Universidade Estadual Paulista`
"Júlio de Mesquita Filho"
Faculdade de Ciências e Letras Campus de Araraquara - SP

Ana Carolina Machado de Oliveira Fernandes

QUALIDADE DE VIDA E MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO IMUS: O CASO DE RIBEIRÃO PRETO

ARARAQUARA - SP
2020

Ana Carolina Machado de Oliveira Fernandes

QUALIDADE DE VIDA E MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO IMUS: O CASO DE RIBEIRÃO PRETO.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho " UNESP, Campus da Faculdade de Ciências e Letras – Araraquara, SP, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Economia

Linha de Pesquisa: Economia Urbana

Orientador: Prof. Dr. Sebastião Neto Ribeiro Guedes

Bolsa: CAPES

ARARAQUARA - SP

2020

Fernandes, Ana Carolina Machado de Oliveira
Qualidade de Vida e Mobilidade Urbana através do IMUS: o caso de Ribeirão Preto / Ana Carolina Machado de Oliveira Fernandes – 2020
101 f.

Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Faculdade de Ciências e Letras (Campus Araraquara)
Orientador: Sebastião Neto Ribeiro Guedes

1. Mobilidade Urbana. 2. Ribeirão Preto. I. Título.

Ficha catalográfica elaborada pelo sistema automatizado
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Ana Carolina Machado de Oliveira Fernandes

QUALIDADE DE VIDA E MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO IMUS: O CASO DE RIBEIRÃO PRETO.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho " UNESP, Campus da Faculdade de Ciências e Letras – Araraquara, SP, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Economia

Linha de Pesquisa: Economia Urbana

Orientador: Prof. Dr. Sebastião Neto Ribeiro Guedes

Bolsa: CAPES

BANCA EXAMINADORA

Data da Defesa: 27/03/2020

MEMBROS COMPONENTES DA BANCA EXAMINADORA

Presidente e Orientador: Prof. Dr. Sebastião Neto Ribeiro Guedes
Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP / FCLAr)

Membro Titular: Profª. Drª. Tatiana Massaroli Melo
Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP / FCLAr)

Membro Titular: Profª. Drª. Eliana Tadeu Terci
Universidade de São Paulo (ESALQ / USP)

ARARAQUARA – SP

2020

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

RESUMO

A partir de 2001, a premissa da redução da desigualdade social no Brasil leva as autoridades a formularem instrumentos legislativos que corrigiriam as disparidades urbanas, dentre elas, o Estatuto das Cidades. Já em 2003, o Ministério das Cidades, criado neste mesmo ano, reforçou a integração das práticas por meio da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU, incorporando a atuação também no campo de transporte e mobilidade urbana. A discussão do tema de transporte e mobilidade urbana na PNDU iniciou-se em 2004 e acarretou por fim, em 2012, na Lei Federal n.12587, intitulada Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), aplicada a nível municipal anexa ao Plano Diretor de cada urbe. Ao levar em conta essas mudanças no arcabouço legal, a presente dissertação tem como objetivo descrever e avaliar os resultados das propostas do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ribeirão Preto (SP), a partir de seu período de implementação até 2018 por meio da metodologia do IMUS (Índice de Mobilidade Urbana Sustentável). Pelos resultados do IMUS, tem-se que embora haja alguma intenção de melhoria do transporte público e dos modos não-motorizados pela aplicação do Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto, a obtenção de um bom resultado no geral pode significar que algumas áreas urbanas oferecem melhor qualidade de vida para uma dada população, de forma a aumentar nota do índice como um todo. Ainda, o Plano tende a priorizar o modo de transporte individual, e assim, preservar a segregação espacial, tendo como um exemplo o aumento da quantia de “novas centralidades” desconexas da cidade, no plano “espacial e social”.

Palavras-chave: política de transporte urbano, promoção de cidades, qualidade de vida

ABSTRACT

Since 2001, the premise of reducing social inequality in Brazil takes authorities to create a legislative form that corrects urban disparities, among them, the Statute of Cities (Estatuto das Cidades). In 2003, the Ministry of Cities, created in the same year, reinforced the integration of practices through the National Urban Development Policy - PNDU, incorporating also activities in the field of transport and urban mobility. The discussion on the topic of transport and urban mobility in PNDU started in 2004 and resulted in 2012 Federal Law No. 12.587, entitled National Urban Mobility Policy (PNMU), applied at the municipal level attached to the Master Plan of each city. Taking into account these changes in the legal framework, the present dissertation aims to describe and evaluate the results of the proposals of the Urban Mobility Plan of the Municipality of Ribeirão Preto (SP), from its period of execution until 2018 through the methodology IMUS (Sustainable Urban Mobility Index). By the results of IMUS, there may be improvements in public transport and in non-motorized modes by the application of the Ribeirão Preto Urban Mobility Plan, nevertheless the good result in general can mean that some urban areas presents better quality of life for a given population, in order to increase the rating of the index as a whole. Furthermore, the Urban Mobility Plan tends to prioritize the individual mode of transport and, thus, preserve spatial segregation, taking as an example the increase in the number of "new centralities" disconnected from the city, referring to the "spatial and social" plan.

Keywords: urban transportation policy, promotion of cities, life quality

LISTA DE EQUAÇÕES

1) Equação 01……p.51
2) Equação 02……p.52

LISTA DE FIGURAS

1) Figura 01……p.19
2) Figura 02……....p.20
3) Figura 03……p.25
4) Figura 04……....p.30
5) Figura 05……p.31
6) Figura 06……....p.33
7) Figura 07……p.42
8) Figura 08……....p.43
9) Figura 09……p.43
10) Figura 10……....p.44
11) Figura 11……p.44
12) Figura 12……....p.45
13) Figura 13……p.46
14) Figura 14……....p.47
15) Figura 15……p.47
16) Figura 16……....p.48
17) Figura 17……p.50
18) Figura 18……....p.62
19) Figura 19……p.63
20) Figura 20……....p.67
21) Figura 21……p.68
22) Figura 22……....p.69
23) Figura 23……....p.70
24) Figura 24……....p.71
25) Figura 25……....p.72
26) Figura 26……....p.76
27) Figura 27……....p.79
28) Figura 28……....p.80

29) Figura 29……....p.84
30) Figura 30……....p.85
31) Figura 31……....p.85
32) Figura 32……....p.86
33) Figura 33……....p.88

LISTA DE GRÁFICOS

1)Gráfico 01…….....p.73

LISTA DE TABELAS

1) Tabela 01……....p.54
2) Tabela 02…….....p.57
3) Tabela 03……....p.63
4) Tabela 04…….....p.64
5) Tabela 05……....p.64
6) Tabela 06…….....p.65
7) Tabela 07……....p.65

ANEXOS

1) Anexo 1…….... p.101

SUMÁRIO

1.INTRODUÇÃO E OBJETIVOS 9

1.1. INTRODUÇÃO 9

2. CAPÍTULO 1 17

2.1. A CIDADE COMO ESPAÇO DE CONFLITO E A VALORIZAÇÃO DO CAPITAL 17

3.CAPÍTULO 2 28

3.1. CONSTITUIÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM RIBEIRÃO PRETO 28

4. CAPÍTULO 3 48

4.1. ANÁLISE DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE RIBEIRÃO PRETO 2007-2018 48

4.2. DESCRIÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE RIBEIRÃO PRETO 59

5. ANÁLISE DOS INDICADORES NO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO 73

6. CONCLUSÃO 89

7. BIBLIOGRAFIA 90

1.INTRODUÇÃO E OBJETIVOS

1.1. INTRODUÇÃO

O Brasil apresenta um padrão de crescimento urbano denominado *periférico*, com ênfase na metropolização, desde que o grande fluxo da população rural procurou ocupar postos de trabalho em cidades. O processo da aglomeração urbana se intensificou de tal forma que, de 1960 a 2016, a população urbana brasileira passou de 46,14% a 86,31% da população total. (MARICATO, 2016; MEYER, p.10,2015).

A partir principalmente de meados de 1950, o crescimento econômico brasileiro produziu a integração territorial por meio da instalação e articulação dos sistemas de transportes, comunicação e mercado interno. Esse resultado foi alcançado por alterações no padrão da urbanização, e assim, nas dinâmicas regionais (da modernização agrícola e da expansão metropolitana através da indústria). (MARICATO, 1996, p.41).

A questão da mobilidade, portanto, como elemento da dinâmica de urbanização, é intrínseca à formação da cidade, em conjunto ao planejamento de infraestrutura (estradas, sistema de transportes, espaços públicos, edificações). Entende-se por Mobilidade Urbana a habilidade de deslocamento dos cidadãos e bens para atividades diárias, a depender de tempo ideal, qualidade e segurança da carga, meios de transporte, vias de acesso, e custo para locomoção, de forma a ser mais eficiente. (VARGAS, 2008)

Sendo assim, considera-se a mobilidade urbana um quesito de articulação de pessoas na hierarquia socioespacial. Inúmeras variáveis, como modo de transporte, renda, emprego, gênero (etc.) implicam em divergências nas condições individuais e coletivas de mobilidade no tecido urbano. (BERTOLDE; COSTA; NETO, 2016 apud KLEIMAN, 2011)

Mobilidade é a capacidade de atender às necessidades da sociedade quanto ao deslocamento, acesso facilitado aos diferentes locais, à comunicação e à questão do relacionamento e negociação sem tantas perdas quanto ao tempo para execução deles

nas atividades cotidianas. Assim, o apoio à mobilidade deve cumprir a função social, e produzir, ao menos idealmente, melhoria na qualidade de vida nas cidades.(BERTOLDE; COSTA; NETO, p.02,2016)

A partir de 2001, a premissa da redução da desigualdade social no país por meio de instrumentos legislativos que corrigiriam as disparidades urbanas (dadas pela falta de organização da expansão urbana) é oficializada na Legislação brasileira por meio do Estatuto das Cidades. Este abrange os instrumentos urbanísticos, de maneira a coordenar sistematicamente a operação destes instrumentos e dar as diretrizes gerais para a política urbana. O objetivo da legislação é regular o uso da propriedade urbana pelo bem coletivo, segurança, meio-ambiente e bem-estar dos cidadãos.

O Estatuto direciona “as Constituições Estaduais e as Leis Orgânicas dos Municípios”, de forma que a orientação seja dada não mais por uma noção de planejamento, mas por um modo de gestão, ao suprir os órgãos municipais de instrumentos para a tentativa de resolução de problemas “estruturais”, como a falta de habitação e a melhoria de condições de moradia, o espraiamento das cidades, que envolve a carência de equipamentos urbanos públicos próximos, transporte urbano, etc.

A nova orientação influenciou as Constituições Estaduais e as Leis Orgânicas dos Municípios, obrigatórias para os com mais de 20 mil habitantes. A nova orientação constitucional aponta para o abandono da ideia de planejamento urbano e substitui-a pela concepção de gestão, mostrando quais os elementos que as prefeituras dispõem para gerir recursos, em uma tentativa de maior equidade. A Constituição de 1988 municiou as gestões municipais para a solução de problemas estruturais, a saber: o artigo 23 dispõe que "é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios promoverem programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais". No capítulo da Política Urbana, o artigo 182, parágrafo 1º, estabelece: "O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana".

O objetivo da legislação é regular o uso da propriedade urbana pelo bem coletivo, segurança, meio-ambiente e bem-estar dos cidadãos. No mais, o Estatuto da

Cidade garante “o acesso à cidade” a todos, desde o acesso ao abastecimento de energia, água, a tratamento de resíduos, acesso ao transporte, etc. A regulação torna-se efetiva através de instrumentos que “amenizariam” problemas sociais como a questão da moradia da população de baixa renda, e outras relacionadas ao acesso ao solo urbano. A Constituição, por meio do Estatuto, concede poderes ao Município (órgãos legislativo e executivo) quando dá aval para o uso de mecanismos (como a legislação de parcelamento ou edificação compulsória nos lotes, as taxas progressivas do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU, desapropriação, etc.) que reprimem a especulação imobiliária e direcionam à punição pelo ato especulativo. (DALLARI, FERRAZ, 2010; TONELLA, 2013).

O Estatuto das Cidades asseguraria a “Gestão Democrática ” no artigo 20 do inciso II, no qual ela deve ser exercida a partir da “participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”. Os instrumentos para a execução dessa gestão democrática seriam do cap. IV art. 43: I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; II – debates, audiências e consultas públicas; III – Conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Incluso também no Estatuto, o Plano Diretor (Capítulo III) obriga cidades com mais de 20.000 habitantes a editá-lo a partir da realidade do próprio município para o uso de instrumentos de implantação de políticas urbanas. A edição do Plano Diretor deve ocorrer com a participação popular através de audiências públicas e sua revisão deverá ser feita a cada dez anos. No entanto, para cidades acima de 500.000 habitantes, o Plano Diretor deverá ter o complemento (e compatibilidade) do Plano de Transporte Urbano Integrado, o qual enfatizava o sistema motorizado de transportes públicos.

No entanto, Klink & Rolnik (2011) apontam que, embora o Estatuto das Cidades tivesse o intuito de prover os municípios de mais poder sobre o processo de gestão da urbanização, a regulação do parcelamento e uso do solo foram pouco alteradas, de maneira que o pacto político territorial que levaria à implementação da função social da propriedade não obteve sucesso. Além disso, o processo participativo

da população também não ganhou força a ponto de reverter o “processo decisório”. Ainda de acordo com os autores, o mal resultado do processo decisório sobre os investimentos e sobre os projetos urbanos provém da lógica “política” de governabilidade.

Embora a Constituição tenha melhorado a redistribuição das transferências obrigatórias financeiras entre os grandes municípios (que obtêm maior arrecadação) e os pequenos(cuja dependência das transferências é maior), mesmo com o aumento dos recursos transferidos(por exemplo, pelo Fundo de Participação dos Municípios), as receitas municipais são insuficientes e portanto dependem do acesso ao crédito via bancos públicos ou de transferências do governo estadual ou federal (característica da “descentralização tutelada” na literatura do federalismo). Assim, as transferências são definidas caso a caso, o que leva à fragilidade da dependência do governo local quanto ao governo federal e seus políticos. (KLINK, ROLNIK,2011)

No âmbito da formulação da estrutura administrativa, o Ministério das Cidades foi criado em 2003 com intuito de reverter a ausência do planejamento, adensar as atividades em um ministério que articularia as políticas urbanas. Sua estrutura seria uma novidade na América Latina à época, visto que até então, as políticas urbanas e a urbanização brasileiras eram pautadas por uma ”visão setorial“. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2014; TONELLA,2013)

Em 2003, a gestão do Ministério das Cidades incorporou a atuação no campo do “Transporte e da Mobilidade Urbana, trânsito, questão fundiária e planejamento territorial” e reforçou a integração das práticas por meio da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU, ao tornar as ações descentralizadas, com base em ações democráticas e de maior “participação popular”. Anterior a essa gestão do Ministério das Cidades, a pauta era voltada apenas aos pontos como habitação e saneamento básico. Agora, portanto, além do quesito do déficit habitacional e saneamento básico principalmente para a população de baixa renda, a questão da infraestrutura seria mais abrangente quando o programa visa investimentos também em mobilidade urbana. Desta forma, tem-se a melhor coordenação e integração de ações e investimentos para o “acesso à moradia, à terra urbanizada, ao saneamento básico, ao ambiente saudável e à mobilidade segura”. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, p.03, 2004)

Adotado dentro dos princípios do Ministério das Cidades, a Conferência Nacional de outubro de 2003 (com participação de 3457 Municípios de 5561 à época) elegeu o Conselho das Cidades formado por 71 representantes que formularam as "propostas das políticas setoriais de habitação, saneamento, planejamento territorial, transporte, trânsito e mobilidade urbana, além da PNDU". (MINISTÉRIO DAS CIDADES, p.03, 2004)

O tema de mobilidade urbana começou a ser discutido em 2004 no contexto da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, quando seus organizadores percebem que antigas políticas habitacionais consideravam os centros urbanos "inchados" e de alto preço imobiliário. Por isso a implantação de projetos em locais periféricos da urbe, aumentando a velocidade do espraiamento da ocupação urbana. Este planejamento não trouxe impactos positivos para o sistema de transportes, visto que a ocupação desenhada pelos planos habitacionais era, em geral, horizontal e de baixa densidade, fator que influenciou na sobrecarga das redes já saturadas também pela prioridade de políticas voltadas ao transporte privado, além de influenciar na segregação social.

Em 2004, a reunião do Conselho das Cidades culminou na apresentação de uma documentação ao Comitê Técnico de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana. Esse documento daria, a partir de então, as diretrizes e os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável e da Política Nacional de Trânsito. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, p.07, 2004)

Sendo assim, inicialmente a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano incluía o desenvolvimento do Plano Diretor de Transportes obrigatório para cidades com mais de 500.000 habitantes, focado no serviço público de transportes motorizados. O Plano Diretor de Transportes discorre sobre melhorias das conexões intermodais e sobre a intersetorialidade para que a ocupação urbana não se espraie a ponto de dificultar também o planejamento e execução de infraestrutura e equipamentos públicos demandados pela sociedade. Portanto, para que se possa aproveitar vazios urbanos existentes e que o Plano possa trazer impactos positivos sobre o fluxo de transportes públicos e privados intra e interurbanos.

Como observação, vazios urbanos são “uma grande extensão de área equipada ou semi-equipada, com uma grande quantia significativa de glebas ou lotes vagos”, tendo seu conceito se expandido devido ao surgimento de “diversas tipologias de vazios urbanos em estudos variados”. Estes ocorrem a partir de subocupação, de motivos especulativos ou por motivo de vacância .(VILLAÇA apud ARRUDA, 2005, 2016)

Em 2005, houve mudanças no conteúdo e denominação do Plano, chamado agora de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade (pela Resolução nº 34 do Conselho das Cidades), que definiria a base de cada plano diretor, e teria foco na integração das modalidades de transporte diversas, priorizando o coletivo ao individual e dando margem para o respeito das características locais de cada urbe.

Ainda nesse sentido, o Ministério das Cidades publicou em 2007 um guia para orientações aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade (Brasil, 2007), nos conceitos da resolução do Conselho das Cidades e no então Projeto de Lei nº 166 do Senado Federal que tratava da Política Nacional da Mobilidade Urbana.

Deve-se lembrar que os municípios possuem outros instrumentos legais que “orientam a implementação das políticas urbanas”, ressaltando a Lei de Uso e Ocupação do Solo, sobre a divisão espacial a partir das funções de cada atividade no território; as Operações Urbanas, reestruturadoras do plano de uso e ocupação do solo de acordo com problemas sociais e urbanos; Controle de Polos Geradores de Tráfego, pela análise de projetos urbanos e estudos de impacto sobre o entorno das vias.(MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, apud COSTA,p.28,2008)

À época de 2010, a partir dos dados do censo IBGE 2000, apenas 36 municípios se enquadrariam no quesito de obrigatoriedade de seguir o regimento de elaboração do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade (PDTM), e destes, a maior concentração encontrava-se nas regiões Sudeste e Nordeste (o primeiro com 17 cidades, e o segundo com 11). (LIMA NETO, GALINDO, p.12, 2015)

Por fim, em abril de 2012, a Lei Federal n. 12.587 intitulada Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), aplica-se em nível municipal, sendo ele anexo ao Plano Diretor de cada urbe. Diferencia-se dos planos anteriores por abordar a

integração dos módulos de transporte, acessibilidade e mobilidade (priorizando também o coletivo ao individual, para mobilidade sustentável) como “ferramenta para efetivar os princípios, diretrizes e objetivos ” dos pontos referenciados. Esta Lei define e explana os “modos e serviços de transporte”, e a infraestrutura de mobilidade urbana, a qual deve se relacionar ao “planejamento sistêmico”. Desta forma, a Lei da PNMU direciona os Municípios quanto a formulação de suas próprias normas municipais, e a realização do planejamento em consonância à União e Estados. (PLANMOB, p.05, 2013)

Até então, anteriormente à Lei 12.587/12, não havia a obrigatoriedade dos municípios em seguir pontos voltados à mobilidade. A efetivação das diretrizes ocorria apenas quando houvesse previsão de financiamento ou de repasse de recursos do Governo Federal. (PLANMOB, p.05,2013)

A Política Nacional de Mobilidade Urbana garante aos usuários o direito de serviços urbanos adequados quanto à qualidade, segurança e quantia ofertadas. A participação da população nas políticas públicas deve ocorrer durante todo o processo por meio de órgãos colegiados com representantes civis, de órgão Executivo e de prestadores de serviço, visando planejar, avaliar e fiscalizar a PNMU.

A partir de 2015, o Plano de Mobilidade tornou-se requisito para cidades com mais de 20.000 habitantes (junto àquelas que por obrigação, já teriam um Plano de Mobilidade elaborado e vigente, como Regiões Metropolitanas, cidades turísticas ou com impacto ambiental relevante) para o recebimento de verbas do orçamento federal para mobilidade urbana, em um total de 3.065 municípios (WRI,2018).

Os Planos de Mobilidade Urbana e Plano Viário são compatibilizados com o Plano Diretor Estratégico (PDE) e com a Lei de Uso e Ocupação do Solo a fim de melhorar a sistemática dos instrumentos de políticas de planejamento urbano e unificar o direcionamento da prática das ações para tal. Assim, considera-se o Plano de Mobilidade Urbana um “plano setorial”, que agrega outros planos específicos, como o de “transporte coletivo, o de calçadas, o de arborização urbana, o de acessibilidade universal e o plano de iluminação pública” (MARCHIORO apud MACHADO, PICCINI, p.85,2018).

O Ministério das Cidades elaborou o programa Avançar Cidades em 2017, cuja maior parte do financiamento é proveniente do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, administrado pela Caixa Econômica Federal e nos conformes do Programa Pró-Transporte de financiamento de Infraestrutura, regulamentado pela Normativa n.27/2017.

Pelo caderno da Caixa, "o somatório dos valores das contratações de propostas das modalidades estudos e projetos, planos de mobilidade urbana e desenvolvimento institucional fica limitado a 10% do valor destinado à área de Infraestrutura Urbana no orçamento do FGTS vigente na data da contratação. " (FGTS, CAIXA, p. 31, 2018)

A partir de 2019, o Ministério das Cidades e o Ministério da Integração tiveram suas atividades reunidas na pasta do Ministério do Desenvolvimento Regional, que passariam por alterações com o intuito de "otimizar a administração de programas, recursos e financiamento". O eixo principal de políticas públicas se dará por meio das Políticas Nacional de Desenvolvimento Regional e da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. A partir de suas diretrizes conduzidas pela Secretaria Nacional de Desenvolvimento Regional e Urbano, o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) tem como um dos objetivos garantir o cumprimento do Estatuto das Cidades (e portanto, que os municípios elaborem seu plano diretor de mobilidade urbana), além de disponibilizar repasses e financiamentos federais aos municípios para projetos e obras.

Como instrumento de planejamento urbano, a falta da efetivação dos planos de transporte associadas à expansão urbana e aumento da motorização prejudicam a economia das grandes cidades. Políticas estruturais como de expansão bem planejada da infraestrutura de transporte, gestão abrangente da estrutura, de uso da terra podem ajudar, mas exigem uma coordenação cuidadosa das políticas de transporte dentro de uma estratégia mais ampla de desenvolvimento da cidade. (World Bank)

Tendo em vista essas mudanças no arcabouço legal em conta, a pesquisa se propõe a descrever e avaliar os resultados das propostas dos Planos de Transporte e Mobilidade Urbana do município de Ribeirão Preto (SP) por meio do IMUS – Índice de Mobilidade Urbana Sustentável, a partir do período de implementação de 2007 até 2018.

Com essa finalidade, a estrutura do trabalho é composta pelo Capítulo I – A Cidade como Espaço de Conflito e Valorização do Capital, o qual discorre sobre os primórdios da teoria das cidades como *locus* de mudanças na dinâmica das relações sociais no ambiente da I Revolução Industrial por Engels, e a consequente visão de D. Harvey das transformações espaciais a partir da mobilidade dos fluxos de capital e trabalho a partir da década de 1970; posteriormente, o Capítulo II – Constituição do Espaço Urbano de Ribeirão Preto, ressalta o desenvolvimento urbano de Ribeirão Preto a partir de sua inserção como cidade média no desenvolvimento econômico regional; na sequência, o Capítulo III – Análise do Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto 2007-2018, dispõe das características do PLANMOB de Ribeirão Preto e do IMUS (Índice de Mobilidade Urbana Sustentável) pelo qual se faz a análise do devido Plano; ainda, a Análise dos Indicadores no Município de Ribeirão Preto , sobre os resultados dos indicadores identificados no IMUS e a relação entre os resultados, as propostas do Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto e a realidade urbana; e por fim, a conclusão do trabalho.

2. CAPÍTULO 1

2.1. A CIDADE COMO ESPAÇO DE CONFLITO E A VALORIZAÇÃO DO CAPITAL

O clássico livro de Engels “A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra” constitui a primeira tentativa de articular a estrutura e a dinâmica da cidade moderna ao capitalismo. Este – por meio de mudanças tecnológicas e de inovação – reestruturou as relações sociais, conferindo à cidade o *locus* por excelência da acumulação de capital e da luta de classes. Sob a forte influência da I Revolução Industrial, Engels revelou que a cidade capitalista se tornou o território da “Guerra Social” travada pela burguesia – com o auxílio do aparato estatal – contra a classe trabalhadora. Essa “Guerra Social” remodelou a cidade, organizando-a de forma a segregar os trabalhadores e privá-los do acesso aos equipamentos sociais e de infraestrutura de que se beneficiariam os capitalistas. Ademais, submeteu-os a moradias precárias, despojados de condições mínimas de decência, e que, entretanto, remuneravam com aluguel elevado seus proprietários e especuladores imobiliários. Engels afirmou que seu território é organizado pelo capital e sua dinâmica reflete a competição capitalista que se realiza em seu território.

Segundo a tradição inaugurada por Engels, Harvey (2013) explora as formas espaciais a partir das transformações na mobilidade do capital e do trabalho. Faz-se a abordagem de populações com diferentes experiências históricas que formam uma "unidade complexa" na divisão internacional do trabalho. O capital pressiona a atividade humana através do mercado, visto que ocorre uma "conversão" do trabalho em mercadoria "força de trabalho". Essa transformação das relações sociais se deu mais rapidamente em certos lugares que em outros, e são acompanhadas de transformações físicas no espaço. Como exemplo tem-se as regiões metropolitanas, que concentram novas forças produtivas (para o trabalho) e capital, e por isso levam à formação de sistemas de transporte e comunicação complexos, para o espraiamento das informações, além do melhor deslocamento dos bens materiais e da força de trabalho. No entanto, o adensamento das áreas metropolitanas é desigual, pois a concentração de usos é flexível em certas áreas, e dispersa em outras. Esse processo é classificado como "desenvolvimento geográfico desigual". (HARVEY, p.506, 2013)

Ao entender que um local é socialmente produzido (pois o espaço é a condição materializada de todos os valores de uso, e a produção de mercadorias transforma os valores de uso em valores de uso social), Harvey trata a produção do espaço social como um "momento ativo" da dinâmica temporal da acumulação e da reprodução social. Desta maneira, ele procura compreender como as configurações espaciais (no aspecto social) se baseiam na integração do valor de uso, valor de troca e no valor da produção. O trabalho (produção de mercadoria) produz valor de uso em determinada localidade, e esses trabalhos de diferentes localidades podem ser trocados. Essa relação de troca é considerada a integração espacial. Para que a integração espacial ocorra, as condições de mobilidade do capital e do trabalho devem ser suficientes, e os limites físicos ao movimento de mercadorias e do dinheiro devem ser mínimos.

A abordagem da circulação do capital como meio de integração espacial ocorre pois o capital pode se mover como uma mercadoria, como processo de trabalho (que emprega capital constante e variável) e como moeda. A descrição da circulação e capital em Marx é dada por :

Figura 01. Mobilidade do capital e do trabalho como um todo (Os caminhos do Fluxo do Capital)**.**

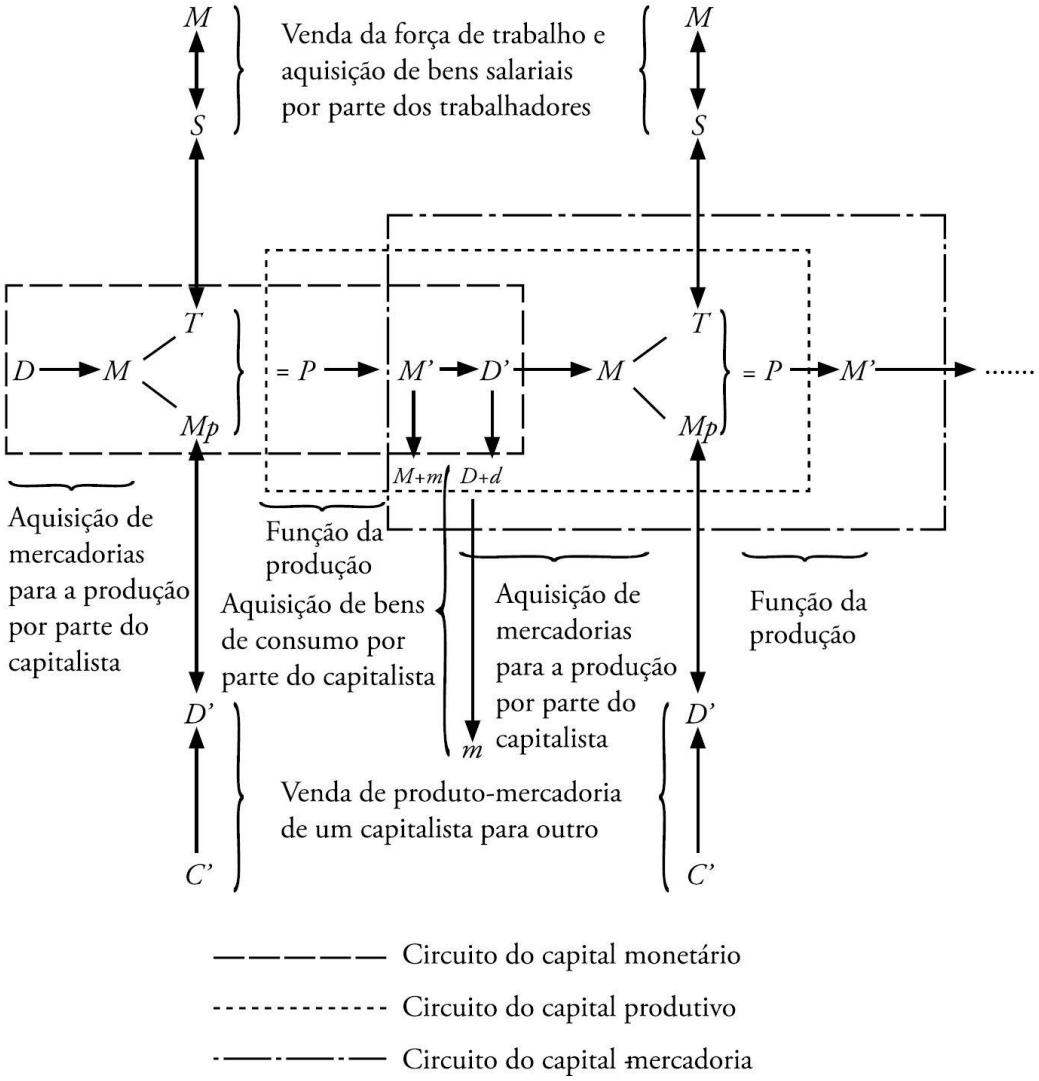
$$D - M\begin{pmatrix} T \\ Mp \end{pmatrix} \ldots P \ldots M' - D' \text{ (etc.)}$$

Fonte: HARVEY,2013

Sendo esta uma descrição dos estados pelos quais ele passa. Esse é o processo simplificado de expansão do valor que passa por transformações. Assim, o dinheiro (D) obtém a força de trabalho (T) e os meios de produção (Mp) que se modelam de acordo com a produção (P) para resultar em mercadorias levadas ao mercado. M' representa a mercadoria final, cujo valor é maior que a mercadoria-insumo utilizada inicialmente no processo; e D'representa o "dinheiro final", sendo este também maior que o inicial. Os processos pelos quais M-D e M'-D'passam são resultantes de compras e vendas, enquanto a produção P é transformada a partir de mudanças materiais no produto e no trabalho "socialmente necessário.". Por isso, a capacidade de mobilidade do capital depende destes estados, os quais podem ser entendidos por meio dos processos de circulação do capital.(HARVEY, p.127, 2013)

Em uma primeira aproximação, o autor relata que essa linha de transformações pode ser dividida em 3 diferentes circuitos do capital que serviriam para regular as relações entre mais-valia e sua distribuição. São eles: o circuito do capital-monetário, o circuito do capital produtivo e o circuito do capital mercadoria. Cada circuito é regulado por diferentes condições.

