

Pikapião Preto 2001

AÇÃO ESTRATÉGICA PARA O DESENVOLVIMENTO

APRESENTAÇÃO

Nas últimas duas décadas, Ribeirão Preto saiu dos bastidores da História e bordou seus contornos interioranos, pontuando e ilustrando a bizarra realidade nacional, graças ao atributo que lhe foi dado de *Califórnia Brasileira*. Despojava-se desta maneira (e até mesmo sem perceber) de um provincianismo cálido, que lhe permitia pequenos prazeres, provenientes de uma cultura tradicional, cuja origem saiu do ciclo cafeeiro, como o sentar-se à porta da rua, saborear um bom cafezinho em uma das melhores casas do gênero, a *Única*. Não menos importante, a Cervejaria Antártica também contribuiu para que a alegre manipulação de seus dotes sócio-econômicos viessem à tona em canecas geladas de chopp no *Pingüim*. A cidade parecia refrescar-se à sombra do “Milagre Brasileiro” consolidando sua vocação comercial que, por sua vez, fortaleceu uma inerente estrutura de consumo e bens de serviço, perfeitamente conciliados a uma qualidade de vida ocidentalizada e urbana.

Como em outras culturas, a maturidade de Ribeirão Preto não demorou a chegar, principalmente por abrigar um dos maiores centros da ciência médica do País, para o qual convergem pacientes de vários Estados. Não poderia ser diferente a absorção da cultura mais poderosa e moderna.

Com tantos recursos e com o desenvolvimento de uma economia diversificada, a cidade pouco sentiu os reflexos nacionais da crise dos últimos cinco anos, amparada pela geração de divisas de sua forte agroindústria, convivendo sem muitos desmazelos com seu imenso jardim formado por longos talhões da cana, que abastecem a maior parte do mercado brasileiro de álcool e açúcar. Mas toda essa generosidade natural e cultivada, acabou por redimensionar os padrões nos quais sustentou-se, confortavelmente, nos últimos e mais recentes anos. A cidade exauriu suas receitas tradicionais para solucionar o espaço preenchido pela modernização de seu setor terciário, marginalizando a sua urbanização, dada a rapidez com que se deu a absorção do progresso. A visão da economicidade na administração desses bens, com a certeza de que as soluções para as questões como, aumento de tráfego, crescimento desordenado dos bairros e contorno desalinhado de núcleos industriais, não serão instantâneas, mas sua manifestação evolucionária e irreversível traça o deslocamento do seu centro gravitacional, que induz a um novo "modus operandi" que é o *Projeto Ribeirão Preto 2001*. O futuro da cidade está decolando agora, nas mãos da Solidariedade e o consenso de seus protagonistas e empreendedores, com igual participação no destino da cidade, no fluxo da modernidade.

O Projeto Ribeirão Preto 2001 talvez seja o salto decisivo dado em direção ao próximo milênio. Através dele a cidade pode retomar o curso de um planejamento organizado, crescer sem expandir, resgatar elementos em todos os níveis, que poderão coexistir com a modernidade e enriquecê-lo. Ribeirão poderá recuperar a sua identidade inicial, resgatando sua história e continuar participando de todas as vantagens da tecnologia, ciência e economia contemporâneas, sem dar chances ao imobilismo histórico que fomenta a marginalização, a exploração e a violência. Com isso, a cidade também dará à sociedade, a seus cidadãos, a oportunidade de escolher a sua própria identidade.

Não pode recusar a passagem para o próximo século. E deve buscar a excelência conceitual de bem viver.

ANTÔNIO PALOCCI FILHO
Prefeito Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO

