a desconstrução pode se dar, também a partir de um espaço artificialmente construído, havendo não somente a produção de espaço e de formas espaciais, mas sim, a “Desconstrução” do espaço.

Em primeiro momento, o termo desconstrução pode passar o sentido de destruição, mas, se desmistifica, ao pensar enquanto processo que modifica um espaço pré-existente e todos os impactos e informações da nova construção (ônus e bônus), ou seja, da desconstrução do espaço:

A desconstrução é o processo completo da intervenção espacial, aí incluído também o produto acabado. Dessa forma o conceito de desconstrução é mais amplo que o de construção e devemos considerar que não existe construção, mas sim a desconstrução espacial. Assim a desconstrução, além de abarcar as implicações decorrentes das modificações no espaço previamente existente, contém também os “imperativos” da nova construção e seus impactos atuais e futuros. Nela conseguimos apreender, então, toda a dinâmica da produção espacial (FRANCISCO, 2002 p.09).

Seguindo o pensamento de Leite (1994), a desconstrução também pode ser considerada uma condição humana, pois o homem precisa dos elementos da natureza para suas realizações no espaço, inclusive os mais básicos como o morar.

Na construção de sua casa, o homem “destrói” e depois “constrói”, especialmente quando pensamos que todos os materiais de construção são frutos de uma desconstrução das matérias-primas retiradas de uma natureza anterior. O autor explica ainda que assim, esse processo acontece em toda a produção do espaço urbano da cidade, a casa mais importante do homem e que a “Desconstrução” não é destruir, mas entender como foi construído um determinado conjunto, sendo necessário para isso reconstruí-lo. Sendo assim, Leite (1994) afirma que a desconstrução espacial é a anti-obra.

Este embasamento teórico, não tem a intenção de discutir toda a complexidade da desconstrução espacial, mas destacar os pontos mais relevantes que contribuem para o entendimento do processo de produção do espaço urbano, apresentando-se como um instrumento analítico, capaz de explicar a produção de formas espaciais decorrentes do processo. A desconstrução espacial permite ver o espaço, (sobretudo o urbano) como um híbrido de formas-conteúdo, termo cunhado por Santos (1997), cuja ideia une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social.

1.2 Urbanização – A cidade como produto da desconstrução espacial

A nova paisagem deu-se quando o homem bípede ampliou seu olhar e começou a perceber o seu entorno de forma diferente.

No andar ereto, a paisagem, então, se descortina. Vê-se um horizonte maior num primeiro momento para, em seguida, começar o processo de sua apropriação. A paisagem passa a ser cada vez mais familiar. Perde-se a maior velocidade do quadrúpede para passar, na nova postura, simplesmente a andar, ver e, conseqüentemente, sentir e aprender mais com a paisagem natural. Então, as mãos livres e a paisagem vêm juntas no bipedalismo homínida (FRANCISCO, 2008, p.02).

A partir daí o homem e a paisagem passam a interagir. O trabalho passou a ser a via de conversa entre o homem e a natureza.

O entendimento desta dinâmica do espaço, onde a velocidade de informação e a quantidade de meios para obtê-la é enorme; é a tentativa de conhecer os motivos e ferramentas que guiaram as civilizações a constituir a configuração espacial atual (WATANUKI, 2008).

Para Francisco (2002), a cidade é o grande trabalho do homem. Esse trabalho é ao mesmo tempo formador do homem e transformador da natureza. O homem passa a desconstruir a natureza cada vez mais, com o uso, as ferramentas passam a ser cada vez mais avançadas, e com o desenvolvimento de técnicas apuradas de caça e de colheita de vegetais. A moradia deixa de ser nas cavernas e passa pela técnica de construção de cabanas ainda nômades, quando as desconstruções ainda eram pequenas e os processos artificializados eram facilmente revertidos.

A construção de uma paisagem de desconstrução consolidada passa a acontecer ao logo dos séculos, após a Revolução Agrícola, com o fim do nomadismo e o efetivo surgimento das cidades. O estoque do excedente dos produtos agrícolas trouxe consigo a atribuição de valor aos produtos e o poder de troca, tornando o espaço um lugar de concentração de riquezas, de trocas, de poder político e religioso, afirma Silva (2009).

Segundo Monteiro (2009), no Brasil, a Lei de Terras em 1850 transformou a terra em mercadoria, tornando a posse ilegal. Somente com a compra, a terra pública podia ser adquirida e, a partir daí, quem não podia pagar, passou a ser excluído da aquisição legal. Rolnik (1997) alega que neste momento deu-se início às distribuições de terras, de um lado concentrando os latifúndios improdutivos e, de outro, os trabalhadores sem terras. A autora diz ainda que com a promulgação dessa Lei, a terra ganhou efetivo status de mercadoria.

Os conceitos de urbanização comentados no trabalho de Braga (2004) caracteriza esse processo pelo aumento do percentual da população urbana em relação à total, ou seja, *“que uma sociedade está se urbanizando à medida que o crescimento da população urbana se sobrepõe à rural”*. No caso do Brasil, as primeiras aglomerações urbanas surgiram na costa litorânea, por um processo de desconstrução a partir de grandes expedições colonizadoras das metrópoles, que praticavam o extrativismo vegetal (pau-brasil) e depois pelas atividades agrícolas.

A partir do século XVIII, as cidades recém formadas passam por transformações econômicas, baseadas na monocultura do café e cana-de-açúcar. As outras etapas da consolidação das cidades foi após a chegada da família real em

1808, o processo de independência em 1822, a mineração e a industrialização no país.

A Revolução Industrial que ocorreu na Inglaterra na segunda metade do século XVIII promoveu um poder desconstrutivo jamais visto, impulsionando a dinâmica de criação e introdução de elementos antrópicos na natureza, transformando as desconstruções nômades em desconstruções sedentárias conforme as diferenças descritas no Quadro 1.1.

Quadro 1.1 – Evolução da desconstrução espacial da humanidade nômade à sedentária

DESCONSTRUÇÃO NÔMADE	DESCONSTRUÇÃO SEDENTÁRIA
Desconstrução a partir da "Natureza Primeira"	Desconstrução secundária, processo de formação da "Natureza Segunda", consolidada, efetiva
Utilização de ferramentas como prolongamento das mãos, pequenas intervenções pela energia humana	Evolução das ferramentas à máquinas, energia motriz e sistema de produção fabril
Formação de vilas nômades, abandonadas quando não atendiam mais suas necessidades de sobrevivência	Formação de cidades perenes, submetidas a intenso processo desconstrutivo para aperfeiçoamento e ampliação, de acordo com suas necessidades culturais e desenvolvimento econômico

Fonte: Elaborado pela autora, com base em: SILVA; FRANCISCO (2009).

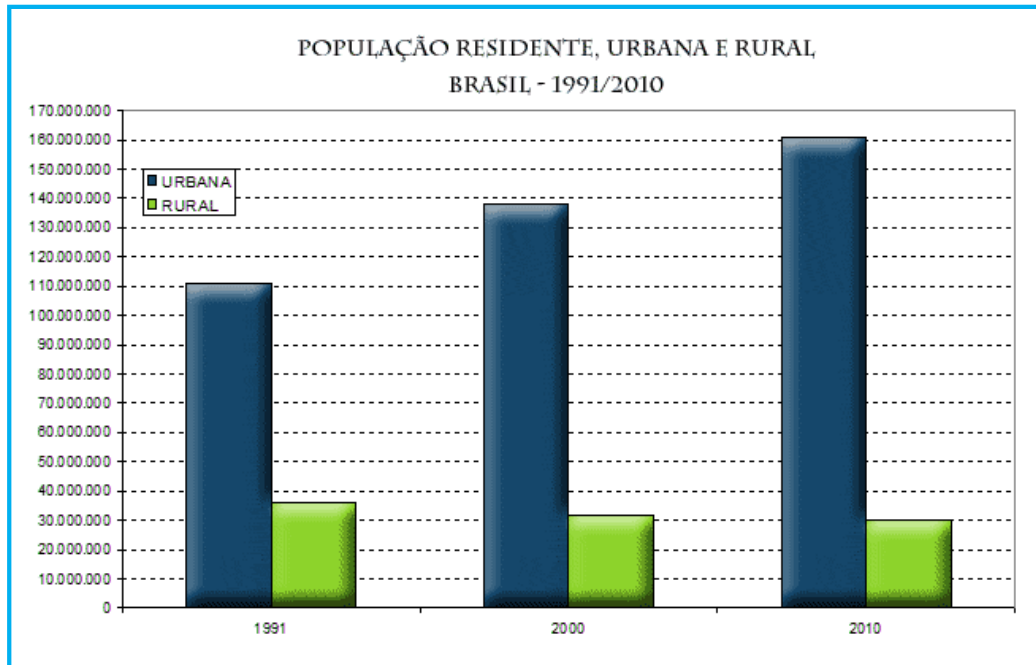
Antes de qualquer atividade humana, o espaço encontrava-se em sua forma mais primitiva, também denominada de espaço natural ou “natureza primeira”, descreve Watanuki (2008). A partir da desconstrução da natureza, essa mesma natureza passa por transformações sociais, assumindo novas formas e funções, adequando-se aos interesses humanos, assumindo a denominação de “natureza segunda”.

Monte-Mór (2006) e Ártico (2013) descrevem o processo de urbanização das cidades brasileiras, pautado em um fenômeno recente, pela ausência de planejamento urbano, com a ocupação de áreas fragilizadas e pela expansão urbana desordenada. Dizem ainda que tais questões refletem diretamente na história das cidades brasileiras e são responsáveis pelos diversos problemas vivenciados atualmente, no âmbito econômico, social e ambiental.

A urbanização brasileira que atingiu ritmos mais acelerados causada pela Industrialização, o crescimento populacional urbano a partir do êxodo rural no fim do século XIX e início do século XX, foram fatores determinantes que estruturaram as

idades brasileiras. Esse processo acelerou-se ainda mais no período Pós-guerra, dando início à inversão da curva populacional. Na década de 1940 a população urbana era de pouco mais de 31%, passando para 45% em 1960, 68% em 1980, 81% em 2001 e 84% em 2010, conforme Censo do IBGE em 2010, como ilustra a Figura 1.1.

Figura 1.1: Gráfico da evolução populacional urbana e rural no Brasil entre 1991 e 2010



Fonte: IBGE, 2010

Ermínia Maricato (1996) explica que, enquanto as periferias urbanas expandiam seus limites, desprovidas dos serviços urbanos essenciais e recebendo o enorme contingente populacional de migrantes rurais ao longo dos anos 1960 e 1970, o mercado formal urbano se restringia a uma parcela das cidades que atendia as classes mais favorecidas, deixando grande quantidade de terrenos vazios, para especulação por uma futura valorização imobiliária.

As cidades sendo o lugar de encontro de todas as relações sociais, culturais, sociais e econômicas, passam a ser o “palco” de todas essas contradições.

O fator responsável pela configuração da realidade atual das cidades brasileiras não foi apenas a falta de projetos urbanísticos, mas pelos projetos executados e implantados pelas políticas públicas tradicionais, visando apenas o interesse de uma classe absolutamente restrita, favorecendo as políticas locais e grupos específicos, ligados ao governo de plantão. (MARICATO, 2000)

Esse fato foi o causador dos problemas ambientais e sociais e, com a formação das grandes metrópoles entre as décadas de 1950 e 1980, sem um planejamento que acompanhasse esse rápido crescimento, os problemas dos grandes aglomerados se multiplicaram.

Foi entre as décadas de 1950 a 1980, que com a inversão da curva populacional brasileira e o crescimento populacional em áreas citadinas, formaram-se as densas redes urbanas, ou seja, as grandes cidades que, posteriormente, originaram as grandes regiões metropolitanas, que tem predominância de investimentos econômicos e tecnológicos, como citam Ribeiro (1999) e Ártico (2013). Dentre as principais regiões metropolitanas do Brasil, destaca-se a região metropolitana de São Paulo (SP), do Rio de Janeiro (RJ), de Belo Horizonte (MG) e de Recife (PE).

Após a urbanização do centro da cidade, a ocupação seguiu para as periferias, desprovida de infraestrutura e de equipamentos públicos. A ocupação periférica se deu, em sua maioria, pela população de rendas mais baixas, pois, grande parte dos conjuntos habitacionais foram inseridos longe do centro. Atualmente, com a explosão dos condomínios horizontais fechados, as periferias geográficas também tem sido ocupadas pela população de rendas mais altas.

Com o avanço da urbanização, os fatores ambientais foram comprometidos, devido à intensa desconstrução dos recursos naturais. Evidencia-se com a expansão das áreas urbanas de forma desordenada, alguns problemas recorrentes nas cidades e especialmente nas áreas centrais, como:

- 1) a utilização inadequada dos imóveis urbanos; 2) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes; 3) o parcelamento do solo, a edificação ou uso excessivos e inadequados em relação à infraestrutura urbana; 4) a instalação de empreendimentos ou atividades que possa funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente; 5) a retenção especulativa do imóvel urbano, que resulte na subutilização ou não utilização; 6) a deteriorização das áreas urbanizadas; 7) a poluição e a degradação ambiental. (PÓLIS, 2001, p.46)

Outra observação importante, é que as cidades têm sido submetidas a novas transformações territoriais vinculadas a fatores econômicos, principalmente àquelas decorrentes da política industrial. Dessa forma, Villaça (1986) discorre sobre a influência do capital nas cidades e na forma que elas se desenvolvem:

A verdade é que o “progresso” do capitalismo é a acumulação de riqueza nas mãos de uns poucos e conseqüentemente o aumento da pobreza de outros. Essa verdade aparece sob os nossos olhos em nossas cidades. (...) Os fatos das últimas décadas têm demonstrado que o tipo de “desenvolvimentos” que vem ocorrendo entre nós não traz automaticamente a redução da desigualdade, muito pelo contrário, aumenta-a (VILLAÇA, 1986)

1.3 Cidade capitalista e a desconstrução espacial

Ao analisar a cidade sobre o viés capitalista, Carlos (1994) comenta que a produção do espaço urbano visa atender o funcionamento perfeito do ciclo do capital. De acordo com Carvalho (2001), essa produção baseia-se na exploração do homem e do meio ambiente.

Francisco (2008) explica que nas sociedades atuais, onde o modo capitalista de produção é dominante, produz-se de tudo e, tudo o que se produz direta ou indiretamente é espaço. O autor reforça seu raciocínio sobre espaço e mercadoria citando o filósofo Lefèbvre (1974, p. 253): *"Produzir, afinal de contas, hoje, não é produzir isto ou aquilo, coisas ou obras, é produzir espaço [...]. A mercadoria (o mercado mundial) ocupará o espaço inteiro"*.

Assim, o espaço assume a forma de valor de troca. Ainda para Francisco (2008), o espaço torna-se a grande mercadoria enquanto produto do trabalho, e se o espaço é a grande mercadoria, a força de trabalho que o esculpe não poderia deixar de ser mercadoria por excelência.

Como o espaço urbano torna-se mercadoria, o acesso a ele torna-se diferenciado, definido pelo poder de compra que cada um possui, refletindo no estilo de vida de cada cidadão.

As ações antrópicas da desconstrução espacial acarretam verdadeiros dilemas, como o conflito entre o espaço natural e o espaço socialmente produzido. No plano social questiona-se a forma como o espaço é produzido de forma desigual e descontínuo, seguindo interesses do mercado imobiliário, em um processo que resulta em desequilíbrios socioambientais como consequência da ação humana.

A produção do espaço é algo central na reprodução do capitalismo, segundo Harvey (2010). O autor alerta ainda para a importância psicológica da dominação do espaço, da conquista da natureza e do mercado mundial, que ele resume como “a compressão do tempo-espaço”, enquanto mobilidade ampliada do capital.

Topalov (1979) *apud* Delcol (2009), nas cidades atuais: “quanto mais m² construídos, mais lucro para os atores sociais da esfera privada”. Diz ainda que as ideias que predominam no meio urbano são de se construir cada vez mais, intensificando a exploração da natureza pelo homem e do homem pelo homem, e que o espaço vendido, fragmentado como lotes, está cada vez mais reduzido, diminuindo cada vez mais os espaços naturais.

O mecanismo que comanda a produção da cidade baseia-se no princípio econômico que busca a maximização dos lucros, onde o espaço demarcado pela apropriação do uso do solo, necessária à sobrevivência de todos, é convertido muitas vezes em valor de troca, ao aplicar-se capital e trabalho mediante a urbanização, a construção e a conseqüente desconstrução.

Os elementos da cidade como o solo e habitações, convertidos em mercadoria, são comercializados, com preços baseados na lógica da oferta e da procura. Desta maneira, a propriedade privada, fundamento do modo de produção capitalista, se beneficia do valor de troca e se apropria dos valores que a coletividade cria na cidade através da urbanização, explica (PEREIRA, 2001). As contínuas desconstruções da paisagem urbana também são, na maioria das vezes, conseqüência da busca do máximo benefício pelo capital. Em contrapartida, o aumento da população e a conseqüente expansão das cidades não é acompanhada do crescimento de toda infraestrutura necessária a proporcionar aos habitantes uma mínima condição de vida.

Com a transformação do solo em mercadoria no Brasil a partir da Lei de Terras em 1850, e a apropriação desse espaço pelo poder imobiliário, somente uma pequena parcela da população apresenta condições para usufruir desse bem nas condições de qualidade mínimas previstas em lei. Em contrapartida, mais de 60% da população se vê obrigada a ocupar lugares periféricos e inadequados, constituindo assim a cidade ilegal (ROLNIK, 1997; MARICATO, 2001).

Um dos problemas mais significativos desencadeados no processo inicial de urbanização das cidades é representado pela ocupação de áreas com fragilidades ambientais, como por exemplo as áreas de preservação permanente (APP's) de fundo de vale, é uma das marcas de áreas centrais das principais cidades brasileiras (MARICATO, 2001).

A cidade ilegal é formada pela periferia precária, pelas favelas, pelos cortiços, pelos espaços de clandestinidade, sem infraestrutura adequada, e convivem com a

cidade legal, na maior parte das vezes bem planejada, com bairros bem infra estruturados, arborizados e dotados de qualidades urbanísticas.

A leitura superficial da dualidade centro – periferia, pode passar o falso entendimento de que no centro dotado de infraestrutura, não existem áreas ilegais como existem nas periferias pautadas na precariedade urbanística. Os cortiços existentes nas áreas centrais que são ocupados pelas famílias de rendas mais baixas também são pautadas na ilegalidade e precariedades. O grande número de “espaços desconstruídos livres” nos centros tradicionais possibilita que a ilegalidade também esteja presente, através da invasão de edifícios abandonados e ociosos, inclusive em edifícios históricos. Em alguns casos, a invasão não é barrada, no entanto, não garante o direito à habitabilidade. Diante disso, é possível afirmar que o interesse do mercado imobiliário prevalece em detrimento das legislações estabelecidas pelos órgãos competentes.

A problemática ambiental na cidade capitalista pode ser compreendida a partir da seguinte premissa: as transformações da sociedade que modificam a natureza, abordada no presente trabalho pela desconstrução espacial, para atender suas necessidades movidas pelo capital, correspondem à produção caracterizada pelo incessante uso dos recursos naturais.

Harvey (2011, p. 152) fala sobre essa influência do homem sobre a natureza e a caracteriza como “*destruição criativa da terra*”. Era tratada como uma “dominação humana triunfalista”, mas conclui que o homem não domina a natureza, haja vista as consequências ambientais e as extinções de espécies e habitats.

Percebe-se então que os problemas ambientais parecem, à primeira vista, referir-se apenas às relações homem-natureza e não às relações dos homens entre si. É preciso, assim, ter cuidado para não ocultar a existência e as contradições no meio social para entender a problemática ambiental em sua complexidade, pois os problemas ambientais dizem respeito às formas como o homem em sociedade desconstrói a natureza.

Francisco (2002) afirma que “entre o antigo e o novo há três formas de intervenção do espaço”: Reabilitação (sem construção alguma ou com a “desconstrução mínima”), Renovação (com desconstrução) e Destruição (com a “desconstrução máxima”). O referido autor conclui ainda que, transformação e desconstrução são conceitos distintos. Transformação é natural, pois a natureza não

é estática e faz parte da evolução, diferente da desconstrução, que é a alteração de espaços através da técnica, agregando um novo valor.

1.4 Desconstrução mínima e os espaços desconstruídos livres

As cidades em geral apresentam paisagem urbana com algumas repetições, onde o concreto através das estruturas artificiais suprimem os espaços naturais. Esse fenômeno é visto tanto na escala do edifício através das obras urbanas quanto na escala da cidade.

Delcol et al (2009) afirmam que fica claro que o modo como o espaço urbano é produzido, só interage com o meio natural segundo os interesses econômicos, deixando à mercê destes interesses os aspectos sociais e ambientais. Dessa maneira fica a questão: na produção do espaço urbano é necessário tanta destruição do meio ambiente e propagação das injustiças sociais e ambientais?

Em décadas passadas, as questões ambientais, resumiam-se aos eventos da natureza que alteravam o espaço, mas sem a intervenção humana, como o exemplo dos fenômenos tectônicos e vulcânicos, chamados de catástrofes naturais ou desastres naturais. Com a aceleração da urbanização nas cidades, o equilíbrio natural foi alterado, tornando o homem o maior modificador da natureza e os fenômenos ocorridos atualmente, estão completamente relacionados com esse ritmo desconstrutivo causado pela sociedade.

Nesse sentido, não se pode ignorar as leis da natureza e nem mesmo desconsiderá-las. No meio urbano é essencial que a natureza seja reconhecida e aproveitada, pois, erroneamente, muitas vezes ela é vista como um fator exterior ao homem.

A desconstrução desenfreada pode desencadear problemas, como por exemplo, a crise hídrica atual, que desconsidera a natureza como recurso esgotável, dilapidando o bem, sem a necessidade de bom aproveitamento, como alerta Rodrigues (1998). Deste modo, o aproveitamento deve servir o homem para, ao mesmo tempo não induzir seu esgotamento, além de garantir o atendimento das futuras gerações.

Até mesmo a qualidade de vida há de ser considerada, não só pelos fatores socioeconômicos, mas pelo equilíbrio ambiental e pela infraestrutura urbana apresentada no ordenamento das cidades.

Assim, verifica-se a necessidade de pensar o urbano, considerando os problemas socioeconômicos e as fragilidades ambientais, no sentido de proteção da natureza, na qual, a própria sociedade se insere e interage. Desta forma, desconstruir minimamente a natureza é um grande desafio.

É necessário uma atenção especial aos desdobramentos presentes e futuros da produção do espaço, tendo consciência de sua desconstrução, criando uma nova consciência social através do conhecimento espacial, ou seja, um espaço mais preocupado com as questões sociais, um espaço trabalhado e projetado para o homem, o homem socialmente engajado na necessidade de respeitar e priorizar o chamado espaço natural, como explica Delcol, 2009.

O espaço visto como um objeto social complexo e suas implicações contribuem para a teorização da produção do espaço, como ressalta Delcol (2009). Seu entendimento deveria ser usado como instrumento de transformação da própria sociedade.

Nesse sentido, a desconstrução espacial é uma nova forma de olhar sobre a cidade que produzimos, pois possui uma grande potencialidade de análise que possibilita resgatar a totalidade e a essência da construção e das práticas antrópicas de produção do espaço.

A desconstrução espacial como possibilidade prática de intervenção espacial com preocupações socialmente engajadas nada mais é que pensar em um espaço mais harmônico do ponto de vista da integração das relações sociais e ambientais, tanto na produção do espaço, quanto no que diz respeito aos projetos de intervenção atrelados ao planejamento e gestão urbana ambiental.

Assim, a importância de refletir o espaço desconstruído, para definir suas estratégias de ação e intervenção, considerando que o velho e novo existem e coexistem na paisagem urbana, e que esta se constitui a partir das mudanças e permanências, seja das formas espaciais construídas pelo homem ao longo do tempo, assim como pelos resquícios do espaço natural sem interferência antrópica que permanecem incorporados ao espaço socialmente produzido, como descrevem Carvalho e Francisco (2003).

Neste contexto, é preciso pensar na produção das cidades com o mínimo de desconstrução possível. Seguindo a afirmação de Carvalho e Francisco (2003), o princípio básico da desconstrução mínima é o da consciência e da responsabilidade da totalidade da intervenção, e, toda construção, principalmente obras de urbanismo é implicitamente uma destruição/construção. Os autores contestam que a construção tem justificado qualquer destruição e afirmam que os “custos” da destruição muitas vezes só aparecem à longo prazo, não sendo considerados pelos empreendedores, sejam eles privados ou públicos. Em síntese, a ideia não é construir menos cidades, e sim, construir mais, destruindo menos.

Nesta direção, ao pensar sobre a desconstrução mínima é importante analisar quatro reflexões, sinalizadas por Delcol, et. al.(2009), que completam o seu entendimento e ratificam sua necessidade:

- Em primeiro lugar, não se deveria ver o meio natural como um empecilho à urbanização, e, cada vez mais, a urbanização deveria se incorporar ao meio natural, de forma que criasse uma harmonia da arquitetura com o seu entorno;
- O segundo pensamento diz respeito à necessidade de observar e interpretar a cidade a partir de uma visão holística, como tem se esforçado a Engenharia Urbana, visando obter ambientes urbanos mais sustentáveis, a partir da desconstrução mínima do ambiente original (RÖHM et al., 2006), na busca da eficácia da infraestrutura das cidades, articulado com o urbanismo e o ambiente, o planejamento do uso do solo, os equipamentos e serviços públicos, as redes e os fluxos urbanos;
- O terceiro ponto é o pensamento da elaboração de projetos de paisagem urbana integrados às ações de planejamento, como um mecanismo importante na ordenação e no crescimento das cidades, de modo a minimizar os problemas decorrentes da urbanização, além de viabilizar territórios para fins de desenvolvimento (FRANCISCO et. al., 2009), e por fim;
- As três reflexões assinaladas se complementam para articular, a um ideal mais amplo a partir da Sustentabilidade Urbana que, segundo Sachs (1993), é capaz de promover um ambiente de crescimento com eficiência econômica, justiça social e com proteção ambiental de forma integrada.

Com isso, surge uma nova visão de planejamento e gestão urbana com perspectiva ambiental, no intuito de promover o melhor combate das injustiças sociais e ambientais em nossas cidades (Sachs, 2002).

Assim, a desconstrução mínima do espaço urbano é um dos instrumentos que combina a prática de boas ideias projetuais, tornando a produção de espaço mais integrado à natureza, e concretiza espacialmente de forma menos impactante, na busca por um equilíbrio entre o meio ambiente natural e com o socialmente produzido. Configura-se enquanto resultado da prática consciente por conciliar as necessidades humanas e todos os elementos naturais de maneira harmônica, por isso é dever da sociedade preservá-lo, visando intervenções antrópicas socialmente e ambientalmente equilibradas.

Já a desconstrução máxima configura o grau mais elevado de intervenção antrópica do espaço urbano, culminando na maioria dos casos em destruição total, e muitas vezes sem a possibilidade de reversão dos danos.

Os termos desconstrução mínima, desconstrução máxima e espaços desconstruídos livres, são termos criados pelo conceito da desconstrução espacial (Francisco, 2002) e fazem referência a três das tipologias da desconstrução do espaço existente detalhadas no Quadro 1.2:

Quadro 1.2: “Desconstrução do Espaço Existente – uma tentativa de classificação”

Critério	Tipologia	Exemplos
1 natureza	natural	derrubada de mata ciliar ou galeria, ao lado de cursos d'água; loteamento novo; sucessão de cortes e aterros para a definição do sistema viário de área loteada; construção de lagos artificiais; qualquer tipo de canalização de córregos e rios
	adaptada	empreendimentos de reflorestamento; reformas de edificações; demolições de edifícios
2 pertencer ou não a área objeto de intervenção	direta	construção de enrocamento de acesso e de cais de porto
	indireta	assoreamento à montante da corrente marítima provocado por obra à jusante; impermeabilização generalizada do solo nas cidades, embora as enchentes aconteçam em pontos determinados; “piscinões”
3 intensidade	mínima	aplicação de gabião em trecho de margem de corpo d'água; reforma de edificações; revitalização urbana
	máxima	canalização de córrego; demolição de edificações; reurbanização
4 abrangência	parcial	destruição parcial de mata ciliar; renovação e/ou reabilitação de uma edificação ou área urbana;
	total	destruição total de mata ciliar em trecho de rio; implosão de edifício
5 localização	rural	derrubada de mata; loteamento de chácaras; introdução de novos cultivos
	urbana	remodelações de jardins/parques públicos; reforma de edifício; loteamentos habitacionais e industriais urbanos

Critério	Tipologia	Exemplos
6 tipificação intra-urbana	lote	derrubada de árvores para permitir a edificação; corte e aterro para implantação de projetos; reformas e ampliações residenciais e de plantas industriais
	gleba	construção de arruamento / loteamento; aterros sistemáticos de pequenos cursos d'água e suas nascentes
7 duração	curta	demolição seguida de nova construção
	longa	demolição não seguida de nova construção; "verdissement"
8 estado de conservação	conservada	reforma / remodelação de edificações não deterioradas
	deteriorada	reforma / recuperação de edificações deterioradas; intervenções em áreas degradadas (zonas portuárias, industriais, áreas aterradas)
9 existência de ocupação /uso	livre	vilas operárias desabitadas em fazendas; terras sem uso definido; "terra improdutiva"; prédios industriais e residenciais desocupados; "vazios urbanos"
	ocupada	remodelações / ampliações e / ou obras de conservação de espaços ocupados
10 existência de construção	não construída	obras de loteamento; implantação de parque urbano linear ao longo de corpo d'água
	construída	ampliação de edificação; execução de arborização urbana
11 preocupação político-social	alienada	espaços definidos sem preocupação social e com prevalência da técnica sem controle social
	engajada	espaços trabalhados com ética, preocupação e engajamento social
12 motivação político- ideológica	pacífica	obras espaciais necessárias em geral; o cotidiano espacial, com suas reformas e transformações constantes
	violenta	espaço destruído em atentado terrorista de Estado ou de grupo político (exemplo das guerras e do desmanche do WTC em Nova York - USA)
13 preocupação artística	artística	obra onde se tem a preocupação de buscar o belo, seja no objeto ou pelo julgamento do observador
	não artística	obra sem nenhuma preocupação artística, onde domina o econômico numa funcionalidade duvidosa

Fonte: Classificação desenvolvida por José Francisco (2002: 24), Tese de Doutorado: "Desconstrução do lugar: o aterro da Praia da Frente do centro histórico de São Sebastião – SP".

Este quadro de classificação apresentou um título propício, já que propôs uma tentativa de classificação, que surgiu em meados de 1997, quando Francisco deu início a elaboração do conceito da desconstrução espacial e a aplicou no objeto de estudo de seu doutorado para validá-lo. O autor descreveu em seu artigo "Espaço Desconstruído & Reestruturação Urbana" (1997) nove critérios, contendo as respectivas tipologias, articuladas aos pares, para a classificação da desconstrução do espaço existente. Fazendo jus ao próprio conceito, a tentativa de classificação tornou-se constante e consistente, pois quanto mais se observa e investiga as desconstruções no espaço, mais conhecimento acerca do fenômeno é adquirido e outros critérios e tipologias podem surgir para uma classificação mais detalhada. No texto final do respectivo doutorado, o quadro já apresentou um acréscimo importante de mais quatro critérios, sendo eles: preocupação político-social (11), motivação político-ideológica (12), preocupação artística (13) e intensidade (03), sendo que esse último sugeriu as tipologias da desconstrução mínima e desconstrução máxima. Outro avanço no quadro de 2002 foi a exemplificação de cada tipologia para classificação,

aplicada às desconstruções do espaço, baseada no conhecimento teórico e empírico do autor, especificando inclusive alguns exemplos de seu objeto de estudo do doutorado (costas litorâneas e portuárias).

Já o termo espaços desconstruídos livres corresponde ao critério existência de ocupação/uso (09), que tem como par as tipologias: *livre* e ocupada. Foi justamente a possibilidade de classificar um espaço desconstruído livre o grande motivo e embasamento do principal objetivo desta dissertação de mestrado.

Observa-se atualmente em várias cidades, inclusive em Ribeirão Preto, objeto de estudo escolhido para esta pesquisa, o fenômeno da vacância residencial. Pode-se considerar que a desconcentração populacional nas áreas centrais e o paralelo adensamento das áreas periféricas é um fator que contribui significativamente para a grande incidência de domicílios vagos. Já a ociosidade, também bastante incidente nas áreas centrais, demonstra a falta de uso e até mesmo o mal uso das edificações com uma das maiores infraestruturas das cidades.

Esses imóveis considerados “vagos” acarretam inúmeros problemas sociais nas cidades, especialmente para a população mais carente, apresentando principalmente nas áreas dotadas de maior infraestrutura e serviços públicos, como os centros das cidades, uma série de vazios urbanos e um considerável estoque de edifícios sem uso, como explica Monteiro (2009). Segundo a denominação de Francisco (2002), será utilizado o termo espaços desconstruídos livres como sinônimo de imóveis *vagos, abandonados, desocupados e ociosos*.

Com o entendimento deste termo, também chamado de espaços desconstruídos livres - EDL, pode-se afirmar que a utilização destes espaços para fins de HIS ou até mesmo para adaptação de outros usos, caracteriza a possibilidade de planejar melhor as ocupações, pois o diagnóstico torna-se mais preciso e pontual, tanto do ponto de vista habitacional, quanto para melhorar a qualidade das ocupações para todos os usos.

Monteiro (2009) faz ainda uma relação importante quanto à possibilidade de ocupações de espaços desconstruídos livres. Segundo a autora, esta ação promove pelo menos três ações relevantes: “contempla uma família com um abrigo; aplica a função social à propriedade e pratica a desconstrução mínima. Completa-se à esse raciocínio a contribuição na diminuição da demanda habitacional das cidades e ainda a promoção da requalificação dos centros tradicionais.

Monteiro (2009) *apud* Villaça (1995) destaca que os avanços à respeito da função social da propriedade deram-se com a Constituição Federal de 1988, já que forneceram instrumentos sancionadores aos donos de terras que não cumprissem essa sociabilidade. No entanto, a legislação é apresentada, mas a aplicabilidade deles não se efetiva.

Conforme já citado, avançando na tentativa de classificação da desconstrução do espaço existente, outros dois critérios foram inseridos ao quadro original de Francisco (2002), conforme ilustração no Quadro 1.3.

Quadro 1.3: Desconstrução do Espaço Existente – complemento de classificação

Critério	Tipologia
14 abrangência histórico-cultural	mais perene
	menos perene
15 existência de tombamento	obra tombada
	obra não tombada

Fonte: Classificação complementar desenvolvida por José Francisco (2013: 12), e apresentada na disciplina EUR-023: “Dinâmica de valorização do capital imobiliário e as transformações urbanas” em 29-08-2013 no PPGEU – Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana da UFSCar – Universidade Federal de São Carlos.

1.5 – Intervenções em áreas centrais, Política Pública Urbana e a desconstrução espacial

As intervenções nas áreas centrais das cidades fazem parte de uma macro estratégia de gestão intitulada de “Reabilitação Urbana” que é voltada para operar no ambiente urbano construído, e muitas vezes já desconstruído. Como em qualquer outra prática de planos de ações e metodologias, é preciso que um diagnóstico preciso explicita as condições aprofundadas do perímetro escolhido, identificando todas as suas dinâmicas urbanas, suas estruturas e suas modificações, a fim de sugerir a implementação de estratégias voltadas à busca de soluções aos problemas identificados.

A Reabilitação Urbana é uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente, por intervenções diversas destinadas a valorizar as potencialidades socioeconômicas e funcionais para melhorar as condições de vida das populações residentes. Isso exige a melhoria das condições de habitabilidade do parque construído, mantendo a sua morfologia e valor patrimonial, a valorização da vida econômica, cultural e social pelo desenvolvimento das atividades econômicas, numa base de potenciação dos recursos endógenos, e

para a melhoria dos equipamentos, infraestrutura e espaços públicos, mantendo, no entanto, a identidade e as características da área da cidade em causa e da sua população, que permanece no local (PINTO; RUIVO, 1995).

A reabilitação, enquanto instrumento da política urbana, torna-se geralmente inseparável da política habitacional, sendo as duas, importantes elementos para a ordenação do território, melhorando os espaços já existentes no intuito de equacionar as questões sociais e econômicas. Assim, a habitação mostra-se como importante elemento estruturador do desenvolvimento das áreas centrais, especialmente se destinadas às famílias de baixa renda.