Figura 02. A circulação do Capital.



Fonte: HARVEY, p. 128, 2013 apud DESAI, M.

Ainda, estes processos podem ser divididos em vínculos de transporte e mobilidade do capital como mercadoria; como mobilidade do capital variável e da força de trabalho; pela localização dos processos de produção; pela territorialidade das infraestruturas sociais; e por fim, pela mobilidade do capital e trabalho como um todo.

No quesito da mobilidade do capital como mercadoria, este depende das relações entre o transporte e a característica da mercadoria (tamanho, perecibilidade, etc). A indústria do transporte vende a "distância da localização" e por isso, seus custos estão inclusos em todas as mercadorias. Assim, um sistema de transporte eficiente e integrado ao redor de grandes centros urbanos diminui a necessidade de estoques de

matéria-prima e produtos, e assim, desimpede outra parte do capital para acumulação "ativa".

Outro ponto dentro do estado da mobilidade do capital como mercadoria frente ao transporte é que tanto as relações espaciais quanto as fortunas dos capitalistas se alteram de acordo com o local. Sendo assim, as fortunas têm desvalorizações especificas de acordo com a localidade. (HARVEY, p.509, 2013)

Também é abordada a desvalorização do capital fixo na indústria do transporte e a revolução das forças produtivas neste setor, relativas à estrutura física (rodovias, ferrovias, etc), que provocam efeitos de localização específicos à região. O capital fixo deste segmento é intrínseco à terra, e por isso a competição seria do tipo "monopólio natural" no espaço. Isso ocorre pois os capitalistas podem sofrer riscos de desvalorização em um local especifico no caso se houver competição e portanto, nem todos estariam aptos a investir, o que resulta na restrição da competição e um provável monopólio regulado pelo Estado, fator que diminuiria o estimulo competitivo para mudanças das forças produtivas.

Uma maneira de tentar resolver o problema da falta de competitividade estaria tanto em um "capital fixo independente" que circularia no ambiente construído como outros tipos de capitais (como os veículos de carga e pessoas, trens, caminhões , etc). Esta divisão depende do sistema de crédito e do Estado. Assim, o monopólio natural poderia ser regulado por controle coletivo, e por isso os efeitos da desvalorização seriam divididos. Também, os investimentos nesse segmento podem ser articulados de maneira a produzir apenas juros, e portanto diminuir a pressão sobre os investidores.

No entanto, a desvantagem neste setor é que a mudança tecnológica está sujeita ao poder econômico, político, de capitalistas e também de burocratas estatais. Conclui-se que a infraestrutura de transporte depende mais da especulação e de políticas que dos mecanismos de mercado.

Das contradições do processo dos investimentos e do monopólio dos sistemas de transporte, vê-se que estas estruturas físicas imóveis são muito sensíveis à desvalorização do espaço, e por isso o capital deve ser imobilizado sempre em um grau crescente à terra, para que haja integração espacial e a retirada de barreiras espaciais para a mobilidade do capital.

Já no aspecto da relação da mobilidade do capital variável da força de trabalho, há a demonstração de que a mercadoria "força de trabalho" possui especificidades em sua mobilidade, dependente (numa visão "burguesa") na dualidade de liberdade da

escolha de contratos para vender sua força de trabalho (mercadoria) como na falta de recursos para realizar seu trabalho. Assim, divergem as formas do trabalhador de buscar sua mobilidade geográfica, visto que ele é obrigado a acompanhar a fluidez do capital para obter salário e emprego. Este processo estimula os capitalistas a adotarem processos de trabalho que não dependem de habilidades "monopolizáveis tradicionais", e cuja coordenação do movimento dos trabalhadores se dará por meio dos diferenciais de salários, também por meio de esquemas de incentivos e promoções dentro do ambiente empresarial.

Essa mobilidade pode ser vista também pela oferta da força de trabalho, que se exibe em "diferenciações internas". Essas diferenciações se fazem a partir de "infraestruturas sociais" que reproduzem certo tipo de força de trabalho ao invés de outra. Pode-se enxergá-las, como exemplo, nos bairros residenciais nos quais a organização da reprodução de profissionais é diferente daqueles de reprodução de trabalhadores braçais.

Dentre outras contradições desta livre mobilidade do trabalhador, ela não pode ser compatível com os mecanismos de reprodução social, pois fragmenta a coesão social das comunidades. Em resumo, para que o capitalismo tenha êxito, há a necessidade da reserva de mão- de-obra, a segmentação dos mercados de trabalho para o controle social e a reprodução do trabalhador com certas qualidades.(HARVEY,p.518, 2013)

A mobilidade geográfica do trabalhador, embora possa representar uma forma de busca de melhora de qualidade de vida e seja uma forma de equilibrar a taxa salarial do trabalhador médio num determinado local, ela também representa ônus da "quebra" do modo de vida tradicional, ao impor migrações periódicas desta mão-de-obra.

E já ao entrar no quesito da mobilidade do capital monetário, o aprimoramento dos sistemas de comunicação é tão importante para a acumulação quanto as melhorias nos sistemas de transportes para a mobilidade de mercadorias. Deve-se lembrar que de todas as formas de dinheiro, o crédito é o menos impossibilitado por barreiras físicas pois é dependente dos melhoramentos técnicos no sistema de comunicação. Assim, o fator de restrição do sistema de crédito seria a diferenciação territorial, em que nos vários territórios, as diferentes moedas tornam-se barreiras sociais. (HARVEY, p.521, 2013).

Quanto à localização dos processos de produção, essa produção de mercadorias está relacionada a uma localização específica durante o processo de trabalho. A

produção está atrelada às vantagens de localização para o custo do capital constante e variável, pelo custo do capital que rende juros, pelo transporte para mercados com uma certa demanda efetiva e à competição espacial, pela proximidade de mercados.

Em uma versão espacial da teoria da taxa de lucro de Marx, Harvey argumenta que, a longo prazo, a competição relativa sobre localização faz com que os capitalistas, a partir da tentativa de maximizar seus lucros, mudem suas localizações até que a capacidade de produzir mais-valor desaparece, conduzindo a uma "crise de acumulação". Mesmo assim, a localização da produção junto às estruturações da economia de espaço capitalista desempenha um papel fundamental nos processos tanto de formação quanto de resolução das crises, por meio de um "ajuste espacial".

Como alguns exemplos desses ajustes, o autor cita o intercâmbio entre a mudança da tecnologia ou da localização em uma competição pelos excedentes de lucro. Essa competição, por fim, estimula ao mesmo tempo mudanças nas formas espaciais de produção, nas incorporações tecnológicas, nas relações de valor e na dinâmica geral de acumulação.

Também argumenta sobre os ajustes feitos a partir da desvalorização do capital físico, de infraestrutura que passa por problemas de coordenação e por barreiras à reorganização espacial de produção. A natureza da competição por espaço, a seu ver, determina que os excessos de lucro em um local serão ganhos às custas da perda de outros locais.

Posteriormente, considera-se a potencial mobilidade do capital a partir da configuração espacial do ambiente construído. Se o capital incorporado na terra for de propriedade de alguém (e para tal, fossem pagas taxas), os capitalistas sofrerão menores ônus da desvalorização ao mudar sua localidade. No entanto, o capital imobilizado daquele agente sofrerá "reavaliações incertas". Essa lógica leva os vários agentes econômicos desempenharem papeis separadamente e de forma limitada, formando um sistema extremamente especializado de produção e manutenção dos ambientes construídos.

Neste sistema, a circulação de capital que rende juros é de extrema importância. O sistema de crédito viabiliza os mercados fundiário e imobiliário, além da circulação da dívida do Estado. Desta forma, há uma pressão sobre os proprietários de terra, construtores, empresários, Estado e outros usuários.(HARVEY, p.532, 2013)

Também, neste sistema, existem dispositivos institucionais que sustentam a coordenação na "produção, uso, transformação e abandono " de elementos no

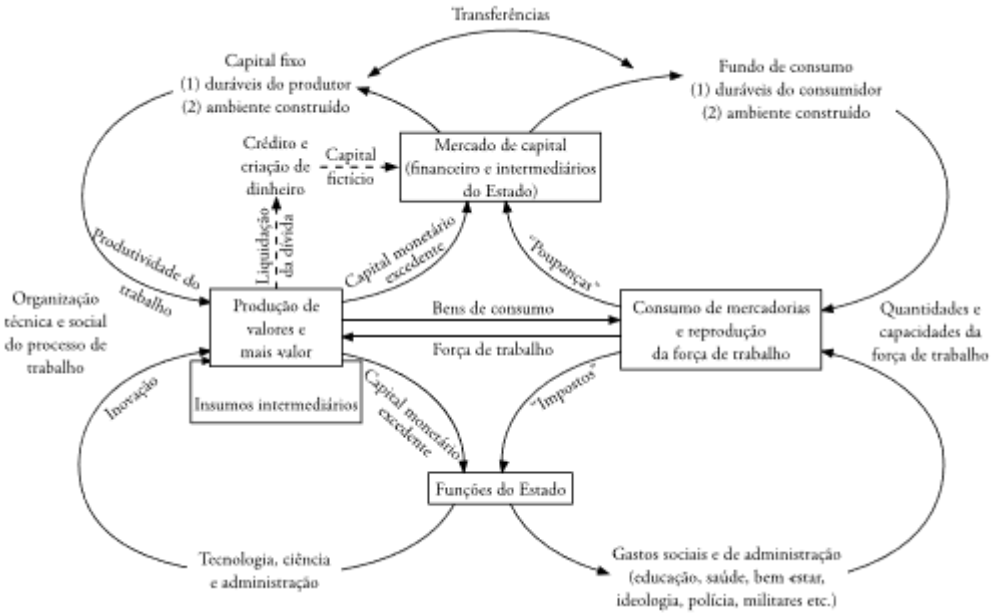
ambiente construído. Os exemplos dados são pela preferência das instituições financeiras, ou pelo Estado, e mesmo regulamentações para o abandono de certos locais ou a renovação e planejamento urbano voltados para certas áreas que promoveriam benefícios e custos de “diferentes tipos de usos diretos da terra.”. Tem-se como resultado uma “hierarquia de meios”, sendo eles o mercado, instituições e Estado, para as mudanças nas configurações espaciais. Ele conclui que as especulações no mercado fundiário, imobiliário e das dívidas do Estado são essenciais para a sobrevivência do capitalismo como são as ondas de especulação.

Quanto à territorialidade das infraestruturas sociais, estas são divergentes na geografia, no espaço. Estas infraestruturas desempenham várias funções, ao regular contratos, câmbio, dinheiro, crédito, e outros aspectos da relação capital-trabalho, sendo que definem também as estruturas particulares para a luta de classes. No entanto, para o autor, a circulação do capital tem o poder de transformar e criar as infraestruturas sociais “à custa de outras”, pois elas são sustentadas pelo mais-valor.

Se diz que há, portanto, desenvolvimento geográfico desigual das estruturas sociais, que é reproduzido mediante a circulação do capital. (HARVEY, p.540,2013)

Por fim, ao tentar compreender as mobilidades do capital e do trabalho como um todo, se vê que o capital em cada um dos estados desse processo é definido para o movimento geográfico. Os caminhos para a circulação do capital são vários, e todas as formas de circulação estão relacionadas umas às outras a longo prazo. A seu ver, a unidade de produção e “realização ” devem ser mantidas, no caso de crises. Sendo assim, é essa unidade de produção que está sujeita a mobilidades geográficas diversas dentro de um sistema desconexo de fluxos de capital. (HARVEY, p546, 2013)

Figura 03. Mobilidade do capital e do trabalho como um todo (Os caminhos do Fluxo do Capital)**.**



Fonte: HARVEY,2013

Esta lógica de flexibilidade dos fluxos de capital e de globalização remete o espaço urbano a "novas questões" movidas pela competitividade urbana. Até então, propunha-se lidar com assuntos como o "crescimento desordenado das cidades, a reprodução da força de trabalho, racionalização do uso do solo, o uso de equipamentos coletivos". A partir do momento em que há liberalização dos mercados, com a globalização e a complexidade da nova economia, as cidades participam de uma competição territorial na qual as configurações geográficas são controladas pelos movimentos do mercado financeiro. Portanto, são consideradas mercadorias e faz-se o uso do *marketing urbano* com este objetivo.

Assim, as cidades criam estratégias (ideia proveniente do conceito empresarial) a fim de atrair capital, investimentos em tecnologia para melhorias em comunicação e transporte, melhorias gerenciais, tanto quanto indústrias e negócios, além de melhores serviços, força de trabalho qualificada e competitividade nos preços. Essas estratégias buscam aumentar o poder de atração das cidades para melhorias da "sua capacidade de inovação e difusão".(VAINER, p.76-83, 2000)

As cidades se tornam "atores sociais" (incluindo o governo local) que articulam as instituições públicas e a sociedade civil, de forma a obter resultados como "confrontar um agente externo"(empresa multinacional,etc); definição de um "produto urbano" para venda; desenvolvimento urbano atrelado a grandes eventos; ou na

criação de uma identidade ou vontade política (concretizados nos projetos urbanos).(BORJA; CASTELLS p.153, 1996)

Mesmo que a intensidade e o tamanho das redes dos conselhos municipais e "continentais" latino-americanas sejam menores do que das redes europeias, também há o movimento municipalista de cooperação entre cidades no sentido de definir e promover o desenvolvimento entre elas, além de criar condições para a descentralização política, a autonomia local, além da "participação da criação de instituições regionais ou supranacionais". Assim, houve uma mudança das definições setoriais e administrativas para a ideia de pacto de desenvolvimento global. (BORJA; CASTELLS, p.155, 1996)

Por exemplo, no continente asiático a característica das cidades é a complementaridade ao governo da cidade e ao conjunto de agentes econômicos voltados para o mercado externo (quanto à velocidade de inovação dos conjuntos de pequenas e médias empresas que se articulam com as grandes empresas externas e com o governo local), sendo que os "tecidos urbano e econômico se confundem".

No exemplo latino-americano (o brasileiro) tem-se que a partir da redemocratização e da descentralização do Estado na década de 1980, as cidades reascendem seu poder de autonomia e também dos governos locais. Com a abertura de mercado e a consolidação da democracia, foram retomadas as demandas sociais e assim, o sentimento de "crise", devido ao déficit de infraestrutura, entre outros problemas urbanos do capitalismo periférico (déficit de habitação, problemas de mobilidade urbana, saneamento, crescimento demográfico, aumento da cidade informal, etc.).

Pode-se concluir que a "reação" da cidade seria um Plano Estratégico ou a priorização de reforma política que gerasse um governo local com capacidade de liderança; ou ainda a questão de dar "conteúdo mais executivo e participativo aos planos diretores e territoriais". (BORJA; CASTELLS, p.157, 1996)

A resposta a esses problemas, assim, seria dada pelas novas dinâmicas econômicas, sociais e políticas. As reformas da nova constituição brasileira, a criação de planos estratégicos para o desenvolvimento econômico, social e urbano, além de descentralização política e a apresentação de grandes projetos urbanos (de parceria público-privada) são tidas como essas respostas. (BORJA; CASTELLS, p.154,155,158,1996)

O modelo de planejamento estratégico substitui o antigo modelo tecnocrático-autoritário. No modelo de empresa modernista que atraiu os olhos dos urbanistas, os princípios de organização e produção perpassam para o plano urbano. Já o novo planejamento estratégico tem como objetivo a tomada de decisões feitas por "meio de informações e expectativas geradas no mercado". Desta forma, a intervenção pública nos projetos urbanos dependeria de agentes privados, visto que agências públicas (governamentais ou parcerias público-privadas) intermediariam o diálogo entre investidores privados (no caso, capitalistas). (VAINER, p.86, 2000)

Estas parcerias público-privadas assegurariam os interesses privados (as melhores condições de produtividade e competição) nos projetos urbanos, e por isso os instrumentos urbanos seriam "tomados" por grupos empresariais privados, agentes especulativos.

Dos pontos a serem modificados em uma cidade, dá-se ênfase àqueles em que os benefícios do projeto sejam absorvidos apenas por algumas classes sociais, enquanto os custos são compartilhados pela população em geral. Como exemplo, estes projetos visam a modificação e renovação de centros históricos, de áreas de lazer, grandes parques industriais, centros de convenções, além da criação de espaços para grandes eventos internacionais. Desde os anos 90, houve o estimulo aos projetos urbanos e ao setor da construção civil, por um lado; por outro, o agravamento dos déficits de infraestrutura física e de comunicações, a falta de recursos públicos e de interação entre os fracos agentes políticos e os agentes econômicos. (ARAUJO, 2011; BORJA, CASTELLS, p.154,155,158,1996)

Em relação às cidades médias, estas também compartilham do processo de acumulação capitalista em escala global ao reproduzir seu modo de produção. No entanto, seu espaço urbano é menos complexo que das metrópoles. As pequenas e médias cidades fazem parte de uma rede de múltiplas escalas urbanas.

Consideram-se cidades médias aquelas que intermediam espaços de menor complexidade com aqueles de maior complexidade, na qual sua rede urbana compõe outros sistemas e redes urbanas. São considerados espaços de "intermediação econômica".(SPOSITO,2010)

Elas se inserem no contexto de modernização do território, no qual as lógicas espaciais são coordenadas por agentes externos àquele local, em geral empresas globais. No entanto, ao invés de concentrarem a sede (de controle) dessas empresas, tal como em regiões metropolitanas, as cidades médias participam dessa rede global a

partir da dinâmica do comércio e consumo mais do que de produção de bens e serviços das empresas globais.(SPOSITO,p.44,2009)

Para compreender o papel das cidades médias brasileiras, Sposito (2009) classifica as cidades médias brasileiras em duas categorias : as cidades que se localizam próximas a uma maior quantia de cidades médias, participando de uma rede dinâmica e densa do capitalismo; enquanto outras são localizadas em uma rede menos densa e dinâmica quanto à acumulação capitalista, com poucas cidades médias, e sua região abrange um vasto território de influência pois não há concorrência de outras cidades de mesmo porte e complexidade.

Sendo assim, pode-se sugerir que a cidade objeto de estudo, Ribeirão Preto, se classifica como uma cidade média que se assemelha ao grupo daquelas que estão conectadas a uma rede mais próxima (portanto, densa) de cidades médias; inserida no contexto global a partir de investimentos provenientes do capital estrangeiro no agronegócio como também em novas formas comerciais e de serviços a partir de 1980.

3.CAPÍTULO 2

3.1. CONSTITUIÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM RIBEIRÃO PRETO

Tal como outras cidades brasileiras, Ribeirão Preto passa por “ciclos bem definidos” e uniformes de desenvolvimento, embora seu crescimento também seja lento e desordenado como as outras.

Os primeiros núcleos urbanos nasceram como “arraial” (proveniente do termo “Alvará Real”, reconhecido pela autoridade civil), e “freguesia” (do termo “Freguês/ Filho da Igreja”, reconhecido pela autoridade religiosa, o Bispo Diocesano da região), sendo que desta última “provisão” religiosa se criava a paróquia com sua igreja. Mais tarde, seria considerada “vila”, que para tanto, deveria possuir um Juiz, Câmara e Pelourinho. O último estágio, assim, seria a cidade. (DA COSTA apud GUAZZELLI, MARCONDES, REGISTRO, p.13, 2018)

O território de Ribeirão Preto seria explorado, em verdade, no findar do ciclo aurífero (final do século XVIII, aproximadamente 1799), pois em suas terras não havia a riqueza mineral que atraía o interesse deste tipo de economia. A partir da predominância do regime pastoril e agrícola, surgiu o interesse dos grupos humanos em se apropriar de terras locais já no século XIX. Tem-se no ano de 1834 as “primeiras

transações imobiliárias", e em 1845 a primeira doação de terra da Fazenda da Pontinha ou "do Ribeirão Preto" e da "barra do Bom Retiro", onde em tempo posterior, vários lavradores fariam a divisão de terras. (DA COSTA apud GUAZZELLI, MARCONDES, REGISTRO, p.14, 2018)

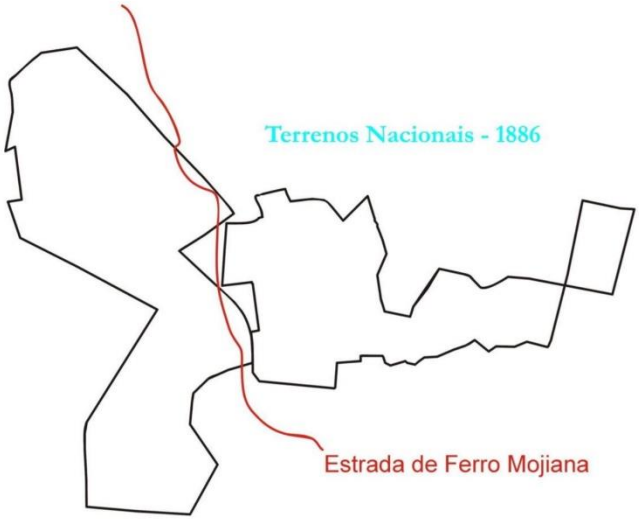
De acordo com Capretz e Manhaz (p.02, 2011), a partir da fundação de Ribeirão em 1856 que ocorreu a consolidação econômica devido à demanda de atividades que o próprio complexo cafeeiro exigia. O movimento do café ao "Oeste Paulista" aprimorou o declínio da economia escravocrata quando o governo do Império influenciou na contratação de mão-de-obra assalariada europeia para lavouras de café e garantiu que fossem formados núcleos coloniais para eles. A influência se deu por meio da Lei de Terras em 1850, de forma que transformava a terra em capital enquanto organizava a distribuição de terras para cultura e terra ociosas ("terras nacionais") com o intuito da formação dos núcleos das colônias. Estes núcleos coloniais eram baseados em pequenas propriedades, visto como a primeira fase de desenvolvimento da estrutura social das cidades.

No entanto, a posse das terras só seria viável para aqueles que detinham certa renda para sua obtenção, e assim, tem-se que apenas uma elite latifundiária teria acesso a elas. Por isso, os núcleos coloniais se estabeleceram em poucos terrenos inférteis e longe dos núcleos urbanos já estabelecidos anteriormente.

Devido à dificuldade de fixação dos imigrantes às condições de trabalho e da escassez dos gêneros básicos para subsistência, os cafeicultores cederiam pequenas propriedades aos imigrantes, formando 20 pequenos núcleos urbanos no Estado de São Paulo entre 1885 e 1891. Um deles é o Núcleo Antônio Prado em Ribeirão Preto, do confisco de terras da fazenda de "Ribeirão Abaixo" em 1878. A região sofria de inundações e por isso suas terras eram desvalorizadas.

O desenvolvimento deste núcleo deu-se junto a outros 4 núcleos que surgiram com a autorização do governo imperial em regiões agrícolas ao redor das estradas de ferro pela Lei de 1884. No caso, tem-se a Estrada de Ferro Mogiana, que facilitava na distribuição da produção local para mercados próximos, além de transportar a produção de café até o Porto de Santos e os imigrantes.

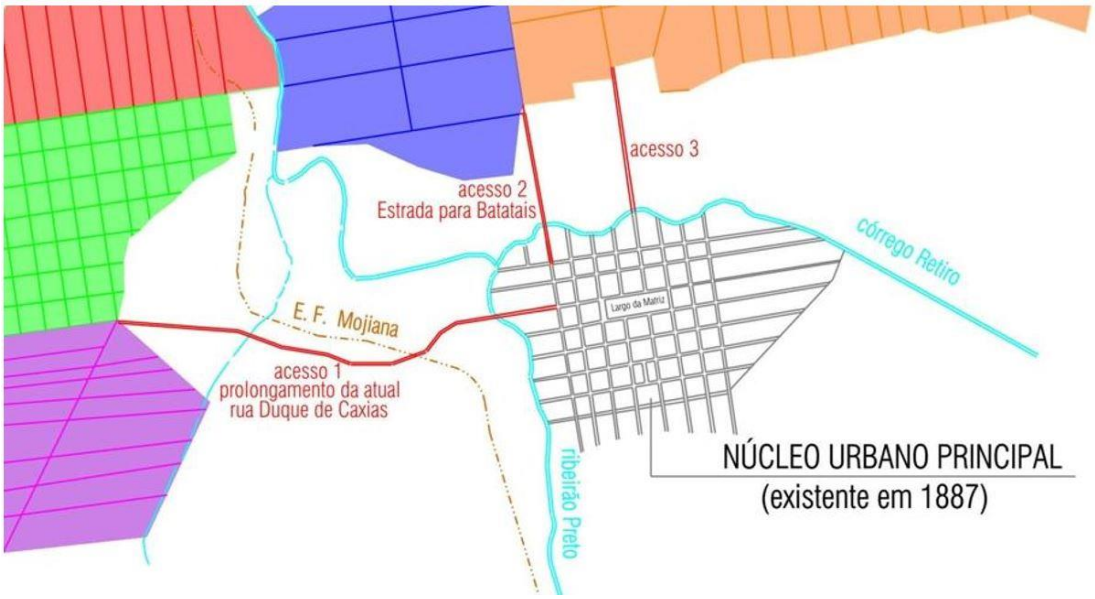
Figura 04. Mapa dos terrenos nacionais demarcados em Ribeirão Preto.



Fonte: CAPRETZ E MANHAZ apud APHRP, 2002

Em 1867, um regulamento aprovado pelo governo imperial admitia projeto para os núcleos coloniais, de maneira que a área do Núcleo Colonial Antonio Prado fora dividida em 5 partes, cada uma com uma configuração formal. Das 5 Seções, apenas a Sede possuía 2 Equipamentos Urbanos, que seriam o 'Barracão' e uma estação de trem. O intuito da Sede era ser um prolongamento da cidade, "destinada a uma futura povoação" pela Lei de 1892. Assim, esta área já teria arruamentos demarcados, desapropriações previstas, e assim, seus lotes seriam considerados "urbanos". (CAPRETZ, MANHAZ, p.06, 2002)

Figura 05. Mapa dos terrenos e acessos do Núcleo Colonial Antônio Prado à "cidade/ Núcleo Urbano" de Ribeirão Preto em 1887.



Fonte: CAPRETZ E MANHAZ apud APHRP, 2002

À parte das atividades agrícolas, industriais, comerciais e de serviços, a venda de terras começou a ser também uma fonte de renda desde quando ocorreu a emancipação em 1893, pois assim os lotes poderiam ser comercializados sem a intervenção do Estado. Desta forma, o patrimônio público foi transferido para o poder privado, e por isso "a distinção entre lotes urbanos e rurais desapareceu "pois o valor do terreno seria moldado ao sabor do mercado imobiliário. Portanto, formaram-se chácaras, construíram-se casas para locação e moradia que não tinham preços tão elevados devido à falta de infraestrutura (investimentos públicos) desses locais.(CAPRETZ & MANHAZ,p.10, 2006)

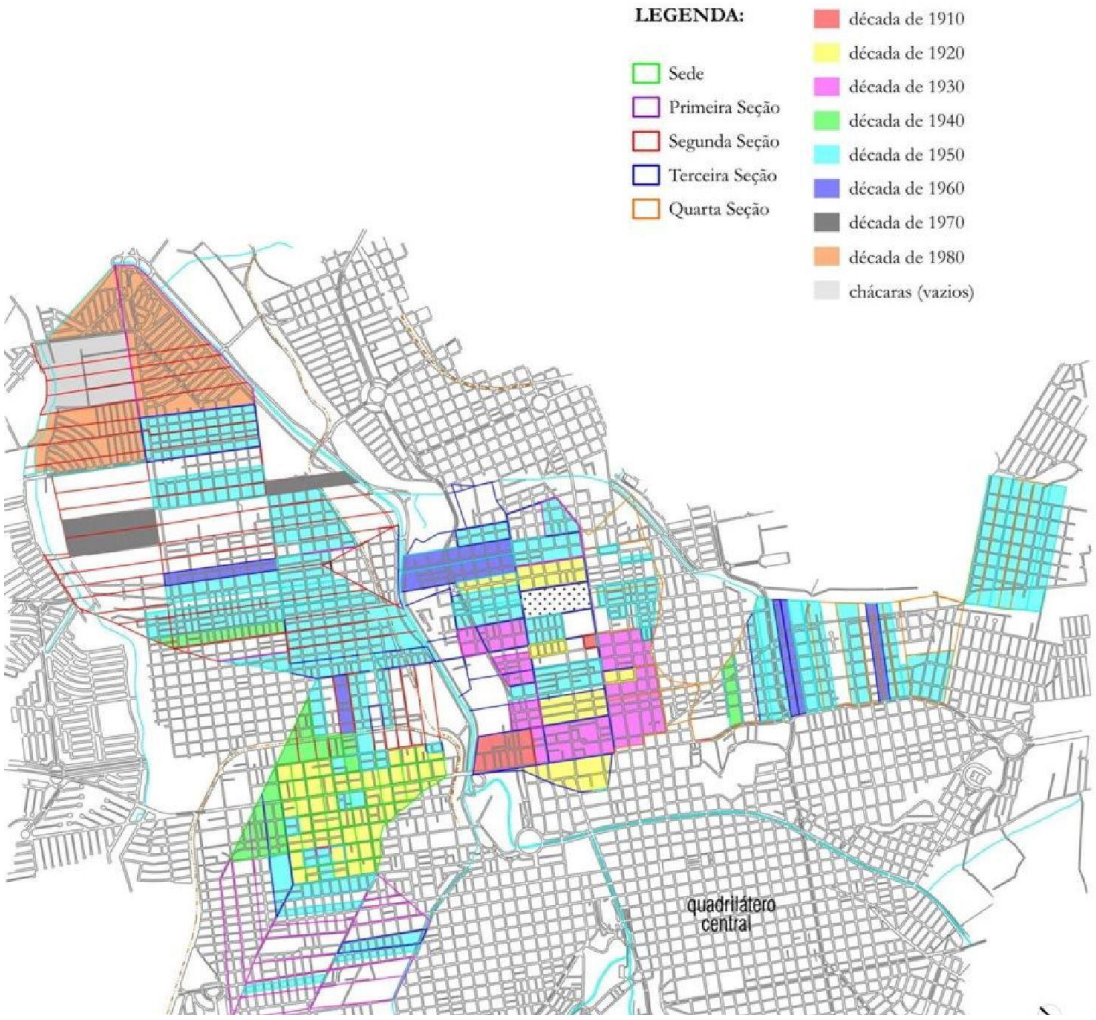
Também, à época da Primeira República, no final do século XIX, os grandes produtores de café da região de Ribeirão Preto, já consolidados, focariam sua atenção para os serviços urbanos, como a iniciativa da Empresa de Águas e Esgoto de Ribeirão Preto. Essa elite visava introduzir a cidade aos moldes da "Belle Époque" por meio de transformações urbanas, visto que esta seria a ideia capitalista de transformação não apenas da vida econômica, mas também da vida social da população. Assim, fez-se a construção e o paisagismo da Praça XV de Novembro (1890/1902), a estrutura da rede de água, iluminação elétrica e rede de esgoto(1898,1898,1900), além de edificações com intuito de lazer da oligarquia, como o Teatro Carlos Gomes, a Sociedade

Recreativa de Esportes, o Cassino Antártica e o Palácio Rio Branco (antiga Câmara – atual Prefeitura).(PAZIANI,p.09,2008)

Assim, as seções da Sede e a 3ª Seção, que possuíam fácil acesso ao Núcleo Urbano, foram "reloteadas" antes. A 3ª Seção e o já existente Bairro do Retiro constituíam o bairro do "Barracão de Baixo" e a Sede seria o bairro "Barracão de Cima"(Campos Elíseos e Ipiranga, a partir de 1960) , próxima à Ferrovia Mojiana. A segregação urbana seria dada não apenas pela Estrada de Ferro, como também pelos usos industriais que ocorriam na região, pois as classes mais abastadas se preveniam de obter moradias próximas a locais "não- higienistas", e por isso restava aos trabalhadores procurarem moradia em lugares afastados de infraestrutura urbana, como no Núcleo Colonial Antônio Prado. (CAPRETZ & MANHAZ,p.10, 2006)

Em 1920 já se observava alguma diversificação das atividades urbanas no núcleo colonial, como estabelecimentos de secos e molhados, vistos como "a comercialização dos pequenos excedentes de produção", como também pequenas indústrias alimentícias e de gêneros de primeira necessidade. Além disso, vários segmentos de serviços e manufaturas engendraram, sendo estes "suporte de produção e circulação de mercadorias", e o ramo da construção civil com o aparecimento de olarias e depósitos de materiais, devido à mão-de-obra especializada proveniente da Itália.(CAPRETZ & MANHAZ,p.10, 2006)

Figura 06. Mapa com os loteamentos da "nova divisão" do núcleo colonial Antônio Prado durante o período de 1910 a 1980.