Prefeito

Dr. Antonio Palocci Filho

COHAB

Diretor Presidente

Eng^o Odônio dos Anjos Filho

Diretor de Programação e Planejamento/ Coordenação Geral Ribeirão 2001

Arq. Willian Fagiolo

Diretor Técnico

Eng^o Geraldo de Oliveira Filho

Diretor Financeiro

Wagner Silva Martinez

Diretor Administrativo

Carlos José Mussalam

Diretora Imobiliária Interina

Maria Nazaré Jucateli Ubida

Diretor Imobiliário

José Alfredo Carvalho

Assessor da Presidência

Aldo Passalacqua

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO

Secretário

Arq. Mauro de Castro Freitas

Diretor de Planejamento Físico/Territorial

Arq. Augusto Valiengo Valeri

Chefe de Divisão/Organização Territorial

Vera Lúcia Blat Migliorini

Assessor Técnico

Pythagoras Daronch Silva

MK ARQUITETURA SC LTDA
Coordenação Geral, editorial e administrativa

Equipe Técnica
L.A. Vallandro Keating/coordenador
Antonio Carlos Sant'Anna Jr./consultor
Carlos Alberto Gabarra/consultor
Eduardo Carlos Pereira/consultor
Ricardo Martucci/consultor

Consultoria Gráfica
ESTÚDIO RO
Ricardo Ohtake
Lígia Pedra

Texto/Redação e Copy Desk
Adriana Canova Simionato
Lúcia Helena Fagiolo

Composição
Typelaser

Cópias/Impressão
Alphagraphics

Acabamento e Encadernação
Carlos Alberto Capato

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	15
O PROJETO	17
Política de Administração	21
Política Indutora de Crescimento Econômico	23
Política de Investimentos Sócio-Culturais	37
Programa de Urbanização	53
ATLANTA: UMA REFERÊNCIA	89
CONCLUSÃO FINAL	101

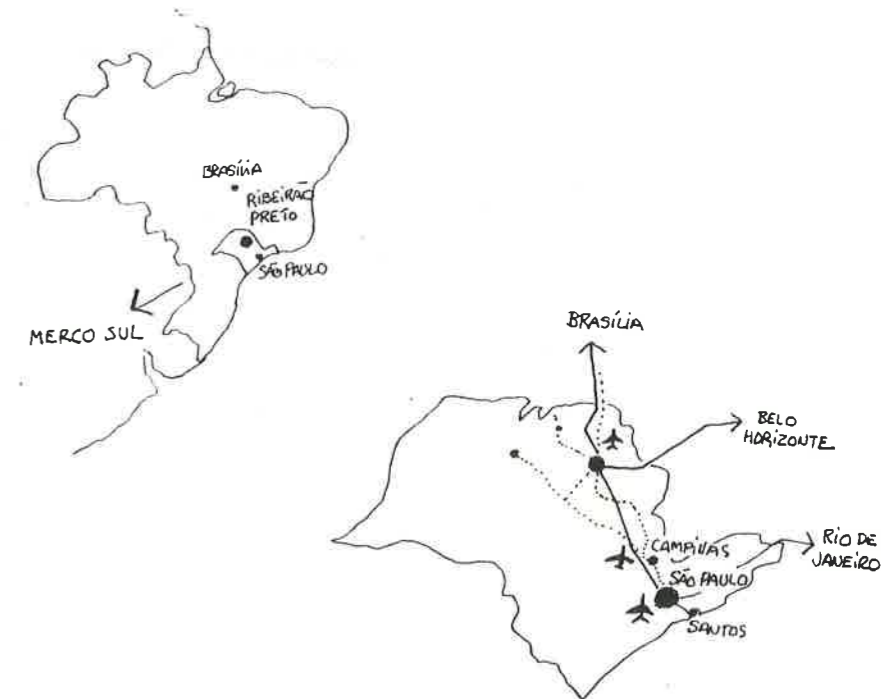
INTRODUÇÃO

Ação Estratégica para o Desenvolvimento

Quando se coloca a questão da qualidade de vida é importante lembrar que não se trata apenas dos graves problemas ambientais decorrentes do crescimento não planejado, mas também dos inúmeros problemas sociais decorrentes da mesma causa, o desemprego, a fome, o aumento da violência...

Para que o poder público possa planejar adequadamente o desenvolvimento harmonico e integrado da cidade é fundamental o engajamento da população no processo de identificação dos problemas, no levantamento e discussão das alternativas para enfrentá-los e na indicação de prioridades. Os canais de participação já estabelecidos, como o COMUR, o Forum da Cidade, o Orçamento Participativo e o Governo no Bairro, além de outras instâncias de organização popular, têm sido os instrumentos privilegiados da gestão democrática da cidade.