Sendo a moradia um direito fundamental de todo cidadão, é preciso analisar os instrumentos legais e jurídicos, suas efetividades frente aos espaços desconstruídos livres nessas áreas para fins de moradia social.

Monteiro (2009) diz que o imóvel utilizado para fins de moradia social é considerado muito mais que um simples imóvel. Tem além do valor fundiário, imobiliário e do título de propriedade, a representação do domicílio do homem, do local onde abriga toda a sua família e da importância do endereço fixo. Portanto, ter um domicílio é muito mais que ter uma casa.

Ao tratar sobre domicílio Bevilacqua (1976) comenta que:

...aliam-se duas ideias: a de morada e a de centro de atividade; aquela se referindo à família, ao lar, ao ponto, onde o homem se acolhe para a vida íntima e o repouso; esta acenando à vida externa, às relações sociais, ao desenvolvimento das faculdades de trabalho, que todo homem possui. (BEVILACQUA, 1976:157)

A melhoria de áreas centrais degradadas, somadas à adequação de infraestrutura e equipamentos públicos, visa estimular o setor privado e outras fontes de recursos a investirem nos centros urbanos de maneira mais adequada.

Desde 1960 grandes intervenções urbanas na Europa passaram a chamar atenção nas cidades através da requalificação de áreas centrais, especialmente no âmbito habitacional, segundo Vilaça e Guerra (1994). Os autores destacam a década de 1980 como o marco para uma mudança qualitativa nas reabilitações centrais, adotando a partir de então o termo “Reabilitação Integrada”, tratando da funcionalidade, do tecido social e da transformação urbana com ênfase sobre o patrimônio dos centros históricos.

Um estudo realizado em 1995, a partir da troca de experiências entre portugueses e brasileiros em Lisboa sobre a atuação do poder público em reabilitações de centros resultou na Carta de Reabilitação Urbana Integrada – A Carta de Lisboa.

No Brasil, uma das principais conquistas para a gestão das políticas públicas, foi a inserção de capítulos específicos sobre a Política Urbana na Constituição Federal de 1988. Posteriormente, a aprovação do Estatuto da Cidade pela Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001, regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição inserindo, pela primeira vez, a questão urbana na agenda do Estado brasileiro. Tais documentos começaram a abrir espaço para a concretização do princípio da função social da cidade e da propriedade (VILLAÇA, 2001).

Os princípios constitucionais deverão ser efetivados com base na aplicação dos instrumentos do Estatuto nos Planos Diretores segundo a perspectiva de cada município. Esses princípios procuram regular a forma de uso e de ocupação dos espaços da cidade a partir do interesse público local. Os proprietários urbanos não podem usar e ocupar seus imóveis de modo a contradizer esses interesses. No entanto, considera-se a efetiva aplicação desses princípios uma utopia, pois o mercado imobiliário ainda representa um grande obstáculo na construção de cidades mais equilibradas.

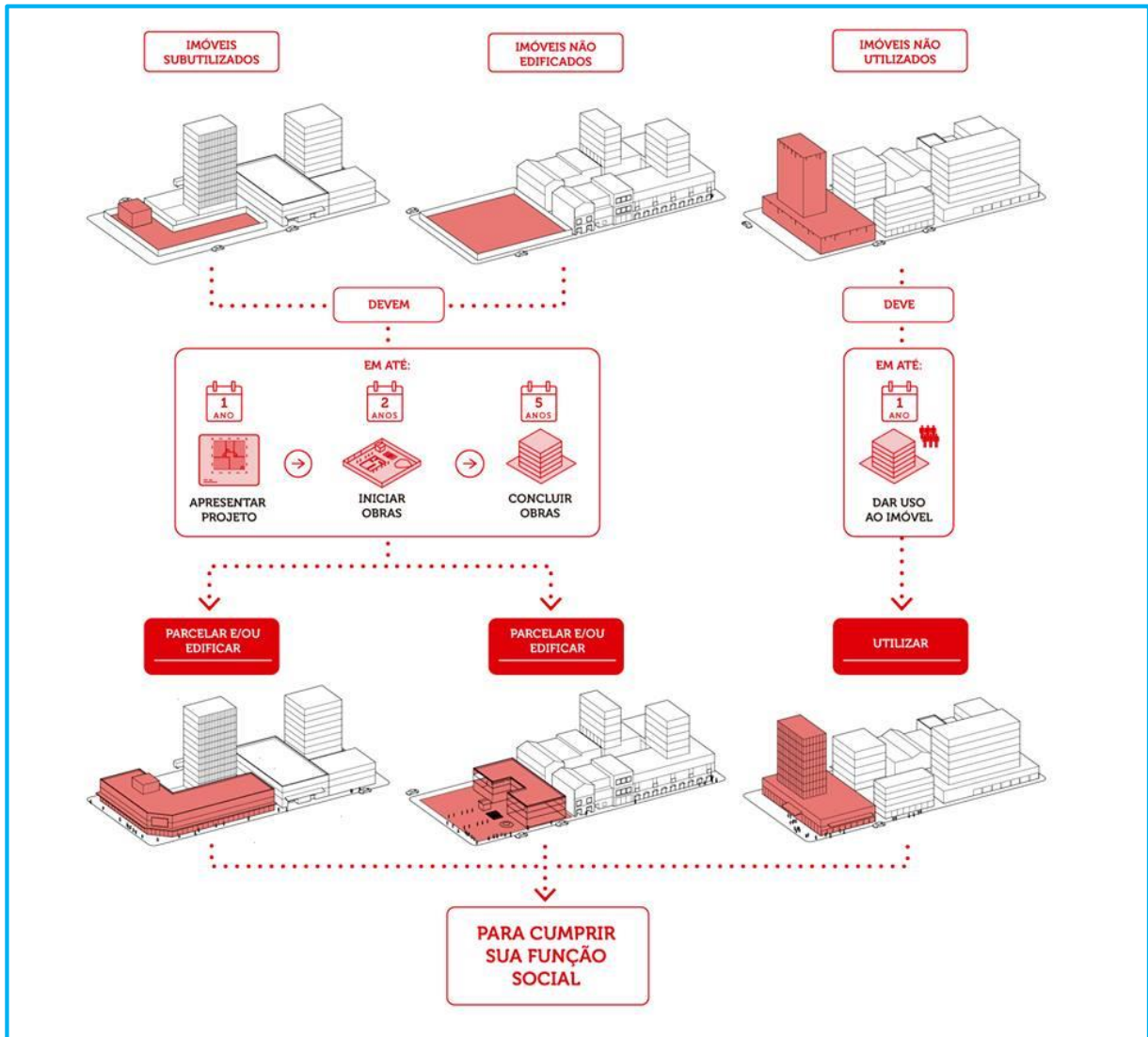
Dentre os instrumentos urbanísticos previstos pelo Estatuto da Cidade, que tem como objetivo combater a especulação imobiliária e viabilizar quantitativa e qualitativamente moradias populares em áreas mais centrais, o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios - PEUC é considerado um dos mais importantes.

Esse instrumento pode ser aplicado em imóveis não edificados, compostos apenas pelo lote; não utilizados, ou seja, abandonados e não habitados; e subutilizados, que são os imóveis cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido por lei. Assim, sua aplicação visa romper com a ociosidade de terrenos e edificações bem localizadas da cidade, que contam com infraestrutura pública adequada e melhores condições urbanísticas (ROLNIK, 2010).

A figura 1.2 ilustra o processo do Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios – PEUC, considerado por vários autores e por esta pesquisa o instrumento da Política Pública Urbana que melhor se aplica às intervenções em áreas centrais, especialmente para fins de HIS; inclusive por apresentar uma integração

bastante peculiar com as tipologias dos espaços desconstruídos livres apresentadas pela desconstrução espacial neste trabalho.

Figura 1.2: Processo PEUC – Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios



Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP, 2015

Há ainda a indicação de outros instrumentos da Política Pública Urbana que podem ser aplicados para que se cumpra a função social da propriedade, caso mesmo com a aplicação do PEUC, os espaços não sejam efetivamente reabilitados. São eles a ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social, o IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano progressivo no tempo e a desapropriação mediante pagamentos em títulos da dívida pública. Por fim, o proprietário de um imóvel classificado como espaço desconstruído livre que não consiga efetivar o cumprimento de nenhum dos instrumentos acima, pode ainda solicitar ao órgão público municipal um Consórcio

Imobiliário, que segundo a PMSP (2015), é um instrumento que estabelece uma parceria prefeitura x proprietário, onde a prefeitura faz o parcelamento ou edificação do espaço e paga ao proprietário valores de terrenos ou unidades habitacionais correspondentes, antes da aplicação do instrumento, conforme acordado entre as partes. Rolnik (2010) relata que a inclusão desses instrumentos nos planos diretores das cidades não efetivaram na prática a aplicação dos mesmos. Diz ainda que as leis complementarem que deveriam estabelecer prazos diretamente ligados aos instrumentos, em geral não são aprovadas.

Há ainda uma legislação do Código Civil brasileiro que pode ser considerada um importante instrumento para o cumprimento da função social da propriedade. É o art. 1275, inciso III – Lei Federal n. 10406 de 2002, denominada de Instituto do Abandono.

O imóvel que for abandonado pelo proprietário, seja ele rural ou urbano, que não mais tenha intenção de conservá-lo em seu patrimônio e pela ausência de manifestação do exercício da posse, poderá ser arrecadado como bem vago, e passar, três anos depois, à propriedade do município ou do Distrito Federal.

Paralelamente aos avanços citados acima, a criação do Ministério das Cidades em 2003 também merece destaque. O Ministério é composto pela Secretaria Nacional de Habitação, Secretaria Nacional de Programas Urbanos, Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental e a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Assim, dentre suas atribuições, que diz respeito à elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano, de habitação, de transporte, e de saneamento, além da promoção de ações nas áreas de urbanização, tem como intuito viabilizar uma política urbana mais integradora

Procurando enfrentar o tema da regulação do uso e ocupação do solo, o Ministério das Cidades implementou em meados de 2008 uma Política e um Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais que surgiram com o objetivo da recuperação e da reapropriação, pelos cidadãos, de áreas já consolidadas da cidade.

A política visa promover a recuperação e reutilização dos espaços edificados em áreas já consolidadas da cidade, compreendendo as áreas e edificações ociosas, vazias, abandonadas, subutilizadas e insalubres. O retorno do uso residencial dos centros expressa um novo modelo de planejamento, que contradiz com o atual modelo de expansão urbana baseado na apropriação das fronteiras, da periferização e expansão horizontal desenfreada.

Existem atualmente vários estudos de casos com projetos de Reabilitação de Áreas Centrais, alguns inclusive já descritos em publicações do Ministério das Cidades, como por exemplo, os Planos de Reabilitação das Áreas Centrais da região metropolitana de Belo Horizonte – MG, Rio de Janeiro – RJ e Recife - PE.

A proposta de reabilitar as áreas centrais das cidades consiste basicamente em implementar - em determinada área, já consolidada e de ocupação diversificada, - políticas e intervenções motivadoras de expectativas e de transformações, com o objetivo de melhorar para os seus usuários os atos de vivenciar, de fruir e usufruir o espaço urbano e as atividades que nele se desenvolvem em contrapartida à relação de forças e interesses que são dos agentes privados que buscam a valorização de seus capitais e portanto, são excludentes socialmente (MCIDADES, 2008).

A produção de moradias de interesse social preconiza a criação de alternativas para a população habitar no centro, revertendo os processos de abandono, buscando evitar a expansão desordenada das cidades, especialmente nas áreas de proteção ambiental, como por exemplo as ocupações de Áreas de Preservação Permanente - APP's nos leitos dos cursos d'água; e a tentativa de desafogar os sistemas, principalmente o de transporte e infraestrutura urbana.

Diante dos problemas sociais presentes nas áreas centrais das cidades, as famílias de rendas mais altas dificilmente voltarão a morar no centro, principalmente por serem atraídos pelos condomínios fechados, geralmente inseridos nas áreas mais periféricas, ligadas a outras centralidades, inclusive porque existem outras áreas na cidade recentemente “adequadas” para centros de negócios modernos, com melhor acessibilidade.

Por fim, as cidades brasileiras vivem um momento decisivo para o seu crescimento urbano e econômico e a reabilitação de centros urbanos, aliada aos programas habitacionais, são fatores que podem contribuir para uma das mudanças do quadro atual de abandono das áreas centrais.

III. OBJETO DE ESTUDO – RIBEIRÃO PRETO

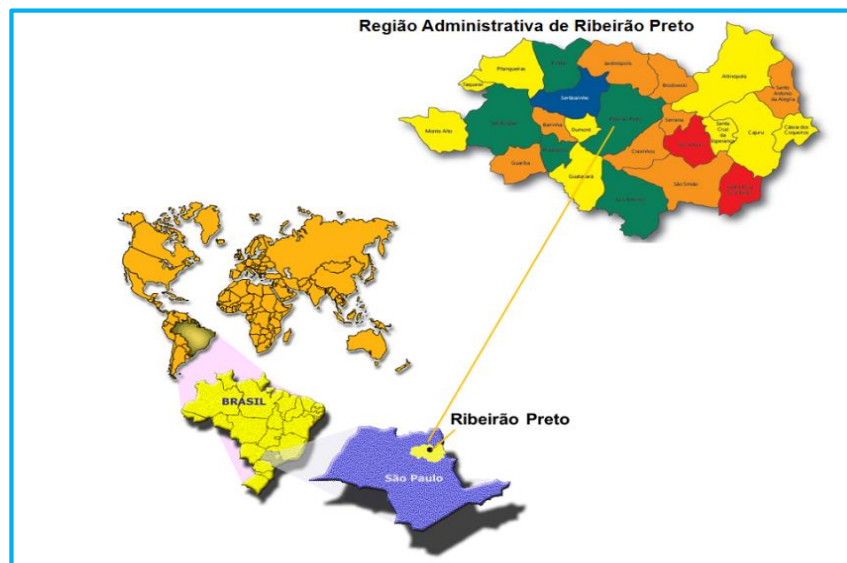
2 DESCONSTRUINDO RIBEIRÃO PRETO

2.1 Aspectos Gerais

Para alcançar os objetivos propostos nesta pesquisa, foi feita uma análise de um estudo de caso que, com as informações obtidas, possibilitou uma leitura empírica das situações expostas anteriormente e permitiu que os conceitos apresentados pudessem ser exemplificados.

O objeto empírico trata-se da cidade de Ribeirão Preto (SP), indicada nas figuras 2.1 e 2.2 e, mais especificamente com o olhar voltado em seu quadrilátero central, conforme recorte na figura 2.3, onde foi possível observar todo o processo de “Desconstrução” e escolher a parcela mais relevante à pesquisa, um perímetro de estudo. Neste perímetro pode-se aplicar o método de identificação e classificação dos espaços desconstruídos livres, para e indicar suas ocupações para fim de HIS. Dessa forma, o centro histórico de Ribeirão Preto vem ao encontro dos objetivos do trabalho, ao permitir além da caracterização da desconstrução espacial, diretrizes para a aplicação da desconstrução mínima através da produção de moradias em espaços já consolidados da cidade.

Figura 2.1: Mapa de Localização de Ribeirão Preto - SP



Fonte: Elaborado pela autora com dados da SkyScraperCity, 2015

O município de Ribeirão Preto situa-se no Nordeste do Estado de São Paulo, está a 313 km da capital do estado e ocupa uma área de 650 km², sendo 320,32 km² de área rural, 157,50 km² de perímetro urbano e 172,18 km² de expansão urbana. A

região administrativa - RA15, com Ribeirão Preto como sede, é composta por 25 municípios que ocupam aproximadamente 9.525 km² e uma população de 1.351.695 habitantes, segundo o IBGE (2010). Ainda segundo o IBGE (2010), a população de Ribeirão Preto em 2014 era estimada em 658.059 habitantes, sendo 99,72% de habitantes na zona urbana e 0,28% na zona rural. O crescimento populacional foi de 1,3% em relação a 2013.

Figura 2.2: Foto Aérea do Município de Ribeirão



Fonte: Google Maps, 2011 adaptado pela autora

Figura 2.3: Quadrilátero Central de Ribeirão Preto



Fonte: Google Maps, 2011 adaptado pela autora

2.2 Formação da cidade e as desconstruções espaciais ao longo do tempo

Com quase 159 anos de história e pouco mais de 600 mil habitantes, a cidade de Ribeirão Preto apresenta a mesma problemática das grandes cidades brasileiras no que diz respeito ao ônus da urbanização, além de inúmeras potencialidades e serem exploradas.

Em 19 de junho de 1856 o território para o patrimônio de São Sebastião foi ocupado, formando assim o povoado no ponto mais alto entre os ribeirões Preto e do Retiro, e lá foi edificada a primeira capela provisória (SILVA, 2008).

Apesar de existirem inúmeras justificativas para o “aparecimento” de um local em torno do qual as pessoas se reuniam formando aglomerados urbanos, o caso de Ribeirão Preto está extremamente ligado à migração de entrantes mineiros e ao cultivo do café” (LAGES, 1996).

Diante do exposto, o desenvolvimento urbano do município teve início no fim do século XIX, devido três importantes fatores: a cultura cafeeira na região, conforme ilustração da figura 2.4, a chegada da Cia. Mogiana em 1883 e a vinda de muitos imigrantes italianos.

Figura 2.4: Fazenda de Café Chimborazo



Fonte: Secretaria da Cultura da PMRP, 2012

A área urbana de Ribeirão Preto em 1883 era de 44 hectares (ha.) e contava com algumas ruas em volta do largo da matriz. A população que era de 10.420

peças em 1886, passou para 60.000 pessoas em 1900 segundo o Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto - APHRP.

A Vila inicial tinha o traçado urbano em forma de xadrez, com um núcleo urbano planejado, claramente influenciado pelos modelos europeus. Segundo Valadão (1997), em 1859 foi nomeado Manoel Fernandes do Nascimento para demarcar o largo da matriz e traçar os novos arruamentos do povoado; norteando os limites pelos corpos d'água, pela declividade e pelos interesses dos donos das terras.

No final do século XIX, Ribeirão Preto tinha o comércio voltado para a venda de mantimentos aos colonos que estavam nas fazendas e como entreposto de abastecimento aos tropeiros oriundos de Santos e de São Paulo que estavam a caminho de Minas Gerais e ao atual estado de Goiás.

Como o foco da Vila era a sobrevivência, ela passou a ser o “palco” ideal para a atuação dos comerciantes. Oferecia o que tinha de mais básico, além de espaço para as pessoas se reunir e realizar as trocas. A principal atividade da Vila era o comércio do tipo empório, que comercializava tecidos para roupas, alimentos como sal e açúcar, ferramentas agrícolas e ferragens e bebidas. Os primeiros profissionais liberais foram os sapateiros e os profissionais das selarias. Os vendedores de armas e munições também ganharam destaque. As primeiras edificações tiveram grande influência dos mineiros, construídas com um comércio na frente e a residência do comerciante nos fundos. As paredes eram executadas em de taipa de pilão, os telhados de duas águas cobertos de telha capa-canal. Com a expansão da economia cafeeira, pessoas de várias partes do país começaram a vir para a cidade e as edificações, antes simples, passaram a ser mais elaboradas, refinadas, com fachadas ornamentadas, beirando o exagero. Começaram a surgir os edifícios voltados para a hospedaria como hotéis e pensões, que serviam os funcionários das fábricas e da estrada de ferro (SILVA, 2011).

A indicação de uma expressiva desconstrução espacial em Ribeirão Preto foi a modificação das edificações após a implantação da estrada de ferro em meados de 1883, pois além de trazer o progresso, resultou na alteração da malha urbana da Vila, conforme ilustra a planta na figura 2.5.

Figura 2.5: Planta Esquemática da Vila de São Sebastião (1870)



Fonte: VALADÃO, 1997

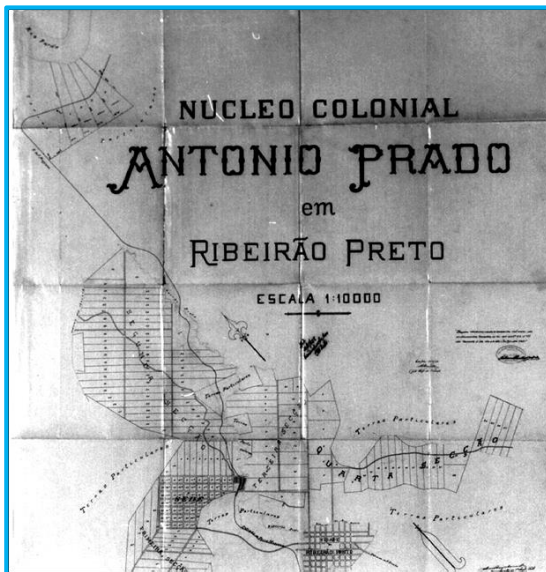
Após 1870, as edificações passaram a serem pensadas com uma preocupação higienista referentes à ventilação e iluminação, com a presença de janelas maiores em todos os cômodos. Era o início da troca de comportamento rural para o urbano afirma Silva (2002). O tecido urbano central já não comportava mais o aumento da população, levando à formação de novos bairros e a implantação de grandes avenidas interligando estas áreas. Teve início o primeiro grande projeto de expansão urbana de Ribeirão Preto com o mapeamento dos chamados “terrenos nacionais” e o projeto de implantação de um núcleo colonial, posteriormente denominado de “Núcleo Colonial Antônio Prado”, como mostra o mapa indicado na Figura 2.6. A implantação deste núcleo em 1887 foi a primeira expansão urbana para além do Córrego do Retiro Saudoso (além do quadrilátero central), com a formação dos dois bairros mais populosos da cidade: o Ipiranga e os Campos Elíseos. Foram implantados 200 lotes em áreas de várzea dos córregos do Retiro e Ribeirão Preto, para além da Estrada de Ferro da Mogiana, como demonstra a figura 2.7, com a intenção de atrair mais imigrantes para o trabalho nas lavouras de café (SILVA, 2007).

O desenvolvimento da cidade baseado nas atividades do complexo cafeeiro no final da década de 1880 conduziu a um grande crescimento econômico levando os investidores à procura de novos negócios. MIGLIORINI (1997) afirma que “foi um período de grande importância para o desenvolvimento da cidade, cujos habitantes, alguns bastante abastados, procuravam novas formas para investir seu dinheiro”. A

autora atesta que assim iniciou-se a atividade imobiliária na cidade “na virada do século, Ribeirão Preto já era uma cidade rica, sede de moradia de grandes financistas”.

Ainda no século XIX foram instalados no Núcleo Antônio Prado, conforme o urbanismo sanitaria da época, a Santa Casa de Misericórdia, o Asilo dos Inválidos, o Hospital de Isolamento, o Cemitério dos Leprosos, um novo cemitério municipal e um matadouro. Na área do referido Núcleo também foram implantados açougues, olarias, moinhos armazéns e outras atividades fabris e comerciais (LAURENTIIS, 2010).

Figura 2.6: Núcleo Antônio Prado e Terrenos Nacionais



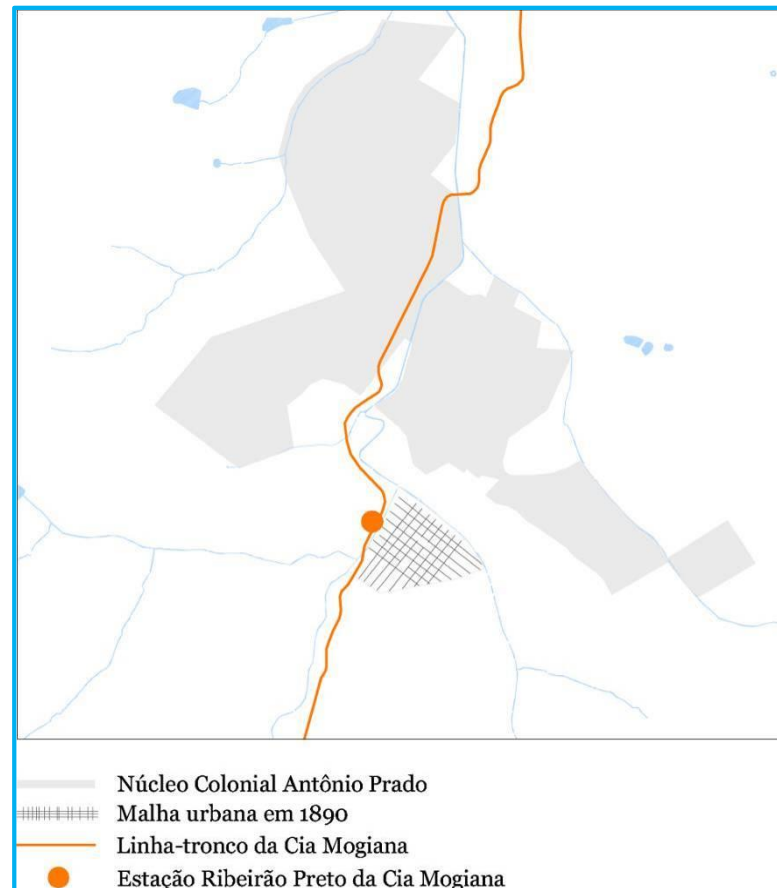
Fonte: APHRP, 2012

Figura 2.7: Estação de Trens Cia. de Estradas de Ferro Mogiana em Ribeirão Preto



Fonte: VALADÃO, 1997

Com a implantação da Cia. Mogiana, o espaço urbano e o uso das construções foram modificados no período de 1883 até 1889 quando a Vila virou cidade. Diante desta onda de prosperidade, em 1889, a Vila foi elevada com título de Cidade, e em seguida houve o surgimento de dois distritos: Sertãozinho e Cravinhos. Alguns anos depois houve a formação de outros três distritos, o de Bonfim, o de Guatapar e o de Dumont, todos pertencentes  comarca de Ribeir Preto.

Figura 2.8: Malha Urbana de Ribeirão Preto em 1890

Fonte: ZAMBONI, 2012

Em 1890 a malha urbana de Ribeirão Preto estava em franca expansão, como observa-se na figura 2.8, com as demarcações do Núcleo Antônio Prado e a linha-tronco da Cia. Mogiana.

A Estação de trens da Cia. Mogiana serviu como equipamento público urbano para o transporte da produção do café, além de transportar as inúmeras famílias que se estabeleceram na cidade através de seus negócios e profissões. A área existente no núcleo urbano entre a Estação Ribeirão Preto e o Largo da Matriz, também apresentou mudanças com a intensificação dos serviços e comércios, com a instalação de hotéis para a chegada dos imigrantes, e com a diversificação dos produtos propiciada pela possibilidade de transporte pelas linhas da Cia. Mogiana à cidade.

O núcleo urbano antes caracterizado pela origem decorrente do patrimônio eclesiástico, representaria a partir de 1897 uma nova paisagem urbana, como ilustra a figura 2.9, com a vista da Rua General Osório a partir da Cia. Mogiana. Nesse mesmo ano realizou-se a canalização de água, a construção do Teatro Carlos Gomes e em 1899, a instalação de luz elétrica.

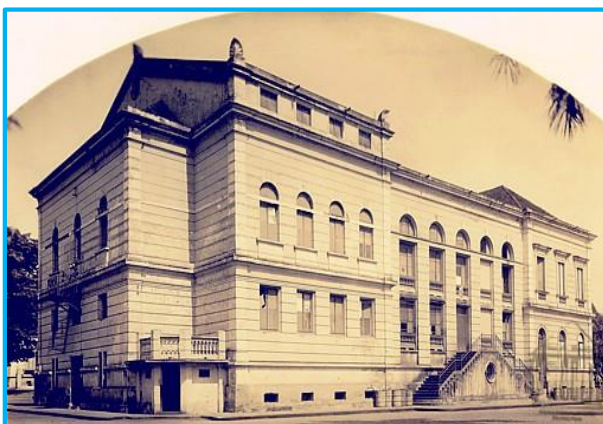
Figura 2.9: Ribeirão Preto em 1898. Rua General Osório



Fonte: APHRP, 2012

As edificações comerciais com o estilo francês, como o exemplo do Teatro Carlos Gomes demonstrado na figura 2.10 (demolido em 1946), dando lugar à atual Praça Carlos Gomes, e a loja da figura 2.11. As influências alemãs e italianas foram heranças da implantação da Cia. Mogiana e fielmente representadas nas fachadas dos comércios, nos hotéis, nas hospedarias e nas residências.

Figura 2.10: Teatro Carlos Gomes (1897-1946)



Fonte: APHRP, 2012

Figura 2.11: Au Bon Marchê (1901)

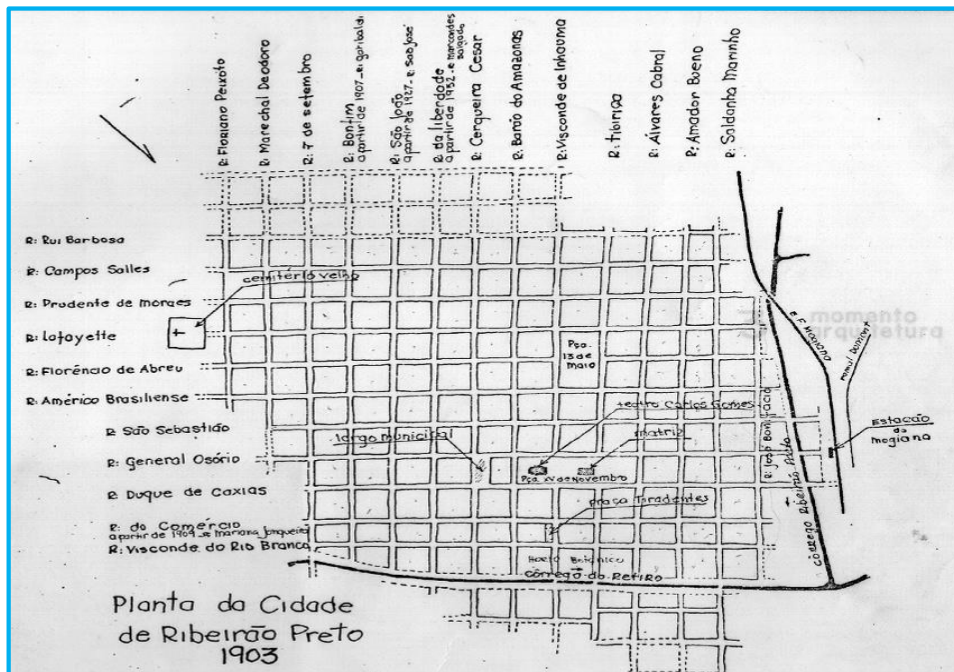


Fonte: APHRP, 2012

Em 1903, a malha urbana do quadrilátero central já estava consolidada, como pode-se observar na figura 2.12, com a indicação da primeira avenida já inaugurada, a Jerônimo Gonçalves, além de todas as outras ruas com seus logradouros já

renomeados conforme a implantação atual. As diferenças de ocupações percebidas na malha urbana atual em relação à configuração de 1903, são a área da Estação da Cia. Mogiana, hoje ocupada pela UBS – Unidade Básica de Saúde Central e a gleba do antigo cemitério, na confluência da Rua Lafaiete e Av. Independência, foi ocupada por uma escola pública do Estado de São Paulo, denominada como Escola Estadual Otoniel Mota.

Figura 2.12: Malha Urbana de Ribeirão Preto em 1903



Fonte: VALADÃO, 1997

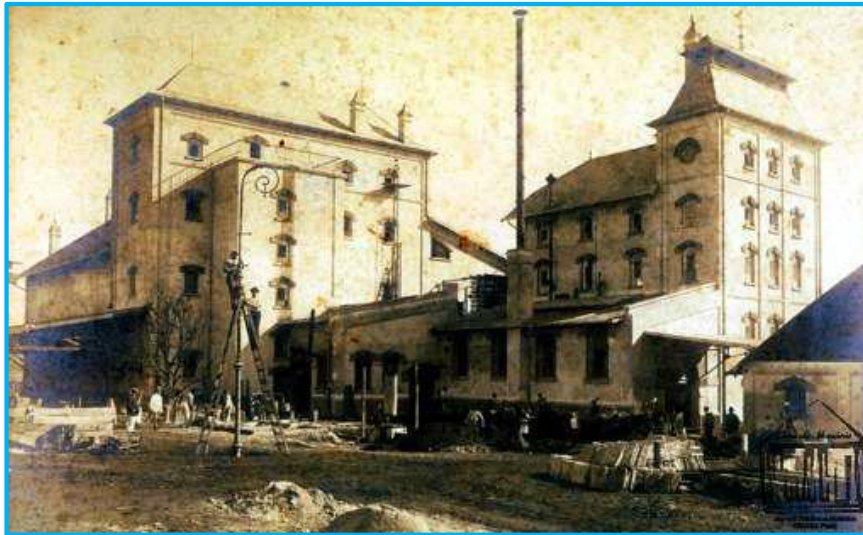
O Mercado Municipal foi inaugurado em 1910, quando uma variedade de outras atividades passaram a constituir o espaço físico do centro.

Grande parte das edificações do centro tradicional com uso misto começaram a ser projetadas, adaptadas e executadas com exclusividade de uso habitacional, pois as famílias que anteriormente possuíam moradia e negócios no mesmo lote, passaram a trabalhar em boxes do Mercado Municipal e em outros lotes de uso para comércio e serviços. De 1889 até a crise de 1929, as atividades comerciais atingiram sua maturidade, tornando-se menos dependentes do café, indaga Silva (2011).

Calil (2003) comenta que a instalação no início do século XX das Cervejarias Companhia Paulista e Companhia Antártica na Av. Jerônimo Gonçalves próximas à Estação da Companhia Mogiana contribuíram de forma fundamental para o desenvolvimento urbano da cidade. As Companhias cervejeiras geraram inúmeros

empregos, contribuindo para a formação de mão de obra especializada por imigrantes, na sua grande maioria italiana e precursora dos investimentos imobiliários na cidade mesmo durante a crise iniciada em 1929. A figura 2.13 ilustra uma cena das obras da Cia. Antarctica, que foi inaugurada com todas as honras do município em 11 de agosto de 1911.

Figura 2.13: Cia Antarctica Paulista (1911)



Fonte: Secretaria da Cultura PMRP (2011)

Em 1919 tomou posse o prefeito João Rodrigues Guião. O principal objetivo dele foi solucionar os problemas com a limpeza e embelezar a cidade. No final de seu último mandato, ele descreveu a situação da cidade quando assumiu a prefeitura pela primeira vez:

Devem todos estar lembrados que por essa época nos opprimia em anathema cruel. A lama e a poeira da terra roxa exerciam um despotismo feroz nos limites da cidade, dificultando, se não tolhendo, a sua legítima expansão. Ninguém se animava a construir bellos edificios, a mobiliá-los confortavelmente, com o terror da acção maculadora da terra roxa.

Em 1922 foram realizadas diversas obras, tais como: calçamento com paralelepípedos em trinta e seis quarteirões e substituição do calçamento dos passeios da Rua General Osório por mosaicos. Também foi realizado o conserto de todas as dezesseis estradas de rodagem municipais. Visando melhorar a limpeza e o aspecto da cidade, o prefeito instituiu o serviço de irrigação e varredura das ruas da cidade, ampliou a rede de galerias pluviais, construiu os jardins da Praça da Estação,

da Praça XV de Novembro, da Praça Sete de Setembro e o da Praça da Catedral, além de efetuar melhoramentos no Bosque Municipal (CALIL, 2003).

Em comemoração ao centenário da Independência do Brasil, a prefeitura mandou construir um obelisco de pedra, na confluência das atuais avenidas Independência e Nove de Julho, que foi inaugurado no dia 07 de setembro de 1922.

As obras para a limpeza e embelezamento da cidade incentivaram a construção, reforma ou ampliação dos edifícios já existentes. Durante o exercício de 1923, foram aprovadas 237 plantas. Dessas, 190 eram para novas construções e 47 para reforma de prédios existentes.