Fonte: CAPRETZ E MANHAZ apud SILVA, 2006.

O desenvolvimento econômico e social da cidade é acelerado a partir da década de 1930 quando se examina do panorama da indústria, do comércio e dos serviços (principalmente dos setores de educação e saúde), além dos "aspectos sociais".

Dos anos da Primeira República até 1930, o Código de Posturas da cidade dita não apenas espaços públicos como também o aspecto arquitetônico das construções do centro como de outras áreas de crescimento fragmentado da urbe. A fiscalização é feita a partir da repartição de obras da cidade, mesmo que ainda não houvesse zoneamento aprovado pela Câmara Municipal. Desta forma, uma das formas de distinção de costumes por bairros era feita pela padronização das construções públicas e particulares.(DEMINICE,p.74, 2015)

Durante o início do século XX, o desenvolvimento urbano leva a Intendência Municipal a ter mais controle sobre as regras das edificações. Já à época, os investimentos urbanos, em sua maioria, são feitos na região central da cidade. Por outro lado, o valor do Imposto Predial e Viação da área era mais alto, o que afastava a construção de casas operárias, além da possibilidade de indústrias ali.

As transformações urbanas se deram tanto na região central como em bulevares no entorno dos ribeirões Preto e Retiro Saudoso, que separava então a região central do bairro Campos Elíseos (originário do Núcleo Colonial Antônio Prado). Da última década do século XIX, construiu-se pontes e calçamento para estes canais. As obras de retificação e aterro das várzeas dos ribeirões definiam o desenho urbano nos limites da cidade antiga. Desta época, tem-se o encontro da cidade "burguesa" cujo vetor de expansão se dava por canais e suas vias marginais e da cidade "pobre", "viciada". (DEMINICE, p.73-78, 2015)

A partir de 1930, a economia brasileira passa por uma recessão iniciada pela crise da Bolsa de Valores de Nova Iorque (Quebra da Bolsa em outubro de 1929), que afetou principalmente o setor exportador, em que pese o setor cafeeiro. (PIRES, p.02, 2004)

A crise desencadeou problemas sociais, políticos e econômicos e também resultou no aspecto econômico do "deslocamento do setor dinâmico da economia e o processo de diversificação agrícola", ao se ter a perda de importância relativa do café frente ao desenvolvimento de outras culturas. (PIRES, p.02, 2004)

Em nível regional, a integração entre os polos econômicos regionais era relativamente baixa, fator que acarreta em "proteção natural" da indústria local, e portanto, em "descentralização industrial". As barreiras à integração do mercado nacional para o capital seriam amenizadas a partir da década de 1930, sendo elas as barreiras tarifárias interestaduais e principalmente as conexões rodoviárias. (CANO apud OTERO, p.42, 2016)

As grandes fazendas de café foram loteadas para serem utilizadas para as culturas de cana-de-açúcar, laranja, soja, algodão, arroz e a expansão da pecuária, que viriam em forma de matéria-prima ou em produto para consumo do mercado interno. Além da diversidade de culturas agrícolas, há também o direcionamento da produção industrial para o mercado interno, fator este que consolidou a recuperação dos mercados e a manutenção do crescimento econômico nas décadas seguintes aos anos 1930. (PIRES, p.03, 2004)

Estas últimas ajudaram no desenvolvimento também de outros municípios no entorno da cidade, como São Carlos, Franca, Barretos e São João da Boa Vista. Como já dito, anteriormente o desenvolvimento ocorreu devido à cultura do café, que trouxe o alcance de infraestrutura, como a ferrovia; a chegada dos bancos, dos capitais, da energia elétrica, de outros mercados no final do século XIX e início do século XX.

Assim, essas atividades influenciaram no desenvolvimento da indústria, comércio e serviços do município de Ribeirão Preto, já visto como centro consolidado, como também "colaborava na manutenção da prosperidade" das áreas rurais. A região tinha vantagens físico-geográficas (como solo fértil, clima favorável à agricultura), além de capacidade técnica, empresarial e com elevado nível de produtividade. (PIRES, p.03, 2004)

A partir dos anos de 1940, a população mais abastada tende a se guiar para a expansão da zona sul da cidade, e portanto abre novos loteamentos. A região Sul, considerada a parte mais "alta" da cidade, teria uma geografia "alta" contínua em relação ao centro, e que receberia obras de melhorias sanitárias e estéticas. No centro, ao Largo da Matriz, percebe-se a instalação de edifícios comerciais (verticalização) e de lazer. (DEMINICE, p.138, 2015)

Na região central, edifícios multiuso (torre residencial para classe média, com pavimento térreo comercial, cinema, hotel) são construídos, dando início à verticalização da região. Esses edifícios transformam a paisagem daquela região antes habitada pela alta classe e seus palacetes. Assim, os anos 40 são marcados pela expansão vertical dos edifícios na centralidade e pela expansão horizontal de zonas periféricas.(DEMINICE, p.141,2015).

Ainda a essa época, acontece então a materialização de bairros na zona Sul que antecederam os bairros estritamente residenciais desta mesma zona, como os bairros Alto da Boa Vista e Jardim Sumaré.(DEMINICE , p.142,2015)

Por fim, de 1945 a 1961, tem-se uma época do urbanismo moderno de Ribeirão Preto, de acordo com as políticas municipais adotadas. No ano de 1954, criou-se uma Comissão Especial do Plano Diretor da cidade, que daria continuidade aos trâmites do Plano Diretor. Em 1945, finalizou-se o primeiro esquema de Plano Diretor da cidade por José de Oliveira Reis. No entanto, não ocorre a aprovação de seu projeto de Plano Diretor. Desta forma, não há qualquer Plano Diretor ou legislação urbanística de uso e ocupação do solo durante a 2ª parte do século XX na cidade.(DEMINICE , p.178,2015)

Mesmo que o Plano Diretor elaborado por José Oliveira Reis não tenha sido aprovado, alguns aspectos dele, como os desenhos das plantas dos bairros na zona Sul da cidade, seguem alguma concepção urbanística por ele formulada: a ideia das Cidades Jardim. (DEMINICI, p.183, 2015)

Este ideal era comum aos planejadores urbanos à época. O ideal da Cidade Jardim foi referência para bairros de classe alta e também estava associado a "inversões maiores do capital imobiliário".

Tem-se nesses bairros o traçado orgânico com restrições relativas ao uso e ocupação do solo, preferencialmente para instalação de edifícios baixos de uso residencial (entre os anos 40 e 50), unifamiliares, para instalação no centro dos lotes, características que evitariam o adensamento urbano. Alguns trechos destes bairros ainda abrigariam lotes comerciais utilizados por lojas de grifes e restaurantes a partir dos anos 2000. (DEMINICE, p.184,2015)

Esta seria uma forma da potencialidade de valorização dos empreendimentos de acordo com valores culturais e simbólicos na região que implicam no fenômeno urbano da especulação imobiliária.(DEMINICI, p.188,2015)

Durante os anos de 1950, o atraso relativo quanto aos setores de bens duráveis, bens de capital e bens intermediários teve avanço a partir da política de substituição de importações. No entanto, os setores mais dinâmicos se encontravam na região de São Paulo. Assim, durante o Plano de Metas, os demais polos de crescimento do setor industrial no Estado tiveram apenas a opção de promover o crescimento industrial com base em setores mais tradicionais, "o que resulta em menor dinamismo no setor secundário no período pós-guerra". Assim, de décima cidade industrial do Estado em 1940 passou a 19ª do Estado nos anos de 1960. (PIRES, p.06, 2004)

Deve-se ressaltar, portanto, o período da "industrialização restringida" ocorrida no País até 1955, na qual a expansão econômica tinha como base a necessidade de exportar, para a acumulação de divisas que financiasse a importação de bens de capital e intermediários, de pouca representatividade à época na indústria nacional.(NEGRI apud OTERO, p.42, 2016)

Tem-se também que pelas políticas de desconcentração regional do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND II) há o espraiamento da indústria para o interior paulista com o incentivo de investimentos como o do Programa Cidades Médias, que por meio do governo estadual, alavancaria o desenvolvimento regional e urbano do interior do Estado, visto que já contava com centros urbanos, infraestrutura logística.

Assim, foi outorgada a Lei Municipal n. 2.564, de 8 de dezembro de 1971, da qual Ribeirão Preto se beneficiou para criar seu Distrito Industrial às margens da Rodovia Anhanguera e do Anel Viário Norte.(TERCI, 2018)

A partir desta época (2ª metade do século XX), grande parte do desenvolvimento industrial no interior do Estado de São Paulo se deu na Região Administrativa de Campinas, seguida pela Região de Ribeirão Preto. Mais tarde, o caráter de "interiorização" dessa indústria é dado pela indústria produtora de bens não-duráveis, em conjunto a "mais dinâmica e diversificada agropecuária do País" (NEGRI apud OTERO, p. 44,2016).

O interior paulista, inclusive a região de Ribeirão Preto, se beneficiou do Proálcool, enquanto este programa incentivava a construção de destilarias de álcool por meio da concessão de crédito e subsídios. Este, por consequência, afetou também a indústria metalomecânica, que produzia maquinário e equipamentos para o setor sucroalcoleiro.(TERCI, 2018)

Quanto ao setor comercial, este se manteve com grande relevância no final da década de 1950 e início dos anos de 1960, sendo Ribeirão Preto considerada o " 6º centro atacadista em termos de faturamento real e capital aplicado, e o 5º quanto ao pessoal ocupado" no Estado de São Paulo. (PIRES, p.11, 2004)

Mesmo com a abertura de 2 empresas de destaque do ramo da indústria de equipamentos e da indústria farmacêutica, Ribeirão Preto perde nos anos de 1970 a posição da maior parte dos empregos na área industrial para Franca, e nos anos de 1980, para São Carlos. (PIRES, p.08, 2004)

Ainda na década de 70, houve rápido crescimento do setor terciário a partir do "setor terciário moderno", relacionado a serviços distributivos, produtivos, pessoais e sociais. Os maiores representantes se encontram pela demanda de serviços como engenharia, consultoria, processamento de dados, manutenção, limpeza, segurança, serviços financeiros, hotelaria, alimentação, comunicação, educação e saúde, além do comércio ambulante. O PIB anual médio do setor cresceu na década de 70 a uma taxa média de 11%, e por isso, foi quase triplicado no período (PIRES, p.12, 2004)

Nos anos de 1980, a intensa atividade comercial ainda poderia ser vista pela posição de 5ª maior arrecadação de ICM (Imposto Sobre a Circulação de Mercadorias) do Estado no comércio. (PIRES, p.11, 2004)

Na segunda parte dos anos 90, ainda, houve incremento da atividade comercial e de serviços pela instalação de hipermercados, shopping centers e atividades de lazer

como cinemas, com foco no setor de varejo mais sofisticado, de maior porte, e portanto, de maior concorrência. No setor de serviços, Ribeirão Preto se destaca no setor financeiro, e também nas áreas de educação e saúde. O setor de saúde atrai pessoas de todo o Estado à procura de atendimento médico devido à sua especialização, e essa demanda por serviços de saúde constitui em boa parte da renda do município. (PIRES, p.12, 2004)

Em relação à situação social da população de Ribeirão Preto, o Censo de 2000 mostra que à época, de 504.903 habitantes, apenas 0,5% era representante da população rural no município (aproximadamente 2.163 habitantes), sendo que a predominância da população urbana se evidencia desde os anos de 1940. (IBGE CIDADES, 2003; PIRES, p.19, 2004)

Esta população se vê bem atendida pelos serviços de saneamento básico (água, tratamento de esgoto, coleta de lixo), além de ter acesso à energia elétrica e aos bens de consumo como eletrodomésticos, sendo a taxa de atendimento e acesso a eles próximas a 100% já nos anos 2000. Seu IDH nos anos 2000 era de 0,733 e em 2010, alcançou 0,8. (PIRES, p.20, 2004)

Mesmo com esses requisitos de qualidade de vida, os indicadores econômicos de maior preocupação são aqueles que dizem respeito à pobreza. Desde os anos de 1990, o aumento da população vivendo abaixo da linha da pobreza alcançou aproximadamente 18.000 pessoas (um aumento de 5,9% para 8,6% da população), sendo este um fenômeno recorrente em todo o Estado de São Paulo à época.

Tem-se outro indicador deste processo, no caso, a quantia de favelas formadas. No final da década de 1980, haviam 17 núcleos de favelas (1332 barracos) contra 6 núcleos de favela em 1968 (741 barracos). Isso ocorreu devido ao fato de que Ribeirão Preto seria um polo de atração de migrantes quanto à busca de emprego e melhores condições de vida. (PIRES, p.21, 2004)

A piora da situação econômica se deu por volta dos anos de 1990, com o menor dinamismo econômico a ao aumento da concentração de renda, fator visto no alcance da 501ª posição no Estado no índice de concentração de renda dos 625 municípios. (PIRES, p.21, 2004)

No entanto, ao se considerar o IDH – Índice de Desenvolvimento Humano, a cidade evolui no contexto estadual e nacional em 1990, visto que apresentava indicadores de qualidade de vida maiores que 99,2% dos municípios paulistas e 99,7% dos municípios brasileiros. (PIRES, p.21, 2004)

Por fim, tem-se desde os primórdios do Núcleo Urbano e da "redivisão" do Núcleo Colonial Antônio Prado o vetor de expansão da cidade para o Sul, que parte do "Quadrilátero Central" (na região das Avenidas Nove de Julho, Av. Independência e Av. Professor João Fiúsa). Este quadrilátero seria a "centralidade das classes mais abastadas", na qual há a valorização imobiliária, com construções de alto padrão, edifícios, e portanto, a cultura do alto consumo e também onde há concentração dos investimentos públicos.

Ao contrário desta área, a "baixada" entre os Ribeirões Preto e Retiro, extensão dos bairros formados a partir do Núcleo Antônio Prado e assim, da Via Norte da cidade (entre Avenida Jerônimo Gonçalves e Francisco Junqueira), concentra edifícios decadentes da região central e é considerada região "de pobreza" no município. Há a exceção dos bairros originados a partir da 4ª Seção, que agregam a atual classe média e se localiza na Zona Oeste da cidade. (CAPRETZ & MANHAZ, p.14, 2006 apud SILVA, 2006, p.109).

Ribeirão Preto foi o último município de grande porte no Estado que se conectou à linha férrea (representante da área de transportes para o estudo), fator este que prosperou o desenvolvimento desde o início da formação destas cidades (a partir de suas estações, vistas como importantes à época da construção).

No histórico do desenvolvimento da região de Ribeirão Preto, a cidade teve seu "apogeu" da economia agroexportadora cafeeira, "condicionada" ao mercado externo. Sendo assim, a expansão das lavouras de café foi um fator de integração regional. (TERCI, 2018)

No Estado de São Paulo, Ribeirão se conecta à Uberlândia via Estrada de Ferro da Companhia Mogiana, sendo o ramal de Campinas à Ribeirão concedido à Companhia em 1880, e o ramal "do Catalão", o primeiro a atravessar o Rio Grande, na divisa de São Paulo e Minas Gerais em 1889, com vista à época de influenciar nas trocas econômicas entre a população paulista e mineira. Mais tarde, em 1971, a Companhia Mogiana foi incorporada à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A., que cabia a propriedade ao Governo do Estado de São Paulo.

Deve-se ressaltar a importância de Ribeirão Preto como cidade conectora das economias de cidades de médio e grande porte de outros Estados (como as cidades de Goiás, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais), devido ao seu porte e localização espacial, com as quais ocorrem intensas trocas comerciais e de serviços. Desde 1950, década na qual o modo rodoviário superou a estrutura ferroviária, as redes rodoviárias conectam

as regiões administrativas a outras cidades e a Estados vizinhos. Assim, ajudaram na consolidação da indústria interiorizada que correspondia em 1970 (em conjunto aos fatores do processo de urbanização de 1950 a 1970 e à oferta energética), a 30% do valor industrial de São Paulo e 16% do valor de produção nacional.(OTERO apud NEGRI,p.45, 2016)

Em continuidade à análise de expansão urbana de Ribeirão Preto, o processo de reestruturação urbana (escala interurbana) e reestruturação das cidades (escala intraurbana) é acompanhado da redefinição da divisão regional do trabalho em cidades de médio porte (de 200.000 a 500.000 habitantes). Esse processo é visível quando se foca nas novas formas de segregação espacial, especialmente no incremento da iniciativa privada "de incorporações imobiliárias muradas". Tem-se assim, uma particularidade da relação do centro/ periferia em uma cidade de porte médio como Ribeirão Preto.(SPOSITO,2006)

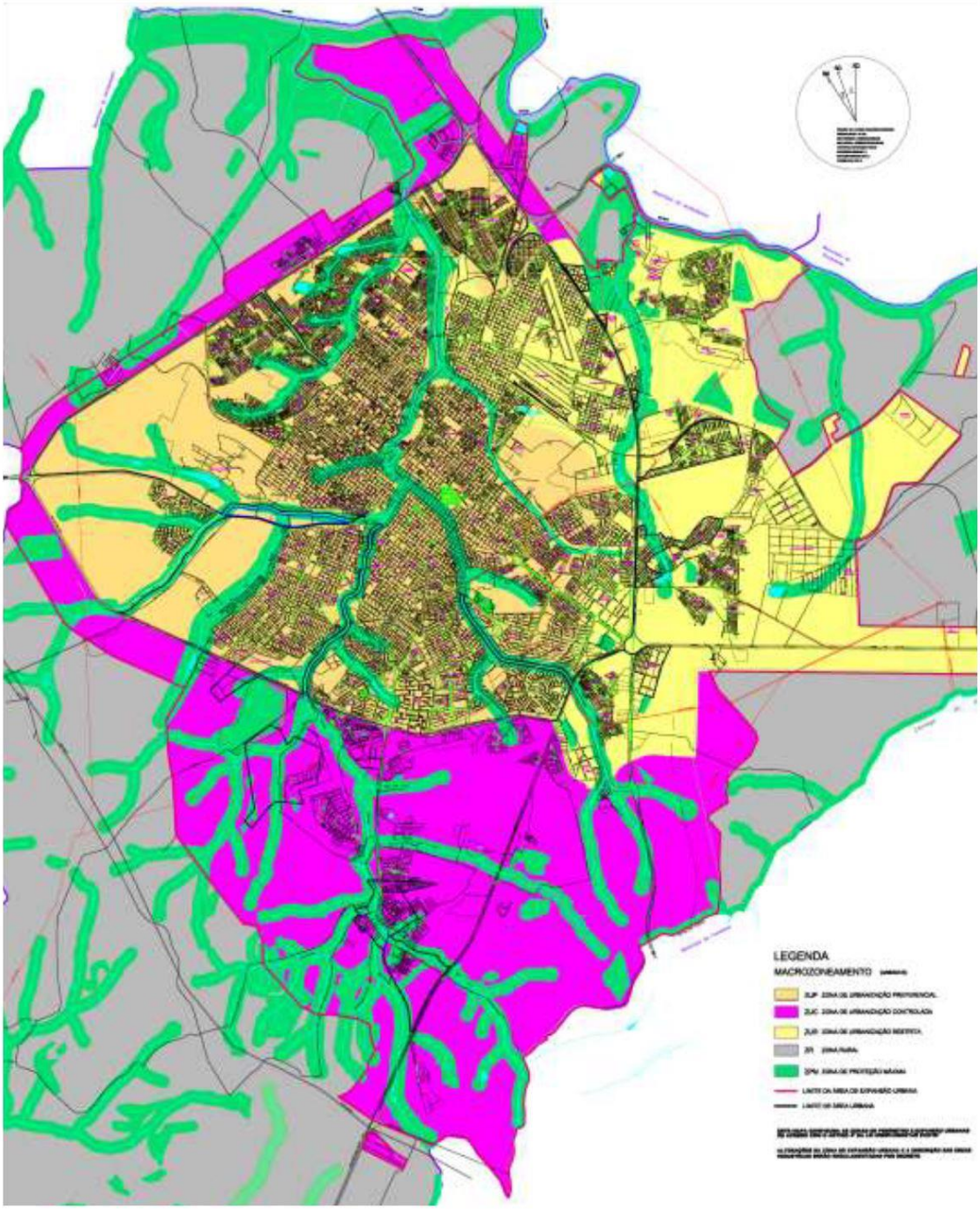
A cidade, a partir dos anos de 1990, é formada por múltiplos centros (conceito da multicentralidade) que possuem acesso facilitado ao conjunto da cidade (eixos comerciais, centros comerciais para população de alto poder aquisitivo e *shopping centers*), que acompanhados da segmentação dos mercados consumidores, justificam "a adoção do conceito de reestruturação da cidade". Assim, essa multicentralidade e a segmentação de mercados complementam a formação de espaços de uso exclusivo. (SPOSITO, 2006)

O mapa do Macrozoneamento de 2007 de Ribeirão Preto, pela Lei Complementar no. 367/03 e pela Lei no. 2157/07 de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, SANTORO (p.253, 2012; p.183, 2012) resume que o Município prioriza o crescimento urbano direcionado para a zona Sul da cidade. No entanto, tem-se alguns problemas no plano do Macrozoneamento estabelecido. Por exemplo, quanto à Zona de Urbanização Controlada – ZUC (no Mapa de Zoneamento a área em cor rosa), pois justamente ali há uma extensão de loteamentos fechados que extrapola o perímetro urbano (delimitado no mapa com uma linha preta de mais espessura). Deve-se lembrar que loteamentos fechados "desafiam as regras federais de parcelamento do solo, ao criar uma nova tipologia diferente do desmembramento e do loteamento, em que se cercam de muros e suas derivações, tem guaritas (...) impedindo a livre entrada e circulação de pessoas(...) e ao usufruto de suas áreas públicas, desta forma, controladas ou privatizadas". Assim, tem-se que a Macrozona Urbana e a Macrozona de Expansão

Urbana “são tratadas da mesma forma. A autora aborda o caso dos novos loteamentos que já estavam implantados e a partir de então podem fechar-se.

Também, a autora afirma (Anexo 02, p.303, 2012) que dos novos loteamentos estabelecidos no Macrozoneamento de 2007, o Plano Diretor não prevê para eles áreas restritas para Habitação de Interesse Social; e que a própria Lei de Parcelamento do Solo em vigor à época não havia nenhuma regra a respeito de Habitações de Interesse Social. Portanto, a legislação seria discrepante em relação às diversas classes sociais, visto que prioriza os loteamentos fechados na área do vetor de expansão da cidade, enquanto que não há um cuidado maior referente à moradia da população mais carente.

Figura 07. Mapa com os loteamentos da "nova divisão" do núcleo colonial Antônio Prado durante o período de 1910 a 1980.



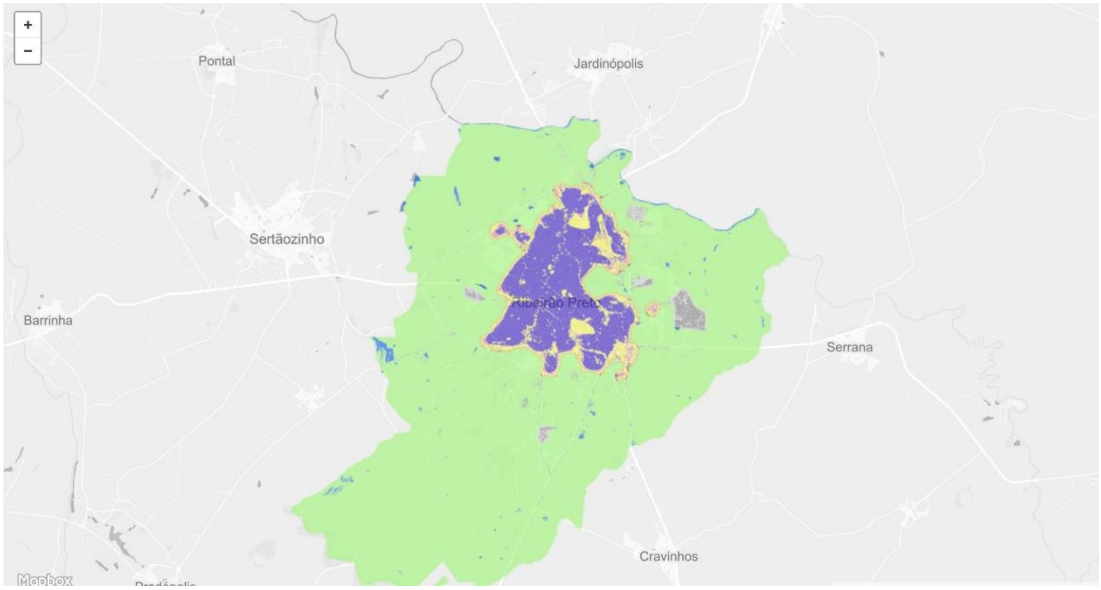
Fonte: SANTORO, 2012. Disponível em : https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/planod/macrozoneamento.pdf. Acesso em mai.19

A evolução do espaço urbano de Ribeirão Preto corrobora a disparidade econômica construída no espaço urbano quando se faz a comparação do tipo de extensão urbana por meio dos mapas de Evolução Urbana de Ribeirão Preto. Pode-se

perceber que a cidade tende a se expandir para a região Norte, Sul e Sudeste do município, e também que há um aumento na extensão e no número de manchas suburbanas, o que significa aumento das disparidades econômicas e de qualidade de vida da população no mesmo território.

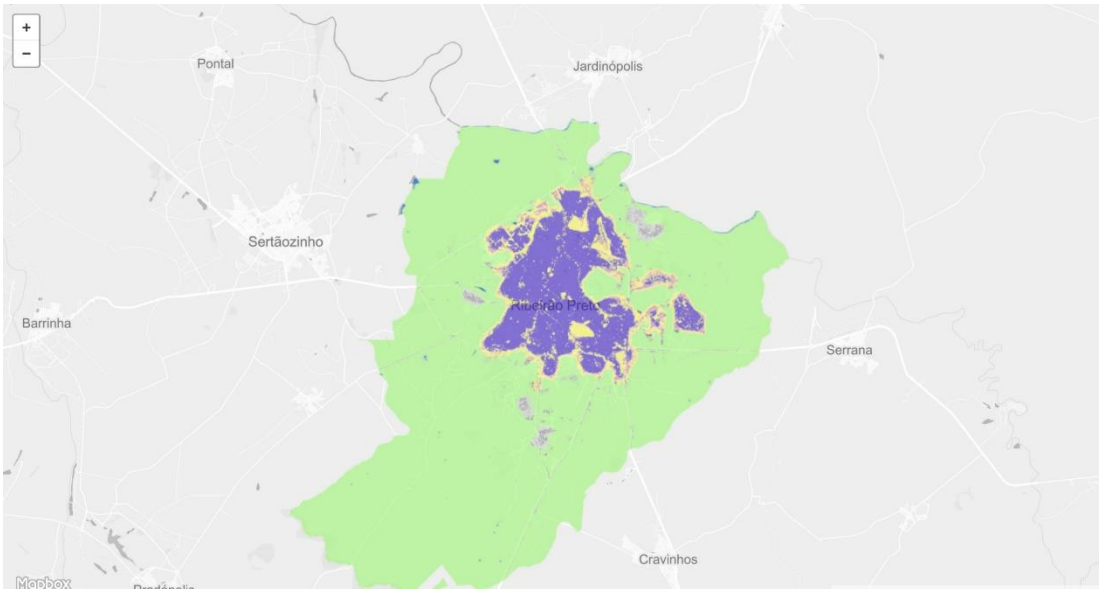
Vê-se que há uma redução do nível de 70% do território constituído de "Construções Urbanas" e 6% de "Áreas Suburbanas", com um vetor de expansão de "Áreas Abertas Urbanizadas" de 23% da área total.(Atlas of Urban Expantion 2016)

Figura 08. Mapa de Extensão Urbana de Ribeirão Preto 1991



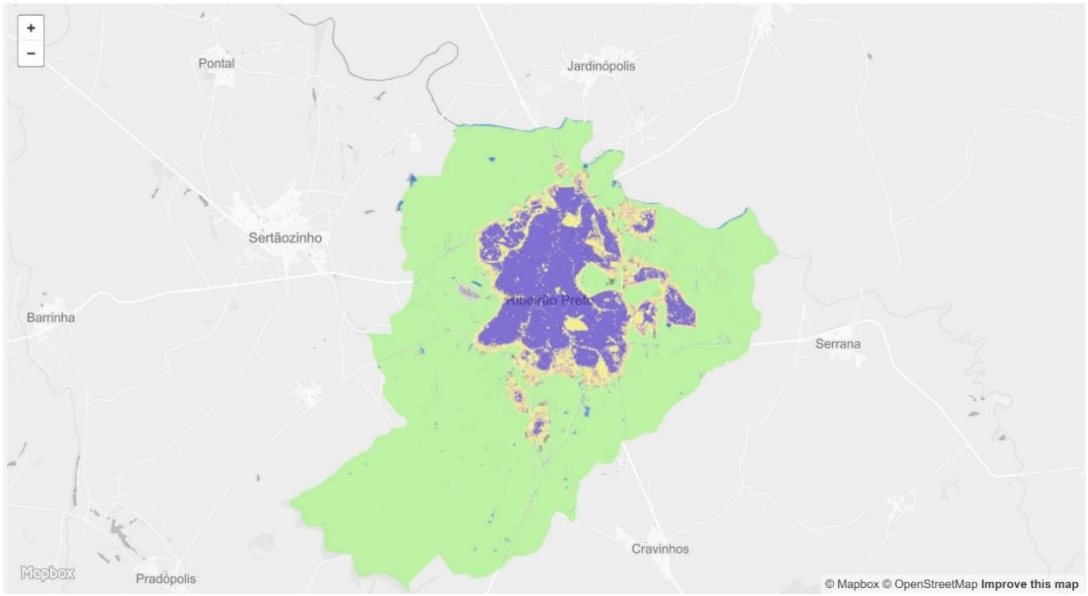
Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>.