As perspectivas do planejamento então indissolúvelmente ligadas às perspectivas da



democracia, ou seja, da participação. O planejamento, antes de ser um instrumento dos técnicos, é um instrumento dos cidadãos. No limite, é o compromisso e a participação efetiva dos cidadãos no processo, o que vai garantir a construção de uma cidade melhor.

O desafio é grande. É necessário compatibilizar o olhar abrangente, a visão global dos problemas com ações localizadas. Encontrar o ponto de equilíbrio entre o atendimento às necessidades básicas, os problemas imediatos e o estabelecimento de bases que propiciem à médio e longo prazos o desenvolvimento pleno do potencial da cidade de Ribeirão Preto. Uma cidade saudável, em que o crescimento físico se dê em harmonia com o meio ambiente e o crescimento econômico em harmonia com o desenvolvimento social.

O planejamento estratégico - posto a serviço dos cidadãos - é o que nos permite olhar com muito otimismo os anos que virão.

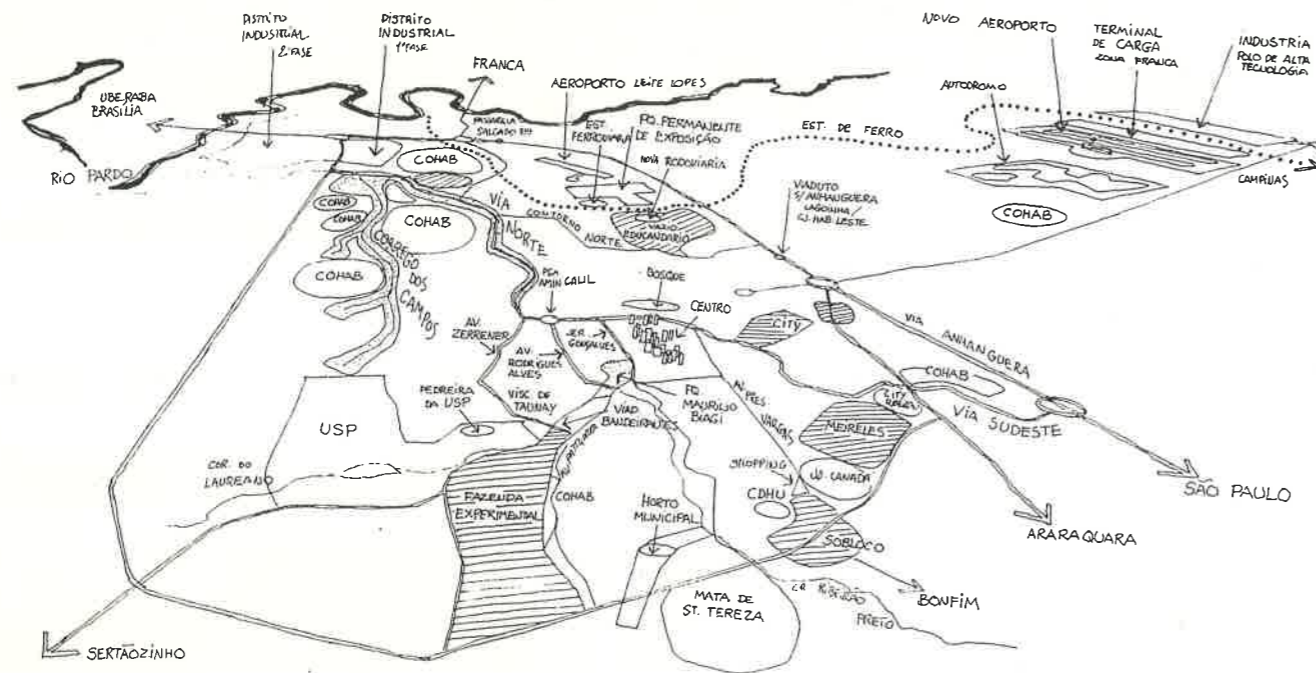


O PROJETO

Ribeirão tem diante de si o maior de seus desafios, desde a grande crise de 1929. Se naquela época a cidade amenizou conflitos e se sustentou graças à criação de uma sólida estrutura comercial, hoje seu próximo passo impõe-se na direção de recuperar os níveis de qualidade de vida.