Construíam-se prédios com arquitetura moderna para a época. Segundo o prefeito João Rodrigues Guião, diversos bancos da capital dotaram suas agências locais de:

Confortáveis e elegantes edifícios que honram a cidade: Ao lado do belo sobrado, anteriormente construído pelo Banco Francez e Italiano pela América do Sul, onde funciona a sua agência, foi inaugurada em princípios de novembro o lindo edifício da agência do Banco do Commercio e Industria de S. Paulo. Igualmente o Banco do Brasil e o Banco de S. Paulo estão a concluir as construções destinadas às suas respectivas agências, concorrendo desta forma para dotarem a cidade de importantes edifícios, que atestam a confiança desses conceituados estabelecimentos de crédito no incremento progressivo deste rico município.

Em 1924, o número de aprovações para construções aumentou para 262 obras. As principais obras realizadas foram o calçamento com paralelepípedos, consertos e conservação das estradas de rodagem, consertos de pontes, construções de jardins e ampliação das galerias de obras pluviais. Os gastos com urbanização aumentaram no último ano do segundo mandato de Guião. As obras de calçamento e as obras de embelezamento continuaram.

Em 1926 assumiu o prefeito José Martimiano da Silva, que governou até 1928. O principal objetivo de seu mandato era reorganizar as contas do município, gastando somente o essencial. Mesmo assim, os gastos com urbanização continuaram a ser os principais da administração municipal.

Em meados de 1927, foram registrados os primeiros casos de enchentes na Av. Jerônimo Gonçalves, como mostra a figura 2.14. O problema da drenagem urbana que perseguiria a desconstrução do centro histórico de Ribeirão Preto que persistem até os dias atuais, apesar de menos frequentes.

Figura 2.14: Enchente na Rua General Osório em 07-03-1927



Fonte: Secretaria da Cultura PMRP (2011)
Fotógrafo: Aristides Motta

Em 1927 a Companhia Paulista adquiriu terrenos e edifícios antigos localizados na Praça XV de Novembro. Investiu em 1930 na construção de um teatro de ópera, um edifício comercial e um hotel, que viriam a se tornar o conjunto arquitetônico mais importante da cidade, o “Quarteirão Paulista” formado pelos edifícios: Palace Hotel, Teatro Pedro II e Confeitaria Paulicéia Nova, chama atenção Calil (2003) e conforme ilustração de 1930 na figura 2.15.

Figura 2.15: Quarteirão Paulista em 08-07-1930



Fonte: Secretaria da Cultura PMRP (2011)
Fotógrafo: Rainero Maggiori

A confeitaria Paulicéia deu lugar ao “Snooker Pinguim” em 1936, uma casa de chope que viria a ser o mais famoso ponto turístico de Ribeirão Preto, conhecido inclusive internacionalmente, conforme as figuras 2.16 e 2.17, adotando o nome de Pinguim. Há uma lenda que tenta explicar a fama do bar. Segundo os antigos moradores ribeirão-pretanos, a qualidade do chope é devido à proximidade do Pinguim com a antiga fábrica da Antártica, e que segundo a lenda, o chope era transportado logo após sua produção para a choperia por meio de um encanamento subterrâneo, chamado de "chopeduto", de acordo com informações da Secretaria do Turismo de Ribeirão Preto.

Figura 2.16: Choperia Pinguim em 1977



Fonte: APHRP, 2013

Figura 2.17: Choperia Pinguim em 2013



Fonte: APHRP, 2013

O Teatro Pedro II manteve sua importância no processo de desconstrução da cidade, a partir de sua inauguração em 1930, como ilustra a figura 2.18, passando por 15 de julho de 1980, quando a edificação foi incendiada, deixando-a impossibilitada de uso. Foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo - Condephaat, juntamente com o restante dos edifícios do Quarteirão Paulista em 07 de maio de 1982. Em maio de 1991 o governo municipal iniciou a primeira de várias etapas de reforma e restauro do Quarteirão Paulista, sendo inaugurados em outubro de 1996. O Teatro retomou suas atividades artísticas com a grandeza da própria edificação. Segundo a Secretaria de Cultura de Ribeirão Preto, atualmente o Teatro Pedro II é considerado um dos melhores teatros de ópera da América Latina, sem contar seu esplendor arquitetônico como pode-se observar na figura 2.19.

Figura 2.18: Teatro Pedro II em 1930



Fonte: APHRP, 2013

Figura 2.19: Teatro Pedro II em 2013



Fonte: APHRP, 2013

O Hotel Palace, como mostra a figura 2.20 foi a terceira edificação do Quarteirão Paulista. Após todo o processo de restauro em setembro de 2011, teve as suas portas reabertas em outubro do mesmo ano como Centro Cultural Palace, com o objetivo de dar acesso à população ao patrimônio arquitetônico e cultural, como pode ser visto na figura 2.21.

Figura 2.20: Hotel Palace em 1926



Fonte: APHRP, 2013

Figura 2.21: Hotel Palace em 2013



Fonte: APHRP, 2013

Joaquim Camillo de Moraes Mattos foi o prefeito que governou o município de 1929 até 1930, quando foi afastado pela revolução de 1930. Não pôde autorizar a execução de muitas obras, somente administrou o orçamento e os planos aprovados pelo prefeito anterior. Os gastos com urbanização cresceram expressivamente, chegando a comprometer 53,71% da receita em 1929.

Silva (2011) chama atenção para as plantas das residências a partir de 1929, quando as fachadas passaram a ser menos ornamentadas, o projeto passou a

contemplar os quartos na frente com alpendre, a área social no centro, a cozinha e os banheiros nos fundos e uma entrada lateral. Os projetos com banheiras e vasos sanitários demonstram que, mesmo nessa época, a cidade dispunha de instalações adequadas de rede de água e esgoto.

Após 1930, a atividade que fortaleceu a economia da cidade foi a prestação de serviços. As construções dessa época se mantiveram erguidas até a atualidade no centro histórico. Nem todos os prédios sobreviveram, no entanto vários foram preservados.

A intenção de revisar esse período histórico de Ribeirão Preto, é realmente a mobilização para a valorização do quadrilátero central, palco do surgimento da cidade, das desconstruções espaciais que formaram sua identidade, que a tornou conhecida no cenário nacional e que de certa forma ainda estão muito presentes na configuração atual da cidade.

2.3 Tratamento da cidade, códigos de postura e legislações.

O ano de 1856 marca a fundação da Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto, iniciando a regulação do solo urbano com a demarcação definitiva do patrimônio de São Sebastião em 1859.

Em 1874 são iniciadas as atividades da Câmara Municipal de Ribeirão Preto. A Vila é elevada a município e deixa de pertencer à Vila de São Simão, dando início à sua vida política autônoma e suas atividades administrativas.

Sobre a constituição da legislação urbanística municipal de Ribeirão Preto, Sanches (2003) distingue duas fases com características distintas entre 1874 e 1892, que marca o ano da abertura da Câmara Municipal ao ano de implantação da Intendência Municipal; e entre 1892 e 1935, período que se finaliza com o início das atividades do Departamento de Obras do Município.

De 1874 a 1892 a regulação do uso e ocupação do solo foi realizada por indicações dos vereadores e das posturas municipais, submetidas e aprovadas pelo Governo Provincial. À Câmara Municipal coube *“a definição do limite urbano para cobrança de impostos, elaboração de planta para a Vila, alinhamentos, abertura de caminhos, obras de melhoramento e aprovação e fiscalização de construções”*, por meio das Posturas Municipais, como afirma Laurentiis (2010).

As posturas municipais substituíam o cenário colonial e preparavam um novo espaço urbano, quanto à estética e ao uso da cidade. A Câmara Municipal era a única instituição municipal responsável pelo ordenamento urbano, e cuidava do alinhamento, da limpeza, da iluminação, do calçamento das ruas e passeios, da construção de cadeia, de pontes, da construção e reparo de estradas e caminhos.

O primeiro Código de Posturas de Ribeirão Preto foi aprovado em 1859, quinze anos após a instalação da Câmara Municipal. Enquanto o código não era aprovado, o município improvisava suas posturas ou deixava as construções sem aprovação. Segundo Sanches (2003), esse código preparava os ambientes para receber a burguesia urbana, garantindo a saúde do ambiente urbano contra epidemias. Tratava também da organização do espaço urbano (altura, regularidade e simetria das edificações; fechamento de terrenos com muros de tijolos, pedra ou parede rebocada e caiada; dimensões e traçados das vias).

Após a proclamação da República em 1889, é criada na cidade em 1892 a Intendência Municipal em Ribeirão Preto (poder executivo) que passou juntamente com a Câmara Municipal (poder legislativo), a desenvolver a regulação do uso do solo urbano. A partir de então, o município exerceu maior autonomia sobre a elaboração de suas posturas municipais, elaborando suas próprias leis sem precisar submetê-las ao Governo da Província, agora estado.

Entre 1895 e 1930, as obras de melhoramentos em áreas específicas da cidade e as obras de saneamento, melhorias e embelezamento do quadrilátero central, tinham como intenção modificar o cenário rural, formando uma cidade com influência europeia, que valoriza a prosperidade que a cultura cafeeira lhe proporcionou.

Com a alta dos preços do café e o rápido desenvolvimento urbano por causa do intenso crescimento da população na primeira década de 1900, houve o registro de muitas leis municipais para prolongar a malha urbana, desapropriar terrenos, propriedades e construções de edifícios públicos. Essa “Desconstrução” fez a Câmara Municipal considerar que o Código de Posturas vigente já não era compatível com o desenvolvimento de Ribeirão Preto.

Em 1900, foi apresentado para análise da Câmara Municipal um novo Código de Posturas, que foi aprovado em 1902, seguindo as disposições do Código Sanitário do Estado de São Paulo, e tinha como preocupação, o ordenamento do espaço

privado, a estética e a morfologia urbana, mas ainda sem muitos avanços no ordenamento do uso e ocupação do solo.

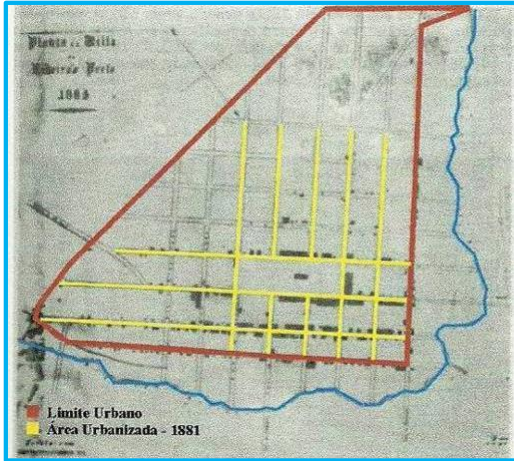
Em 1920 o Prefeito municipal João Rodrigues Guião apresentou um projeto de lei para a reforma do Código de Posturas de 1902. Ele reproduziu o código anterior e inseriu modificações sobre as novas atividades comerciais e sobre as habitações das famílias de operários para construção fora das áreas do município. Este foi aprovado em 1921 e tinha por objetivo incentivar as “Desconstruções” do cenário urbano, com a criação de uma nova imagem de cidade limpa frente às construções antigas, à sujeira, aos animais e às aglomerações humanas indesejáveis. Os códigos representavam o interesse da sociedade presente na Câmara Municipal, representado até 1929 pelos proprietários de terras rurais e, posteriormente pelos trabalhadores urbanos, da indústria, do comércio e dos serviços.

2.3.1 Definições de solo baseados na cobrança de impostos

O destaque da legislação municipal de Ribeirão Preto, desde a formação da Câmara Municipal, sobre as questões urbanas foi a tributação pela arrecadação de impostos. A legislação urbana municipal existente dividia a cidade em áreas, ou indicava ruas específicas, para a cobrança dos impostos e, esse foi o primeiro zoneamento da cidade intitulado de “Tabela de Impostos Municipais” como explica Sanches (2003). Essa legislação percorreu quatro fases, entre 1881 e 1935 e mostra como os interesses da tributação municipal interferiram no uso e ocupação do solo da cidade:

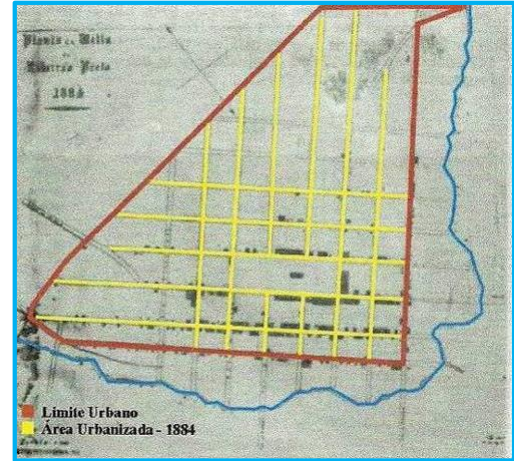
- 1881 a 1891 – Definição dos limites urbanos para a cobrança dos impostos. Definiu-se o perímetro urbano e rural para a cobrança do Imposto Predial na zona urbana, conforme observa-se nas figuras 2.22, 2.23, 2.24, 2.25 e 2.26;

Figura 2.22: Ribeirão Preto:
Limite Urbano 1881



Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

Figura 2.23: Ribeirão Preto:
Limite Urbano 1884



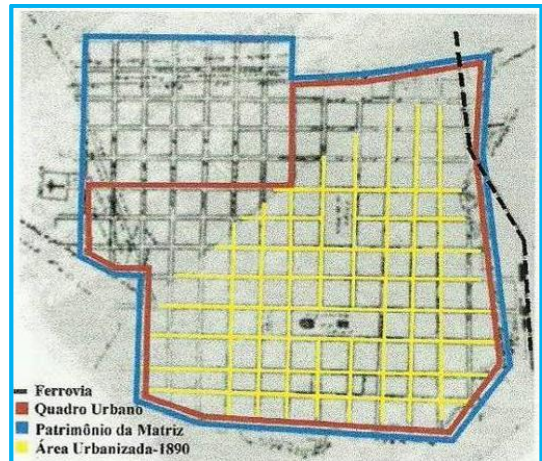
Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

Figura 2.24: Ribeirão Preto:
Quadro Urbano 1890



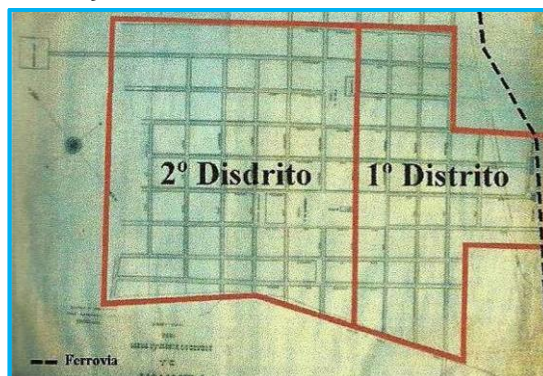
Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

Figura 2.25: Ribeirão Preto:
Quadro Urbano 1891



Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

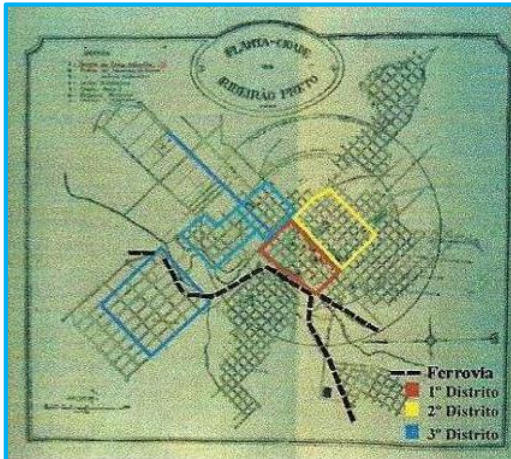
Figura 2.26: Ribeirão Preto:
Criação do 1. e 2. Distritos Urbanos 1891



Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

- 1891 a 1911 – Foram criados os distritos urbanos, dividindo a cidade em três distritos para facilitar a cobrança, conforme destacado nas figuras 2.27 e 2.28;

Figura 2.27: Ribeirão Preto:
Criação do 3.º Distrito Urbanos 1891



Fonte: Adaptado de SANCHES, 2003

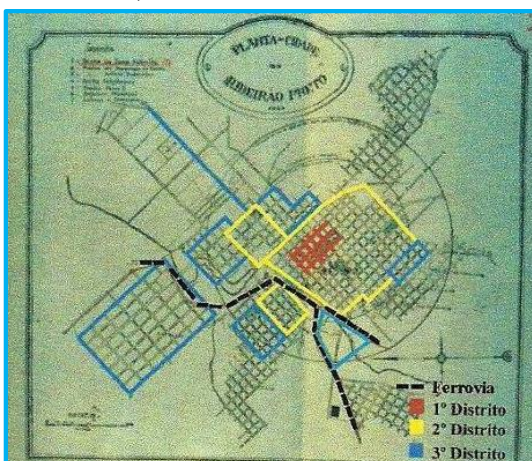
Figura 2.28: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2. e 3.º Distritos Urbanos



Fonte: Adaptado de SANCHES, 2003

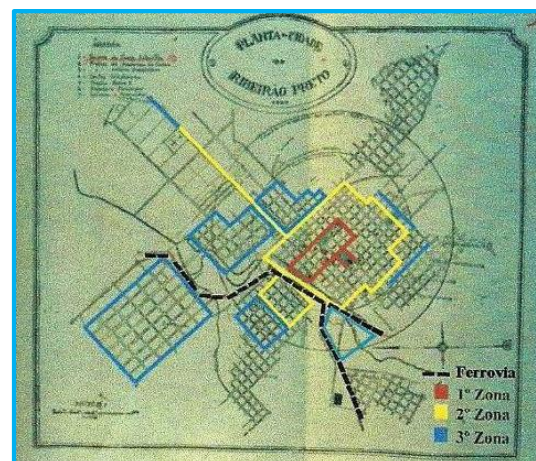
- 1911 a 1924 – Foi criado o Imposto de Viação e foi introduzida a diferenciação de valores dos impostos a serem cobrados em cada zona (predial e viação), de acordo com a presença menor ou maior de melhoramentos. Em 1920 a Lei Municipal n. 246 modificou os nomes de primeiro, segundo e terceiro Distritos Urbanos, ilustrados na figura 2.29 em primeira, segunda e terceira Zonas, conforme figura 2.30, a fim de facilitar a administração das cobranças. Estendeu-se o perímetro das zonas, sem restrição de uso ou cobrança de taxa de localização. O Decreto Municipal n. 43 de 1921 modificou os perímetros das segunda e terceira Zonas, conforme figura 2.31, indicando o progresso de melhorias e lançando a arrecadação do Imposto de Viação.

Figura 2.29: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2. e 3.º Distritos Urbanos 1912



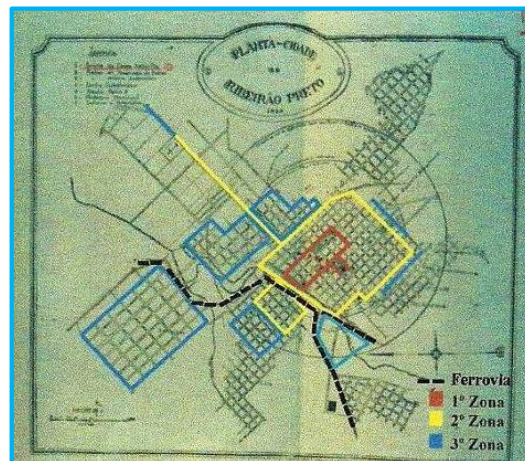
Fonte: Adaptado de SANCHES, 2003

Figura 2.30: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2. e 3.º Zonas Urbanas 1920



Fonte: Adaptado de SANCHES, 2003

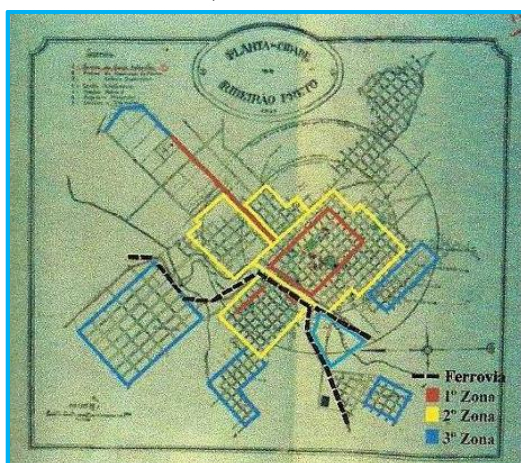
Figura 2.31: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2. e 3. Zonas Urbanas 1921



Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

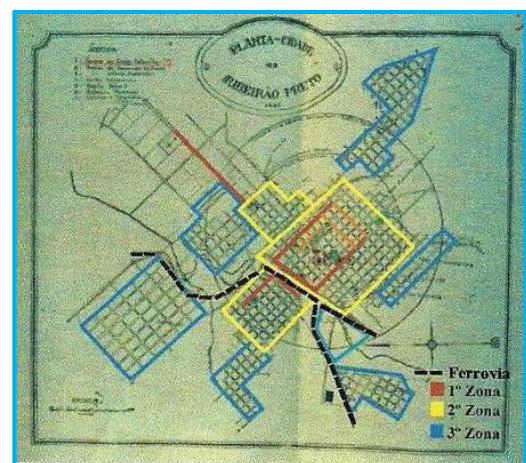
- 1924 a 1933 – Introduziu-se a Taxa de Localização, iniciando o zoneamento funcional na cidade. Em 1924 a taxa começou a ser cobrada das indústrias da primeira e segunda zonas, estabelecendo o prazo para que fossem transferidas à localidade isenta de taxa, no caso a terceira zona, liberando a área central de atividade industrial, de acordo com a figura 2.32. A Lei Municipal n. 302 de 1924 modificou as tabelas de impostos, introduziu a Taxa de Localização Industrial e passou a objetivar a restrição de usos pela divisão de zonas. Nos anos seguintes, 1925 e 1926 os limites das zonas urbanas foram adaptados conforme as restrições de usos, indicados nas figuras 2.33 e 2.34;

Figura 2.32: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2. e 3. Zonas 1924



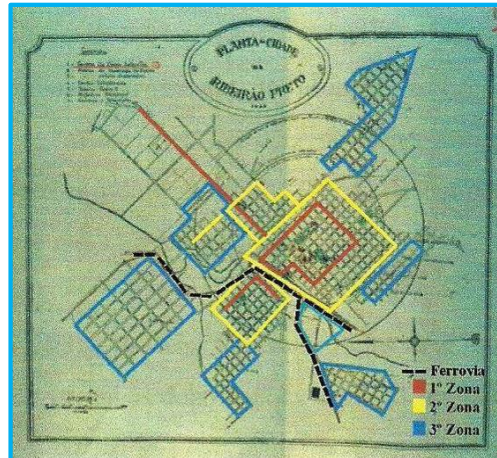
Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

Figura 2.33: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2. e 3. Zonas 1925



Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

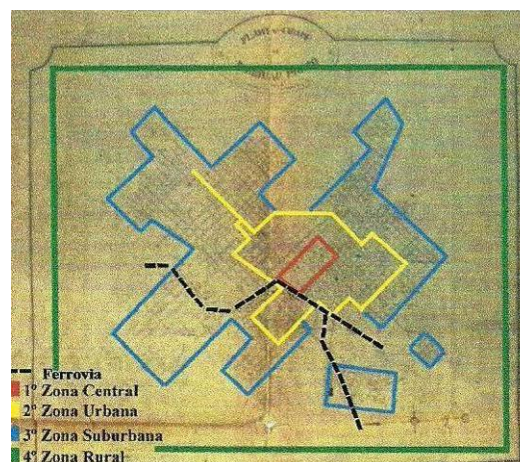
Figura 2.34: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2. e 3. Zonas Urbanas 1926



Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

- 1933 – A adoção do Código de Obras Arthur Saboya da cidade de São Paulo, adaptado para Ribeirão Preto em 1933 dividiu a cidade em quatro zonas, conforme ilustrado na figura 2.35.

Figura 2.35: Ribeirão Preto:
Limites 1., 2., 3. e 4. Zonas 1933



Fonte: Adaptado de
SANCHES, 2003

O Código de Obras Arthur Saboya vigorou no município de Ribeirão Preto até 1952, compreendido por mais de 800 artigos, com a reunião de normas e especificações técnicas relativas à construção civil que englobavam o parcelamento do solo, a largura de vias, os passeios, a reserva de área verde, a arborização, a implantação de edifícios e a introdução de exigências para recuos e sobre a comunicação visual urbana.

Esse modelo dividiu o município de Ribeirão Preto em quatro anéis concêntricos, nomeados de zona central, zona urbana, zona suburbana e zona rural. Estas zonas não foram demarcadas de maneira funcional ou pela separação de usos, e sim, pela hierarquização de áreas com normas específicas. Calil (2003) chama atenção que essa hierarquização foi responsável pelo maior adensamento nas áreas mais centrais e decrescentemente nas outras áreas da cidade.

O autor ainda ressalta que a valorização do solo causada pelos melhoramentos públicos e os critérios adotados pela tributação diferenciada teve forte influência na demarcação destas novas zonas e que a zona definida pelo anel central consolidou-se como a área de preços constantemente elevados, levando à ocupação das áreas suburbanas pelas classes mais baixas, incentivando o esvaziamento do quadrilátero central para fins de moradia.

2.3.2 Planejamento e zoneamento para Ribeirão Preto após o café

Na década de 1930 os Códigos de Obras das grandes cidades começaram a receber grande influência do urbanismo americano e do movimento moderno. As referências europeias se misturaram a estas novas. O zoneamento, as “parkways” e os elementos das cidades-jardins com unidade de vizinhança passaram a ser introduzidos no Brasil.

De acordo com Leme (2005), o período compreendido entre 1930 e 1950 foi marcado pela elaboração de planos para a apresentação das primeiras propostas de zoneamento de Ribeirão Preto, modificando totalmente as estruturas urbanas, especialmente a estrutura viária.

No período de transição da economia agroexportadora para a da indústria e para o serviço, com um crescimento simultaneamente intenso da população urbana, as leis foram importantíssimas para a demarcação das ocupações. Neste momento as classes dominantes tentaram garantir os espaços mais valorizados que surgiram na cidade, consolidando o conceito da diferenciação espacial pela localização e pela intervenção estatal que ganhou dimensão.

Silva (2007) afirma que em Ribeirão Preto, especialmente na década de 1940, o abandono da *“modernidade neoclássica higienista”* por uma *“nova modernidade metropolitana foi valorizado, tendo como os símbolos dessa mudança, o automóvel, os arranha-céus e a arquitetura moderna”*.

José de Oliveira Reis, então coordenador do Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro, entregou em 1945 suas propostas para Ribeirão Preto, cujo título do documento original foi: “Observações e notas explicativas do Plano Diretor de Ribeirão Preto”. Ele mostrou preocupações e sugestões ao planejamento urbano do município. O zoneamento, como instrumento de planejamento, juntamente com a ampliação e reestruturação do sistema viário, constituído por vias radiais e perimetrais, foram os elementos que caracterizaram o estudo desenvolvido por ele. Foi apontada a necessidade de uma cidade mais compacta, evitando a formação de vazios urbanos. Foi neste momento que o autor do projeto identificou os primeiros indícios de espaços que tratamos neste estudo como “espaços desconstruídos livres”, observando que o poder municipal não deveria aprovar loteamentos dispersos e distantes da parte urbana consolidada. Propôs ainda que os bairros tivessem identidades diferenciadas, indicando que as vias principais deveriam contornar os bairros.

O Plano sugeriu a divisão da cidade em duas grandes áreas: uma área urbana, da cidade propriamente dita, incluindo a área atual de 1945 e sua futura expansão; e a área agrícola ou rural, também chamada suburbana. José de Oliveira Reis apontou que para a área denominada suburbana seria necessário a elaboração de um plano regional, pois o Plano Diretor seria restrito ao perímetro urbano do município.

A zona urbana foi dividida no Plano Diretor em oito zonas, sendo as zonas residenciais: zona residencial 1, destinada às camadas de maior renda; zona residencial 2, destinada às camadas de média renda e zona residencial 3 destinada aos operários, junto à zona industrial. As zonas comerciais seriam duas: zona comercial 1, composta pelo centro tradicional e a área de expansão em direção à nova localidade da Estação de Trens da Cia. Mogiana, e a zona comercial 2 ao longo das ruas radiais e transversais, com a sugestão para a criação de eixos comerciais. O plano indicou a mudança do local da Estação principal da Cia. Mogiana no município, localizada até então no

centro tradicional do município. Há também a sugestão de mudança da área da linha-tronco da Companhia. O Plano Diretor de Oliveira Reis não foi implantado pela Prefeitura de Ribeirão Preto, que realizou apenas a proposta das vias radiais e a formação dos corredores comerciais.

Entre 1950 – 1980 a cidade continuou com um expressivo crescimento demográfico, superando os índices do estado e do Brasil. A década de 1950 foi marcada pela abertura de loteamentos no município para cumprir a demanda habitacional da cidade, segundo Silva (2007). Do lado oposto da malha urbana, na região sul, vários loteamentos e avenidas (Av. Independência) também foram implantados, porém eram destinados às classes média e alta. Houve a valorização do automóvel, que foi considerado uma solução rápida e confortável para superar as distâncias entre as áreas mais centrais e as mais periféricas recém implantadas na cidade.

Nas décadas de 1960 e 1970, grande parte das cidades brasileiras, incluindo Ribeirão Preto apresentam modificações, como discorre Villaça (2001): *“passa-se da ‘cidade bela’ para a ‘cidade eficiente’, da cidade do consumo para a cidade da produção”*.

O ano de 1965 foi marcado pela desativação do trecho da linha-tronco da Cia. Mogiana entre a Estação São Simão e a Estação Ribeirão Preto, com a inauguração da “nova” Estação Ribeirão Preto. As linhas que saíam da antiga Estação Ribeirão Preto passaram a sair da nova Estação Ribeirão Preto e, no caso do ramal Guatapará, da Estação Barracão. Em agosto de 1967, a Cia. Mogiana e a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto fecharam um acordo onde a Cia. demoliria as construções referentes à ferrovia e construiria uma rodoviária no mesmo local. A demolição se concretizou neste mesmo ano.

Em 1968 foi finalizado o processo de mudança das instalações do complexo ferroviário que ainda estavam localizadas próximas à ‘antiga’ e demolida Estação Ribeirão Preto para a então ‘nova’ Estação Ribeirão Preto. No local ‘antigo’ restaram apenas os trilhos do Ramal Guatapará e uma pequena estação para este ramal. Depois do fechamento da antiga Estação Ribeirão Preto, as modificações feitas no traçado, que se iniciaram em 1972, foram poucas, constando somente a ligação entre ramais, realizada com o aproveitamento de trechos da antiga linha-tronco da Cia. Mogiana. Sem

mudanças significativas, a ligação dos ramais operou até 1976, quando encerrou suas atividades para a inauguração da Rodoviária Municipal.

Em meados de 1975, por meio da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNUD e com o Programa do Proálcool, houve a construção significativa de conjuntos para Habitação de Interesse Social - HIS em Ribeirão Preto, especialmente em áreas remanescentes do Núcleo Antônio Prado, que garantiu moradia à classe trabalhadora.

A década de 1970 foi marcada em Ribeirão Preto pela modernização industrial, pelo crescimento do mercado imobiliário, pela ampliação da rede viária e pela verticalização do quadrilátero central. De acordo com Zamboni (2012), em 1978 destacaram-se dois importantes planos elaborados para o município: o Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte - PAITT, elaborado pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto e o Plano Regional de Ribeirão Preto, elaborado pela Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo.

O PAITT consistia em um plano com levantamento, diagnóstico e propostas de intervenção viária, com ações de curto, médio e longo prazo. O plano sugeriu a estruturação de uma rede viária municipal em Ribeirão Preto que previa a adequação do município às demandas do crescimento urbano.

Por outro lado, o Plano Regional de Ribeirão Preto tinha os objetivos básicos desse plano foram o controle do crescimento, a recuperação da qualidade de vida nas cidades paulistas e a atenuação dos desequilíbrios nos territórios regionais. O plano não garantia que as diretrizes nele contidas fossem cumpridas e descrevia situações possíveis de mudança para a região dentro dos objetivos a serem atingidos. Continha algumas situações mais prováveis, identificadas como o “cenário espontâneo, como o tronco ferroviário ligando Ribeirão Preto à Uberaba/MG e Terminal Petrolífero de Ribeirão Preto à Paulínia/SP” e a outras mais desejáveis: “cenário desejável, como a duplicação das rodovias Anhanguera e Washington Luiz e o acesso pavimentado às sedes municipais”.

Em 1979 foi aprovada a Lei n.3687 de desapropriação de áreas da FEPASA, autorizando a Prefeitura Municipal a adquiri-las mediante compra. Houve a demarcação de pelo menos vinte e cinco áreas que foram

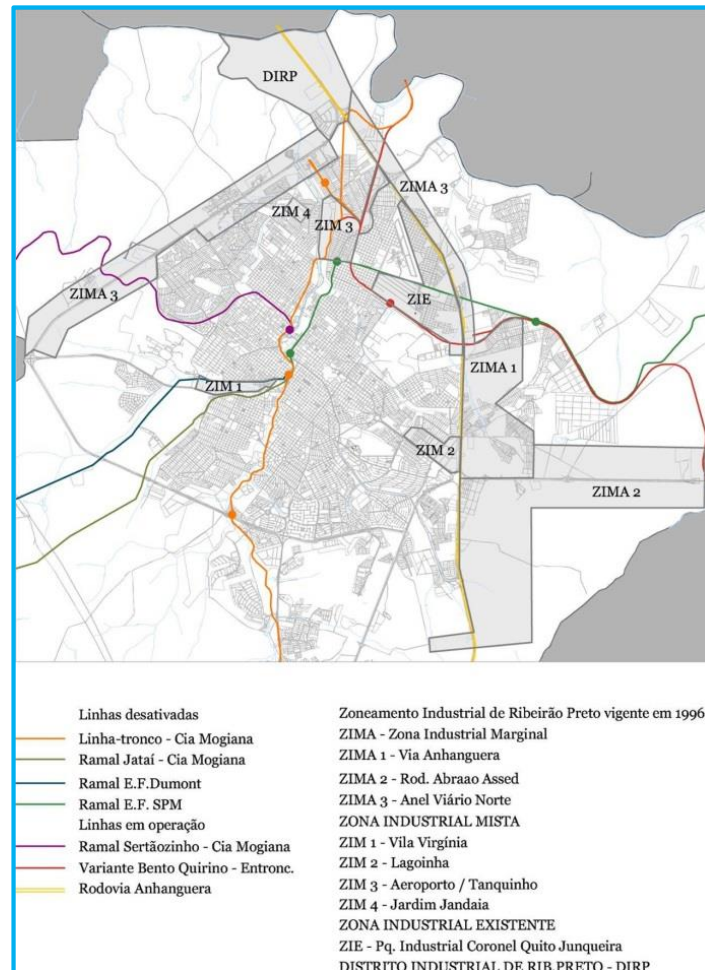
desapropriadas. Alguns espaços e edificações foram ocupados para uso institucional, outros permanecem abandonados até hoje (ZAMBONI, 2012).

A década de 1980 apresentou diferenças no padrão de urbanização que mereceram destaque. De acordo com Maricato (2001, p.25), ocorreu uma aceleração do crescimento das cidades de porte médio, com o crescimento populacional de suas áreas maior que o das cidades metropolitanas. Paralelamente, as áreas mais periféricas apresentam uma nova dinâmica demográfica, a partir do esvaziamento populacional das áreas dos centros tradicionais. A referida autora caracteriza as décadas de 1980 e 1990 como as *“da concentração urbana da pobreza”*.

Na linha de desenvolvimento do Proálcool, a localização das indústrias também foi modificada em Ribeirão Preto. A Lei Municipal n. 3928 de 1981 estabeleceu novos critérios para o uso e ocupação do solo referente à atividade industrial. A Lei estabelece as delimitações das Zonas Industriais, subdividindo-as em mistas (ZIM), marginais (ZIMA) e existentes (ZIE), além da localização do Distrito Industrial (DIRP), classificando e localizando os estabelecimentos em função da atividade poluente.

Em Ribeirão Preto, as desigualdades também foram aprofundadas nas décadas de 1980 e 1990, no entanto, com a implantação do Plano do Proálcool (1975-1980), houve um significativo incentivo à imigração para a região administrativa RA-15, atraídos pela monocultura da cana-de-açúcar. Diferentemente da economia nacional e do baixo crescimento econômico, a região de Ribeirão Preto registrou crescimento econômico, devido a sua agroindústria voltada ao mercado externo. Esse crescimento gerou maior número de empregos e demandou mais atividades comerciais e de prestação de serviços. O mapa de zoneamento industrial em Ribeirão Preto no ano de 1996, como mostra a figura 2.36 destaca a grande diversidade de zonas industriais e a expansão do município naquele período e a situação dos remanescentes de linhas férreas, em sua maioria desativadas. As linhas que ainda funcionavam, operavam apenas para transporte de carga.