Figura 09. Mapa de Extensão Urbana de Ribeirão Preto 2001.



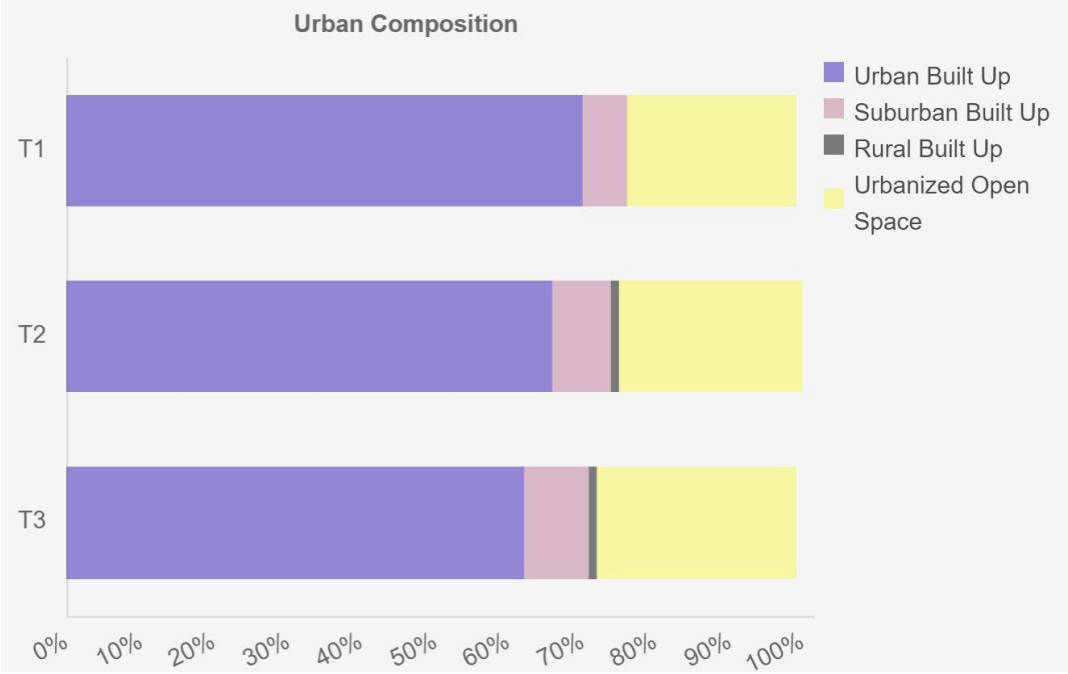
Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>. 2016.

Figura 10. Mapa de Extensão Urbana de Ribeirão Preto 2014



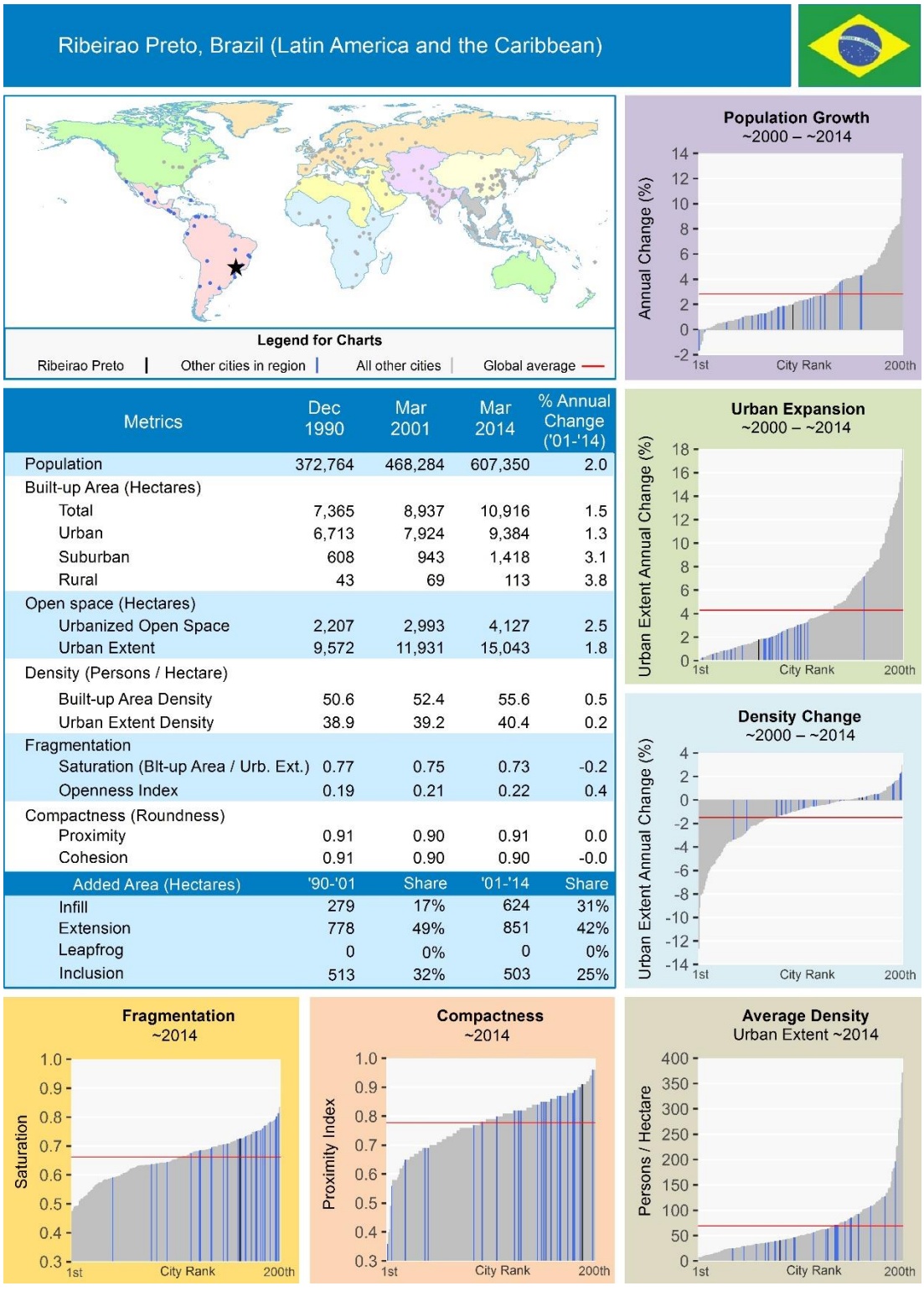
Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>. 2016.

Figura 11. Mapa da Composição da Extensão Urbana de Ribeirão Preto em 1990, 2001 e 2014.



Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>. 2016.

Figura 12. Metragem da Expansão Urbana, Densidade, Fragmentação, Compactação e Área Adicionada no muunicípio de Ribeirão Preto nos anos de 1990, 2001 e 2014.



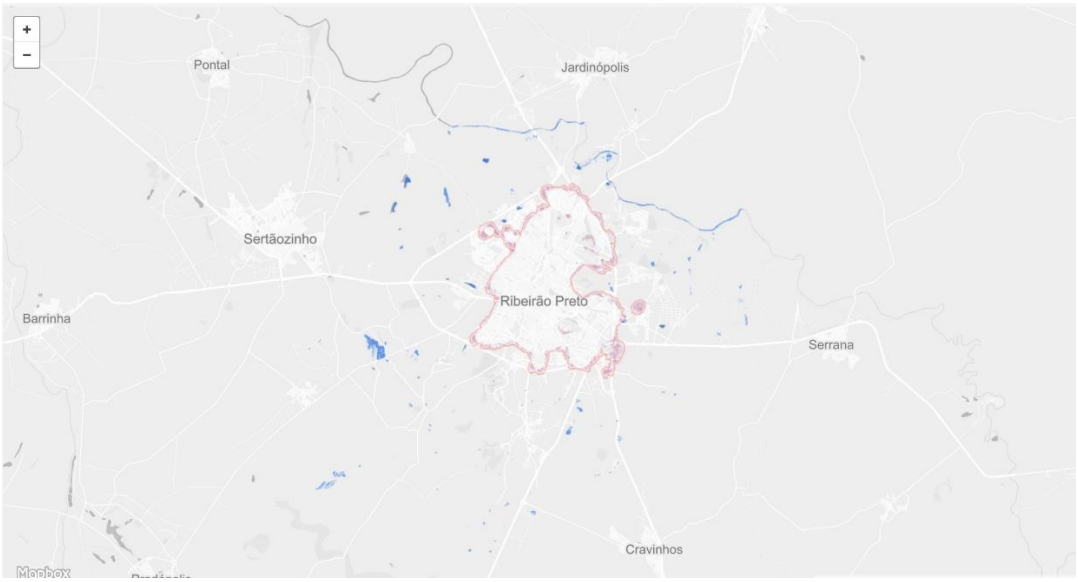
Metrics	Dec 1990	Mar 2001	Mar 2014	% Annual Change ('01-'14)
Population	372,764	468,284	607,350	2.0
Built-up Area (Hectares)				
Total	7,365	8,937	10,916	1.5
Urban	6,713	7,924	9,384	1.3
Suburban	608	943	1,418	3.1
Rural	43	69	113	3.8
Open space (Hectares)				
Urbanized Open Space	2,207	2,993	4,127	2.5
Urban Extent	9,572	11,931	15,043	1.8
Density (Persons / Hectare)				
Built-up Area Density	50.6	52.4	55.6	0.5
Urban Extent Density	38.9	39.2	40.4	0.2
Fragmentation				
Saturation (Blt-up Area / Urb. Ext.)	0.77	0.75	0.73	-0.2
Openness Index	0.19	0.21	0.22	0.4
Compactness (Roundness)				
Proximity	0.91	0.90	0.91	0.0
Cohesion	0.91	0.90	0.90	-0.0
Added Area (Hectares)	'90-'01	Share	'01-'14	Share
Infill	279	17%	624	31%
Extension	778	49%	851	42%
Leapfrog	0	0%	0	0%
Inclusion	513	32%	503	25%

Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>. 2016.

Pode-se perceber também na Tabela 02 (p.20) que a taxa média anual de crescimento da Área Suburbana de Ribeirão Preto (3,1%) é maior que a taxa média de crescimento da área urbana (1,3%) no período de 1990 a 2014. Também, se vê que dos 10916 hectares da área total da cidade, aproximadamente 1418 hectares (12,99%) é considerada área suburbana em 2014, mais uma vez reforçando as disparidades enfrentadas pelas diversas classes econômicas.

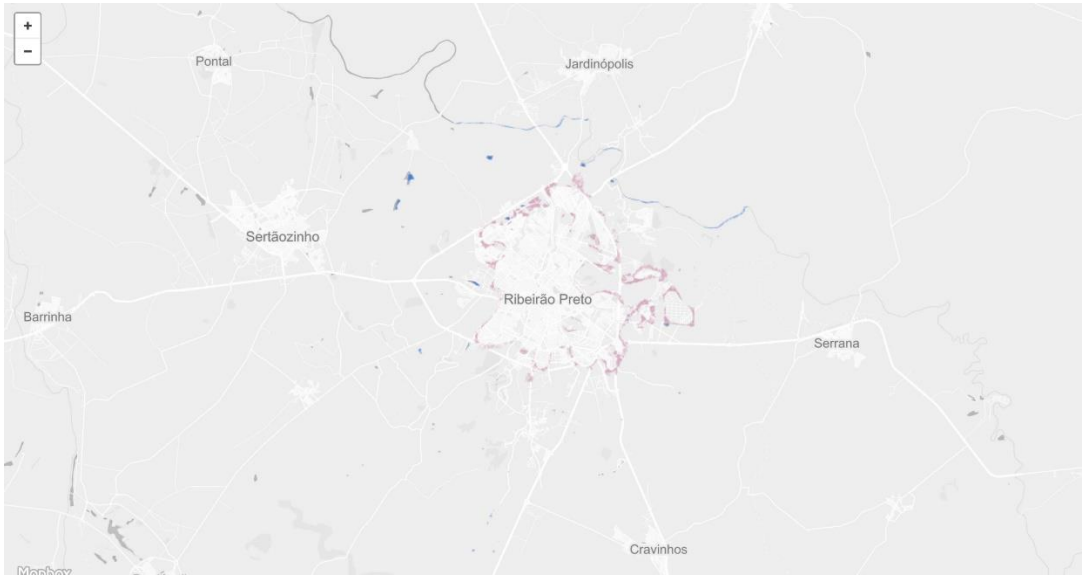
Deve-se ressaltar que por suburbano pode-se entender como uma forma de expansão territorial de conceitos urbanos diferentes entre si (da forma de sua produção e apropriação, como também de sua forma social e cultural), representativo do menor grau de coesão ou participação na estrutura da cidade (como as periferias) como também um espaço de ascensão social(como os condomínios de alto padrão).(SPOSITO, 2007)

Figura 13. Mapa de Extensão Urbana Ribeirão Preto 1990



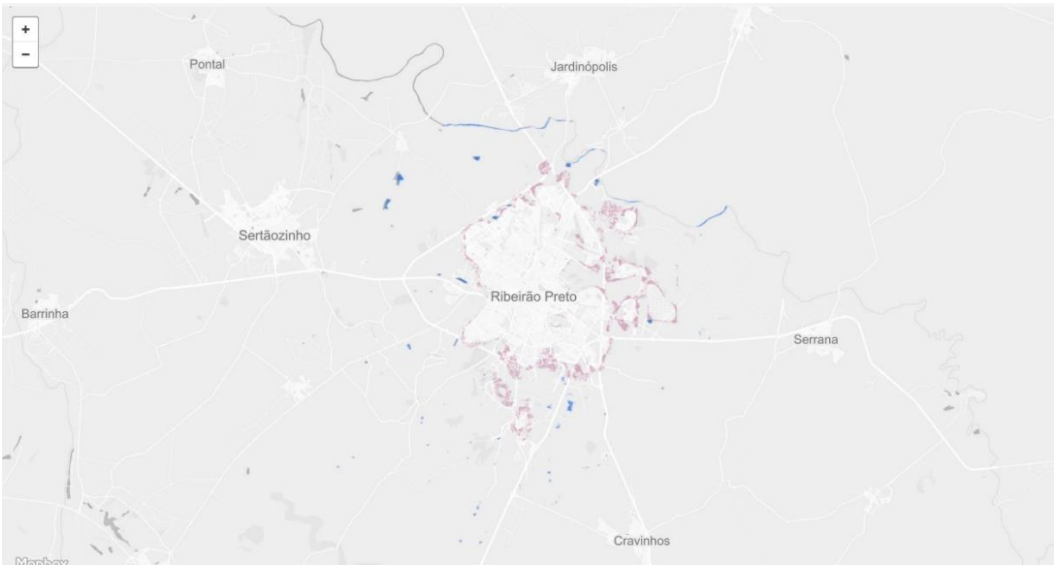
Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>. 2016.

Figura 14. Mapa de Extensão Urbana Ribeirão Preto 2001.



Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>. 2016.

Figura 15. Mapa de Extensão Urbana Ribeirão Preto 2014.



Fonte: Atlas of Urban Expansion, 2016. Disponível em: <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Ribeirao_Preto>. 2016.

4. CAPÍTULO 3

4.1. ANÁLISE DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE RIBEIRÃO PRETO 2007-2018

A pesquisa utilizará como referência para o trabalho empírico um índice adaptado de Costa (2008), o índice de Mobilidade Urbana Sustentável aplicado para análise da Mobilidade Urbana da cidade de São Carlos (SP).

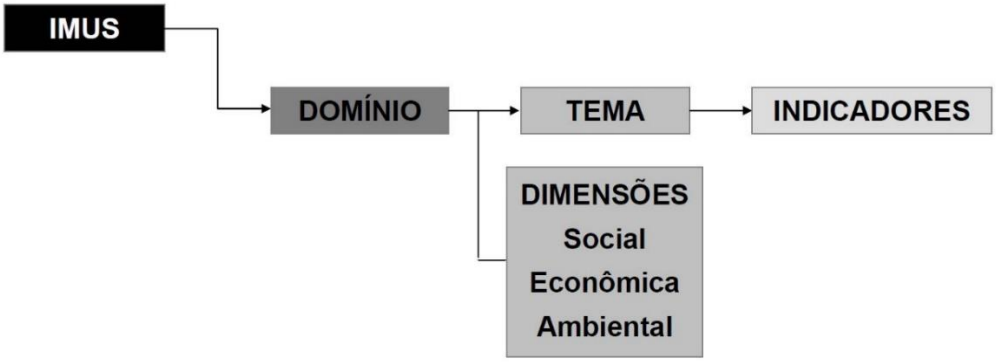
O índice tem como principais características (Costa, p.141,2008):

- Apoiar-se em uma hierarquia de critérios construída a partir de conceitos e elementos identificados junto a técnicos e gestores em nível municipal e metropolitano, de onze das principais cidades brasileiras, nas quais decorreu a atividade de capacitação promovida pelo Ministério das Cidades;
- Estabelecer um sistema de pesos para os critérios, revelando sua importância relativa. Considera ainda, para cada tema avaliado, a importância das dimensões da sustentabilidade (Social, Econômica e Ambiental). Assim permite avaliar os impactos de ações setoriais sobre o sistema de mobilidade e segundo as três dimensões consideradas na sustentabilidade;
- Adotar um modelo de agregação dos critérios que permite sua compensação, ou seja, permite que um critério de qualidade baixa seja compensado por um conjunto de critérios de maior qualidade;
- Constituir uma ferramenta de fácil compreensão e simplicidade de aplicação, não exigindo a utilização de pacotes computacionais específicos, nem conhecimento de modelos matemáticos complexos para sua utilização.

A estrutura do IMUS (índice de Mobilidade Urbana Sustentável) é dividida em (Costa, p.168, 2008):

Figura 16. Nível hierárquico dos Critérios do IMUS.

- DOMÍNIO
- TEMA
- INDICADOR (ID)



Fonte: COSTA, 2008.

A organização das informações de cada indicador dá-se da seguinte maneira:

A – Definição do Indicador

Definição do Indicador

B – Unidade de Medida

Unidade de apresentação do indicador

C – Referências

Sistemas nacionais e internacionais de referência para desenvolvimento do indicador, fontes de informações complementares e exemplos de aplicação

D – Relevância

Contextualização e importância do indicador para a avaliação do indicador de Mobilidade Urbana Sustentável

E – Contribuição

A contribuição do indicador para a avaliação da Mobilidade Urbana Sustentável é identificada conforme as seguintes possibilidades:

- Maior/melhor : (+)
- Sim/Melhor : (+)
- Menor/ Melhor : (-)
- Não/Melhor : (-)

F - Pesos

Pesos para os critérios obtidos segundo o painel de especialistas. Estes pesos são combinados de forma a evidenciar a contribuição (global e setorial) do indicador para o resultado do IMUS. Os pesos para cada Indicador, seu respectivo Tema e Domínio são apresentados conforme a tabela 01, p.47.

O Cálculo dos Pesos Global e Setorial são dados por:

- Peso Global: Agregação do peso do Indicador, do peso do Tema e peso do Domínio
- Peso Setorial da Dimensão Social : Agregação do Peso do Indicador, do peso do Tema, do peso para Dimensão Social e do peso do Domínio
- Peso Dimensão Econômica: Agregação do peso do Indicador, do peso do Tema, do peso para a Dimensão Econômica e do peso do Domínio
- Peso Setorial da Dimensão Ambiental: Agregação do peso do Indicador, do peso do Tema, do peso para a Dimensão Ambiental e do peso do Domínio

Figura 17. Exemplo dos Pesos para um dos Critérios do Indice de Mobilidade Urbana Sustentável.

DOMÍNIO	PESO	DIMENSÕES			TEMA	PESO	ID	INDICADOR	PESO
		S	E	A					
ACESSIBILIDADE	0,108	0,38	0,36	0,26	Acessiblidade aos sistemas de transportes	0,29	1.1.1	Acessibilidade ao transporte público	0,33

Fonte: COSTA, p. 169, 2008.

G – Dados de Base

Dados e Informações necessárias para cálculo do indicador e suas respectivas definições e unidades de medida.

H – Fontes de Dados

Indicação das fontes que provavelmente serão utilizadas para obtenção dos dados (órgãos nacionais , estaduais, municipais,etc.)

I – Métodos de Cálculo

Instruções para o desenvolvimento do Indicador, como fórmulas matemáticas, ferramentas de apoio, e instrução para tratamento de dados, quando necessário. Inclui-se aqui ferramentas para avaliação qualitativa, conforme a tipologia do indicador.

J – Normalização e Avaliação

A maior parte dos processos de normalização consiste em um valor máximo e um valor mínimo para definir uma escala, em que a forma mais simples é a variação linear.(COST,p.75,2008).

Para facilitar o processo de normalização do score dos indicadores do IMUS e atender às suas diferentes características, já estão determinadas tabelas com a escala de avaliação para cada indicador. Nestas tabeleas estão associados os limites mínimo

e máximo fixados (0,00 e 1,00, respectivamente), valores de referência para o score do indicador. Estes valores correspondem a padrões internacionais difundidos na literatura, limites propostos pelo pesquisador e outras referências, que permitem uma avaliação da situação geral representada por cada indicador.

A normalização é feita com base nos valores apresentados na escala de avaliação através de associação direta ou interpolada. Com base na escala é feita também a avaliação expedita dos indicadores (detalhado no Capítulo 09 do trabalho de COSTA,2008). A Escala de Avaliação é usada ainda para associação direta do score normalizado para os indicadores de caráter Qualitativo, para os quais não é necessário desenvolver procedimentos de cálculo, exigindo somente a associação ao valor que representa a condição do indicador.(COSTA,p.75, 2008)

- Método de Agregação

Uma vez normalizados, os scores dos indicadores podem ser agregados de acordo com uma regra de decisão. O Método de Agregação proposto para o IMUS consiste em uma agregação linear ponderada, onde os critérios são combinados a partir de uma média ponderada (método utilizado em índices de qualidade de vida, etc.), pois este procedimento permite a compensação entre critérios.

A partir da estrutura adotada de Domínios, Temas e Indicadores, e a inserção das Dimensões de Sustentabilidade, o processo de Agregação dos Critérios resulta em um Índice Global e em três (3) Indicadores Setoriais, uma para cada Dimensão. Este processo é demonstrado nas Equações 1 e 2:

Equação 01:

$$\text{IMUS}g = \sum_{i=1}^{n} w_i^D \cdot w_i^T \cdot w_i^I \cdot x_i$$

em que: IMUS*g*: Índice Global;

w^D_i: peso do Domínio a que pertence o Indicador *i*;

w^T_i: peso do Tema a que pertence o Indicador *i*;

w^i_i: peso do Indicador *i;*

x_i: *score* (valor normalizado) obtido para o Indicador *i.*

Equação 02:

$$IMUSs_j = \sum_{i=1}^{n} w_i^{SD_j} \cdot w_i^D \cdot w_i^T \cdot w_i^I \cdot x_i$$, com SD_j= Dimensão Social ou Econômica ou Ambiental

em que: $IMUSs_j$: Índice Setorial para a Dimensão s_j;

w_i^{SDj}: peso da Dimensão de sustentabilidade s_j no Tema a que pertence Indicador i;

w^D_i, w^T_i, w^I_i, x_i: conforme definições acima.

Em função dos processos de Normalização e Agregação dos Critérios propostos para o IMUS, os resultados do índice Global (IMUSg) situam-se no intervalo entre 0,00 e 1,00. Já os índices Setoriais (IMUSsj) para as Dimensões Social, Ambiental e Econômica podem variar dentro do intervalo entre 0,00 e 0,34. (COSTA, p.76,2008)

Os pesos para os temas foram dados a partir da classificação por especialistas da importância de cada tema numa escala de 1 a 5, fez-se a média aritmética de cada valor e então estes valores foram normalizados para o intervalo de valores entre 0,00 e 1,00. Assim, obteve-se o peso final para cada Tema. E por fim, resulta que os pesos dos Temas por Domínio, se somados, serão iguais ao valor 1,00.

De forma similar, os pesos dos Temas por cada Dimensão são obtidos de maneira que se somar "Dimensão Social, Econômica e Ambiental", estas também resultam no valor igual a 1,00. Tem-se que "os pesos dos Domínios foram obtidos através da razão entre a média aritmética do peso de seus respectivos Temas e a soma das médias obtidas para o conjunto de Domínios". Assim, tem-se a agregação das Tendências de cada Tema quanto aos pesos associados às Dimensões de Sustentabilidade.

Quanto aos indicadores, foram dados Pesos iguais para indicadores dentro de cada Tema, em um intervalo normalizado de 0,00 a 1,00. Esta forma visa facilitar a substituição de indicadores ou a inserção de novos indicadores no IMUS, ao redistribuir os pesos de forma que a soma total deles seja 1,00. (COSTA, p.155,2008)

Assim, o índice pode ser utilizado tanto para "políticas integradas de mobilidade urbana como políticas direcionadas a Dimensões e Domínios específicos". Sendo assim, ao identificar as áreas mais deficientes, ajuda na priorização e

direcionamento de estratégias e planejamento, “principalmente quando da escassez de recursos”.

Posterior a essa fase da Hierarquização de critérios, deve-se fazer a Normalização dos *scores* dos Indicadores (Normalização dos Critérios), que consiste em defini-los e tornar os indicadores “comparáveis e possíveis de serem agregados por meio de um modelo matemático ou regra de decisão”. (COSTA, p.158,2008)

No caso de o indicador ter sido calculado com base em dados numéricos e necessitar ser normalizado para valores entre 0.00 e 1,00, há uma Escala de Avaliação que possibilita delimitar valores máximos e mínimos para se obter os scores normalizados. ou até mesmo para associação direta do score obtido para o indicador. Este procedimento também estará indicado no Método de Cálculo. (COSTA, p.170, 2008)

Tabela 01. Estrutura Hierárquica de Critérios do IMUS e respectivos pesos.

IMUS								
DOMÍNIO	PESO	DIMENSÕES S	DIMENSÕES E	DIMENSÕES A	TEMA	PESO	ID	INDICADOR	PESO
ACESSIBILIDADE	0,108	0,38	0,36	0,26	Acessiblidade aos sistemas de transportes	0,29	1.1.1	Acessibilidade ao transporte público	0,33
							1.1.2	Transporte público para pessoas com necessidades especiais	0,33
							1.1.3	Despesas com transporte	0,33
		0,40	0,32	0,27	Acessibilidade universal	0,28	1.2.1	Travessias adaptadas a pessoas com necessidades especiais	0,20
							1.2.2	Acessibilidade a espaços abertos	0,20
							1.2.3	Vagas de estacionamento para pessoas com necessidades especiais	0,20
							1.2.4	Acessibilidade a edifícios públicos	0,20
							1.2.5	Acessibilidade aos serviços essenciais	0,20
		0,38	0,30	0,32	Barreiras físicas	0,22	1.3.1	Fragmentação urbana	1,00
		0,46	0,28	0,27	Legislação para pessoas com necessidades	0,21	1.4.1	Ações para acessibilidade universal	1,00
ASPECTOS AMBIENTAIS	0,113	0,29	0,28	0,43	Controle dos impactos no meio ambiente	0,52	2.1.1	Emissões de CO	0,25
							2.1.2	Emissões de CO_2	0,25
							2.1.3	População exposta ao ruído de tráfego	0,25
							2.1.4	Estudos de Impacto Ambiental	0,25
		0,26	0,32	0,42	Recursos naturais	0,48	2.2.1	Consumo de combustível	0,50
							2.2.2	Uso de energia limpa e combustíveis alternativos	0,50
ASPECTOS SOCIAIS	0,108	0,40	0,31	0,29	Apoio ao cidadão	0,21	3.1.1	Informação disponível ao cidadão	1,00
		0,45	0,30	0,25	Inclusão social	0,20	3.2.1	Eqüidade vertical (renda)	1,00
		0,39	0,30	0,31	Educação e cidadania	0,19	3.3.1	Educação para o desenvolvimento sustentável	1,00
		0,41	0,27	0,32	Participação popular	0,19	3.4.1	Participação na tomada de decisão	1,00
		0,35	0,30	0,35	Qualidade de vida	0,21	3.5.1	Qualidade de Vida	1,00
ASPECTOS POLÍTICOS	0,113	0,33	0,34	0,32	Integração de ações políticas	0,34	4.1.1	Integração entre níveis de governo	0,50
							4.1.2	Parcerias público/privadas	0,50
		0,33	0,40	0,27	Captação e gerenciamento de recursos	0,33	4.2.1	Captação de recursos	0,25
							4.2.2	Investimentos em sistemas de transportes	0,25
							4.2.3	Distribuição dos recursos (público x privado)	0,25
							4.2.4	Distribuição dos recursos (motorizados x não-motorizados)	0,25
		0,34	0,33	0,32	Política de mobilidade urbana	0,33	4.3.1	Política de mobilidade urbana	1,00
INFRA-ESTRUTURA	0,120	0,28	0,41	0,31	Provisão e manutenção da infra-estrutura de transportes	0,46	5.1.1	Densidade da rede viária	0,25
							5.1.2	Vias pavimentadas	0,25
							5.1.3	Despesas com manutenção da infra-estrutura de transportes	0,25
							5.1.4	Sinalização viária	0,25
		0,33	0,35	0,33	Distribuição da infra-estrutura de transportes	0,54	5.2.1	Vias para transporte coletivo	1,00
MODOS NÃO-MOTORIZADOS	0,110	0,32	0,29	0,39	Transporte cicloviário	0,31	6.1.1	Extensão e conectividade de ciclovias	0,33
							6.1.2	Frota de bicicletas	0,33
							6.1.3	Estacionamento para bicicletas	0,33
		0,33	0,28	0,39	Deslocamentos a pé	0,34	6.2.1	Vias para pedestres	0,50
							6.2.2	Vias com calçadas	0,50
		0,28	0,32	0,40	Redução de viagens	0,35	6.3.1	Distância de viagem	0,25
							6.3.2	Tempo de viagem	0,25
							6.3.3	Número de viagens	0,25
							6.3.4	Ações para redução do tráfego motorizado	0,25
PLANEJAMENTO INTEGRADO	0,108	0,31	0,37	0,32	Capacitação de gestores	0,12	7.1.1	Nível de formação de técnicos e gestores	0,50
							7.1.2	Capacitação de técnicos e gestores	0,50
		0,35	0,30	0,35	Áreas centrais e de interesse histórico	0,11	7.2.1	Vitalidade do centro	1,00
		0,31	0,34	0,35	Integração regional	0,12	7.3.1	Consórcios intermunicipais	1,00
		0,38	0,32	0,31	Transparência do processo de planejamento	0,12	7.4.1	Transparência e responsabilidade	1,00
		0,31	0,32	0,36	Planejamento e controle do uso e ocupação do solo	0,14	7.5.1	Vazios urbanos	0,20
							7.5.2	Crescimento urbano	0,20
							7.5.3	Densidade populacional urbana	0,20
							7.5.4	Índice de uso misto	0,20
							7.5.5	Ocupações irregulares	0,20
		0,32	0,35	0,33	Planejamento estratégico e integrado	0,14	7.6.1	Planejamento urbano, ambiental e de transportes integrado	0,50
							7.6.2	Efetivação e continuidade das ações	0,50
		0,31	0,39	0,30	Planejamento da infra-estrutura urbana e urbanos	0,13	7.7.1	Parques e áreas verdes	0,33
							7.7.2	Equipamentos urbanos (escolas)	0,33
							7.7.3	Equipamentos urbanos (hospitais)	0,33
		0,31	0,35	0,35	Plano Diretor e legislação urbanística	0,12	7.8.1	Plano Diretor	0,33
							8.8.2	Legislação urbanística	0,33
							7.8.3	Cumprimento da legislação urbanística	0,33
TRAFEGO E CIRCULAÇÃO URBANA	0,107	0,37	0,38	0,26	Acidentes de trânsito	0,21	8.1.1	Acidentes de trânsito	0,33
							8.1.2	Acidentes com pedestres e ciclistas	0,33
							8.1.3	Prevenção de acidentes	0,33
		0,39	0,31	0,30	Educação para o trânsito	0,19	8.2.1	Educação para o trânsito	1,00
		0,29	0,35	0,36	Fluidez e circulação	0,19	8.3.1	Congestionamento	0,50
							8.3.2	Velocidade média de tráfego	0,50
		0,34	0,33	0,33	Operação e fiscalização de trânsito	0,20	8.4.1	Violação das leis de trânsito	1,00
		0,32	0,31	0,36	Transporte individual	0,21	8.5.1	Índice de motorização	0,50
							8.5.2	Taxa de ocupação dos veículos	0,50
SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO	0,112	0,35	0,33	0,32	Disponibilidade e qualidade do transporte público	0,23	9.1.1	Extensão da rede de transporte público	0,13
							9.1.2	Freqüência de atendimento do transporte público	0,13
							9.1.3	Pontualidade	0,13
							9.1.4	Velocidade média do transporte público	0,13
							9.1.5	Idade média da frota de transporte público	0,13
							9.1.6	Índice de passageiros por quilômetro	0,13
							9.1.7	Passageiros transportados anualmente	0,13
							9.1.8	Satisfação do usuário com o serviço de transporte público	0,13
		0,31	0,34	0,34	Diversificação modal	0,18	9.2.1	Diversidade de modos de transporte	0,33
							9.2.2	Transporte público x transporte privado	0,33
							9.2.3	Modos motorizados x modos não-motorizados	0,33
		0,34	0,35	0,31	Regulação e fiscalização do transporte público	0,18	9.3.1	Contratos e licitações	0,50
							9.3.2	Transporte clandestino	0,50
		0,37	0,33	0,30	Integração do transporte público	0,22	9.4.1	Terminais intermodais	0,50
							9.4.2	Integração do transporte público	0,50
		0,38	0,37	0,25	Política tarifária	0,19	9.5.1	Descontos e gratuidades	0,33
							9.5.2	Tarifas de transportes	0,33
							9.5.3	Subsídios públicos	0,33

Fonte: COSTA, p.157, 2008

O objetivo do índice é “identificar os conceitos que estruturam o referencial de mobilidade sustentável, desenvolver uma ferramenta para diagnóstico da mobilidade urbana e realizar sua avaliação a partir da aplicação.”.