A geração de divisas providenciou uma alteração brusca e acelerada na estrutura de consumo e bens de serviço. Em pouco mais de uma década a cidade incorporou uma modernização ao setor terciário, que não veio, todavia, acompanhada de uma ordenação do espaço urbano, para seu melhor aproveitamento.

Como conseqüência, perdeu também de forma brusca e acelerada o padrão de uma cidade interiorana. Sem que ganhasse, contudo, perfil de metrópole.



É possível destacar hoje, três pontos de crise.

1. O aumento do volume de tráfego, esclerosando o fluxo da malha viária urbana.
2. O crescimento desordenado de bairros, especialmente o central e os de periferia, sem infra-estrutura adequada, colocando em cheque a eficiência de sistemas como o de transporte, educação, saúde e saneamento básico, tais quais vinham sendo concebidos e executados.
3. O contorno desalinhado de núcleos industriais criando problemas de ordem ecológica, de circulação e comprometendo, em última análise, o próprio desenvolvimento do setor secundário no município.

Em 1993, a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto encaminhou para a apreciação da Câmara Municipal seu Plano Diretor. Nele foram feitos diagnósticos, com a participação de diversos segmentos da comunidade, através do Conselho Municipal de Urbanismo (COMUR) que deverão nortear todas as ações de planejamento para o município.

O *Projeto Ribeirão Preto 2001* nasce, através do espaço aberto pelo Plano Diretor, com o objetivo de contribuir para que a cidade retome o curso de um sistema de planejamento dinâmico e organizado. Uma intervenção que redefina o espaço urbano do município para que ele responda com o resgate da qualidade de vida.

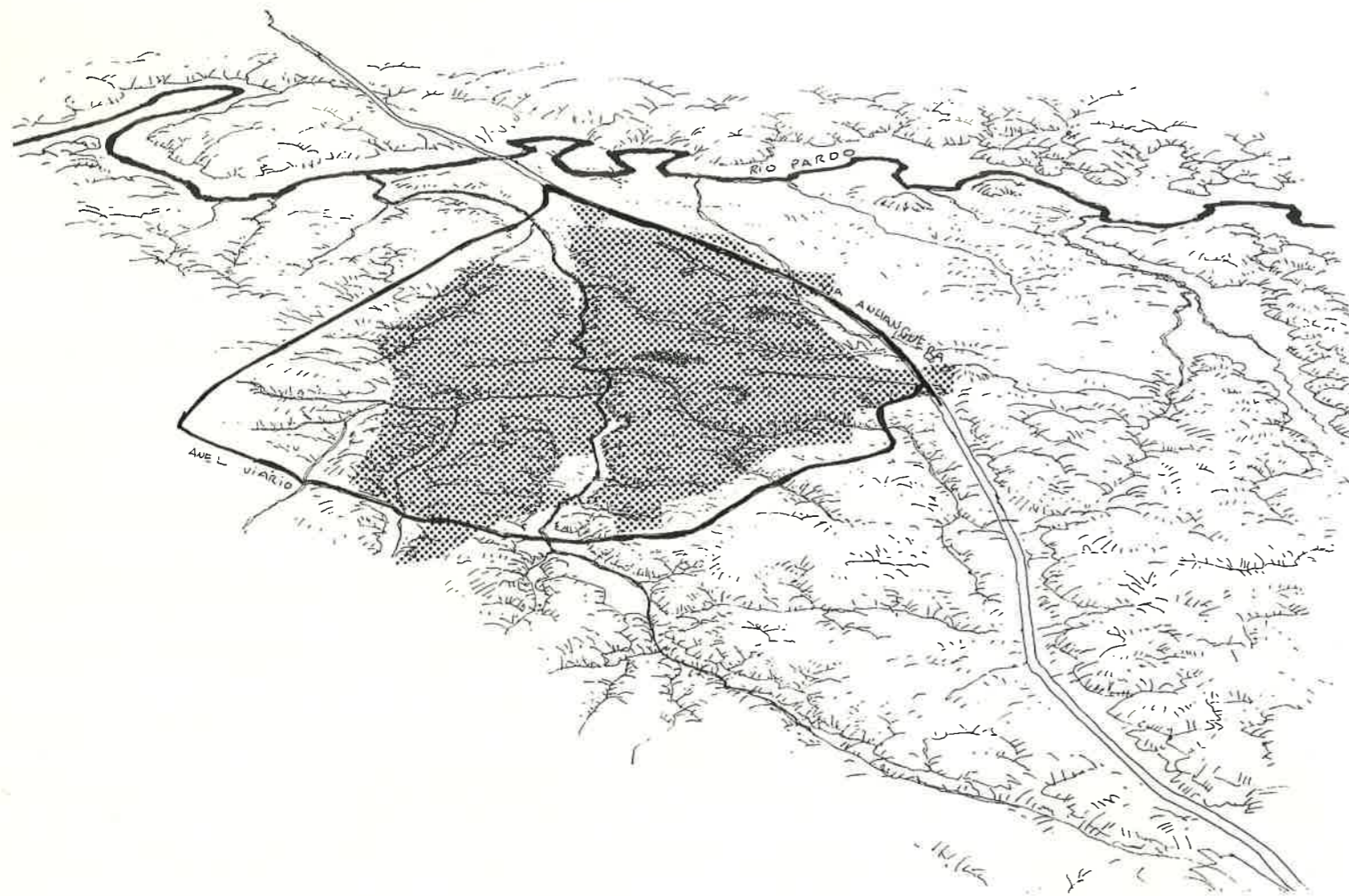
Sendo assim, o *Projeto Ribeirão Preto 2001* propõe quatro ordens de intervenções:

Política de Administração Descentralizada e Democrática

Política Indutora de Crescimento Econômico, com Justiça Social e Preservação Ambiental

Política de Investimentos Sócio-Culturais

Programa de Reurbanização.

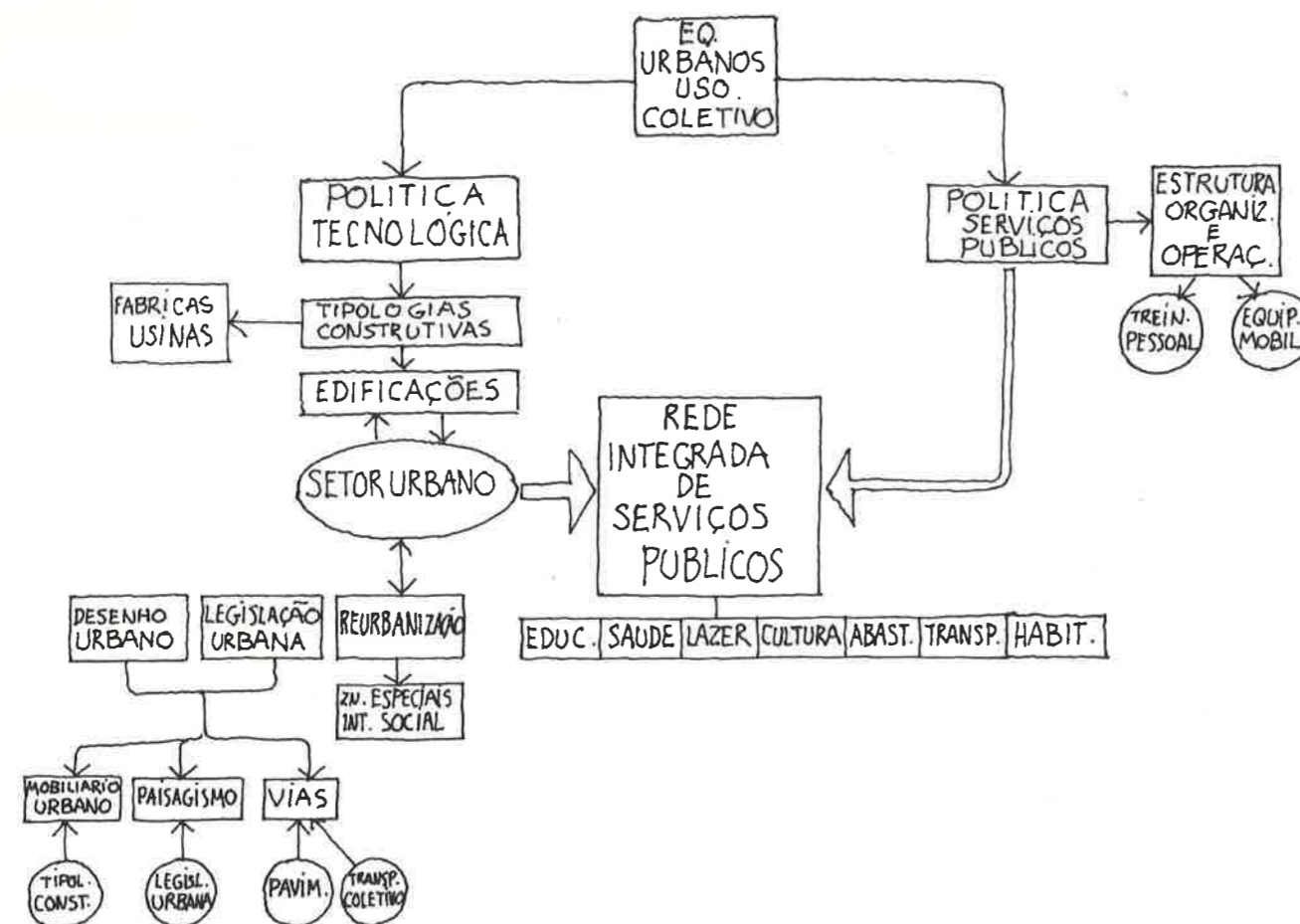


POLÍTICA DE ADMINISTRAÇÃO DESCENTRALIZADA E DEMOCRÁTICA

A abordagem dos aspectos de ordem administrativa e condução política prevê a criação de uma REDE INTEGRADA DE SERVIÇOS PÚBLICOS que estabeleça uma Política de Desenvolvimento e Investimentos na Área Social e Cultural. A operacionalização da REDE, pela Administração Municipal, fará detectar as necessidades específicas de intervenção nos Setores Urbanos, dando a dimensão correta do *Processo de Reurbanização*, com todos os requisitos, exigências e padrões para o *Desenho Urbano* (Mobiliário Urbano, Paisagismo, Vias a serem pavimentadas ou necessárias ao Transporte Coletivo) e os contornos técnicos e políticos da *Legislação Urbana*.

A REDE deverá ser administrada pela introdução da figura de um CITY - MANAGER (Gerente da Cidade) a quem caberá dirigir as ações estabelecidas por um conselho composto de todas as secretarias e autarquias, visando priorizar ou hierarquizar as intervenções que serão realizadas.