Figura 2.36: Ribeirão Preto:
Mapa de Zoneamento Industrial em 1996



Fonte: ZAMBONI, 2012

A Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - PMRP indicava no fim dos anos 1980 a existência de 17 núcleos de favelas na cidade, com aproximadamente 1332 barracos, número que só aumentou, apresentando a contagem de 42 núcleos na cidade, segundo o Conselho Municipal de Moradia Popular – CMMP (2015).

2.3.3 Planejamento Estratégico nas décadas de 1990-2000

O Plano Diretor Municipal de Ribeirão Preto foi elaborado e aprovado em 31 de outubro de 1995 pela Lei n. 501. Ele foi o resultado das mudanças ocorridas das décadas de 1980 e 1990 no cenário nacional. Em Ribeirão Preto, esse período foi marcado pela especulação imobiliária, pela fragmentação do tecido urbano, pela multiplicação de favelas, pelas ocupações irregulares de áreas de proteção ambiental, pelo descaso com o

patrimônio histórico e pelo aumento significativo do número de condomínios fechados e conjuntos habitacionais de interesse social. Foi elaborado por uma equipe técnica de várias secretarias da Prefeitura Municipal, que definiram as diretrizes gerais para garantir o crescimento e desenvolvimento social e econômico do município.

Sobre o uso e ocupação do solo, o Plano ordenou a revisão e atualização de toda a legislação vigente referente ao assunto, por meio da elaboração dos seguintes instrumentos urbanísticos:

- Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;
- Lei do Plano Viário;
- Lei do Mobiliário Urbano;
- Plano de Saneamento Básico;
- Código de Obras e;
- Código do Meio Ambiente

Estes instrumentos foram entregues à Câmara Municipal em 1996 para análise e votação, mas foram retirados para discussão e análise pelo Conselho Municipal de Urbanismo - COMUR, sendo votados e aprovados em 1997, com exceção da Lei do Mobiliário Urbano.

Ainda em 1996, foi elaborado um Plano Estratégico para o município, durante o governo do prefeito Antônio Palocci Filho e a partir do Plano Diretor de Ribeirão Preto de 1995, denominado como “Ribeirão Preto 2001 - Ação estratégica para o desenvolvimento”, com o intuito de dar maior autonomia à cidade e superação da crise global. Foi um exemplo da aplicação do urbanismo setorial e do planejamento estratégico urbano, com políticas indutoras de crescimento econômico.

O documento apontou três pontos de crise no desenvolvimento do município:

- “O aumento do volume de tráfego, esclerosando o fluxo da malha viária urbana (...);”
- “O crescimento desordenado de bairros, especialmente o central e os de periferia, sem infraestrutura adequada, colocando em cheque a eficiência de sistemas como o de transporte, educação, saúde e saneamento básico (...);”

- “O contorno desalinhado de núcleos industriais criando problemas de ordem ecológica, de circulação e comprometendo, em última análise, o próprio desenvolvimento do setor secundário no município”.

Propõe quatro intervenções no âmbito das políticas públicas:

- Política de Administração Descentralizada e Democrática;
- Política Indutora de Crescimento Econômico, com Justiça Social e Preservação Ambiental;
- Política de Investimentos Socioculturais e;
- Programa de Reurbanização.

Sobre o sistema viário o texto destaca:

- Alterações em 29 vias entre ruas e avenidas em curto prazo, adequação do sistema viário para acesso aos conjuntos habitacionais nas periferias;
- Implantação de um parque linear e adequação do sistema viário do quadrilátero central;
- Implantação do sistema cicloviário e canalização de córregos.

2.3.4 Legislação Urbanística em Ribeirão Preto (2001 – 2015)

Foram aprovadas na década de 2000 as Leis Complementares do Plano Diretor de 1995. A Revisão do Plano Diretor deu-se através da Lei Complementar n. 1573 de 13/11/2003. Essa revisão foi embasada nas alterações preconizadas pelo Estatuto da Cidade em 2001, apresentando à Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto – PMRP uma Proposta Preliminar de Revisão do Plano Diretor em março de 2014, não aprovado até o presente momento.

A Lei n. 2157, de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo foi revisado em 08/01/2007, com uma versão atualizada em 17/01/2012 sob o n. 2505/2012.

O Plano Viário foi atualizado sob a Lei n. 2404 de 11/09/2007 e o Código de Obras pela Lei n. 2158 de 21/02/2007. Em 2014 foi apresentado pela TRANSERP o Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto - PlanMob, atendendo as necessidades do Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001) e a Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012). O PlanMob ainda não foi aprovado, mas representa, em conjunto com o Projeto de Reabilitação do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto (2012), os estudos oficiais mais recentes de Planejamento Urbano para Ribeirão Preto. Algumas recomendações do projeto de reabilitação no centro estão em fase de implantação pela gestão pública atual, como a readequação de instalações elétricas para rede subterrânea, a troca de calçamento por piso permeável e remodelação de mobiliários urbanos no calçamento.

O Plano Local de Habitação de Interesse Social – PLHIS para Ribeirão Preto é datado de 23/08/2010.

A Lei atual com maior repercussão na mídia e na crítica do município dos últimos anos foi a Lei n. 12.730 de 12/01/2011, também conhecida como “Lei Cidade Limpa” que dispõe sobre a Ordenação da Paisagem Urbana no município. Com sua aprovação, a paisagem urbana da cidade foi totalmente modificada, pois os edifícios totalmente atulhados de elementos de comunicação visual, tiveram suas fachadas vistas novamente. Especialmente no quadrilátero central, inúmeras edificações históricas foram descortinadas, chamando atenção da população em geral para a beleza e riqueza dos ornamentos de suas fachadas. Os proprietários e locatários de comércios e serviços protestaram insistentemente quanto a esta aprovação, já que com a tecnologia à disposição atualmente para identificar as edificações, os investimentos perdidos foram grandes. As figuras 2.37 e 2.38 ilustram as modificações que a “Lei Cidade Limpa” implicou em um imóvel comercial da cidade para se enquadrar à nova legislação.

Figura 2.37: Ribeirão Preto:
Fachada de estabelecimento comercial em 2010



Fonte: Autora, 2010

Figura 2.38: Ribeirão Preto:
Fachada de estabelecimento comercial em 2013

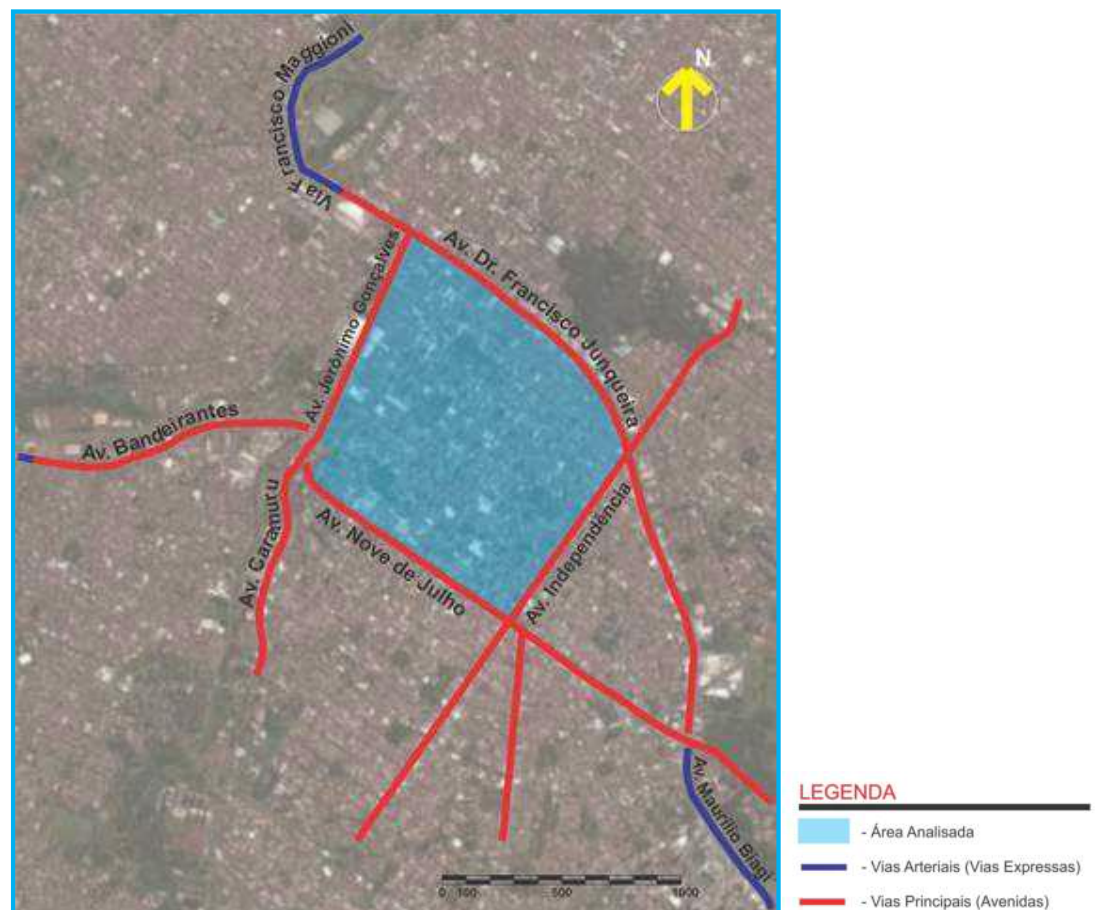


Fonte: Autora, 2013

2.4 Apresentação do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto

Em 1903 a ordenação territorial do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto já estava configurado. Implantou-se à Av. Jerônimo Gonçalves outras três avenidas que deram nome aos limites do atual quadrilátero, sendo elas as avenidas: Dr. Francisco Junqueira, Independência e Nove de Julho, conforme ilustra a figura 2.39.

Figura 2.39: Mapa de Vias de Acesso ao Centro de Ribeirão Preto



Fonte: Plano viário - sistema viário – hierarquia física
Secretaria de Planejamento e Gestão Pública – PMRP, 2007
adaptado pela autora

A foto aérea mais atual da base de dados da PMRP (2014), como mostra a figura 2.40, apresenta o centro tradicional de Ribeirão Preto com as seguintes características: urbanização adensada, pouca incidência de áreas verdes, sendo encontradas somente em algumas praças e ao longo das avenidas. Ao direcionar o olhar pela desconstrução espacial, é possível destacar que o quadrilátero central foi desconstruído de forma bem diferente. Através da análise detalhada dessa área, foi possível identificar essas peculiaridades, especialmente no que diz respeito às potencialidades e fragilidades habitacionais.

Figura 2.40: Foto Aérea do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto



Fonte: Google Maps, 2014 adaptado pela autora
(situação sem escala)

2.4.1 Levantamentos e Mapas de Morfologia Urbana

Os equipamentos urbanos existentes estão representados na figura 2.41, considerando aspectos como: órgãos a que pertencem, escala urbana e classificação modal. O quadrilátero central abrange uma grande quantidade e diversidade de equipamentos e é considerada a presença de equipamentos de administração pública, de cultura, de religião e de lazer; já que, na maioria das vezes, o centro tradicional da cidade comporta importantes edifícios que compõem sua história. Além destes, há a incidência de um grande número de equipamentos de saúde e educação, e outros como abastecimento e assistência social. Neste aspecto, o centro apresenta-se como uma área autossuficiente, pois conta com equipamentos essenciais à escala do bairro, além de outros, que são considerados de escala do município.

Figura 2.41: Quadrilátero Central: Equipamentos Urbanos



Fonte: Mapeamento desenvolvido junto à disciplina “Projeto de Urbanismo – Áreas Centrais”, 2013
 CAU /UNISEB – MARRA, A.P.;BALSAMO, B.;AGOSTINHO, I.;
 SQUARISI,M.;BALSAMO, M.
 (situação sem escala)

É pela análise do uso e ocupação do solo do quadrilátero central que verifica-se maior evidência de uma divisão natural desse espaço em quatro partes, baseada nas diferenças de comportamento da população e nas vocações de cada quadrante, que foram identificados pelas respectivas localizações geográficas. A figura 2.42 ilustra a divisão realizada na pesquisa para melhor compreensão da desconstrução espacial.

Figura 2.42: Quadrilátero Central: divisão dos quadrantes

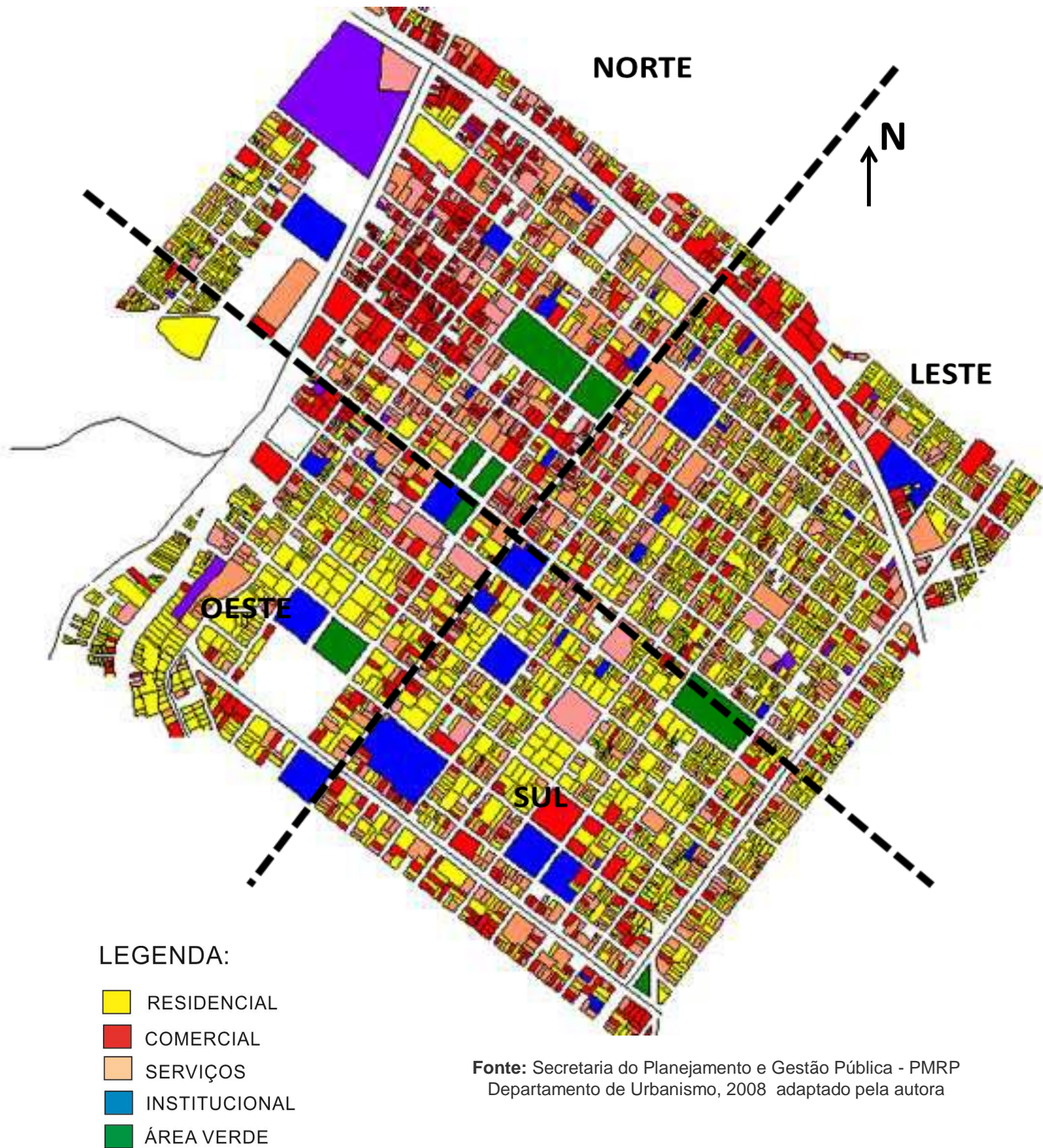


Fonte: Google Maps, 2014 adaptado pela autora
(situação sem escala)

Percebe-se ainda pela figura 2.42 que o quadrante norte concentra a formação inicial da cidade, com a indicação do marco zero da cidade, marcado pelo local de implantação da primeira Igreja Matriz e seu largo, atualmente ocupado pela fonte luminosa da Praça XV de Novembro.

A análise de uso e ocupação do solo do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto foi realizada através do estudo das bases com os levantamentos no ano de 2008, fornecidos pela Secretaria de Planejamento e Gestão Pública da PMRP. Este levantamento foi composto pelos mapas de uso do solo, com o primeiro registro geral do quadrilátero, como ilustra a figura 2.43, registrados lote a lote conforme os respectivos usos e, em seguida os mapas de uso do solo, levantados lote a lote, no entanto, selecionados individualmente conforme o uso: residencial, comercial e finalmente um mapa para prestação de serviços. Para melhor compreensão e ilustração do uso do solo, foram referenciadas em cada base, as imagens de algumas edificações registradas conforme seus usos e localizações no quadrilátero central de Ribeirão Preto, de acordo com as figuras de 2.49 a 2.62.

Figura 2.43: Quadrilátero Central: Mapa de Uso do Solo - Geral



SITUAÇÃO SEM ESCALA

É também o quadrante norte que abriga o centro histórico da cidade por conta de suas edificações da “época áurea do café”, as áreas de calçadão, o Quarteirão Paulista e a Matriz Metropolitana. Paradoxalmente é constituído pelas áreas mais fragilizadas do espaço urbano, com considerável incidência de vazios urbanos, cortiços, edifícios abandonados, depredados, alguns utilizados com uso diferente do original para as práticas de prostituição e tráfico de entorpecentes e substâncias ilícitas, além do problema de drenagem urbana (enchentes), que acompanha essas áreas desde o início do século XX.

O quadrante sul é a área mais verticalizada do quadrilátero, com residências de médio e alto padrão, grande vocação comercial, inclusive por ser a região com a implantação do único shopping central, o Shopping Santa Úrsula. Os prédios tiveram perda de interesse por causa da transferência da valorização imobiliária de seus edifícios residenciais para as luxuosas ocupações verticalizadas, que a partir dos anos 2000 passaram a ser muito procuradas na Av. Prof. João Fiúsa e adjacências, como mostra a figura 2.44.

Figura 2.44: Avenida Prof. João Fiúsa em Ribeirão Preto



Fonte: Skyscrapercity – André Hawle, 2015

Já o quadrante leste preservou várias edificações que foram construídas pelos profissionais liberais da “época do café”: os médicos de família, os advogados e os engenheiros. Atualmente possui a predominância de ocupações comerciais e de serviços. É neste quadrante que se encontra

a sede da Prefeitura Municipal, edifício histórico da cidade, intitulado por Palácio do Rio Branco, como mostra a figura 2.45.

Figura 2.45: Palácio do Rio Branco – Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto



Fonte: PMRP, 2012

Por fim o quadrante oeste é ocupado por equipamentos públicos de saúde de grande importância, como o Hospital Sociedade Portuguesa de Beneficência, como mostra a figura 2.46, o Hospital das Clínicas – Unidade de Emergência, conforme figura 2.47 e Hospital São Paulo. É também neste quadrante que se insere o único clube com sede no centro da cidade, a Sociedade Recreativa de Ribeirão Preto, de acordo com a figura 2.48; além de uma variedade de comércios e serviços, especialmente de clínicas particulares de saúde.

Figura 2.46: Hospital Sociedade Portuguesa de Beneficência em Ribeirão Preto



Fonte: PMRP, 2012

Figura 2.47: Hospital das Clínicas de Ribeirão Preto
Unidade de Emergência UE



Fonte: Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto, 2014

Figura 2.48 Sociedade Recreativa de Esportes de Ribeirão Preto



Fonte: PMRP, 2012

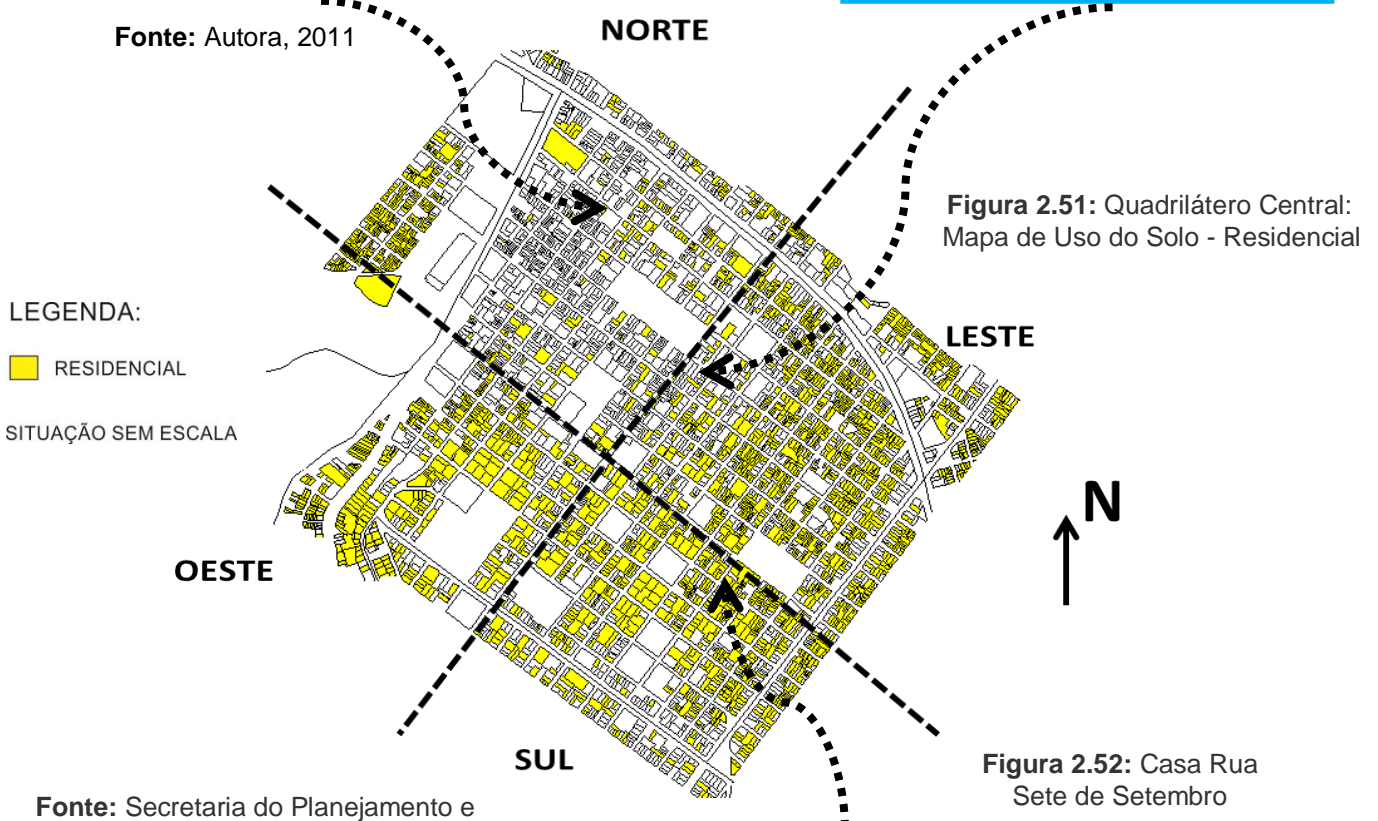
De modo geral, os comércios e serviços concentram-se mais próximos às avenidas e as residências mais no interior do quadrilátero. O quadrante com menor incidência de residências é justamente aquele que em contraposição apresentou mais vazios, edifícios abandonados, desocupados e ociosos; ou seja, o quadrante norte, que deu início à cidade com a construção de residências para os imigrantes italianos e operários da Cia. Mogiana é aquele que atualmente apresenta maior fragilidade habitacional e mais espaços desconstruídos livres.

Figura 2.49: Sobrado
Rua Mariana Junqueira



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.50: Edifício
Rua Duque de Caxias



Fonte: Secretaria do Planejamento e
Gestão Pública - PMRP
Departamento de Urbanismo, 2008
adaptado pela autora

Figura 2.52: Casa Rua
Sete de Setembro



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.53: Estacionamento Rua Duque de Caixas e Av. Jerônimo Gonçalves



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.54: Banco do Brasil Rua Visconde de Inhaúma com Rua Duque de Caxias



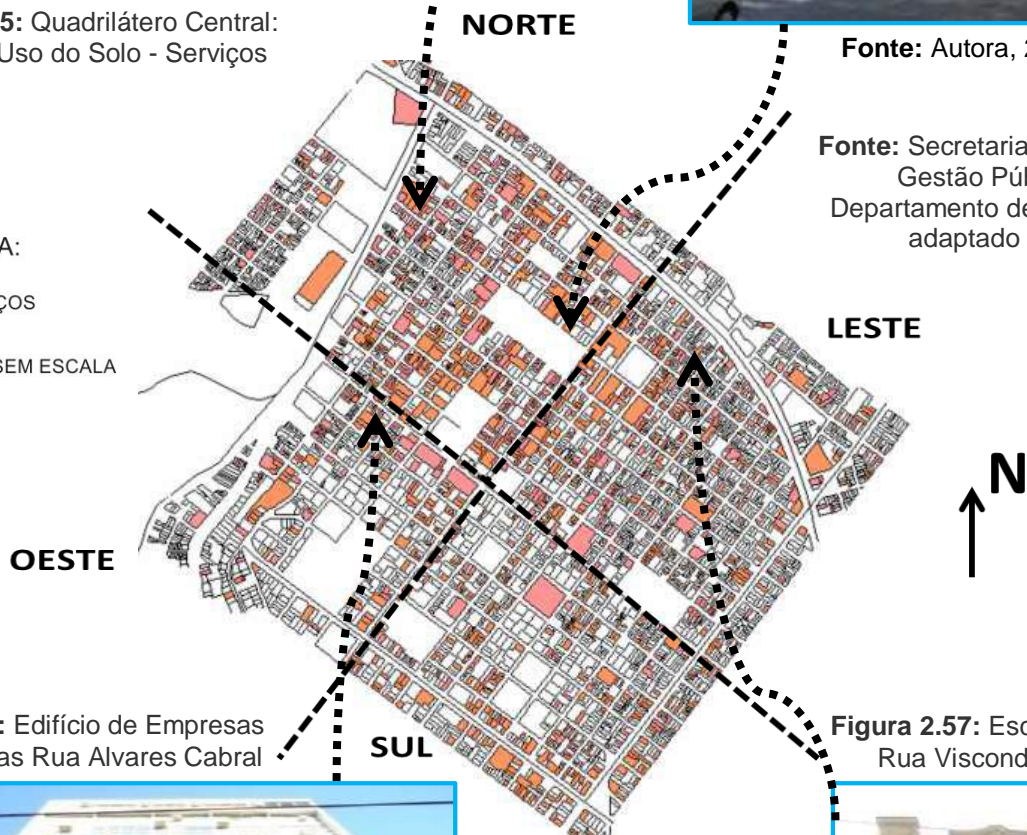
Fonte: Autora, 2011

Figura 2.55: Quadrilátero Central: Mapa de Uso do Solo - Serviços

LEGENDA:

■ SERVIÇOS

SITUAÇÃO SEM ESCALA



Fonte: Secretaria do Planejamento e Gestão Pública - PMRP
Departamento de Urbanismo, 2008
adaptado pela autora

Figura 2.56: Edifício de Empresas de Cobranças Rua Alvares Cabral



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.57: Escritório de Advocacia Rua Visconde do Rio Branco



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.58: Mercado Central
Rua São Sebastião



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.59: Farmácia Rua Visconde de
Inhaúma com Rua Duque de Caxias



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.60: Quadrilátero Central:
Mapa de Uso do Solo – Comercial

LEGENDA:

■ COMERCIAL

SITUAÇÃO SEM ESCALA

OESTE

NORTE

LESTE

SUL



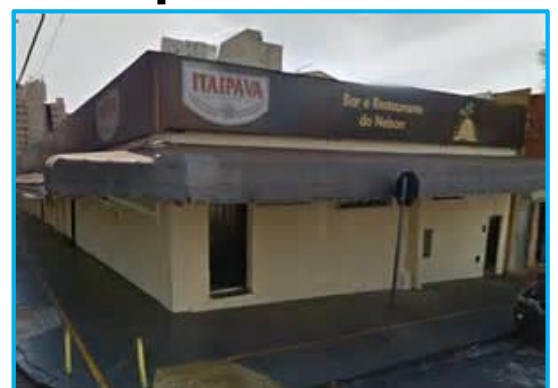
Fonte: Secretaria do
Planejamento e Gestão Pública
PMRP
Departamento de
Urbanismo, 2008
adaptado pela autora

Figura 2.62: Cantina
Av. Nove de Julho



Fonte: Autora, 2011

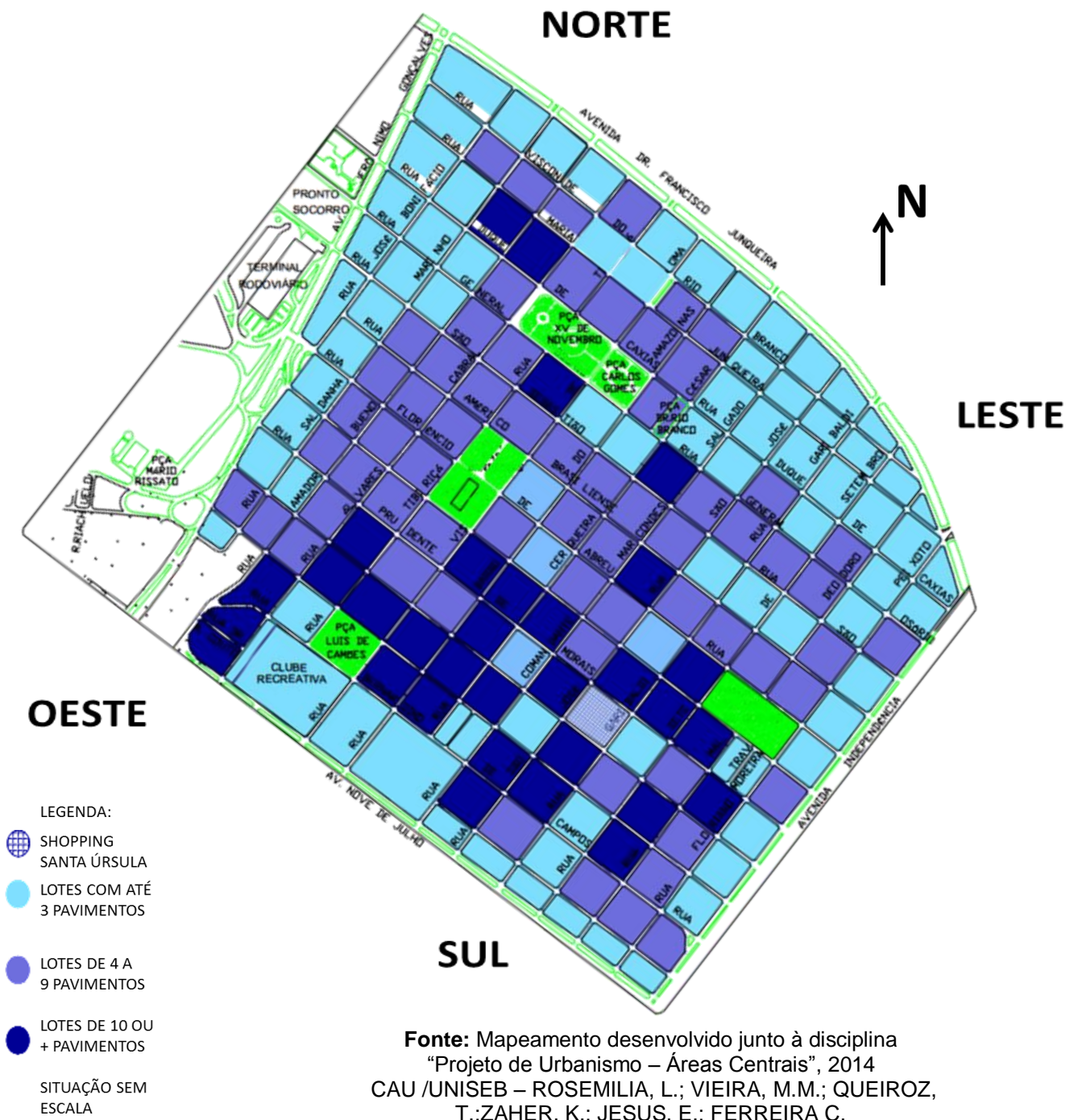
Figura 2.61: Bar e Restaurante
Rua Floriano Peixoto com
Rua Prudente de Moraes



Fonte: Autora, 2011

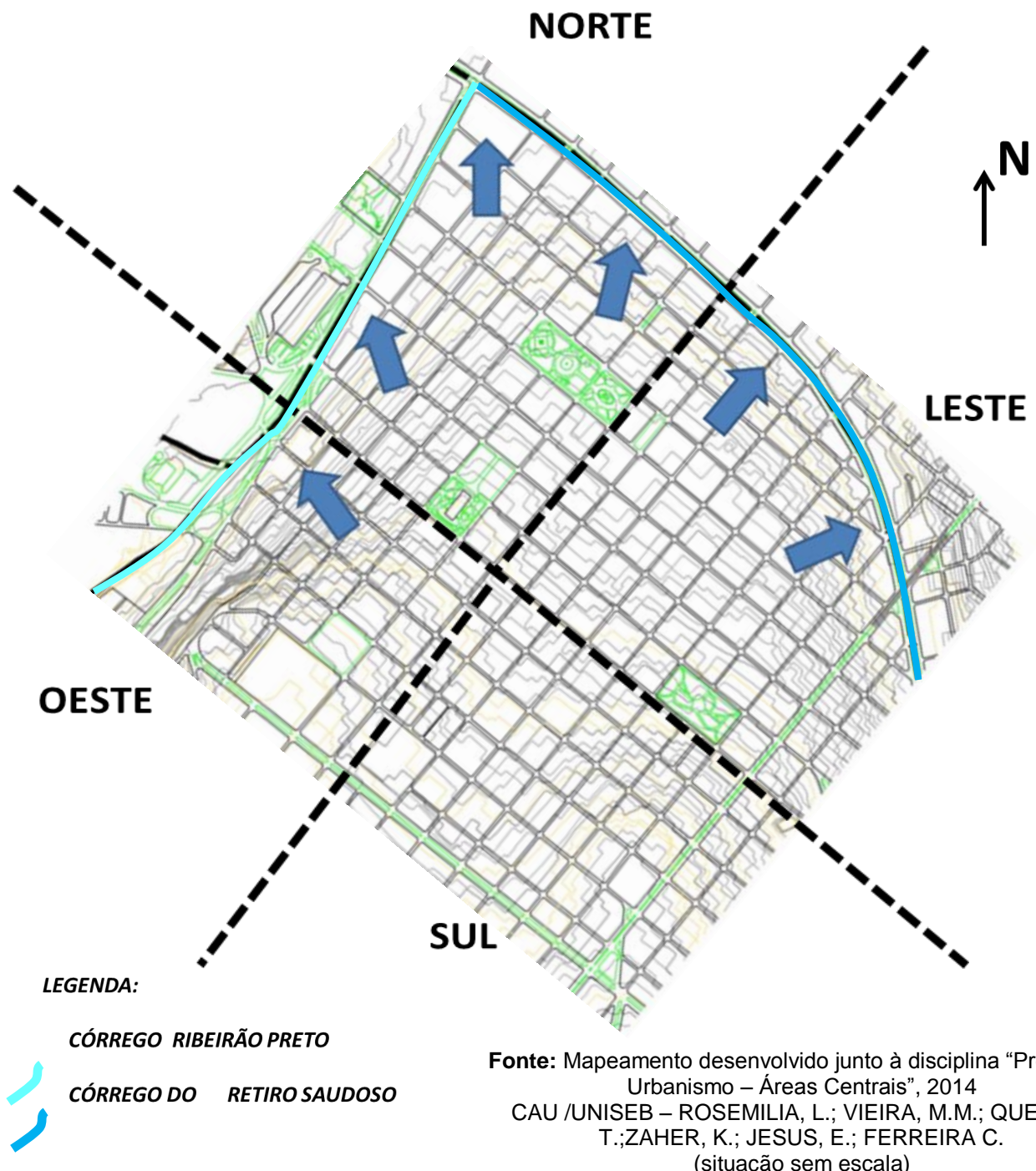
Ao observar o mapa de ocupação do solo do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto por predominância a cada quadra, como ilustra a figura 2.63, conclui-se que há mais quadras com edificações de até três pavimentos, especialmente nas avenidas. Percebe-se o aumento do gabarito gradativamente na direção norte – sul, onde predominam os edifícios com 10 ou mais pavimentos. O Shopping Santa Úrsula foi referenciado separadamente, já que possui um gabarito único, sendo 3 pavimentos a partir da cota zero da rua e cinco pavimentos de estacionamento subterrâneos.