É possível descrever com mais detalhes o índice quando se faz referência aos critérios agregados em uma hierarquia dentre nove (9) domínios, trinta e sete (37) temas e oitenta e sete (7) indicadores. Estes critérios são medidos por um sistema de pesos a partir de sua importância relativa global e a partir de sua importância na dimensão de sustentabilidade (social, econômica e ambiental). Adicional a este, o indicador ainda apresenta escalas avaliativas de cada indicador, o que permite a verificação de metas pré-estabelecidas e análises comparativas entre diferentes regiões de médio e grande porte. (COSTA, p.09, 2008)

Este índice contém sua estrutura de metodologia baseada nos métodos de apoio à decisão, relacionada à aplicação no planejamento de transportes e mobilidade. A análise de decisão é vista como o desenvolvimento e técnica para aplicação nas tomadas de decisão em ramos da indústria, serviços. Esta análise estaria envolta de “incertezas, riscos, múltiplos objetivos, avaliação de estratégias e alternativas, alocação de recursos, negociação, etc.” (BANA e COSTA ,2001, apud COSTA, p.31,2008)

No sentido de apoio à escolha de decisão, a autora reitera que se faz o uso de um modelo multicritério, pois há a questão multidirecional dos problemas, em que há um “número de critérios individualizados, cada um representando um eixo de avaliação”. Essa avaliação multicritérios facilita a avaliação por vários pontos de vista, o que torna a tomada de decisão mais robusta.

Assim, os critérios devem ser aceitos por todos os atores, mesmo que discordem sobre a importância relativa de alguns. Recomenda-se o uso de no máximo 12 critérios globais (por isso, no caso, serão utilizados 9). O grupo de critérios ainda devem oferecer legibilidade, operacionalidade, exaustividade, e não deve incluir critérios desnecessários. Por fim, define-se a importância dos critérios a partir de um sistema de pesos, e a comparação de cada critério deve ocorrer quando o critério é normalizado para uma mesma escala de valores (com *scores*), com o intuito de avaliar os diferentes critérios (que em geral, não são comparáveis entre si). O indicador, por fim, seria uma metodologia multicritério de apoio à tomada de decisão (de critérios qualitativos e quantitativos agregados). (COSTA, 2008)

A Escala de Avaliação é definida conforme a tipologia do Indicador. A Estrutura do IMUS integra 3(três) Tipos de Indicadores, sendo eles os Indicadores Quantitativos, Qualitativos e Mistos. (COSTA, p.158, 2008)

Os Indicadores Quantitativos são referentes às medidas calculadas a partir de dados quantitativos oriundos de base de dados e levantamentos de campo, entre outras fontes. Para os Indicadores Quantitativos, são definidas Escalas de Avaliação baseadas, em sua maioria, em Funções Lineares. Assim, a normalização do score é feita através da verificação do valor correspondente diretamente na escala, ou no caso de valores intermediários daqueles disponíveis na escala, através de interpolação.

Já os Indicadores Qualitativos são obtidos com base na avaliação de critérios qualitativos relacionados a um determinado fenômeno. Neste caso, em função da dificuldade de se mensurar determinados indicadores através de dados quantitativos, decorrentes da indisponibilidade, foram definidas Escalas de Avaliação com base em critérios Qualitativos para indicadores de natureza quantitativa.

Dentre os 87 indicadores existentes desta metodologia de cálculo, se fez a escolha de 25 indicadores. O critério para a escolha dos 25 abaixo foi a facilidade de encontra-los em fontes secundárias (sites de instituições, jornais, revistas, etc), além da representação de ao menos 1 indicador em cada um dos 9 domínios, o que garante a diversificação de critérios e a melhor compensação dos pesos de cada indicador no resultado final. Também, utilizou-se o critério da escolha de alguns indicadores com maior peso para cada um dos domínios, o que garante a importância do indicador para mostrar os efeitos da mobilidade sobre a qualidade de vida urbana.

Tabela 02 : Indicadores selecionados a partir do IMUS. **Fonte:** IMUS, 2008.

DOMÍNIO	INDICADOR	FONTE
Acessibilidade	1.1.1.Despesa com transporte	TRANSERP 2018
Aspectos Ambientais	2.2.1.Consumo de Combustível	SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E MEIO-AMBIENTE. GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO.ANUÁRIO DE ENERGÉTICOS 2018.
Aspectos Sociais	3.5.1.Qualidade de vida	IBEU.OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES.2013.
Infraestrutura de Transportes	5.1.2 Vias Pavimentadas	RITMO.DADOS OPERACIONAIS E ECONÔMICOS.2018.
Modos Não-Motorizados	6.1.1.Extensão e conectividade das ciclovias	PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. AUDIÊNCIA TÉCNICA 11 JULHO 2018 SISTEMA CICLOVIÁRIO.2018.
Modos Não-Motorizados	6.1.3.Número de viagens	TRANSERP.2018.
Modos Não-Motorizados	6.2.2. Vias com calçadas	SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DE RIBEIRÃO PRETO. Município sustentável.2018.
Modos Não-Motorizados	6.3.2. Tempo de viagens	MOOVIT.PESQUISA ORIGEM E DESTINO.2019.
Modos Não-Motorizados	6.3.4.Ações p Tráfego Motorizado	TRANSERP.2018.
Planejamento Integrado	7.5.3.Densidade Populacional Urbana	IBGE.2010. EMBRAPA. Identificação, mapeamento e quantificação das áreas urbanas do Brasil.2017.
Planejamento Integrado	7.5.4.Índice de Uso Misto	IBGE.2011. EMBRAPA. Identificação, mapeamento e quantificação das áreas urbanas do Brasil.2017.

Planejamento Integrado	7.7.1.Parques Urbanos e Áreas Verdes	SEPLAN. 2007 IBGE. 2010
Planejamento Integrado	7.8.1. Plano Diretor	PLANO DIRETOR DE RIBEIRÃO PRETO.2007.
Planejamento Integrado	7.8.2. Leg. Urbanistica	PLANO DIRETOR DE RIBEIRÃO PRETO.2007.
Tráfego e Circulação Urbana	8.1.1.Acidentes de Trânsito	TRANSERP.2018.
Tráfego e Circulação Urbana	8.5.1. Índice de Motorização	TRANSERP.2018.
Sistemas de Transporte Urbano	9.1.5. Idade média da frota transp. Público	TRANSERP.2018.
Sistemas de Transporte Urbano	9.1.6. Índice passageiro/km	TRANSERP.DADOS OPERACIONAIS.2018.
Sistemas de Transporte Urbano	9.1.7.Passageiros transportados anualmente	TRANSERP.DADOS OPERACIONAIS.2018.
Sistemas de Transporte Urbano	9.2.1.Diversidade modos transporte	TRANSERP.DADOS OPERACIONAIS.2018.
Sistemas de Transporte Urbano	9.2.3.Modos não-motorizados x motorizados	PLANMOB.2010.
Sistemas de Transporte Urbano	9.5.1.Descontos e Gratuidades	TRANSERP. DADOS OPERACIONAIS.2018.

4.2. DESCRIÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE RIBEIRÃO PRETO

De acordo com o relatório final do Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto de 2012, de autoria da TRANSERP – Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A- (Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto) e do grupo Oficina Consultores Associados, o plano seria uma variedade de propostas de "intervenções e medidas genéricas" ao invés de apenas um conjunto de obras "definidoras de novos padrões". Por isso, também leva- se em conta o planejamento do uso do solo e da coordenação de atividades urbanas para que a estratégia de mobilidade urbana seja congruente. (PLANMOB-RP, p.151, 2012).

Este plano depende não apenas da viabilidade técnica como também de recursos para investimentos e de ações políticas. O conjunto de esforços para definição dos eixos estratégicos de mobilidade visa sua concretização em um horizonte de 15 a 20 anos desde sua implementação. (PLANMOB-RP, p.151, 2012).

Sabe-se que desde a revisão em 2001 do Plano Diretor de Ribeirão Preto de 1995, alguns pontos referentes à mobilidade urbana foram contemplados (artigos 8º e 9º da revisão em 2001). Destacam-se entre os objetivos gerais e específicos:

- Melhoria da qualidade de vida dos habitantes
- Promover articulação entre modais, em particular entre automóveis e transporte coletivo e bicicletas e transporte coletivo
- Promover maior articulação entre planejamento e uso do solo
- Promover o uso mais eficiente dos meios motorizados de transporte
- Diminuir o desequilíbrio da apropriação do espaço urbano utilizado para mobilidade entre as classes sociais, ao favorecer a população de baixa renda, repartindo o espaço público de maneira mais democrática e justa
- Reforçar a gestão de políticas públicas de mobilidade, capacitando o organismo gestor de transito e transporte para assumir a coordenação de projetos de Mobilidade do Município
- Adequar a lógica de circulação rádio - concêntrica à nova condição de multipolaridade da cidade de Ribeirão Preto
- Implantação de vias de prioridade do transporte coletivo
- Implantar redes de ciclovias e suas infraestruturas auxiliares

O PlanMob propõe, dentro destas premissas, algumas estratégias específicas. Por exemplo, a reorganização do sistema viário. O sistema viário brasileiro em geral, tal como a Lei Complementar 2204/2007 do Sistema Viário de Ribeirão Preto, caracteriza-se por uma estrutura rádio-concêntrica, a partir de estruturas que desviem o trafego perimetral e que evitam a passagem do transito pela região central da área urbana.

Esta configuração viária, que apresenta vias radiais e perimetrais (como vias de velocidade rápida, vias expressas) presume que as cidades continuariam com a configuração urbana de uma única centralidade, caracterizada por "viagens pendulares de base residenciais". (PLANMOB-RP, p.154, 2012).

Com a dispersão da malha urbana por meio do espraiamento das vias pelo maior uso do veículo particular a partir dos anos 1960, as atividades urbanas também se espalharam e com isso, não estariam mais concentradas em uma única centralidade. Esses outros eixos também "polarizaram" atividades comerciais e de serviços, e portanto, os eixos não seriam apenas locais de passagem, em que "prevaleceriam deslocamentos entre moradias e empregos." (PLANMOB-RP, p.154, 2012).

Desta forma, o Plano de Mobilidade de 2012 propõe uma configuração funcional semelhante à de malha, "composto por 7 eixos estruturadores principais e de outros eixos estruturadores secundários", diferente do sistema radio-concê ntrico do Plano Viário anterior. Este sistema evita a circulação de automóveis na região central da cidade. Esta malha seria mais densa, e portanto há a difusão da circulação, o que evita a concentração de tráfego em poucas vias. Também há a menor secção do tecido urbano por vias de maior porte, e as operações de tráfego podem ser feitas em nível, sem necessidade de grandes obras (viadutos, pontes, etc.)

Assim, as dimensões das vias preveem duas faixas de rolamento, uma de estacionamento (para cada sentido) e um canteiro central, e de acordo com a demanda de circulação, a faixa de estacionamento pode ser alterada como faixa de rolamento.

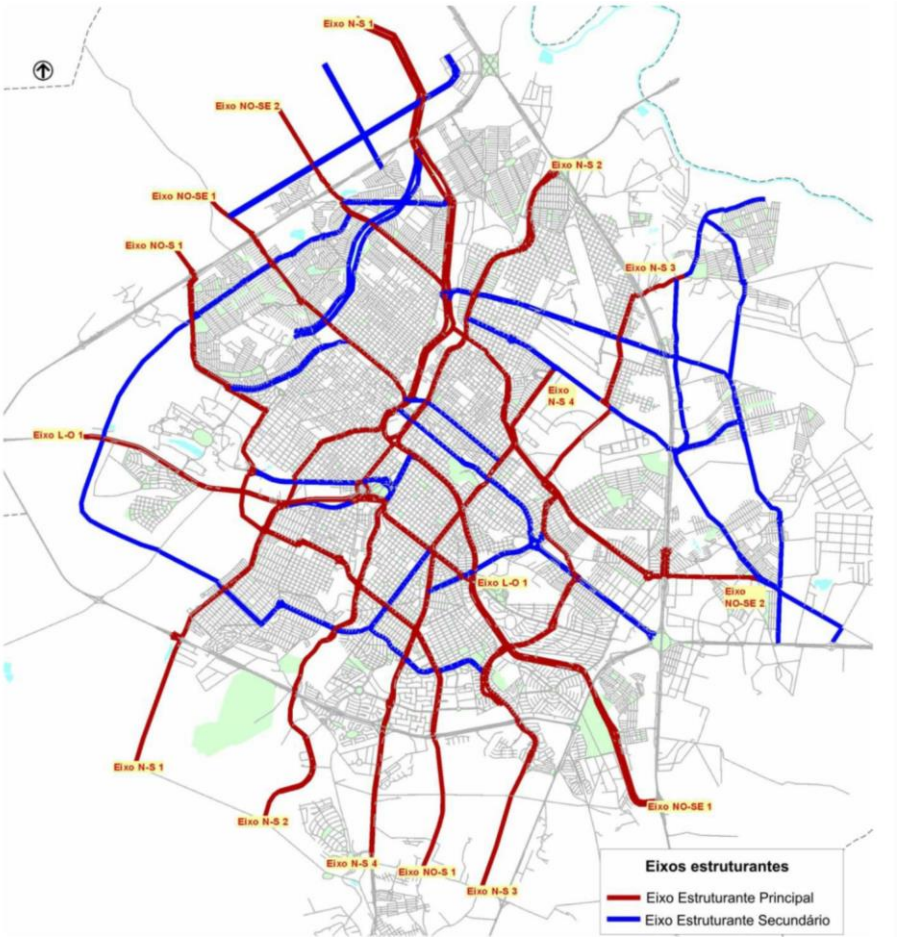
Pela proposta, as maiores alterações (pela proposta de malha adensada) se darão nas regiões leste, oeste e sul. As regiões Leste e Oeste detêm ausência de vias e obras de transposição de "barreiras", como o rio. Dá-se o exemplo dos bairros Jardim Candido Portinari, Jardim Diva T. de Carvalho, Jardim Florestan Fernandes e Parque

dos Servidores para “consolidação de uma malha viária urbana”, o que evitaria a população local a se deslocar apenas pela Rodovia Anhanguera; na zona Oeste, o adensamento do sistema viário que interliga eixos radiais existentes ou de “fácil implantação”, e também em áreas de expansão (como a Fazenda Galo Bravo, que visa adensamento para famílias de classe média, com malha urbana de espaçamento de 750 metros, que a faz mais densa) e nas áreas de expansão de condomínios fechados da zona Sul (área de adensamento para famílias de classe alta). .(PLANMOB-RP,p.156,2012)

Fez-se também uma nova classificação do sistema viário estrutural da cidade, dentro da categoria já utilizada pelo sistema de Transito de vias arteriais (conector dos setores intraurbanos, permitindo velocidade de até 60 km/h). Essas vias urbanas foram classificadas não apenas a partir de sua função como circulação, mas também como “polarizadoras e articuladoras de atividades”, sendo elas os Eixos Estruturantes Principais e os Eixos Estruturantes Secundários.(PLANMOB-RP,p.157,2012)

Enquanto os Eixos Estruturantes Principais ligam diferentes regiões de Ribeirão Preto e também fazem o trânsito radial de longa distância por meio de corredores urbanos, os Eixos Estruturantes Secundários são complementares aos Principais, no sentido de que haja estruturação de diferentes regiões quanto a infraestrutura de mobilidade. (PLANMOB-RP, p.157, 2012)

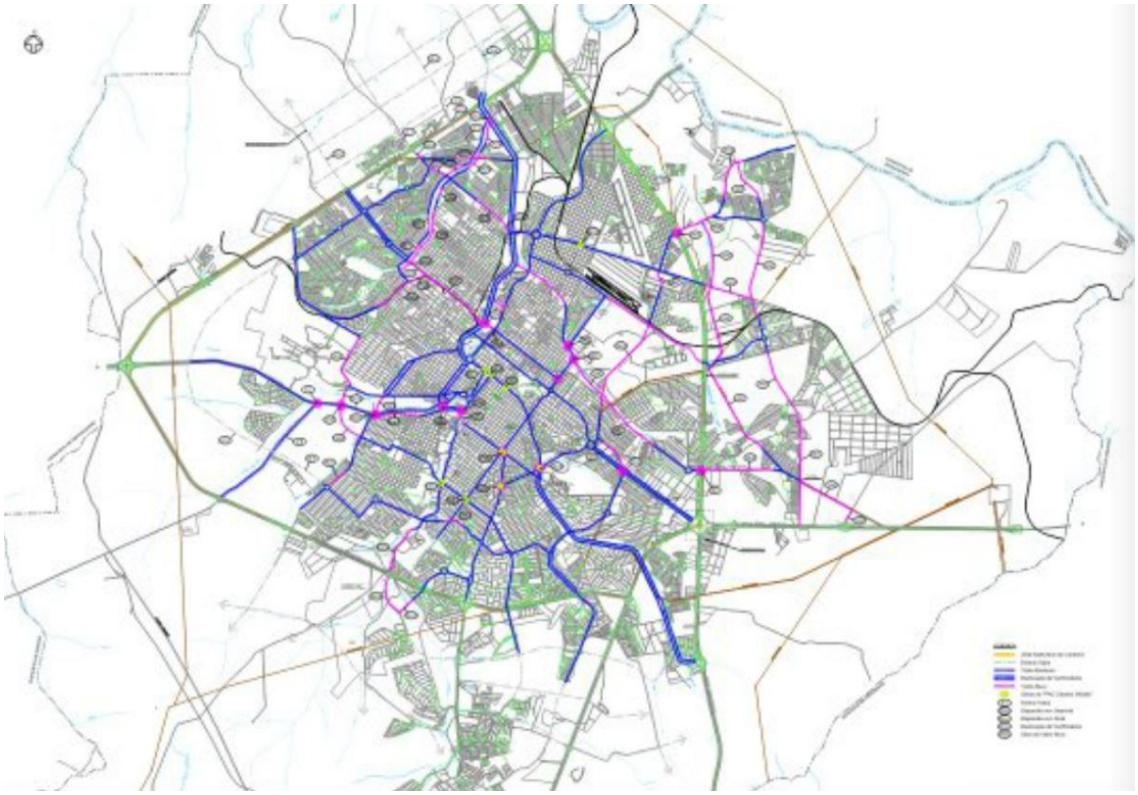
Figura 18. Organização dos Eixos Estruturantes.



Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto.2012.

Por fim, para que o sistema viário se transforme em um sistema de malha, o Plano apresenta as alternativas de intervenção voltadas para a conexão de vias já existentes ou pela implantação de novos assentamentos.

Figura 19. Organização dos Eixos Estruturantes.



Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto,2012.

Tabela 03. Obras previstas no Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto.

Código		Tipo de intervenção	Tipo de eixo estruturante	Obra	Função		Configuração por sentido*	Extensão (km)
					Geral	Específica		
D	1	Diretriz	Principal	Prolongamento da Av. Estevão Nomelini para além do Anel Viário Contorno	Eixo NO-SE 2	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R + 1E	2,00
D	2	Diretriz	Secundário	Prolongamento da Av. Maestro Alfredo Pires	Ligação L-O	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R + 1E	0,20
D	3	Diretriz	Secundário	Implantação de dispositivo em desnível sem acesso à rodovia (sob anel Viário de Contorno)	Ligação L-O	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R	
D	4	Diretriz	Secundário	Prolongamento da Av. Maestro Alfredo Pires para além do Anel Viário de Contorno	Ligação L-O	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R + 1E	2,00
D	5	Diretriz	Principal	Prolongamento da Av. Governador Mário Covas	Eixo N-S 1	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R + 1E	2,05
D	6	Diretriz	Principal	Prolongamento da Via Luiz Galvão Cézar	Eixo NO-SE 1	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R + 1E	2,05
D	7	Diretriz	Principal	Diretriz para implantação de dispositivo em desnível para conexão entre Av. Bandeirantes e SP 291	Eixo NO-S 1	Novas conexões centro-sul	2R	
D	8	Diretriz	Principal	Duplicação da SP 291	Eixo NO-S 1	Novas conexões centro-sul	2R + 1E	3,50
D	9	Diretriz	Secundário	Implantação de contorno viário oeste da USP	Contorno viário oeste da USP	Estruturação de ocupação urbana à oeste da USP	2R + 1E	9,00
DD	1	Dispositivo em desnível	Principal	Dispositivo de interligação entre avenidas Guadalajara e Henry Nestlé (sob SP 330)	Eixo NO-SE 2	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R	
DD	2	Dispositivo em desnível	Principal	Dispositivo para passagem sob a Av. Pres. Castelo Branco	Eixo N-S 3	Conexão entre sul e Aeroporto	2R	
DD	3	Dispositivo em desnível	Principal	Dispositivo de interligação Rua Antonia Mugnatto Marineck e Av. Recife (sob SP 330)	Eixo N-S 3	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R	
DD	4	Dispositivo em desnível	Secundário	Implantação de dispositivo em desnível para interligação da Av. Rio Pardo e Rua Ceará	Ligação L-O	Conexão das duas margens do Córrego Ribeirão Preto	2R + 1E	
DD	5	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de dispositivo em desnível para interligação da Rua Lucien Lison e prolongamento da Av. Pio XII	Eixo NO-S 1	Conexão USP - Jardim Centenário	2R	

* 2R = 2 faixas / 1E = estacionamento

Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto,2012.

Tabela 04. Obras previstas no Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto.

Código		Tipo de intervenção	Tipo de eixo estruturante	Obra	Função		Configuração por sentido*	Extensão (km)
					Geral	Específica		
DD	6	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de dispositivo em desnível para ligação entre Av. Patriarca e VN 23	Eixo N-S 2	Conexão Jardim Antártica e Jardim Morumbi	2R	
DD	7	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de dispositivo em desnível para ligação entre Av. 9 de Julho e DN 4	Eixo L-O 1	Reconfiguração da conexão centro-sudoeste	2R	
DD	8	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de dispositivo em desnível no cruzamento das avenidas 9 de julho, Indepedência e Pres Vargas	Eixo N-S 4	Melhoria da conexão centro-sul	2R	
DD	9	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de dispositivo em desnível no cruzamento das avenidas Antonio Diederichsen e Pres Vargas	Eixo N-S 4	Melhoria da conexão centro-sul	2R	
DD	10	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de dispositivo em desnível no cruzamento das avenidas Francisco Junqueira e Maria de Jesus Condeixa	Eixo NO-SE 1	Melhoria da conexão centro-sul	2R	
DD	11	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de passagem inferior na interseção das avenidas João Fiuz e Independência	Eixo NO-S 1	Melhoria da conexão L-O ao sul da área central	2R	
DD	12	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de viaduto na interseção das avenidas Caramuru e João Fiuza	Eixo NO-S 1	Melhoria da conexão L-O ao sul da área central	2R	
DD	13	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de viaduto na interseção das avenidas Jerônimo Gonçalves e Francisco Junqueira	Eixo NO-SE 1	Melhoria pontual em interseção	2R	
DD	14	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de viaduto na interseção das avenidas Brasil e Thomaz Alberto Whately	Eixo N-S 2	Melhoria pontual em interseção	2R	
DN	1	Dispositivo em nível	Principal	Interseção Av. Meira Junior e Marginal do Córrego Tanquinho	Eixo NO-SE 2	Implantação da Av. Marginal Tanquinho	2R	
DN	2	Dispositivo em nível	Principal	Interseção Av. Cavaleiro P. Innechi e Marginal do Córrego Tanquinho	Eixo NO-SE 2	Implantação da Av. Marginal Tanquinho	2R	
DN	3	Dispositivo em nível	Principal	Reconfiguração da conexão entre as avenidas Bandeirantes, Patriarca e Elpidio Gomes	Eixo N-S 2 e Eixo L-O 1	Reconfiguração da conexão centro-sudoeste	2R + 1E	
DN	4	Dispositivo em nível	Principal	Reconfiguração da conexão entre as ruas Felipe Camarão, José Bonifácio e Guatapará e Av. Caramuru	Eixo N-S 2 e Eixo L-O 1	Reconfiguração da conexão centro-sudoeste	2R	
DN	5	Dispositivo em desnível	Principal	Implantação de ponte sobre o Córrego Retiro Saudoso no alinhamento da Rua José Bonifácio	Eixo NO-SE 1	Aumento de acessibilidade	2R	

Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto,2012.

Tabela 05. Obras previstas no Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto.

Código		Tipo de intervenção	Tipo de eixo estruturante	Obra	Função		Configuração por sentido*	Extensão (km)
					Geral	Específica		
DN	6	Dispositivo em nível	Principal	Implantação de ponte sobre o Córrego Retiro Saudoso no alinhamento da Rua Tamandaré	Eixo NO-SE 1	Aumento de acessibilidade	2R	
DU	1	Duplicação	Secundário	Duplicação da Av. José Antônio Ferrarezi	Ligação N-S	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	2,70
DU	2	Duplicação	Secundário	Duplicação da Estrada José Antônio Bernardes	Ligação N-S	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	0,40
DU	3	Duplicação	Principal	Duplicação da Av. Henry Nestlé	Eixo NO-SE 2	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	1,80
DU	4	Duplicação	Principal	Duplicação da Rua Antonia Mugnatto Marineck	Eixo N-S 3	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	1,00
DU	5	Duplicação	Secundário	Duplicação da Rua Antonia Mugnatto Marineck	Ligação L-O	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	1,30
DU	6	Duplicação	Principal	Duplicação da Rua Francisco Buonvicini	Eixo NO-SE 2	Melhoria da conexão entre as duas margens do Córrego Ribeirão Preto	2R + 1E	0,90
DU	7	Duplicação	Principal	Duplicação da Av. Do Rio Pardo até via Expressa Norte	Eixo NO-SE 1	Reestruturação da conexão centro-oeste	2R + 1E	1,90
DU	8	Viário novo	Secundário	Duplicação da Av. Rio Pardo entre Rua Salvador Neves e Av. Dom Pedro I	Eixo av. Rio pardo	Eixo av. Rio pardo	2R + 1E	1,10
DU	9	Duplicação	Principal	Duplicação da Av. Luigi Rosiello	Eixo NO-S 1	Conexão USP - Jardim Centenário	2R + 1E	1,50
DU	10	Duplicação	Principal	Duplicação da Rua Lucien Lison	Eixo NO-S 1	Conexão USP - Jardim Centenário	2R + 1E	0,40
DU	11	Duplicação	Principal	Duplicação da Av. Patriarca	Eixo N-S 1	Novas conexões centro-sul	2R + 1E	1,90
DU	12	Duplicação	Principal	Duplicação da Av. Adelmo Perdiza	Eixo N-S 2	Melhoria da conexão centro-sul	2R + 1E	1,40
DU	13	Duplicação	Secundário	Duplicação da Av. Dr. Ângelo G. Gallo	Ligação C-S	Melhoria da conexão centro-sul	2R + 1E	0,50
VN	1	Viário novo	Secundário	Interligação das avenidas Nelson Ferreira de Melo e José Antônio Ferrarezi	Ligação N-S	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	1,90

Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto,2012.

Tabela 06. Obras previstas no Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto.