O estabelecimento destas prioridades programáticas e de investimentos será dinamicamente mediada pela ação dos Conselhos Setoriais (Saúde, Criança e Adolescente, Habitação, Educação, Cultura, Ação Social etc), e pelos Conselhos Gerais (CONSELHO MUNICIPAL DE URBANISMO-COMUR, CONSELHO MUNICIPAL DE ORÇAMENTO - CMO, FÓRUM DA CIDADE), respeitadas as funções determinadas de cada uma destas instâncias de participação popular.



POLÍTICA INDUTORA DE CRESCIMENTO ECONÔMICO

Ação do executivo a fim de intermediar contato entre a iniciativa privada e a comunidade científica para agilizar a criação de um PÓLO INDUSTRIAL, a partir do potencial e mão-de-obra disponíveis no município e região, nos segmentos da agroindústria e biotecnologia, visando fortalecer o setor secundário na cidade.

Conforme diagnóstico apresentado no Plano Diretor, a cidade precisa prover alternativas sócio-econômicas de desenvolvimento para garantia da sobrevivência, sem atrelamento exclusivo ao setor terciário.

Uma dessas alternativas está voltada para o incentivo à instalação de indústrias não poluentes, possibilitando o desenvolvimento tecnológico e o avanço nas pesquisas de novos produtos que mais se adequam ao mercado consumidor, promovendo a interação necessária entre empresas/ciência/tecnologia.

Seguindo modelos executados com resultados positivos em outros municípios, estabelecer uma ação política para que a produção científica possa deslocar-se do eixo universitário e desenvolver-se na comunidade, em parceria com a administração pública e a iniciativa privada.