Figura 2.63: Quadrilátero Central: Mapa de Ocupação do Solo – predominância por quadras



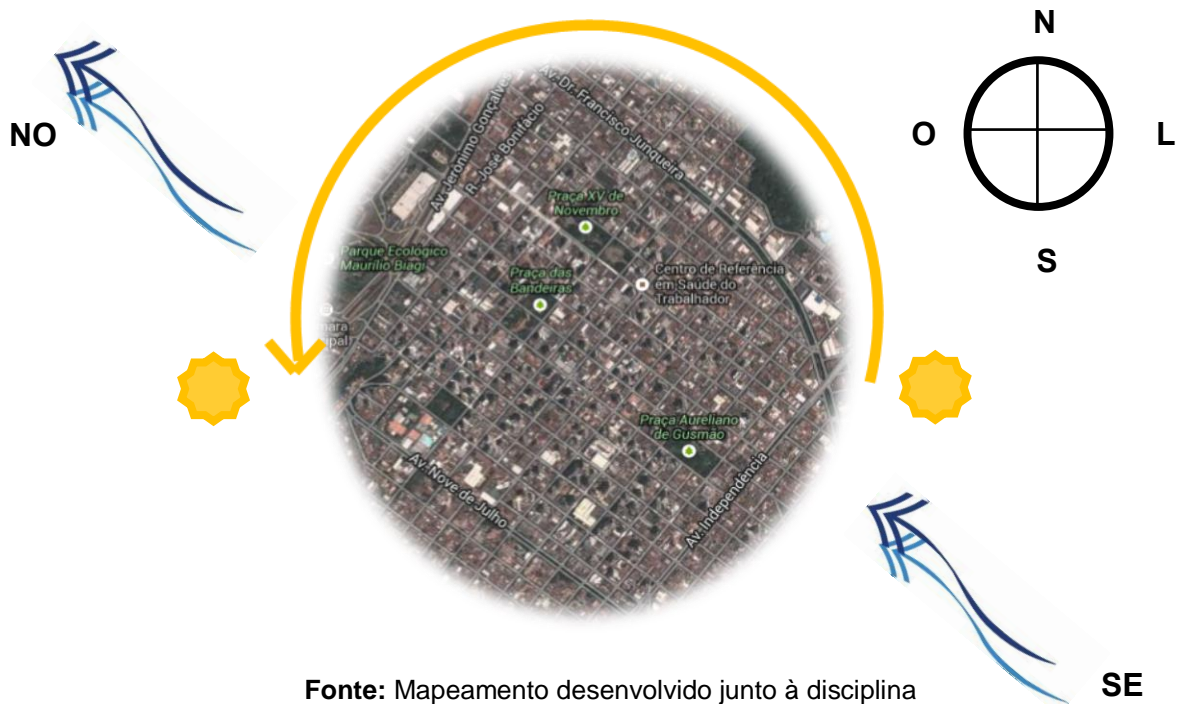
A topografia determina o percurso das águas e dos ventos, que no caso do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto são no sentido sudeste a noroeste. No objeto de estudo, o escoamento superficial faz o percurso em direção aos córregos, Ribeirão Preto na Av. Jerônimo Gonçalves e do Retiro Saudoso na Av. Francisco Junqueira, conforme indicados na figura 2.64.

Figura 2.64: Quadrilátero Central: Hidrografia e Topografia



Os ventos predominantes de Ribeirão Preto sopram de Sudeste para Noroeste, como observa a figura 2.65 com a orientação solar.

Figura 2.65: Quadrilátero Central: Ventos Predominantes e Orientação Solar



Fonte: Mapeamento desenvolvido junto à disciplina “Projeto de Urbanismo – Áreas Centrais”, 2014
CAU /UNISEB – ROSEMILIA, L.; VIEIRA, M.M.; QUEIROZ, T.; ZAHER, K.; JESUS, E.; FERREIRA C.

Desde o início do século XX, os córregos Ribeirão Preto e Retiro Saudoso, que cortam o Quadrilátero Central de Ribeirão Preto apresentaram inúmeros episódios de enchentes, tornando as edificações do seu entorno fragilizadas e desvalorizadas. Ao longo dos anos várias ações foram realizadas com a intenção de evitar o fenômeno, no entanto, com o aumento da impermeabilização do solo e a poluição dos rios, cada vez mais a força das águas devastou a região da “baixada” de Ribeirão Preto, ocasionando inúmeros prejuízos e o descontentamento dos comerciantes e da população em geral. Em 2010, os governos nas esferas federal, estadual e municipal aprovaram um projeto que preconizou o alargamento e rebaixamento dos canais. Foi uma decisão polêmica, pois, para a execução de tal medida na Av. Jerônimo Gonçalves, as 128 palmeiras imperiais que ornamentavam o Córrego Ribeirão Preto, um dos cartões postais da cidade, foram retiradas. As figuras de 2.66 a 2.70 ilustram vários períodos dessa desconstrução.

Figura 2.66: Palmeiras Imperiais (1925)
Plantio finalizado



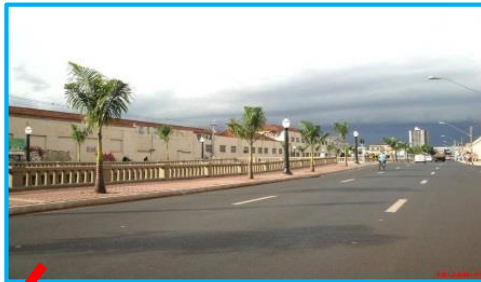
Fonte: APHRP, 2013

Figura 2.67: Palmeiras Imperiais (1999)
Cartão Postal



Fonte: APHRP, 2013

Figura 2.69: Av, Jerônimo Gonçalves
após obra ante enchentes



Fonte: PMRP, 2011

Figura 2.68: Retirada das
Palmeiras Imperiais (2010)



Fonte: PMRP, 2010

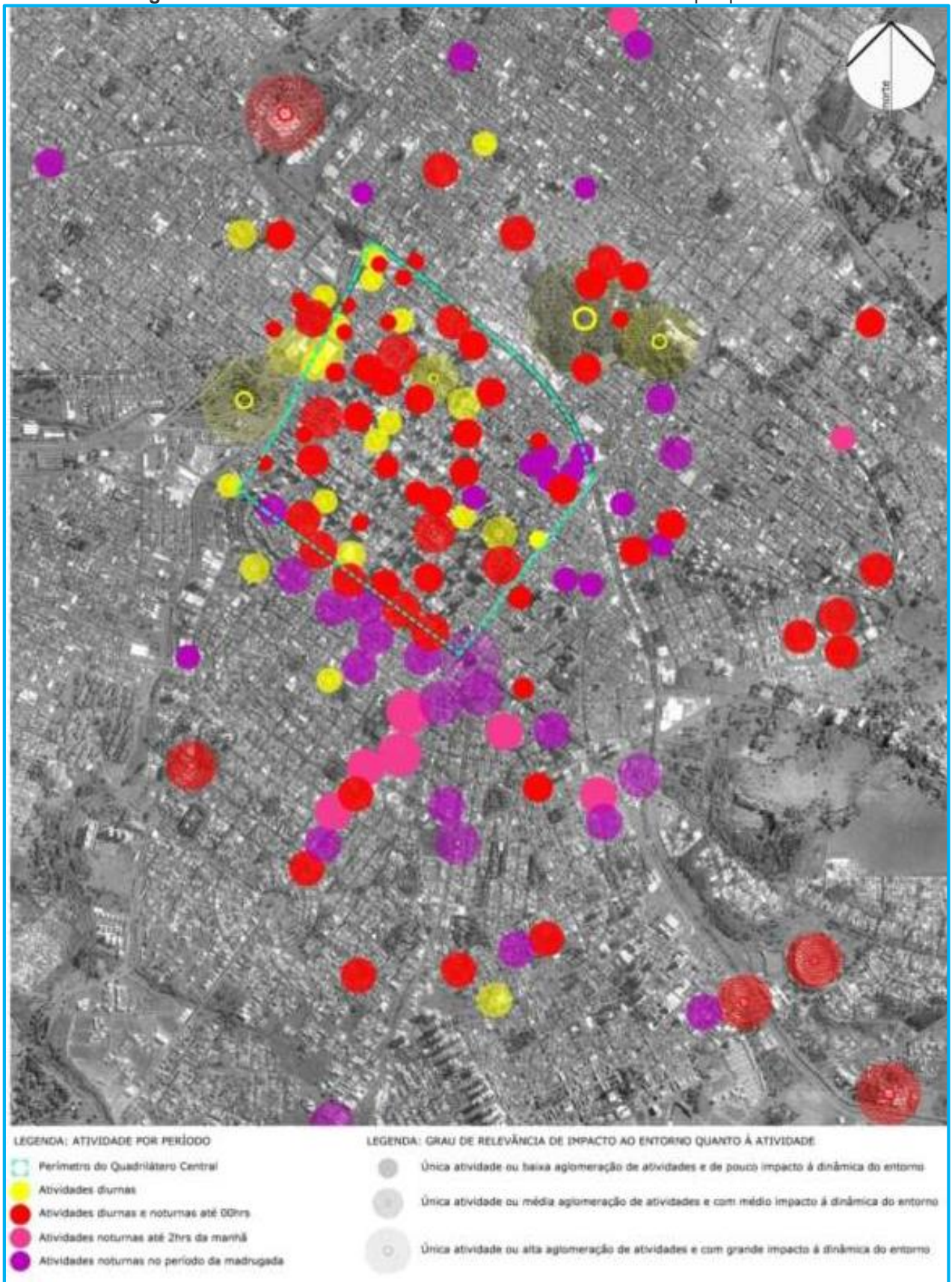
Figura 2.70: Memorial das Palmeiras (2011)



Fonte: PMRP, 2011

Do ponto de vista das atividades de lazer e cultura, a figura 2.71 ilustra que o Quadrilátero Central de Ribeirão Preto apresenta maior incidência de atividades diurnas em horário comercial e noturnas até às 00:00h., com o movimento dos usuários do Shopping Santa Úrsula e dos trabalhadores e estudantes do período noturno. Percebe-se que os usuários do centro predominantemente o utilizam para o trabalho, estudos e também como baldeação de um bairro a outro. As atividades no período de 00:00 às 06:00 h. são conferidas nas áreas que concentram bares e boates, além da região do Quarteirão Paulista, por causa dos espetáculos no Teatro Pedro II e o movimento da Chopperia Pinguim.

Figura 2.71: Atividades de Lazer e Cultura em Ribeirão Preto - por predominância



Fonte: Secretaria Municipal de Cultura – PMRP, 2011
(situação sem escala)

As figuras 2.72 a 2.77 demonstram alguns edifícios com atividades de lazer e cultura no quadrilátero central de Ribeirão Preto.

Figura 2.72: Shopping Santa Úrsula



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.73: Teatro Pedro II



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.74: Museu de Arte de Ribeirão Preto - MARP



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.75: Chopperia Pinguim



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.76: Biblioteca Altino Arantes



Fonte: Autora, 2011

Figura 2.77: Praça XV de Novembro



Fonte: Autora, 2011

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 Aspectos Gerais

A pesquisa baseia-se no estudo de caso único e exploratório. O estudo de caso representa o teste de uma teoria bem formulada e apresenta as evidências para construir uma provável teoria, mesmo que posteriormente as suposições sejam consideradas erradas, explica (Yin, 2001), ou seja, trata-se de:

Uma investigação científica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos; enfrenta uma situação tecnicamente única em que haverá muito mais variáveis de interesse do que pontos de dados e, como resultado, baseia-se em várias fontes de evidência. (YIN, 2001, p. 32-33)

De acordo Yin (2001), a adoção do método do Estudo de Caso pode ser adequado quando a pesquisa insere-se no contexto social, e embora se utilize um embasamento teórico referencial, os estudos experimentais não podem ser aplicados. O Estudo de Caso como estratégia de pesquisa compreende um método que abrange a lógica do planejamento e a incorporação de abordagens específicas à coleta e à análise de dados. Neste sentido, não é uma tática para coleta de dados, nem ao menos uma característica do planejamento em si, mas sim, uma estratégia de pesquisa abrangente.

A pesquisa realizou-se na cidade de Ribeirão Preto – SP, município localizado no interior do estado de São Paulo e o objeto empírico da pesquisa é o quadrilátero central da cidade, sendo escolhida pela incidência de vacância habitacional, ociosidades urbana e vocação para Habitação de Interesse Social – HIS.

Com o objetivo de identificar os vazios urbanos e as edificações sem uso e ociosas no centro tradicional de Ribeirão Preto, foi selecionado o conceito da “Desconstrução Espacial” para observar e interpretar este fenômeno em um dos quadrantes do Quadrilátero Central, escolhido como área para levantamento de campo.

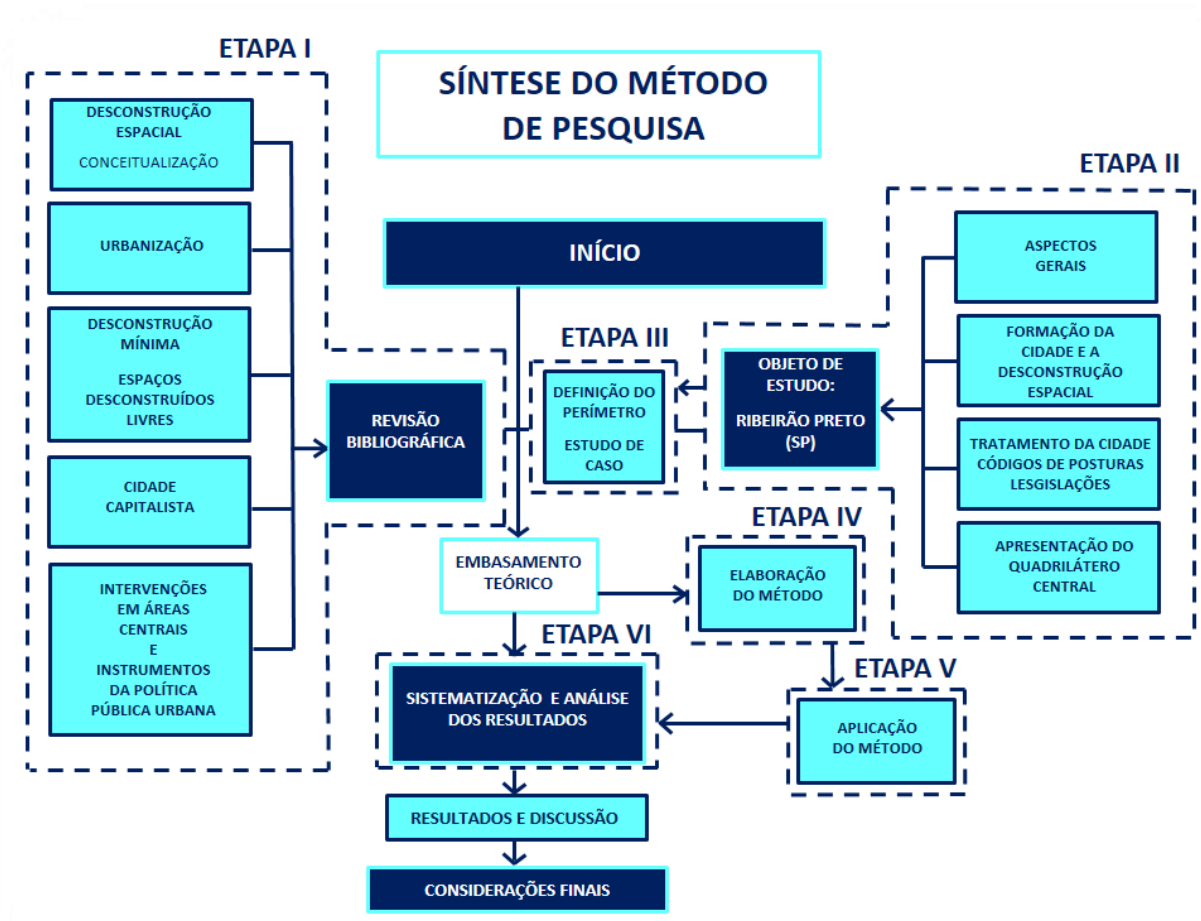
Através da utilização de uma das tipologias que classifica a desconstrução do espaço existente segundo Francisco (2002), foram definidos critérios de análise como método para a identificação dos espaços desconstruídos livres, e posterior

classificação desses espaços através de suas quatro tipologias: os espaços vazios, os abandonados, os desocupados e os ociosos. Com o intuito de fornecer subsídios que pudessem sugerir espaços no perímetro escolhido para possíveis ocupações de moradias populares, foram adotados padrões que além de indicar e classificar, pudessem hierarquizar tais espaços a partir dos fundamentos da desconstrução mínima. Finalmente, após sintetizar os levantamentos e de posse da análise quantitativa e categorizada dos espaços desconstruídos livres, foram analisados dentre os instrumentos da Política Pública Urbana, qual melhor possa ser aplicado para motivar e/ou viabilizar tais ações.

3.2 Síntese do Método

A figura 3.1 ilustra a síntese do método utilizado na pesquisa, facilitando o entendimento de todas as etapas do processo construtivo do presente estudo.

Figura 3.1: Fluxograma de Síntese do Método de Pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora, 2014

3.3 Etapas do Método

A pesquisa foi organizada em seis etapas principais, a saber:

- ETAPA I: Revisão bibliográfica;
- ETAPA II: Levantamento de dados sobre Ribeirão Preto;
- ETAPA III: Definição do perímetro para levantamento de campo;
- ETAPA IV: Elaboração dos critérios de análise como método para identificação e classificação dos espaços desconstruídos livres;
- ETAPA V: Aplicação dos critérios de análise como método no perímetro e;
- ETAPA VI: Sistematização, análise e discussão de resultados.

3.3.1 ETAPA I: Revisão bibliográfica

Para construção do referencial teórico da pesquisa, realizou-se um levantamento e uma análise da literatura técnica e científica, abordando os temas que subsidiam o problema e também revisitam os conceitos utilizados, obtendo os elementos necessários à discussão e à reflexão.

Para o embasamento teórico foram abordados os temas relacionados no quadro 3.1. A pesquisa bibliográfica também forneceu subsídios para os levantamentos de campo.

Quadro 3.1: Abrangência da Pesquisa Bibliográfica

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	
DESCONSTRUÇÃO ESPACIAL	
OBJETIVO	ADQUIRIR CONHECIMENTOS SOBRE O CONCEITO DA DESCONSTRUÇÃO ESPACIAL E SEU NOVO OLHAR SOBRE AS CIDADES
URBANIZAÇÃO	
OBJETIVO	ADQUIRIR CONHECIMENTOS QUANTO AO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E A CIDADE COMO PRODUTO DA DESCONSTRUÇÃO ESPACIAL
DESCONSTRUÇÃO MÍNIMA E ESPAÇOS DESCONSTRUÍDOS LIVRES	
OBJETIVO	CONHECIMENTOS SOBRE AS ESPECIFICIDADES DA DESCONSTRUÇÃO, ACERCA DA CONSCIENTIZAÇÃO PARA DESCONSTRUIR E A TERMINOLOGIA E DEFINIR A OCIOSIDADE E VACÂNCIA NO ESPAÇO URBANO
CIDADE CAPITALISTA	
OBJETIVO	CONHECIMENTOS SOBRE A PRODUÇÃO DE ESPAÇO NAS CIDADES E O PAPEL DO MERCADO IMOBILIÁRIO NESTE PROCESSO, ALÉM DE SUA RELAÇÃO COM A DESCONSTRUÇÃO ESPACIAL

INTERVENÇÕES EM ÁREAS CENTRAIS E INSTRUMENTOS DA POLÍTICA PÚBLICA URBANA	
OBJETIVO	CONHECIMENTOS SOBRE A MACRO ESTRATÉGIA DA REABILITAÇÃO URBANA NOS CENTROS DAS CIDADES E SUA RELAÇÃO COM A DESCONSTRUÇÃO ESPACIAL CONHECIMENTOS SOBRE OS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA PÚBLICA URBANA ESPECÍFICAS PARA REABILITAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS
FONTES:	
LIVROS - PERIÓDICOS - REVISTAS - ANAIS - LEGISLAÇÃO - ÓRGÃOS PÚBLICOS - CONSULTAS COM PROFISIONAIS - INTERNET	
LOCAIS:	
BIBLIOTECA DA UFSCAR / UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS - BIBLIOTECA DA USP / CAMPUS SÃO CARLOS - BIBLIOTECA DA UNISEB-ESTÁCIO / RIBEIRÃO PRETO - APHRP – ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE RIBEIRÃO PRETO - PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO	

Fonte: Elaborado pela autora, 2014

3.3.2 ETAPA II: Levantamento de dados sobre Ribeirão Preto

No decorrer da etapa de levantamento de dados foram obtidas as seguintes informações na Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, no Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto e no IBGE:

- dados gerais sobre o município de Ribeirão Preto;
- mapas, fotos e croquis sobre a urbanização e a desconstrução espacial na cidade de Ribeirão Preto, especialmente sobre o seu Quadrilátero Central;
- tratamentos de solo, planejamentos e zoneamentos urbanos, planos regionais e estratégicos até culminar na legislação urbanística atual.

Além dos aspectos abordados anteriormente, foi realizada uma análise da ocupação no Quadrilátero Central de Ribeirão Preto, através de levantamentos da morfologia urbana em mapas, levantamentos de campo e fotos aéreas, identificando as seguintes variáveis:

- principais vias de acesso ao Quadrilátero Central e delimitação de suas áreas;
- equipamentos públicos urbanos;
- divisão do quadrilátero central;
- análise do uso do solo por lotes;
- diagnóstico fotográfico de uso do solo;

- análise da ocupação do solo (gabarito) – predominância por quadras;
- reconhecimento de vegetação, hidrografia, topografia, orientação solar e predominância dos ventos;
- apontamento da predominância das atividades de cultura e lazer diurno e noturno;
- indicação das obras de drenagem urbana.

Foram realizadas também pesquisas em jornais, revistas e periódicos sobre Ribeirão Preto, com o intuito de obter informações pertinentes ao centro tradicional de Ribeirão Preto.

Nesta etapa foi possível diagnosticar o processo de urbanização no Quadrilátero Central de Ribeirão Preto, identificando a divisão natural do uso e ocupação do solo, dados pela própria desconstrução desse espaço urbano ao longo dos anos, parcelando-o em quatro partes, denominadas conforme a própria orientação geográfica de: quadrante norte, quadrante sul, quadrantes leste e quadrante oeste.

Vale ressaltar que a divisão do Quadrilátero Central nos quatro quadrantes foi realizada como método para definir um perímetro de estudo, já que analisar todo o centro sob a ótica da desconstrução espacial no cronograma da pesquisa, seria inviável, sob os pontos de vista de qualidade dos levantamentos x tempo disponível.

3.3.3 ETAPA III: Definição do perímetro para levantamento de campo

A partir do diagnóstico realizado no Quadrilátero Central de Ribeirão Preto, um dos quadrantes foi selecionado para levantamento de campo mais específico, definindo a partir de então o perímetro como objeto de estudo para esta pesquisa, conforme ilustra a figura 3.2.

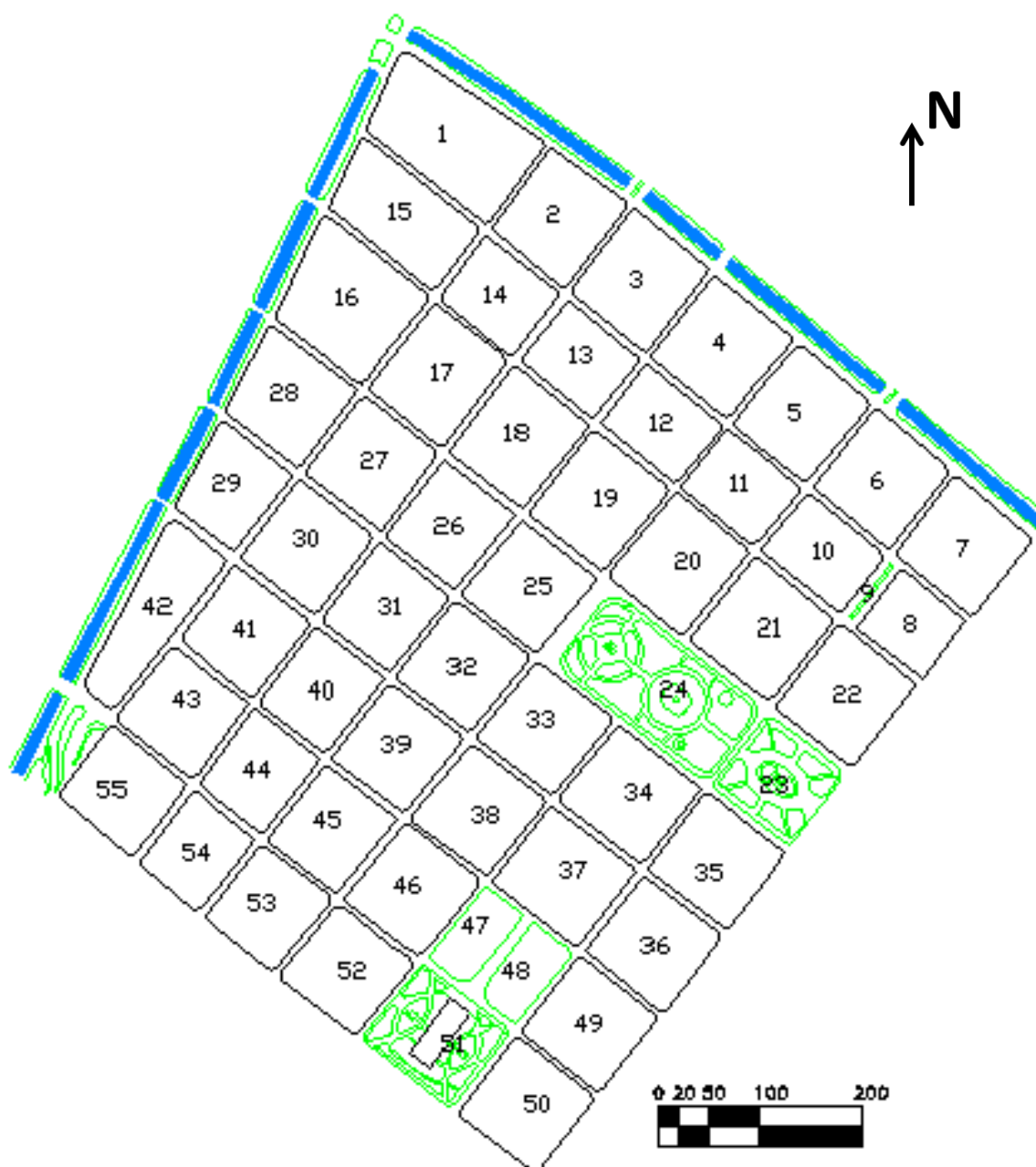
Figura 3.2: Definição do perímetro de estudo – Quadrante NORTE



Fonte: Elaborado pela autora, baseado no mapa digital fornecido pela PMRP, 2014

O quadrante foi selecionado como perímetro de estudo tem o total de 55 (cinquenta e cinco) quadras, sendo consideradas também, as quadras com as áreas verdes e institucionais, conforme demonstra a figura 3.3.

Figura 3.3: Perímetro de Estudo: Numeração das Quadras para Levantamento de Campo



Fonte: Elaborado pela autora, baseado no mapa digital fornecido pela PMRP, 2014

O perímetro selecionado possui o traçado muito próximo da malha urbana consolidada em 1903. Desta forma é possível observar que o centro tradicional do início do século XX, de certa forma, preservou várias características e que a expansão urbana ocorrida posteriormente, acarretou em aumento de área e imprimiu novas configurações ao Quadrilátero Central, no entanto, conservou a importância histórica das primeiras desconstruções espaciais.

Dentre todos os quadrantes, o norte foi selecionado por ter sido identificado nessa área maior vulnerabilidade social e ambiental, além da grande incidência de edifícios históricos com vocação para uso residencial e cultural.

O quadrante norte, caracterizado como o “Centro Histórico de Ribeirão Preto” é definido entre as avenidas Jerônimo Gonçalves e Francisco Junqueira, e as ruas Barão do Amazonas e Lafaiete, e apresentou através das pesquisas nas etapas anteriores as seguintes características:

- menor incidência de solo com uso residencial;
- ocupações irregulares (invasões, cortiços e usos diferentes do original);
- maior degradação dos edifícios e do patrimônio histórico;
- região que ainda ocorrem enchentes decorrentes da impermeabilização das áreas de preservação permanente – APP's de fundo de vale;
- maior incidência de espaços vazios, subutilizados e edificações com ociosidade.

Como a delimitação dos quadrantes foi linear, sob o ponto de vista geográfico, ao realizar o recorte do quadrante norte, foi possível identificar resquícios de espaços com as características predominantes do quadrante norte nos quadrantes leste e oeste. Dessa forma, pode-se perceber que uma delimitação mais orgânica ou a uma análise geral do QC mostraria resultados consideravelmente diferentes.

3.3.4 ETAPA IV: Elaboração dos critérios de análise como método para identificação e classificação dos espaços desconstruídos livres

Para a elaboração dos critérios de análise, foram introduzidos a partir da revisão bibliográfica alguns parâmetros de uso e ocupação do solo para identificar os fenômenos da vacância e da ociosidade nos espaços do perímetro de estudo no centro de Ribeirão Preto.

A partir desses parâmetros, elaborou-se um método a partir de um conjunto de critérios para identificar e classificar, dentro do perímetro estudado os espaços desconstruídos livres, também indicados como EDL.

Conforme já detalhado na revisão bibliográfica (Cap. 01, item 1.3), esse termo surgiu a partir do conceito da desconstrução espacial, descrito no Quadro “DESCONSTRUÇÃO DO ESPAÇO EXISTENTE – uma tentativa de classificação”, desenvolvido por Francisco (2002; 24), que adotou uma das tipologias do critério n. 9: EXISTÊNCIA DE OCUPAÇÃO/USO – *LIVRE*, para classificar os espaços vagos, abandonados, desocupados, e/ou ociosos.

Visando o melhor entendimento de todas as etapas realizadas, definiu-se por detalhar mais os parâmetros e os critérios de análise. Para analisar o uso e a ocupação do solo sob a ótica da desconstrução espacial, foram desenvolvidos três critérios: a) identificação dos espaços desconstruídos livres; b) classificação do gabarito dos espaços desconstruídos livres identificados; c) classificação das tipologias dos espaços desconstruídos livres em todos os gabaritos classificados.

O quadro 3.2 apresenta o detalhamento de cada critério e a metodologia para a coleta de informações.

Quadro 3.2: Parâmetros e critérios de análise dos espaços desconstruídos livres

CRITÉRIO	O QUE E PORQUE AVALIAR	COMO AVALIAR
Identificação dos espaços desconstruídos livres	Avaliação do uso do solo de cada face de quadra do perímetro, identificando áreas com presença de vazios urbanos e edificações sem uso ou com uso diferente do indicado ou declarado, para indicar na ocupação urbana selecionada possíveis espaços com vocação para Habitação de <u>Interesse Social</u> .	Análise da malha urbana do perímetro através de levantamento em campo, ignorando quaisquer espaços ocupados e indicando no mapa base os espaços desconstruídos livres encontrados.

Classificação do gabarito dos espaços desconstruídos livres	Avaliação da ocupação do solo de cada espaço desconstruído livre encontrado, pelo gabarito, para que especialmente as edificações com mais de um pavimento possam ser classificadas posteriormente quanto à tipologia de forma individual.	Análise dos espaços desconstruídos livres no perímetro através de levantamento de campo, identificando o gabarito de cada edificação ou vazio e ignorando entre as edificações de uso misto, quaisquer espaços ocupados.
Classificação das tipologias dos espaços desconstruídos livres	Avaliação do uso do solo de cada espaço desconstruído livre encontrado, classificando-os entre as quatro tipologias existentes: EDL-1 para vagos, EDL-2 para abandonados, EDL-3 para desocupados e EDL-4 para ociosos, a fim de se obter o diagnóstico detalhado da vacância e ociosidade, especialmente nas edificações com mais de um pavimento e/ou mais de um uso.	Análise dos espaços desconstruídos livres no perímetro através de levantamento de campo, classificando cada um deles entre as quatro tipologias definidas. Utilização do Manual do recenseador do IBGE (2010) para a caracterização padronizada das tipologias nos espaços edificadas, ignorando as edificações fechadas, porém com uso. Registro fotográfico de cada classificação efetuada.

Fonte: Elaborado pela autora, 2015

A partir do entendimento dos espaços desconstruídos livres, considerado a essência deste trabalho, ou seja, com o treinamento do olhar observador e crítico da desconstrução espacial, sentiu-se a necessidade de avançar no detalhamento da classificação destes espaços. Como o levantamento de campo superficial apontaria todos os espaços entendidos como vagos, abandonados, desocupados e ociosos; optou-se por desenvolver padrões para caracterizar no perímetro cada uma das quatro tipologias, conforme ilustra o quadro 3.3, a fim de obter o detalhamento da vacância e da ociosidade n perímetro de estudo, e não simplesmente sinônimos.

Foi utilizado como referência o trabalho de campo de Silva (2009), que executou em seu levantamento de campo pelo centro de São Paulo para analisar “vazios” e “quase vazios”, uma categorização bastante detalhada através de uma ficha de campo.

O quadro 3.3 mostra a ficha de levantamento de campo elaborado, que propõe em primeiro momento a padronização para definir gabaritos dos espaços desconstruídos livres encontrados em legendas com número de pavimentos e um gradual em tons de branco e azuis. Para a classificação das tipologias dos espaços desconstruídos livres, utilizou-se tons quentes



gradativos e associados a letras em ordem alfabética. Essa ficha foi utilizada para as anotações nos mapas base durante a análise em campo e para a elaboração dos mapas e tabulações dos resultados. A legenda de tons quentes e letras para a classificação das tipologias dos espaços desconstruídos livres seguiram a graduação da desconstrução máxima para a desconstrução mínima, ou seja, o espaço mais desconstruído que é o EDL-1 (vago) para o menos desconstruído, que é o EDL-4 (ocioso), já que supõe-se estar pronto para a ocupação, sob o ponto de vista urbanístico.

Inicialmente as tipologias foram caracterizadas através dos termos originais da teoria da desconstrução espacial: vagos, abandonados, desocupados e ociosos; no entanto, ao realizar os levantamentos e detalhar as tabulações e resultados, estes termos pareceram por muitas vezes confusos, já que essas terminologias são também utilizadas em várias citações científicas para definir outros tipos de espaços, que não as tipologias ora abordadas. Desta forma, optou-se por denominar as tipologias da desconstrução espacial através da sigla EDL seguida de um número, respectivamente: EDL-1 para espaços vagos, EDL-2 para espaços abandonados, EDL-3 para espaços desocupados e EDL-4 para espaços ociosos.

Para cada tipologia caracterizada também foram indicadas as referências de lotes e edificações a serem analisadas em campo, conforme descrição no quadro 3.3, para que não haja dúvidas sobre a classificação.

Outro cuidado tomado para assegurar maior eficácia na classificação dos EDL, foi utilizado o método sugerido no Manual do Recenseador do IBGE (2010), que auxiliou na caracterização das tipologias edificadas. A unidade vaga é definida pelo IBGE como o “domicílio particular permanente que não tinha morador na data da referência” (IBGE 2010, p.67). Ainda segundo o IBGE (2010), a unidade vaga não pode ser confundida com o chamado “domicílio fechado”, que é aquele que apesar de ocupado, não tinha ocupantes presentes no momento da coleta. Para estes casos, o IBGE recomenda que o entrevistador *“recorra à vizinhança para saber o motivo da ausência e/ou fechamento (saída para o trabalho/estudo, obras, saídas ocasionais para férias, adequações judiciais, internações hospitalares, luto, entre outros...”* (IBGE 2010, p.66).