Código		Tipo de intervenção	Tipo de eixo estruturante	Obra	Função		Configuração por sentido*	Extensão (km)
					Geral	Específica		
VN	2	Viário novo	Secundário	Interligação das avenidas Dr. Fernando Mendes Garcia e Nelson Ferreira de Melo	Ligação N-S	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	2,60
VN	3	Viário novo	Secundário	Prolongamento da Av. Dr. Fernando M. Garcia	Ligação N-S	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	1,20
VN	4	Viário novo	Secundário	Pavimentação da Estrada Luiz Alves Pereira (ao longo da LT de alta tensão)	Ligação L-O	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	1,60
VN	5	Viário novo	Principal	Marginal do Córrego Tanquinho	Eixo NO-SE 2	Implantação da Av. Marginal Tanquinho	2R + 1E	3,10
VN	6	Viário novo	Principal	Marginal do Córrego Tanquinho	Eixo NO-SE 2	Implantação da Av. Marginal Tanquinho	2R + 1E	1,70
VN	7	Viário novo	Secundário	Prolongamento da Av. Dr. Marcos A. M dos Santos até Av. Profa. Dina Rizzi (ao longo da LT de alta tensão)	Ligação N-S	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	2,70
VN	8	Viário novo	Secundário	Interligação da Av. Profa. Dina Rizzi e Rua Antonia Mugnatto Marineck (ao longo da LT de alta tensão e Córrego das Palmeiras)	Ligação N-S	Consolidação da malha viária à leste da SP 330	2R + 1E	3,80
VN	9	Viário novo	Principal	Implantação de nova avenida paralela a Rua Dom Luiz do Amaral Mousinho (ao longo de LT de Alta Tensão)	Eixo N-S 3	Conexão entre sul e Aeroporto	2R + 1E	0,90
VN	10	Viário novo	Principal	Implantação de nova avenida interligando Av. Juscelino K. De Oliveira e Av. Dr. Oscar de Moura Lacerda (inclui desapropriação)	Eixo N-S 3	Conexão entre sul e Aeroporto	2R + 1E	2,70
VN	11	Viário novo	Principal	Prolongamento da Av. Luis Augusto de Gomes Matos até Av. Thomaz A. Whately	Eixo N-S 3	Conexão entre sul e Aeroporto	2R + 1E	0,50
VN	12	Viário novo	Secundário	Prolongamento da Av. Thomaz Alberto Whately	Eixo L -O	Prolongamento do eixo da Av. Thomaz Alberto Whately	2R + 1E	1,30
VN	13	Viário novo	Principal	Implantação de avenida de ligação entre Rua Francisco Buonvicini e Av. Expressa Norte	Eixo NO-SE 2	Melhoria da conexão entre as duas margens do Córrego Ribeirão Preto	2R + 1E	0,40
VN	14	Viário novo	Principal	Implantação de avenida entre Avenidas Pres. João Goulart e Esthevão Nomelini	Eixo NO-SE 2	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R + 1E	0,50

Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto, 2012.

Tabela 07. Obras previstas no Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto.

Código		Tipo de intervenção	Tipo de eixo estruturante	Obra	Função		Configuração por sentido*	Extensão (km)
					Geral	Específica		
VN	15	Viário novo	Principal	Prolongamento da Av. Esthevão Nomelini até Anel Viário de Contorno	Eixo NO-SE 2	Malha viária para expansão urbana na Faz. Galo Bravo	2R + 1E	0,30
VN	16	Viário novo	Secundário	Implantação de nova via na margem direita do Córrego dos Campos, complementando trechos existentes	Ligação N-S perimetral	Implantação da Av. Marginal ao córrego dos Campos	2R + 1E	3,50
VN	17	Viário novo	Secundário	Implantação de nova via na margem esquerda do Córrego dos Campos	Ligação N-S perimetral	Implantação da Av. Marginal ao córrego dos Campos	2R + 1E	1,60
VN	18	Viário novo	Principal	Prolongamento da Rua Vila Nova até Rua Elpídio de Faria	Eixo NO-SE 1	Reestruturação da conexão centro-oeste	2R + 1E	0,25
VN	19	Viário novo	Principal	Interligação da duplicação da Av. Do Rio Pardo e Rua José Valente Sobrinho (desapropriação de fundo de lotes residenciais e parte da área da Cia de Bebidas Ipiranga	Eixo NO-SE 1	Reestruturação da conexão centro-oeste	2R + 1E	0,70
VN	20	Viário novo	Secundário	Prolongamento da duplicação da Av. Rio Pardo até Av. Dom Pedro I	Eixo av. Rio pardo	Eixo av. Rio pardo	2R + 1E	0,50
VN	21	Viário novo	Secundário	Prolongamento da Rua Ceará	Ligação L-O	Conexão das duas margens do Córrego Ribeirão Preto	2R + 1E	0,30
VN	22	Viário novo	Principal	Prolongamento da Av. Pio XII	Eixo NO-S 1	Conexão USP - Jardim Centenário	2R + 1E	1,10
VN	23	Viário novo	Principal	Implantação de nova via para interligação entre binário das ruas Roque Nacarato e Visc. De Taunay, da Av. Do Café à Av. Bandeirantes	Eixo N-S 2	Conexão Jardim Antártica e Jardim Morumbi	2R + 1E	0,65
VN	24	Viário novo	Principal	Prolongamento da Av. Adelmo Perdiza	Eixo N-S 2	Melhoria da conexão centro-sul	2R + 1E	1,10
VN	25	Viário novo	Secundário	Interligação das avenidas Cel. Fernando Ferreira Leite e Mariano Pedroso de Almeida	Ligação L-O	Conexão Alto da Boa Vista e Parque Ribeirão Preto	2R + 1E	0,50

Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto,2012.

Ainda, o Plano de Mobilidade previa mudanças no sistema de transporte coletivo, nos quesitos operacionais, de infraestrutura, tecnológicos e de serviços associados.

A viabilidade do programa se dá por meio de investimentos diretos e investimentos privados, realizados a partir do período de concessão da linha de transporte pelo consorcio Pró-Urbano à época de 2012.(PLANMOB-RP, p.171, 2012)

O programa de intervenções nas linhas do transporte coletivo urbano se daria em:

1. Rede de oferta e serviços
2.Veículos
3. Terminais e Estações
4. Corredores Operacionais
5. Controle de Operação e Segurança
6. Informação ao passageiro e cidadão
7.Cobrança e Sistema de arrecadação
8.Tarifação
9.Atendimento ao passageiro preferencial
10.Gestão Pública

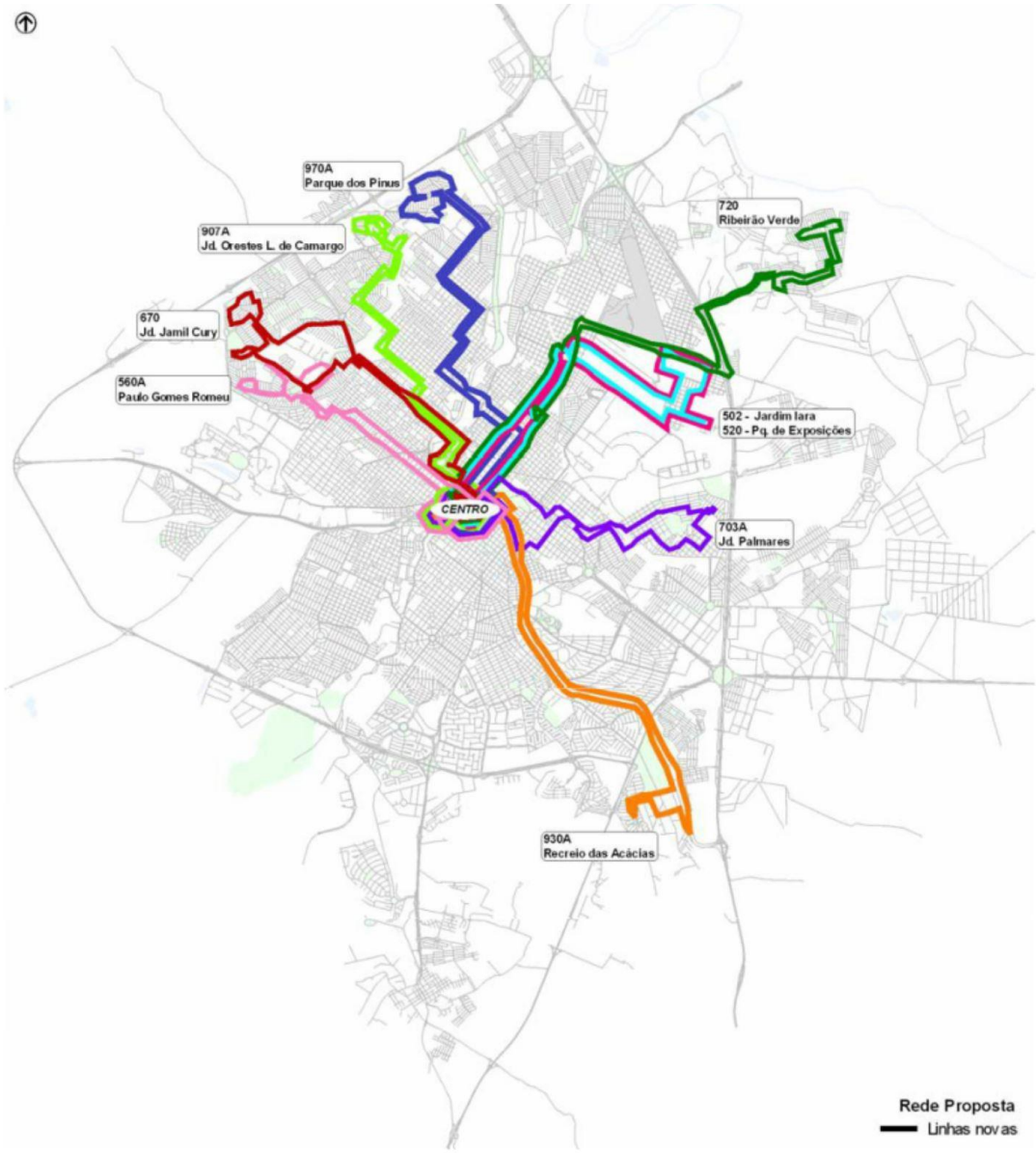
Também, há 3 tipos de serviços característicos da rede de transportes coletivo, separados por função e tipo de veículo operacional. São eles: o serviço alimentador, serviço comum e serviço estrutural. (PLANMOB-RP, p.171,2012)

Figura 20. Traçado de linhas atuais com ampliação de oferta.



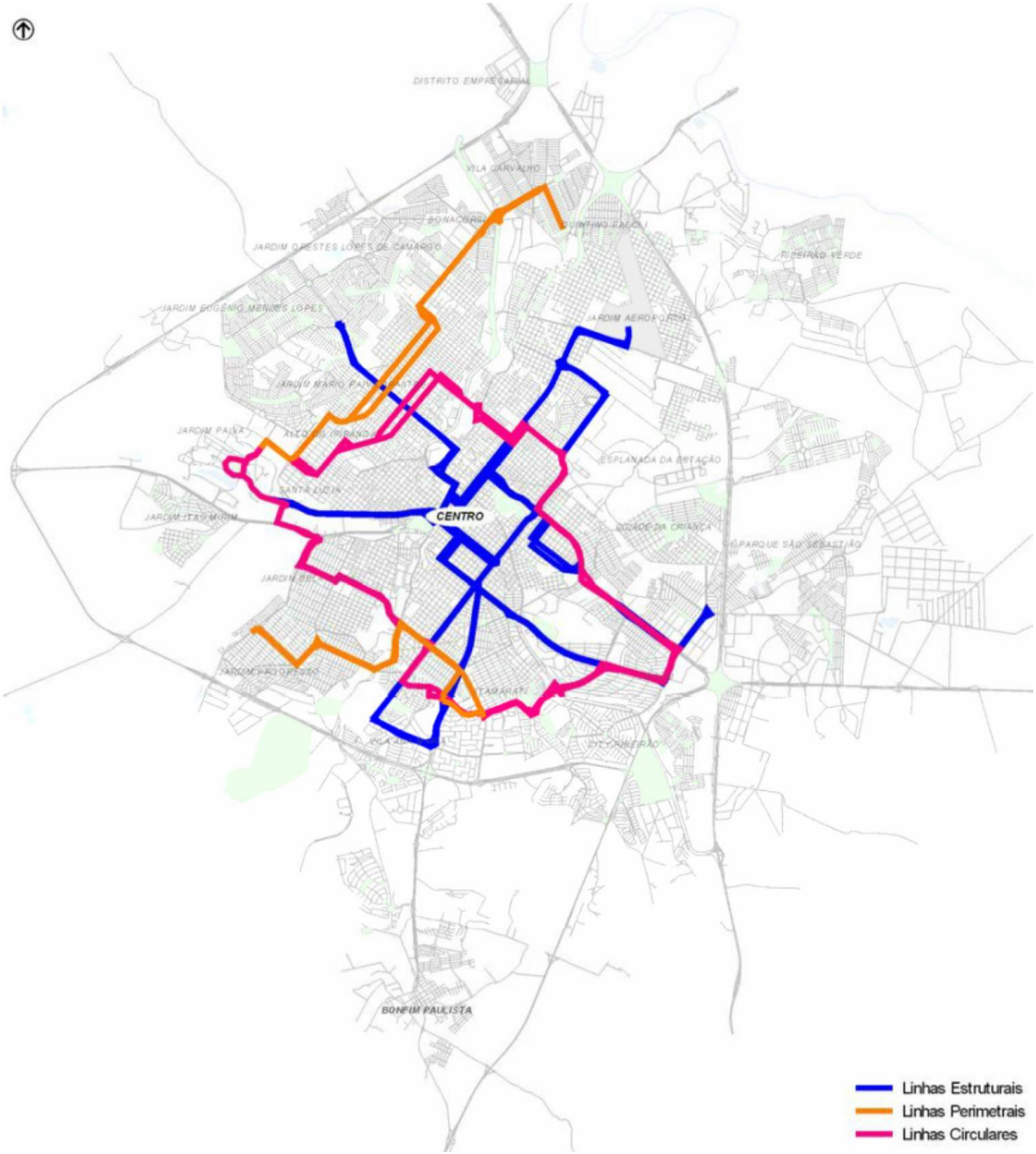
Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto, 2012.

Figura 21. Traçado das 7 linhas novas.



Fonte: Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto – Planmob Ribeirão Preto, 2012.

Figura 22. Traçado de rede das linhas estruturais.



Fonte: PLANMOB 2012.

-

Figura 23. Acréscimo de oferta resultante das alterações de rede.



Fonte: PLANMOB 2012.

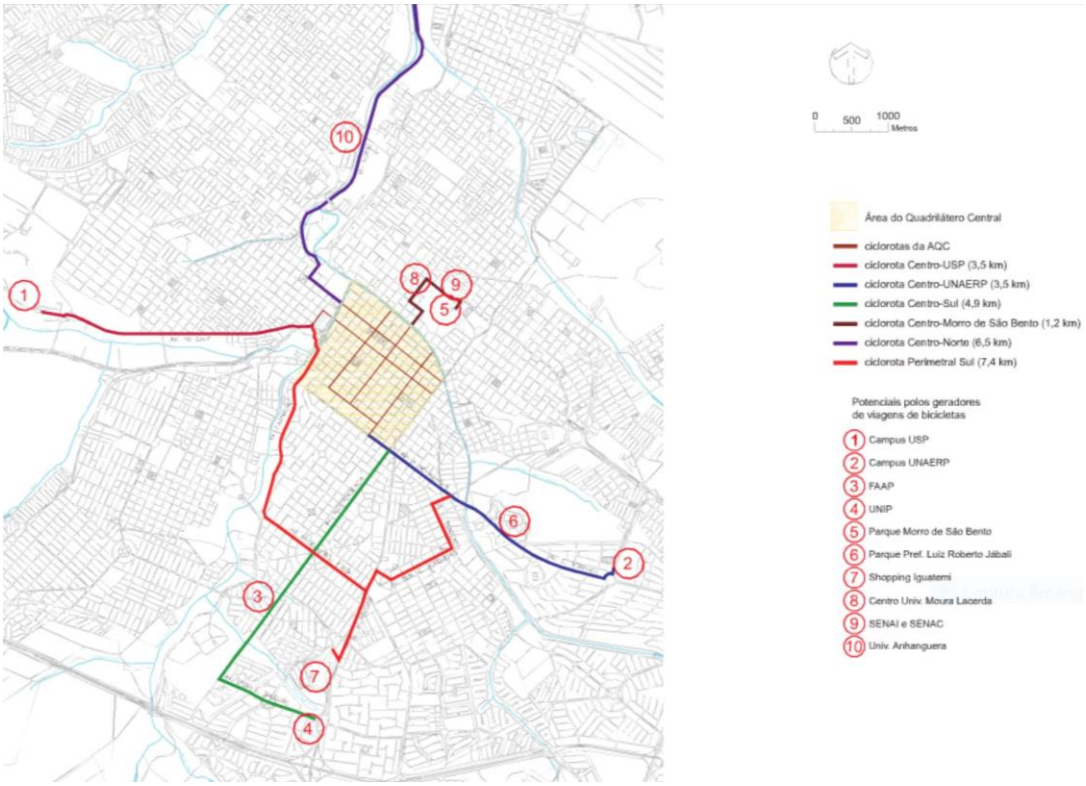
O Plano faz alusão também aos transportes não-motorizados, como o deslocamento a pé e o transporte cicloviário. Sobre o primeiro, segue manuais sobre projetos de passeios públicos e normativas para "assegurar a qualidade das calçadas". Assim, este pontua requisitos importantes como a largura das calçadas, o pavimento de passeio, a inclinação transversal, rampas longitudinais, obstáculos ao longo da via, iluminação, drenagem e o mobiliário urbano.

Já em relação ao transporte cicloviário, este se mostra ganhando espaço nas políticas de planejamento urbano, de forma que não se tem objetivo apenas a infraestrutura cicloviária como também a "gestão de circulação" para evitar conflitos com outros modos de transporte. (PLANMOB-RP, p. 196, 2012)

Se o Plano Viário de 2007 já previa estrutura cicloviária (ciclovias e ciclofaixas) espraiada por toda a área urbana, o Plano de Mobilidade de 2012 abrange trechos prioritários e pequenas intervenções. Assim, deve-se implantar a estrutura geralmente relacionada a polos geradores de viagens prioritários, como escolas técnicas, parques municipais e universidades, atendendo à distancias não maiores que o tempo de 10 minutos de deslocamento. (PLANMOB-RP, p.196, 2012)

Se avaliou no Plano de Mobilidade que o quadrilátero central e outras regiões devem possuir uma "demanda reprimida" de eixos para bicicletas e por isso, planeja-se instalar rotas para tráfego compartilhado. Algumas vias já estavam previstas no Plano Viário de 2007, tal como as rotas do centro às universidades (USP, UNAERP) e as rotas centro-sul, centro-norte; outras propostas de rotas são aquelas ligadas a equipamentos de ensino e áreas importantes de lazer da cidade; outras relacionadas aos mini-terminais de coletivo e também a bicicletários; além do Programa de Ação na área do Quadrilátero Central.(PLANMOB-RP , p.219, 2012)

Figura 24. Estrutura de implantação dos trechos prioritários cicláveis.



Fonte: PLANMOB 2012.

Ainda, há o projeto para o novo tipo de inserção de automóveis na área central, diferenciado na área considerada centro hiperexpandido das outras áreas do Quadrilátero Central. Na área do hipercentro expandido, que passará por mais alterações, visto que a área pública de estacionamentos supera muito a área pública para pedestres. Sendo assim, estacionamentos não seriam mais admitidos em detrimento da área para pedestres. Portanto, a renovação urbana se faria ao ofertar vagas em novos edifícios, por meio de estacionamentos verticalizados ou estacionamento no miolo de quadra, e ainda um estacionamento subterrâneo público em uma praça (Praça Carlos Gomes).(PLANMOB-RP, p.221, 2012)

Há a questão da extensão dos calçadões por meio de vias de rolamento de uma única faixa, que também passariam por renovação (de calçamento, de mobiliário, iluminação urbana, etc) na área do hipercentro. Estas vias, devido à grande concentração de atividades comerciais durante o dia, poderiam ser assim fechadas ao trafego em horário comercial e abertas à noite (devido à redução do fluxo de pedestres e quesitos de segurança). (PLANMOB-RP, p.222, 2012)

Figura 25. Proposta para área do Quadrilátero Central.



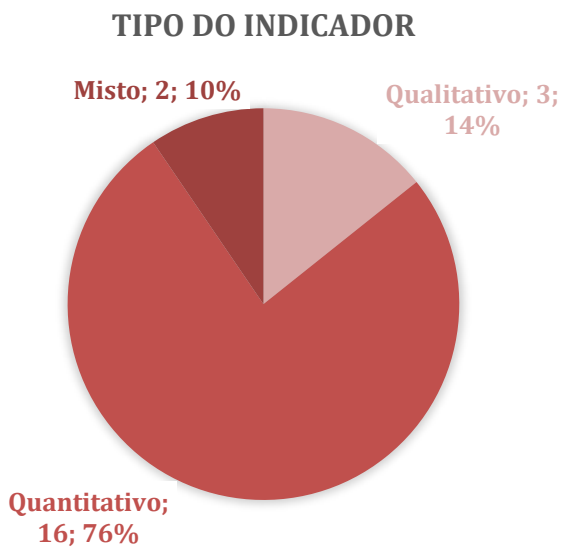
Fonte: PLANMOB 2012.

5. ANÁLISE DOS INDICADORES NO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO

Após a escolha de indicadores globais e secundários, tem-se que o estudo fará análise de 21 indicadores, dos quais 16 se classificam como Quantitativos, 3 Qualitativos e 2 Mistos. Dentre eles, 10 são Quantitativos Tradicionais, 2 Qualitativos Tradicionais, 3 Quantitativos Espaciais,1 Qualitativo de Presença/Ausência. Em geral, os indicadores de tipologia tradicional foram obtidos através de dados de sites ou de estudos de órgãos públicos (institutos, órgãos, secretarias) e os quantitativos espaciais mensurados com a ajuda da base cartográfica digital do Município, estudos censitários e da ferramenta de Desenho Assistido por Computador (CAD).

Os dados obtidos se resumem ao intervalo de 2007 a 2018, a depender do período de coleta dos estudos e pesquisas censitárias feitos por agentes externos.

Gráfico 01. Tipos de Indicadores



Fonte: própria.

Quanto ao resultado da pesquisa, tem-se que o indicador global $IMUS_G$ para o município de Ribeirão Preto obteve valor 0,633 (na escala de 0,00 a 1,00). Na escala de avaliação da autora do indicador IMUS, valores acima de 0,5 são considerados bons.

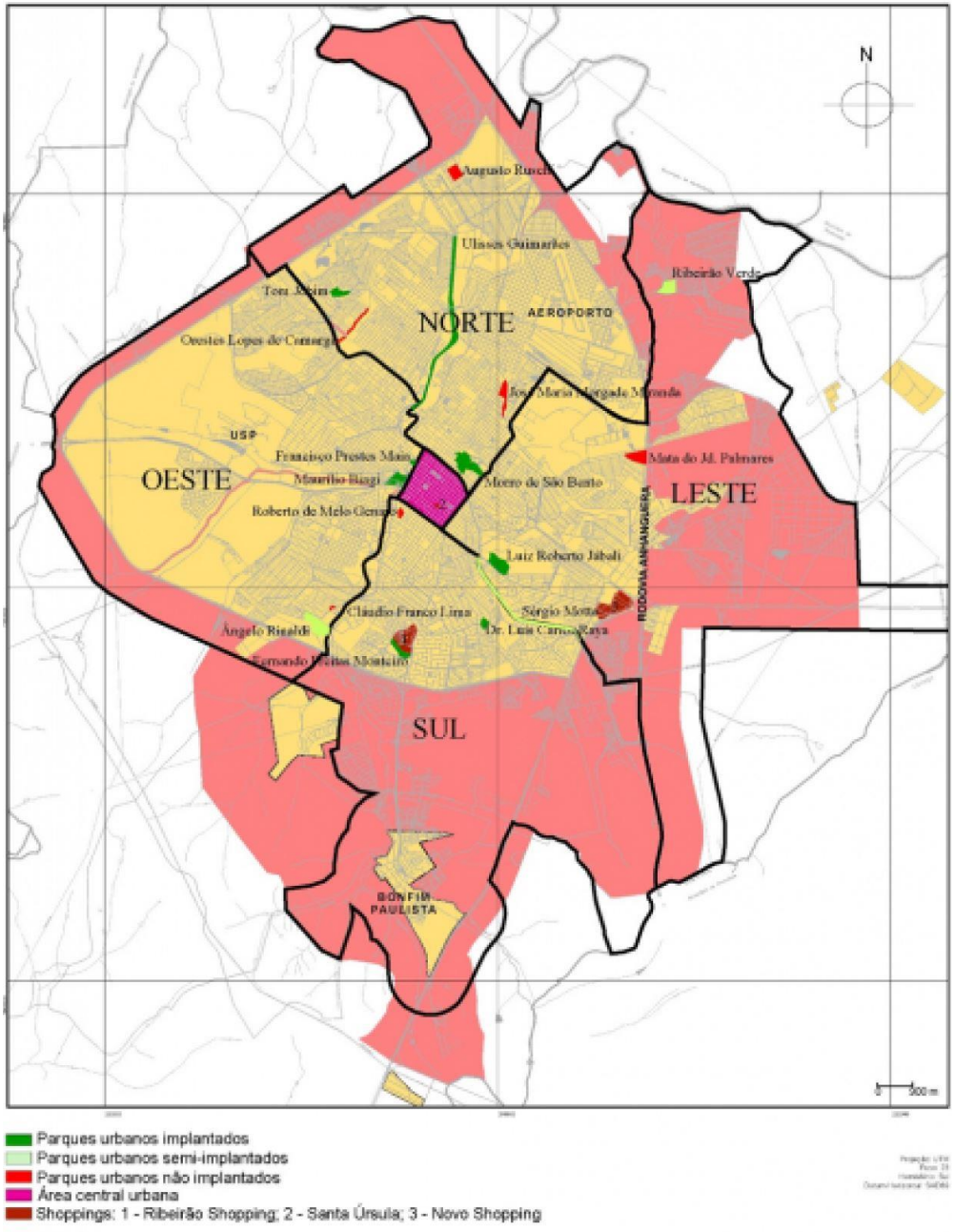
(ANEXO 1 –TABELAS IMUS 10.pdf)

No entanto, ao analisar os indicadores individualmente que formam o IMUS Global, percebe-se que entre os indicadores escolhidos para esta proposta de estudo, 5 detêm score 0,00 (Tempo de viagem, Densidade Populacional Urbana, Índice passageiro/Km, Modos não-motorizados x modos motorizados, índice de Motorização). Apenas o índice de Legislação Urbanística alcançou resultado máximo de 1,00 ponto no score.

Dos IMUS Setoriais, tem-se valores relativamente próximos de todos, embora o que aponte ligeira melhora seja o Índice Setorial Ambiental, com alcance de 0,06 pontos do indicador, que mostra que a quantia de áreas verdes por habitante (ao contar com parques), além de outros fatores como o maior consumo de combustíveis renováveis ao invés de fósseis na cidade possibilitaram um valor mais alto para esse índice setorial.

Os principais parques (maiores) implantados na área urbana de Ribeirão se encontram rentes à área central, embora espraiados por todas as regiões/setores (Norte, Sul,etc) do município, como os parques Maurílio Biaggi, Morro de São Bento e Parque Francisco Prestes Maia, enquanto outros se espraiam mais ao Sul e à Leste, como os Parques Luis Roberto Jábali e Luís Carlos Raya, por exemplo. Pode-se sugerir que a localização dos parques com melhor infraestrutura está aliada às regiões de maior renda per capta na cidade. O score do indicador do IMUS para Parques Urbanos e Áreas Verdes Urbanas resultou relativamente alto (score:0,85)

Figura 26. Parques Urbanos de Ribeirão Preto.



Fonte: adaptado da Secretaria de Planejamento e Gestão Ambiental, GOMES (2013)

Quanto aos indicadores agregados nos temas de Acessibilidade aos Sistemas de Transporte (score 0,95 para o indicador Despesa com Viagens) e de Redução de viagens, tem-se por exemplo que o score de Tempo de Viagem com Transporte Público a trabalho em Ribeirão Preto foi de 61 minutos (índice do IMUS: score 0,00 para indicador Tempo de Viagem e score 0,25 para Ações para o Tráfego Motorizado). Comparado ao tempo em conta de outras regiões metropolitanas no Brasil que

apresentam resultados superiores a 74 minutos (MOOVIT, 2019), o cidadão de Ribeirão Preto se desloca menos com o transporte público com intenção de trabalho do que em outras cidades inseridas em regiões metropolitanas, o que pode significar que este acaba por se utilizar mais de outros modos de transporte para tal ainda comparado ao cidadão destas outras localidades (como automóveis ou andar a pé, dado pelo indicador Número de Viagens, score:0,95) devido a qualidade do transporte e preço da passagem (devido aos poucos subsídios dados ao transporte público na cidade). Esse indicador, assim, relaciona-se a outros, como por exemplo a idade da frota de ônibus municipal (score:0,77), de aproximadamente 5,6 anos até a troca de ônibus em 2019 (um dos indícios da qualidade do transporte público oferecido à população) e à queda da demanda de passageiros pelo transporte público (score:0,5), que no período entre 2018 e 2019, alcançou um auge de 5,18 milhões de pessoas em Agosto de 2018, e no entanto, de 4,9 milhões de indivíduos em maio de 2019. (TRANSERP,2018, 2019)

O indicador relativo à Extensão e Conectividade das Ciclovias (score: 0,01) demonstra que a extensão delas é pequena (19,3 km) e sua localização é esparsa. Em geral, as ciclovias existentes são pequenos trechos, sendo o mais extenso da Via Norte (5,6 km, zona Norte) e Vila do Golfe (3,55 km, zona Sul). Mesmo assim, de acordo com o Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto (2012), a população que mais se utiliza dos modos-não motorizados (incluindo bicicleta) se localiza na Zona Norte. Sabe-se que do total de modos principais de transporte em 2018, a bicicleta representava 3%.

Da implantação dos novos trechos de ciclovia, pela Audiência Técnica de ciclovias em outubro de 2018 do PLANMOB-RP, os trechos que visam conexão das várias regiões estão previstos para a 1ª fase de implantação em 2020. Estas conexões interligam: o centro à região Norte da cidade, as regiões Norte e Sul, as ciclovias da USP, os parques e também alguns polos geradores de tráfego localizados nas zonas Sul e Centro (total: 24,9 km de extensão).

O tema de Acidentes de Trânsito e Transporte Individual pode indicar que o score (0,98) do número de mortes ao ano dividido pela população seja relativamente bom (o que indicaria número de mortes relativamente baixo), e ainda pode estar vinculada às ações para o tráfego motorizado (como campanhas educativas, melhoria da sinalização, etc), que no score do município, que ainda assim é considerado baixo (0,25).