O resultado dessa preocupação dá origem a um espaço aberto a ser ocupado, responsabilmente, por empreendedores que tenham visão detalhada dos novos tempos. A tradução mais imediata está implícita em seis áreas de atuação, a serem cotejadas pelo dinamismo de uma cidade, cuja vocação é para o desenvolvimento.

Pólo de Alta Tecnologia - POLTEC
Zona de Processamento de Exportação - ZPE
Pólo Industrial
Terminal Intermodal de Cargas
Implantação de Consórcio de Municípios
Centro Municipal de Convenções

**PÓLO DE ALTA TECNOLOGIA - POLTEC
(INSTITUÍDO PELA LEI Nº 6.024 DE 24 DE JUNHO
DE 1991)**

O Estado de São Paulo já tem 04 (quatro) Pólos de Alta Tecnologia implantados em cidades do interior:

São José dos Campos
São Carlos
Campinas
Ribeirão Preto

O que caracteriza essas cidades é o fato de sediarem importantes centros de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, que têm tido um papel importante no apoio às indústrias ali sediadas, através da prestação de serviços, difusão e transferência de tecnologia. Além disso, são cidades que estão situadas junto a rodovias importantes, além de oferecerem facilidades para o assentamento de indústrias e contarem com uma concentração significativa de mão-de-obra qualificada. São ainda centros regionais, com uma concentração de consumidores com renda significativamente superior a média nacional.

A cidade de Ribeirão Preto preenche, com facilidade, todos esses requisitos e já tem mantido contatos com a Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico através da Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (A.C.I.), Delegacia Regional do CIESP, POLTEC-Pólo de Alta Tecnologia e Prefeitura Municipal.

O Programa deverá ser implementado pela Prefeitura em conjunto com o Governo do Estado dentro da política de descentralização e interiorização do desenvolvimento e com apoio de entidades da indústria paulista (FIESP - CIESP), SEBRAE, entidades locais (A.C.I.), o importante suporte educacional das Escolas SENAI na formação de mão-de-obra qualificada e ainda recursos do FINEP, do Governo Federal, para implementação de programas de qualidade total. Para isso a Prefeitura deverá:

1 Otimizar a infra-estrutura das áreas industriais já existentes, além de criar novos parques industriais, estabelecendo incentivos e facilidades para a implantação de novas indústrias.

2 Em paralelo, deverá ser implantada, com o apoio do SEBRAE, uma política de fomento às pequenas e médias empresas, com a criação de um espaço para as "incubadoras" de empresas de alta tecnologia, subsidiando a infra-estrutura de apoio.