Quadro 3.3: Ficha de Levantamento de Campo

				
<p>Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS</p>				
<p>Espaços Desconstruídos Livres no centro de Ribeirão Preto Discente: Denise Elaine Simões da Silva Orientadora: Profa. Dra. Carolina Maria Pozzi de Castro Co-Orientador: Prof. Dr. José Francisco</p>				
<p>FICHA PARA LEVANTAMENTO DE CAMPO</p>				
PESQUISADOR:		TRECHO:	DATA:	PERÍODO:
<p>OCUPAÇÃO DO SOLO (GABARITO) - NÚMERO DE PAVIMENTOS DOS ESPAÇOS DESCONSTRUÍDOS LIVRES</p>				
0	1	2	3	4 / +
<p>USO DO SOLO (TIPOLOGIAS) - CARACTERIZAÇÃO DOS ESPAÇOS DESCONSTRUÍDOS LIVRES</p>				
A	<p>EDL-1 LOTE SEM EDIFICAÇÃO - LOTE SUBUTILIZADO - MILO DE QUADRA NÃO EDIFICADA (NÃO CONSIDERAR OS LOTES COM VAZIOS DE ATÉ APROX. 30%) - VAZIO URBANO</p>			
B	<p>EDL-2 EDIFICAÇÃO COM DEGRADAÇÃO ACENTUADA - EDIFICAÇÃO COM OCUPAÇÃO IRREGULAR (CORTIÇO / INVASÃO) - EDIFICAÇÃO COM USO DIFERENTE DO IDENTIFICADO OU DECLARADO (PROSTÍBULOS / PONTOS DE VENDA E TRÁFICO DE DROGAS E SUBSTÂNCIAS ILÍCITAS / JOGOS DE AZAR)</p>			
C	<p>EDL-3 EDIFICAÇÃO DESOCUPADA EM OBRAS - EDIFICAÇÃO FECHADA E COM ANÚNCIO DE ALUGUEL OU VENDA</p>			
D	<p>EDL-4 EDIFICAÇÃO EM BOM ESTADO DE CONSERVAÇÃO, PORÉM FECHADA E NÃO OCUPADA (NÃO CONSIDERAR AS EDIFICAÇÕES FECHADAS MAS DECLARADAS COMO OCUPADAS)</p>			

Fonte: Elaborado pela autora, 2014

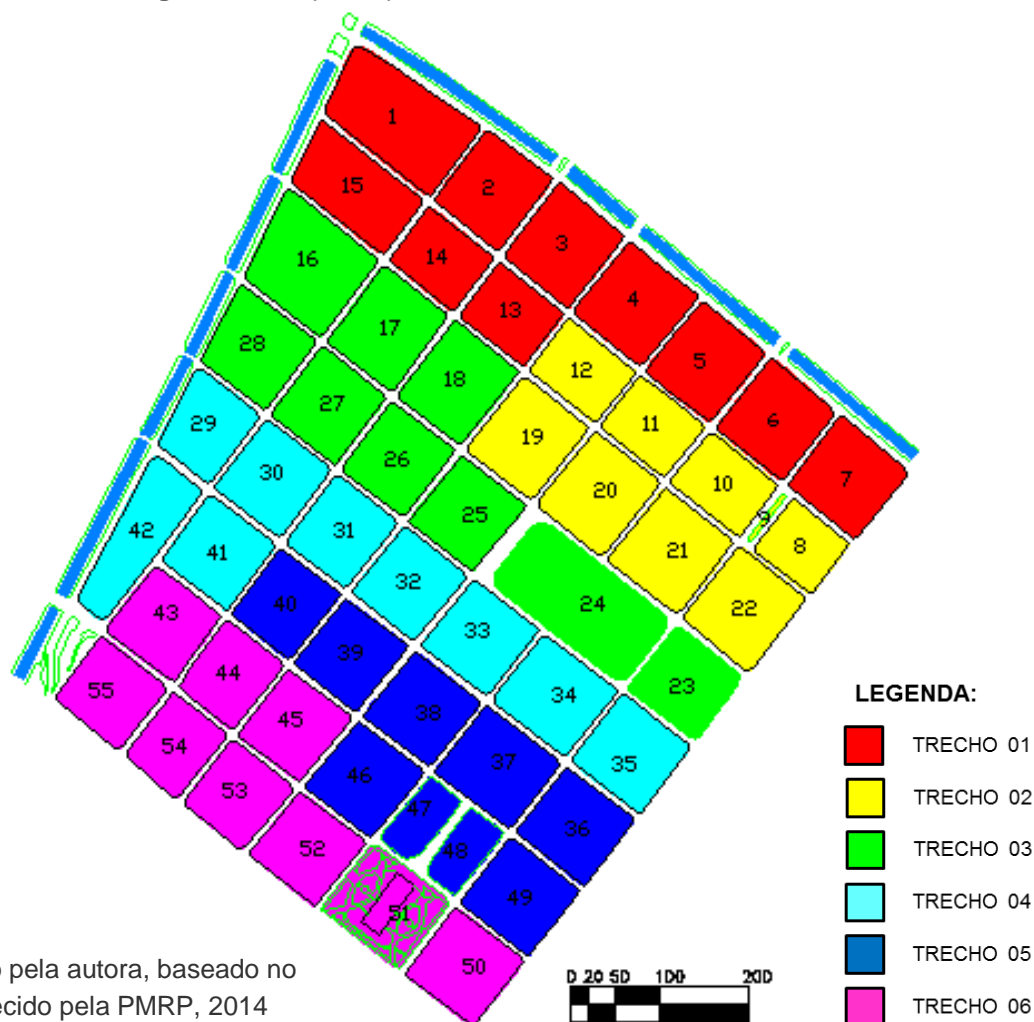
3.3.5 ETAPA V: Aplicação dos critérios de análise como método no perímetro

Após a escolha do perímetro e dos critérios de análise, iniciou-se a aplicação do método e o levantamento de campo propriamente dito.

Optou-se por subdividir as áreas em trechos, facilitando a sistemática dos levantamentos em campo e também possibilitando a obtenção dos resultados de cada parcelamento, sem a delimitação de microrregiões dentro do perímetro. Caracteriza-se somente como um facilitador de análise e tabulação dos resultados. Do ponto de vista estatístico, após a soma das tabulações resultantes de cada trecho, apresentou-se uma análise geral das áreas selecionadas sem maiores prejuízos à discussão geral da pesquisa.

O perímetro selecionado foi dividido em seis trechos, de acordo com a sua homogeneidade. A figura 3.4 demonstra essa divisão:

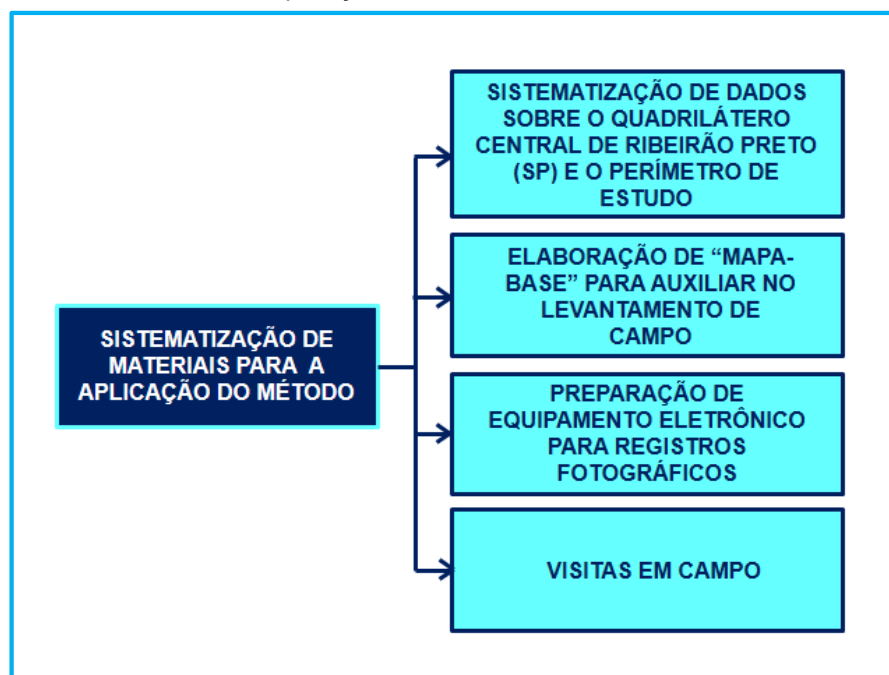
Figura 3.4: Mapa do perímetro de estudo com os seis trechos de análise



Fonte: Elaborado pela autora, baseado no mapa digital fornecido pela PMRP, 2014

Para a aplicação do método, foram utilizadas: a) a Ficha de Levantamento de Campo contendo os critérios de análise; b) o mapa do perímetro com as quadras selecionadas e orientação dos logradouros para cada trecho; c) o mapa de cada trecho lote a lote para demarcação de cada critério analisado; d) relatório fotográfico produzido em campo. Foram necessárias algumas ações para sistematizar as informações a serem coletadas, conforme figura 3.5:

Figura 3.5: Esquema da sistematização de dados para a aplicação dos critérios de análise



Fonte: Elaborado pela autora, 2014

3.3.6 ETAPA VI: Análise e discussão dos resultados

Após a aplicação do método pelos critérios de análise no levantamento de campo, os dados obtidos foram compilados e analisados, com o objetivo de formular um diagnóstico do perímetro estudado.

Como resultados, foram elaborados mapas, gráficos e quadros acerca dos espaços desconstruídos livres, tanto no levantamento por trecho, quanto na análise geral, que resultaram também em perfis volumétricos das tipologias e gabarito dos espaços desconstruídos livres. Tratando-se ainda dos resultados por trechos, foram elaboradas Análises SWOT para cada um deles.

Consiste em uma matriz norte-americana que recolhe dados importantes de caracterização interna (forças e fraquezas) e caracterização externa (ameaças e oportunidades) de um objeto estudado. SWOT é a sigla para esses quatro termos em inglês.

No Brasil, essa caracterização foi muito utilizada nos projetos urbanísticos de Curitiba-PR, pelo arquiteto urbanista e gestor municipal Jayme Lerner, difundindo a matriz com a sigla nacional FOFA.

A partir deste material, foram indicados os espaços desconstruídos livres com vocação para ocupações residenciais no perímetro estudado, especialmente para a habitação de interesse social, indicando dentre os instrumentos da Política Pública Urbana qual deles melhor motivem e/ou viabilizem essas proposições e possam contribuir para a reabilitação de áreas centrais, buscando mitigar a demanda habitacional e os fenômenos da vacância e ociosidade nas cidades, especialmente nos centros tradicionais.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Aspectos Gerais

O perímetro escolhido para receber o método de aplicação dos critérios de análise caracteriza-se por lotes já consolidados dentro da malha urbana.

Entre os principais elementos presentes, destacam-se: o marco zero da cidade na Praça XV de Novembro, o Quarteirão Paulista que abriga os edifícios do Teatro Pedro II, o Centro Cultural Palace e a Chopperia Pinguim, o calçadão central, a Praça Carlos Gomes, a Catedral Metropolitana e os edifícios da cúria ribeirão-pretana, a Rodoviária Municipal, a UBDS Central, as edificações da antiga Cervejaria Antarctica, o Memorial das Palmeiras Imperiais, o Mercado Central, o Centro Popular de Compras, o abandonado prédio do Hotel Brasil, o Terminal de Transporte Urbano em construção e as vias de acesso principais, as avenidas Jerônimo Gonçalves e Francisco Junqueira, além de seus respectivos córregos, o Ribeirão Preto e o Retiro Saudoso.

Para a caracterização dos espaços desconstruídos livres no perímetro de estudo, foram elaborados diversos levantamentos, com a intenção de identificar as características mais importantes da região e obter um panorama dos dados relevantes à pesquisa.

É importante ressaltar que o perímetro escolhido tem importância cultural e econômica para a cidade, já que é determinada pelas principais vias de acesso à malha urbana, abriga o Centro Histórico de Ribeirão Preto, palco de grandes desconstruções espaciais.

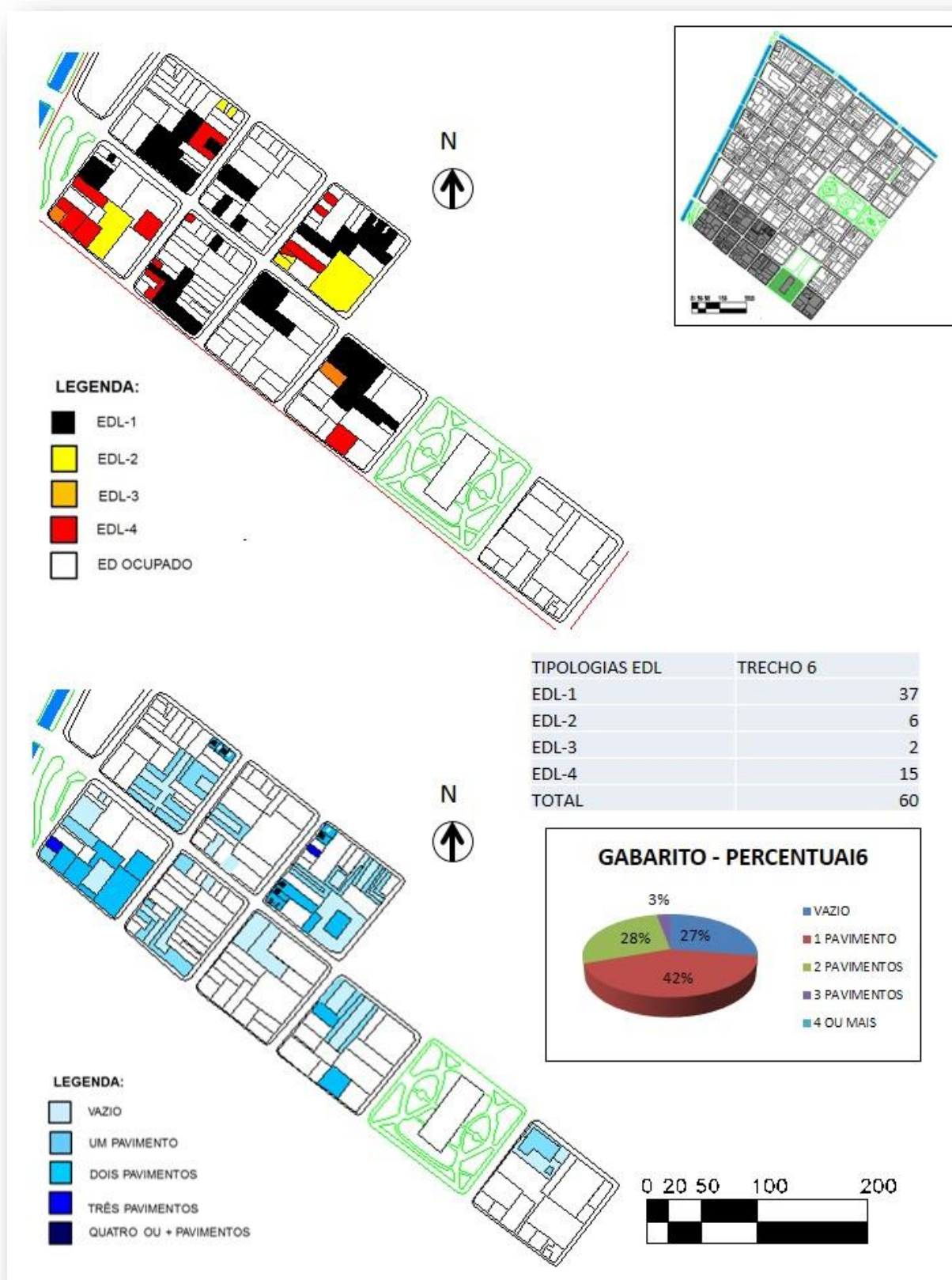
A seguir, apresenta-se a análise dos dados obtidos na pesquisa, destacando cada levantamento, com suas respectivas discussões.

4.2 Diagnóstico dos espaços desconstruídos livres no perímetro analisado.

Os resultados obtidos a partir da aplicação dos critérios de análise são apresentados trecho a trecho da seguinte forma: a) mapa do perímetro com a indicação do trecho analisado; b) mapas do trecho com os levantamentos dos espaços desconstruídos livres e de seus respectivos gabaritos; c) diagnóstico fotográfico (seleção de fotos); d) análise SWOT com a apresentação do diagnóstico com pontos fortes e fracos, ameaças e oportunidades.

4.2.1 – Diagnóstico Trecho 01

Figura 4.1: Mapa Síntese - Trecho 01



Fonte: Elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015

Figura 4.2: Diagnóstico Fotográfico - Trecho 01



Fonte: Mapa: elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015
Levantamento Fotográfico: Autora, 2014

O Trecho 01 corresponde às quadras de números 01 a 07 e de 13 a 15, onde se inserem as quadras da Av. Francisco Junqueira, com o fundos voltados para a Rua Visconde do Rio Branco e lateral para a Av. Francisco Junqueira e ainda, três quadras entre a Rua Visconde do Rio Branco e Mariana Junqueira. É uma região com grande fluxo de veículos, pois tratam-se das quadras voltadas às vias arteriais com maior movimento do centro.

O trecho tem como principal característica, as edificações comerciais da Av. Francisco Junqueira que por décadas sofreram com as enchentes, destruindo pouco a pouco os negócios e desvalorizando significativamente os imóveis. Desde 2011 os episódios de enchentes foram menos frequentes. O trecho recebeu a implantação do Memorial das Palmeiras, monumento na confluência das duas avenidas, para preservar a memória da paisagem com as árvores centenárias que foram removidas para viabilizar as obras de alargamento dos canais dos córregos Ribeirão Preto e do Retiro Saudoso.

Segundo o método proposto, o trecho apresenta predominância de EDL-3, com a indicação de vários imóveis disponíveis para locação e vendas e muitos outros em obras, configurando grande caráter especulativo na região.

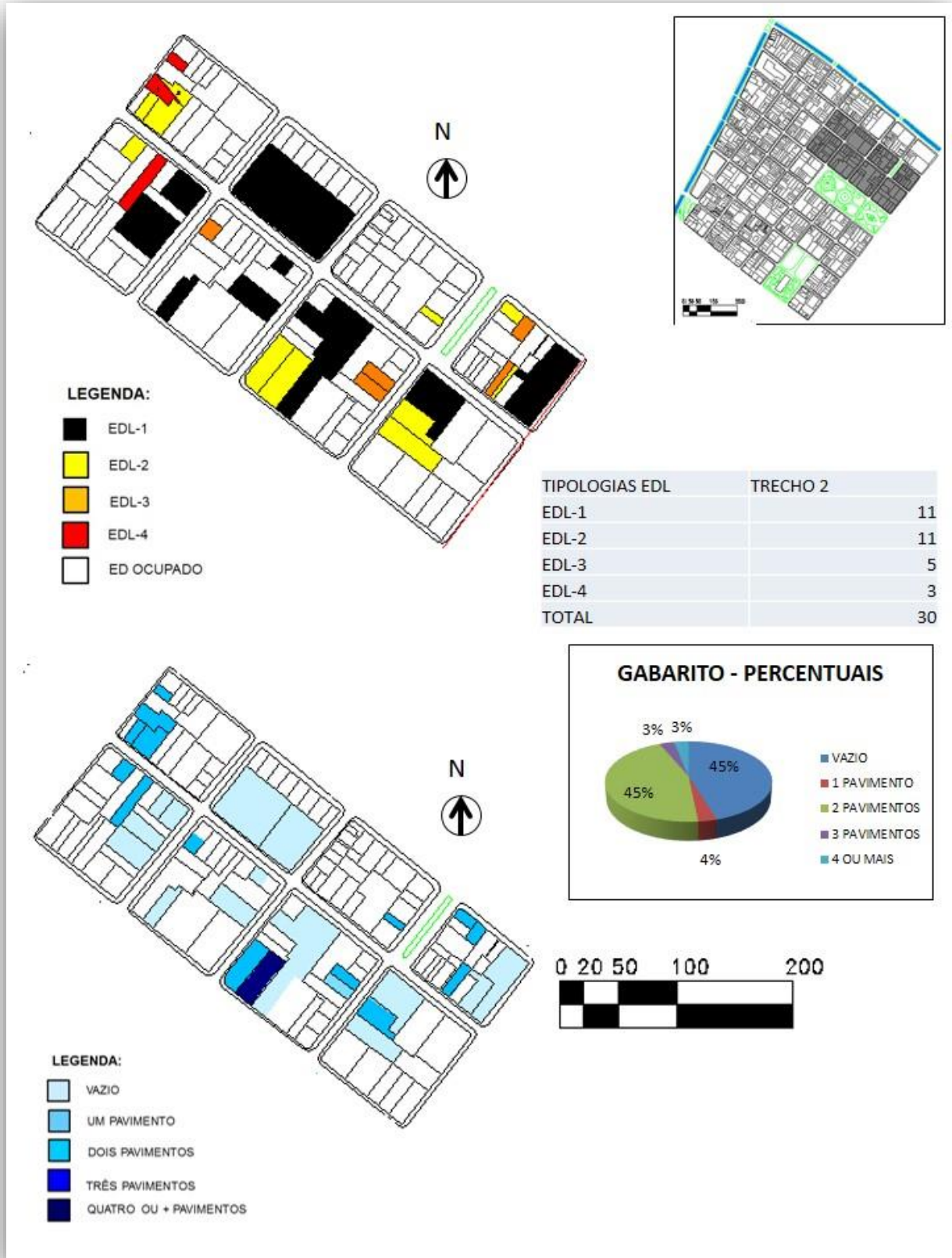
A figura 4.3 representa a análise SWOT do Trecho 01.

Figura 4.3: Análise SWOT - Trecho 01



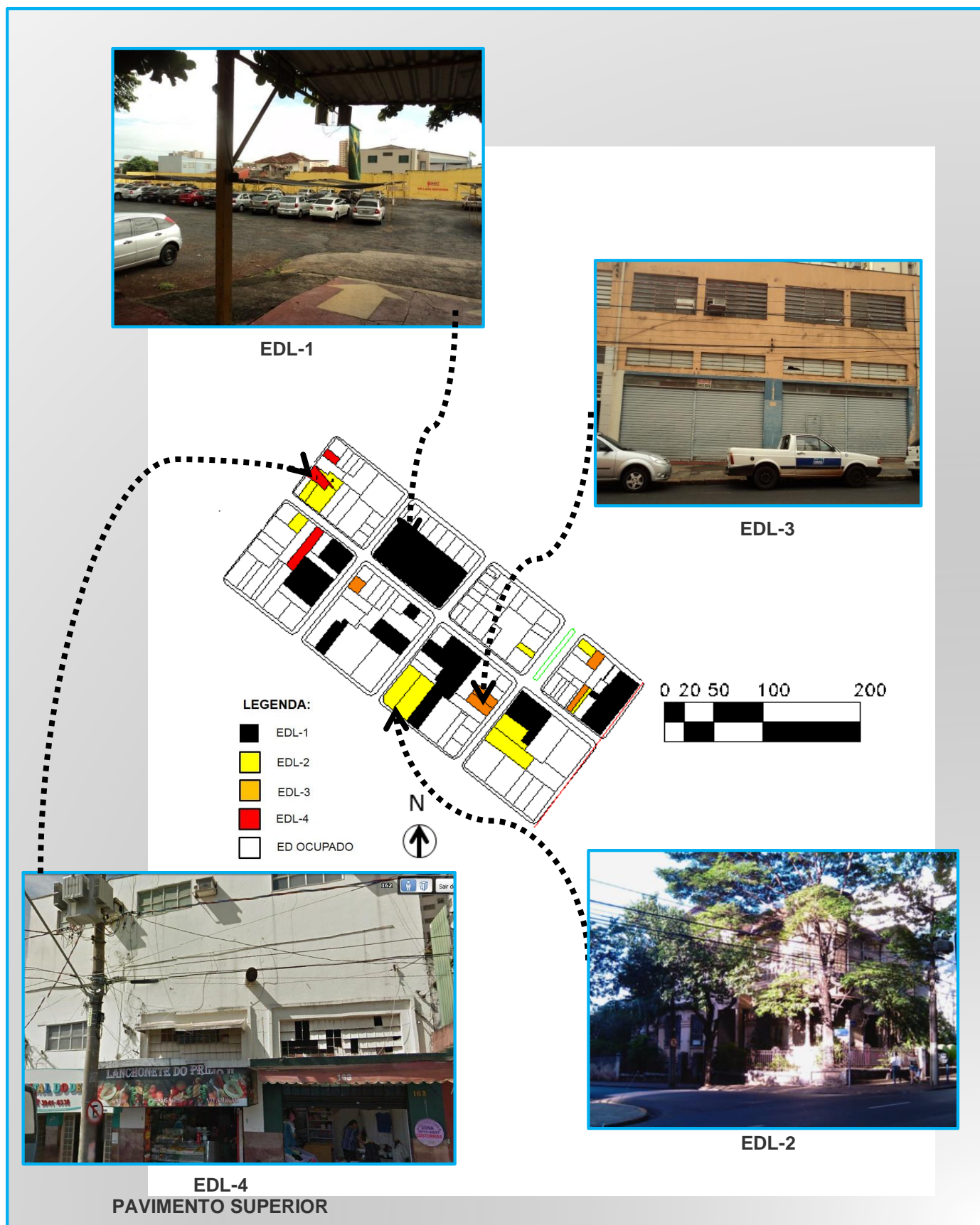
4.2.2 – Diagnóstico Trecho 02

Figura 4.4: Mapa Síntese - Trecho 02



Fonte: Elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015

Figura 4.5: Diagnóstico Fotográfico - Trecho 02



Fonte: Mapa: elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015
Levantamento Fotográfico: Autora, 2014

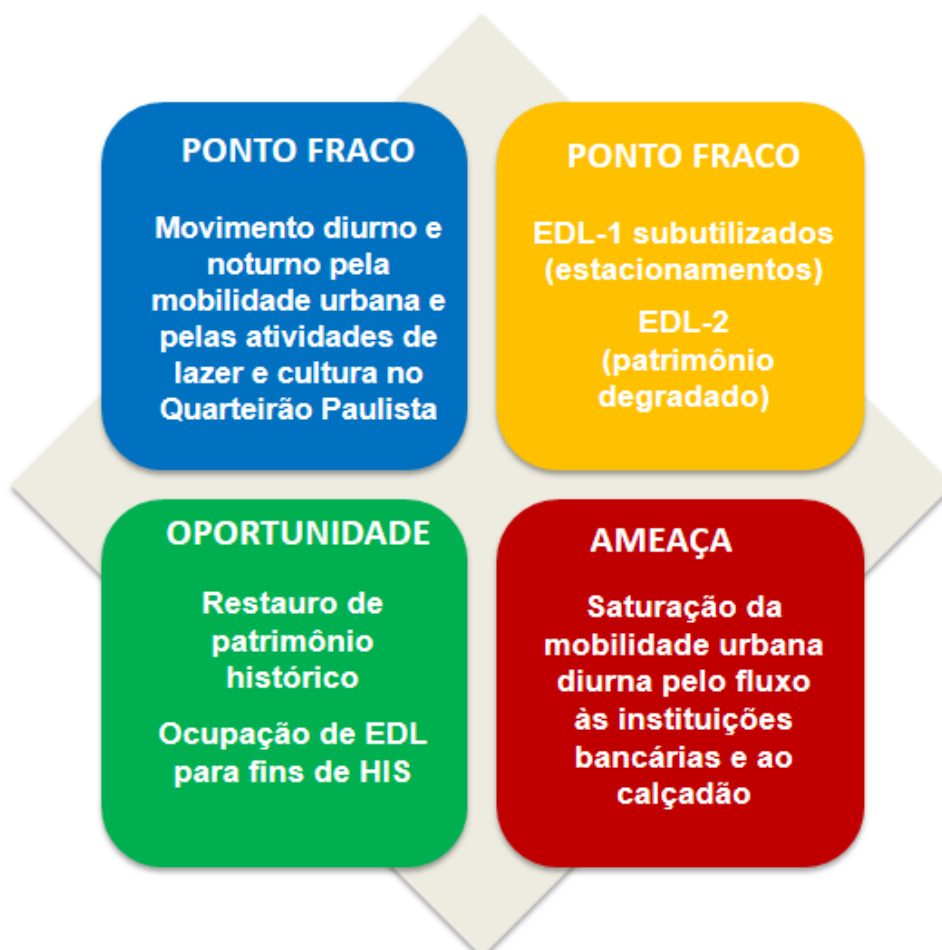
O Trecho 02 corresponde às quadras de números 08 a 12 e de 19 a 22, área de nove quadras com limite entre as Ruas Barão do Amazonas, Visconde do Rio Branco, Amador Bueno e Duque de Caxias.

O trecho apresenta uma das vias coletoras mais movimentadas do perímetro, a Rua Duque de Caxias, onde percorrem um grande fluxo de pessoas das áreas mais centrais em direção ao fim do Quadrilátero Central pela Av. Jerônimo Gonçalves, especialmente através do transporte coletivo.

Retrata a incidência de vários EDL-1 utilizados como estacionamentos de empresas e particulares. O trecho tem a atenção dividida pelos EDL-2, pois a área exibe inúmeras edificações históricas degradadas, depredadas e abandonadas, como o caso do famoso Palacete Camilo de Mattos, que foi tombado pelo CONDEPHAAT juntamente com o Quarteirão Paulista. É também neste trecho que ocorre o acesso direto à Praça XV de Novembro, ao calçadão e estacionamento do Quarteirão Paulista, áreas de fluxo intenso.

A figura 4.6 ilustra a análise SWOT do Trecho 02.

Figura 4.6: Análise SWOT - Trecho 02



Fonte: Elaborado pela autora, 2015

4.2.3 – Diagnóstico Trecho 03

Figura 4.7: Mapa Síntese - Trecho 03



Fonte: Elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015

Figura 4.8: Diagnóstico Fotográfico - Trecho 03



Fonte: Mapa: elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015
 Levantamento Fotográfico: Autora, 2014

O Trecho 03 equivale às quadras de números 16 a 18 e de 23 a 28, composto pelas praças Carlos Gomes, XV de Novembro, pela quadra do Quarteirão Paulista e mais seis quadras entre as Ruas Mariana Junqueira, José Bonifácio, Álvares Cabral, Rua General Osório (calçadão) e Av. Jerônimo Gonçalves, em direção ao centro histórico da cidade, também chamado de “baixada”.

Esse é o trecho que aponta o maior contraste quanto à classificação dos EDL, pois enquanto as quadras no entorno direto das praças, do calçadão e do Quarteirão Paulista possuem pouca incidência de EDL, e à medida que se aproximam das áreas do centro histórico, gradativamente nota-se um aumento desses espaços. Paradoxalmente, a região de maior valor arquitetônico e cultural é a que se mostra mais fragilizada e vulnerável.

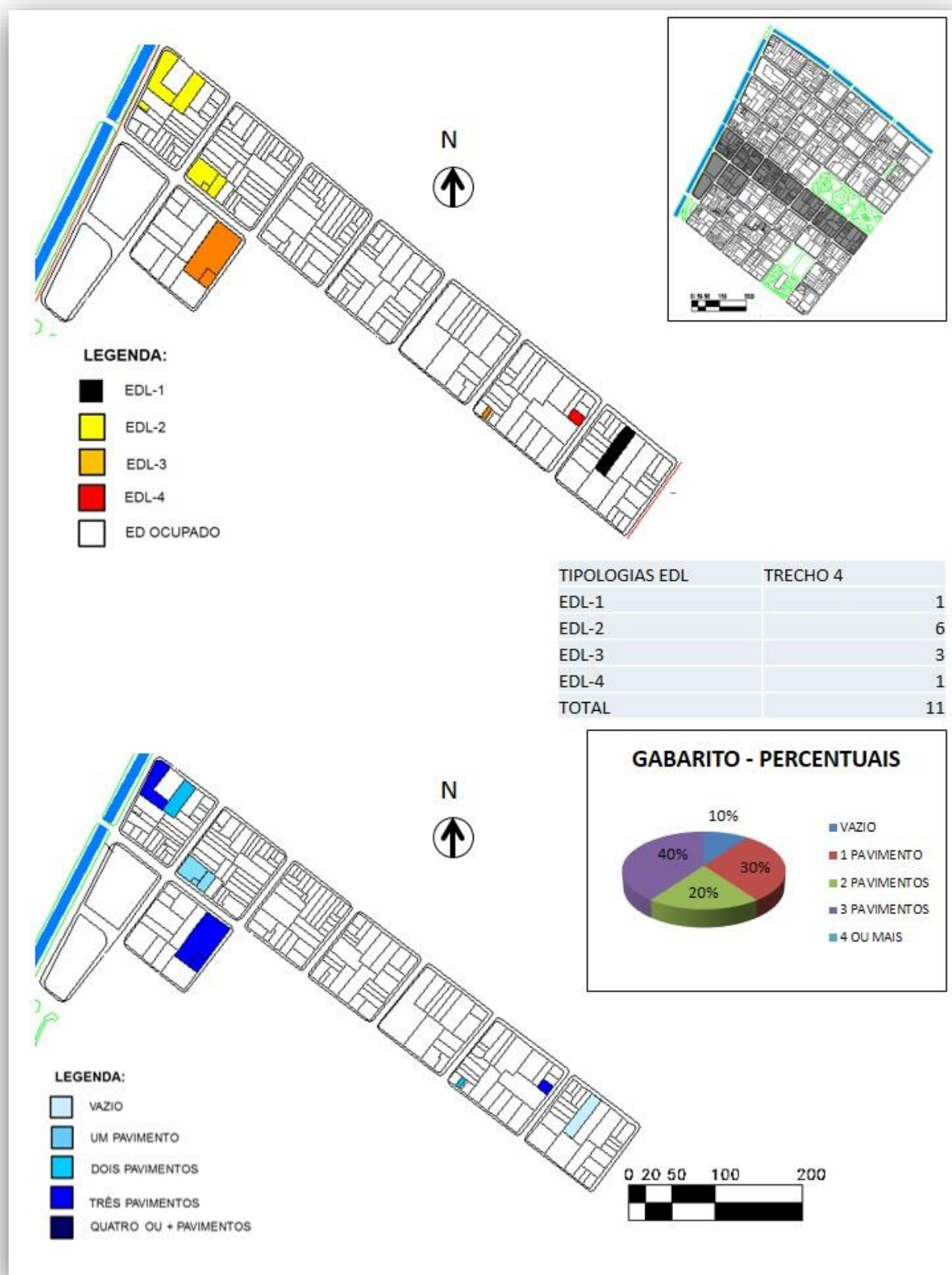
A análise SWOT do Trecho 03 é apresentada na figura 4.9.