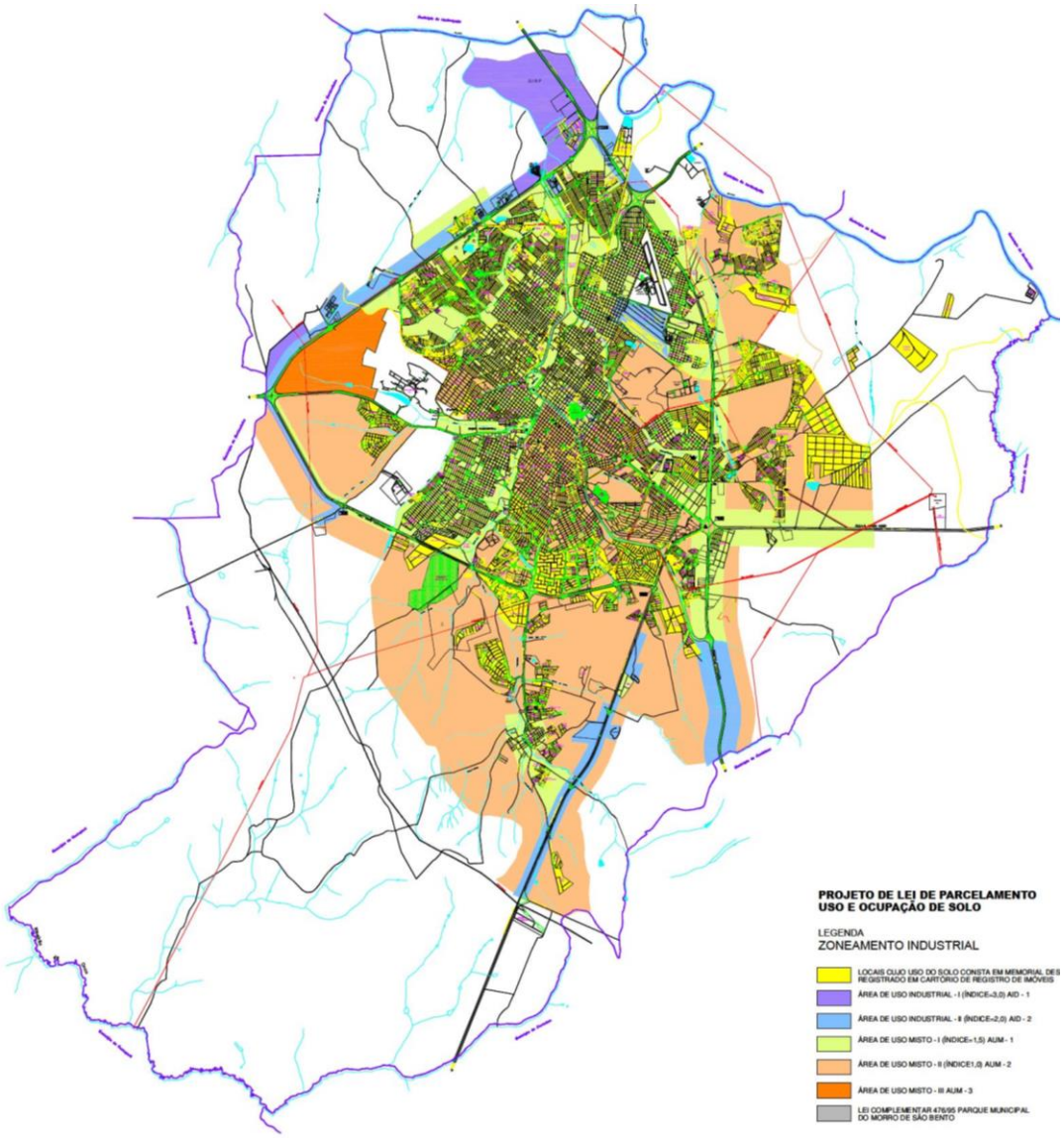
Quanto aos indicadores escolhidos no domínio de Planejamento, Controle e Uso do Solo, estes apresentam scores de 0,00 e 0,50, o que indica que quanto às edificações, a cidade é relativamente pouco adensada de acordo com o parâmetro utilizado pelo próprio IMUS, e por isso, o espraiamento das atividades cotidianas das pessoas ocorre quando se percorrem longas distâncias. Também, as áreas comuns de uso misto comercial, de serviços e residencial concomitantes (Área de Uso Misto - AUM I, II) de acordo com o mapa de Uso e Ocupação do Solo de 2006 do município podem estar relacionado às quantias de deslocamentos entre setores, visto que os dados do relatório final do PlanMob 2010 mostram que os deslocamentos por coletivo são associados a atividades como trabalho para outros setores da cidade (com distâncias mais longas) e o meio é relativamente mais utilizado para deslocamentos nos setores Norte e Oeste (aproximadamente 26% e 25% dos deslocamentos totais na urbe). Em ambos os setores, a população é considerada de renda mais baixa. (p.24, PLANMOB 2010)

Ainda, existe a relação de que esta mesma população (de ambos os setores), devido a menor renda, utilize-se de (juntas) 75% do deslocamento por bicicleta e de 70% dos deslocamentos a pé feitos na cidade. O indicador do número de modais do município é médio, dado o score :0,5. (p. 27, PLANMOB 2010)

Sobre o modo individual de transporte, este ocorre de maneira mais densa nas zonas Oeste e Sul. Ainda de acordo com o relatório do PLANMOB 2010, os indivíduos que utilizam carro com intuito de trabalho em geral vivem mais próximos ao local do trabalho.

Embora os dados energéticos do Estado de São Paulo apontem que Ribeirão Preto fosse o 5º município dentre os 15 maiores consumidores de derivados do petróleo do Estado, o indicador de Consumo de Combustível, dado pela divisão dos litros vendidos de gasolina anualmente pela população urbana total, obteve score alto :0,95.(SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E MEIO AMBIENTE-SP, p.69, 2018)

Figura 27: Projeto de Lei de Parcelamento do Uso e Ocupação do Solo.



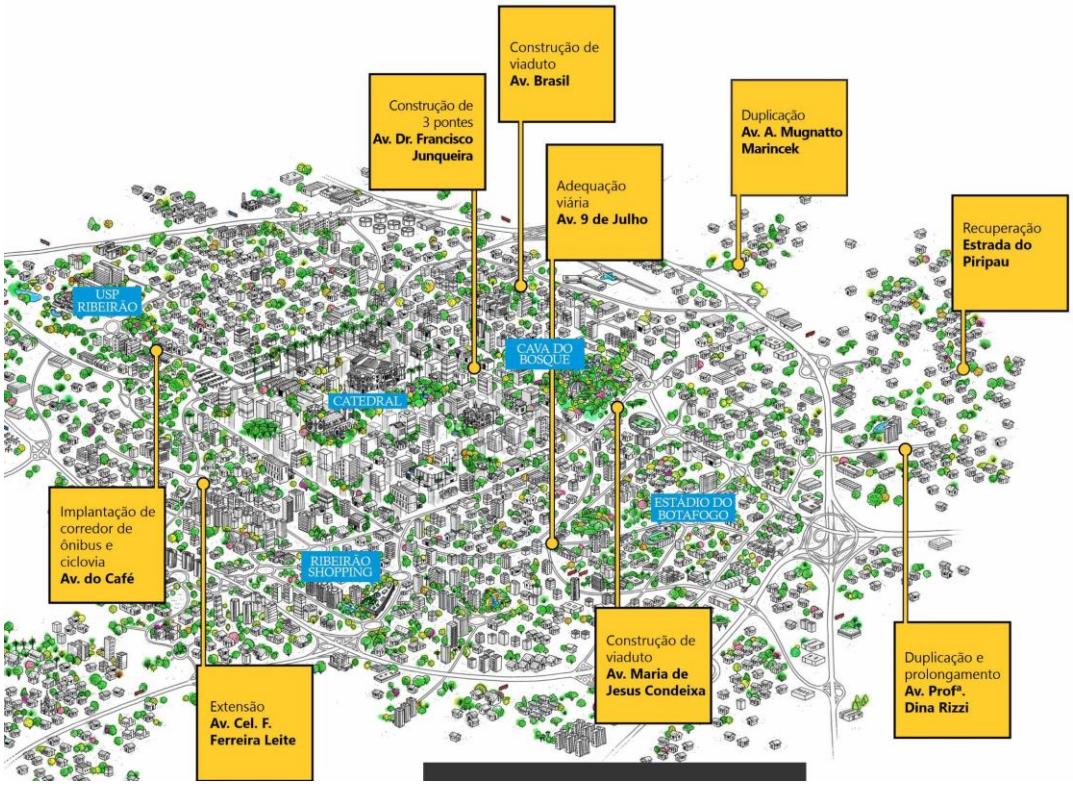
Fonte:PMRP.

Em relação às obras executadas previstas no Plano de Mobilidade (Ribeirão Mobilidade), até Agosto de 2019 foram concretizadas 3 pontes (consideradas parte de 3 projetos de 6 do tipo Intervenção em Nível) no Córrego Retiro Saudoso, do alinhamento das ruas José Bonifácio e rua Paraíba, do alinhamento das ruas Visconde de Inhaúma e Rua Tamandaré, com funções no eixo NO-SE, especificamente com intuito de aumento da acessibilidade, localizadas no Centro da cidade; e a ponte entre

as ruas Barão do Amazonas e Benjamin Constant, também entre o Centro e a região dos Campos Elíseos. Essas são obras viabilizadas no pacote do PAC II Cidades Médias de acordo com o Mapa 07- Propostas de Intervenções do Sistema Viário do Plano de Mobilidade.(PLANMOB,p.170,2010)

Até a época de Agosto de 2019, ainda, estavam em andamento o recapeamento da região Oeste (123.600m² de recapeamento), da região Norte (109300 m²), e da região Sul (79900m²); a recuperação do trecho da estrada do Piripau (5,8 km); a duplicação da av. Antonia Marincek ; a ampliação de 1,3 km da av. Coronel Fernando Ferreira Leite; e a readequação viária das avenidas Portugal, 9 de Julho, Diederichsen, Costábile Romano, além da readequação viária do cruzamento das avenidas Diedrichsen,Presidente Vargas e Itatiaia.

Figura 28: Obras concluídas e em andamento.



Fonte: Mobilidade Ribeirão. 2019. Disponível em: http://ribeiraomobilidade.com.br/

A partir de análise do PLANMOB 2012, dentre as 15 obras com horizonte de conclusão de 3 anos, apenas 4 foram entregues até o período em 2019. Todas compreendem obras classificadas nos eixos Norte-Sul, Noroeste-Sul, Noroeste-Sudeste. Os valores estimados de custo estão entre R$1milhão e R$25 milhões das 15

obras, e por uma breve leitura dos dados, percebe-se que as obras até então entregues estavam na faixa de valor de R$1 milhão (3 pontes) (p. 239-240, 2012).

A única obra já finalizada que havia horizonte de entre 7 a 12 anos para término é a duplicação da Rua Antonia Mugnatto Marinceck, com funções no eixo Norte-Sul e ligação Leste-Oeste, de valores à época estimados em aproximadamente R$1 milhão cada. A atribuição dos custos das obras são da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto e do loteador das áreas.(p.240,2012)

Do Plano de Mobilidade de 2012, os dados apontam que 42,1% dos investimentos são voltados para o transporte individual, 34% ao transporte coletivo e 16% entre o transporte coletivo e individual "sobrepostos". (p.235, 2012).

Pelo resultado do IMUS aplicados em Ribeirão Preto, em questão do alto índice de motorização (score:0,00), tem-se a percepção de que foram priorizadas obras iniciais (pontes na av. Dr. Francisco Junqueira) que viabilizassem a melhoria do fluxo de automóveis individuais no sentido NO-SE, que, como já dito anteriormente, seriam as regiões (Oeste e Sul) de mais utilização deste modo de transporte (ao invés de obras para melhoria do transporte público, como os corredores de ônibus).

A duplicação da av. Antonia Mugnatto Marinceck, já concluída, parece ter o intuito de melhoria do acesso de parte da população de bairros afastados (região L-9) à rodovia Anhanguera, e ao Subsetor Norte -13 e ao Jardim Aeroporto (visto que a rodovia seria uma barreira, e por isso, estariam isolados ao restante da área urbana se não fosse pela melhoria de acesso da av. Marinceck). Os bairros localizam-se na atual área classificada como ZEIS-1 (Zona Especial de Interesse Social-I) pela Revisão do Plano Diretor- 2017.

Já sobre os indicadores de Planejamento Urbano e Legislação Urbanística resultantes do IMUS, estes apresentam-se com nota média e máxima do score (score 1,00 para Legislação Urbanística e score 0,5 para indicador Plano Diretor) pois preenchem praticamente todos os pontos requeridos do indicador. No entanto, ainda há problemas relativos às novas mudanças que o próprio Plano de Mobilidade demanda. Por exemplo, o Plano de Mobilidade seria incompatível com o Plano Diretor em relação à retirada das vagas de estacionamento centrais, visto que o próprio Plano Diretor deveria apontar, portanto, não apenas novos equipamentos públicos urbanos tal qual edifícios-estacionamento (previsto no Plano de Mobilidade), como também novo regramento sobre o número de vagas por pessoa a partir do uso do solo, ou por metragem residencial e comercial).

Outra questão a ser apontada quanto ao Plano Diretor é relativa à incompatibilidade da abertura e construção de loteamentos para condomínios fechados (maiores exemplos na zona Sul de Ribeirão Preto) e a ideia de "sustentabilidade" do Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto. Aqui, trata-se de, na tradição da sociologia norte - americana e enfática em Castells (apud. Fernandes, p.68, 2004), "segregação ecológica", na qual as "periferias privilegiadas" são dotadas de todos os serviços básicos e infraestrutura. Diferentemente, a segregação involuntária ocorre devido à exclusão de certa população dentro de uma cidade que se "organizou de forma corporativa", pela "reestruturação produtiva no mercado de trabalho da indústria sucroalcooleira da região de Ribeirão Preto" (Fernandes, p.68, 2004), fenômeno que se observa na localização da maioria dos condomínios de habitação popular na cidade (por exemplo, a produção habitacional da COHAB-SP, desde o campus da USP até o aeroporto Leite Lopes – Brich, p.100, 2017) na zona Norte.

Assim, o poder público, vista a lógica do capital, acaba por atender aos "enclaves fortificados", em geral menos adensados, e tende sempre a expandir e aumentar seus gastos devido às maiores distâncias (para abertura de vias, recapeamento, construção de equipamentos como pontes, etc) desses enclaves em relação ao centro da cidade e a outros bairros de maior densidade populacional e já equipados). Tem-se aqui demonstrativo de parcialidade como cada zona foi legislada em seu uso e ocupação do solo.

Os lançamentos à época de 2015 do estudo do mercado imobiliário de Ribeirão Preto ainda indicam que os empreendimentos com maior número de dormitórios por residência (3 e 4 dormitórios, e portanto, maior metragem quadrada) tendem a ser instalados na região Sul e na região Oeste, em detrimento dos lançamentos na região central e Norte, que detêm menor metragem e com apenas 2 dormitórios. (SECOVI, 2015)

Ainda, Ribeirão Preto destacou-se como a cidade de maior número de loteamentos lançados no período do 1º trimestre de 2019 no Estado de São Paulo, e a Região Administrativa com 3º maior Valor Global Lançado dentre 65 cidades do Estado, com 1455 unidades (lotes), fator que aponta a velocidade de dispersão da área urbana, e portanto a questão do aumento da abertura de vias e a necessidade de investimentos esparsos em equipamentos urbanos e manutenção das vias. (SECOVI, 2019)

Das obras em andamento na região Sul, a adequação viária da rotatória da praça Hélio Schmitd pode ser vista, por um lado, como uma desobstrução do trânsito para o transporte individual quanto como uma ligação direta entre avenidas (9 de Julho, av. Portugal e A. Diederichsen), visto que há a transformação da rotatória para um formato triangular. Devido à mudança do formato da praça, pode haver também melhoria na travessia para pedestres (em relação ao formato circular).

Também na região encontra-se em obra uma ponte para interligação das avenidas A. Diederichsen e Maria de J. Condeixa. Tanto a readequação da praça quanto a ponte visam a função específica da melhoria da conexão das regiões centro-Sul, e que no plano de mobilidade inicial consta o término "mínimo" de horizonte de 3 anos.

Outra obra em andamento que visa a ligação entre o aeroporto Leite Lopes (zona Norte) e o centro é o viaduto que interliga as av. Brasil e av. da Saudade, sobre a av. Mogiana. Esta obra parece que também apoia a melhoria do fluxo do transporte público no corredor de ônibus Norte-Sul.

Observa-se assim, que boa parte das obras em andamento, atualmente, objetivam a melhoria da zona Sul ao centro e ainda a ligação do aeroporto ao centro, o que auxilia a mobilidade da mão-de-obra especializada, caracterizada por sua maior renda, além do acesso às "novas centralidades" ali localizadas, que seriam os espaços comerciais mais recentes de alto padrão (como os shoppings center Iguatemi, Ribeirão Shopping). Sabe-se que Ribeirão Preto é uma das primeiras cidades que passaram por grandes mudanças devido exposição à produção e às trocas globalizadas das atividades econômicas na área agrícola, sendo característica de sua mudança sua importância e complexidade frente à modernização agrícola de todo o país. Desta forma, as novas relações entre cidade e campo impulsionaram o consumo produtivo da agropecuária moderna. O espaço urbano se caracteriza então, por uma grande quantia, variedade e intensidade de fluxos. (ELIAS, p.01,1996)

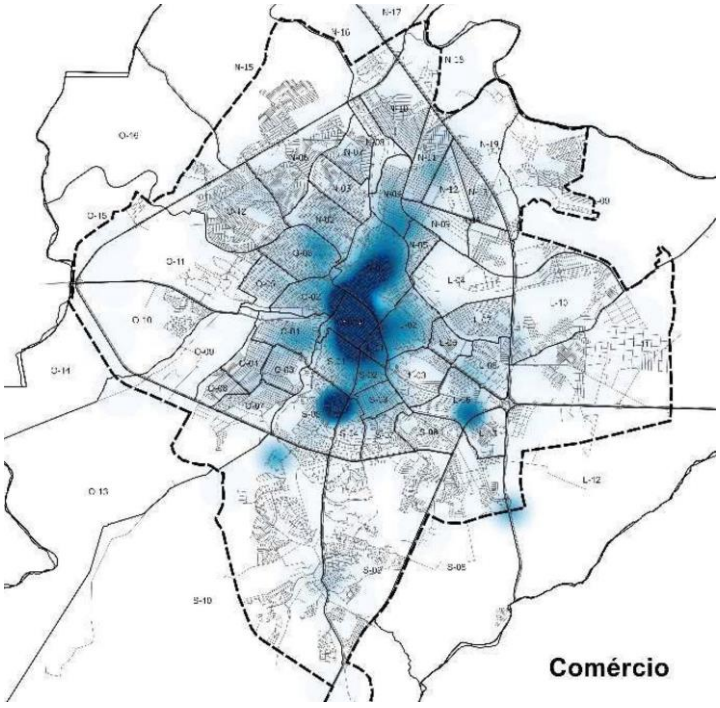
Como exemplo, Ribeirão Preto recebeu um fluxo de capital constante e financeiro, além de levas de mão-de-obra braçal e especializada e do "elevado grau de acesso às políticas públicas". Todos estes fatores foram guiados por interesses da burguesia nacional e das holdings instaladas na cidade, principalmente das grandes empresas de setores associados à agricultura moderna. (ELIAS, p.02,1996)

A mão-de-obra especializada, como indicado tanto pelos grandes fluxos de automóveis nas regiões Sul e Sudoeste pode ter relacionada assim sua provável

localização residencial com a localidade das sedes das holdings (principalmente no setor de serviços, as sedes de empresas decisórias voltadas ao agronegócio, etc.) de quanto dos polos tecnológicos e médicos da cidade, pois de acordo com o Plano de Mobilidade, o fluxo de pessoas que vão ao trabalho por meio de automóveis reside mais próxima ao trabalho do que aqueles que se deslocam por meio do transporte público. (PLHIS-2019, p.17, 2019)

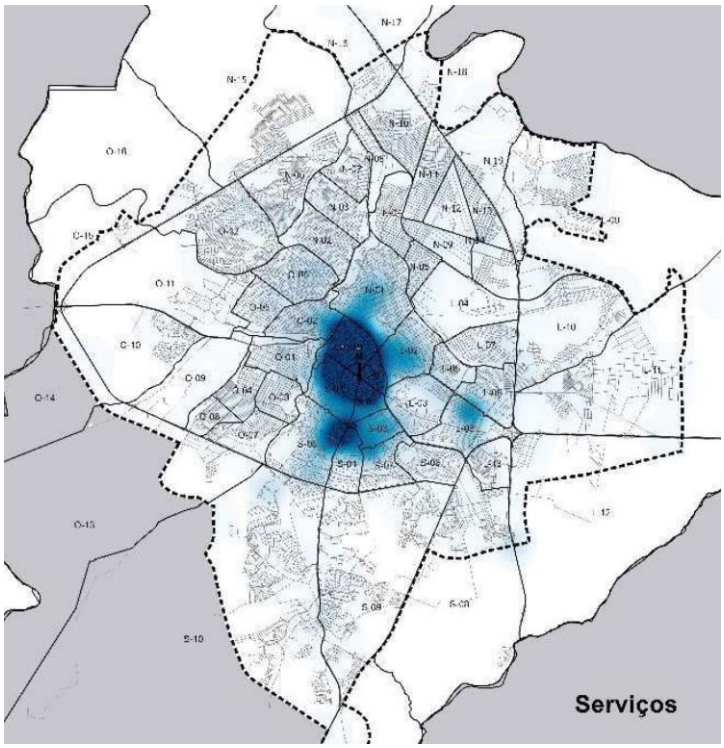
Em vista de identificar as áreas geradoras de maiores fluxos, tem-se a informação de que a região Central (e em seus limites à Norte e à Sul) possui maior concentração de edifícios de atividades comerciais. O uso industrial (principalmente as sedes das empresas) é identificado com maior intensidade nos subsetores da região Central e Norte, localizados à Leste do eixo das avenidas Caramuru e Expressa Norte, e o setor de Serviços se estabelece principalmente entre a região Central e os subsetores Sul rentes a ela (em geral, a Leste do eixo já citado acima). Mesmo que Ribeirão Preto tenha parte dos serviços atendidos pelo setor agrícola, a densidade desses serviços (densidade de empregos por área) representa uma pequena porcentagem dos serviços em geral na área urbana. (PMRP, p.33,34, 2019)

Figura 29. Concentração de Estabelecimentos do Comércio.



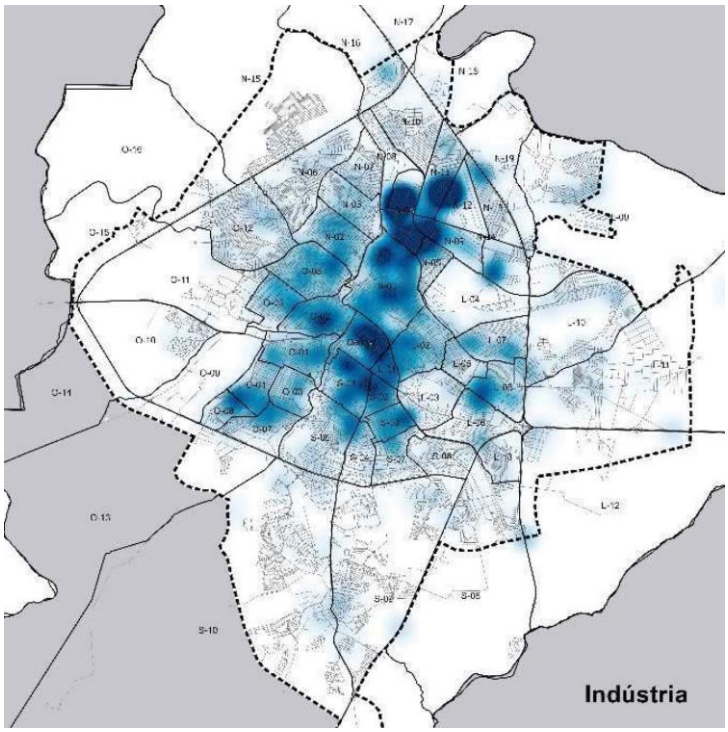
Fonte: Prefeitura de Ribeirão Preto/RAIS/FIPE.2019

Figura 30. Concentração de Estabelecimentos de Serviços.



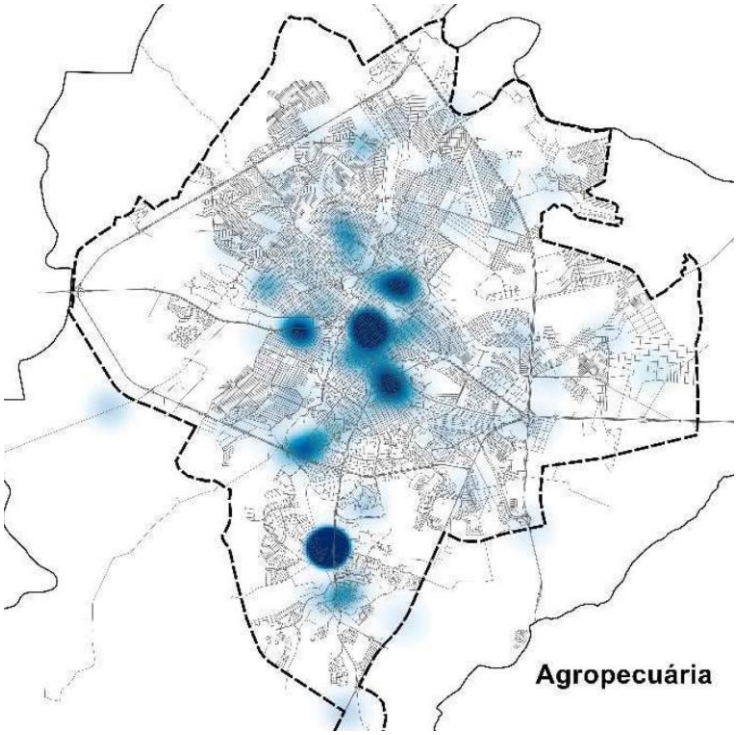
Fonte: Prefeitura de Ribeirão Preto/RAIS/FIPE.2019

Figura 31. Concentração de Estabelecimentos da Indústria.



Fonte: Prefeitura de Ribeirão Preto/RAIS/FIPE.2019

Figura 32. Concentração de Estabelecimentos de Agropecuária



Fonte: Prefeitura de Ribeirão Preto/RAIS/FIPE.2019

Em geral, o traçado de quadras em Ribeirão Preto é ortogonal (com exceção de algumas áreas, como os bairros ao Sul, de traçado orgânico), de aproximadamente 100 metros nas arestas e dos anéis viários que, devido a suas dimensões, conformam uma rede viária de hierarquia visível. Essa rede de vias coletoras e estruturais não distam mais de 1,2 km de ruas e quadras localizadas dentro do perímetro dos anéis (principalmente na zona Leste, com quadras menores e em maior quantia, em que a distância delas seria de no máximo 0,7km das vias principais). Assim, o aproveitamento desta malha (e portanto, de mobilidade por modos não-motorizados) seria melhor se houvesse o adensamento populacional dos vazios urbanos e também das áreas de uso residencial, visto que mesmo as áreas com maior concentração de edifícios verticais não atingem 100hab/ha, portanto de densidade relativamente baixa. A cidade possui média de 50hab/ha.(PMRP,p.39, 2019)

Existe um padrão de densidade na região Oeste das avenidas Caramuru e Expressa Norte, tendo continuidade na região Central, sendo um contínuo de densidade de 100hab/ha (nos subsetores O2, O5, O6) a 150hab/ha (no subsetor N2).

Os subsetores com maior dinâmica urbana, no entanto, possuem menor densidade urbana do que densidade de empregos. Como exemplos: Central: 83 hab./ha e 112 emp./ha; Jardim Paulista (subsetor L2): 71 hab./ha e 26 emp./há; e o trecho da Av. Joao Fiuza (subsetor S3): 76 hab./ha e 26 emp/ha.(PMRP,p.39, 2019)

Percebe-se no próprio estudo do Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto que os maiores fluxos de transporte coletivos são relativos a movimentos diametrais e perimetrais da rede de transporte público nas zonas Norte e Leste (na ordem de 3,5 mil passageiros no horário de pico da manhã, dos dados de 2012), nas quais se encontra a maior parte dos conjuntos habitacionais privados e públicos orientados para as classes mais baixas. Enquanto isso, o fluxo de transporte individual é mais disperso, no entanto tende a se concentrar em fluxos das regiões Sul para Central e das regiões Leste para Oeste no horário de pico da manhã, ainda tendo o perímetro do quadrilátero central como articulador de todos os fluxos. O movimento do transporte individual é geralmente feito por vias radiais (ex: avenida 9 de Julho, avenida Presidente Vargas, av. Maurílio Biaggi e Costábile Romano – PLANMOB, p.136,2012), de trânsito rápido, que sofrem também pressão pela abertura de loteamentos ao Sul e por essa expansão além do Anel Viário.

Presume-se que a construção de obras viárias destas regiões pode acarretar na valorização dos imóveis, o que leva também ao incremento dos impostos cobrados (como o IPTU), e daí a questão da gentrificação, da segregação espacial que atinge as populações de menor poder aquisitivo.

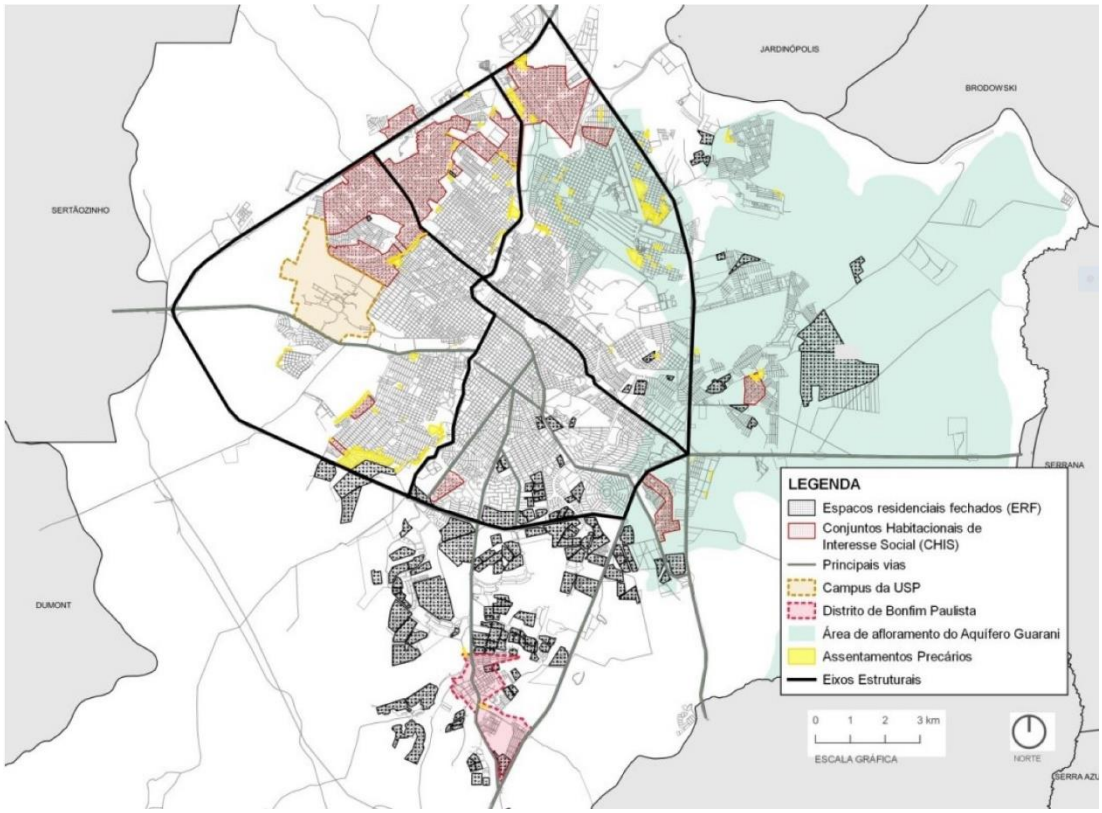
Assim, o maior fluxo do uso de transporte público ou de viagens não-motorizadas nas regiões Norte e em parte da região Oeste pode ser associado a população de menor renda, cujo programa PMCMV atinge a Faixa 01, que se concentra na região Noroeste da cidade. Devido à saturação dos vazios urbanos nesta região e à provável valorização dos terrenos dentro do anel viário, a continuidade do programa, destinado às Faixas 02 e 03, deu-se na região Nordeste (pelo menor interesse das construtoras na implantação naquela região) até o período de 2013.Deve-se lembrar também que estas são regiões cuja concentração de assentamentos informais é maior.(SHIMBO & CERON,p.10, 2013)

A cidade se mostra díspar quanto às condições de vida, fator que se pode identificar no estudo de vulnerabilidade social. Ao mesmo tempo em que 85,8% da população de Ribeirão Preto se concentra nos grupos 01 a 03 (baixíssima a baixa

vulnerabilidade social), 7,7% se insere nos grupos 05 a 07 (alta a muito alta vulnerabilidade social - IPVS-2010) (SEADE, 2013). Deve-se lembrar que o IPVS consiste em uma análise de múltiplas variáveis, divididas em variáveis socioeconômicas e demográficas.