Figura 4.9: Análise SWOT - Trecho 03



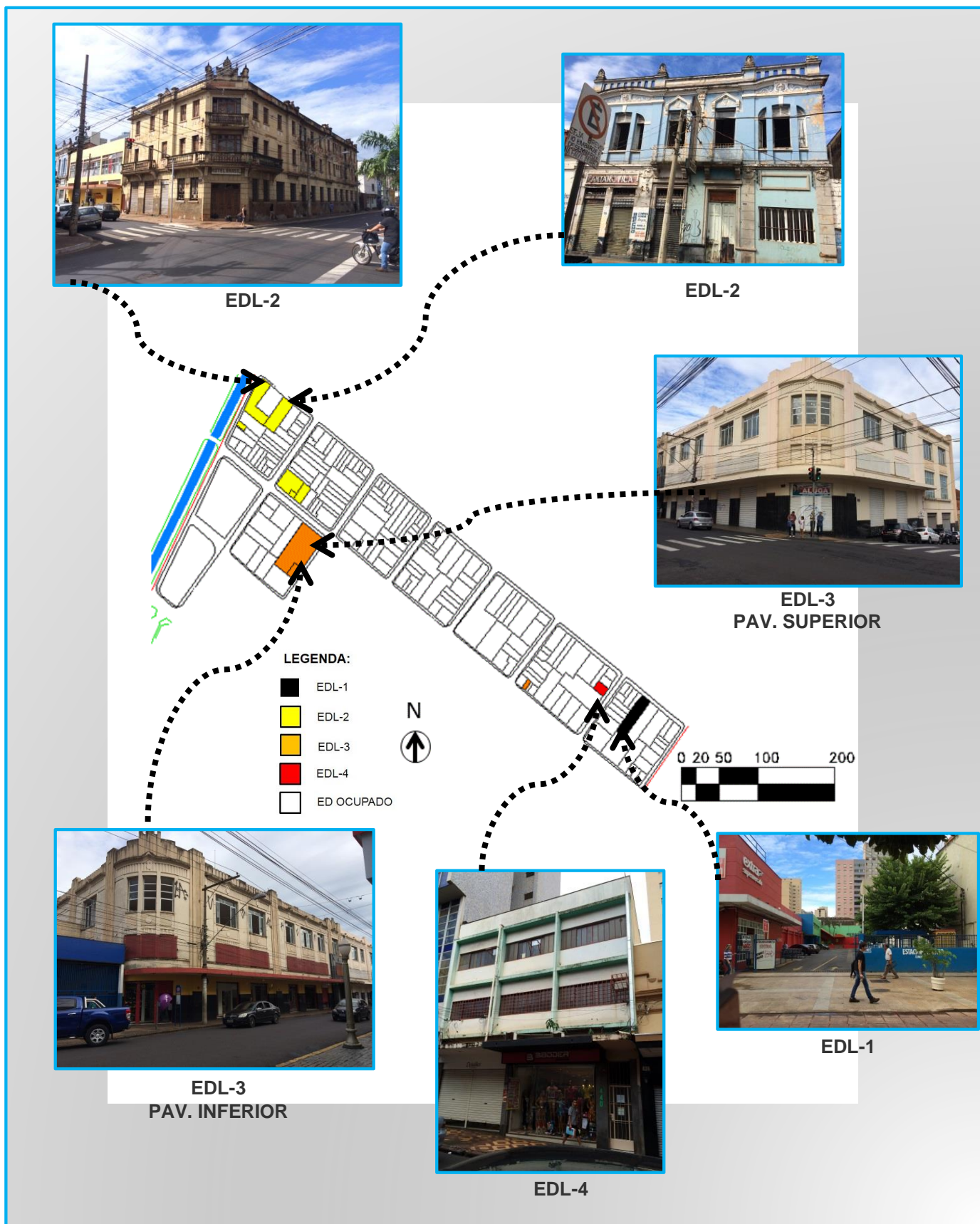
4.2.4 – Diagnóstico Trecho 04

Figura 4.10: Mapa Síntese - Trecho 04



Fonte: Elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015

Figura 4.11 Diagnóstico Fotográfico - Trecho 04



Fonte: Mapa: elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015
Levantamento Fotográfico: Autora, 2014

O Trecho 04 corresponde às quadras de números 29 a 35 e 41 e 42. São as sete quadras de frente para a Praça Carlos Gomes na Rua General Osório, desde o seu início, até chegar na Av. Jerônimo Gonçalves, passando por todo o calçadão, inclusive os calçadões das Ruas Tibiriçá e Álvares Cabral. Os fundos destas quadras faceiam com a Rua São Sebastião e há a última quadra entre as Ruas Saldanha Marinho, Américo Brasiliense e de frente para o Mercado Municipal e o Centro Popular de Compras na Rua José Bonifácio.

Este trecho apresenta a menor quantidade de EDL de todo o Quadrilátero Central, configurando a desconstrução mínima do Quadrilátero Central e assim mesmo elas são bem pontuais nas quadras do centro histórico, como o edifício do Hotel Brasil, bastante depredado e em total estado de abandono. A área expõe uma única tipologia de EDL-1, utilizada como estacionamento de um supermercado. Chama atenção para um EDL-3 em edificação de dois pavimentos, com área de mais de 1/4 de toda a quadra e alto grau de ociosidade. A desconstrução observada neste trecho é decorrente do grande número de comércios e de pedestres no calçadão, tornando esses espaços supervalorizados e com baixa rotatividade.

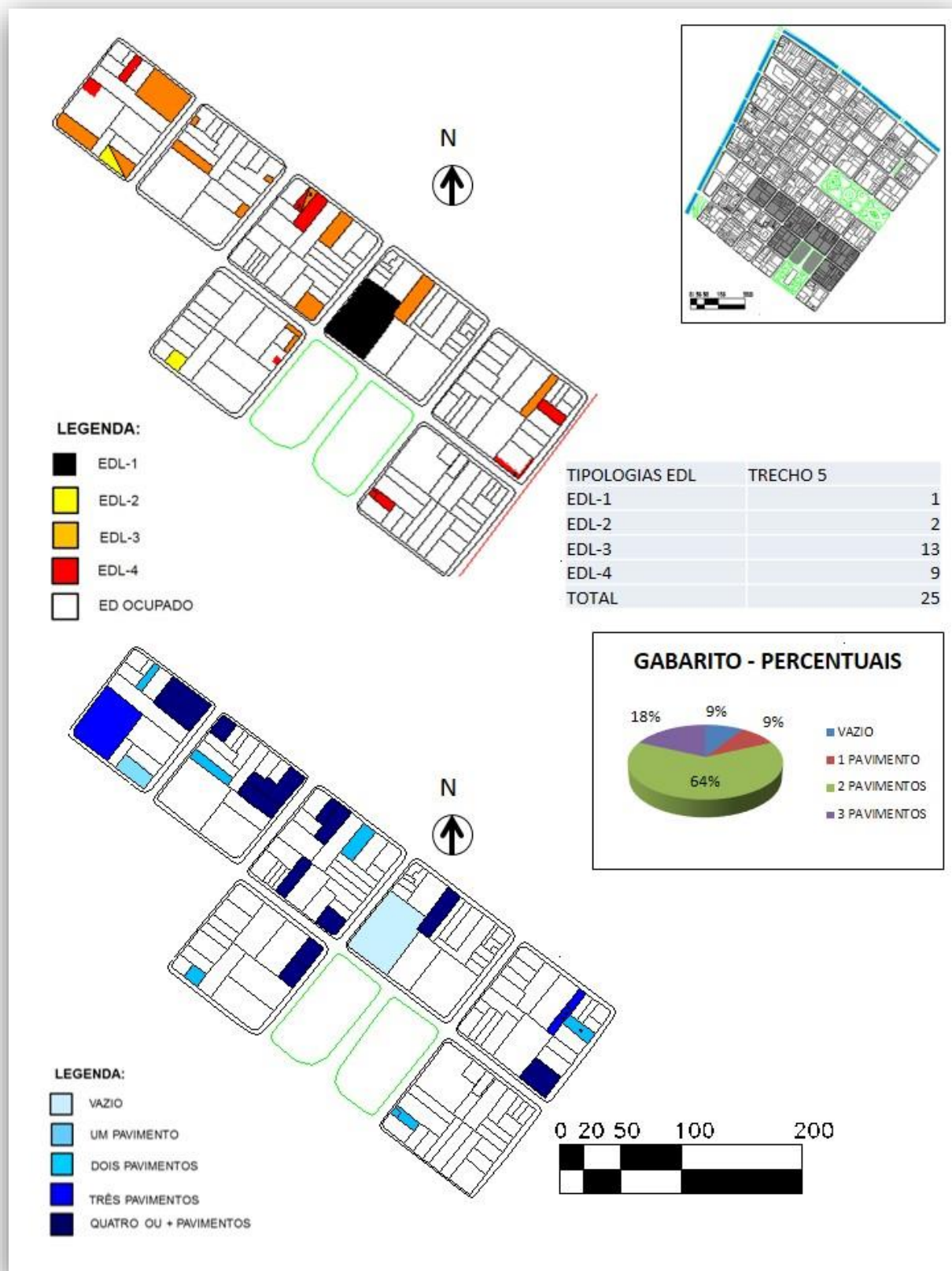
A figura 4.12 explica a análise SWOT do Trecho 04.

Figura 4.12: Análise SWOT - Trecho 04



4.2.5 – Diagnóstico Trecho 05

Figura 4.13: Mapa Síntese - Trecho 05



Fonte: Elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015

Figura 4.14 Diagnóstico Fotográfico - Trecho 05



Fonte: Mapa: elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015
Levantamento Fotográfico: Autora, 2014

O Trecho 05 corresponde às quadras de números 36 a 40 e 46 a 49. São nove quadras entre as Ruas Barão do Amazonas, Américo Brasiliense, Tibiriçá, Florêncio de Abreu, Saldanha Marinho e as sete quadras de frente para a Praça Carlos Gomes na Rua General Osório e São Sebastião.

Neste trecho há o domínio dos EDL-3, seguidos pelos EDL-4. Essa caracterização dá-se pela proximidade de equipamentos urbanos educacionais, que atraem muitos estudantes para esse trecho. A alta rotatividade dos imóveis configura-se pela curta permanência dos moradores, já que trata-se de equipamentos de curso pré-vestibular e também pela transferência de alguns moradores do centro, especialmente os jovens, para áreas mais periféricas com condomínios com áreas de lazer mais atrativas.

Identificou-se um único EDL-1, ocupado por um estacionamento em frente ao largo da Matriz Metropolitana e dois EDL-2, espaço que recebe aos fins de semana a Feira de Artesanato local, conhecida como “Feira Hippie”.

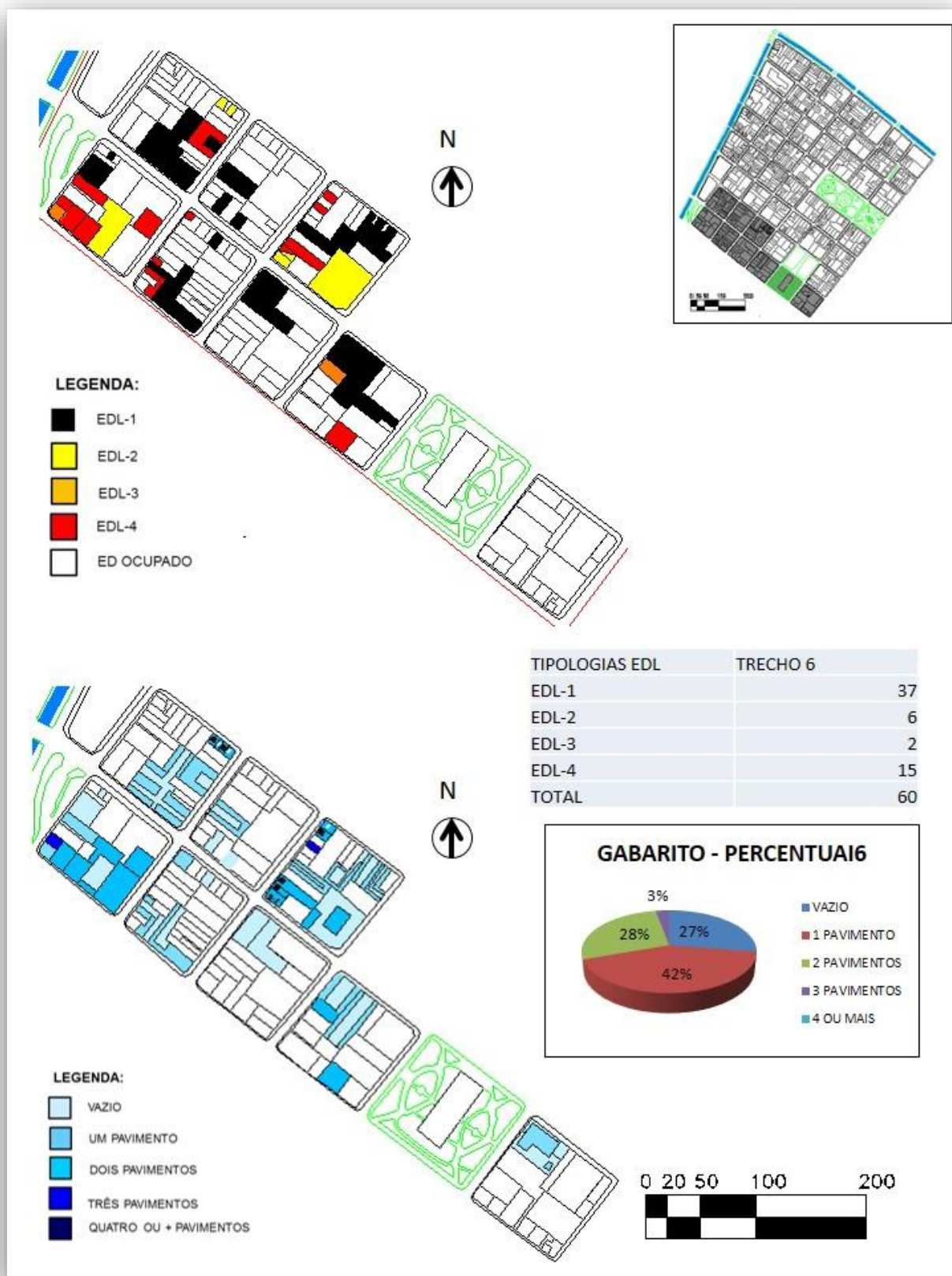
A figura 4.15 exibe a análise SWOT do Trecho 05.

Figura 4.15: Análise SWOT - Trecho 05



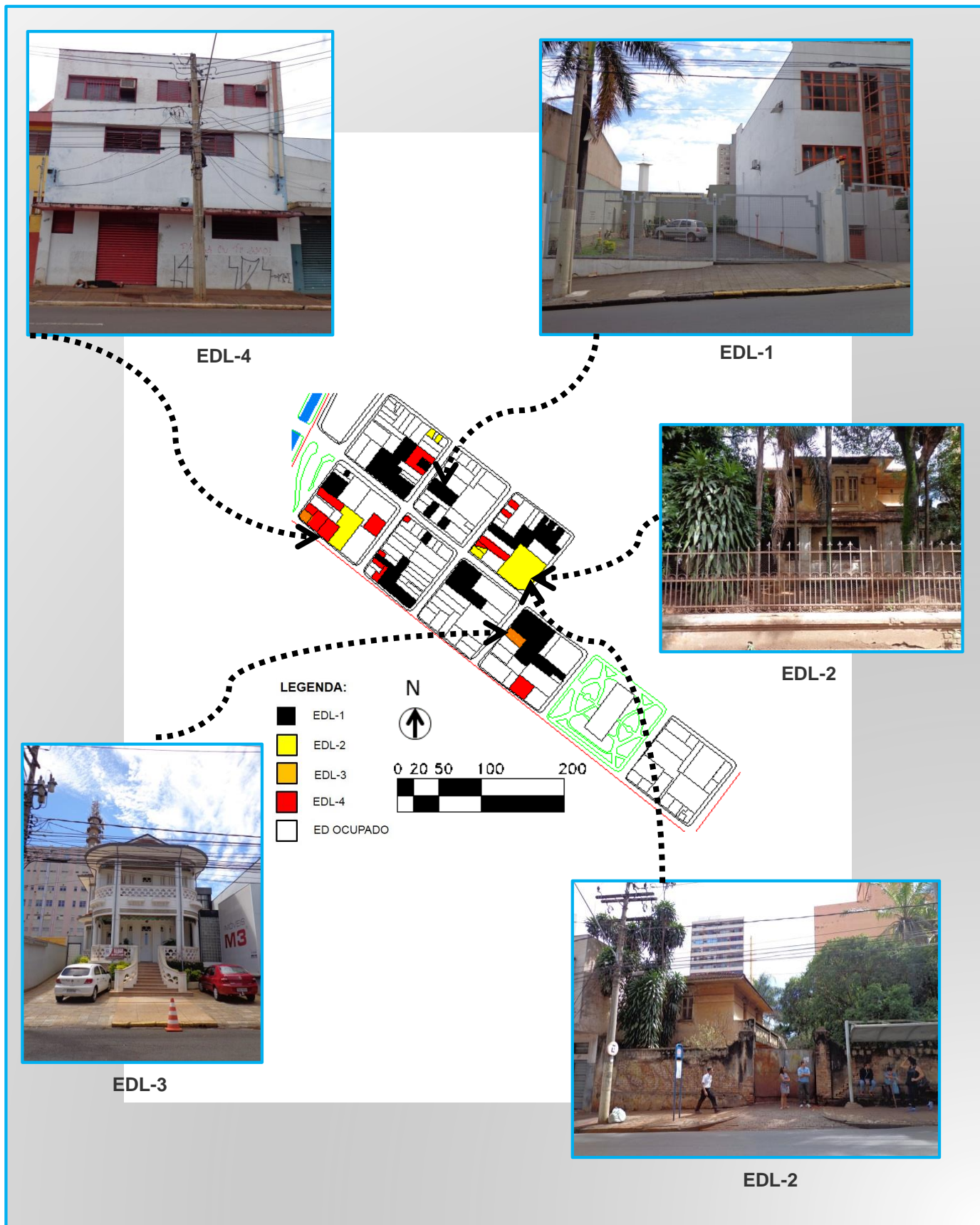
4.2.6 – Diagnóstico Trecho 06

Figura 4.16: Mapa Síntese - Trecho 06



Fonte: Elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015

Figura 4.17 Diagnóstico Fotográfico - Trecho 06



Fonte: Mapa: elaborado pela autora com base no mapa digital fornecido pela PMRP, 2015
 Levantamento Fotográfico: Autora, 2014

A seleção do trecho 06 está entre as quadras de números 43 a 45 e 50 a 55. Engloba nove quadras entre as ruas José Bonifácio, Lafaiete, Florêncio de Abreu, Rua General Osório e Rua Américo Brasiliense.

Caracteriza-se pela predominância de EDL-1, sendo o maior número dessa tipologia de todo o centro, com a presença de terrenos em franca demolição, fechados por cercas e tapumes e sem movimentação construtiva. Alguns destes espaços ainda são utilizados com estacionamentos de empresas, já que os estacionamentos particulares estão saturados nesse setor. O grande número de EDL configura o trecho 06 com a desconstrução máxima do Quadrilátero Central. Estão inseridos neste trecho a Matriz Metropolitana e também o Casarão Jorge Lobato, sendo este último caracterizado por degradação, abandono e indícios de obras.

Várias edificações próximas à Av. Jerônimo Gonçalves foram identificadas e classificadas como EDL-4, indicando que a vulnerabilidade às enchentes ainda influencia o uso e ocupação do solo na região, havendo ainda certo receio em ocupar tais espaços, mesmo com a consequente desvalorização imobiliária.

A figura 4.18 aponta a análise SWOT do Trecho 06.

Figura 4.18 Análise SWOT - Trecho 06



Fonte: Elaborado pela autora, 2015

4.3 – Diagnóstico dos espaços desconstruídos livres

Após a análise trecho a trecho dos espaços desconstruídos livres no perímetro selecionado do Quadrilátero Central de Ribeirão Preto, os diagnósticos obtidos foram reunidos em perfis volumétricos, apresentando na malha urbana a síntese do levantamento realizado. Com isso, constatou-se:

- O perímetro selecionado para o levantamento de campo apresentou existência significativa de espaços desconstruídos livres, perfazendo a identificação de 234 (duzentos e trinta e quatro) identificações;
- De acordo com os padrões sugeridos nesta pesquisa para a classificação dos EDL, foram categorizados: 72 (setenta e dois) EDL-1, 51 (cinquenta e um) EDL-2, 58 (cinquenta e oito) EDL-3 e 53 (cinquenta e três) EDL-4;
- Diante da classificação, também foram observadas as ocupações dos EDL selecionados, conforme a orientação dos gabaritos e com os seguintes resultados: 23.50% em vazios não edificadas, 35.20% em edificações de 01 (um) pavimento, 28.60% em edificações de (02) dois pavimentos, 7.15% em edificações de (03) três pavimentos e 5.55% em edificações de (04) quatro ou (+) mais pavimentos. O levantamento dos gabaritos dos EDL possibilitou que edificações e/ou lotes com mais de uma classificação para tipologia de EDL pudessem ser minuciosamente indicados. As edificações a partir de 01 (um) pavimento, ocupadas e excluídas do levantamento também puderam ser indicadas.

As figuras de 4.19 à 4.22 mostram através de pranchas, os perfis volumétricos do perímetro estudado no Quadrilátero Central de Ribeirão Preto, apresentando a síntese dos diagnósticos que identificaram e classificaram os espaços desconstruídos livres, com a ilustração das tipologias levantadas, dos gabaritos dos EDL indicados, juntamente com o registro fotográfico e localização dos principais patrimônios históricos da área, além da apresentação de duas quadras, escolhidas aleatoriamente, as de número 04 e 28, aproximadas para a escala da rua, com o detalhamento das tipologias dos EDL, para melhor exemplificar o cenário encontrado em campo.

Figura 4.19 Perfil Volumétrico: Tipologias dos espaços desconstruídos livres no perímetro de estudo

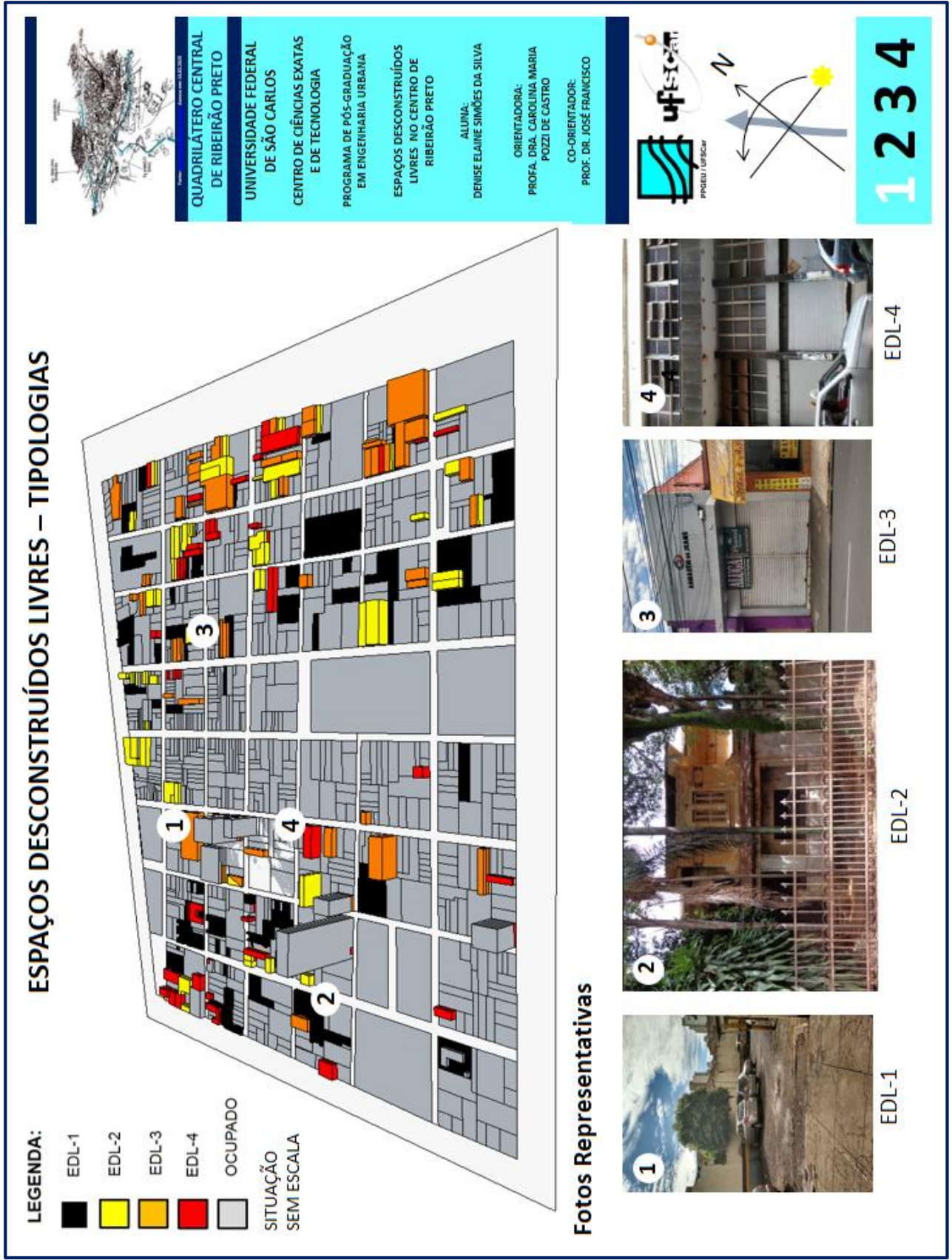
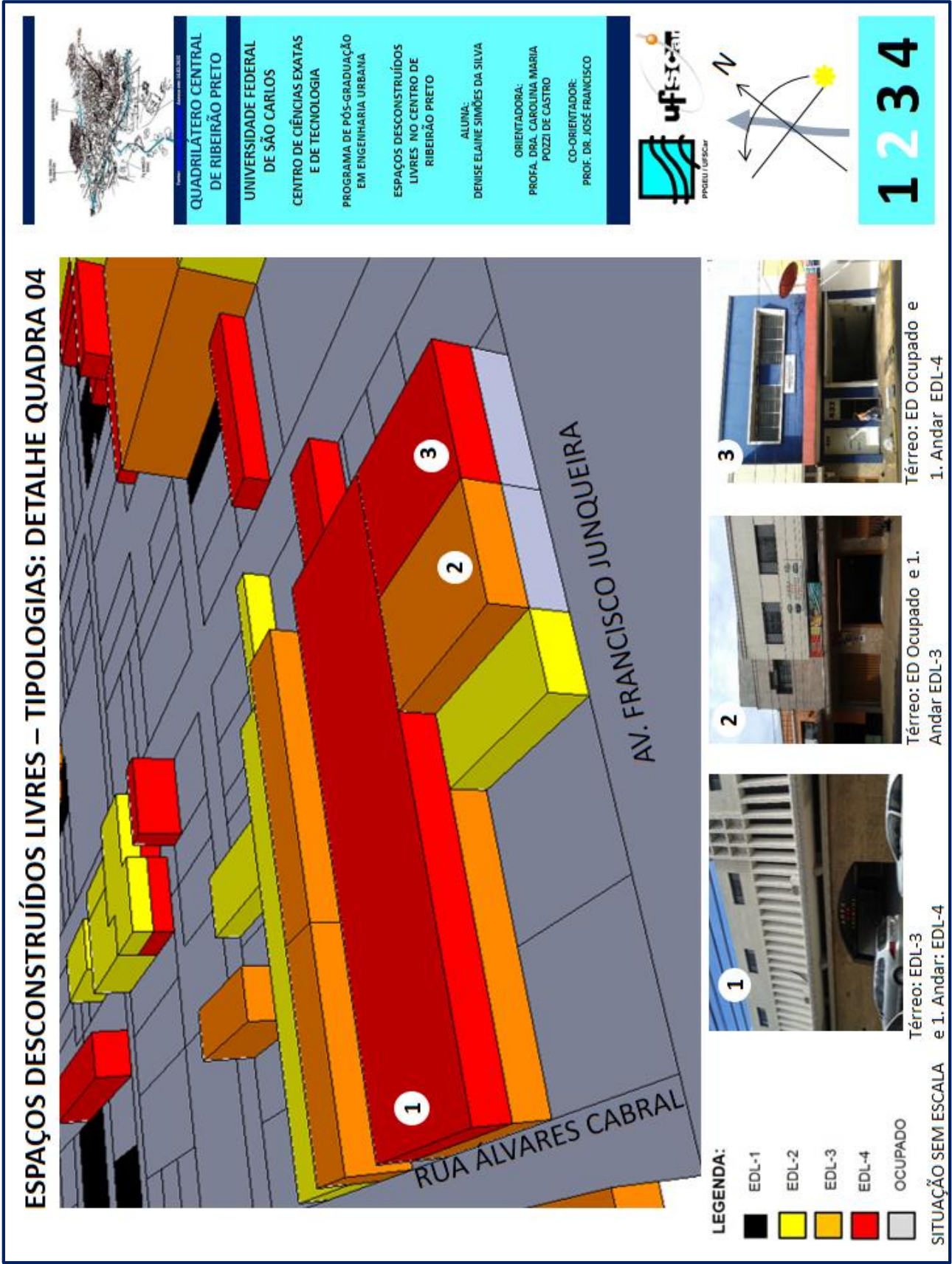
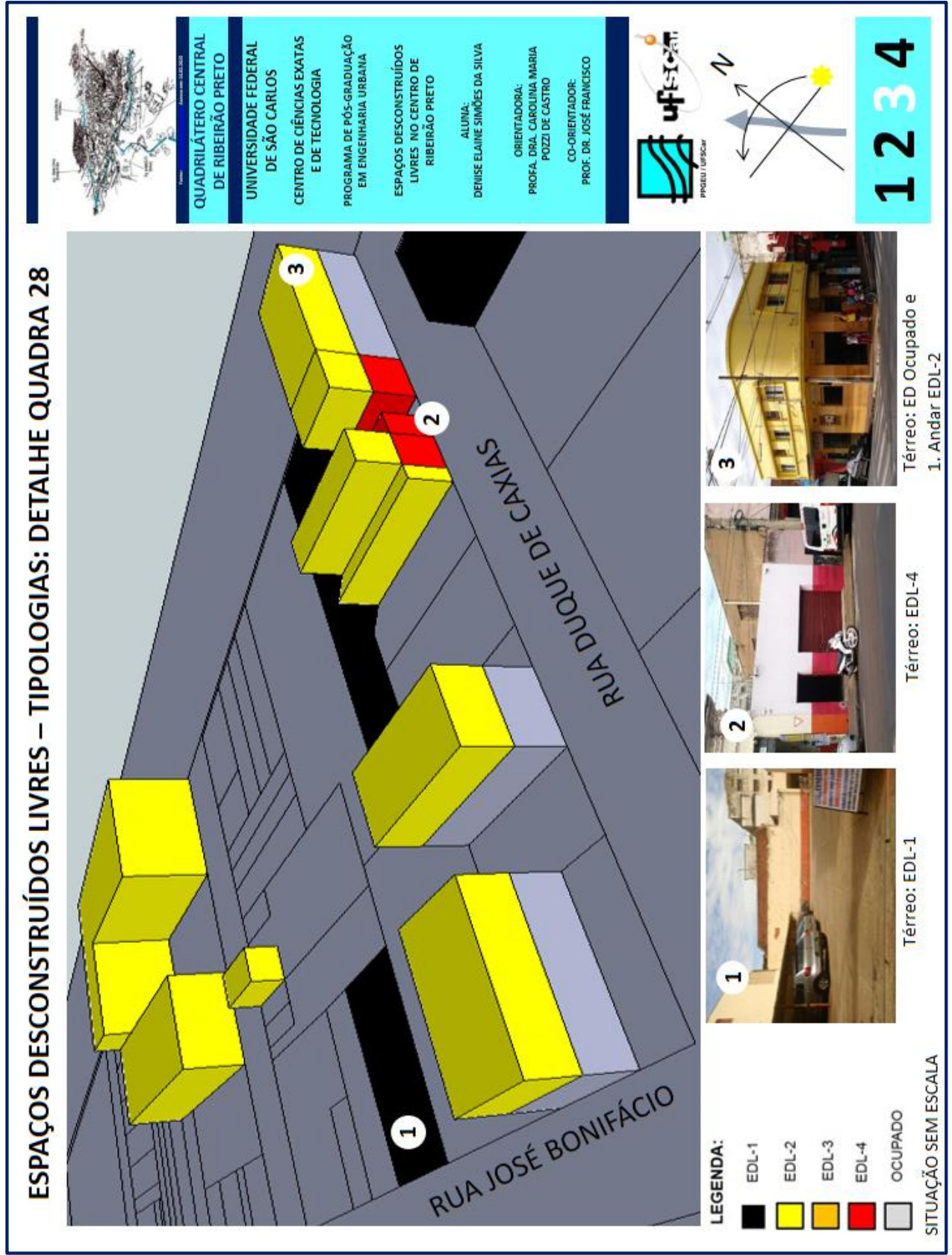


Figura 4.20 Perfil Volumétrico: Tipologias dos espaços desconstruídos livres – Detalhe Quadra 04



Fontes: Mapa elaborado pela autora, 2015 e Fotos da autora, 2014

Figura 4.21 Perfil Volumétrico: Tipologias dos espaços desconstruídos livres - Detalhe Quadra 28



Fontes: Mapa elaborado pela autora, 2015 e Fotos da autora, 2014

4.3.1 – Análise comparativa das tipologias dos EDL – espaços desconstruídos livres

Quantidade de EDL por trechos (total de 234)

1: 70 EDL **desconstrução máxima**

máx.: EDL-3 (26)

mín.: EDL-1 (12)

2: 30 EDL

máx.: EDL-1 e EDL-2 (11)

mín.: EDL-4 (03)

3: 38 EDL

máx.: EDL-2 (11)

mín.: EDL-1 (08)

4: 11 EDL **desconstrução mínima**

máx.: EDL-2 (06)

mín.: EDL-4 e EDL-1 (01)

5: 25 EDL

máx.: EDL-3 (13)

mín.: EDL-1 (01)

6: 60 EDL

máx.: EDL-1 (37)

mín.: EDL-3 (02)

Hierarquização dos Trechos

Desconstrução máxima para mínima

01-06-03-02-05-04

Quantidade de EDL por tipologias (total de 234)

EDL-1: 72 EDL

máx.: (37) no trecho 6

mín.: (01) no trecho 4

EDL-2 : 51 EDL

máx.: (15) no trecho 1

mín.: (02) no trecho 5

EDL-3: 58 EDL

máx.: (26) no trecho 1

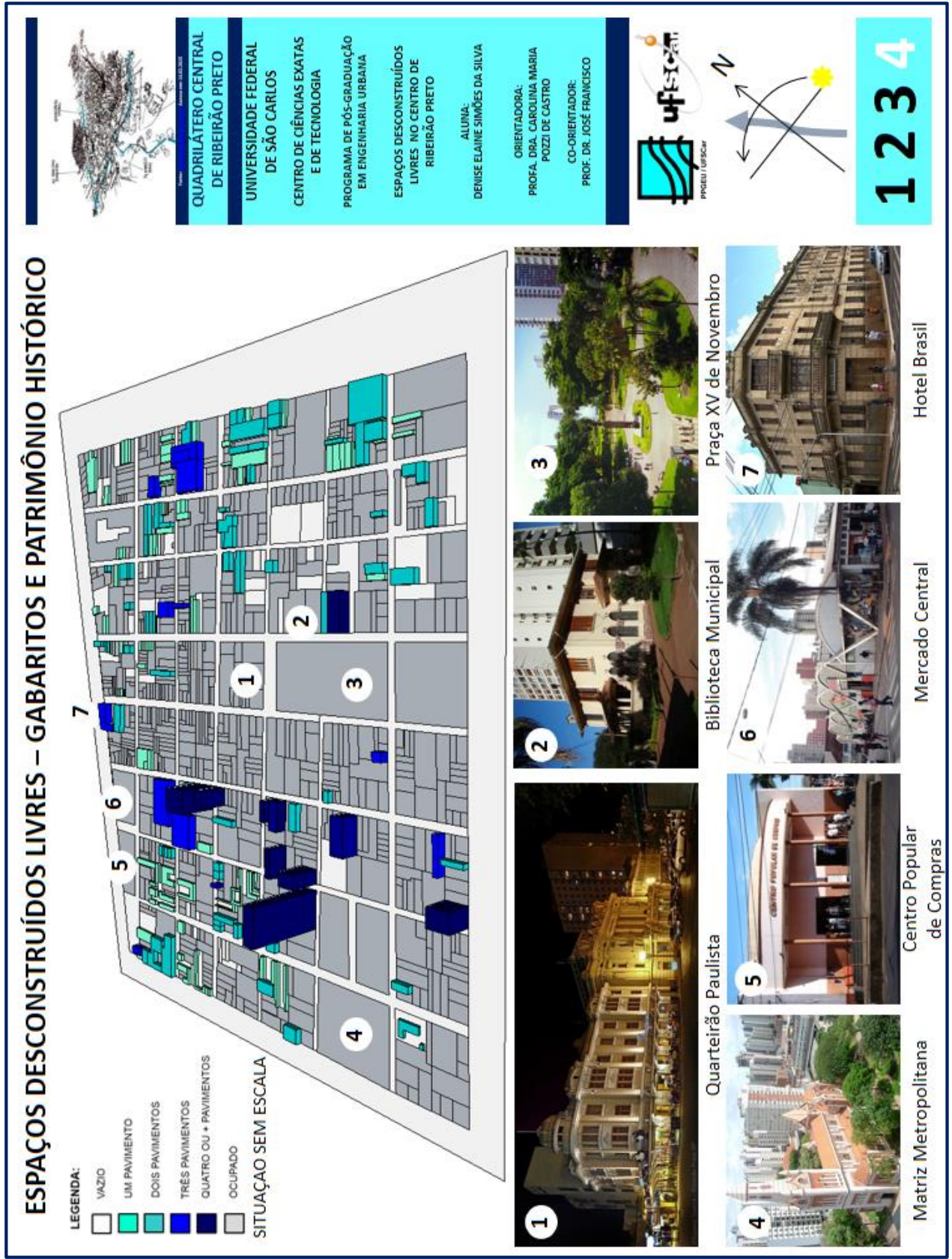
mín.: (03) no trecho 4

EDL-4: 53 EDL

máx.: (17) no trecho 1

mín.: (01) no trecho 6

Figura 4.22 Perfil Volumétrico: Gabaritos desconstruídos livres no perímetro de estudo



Fontes: Mapa elaborado pela autora, 2015 e Fotos da autora, 2014

4.3.2 – Análise comparativa dos gabaritos dos EDL – espaços desconstruídos livres

Porcentagem de ocupações dos EDL pelos gabaritos:

gabarito vazio:

máx.: (45%) no trecho 2
mín.: (9%) no trecho 5

gabarito 1 pavimento:

máx.: (54%) no trecho 1
mín.: (4%) no trecho 2

gabarito 2 pavimentos:

máx.: (64%) no trecho 5
mín.: (20%) no trecho 4

gabarito 3 pavimentos:

máx.: (40%) no trecho 4
mín.: (3%) nos trechos 2/6

gabarito 4/+ pavimentos:

máx.: (3%) no trecho 4
mín.: (0%) nos trechos 1/3/4/5/6

Porcentagem de ocupações dos EDL por trechos:

- 1: máx.: (54%) 1 pavimento
mín.: (0%) 4/+ pavimentos
- 2: máx.: (45%) vazios e 2 pavimentos
mín.: (3%) 3 e 4/+ pavimentos
- 3: máx.: (39%) 1 pavimentos
mín.: (0%) 4/+ pavimentos
- 4: máx.: (40%) 3 pavimentos
mín.: (0%) 4/+ pavimentos
- 5: máx.: (64%) 2 pavimentos
mín.: (0%) 4/+ pavimentos
- 6: máx.: (42%) 1 pavimento
mín.: (0%) 4/+ pavimentos

4.4 – Classificação da desconstrução do espaço existente – o critério para a moradia

Nessa etapa, percebeu-se a possibilidade de associar o levantamento dos EDL obtidos com o estudo de caso à classificação do espaço existente, como mostrou o quadro 1.2 proposto por Francisco (2002).

Conforme previsto na elaboração do método de pesquisa, com a padronização das tipologias dos EDL foi possível efetuar uma classificação mais precisa desses espaços, inclusive hierarquizando-os da desconstrução mínima para a desconstrução máxima.

A partir da mesma padronização, outros critérios e tipologias propostos no quadro já citado podem ser relacionados aos espaços analisados, estabelecendo uma interação ainda maior com o conceito e com os termos da desconstrução espacial, como por exemplo: o critério existência de construção (10) x EDL-1 (vagos), os critérios abrangência histórico-cultural (14) e existência de tombamento (15) x EDL-2 (abandonados), os critérios natureza (1), abrangência (4) e estado de conservação (8) x EDL3 (desocupados) e EDL-4 (ociosos).

Mesmo com a viabilidade de relação entre os padrões sugeridos neste trabalho para os EDL x a classificação do espaço existente proposto por Francisco (2002), viu-se oportuno e enriquecedor a elaboração de um critério de classificação e suas respectivas tipologias para a moradia, especialmente para as unidades de Habitação de Interesse Social – HIS em áreas centrais.

Na tentativa de contribuir com o conceito da desconstrução espacial e dar seguimento às tentativas de classificação dos espaços para melhor compreendê-los, faz-se a sugestão do 16. (décimo sexto) critério de classificação da desconstrução do espaço existente, conforme destaca o quadro 4.1:

Quadro 4.1: Desconstrução do espaço existente – o critério para a moradia

Critério	Tipologia	Critério	Tipologia
1 natureza	natural	9 existência de ocupação /uso	livre
	adaptada		ocupada
2 pertencer ou não a área / objeto de intervenção	direta	10 existência de construção	não construída
	indireta		construída
3 intensidade	mínima	11 preocupação político-social	alienada
	máxima		engajada
4 abrangência	parcial	12 motivação político- ideológica	pacífica
	total		violenta
5 localização	rural	13 preocupação artística	artística
	urbana		não artística
6 tipificação intra-urbana	lote	14 abrangência histórico- cultural	mais perene
	gleba		menos perene
7 duração	curta	15 existência de tombamento	artística
	longa		não artística
8 estado de conservação	conservada	16 CONDIÇÃO DE HABITABILIDADE	GARANTIDA
	deteriorada		NEGADA

Fonte: Classificação complementar desenvolvida por José Francisco (2013: 12), e apresentada na disciplina EUR-023: “Dinâmica de valorização do capital imobiliário e as transformações urbanas” em 29-08-2013 no PPGEU – Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana da UFSCar – Universidade Federal de São Carlos. Adaptado pela autora.

IV. CONSIDERAÇÕES E REFERÊNCIAS

CONCLUSÕES

A ociosidade e a vacância nos espaços urbanos são fenômenos ainda pouco abordados nos projetos de planejamento das cidades e é, geralmente nas áreas centrais que eles se apresentam de forma mais veemente. Essa realidade impõe novos desafios do ponto de vista da condução de pesquisas e seu entendimento sob o viés da desconstrução espacial é uma forma desafiadora de compreensão do espaço, pois possibilita a visualização de suas transformações, sem perder sua essência e sua historicidade.

Essa dissertação teve como ferramenta o desenvolvimento de critérios de análise como método de pesquisa que possibilitasse a identificação e classificação dos espaços desconstruídos livres no perímetro do quadrilátero central de Ribeirão Preto e posterior indicação dentre os instrumentos da Política Pública Urbana que melhor pudesse motivar e/ou viabilizar ações de ocupações de espaços como estes para fins de Habitação de Interesse Social – HIS. Diante dos resultados, o presente trabalho concluiu que:

O conceito da desconstrução espacial veio a contribuir para o entendimento de produção das cidades, especialmente da cidade de Ribeirão Preto, escolhida como objeto de estudo desta pesquisa, através da análise dos seus espaços sob uma nova forma de olhar crítico, identificando na malha urbana as diferentes facetas da ociosidade e da vacância.

Os critérios de análise desenvolvidos e propostos como método neste trabalho conseguiram identificar e classificar espaços no perímetro selecionado da cidade onde a função social da propriedade não é cumprida, sintetizando vários diagnósticos para os espaços desconstruídos livres. Acredita-se que os espaços desconstruídos livres apresentam-se com uma importante contribuição científica e para a sociedade, pois possibilitam diagnósticos minuciosos dos espaços urbanos.

A hierarquização das tipologias dos espaços desconstruídos livres sob o ponto de vista da graduação entre a desconstrução máxima e a desconstrução mínima representou um avanço no diagnóstico dos espaços urbanos com ociosidade e vacância, fornecendo subsídios sólidos para que essas áreas sejam tratadas conforme sua real necessidade, tempo e planejamento financeiro.

Os dados resultantes, juntamente com os mapas sínteses traçaram um melhor entendimento dos resultados que puderam indicar as áreas com vocação para Habitação de Interesse Social – HIS, sob o ponto de vista urbanístico, já que várias implicações jurídicas não abordadas no escopo deste trabalho podem travar certas viabilizações.

A partir dos resultados alcançados, concluiu-se que a metodologia proposta para análise dos espaços desconstruídos livres nas áreas centrais de Ribeirão Preto pode servir como referência para estudos na mesma temática, assim como para planejadores do meio urbano. O estudo realizado no perímetro de estudo pode ser replicado a todo o Quadrilátero Central, a fim de obter-se a reflexão ampliada de todo o centro tradicional.

Somando o levantamento de outras pesquisas em relação ao número de domicílios vagos na cidade de Ribeirão Preto, com o que foi ilustrado no perímetro do quadrilátero central, permitiu observar que, para superar a necessidade habitacional existente em nossa cidade, a ocupação adequada desses domicílios poderiam ser suficientes para combater esse déficit, sem a necessidade de produção de novas moradias. Os lotes vazios e não edificadas identificados no perímetro estudado também são espaços indicados para possíveis ocupações nas áreas centrais, considerando a infraestrutura existente.

O instrumento da Política Pública Urbana indicado para viabilizar ocupações dessa natureza, o PEUC – Parcelamento, Edificação e Uso Compulsório, dá condições para que se aplique a função social da cidade.

Apesar de existirem outros instrumentos da Política Pública Urbana que possam viabilizar ocupações de HIS em áreas centrais, acredita-se que se o PEUC fosse efetivamente aplicado, com legislações municipais complementares bem estruturadas para regular os prazos deste processo, os espaços desconstruídos livres poderiam ser ocupados com maior regularidade.

Por fim, recomenda-se para futuras pesquisas um estudo mais aprofundado sobre os Instrumentos da Política Pública Urbana que possam resultar em mobilizações mais eficazes de requalificações urbanas e até mesmo em planejar políticas específicas para áreas centrais e para os espaços desconstruídos livres.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÁRTICO, Beatriz de Carvalho. **O estudo de áreas vulneráveis a enchentes: uma ferramenta na mitigação de impactos. O caso de São José do Rio Preto – SP.** 152 f. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana – PPGEU, Universidade Federal de São Carlos – UFSCar, São Carlos, 2013.

BALBIN, Renato N. **Manual de Reabilitação de Áreas Centrais.** Ministério das Cidades: Secretaria Nacional de Programas Urbanos, 2008. 198 f.

BRAGA, R.; CARVALHO P. F. **Cidade: Espaço e Cidadania.** In: Pedagogia cidadã: Cadernos de Formação. Ensino de Geografia. São Paulo, Unesp-PROPP, 2004. p. 105-120.

CALIL, JR. Ozório. **O centro de Ribeirão Preto: os processos de expansão e setorização.** 209f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo – USP, São Carlos, 2003.

CARLOS, A. F. A. **A (re) Produção do espaço urbano.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

CARVALHO, P. F. de. **Problemas ambientais na produção da cidade e da habitação de interesse social.** In: CARVALHO, P. F. de; BRAGA, R. (orgs). *Perspectivas de Gestão Ambiental em Cidades Médias.* Rio Claro: UNESP/IGCE/Laboratório de Planejamento Municipal/ DEPLAN, 2001, p. 27 – 37.

CARVALHO, P. F.; FRANCISCO, J. **A função social da área de preservação permanente na cidade.** In: Encontro Nacional sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis (ENECS), São Carlos, III Anais ..., 2003. CD Rom.

DELCOL, Rafaela Fabiana Ribeiro; JUNIOR, Orlando Moreira; FRANCISCO, José. **Produção do espaço urbano: uma desconstrução necessária?** Simpósio de Pós-Graduação em Geografia Urbana. Maringá, 2009. Disponível em: <http://www.dec.uem.br/simpgeu/pdf>. Acesso em 25.06.2013.

FRANCISCO, José. **A produção social do espaço – o espaço vazio, dilemas e perspectivas.** Mini-monografia como subsídio às disciplinas da área de Urbanismo. Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de São Carlos. São Carlos: 1997.

FRANCISCO, José. **Espaço desconstruído e reestruturação urbana.** Artigo apresentado em aula, disciplina “Tópicos Especiais em Organização do Espaço: Reestruturação Urbana”, do Programa de Pós-graduação em Geografia, IGCE-UNESP, 1997.

FRANCISCO, José. **Desconstrução do lugar:** o aterro da Praia da Frente do centro histórico de São Sebastião (SP). 172 f. Tese de Doutorado (Geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas – IGCE, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP, Rio Claro, 2002.

FRANCISCO, José. **MEIO AMBIENTE CONSTRUÍDO:** pela desconstrução mínima e socialmente engajada. In: II Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade, 2004. Disponível em: <<http://www.anppas.com.br>>. Acesso em 26.06.2013.

FRANCISCO, José. **Da paisagem natural à paisagem transformada** – o conceito da desconstrução para uma interpretação da produção de espaço. **Vivência**. UFRN/CCHLA, 2008. n. 33, p. 169 a 186.

FRANCISCO, José; MOREIRA JR, Orlando; DELCOL, Rafaela F. R. **Projeto da paisagem como instrumento integrador do homem e da natureza na produção do espaço urbano**. In: XIII Encontro Nacional da Anpur – planejamento e gestão do território: escalas, conflitos e incertezas. Florianópolis, Anais XIII ENAnpur, 2009. CD Rom.

HARVEY, David. **O enigma do capital:** e as crises do capitalismo. Trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo: Bontempo, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Manual do Recenseador:** Censo 2010. Rio de Janeiro, 2010.

INSTITUTO PÓLIS. **Estatuto da cidade:** guia para implementação para municípios e cidadãos. Brasília, 2001.

INTERBAROLLO, Márcia R. **Responsabilidade social na moradia popular:** estudo do Programa de Arrendamento Residencial em Ribeirão Preto, SP. 235 f. Dissertação de Mestrado (Serviço Social). Universidade Estadual Paulista – UNESP. Franca, 2007.

LAURENTIIS, Laura B. de. **Moradores-em-ação:** constituição da paisagem no bairro do Ribeirão Verde, em Ribeirão Preto-SP. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

LEITE, M. A. F. P. **Destruição ou desconstrução?** Questões da paisagem e tendências de regionalização. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

LEME, Maria Cristina da Silva. **A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965**. In: **Urbanismo no Brasil 1895 -1965**. Salvador: EDUFBA, 2005.

LEFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001

MARICATO, Ermínia. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo: Hucitec, 1996 – (Série Estudos Urbanos).

MARICATO, Ermínia. Planejamento urbano no Brasil: as ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otilia B.; MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos. O pensamento único das cidades: desmanchando consensos. Petrópolis: Ed. Vozes, 2000 – (Coleção Zero à Esquerda).

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**. Alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Ed. Vozes, 2001.

MIGLIORINI, Vera Lúcia Blat. **Os padrões de desempenho do uso e ocupação do solo na previsão e controle do adensamento de áreas intra-urbanas**. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Engenharia de Construção Civil e Urbana da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 1997.

MONTEIRO, Luzia Cristina A. **Moradia Social**: ocupação de espaços desconstruídos livres. 163 f. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana – PPGEU, Universidade Federal de São Carlos – UFSCar, São Carlos, 2009.

MONTE-MÓR, Roberto L. **O que é urbano, no mundo contemporâneo, textos para discussão**. Cedeplar – UFMG. 281 p. Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

PEREIRA, G. **A natureza (dos) nos fatos urbanos**: produção do espaço e degradação ambiental. Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 3, p. 33-51. 2001.

PINTO, L. O.; RUIVO, L. M.. **Alfama e Colina do Castelo** – Tipos de Intervenção. In: Anais I Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana: Centros Históricos. Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal de Reabilitação Urbana. Lisboa: 1995, p. 142-147;

RIBEIRO, E. R. **Avaliação de impactos ambientais em assentamentos urbanos de interesse: estudo de viabilidade de aplicação de matrizes de interação**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana – PPGEU, Universidade Federal de São Carlos – UFSCar, São Carlos, 1999.

RODRIGUES, A. M. **Produção e consumo do e no espaço**: problemática ambiental urbana. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 104.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel. Fapesp, 1997. – (Coleção Cidade Aberta).

ROLNIK, Raquel. **Como produzir moradia bem localizada com os recursos do programa Minha Casa Minha Vida**. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

SACHS, I. **Estratégias de transição para o século XXI**. In: BURSZTYN, M. (org.). Para pensar o desenvolvimento sustentável. São Paulo: Brasiliense, 1993.

SACHS, I. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamound, 2002.

SANCHES, Karla. **A construção da legislação urbanística de Ribeirão Preto: 1874 a 1935**. 251 p. Dissertação de Mestrado – Escola de Engenharia de São Carlos, USP, 2003.

SANTOS, Milton. Espaço e Método. 4 ed. São Paulo: Studio Nobel. Fapesp, 1997. - (Coleção Espaços).

SEGRE, R. **Espaço Público e democracia: experiências recentes nas cidades de América Hispânica**. Arqtextos, texto especial 303. São Paulo. Portal Vitruvius, maio de 2005.

SILVA, Adriana Capretz Borges da. **Imigração e urbanização: o núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto**. 208 p. Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, UFSCAR, São Carlos, 2002.

SILVA, Adriana Capretz Borges da. **Expansão urbana e formação dos territórios de pobreza em Ribeirão Preto: os bairros surgidos a partir do Núcleo Colonial Antônio Prado**. Tese de Doutorado – Centro de Ciências Exatas e Tecnologia, UFSCAR, São Carlos, 2007.

SILVA, Helena Menna Barreto; BIAVA, Adriano Henrique Rebelo; SÌGOLO, Letícia Moreira. **Tributos imobiliários e imóveis no centro de São Paulo – Relatório Final** (2009).

SILVA, Paulo D. D' Ovídio; FRANCISCO, José. **A desconstrução espacial e a produção da natureza artificializada: novos conceitos e ideias**. Disciplina de Desconstrução Espacial do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana – PPGEU, Universidade Federal de São Carlos. São Carlos: 2009.

SILVA, Éder D. **A história contada através da arquitetura de uma rua**. Ribeirão Preto: Fundação Instituto do Livro, 2011.

TOPALOV, Christian. **La Urbanizacion Capitalista, algunos elementos para su análisis**. México: Editorial Edicol, 1979.

VALADÃO, Valéria. **Memória arquitetônica em Ribeirão Preto**. 265p. Dissertação de Mestrado. Faculdade de História, Direito e Serviço Social de Franca, Universidade Estadual Paulista, 1997.

VILAÇA, Eduardo; GUERRA, Isabel. **Os actores sociais e a degradação do parque habitacional em Lisboa**. In: Revista Sociologia-Problemas e Práticas, Publicação Europa-América, n. 15. Portugal: 1994, p. 79-98.

VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global Editora, 1986. 123p.

VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAU-USP, 1995.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/LILP, 2001.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

WATANUKI Filho, Adhemar. **Desconstrução mínima e renaturalização: estudo de caso córrego do Aleixo, Barretos – SP**. 175 f. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana – PPGEU, Universidade Federal de São Carlos - UFSCar, São Carlos, 2008.

ZAMBONI, Débora P. **A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia. Mogiana em Ribeirão Preto**. 120 f. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana – PPGEU, Universidade Federal de São Carlos - UFSCar, São Carlos, 2012.

APÊNDICES

Diagnóstico Fotográfico – Trecho 01

Diagnóstico Fotográfico – Trecho 02

Diagnóstico Fotográfico – Trecho 03

Diagnóstico Fotográfico – Trecho 04

Diagnóstico Fotográfico – Trecho 05

Diagnóstico Fotográfico – Trecho 06

Capa Dissertação de Mestrado

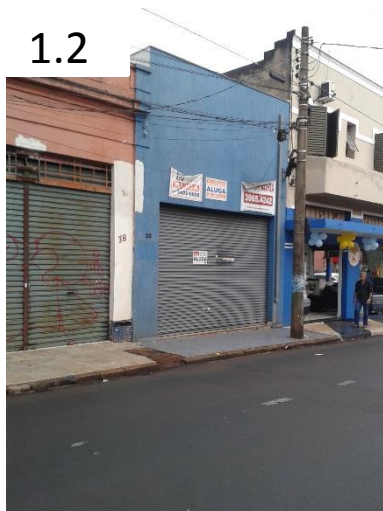
Diagnóstico Fotográfico Trecho 1



1.1



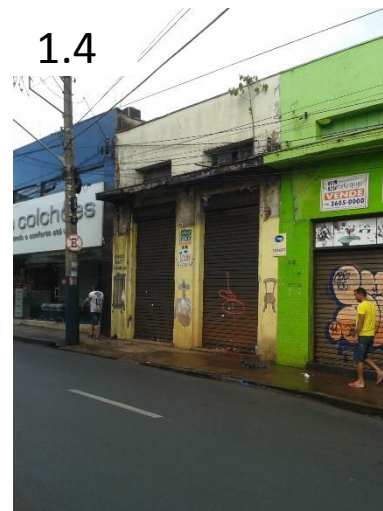
1.2



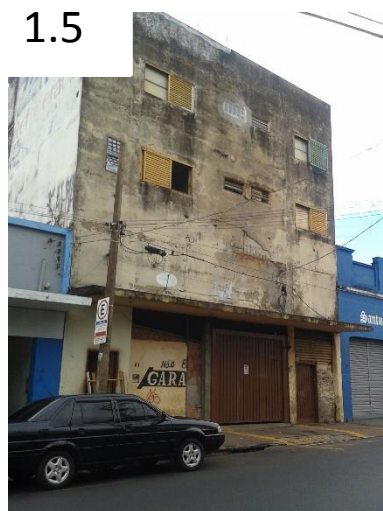
1.3



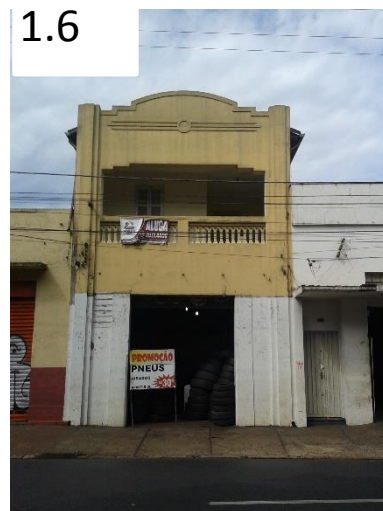
1.4



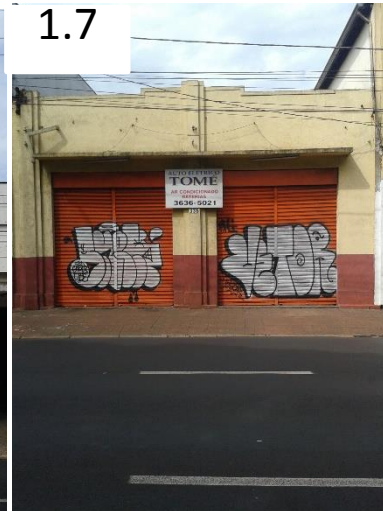
1.5



1.6



1.7



1.8



1.9



1.10



1.11



1.12



1.13



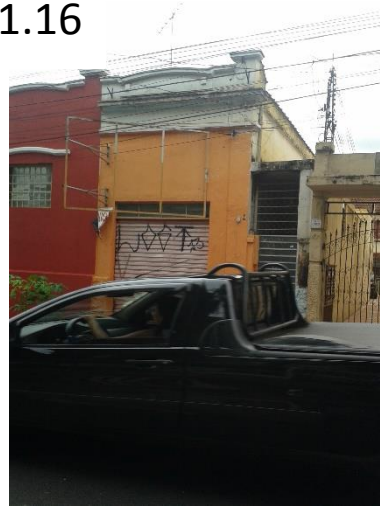
1.14



1.15



1.16



1.17



1.18



1.19



1.20



1.21



1.22



1.23



1.24



1.25



1.26



1.27



Trecho 2



2.1



2.2



2.3



2.4



2.5



2.6

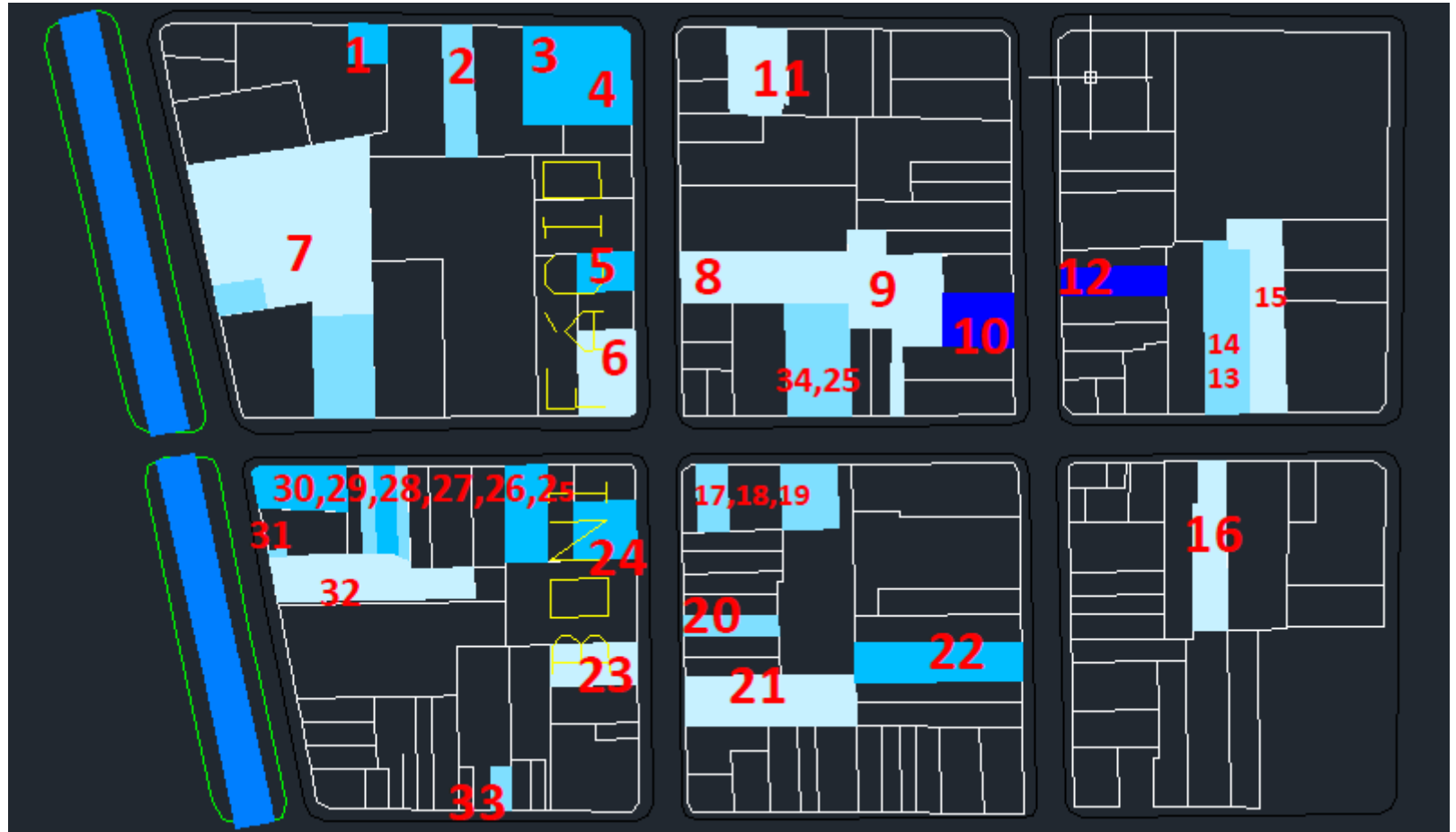


2.7

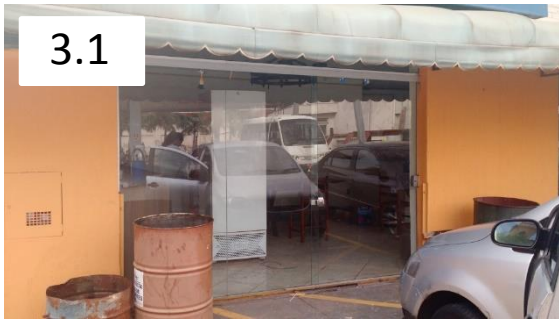




Diagnóstico
Fotográfico
Trecho 03



3.1



3.2



3.3



3.4



3.5



3.6



3.7.1



3.7.2



3.8



3.9.1



3.9.2



3.10.1



3.10.2



3.10.3



3.11



3.12.1



3.12.2



3.13



3.14



3.15



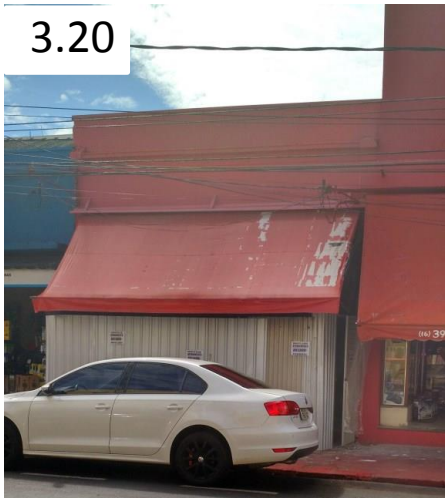
3.16



3.17-18-19



3.20



3.21.1



3.21.2



3.22



3.23





3.30.1



3.30.2



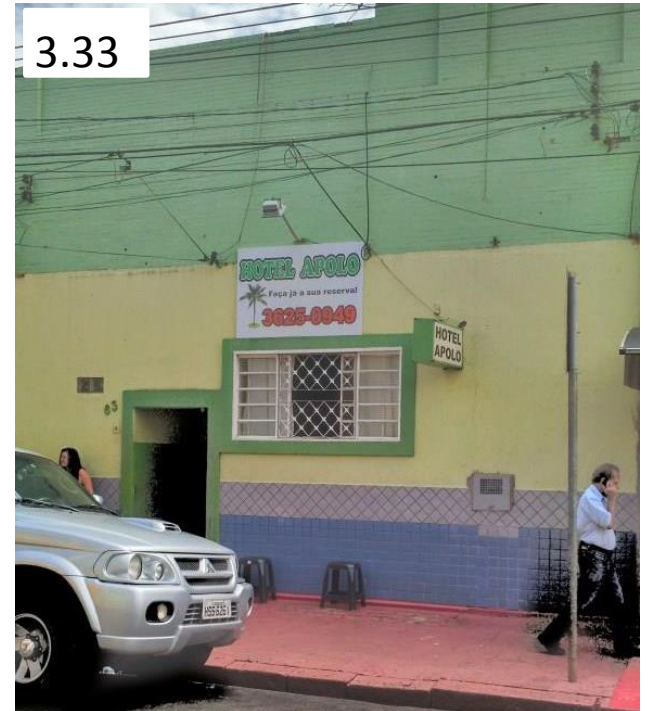
3.31



3.32



3.33



**Diagnóstico
Fotográfico
Trecho 04**



4.1



4.2



4.3



4.4



4.5



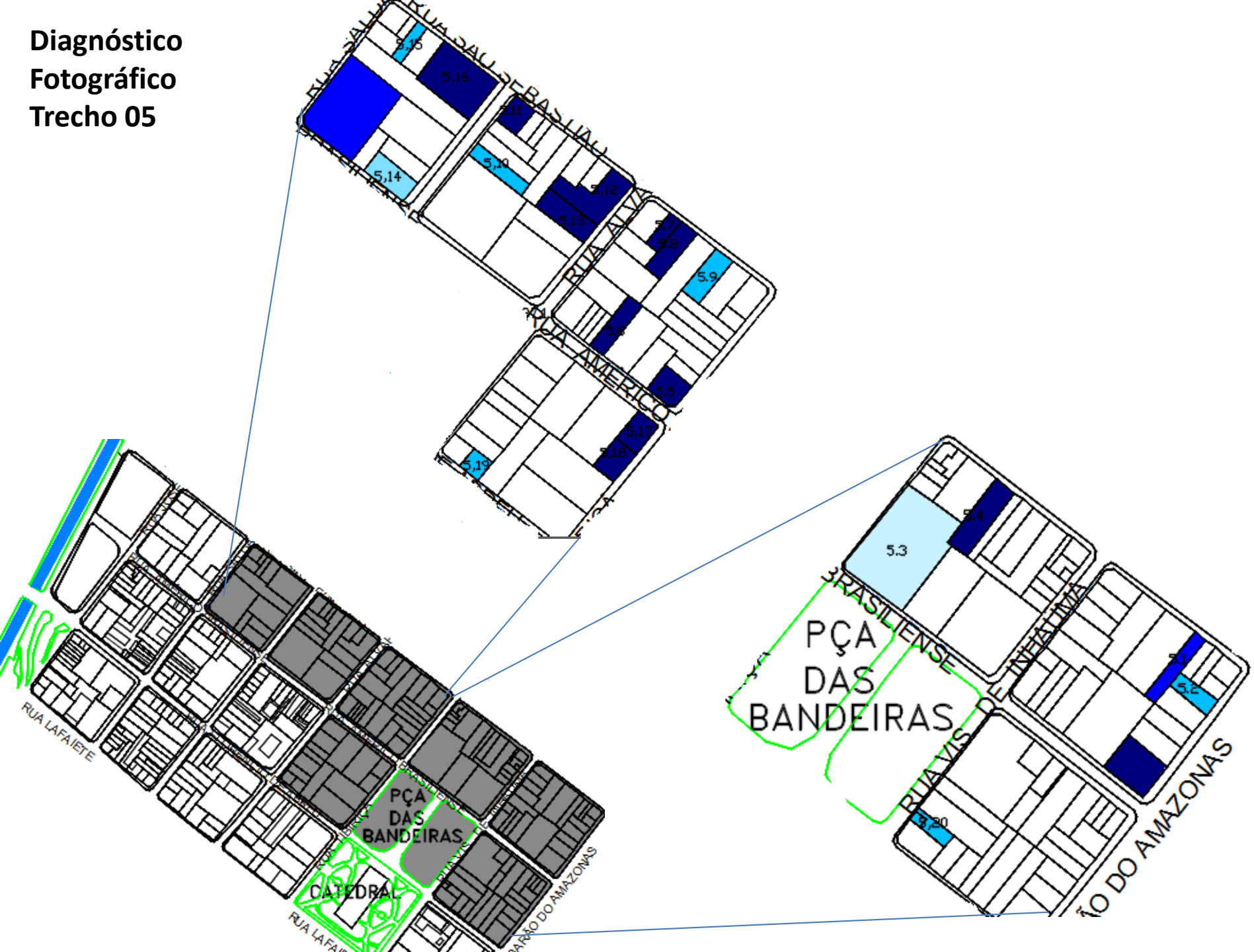
4.6



4.7



Diagnóstico
Fotográfico
Trecho 05



5.1



5.2



5.3



5.4



5.5



5.6



5.7



5.8



5.9



5.10



5.11



5.12



5.13



5.14



5.15



5.16



5.17



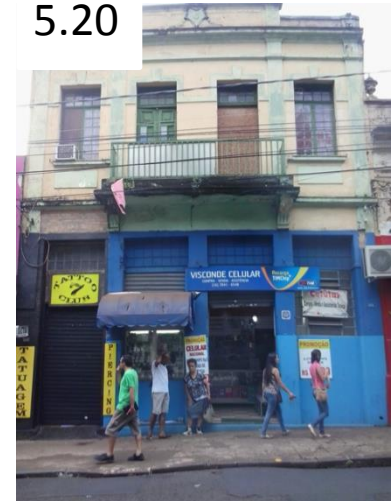
5.18



5.19



5.20



Diagnóstico
Fotográfico
Trecho 06



6.1



6.2



6.3



6.4



6.5



6.6



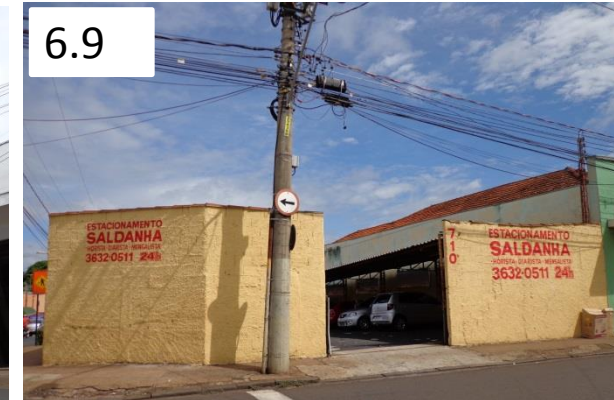
6.7



6.8



6.9



6.10



6.11



6.12



6.13



6.14



6.15



6.16



6.17



6.18



6.19



6.20



6.21



6.22



6.23



6.24



6.25



6.26



6.27



6.28



6.29



6.30



6.31