Avalia-se que as necessidades da população de baixa renda não são muitas vezes atendidas em detrimento da competição dos agentes públicos como do interesse privado em captar recursos para que a cidade continue a se expandir para a regiões como a Sul, como se tem o exemplo da população removida de assentamentos informais da região Nordeste para a Noroeste do Município, sem no entanto ter o acompanhamento (dos projetos habitacionais) de infraestrutura urbano e equipamentos públicos necessários para o melhor atendimento da população. (PLIHS-RP,2019, p.20, 2019; Shimbo & Ceron , p.11, 2013)

Figura 33. Localização dos Assentamentos Precários, Conjuntos Habitacionais de Interesse Social e espaços residenciais fechados em Ribeirão Preto.



Fonte: ZAMBONI, PMRP,2018.

Dos projetos de recapeamento e construção de novas vias, do site Ribeirão Mobilidade, alega-se que foram recapeados de 2017 a 2019, cerca de 330 km de

asfalto. Em agosto de 2019, a Prefeitura havia finalizado o serviço na região Oeste, ao recuperar um trecho de 47 km em 10 bairros. De acordo com a Prefeitura, a Secretaria de Obras Públicas possui 3 frentes de atuação ainda nas regiões Norte, Sul e Oeste. Assim, o indicador relativo a Vias Pavimentadas obteve resultado (PREFEITURA DA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO, 2019)

Sobre o uso do transporte público, pelo estudo do Plano de Mobilidade de 2012, sabe-se que as zonas Leste, Oeste, Norte têm maior carregamento de transporte público. Já sobre a região central, entre os impactos esperados pelo setor secundário e terciário, especificamente a ACIRP (Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto), está a instalação dos corredores de ônibus e a retenção de vagas de estacionamento nesta região, que poderá alterar o movimento dos tipos de consumidor que circula pela região. O uso do transporte público poderia beneficiar um público ao invés daquele que se utiliza dos carros para circulação. (emRibeirão, 2019)

6. CONCLUSÃO

O Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto pode ser visto como um projeto para a "organização da produção da cidade", em vista das mudanças tecnológicas que afetam "as estruturas de informação, gestão e poder". (COSTA, 2016)

Sob a lógica do modelo pós-fordista, da dinâmica descentralizada, se vê que o plano de mobilidade, embora tenha certa intenção de melhoria do transporte público e dos modos não-motorizados, tende a priorizar o automóvel e assim, preservar a segregação socioespacial.

Os eixos de expansão da cidade (Norte e Sul) e a região central parecem ser os mais beneficiados pelos projetos de mobilidade devido às novas conexões de vias rápidas (e ao deslocamento do tráfego que adentrava o Quadrilátero central para o perímetro dela). As empresas localizadas nas zonas Norte e Sul se beneficiam das mudanças trazidas pelo plano de mobilidade, principalmente pelo deslocamento da população

Assim, o bom resultado do IMUS em Ribeirão Preto pode significar que algumas áreas urbanas (como as regiões Sul e central) oferecem melhores condições de vida para uma dada população, de forma a aumentar a nota do índice ("média" da cidade) como um todo.

Então, a expansão da cidade, com as ligações da região central para a região Sul, tende a prevalecer em relação à ideia de adensamento de regiões centrais. Resultado disso, portanto, seria o aumento da quantia de "novas centralidades" desconexas da "cidade", no plano social e espacial, intensificando a segregação urbana do segmento de mercado de maior poder aquisitivo.

O espaço urbano de Ribeirão Preto, então, é resultante da reprodução do capital pois é estratégico. O espaço, sendo estratégico, molda as características da sociedade "mundializada": "mobilidade, comunicação, mudança dos regimes de proximidade, coespacialidade, (...) urbanização generalizada, aparição de grandes comutadores espaciais, como os aeroportos, especialização funcional do espaço em torno de algumas grandes figuras como parques de lazer, o centro comercial (shopping center), a segregação social crescente" (Lussault, p.09, 2007)

7. BIBLIOGRAFIA

A CIDADE ON. **Índices de Vulnerabilidade na Região caem – mas podia ser melhor.** Disponível em:<https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/cotidiano/cidades/NOT,2,2,1104876,Indices+de+vulnerabilidade+caem+na+regiao+-+mas+poderia+ser+melhor.aspx>. Acesso em : jan.2020

ARANTES, P. **Em busca do urbano: marxistas e a cidade de São Paulo nos anos de 1970.** Novos Estudos- - CEBRAP no.83 São Paulo Mar. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002009000100007>. Acesso em : jan.2019

ARANTES, O. B. F, MARICATO, E; VAINER, C.B. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis, Vozes, 2000

ARAUJO, F.F. **EMPRESARIAMENTO URBANO: CONCEPÇÃO, ESTRATÉGIAS E CRÍTICAS.** Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos. IPEA Code 2011.

BENITEZ, Rogério Martin. **A INFRA-ESTRUTURA, SUA RELAÇÃO COM A PRODUTIVIDADE TOTAL DOS FATORES E SEU REFLEXO SOBRE O PRODUTO**. Knowledge sharing, collaboration and organizational networks: what are the critical success factors?

<Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/95/93>. Acesso em : jan.2019

BERTOLDE A. I.; COSTA,P. B.; MORAIS NETO, G.C. **URBAN MOBILITY INDEXES: A BRIEF REVIEW OF THE LITERATURE** . World Conference on Transport Research - WCTR 2016

Shanghai. 10-15 July 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/317420405_Urban_Mobility_Indexes_A_Brief_Review_of_the_Literature >. Acesso em fev.19.

BLAY, E. (1974**). Tendências Atuais da Sociologia Urbana no Brasil.** *Revista Do Instituto De Estudos Brasileiros*, (15), 61-77. Disponível em : <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/69849/72508>. Acesso em jan.19

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento. **BNDES Finem. Mobilidade Urbana.** Disponível em : <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/bndes-finem-mobilidade-urbana >. Acesso em Abr.19

https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/navegador#!/

CAPRETZ, A.; MANHAS, M.P. **Traçado urbano e funcionamento do núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto (SP), 1887**.
Disponível em :
<https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/CAPRETZ_ADRIANA_E_MANHAS_MAX_PAULO.pdf>. Acesso em abr.19

CASTELLS, Manuel. **The urban question: a marxist approach**. [s.l.]: E. Arnold, 1979.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Manual de Fomento Setor Público e Privado Programa Pró-Transporte.** SUFUG/GEAVO. 11.12.2018 Disponível em: http://www.caixa.gov.br/Downloads/fgts-manual-fomento-agente-operador/MFOM_PRO_TRANSPORTE_VERSAO_3_17.pdf. Acesso em abr 18.

CEPESP/FGV. Instituto Escolhas. **MORAR LONGE: o Programa Minha Casa Minha Vida e a expansão das Regiões Metropolitanas.** Disponível em: http://www.escolhas.org/wp-content/uploads/2019/04/QCML_RELATORIOFINAL_Site.pdf . Acesso em mai. 2019.

CERON, L.C. ; SHIMBO,L. Z **Produção do PMCMV na Região Central do Estado de São Paulo: um híbrido entre ocupação nas periferias e em áreas consolidadas.** III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva. São Paulo, 2014.

CNM. Confederação Nacional de Municípios. **Mobilidade Urbana Municipal: A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade – Coletânea Gestão Pública Municipal: Gestão 2017-2020** – Brasília: CNM, 2016. 84 páginas. ISBN 978-85-8418-065-3.Disponível em : <https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Mobilidade_UrbanaA_gestao_do_transito_e_o_Plano_de_Mobilidade.pdf>. Acesso em jan 2019.

COSTA, M.S. **UM ÍNDICE DE MOBILDIADE URBANA SUSTENTÁVEL.** Tese de Doutorado em Engenharia Civil. EESC-USP. São Carlos. 2008. 274p. Disponível em: < https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/publico/Tese_MCOSTA.pdf>. Acesso em fev.19

COSTA, M.S. **IMUS. Índice de Mobilidade Urbana Sustentável. GUIA DE INDICADORES. Anexo E.** Tese de Doutorado em Engenharia Civil. EESC-USP. São Carlos. 2008. 319 p. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/10/Anexo_I1.pdf>. Acesso em fev.19

DALLARI, A.A; FERRAZ, S. **Estatuto da Cidade (Comentários à Lei Federal 10.257/2001)** – 3ª edição atualizada. . Acesso em: 13/01/2020. Disponível em <http://www.sbdp.org.br/books/estatuto-da-cidade-comentarios-a-lei-federal-10-257-2001-3a-edicao-atualizada/>.

DETRAN. Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo. **Estatísticas de Trânsito.** Disponível em; https://www.detran.sp.gov.br/wps/wcm/connect/portaldetran/detran/detran/EstatisticasTransito/#collapse3. Acesso em mai.19

Diário do Transporte. https://diariodotransporte.com.br/2018/11/26/nova-etapa-do-avancar-cidades-mobilidade-urbana-seleciona-29-projetos-em-12-estados/

ENGELS, Friedrich. **"As grandes cidades" (1895)**. In: A situação da classe trabalhadora na Inglaterra, 2008, pp. 55-116.

ELIAS, D. **Região de Ribeirão Preto : o Brasil Agrícola Moderno.** Departamento de Geografia, UEC.1997.Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/download/123228/119585. >. Acesso em: dez.19

FARIA, H. M., LIMA, C. A. **Andar a pé mobilidade urbana e sustentabilidade nas regiões metropolitanas brasileiras.** In: **RUA** [online]. nº. 22. Volume 1, p. 125-149– ISSN 1413-2109 – Junho/2016. Consultada no Portal Labeurb – Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade. Disponível em: http://www.labeurb.unicamp.br/rua .Acesso em dez.18.

FERRETO, D. **A PESQUISA URBANA MARXISTA NA FRANÇA. A CONTRIBUIÇÃO DE MANUEL CASTELLS.** Monografia apresentada à disciplina AUP 823 – Avaliação da Teoria Intra Urbana. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Disponível em. http://fau.usp.br/docentes/depprojeto/c_deak/AUP823/4dossie/esc-soc-franc/ferretto2010-castells.pdf

GUAZZELLI, A.M.; MARCONDES, R. L.; REGISTRO, T.C. **Ribeirão Preto: a cidade como fonte de pesquisa**. [S.l: s.n.], 2016. Disponível em: . http://www.prefeiturarp.usp.br/cultura/CURSODIFUSAO/VOLUME1/Livro_Completo_volume_UM.pdf

GUAZZELLI, A; MARCONDES, R.; REGISTRO,T**. Ribeirão preto: a cidade como fonte de pesquisa básica.** Edição fac símile zero. Curso de extensão universitária.2018. Disponível em: www.prefeiturarp.usp.br › cultura › Livro_Completo_volume_ZERO

GOMES, M.A.S. **A Espacialização dos parques e a dinâmica de produção, apropriação e valorização do espaço urbano em Ribeirão Preto.** Revista Brasileira de Geografia Econômica. Ano I, Número 2. 2013

HARVEY. D. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio**.1996

HARVEY. D. **Os limites do Capital**. [1.ed.] – São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, David. **O trabalho, O Capital, e O Trabalho d Classes: O conflito de Classes em torno do Ambiente Construído nas Sociedades Capitalistas Avançadas**. [s.l.]: University of Georgia Press, 2009.Disponível em: <https://antropologiadeoutraforma.files.wordpress.com/2014/03/david-harvey-o-trabalho-o-capital-e-harvey-david-o-conflito-de-classes-em-torno-do-ambiente-construc3addo-nas-sociedades-capitalistas-avanc3a7adas.pdf>.Acesso em Abr. 19.

HARVEY, David. **Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution,** Verso, 2012.

HARVEY, David**. Renda da Terra e Capitalização. Notas sobre o caráter especulativo da propriedade imobiliária.**

Disponível em:<https://journals.openedition.org/espacoeconomia/2273>..Acesso em Abr. 19.

HARVEY, David. **Social justice and the city**. [s.l.]: University of Georgia Press, 2009.

HUNT, E.K. **História do Pensamento Econômico. Uma Perspectiva Crítica**. Tradução da 2ª Edição. Elsevier Editora Ltda. Rio de Janeiro, 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Munic 2015.**Pesquisa de Informações Básicas Municipais.** Disponível em:

<https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/perfilmunic/defaulttab1_perfil.shtm>. Acesso em fev.19

HUTCHINSON, R. **Encyclopedia of Urban Studies**.p.486-489.SAGE.2010

IBGE. **Censo Demográfico 2010. Amostra de Domicílios.** Disponível em : https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/97/cd_2010_familias_domicilios_amostra.pdf **.**

Acesso em nov.19

IBGE CIDADES. **Mapa de Pobreza e Desigualdade**. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeiraopreto/pesquisa/36/30246?tipo=ranking&indicador=30246 > . Acesso em mai.19

IBGE CIDADES. **Índice de Desenvolvimento Humano**. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeiraopreto/pesquisa/37/30255?ano=2000>. Acesso em mai.19

IBGE CIDADES. **Ribeirão Preto**. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeirao-preto/panorama>. Acesso em mai.19

IMBROSCIO, D,; MARCUSE, P. **Critical Urban Theory versus Critical Urban Studies: A Review Debate.** 2014

IPEA. Repositório IPEA. **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Nº 128 06 de janeiro de 2012.**Comunicados IPEA. Disponível em:

http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3440/1/Comunicados_n128_Nova.pdf. Acesso em fev.19

IPEA. **IVS. ÍNDICE DE VULNERABILIDADE SOCIAL.** Disponível em: <http://ivs.ipea.gov.br/index.php/pt/planilha>. Acesso em jan.20

ITP Brasil. **Cidades para Pedestres**. Disponível em: <http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf>. Acesso em já.19

KATZNELSON, I**. Marxism and the City**.1994. p.113. 1994

KINGDON, J.W. **Agendas, alternatives and public policies**. Boston: Little, Brown & Co., 1984, 240 p.

KLEIMAN, M. **Transport and mobility and its context in Latin America**. In: Studies and Debates No. 61. Rio de Janeiro: IPPUR: UFRJ, 2011.

Leis Municipais. **Legislação Municipal de Uberlândia. Leis Urbanísticas.** Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/legislacao-municipal/1918/leis-de-uberlandia/categorias/urbanistica>. Acesso em dez.18

KLINK,J. ROLNIK,R. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?** Novo Estudo. CEBRAP NO.89 São Paulo. Mar 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002011000100006. Acesso em dez 19

LEFEBVRE, Henri. **The urban revolution**. [s.l.]: University of Minnesota Press, 2011.

LINCOLN INSTITUTE, NEW YORK UNIVERSITY, ONU HABITAT. **ATLAS OF URBAN EXPANSION**.2016. Disponível em: http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities. Acesso em mai.19.

LIMA NETO, V.C. **O efeito de investimentos em transporte público no valor dos imóveis: o caso do Distrito Federal. Ipea. Boletim regional, urbano e ambiental**. Disponívelem: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5623/1/BRU_n6_efeito.pdf>.

Acesso em : jan 19.

LIMA NETO, V.C. **UMA METODOLOGIA PARA ESTIMAR A MAIS-VALIA IMOBILIÁRIA DECORRENTE DE INTERVENÇÕES EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO.** Dissertação de Mestrado em Transportes. Universidade de Brasília. Maio 2006.

LUSSAULT, Michel. **L'homme spatial**: la construction sociale de l'espace humain. Paris, 2007.

MAGAGNIN, Renata; RODRIGUES DA SILVA, Antônio Nélson. (2008). **A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana.** TRANSPORTES. 16. 10.4237/transportes.v16i1.13. p. 25-35. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/277990780_A_percepcao_do_especialista_sobre_o_tema_mobilidade_urbana>. Acesso em Abr. 19.

MARICATO, E. **Metrópole na Periferia do Capitalismo: Ilegalidade, Desigualdade e Violência. Estudos Urbanos**. Séria Arte e Vida Urbana. Editora Hucitec. São Paulo, 1996.

MARICATO, E. **Metrópole, Legislação e Desigualdade**. Estudos Avançados 17 (48) P. 151-167, 2003

Ministério das Cidades. **GRUPO 01: SELEÇÃO. CARTAS-CONSULTA SELECIONADAS.**

Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/ArquivosPDF/relacaodepropostasselecionadasmobilidadeurbanagrupo1.pdf>. Acesso em mar 19

Ministério das Cidades. **Caderno MCidades 6 – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Sustentável.** Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/128/titulo/cadernos-mcidades-6---politica-nacional-de-mobilidade-urbana-sustentavel>. Acesso em fev.19

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana nos Municípios Brasileiros.** Publicado: Quarta, 24 de Agosto de 2016, 10h55. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>. Acesso em abr.19.

Ministério do Desenvolvimento Regional. **Conheça o Ministério do Desenvolvimento Regional**. Disponível em: <http://mi.gov.br/area-de-imprensa/todas-as-noticias/-

/asset_publisher/YEkzzDUSRvZi/content/conheca-o-novo-ministerio-do-desenvolvimento-regional-mdr-?inheritRedirect=false >.Acesso em jan.19

MONNET, J.1996. **O patrimônio do poder. Crise da Cidade, Gestão Urbana e Nostalgia do Passado.** Cidadania; Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 24. p. 214-230.

ONUHABITAT. Measurement of City Prosperity. Methodology and Metadata.2016. Disponível em:<https://unhabitat.org/wp-content/.../CPI-METADATA.2016.pdf>.

Acesso em jan.19

OTERO, E.V. **Reestruturação Urbana em Cidades Médias Paulistas. A cidade como negócio.** Tese de doutorado. FAU-USP. São Paulo. 343p. 2016. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-19122016-152727/es.php> . Acesso em nov.19

PAZIANI, R. PERINELLI N., H. ; DE MELLO, R.C. **CIVILIZAÇÃO E BARBÁRIE NO IMAGINÁRIO DA CIDADE: O CASO DO "ALMANACH ILUSTRADO DE RIBEIRÃO PRETO" DE 1913.** Revista de História e Estudos Culturais. Abril/Maio/Junho 2008. Disponível em: https://www.revistafenix.pro.br/PDF15/Artigo_13_ABRIL-MAIO-JUNHO_2008_Rodrigo_Ribeiro_Paziani.pdf>. Acesso em dez.19

PREFEITURA DE RIBEIRÃO PRETO. Secretaria de Planejamento e Gestão Pública, **Justificativa Técnica do PLANO DIRETOR DE RIBEIRÃO PRETO. Disponível em:**

< **http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/a-publica/pdiretor/justificativa_tecnica.pdf** >. Acesso em mai.19

PREFEITURA DE RIBEIRÃO PRETO. **PLANO LOCAL DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL. RIBEIRÃO PRETO 2020-2029.AUDIÊNCIA PÚBLICA 03/10/2019.** Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/plhis-texto-aud19.pdf>. Acesso em jan.20.

PREFEITURA DE RIBEIRÃO PRETO -TRANSERP . Oficina Consultores Associados. **PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTE DE RIBEIRÃO PRETO – PlanMob Ribeirão Preto. Disponível em:** <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/transerp/mobilidade/i07apresentacao.html>.

PREFEITURA DE RIBEIRÃO PRETO. **Secretaria de Planejamento e Gestão**. Disponível em : <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/i28principal.php >

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. **Mapa Viário-base.** Disponível em : https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/mapas/viario_base.pdf. Acesso em mai.19

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. **Ribeirão Mobilidade.** Disponível em :

<http://ribeiraomobilidade.com.br/#obras>. Acesso em: dez.19

PIRES, J.M. **O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE RIBEIRÃO PRETO:1930-2000.** Publicado originalmente como capítulo do livro Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: Um espelho de 100 anos (Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, p.179-191, 2004). Disponível em: http://pmrp.com.br/scultura/arqpublico/artigo/i14desenveconomico.pdf. Acesso em mai.19.

Prefeitura da Cidade de Ribeirão Preto. **Regulamentação das Leis Complementares.** Disponível em: https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/planod/i28ind-reg-leis-complementares.php>. Acesso em dez.18

ROCHA, G.F.F. **PARA QUE E PARA QUEM SERVE A SUSTENTABILIDADE URBANA?UM OLHAR CRÍTICO SOBRE AS NOVAS TENDÊNCIAS DO PLANEJAMENTO E GESTÃO DAS CIDADES GLOBAIS.** Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos. IPEA CODE 2011. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo41.pdf. Acesso em mar.19

ROLNIK, Raquel**. Guerra dos Lugares – A colonização da Terra e da Moradia na Era das Finanças**. Editora Boitempo.2015.

ROCHA, G. F. F. **Para que e para quem serve a sustentabilidade urbana? Um olhar crítico sobre as novas tendências do planejamento e gestão das cidades globais.** Disponível em :< http://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo41.pdf > . Acesso em mar.19

NEPO-UNICAMP. Núcleo de Estudos de População. 2013.185p. **Por Dentro do Estado de São Paulo. Regiões Canavieiras.** Disponível em:

<https://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/colecaosp/VOLUME_06.pdf>. Acesso em jan.20

SANTO AMORE, C. **Entre o nó e o fato consumado, o lugar dos pobres na cidade: um estudo sobre as ZEIS e os impasses da reforma urbana na atualidade.** Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Planejamento Urbano e Regional. São Paulo, 2013.Disponível em:<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-05072013-102906/pt-br.php>.Acesso em abr.19

SANTORO, P.F. **PLANEJAR A EXPANSÃO URBANA. DILEMAS E PERSPECTIVAS.** Dissertação de Doutorado FAU-USP – 2012. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16137/tde-06062012-143119/pt-br.php. Acesso em: mai.19.

SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **Índice Paulista de Vulnerabilidade Social**. São Paulo, 2013.

SECOVI-SP. **Mercado de Loteamentos do Estado de São Paulo. Primeiro Trimestre de 2019**.

Disponível em: <https://www.secovi.com.br/downloads/pesquisas-e-indices/graprohab/relatorio-mercado-de-loteamentos-1-trimestre-2019.pdf>. Acesso em : dez. 19

SECOVI-SP. **Estudo do Mercado Imobiliário de Ribeirão Preto. Primeiro Semestre de 2015**. <https://www.secovi.com.br/downloads/pesquisas-e-indices/estudos-do-interior/ribeirao-preto/1s15-mercado-imobiliario-de-ribeirao-preto.pdf> Acesso em: dez. 19

SECOVI-SP. **Estudo do Mercado Imobiliário de Ribeirão Preto. Segundo Semestre de 2015.** <https://www.secovi.com.br/downloads/pesquisas-e-indices/estudos-do-interior/ribeirao-preto/2s15-mercado-imobiliario-de-ribeirao-preto.pdf>. Acesso em: dez. 19

SETTRAN. Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte. **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia. Versão Final.** Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/12541.pdf>. Acesso em dez.18

SEMOB. Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos. **Avançar-Cidades. Mobilidade Urbana**. Publicado: Quarta, 12 de Julho de 2017, 16h00. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/regras-para-acesso-aos-recursos/avancar-cidades/226-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/informativos-semob/5277-avancar-cidades-mobilidade-urbana>. Acesso em abr.2019.

SILVEIRA, M.L. **TERRITÓRIO USADO: DINAMICAS DE ESPECIALIZAÇÃO, DINAMICAS DE DIVERSIDADE.** Ciência Geográfica – Bauru – XV – Vol. XV – I . Jan/Dez 2011. Disponível em: <http://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXV_1/AGB_dez2011_artigos_versao_internet/AGB_dez2011_01.pdf>. Acesso em jan.20

SOUZA,M.A. **O II PND E A POLÍTICA URBANA BRASILEIRA : UMA CONTRADIÇÃO EVIDENTE.** Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. FAU-USP.São Paulo. 1994.

SOUZA , M.L.: **MUDAR A CIDADE** – P.133-144

SPOSITO, M.E.B. **REESTRUTURAÇÃO URBANA E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NO INTERIOR PAULISTA**. Revista Eletrónica de Geografia y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona.2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24511.htm>. Acesso em dez.19

SPOSITO, M.E.B. . Globalização, consumo e papéis intermediários de cidades médias no Brasil. **Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado**. 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação. **O desafio para o estudo das cidades médias**. XI Seminário Internacional da Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Território (RII).2010

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, Eliseu Savério; NETO, João Lima Sant'Anna. (Org.). **Uma Geografia em Movimento**. São Paulo: Expressão Popular, 2010b. p. 199-228.

TRAVISI, C.M.; CAMAGNI, R.; NIJKAMP, P. **Impacts of urban sprawl and commuting: a modelling study for Italy.** Journal of Transport Geography .Volume: 18. Issue Number: 3. Publisher: Elsevier. ISSN: 0966-6923. Disponível em: <https://trid.trb.org/view/915867>. Acesso em abr.19

TRANSERP. Empresa Municipal de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto. **PLANMOB Ribeirão Preto. Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto. Relatório Final.** Disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/J321/pesquisa.xhtml?lei=23128> . Acesso em fev 19

TERCI, E.T. **Processos urbanos e gestão local: os casos de Ribeirão Preto e Piracicaba entre o empresariamento urbano e o Estatuto da Cidade.** Universidade de São Paulo (USP) / Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", Piracicaba - SP, Brasil. Cadernos EBAPE.BR vol.16.no.3 Rio de Janeiro July/Sept. 2018.
Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-39512018000300456. Acesso em mai.19.

TONELLA, Celene. **Políticas urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos e instituições.** Artigo.Sociedade e Estado. Vol.28. no.01Brasília. Jan./Apr. 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922013000100003. Acesso em mai.19.

USP - UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO.COORDENADORIA DE ATIVIDADES CULTURAIS ASSESSORIA CULTURAL.CAMPUS USP - RIBEIRÃO PRETO**.** FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS DE RIBEIRÃO PRETO. **Ribeirão Preto: a cidade como fonte básica de pesquisa.** Curso de Extensão Universitária. Período do curso: de 20 de março a 26 de junho de 1984. [Seminários 1984]. Volume ZERØ (fac-símile).2018

VAINER, Carlos B. **Pátria, Empresa e Mercadoria**. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR. Universidade Federal do Rio de Janeiro

VARGAS, H.C. **MOBILIDADE URBANA NAS GRANDES CIDADES. Mobilidade Urbana.** URBS, São Paulo, n0 47, ano XII, p 7-11, jul-ago-set. 2008.Disponível em:

http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/08/2008-VARGAS-Heliana-Comin.-imobilidade-urbana.-URBS-S%C3%A3o-.pdf. Acesso em jan. 2019.

VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: S.N., 2005. Disponível em: <http://www.planosdiretores.com.br/downloads/ilusaopd.pdf>. Acesso em: dez.18.

Domínio	PESO	Dimensões/Temas			TEMA	PESO	INDICADOR	PESO	COMBINAÇÃO DE PESOS				IMUS Global Max.
		Social	Econômica	Ambiental					Social	Econômica	Ambiental	Global	
Acessibilidade	0,108	0,38	0,36	0,26	Acessibilidade ao sistema de transportes	0,29	1.1.1.despesa com transporte	1,00	0,01130652	0,01071144	0,00773604	0,029754	0,03132
Aspectos Ambientais	0,113	0,26	0,32	0,42	Recursos Naturais	0,48	2.2.1.Consumo de Combustível	1,00	0,01339728	0,01648896	0,02164176	0,051528	0,05424
Aspectos Sociais	0,108	0,35	0,3	0,35	Qualidade de vida	0,21	3.5.1.Qualidade de vida	1,00	0,00722358	0,00619164	0,00722358	0,0206388	0,02268
Modos Não-Motorizados	0,11	0,32	0,29	0,39	Transporte cicloviário	0,31	6.1.1.Extensão e conectividade das ciclovias	1,00	0,00010912	0,00009889	0,00013299	0,000341	0,0341
Modos Não-Motorizados	0,11	0,28	0,32	0,4	Redução de viagens	0,35	6.1.3.Número de viagens	0,33	0,00337953	0,00386232	0,0048279	0,01206975	0,012705
Modos Não-Motorizados	0,11	0,28	0,32	0,4	Redução de viagens	0,35	6.3.2. Tempo de viagens	0,33	0	0	0	0	0,012705
Modos Não-Motorizados	0,11	0,28	0,32	0,4	Redução de viagens	0,35	6.3.4.Ações p Tráfego Motorizado	0,33	0,00088935	0,0010164	0,0012705	0,00317625	0,012705
Planejamento Integrado	0,108	0,31	0,32	0,36	Planejamento, Controle e Uso	0,14	7.5.3.Densidade Populacional Urbana	0,50	0	0	0	0	0,00756
Planejamento Integrado	0,108	0,31	0,32	0,36	Planejamento, Controle e Uso	0,14	7.5.4.índice de Uso Misto	0,50	0,00128898	0,00133056	0,00149688	0,004158	0,00756
Planejamento Integrado	0,108	0,31	0,39	0,3	Planejamento de Infraestrutura Urbana	0,13	7.7.1.Parques Urbanos e Áreas Verdes	1,00	0,00369954	0,00465426	0,0035802	0,011934	0,01404
Planejamento Integrado	0,108	0,31	0,35	0,35	Plano Diretor e Leg. Urbanistica	0,12	7.8.1. Plano Diretor	0,50	0,0010044	0,001134	0,001134	0,00324	0,00648
Planejamento Integrado	0,108	0,31	0,35	0,35	Plano Diretor e Leg. Urbanistica	0,12	7.8.2. Leg. Urbanistica	0,50	0,0020088	0,002268	0,002268	0,00648	0,00648
Tráfego e Circulação Urbana	0,107	0,37	0,38	0,26	.Acidentes de Trânsito	0,21	8.1.1.Acidentes de Trânsito	1,00	0,008147622	0,008367828	0,005725356	0,0220206	0,02247
Tráfego e Circulação Urbana	0,107	0,32	0,31	0,36	Transporte Individual	0,21	8.5.1. índice de Motorização	1,00	0	0	0	0	0,02247
Sist. Transporte Urbano	0,112	0,35	0,33	0,32	Disponibilidade e qualidade transp. Público	0,23	9.1.5. Idade média da frota transp. Público	0,33	0,002290966	0,002160053	0,002094597	0,006545616	0,0085008
Sist. Transporte Urbano	0,112	0,35	0,33	0,32	Disponibilidade e qualidade transp. Público	0,23	9.1.6.índice passageiro/km	0,33	0	0	0	0	0,0085008
Sist. Transporte Urbano	0,112	0,35	0,33	0,32	Disponibilidade e qualidade transp. Público	0,23	9.1.7.Passageiros transportados anualmente	0,33	0,00148764	0,001402632	0,001360128	0,0042504	0,0085008
Sist. Transporte Urbano	0,112	0,31	0,34	0,34	Diversificação Modal	0,18	9.2.1.Diversidade modos transporte	0,5	0,0015624	0,0017136	0,0017136	0,00504	0,01008
Sist. Transporte Urbano	0,112	0,31	0,34	0,34	Diversificação Modal	0,18	9.2.3.Modos não-motorizados x motorizados	0,5	0	0	0	0	0,01008
Sist. Transporte Urbano	0,112	0,38	0,37	0,35	Política Tarifária	0,19	9.5.1.Descontos e Gratuidades	1	0,005741344	0,005590256	0,00528808	0,0151088	0,02128
Infra-Estrutura de Transportes	0,12	0,21	0,41	0,31	Provisão e Manutenção de Infra Transp	0,46	5.1.2 Vias Pavimentadas	1	0,01066464	0,02082144	0,01574304	0,050784	0,0552
Total									0,074201712	0,087812279	0,083236651	0,247069216	0,3896574
													0,634067814
													63%