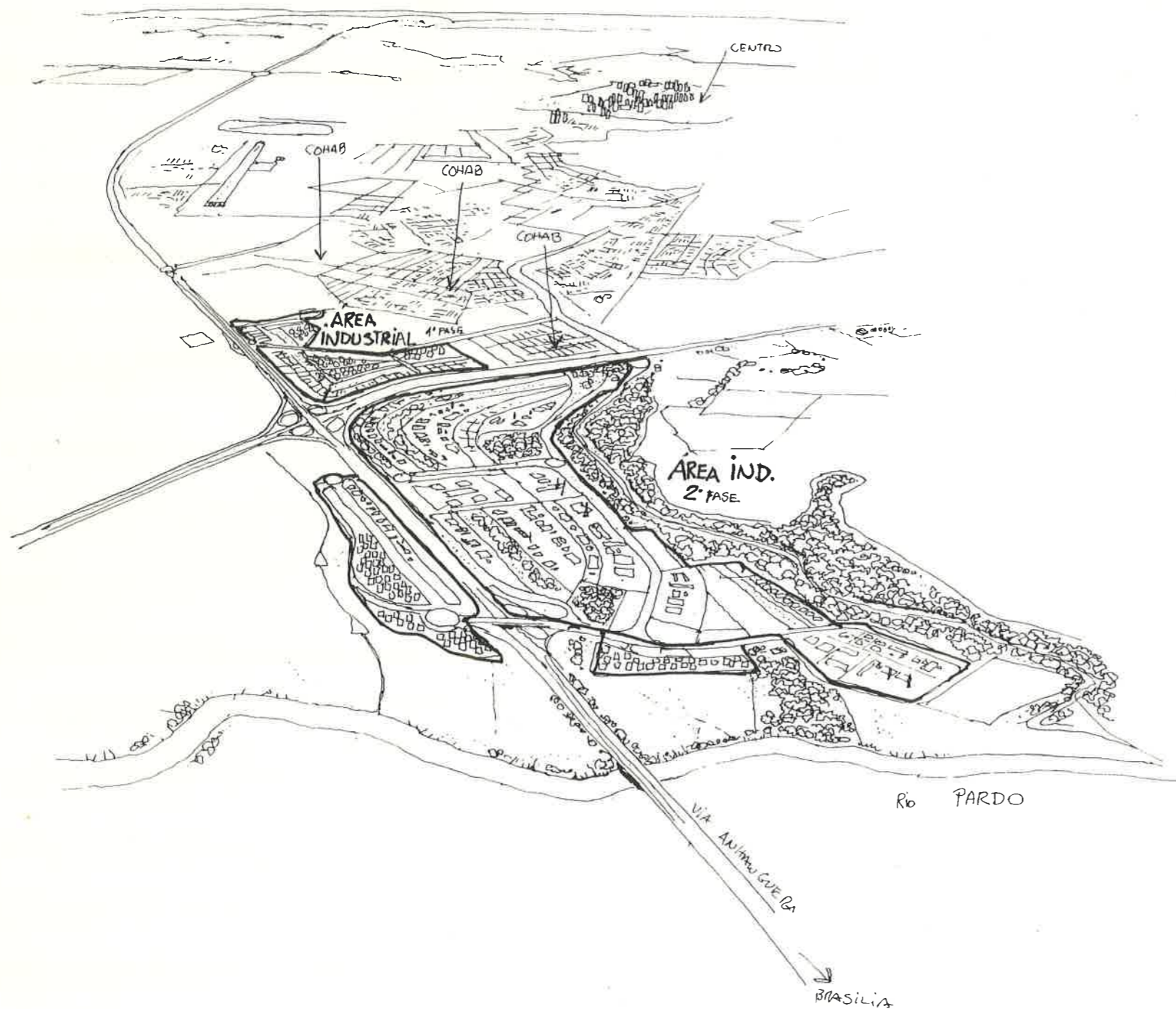
3 A Prefeitura deverá incentivar a cooperação e a transferência de tecnologia entre as universidades e as empresas, incentivando a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico.

É importante destacar que as empresas de tecnologia mais sofisticadas tendem a ter uma política de aprimoramento constante dos seus quadros o que tende a elevar o padrão salarial como um todo, dinamizando o mercado de trabalho.

A sua imediata implementação deve ser considerada importante e oportuna, nesse momento de globalização acelerada da economia, em que a instalação do MERCOSUL é apenas um primeiro passo para a redução progressiva das barreiras alfandegárias, das medidas protecionistas e das tarifas de importação visando a integração do mercado latino-americano, onde o Brasil tem um peso considerável e onde deverá ter o papel decisivo nas futuras negociações para a nossa inserção na nova ordem internacional, junto à NAFTA (Associação Norte-Americana de Livre Comércio), à UE (União Europeia) e a APEC (Cooperação Econômica Asia-Pacífico). As oportunidades que se abrem para uma cidade com a massa crítica (capacidade instalada, concentração de capital e recursos humanos) de Ribeirão Preto são extraordinariamente promissoras.

ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO - ZPE

Desde que foi regulamentado, em julho de 1993, e definitivamente assumido pelo Governo Federal, o programa de Zonas de Processamento de Exportações (ZPEs) vem sendo ativamente implementado pela maioria dos Estados detentores das 14 autorizações já concedidas. Vários deles estão iniciando as obras de infra-estrutura, mobilizando recursos dos próprios governos estaduais e de seus parceiros privados.



As ZPEs são pólos de produção industrial voltados prioritariamente para a exportação, para o mercado externo; as indústrias recebem todo tipo de incentivos, estímulos e isenções fiscais para serem o mais competitivas possível no mercado internacional. Se de um lado a captação de tributos é menos expressiva, a geração de empregos é um fator extremamente importante.

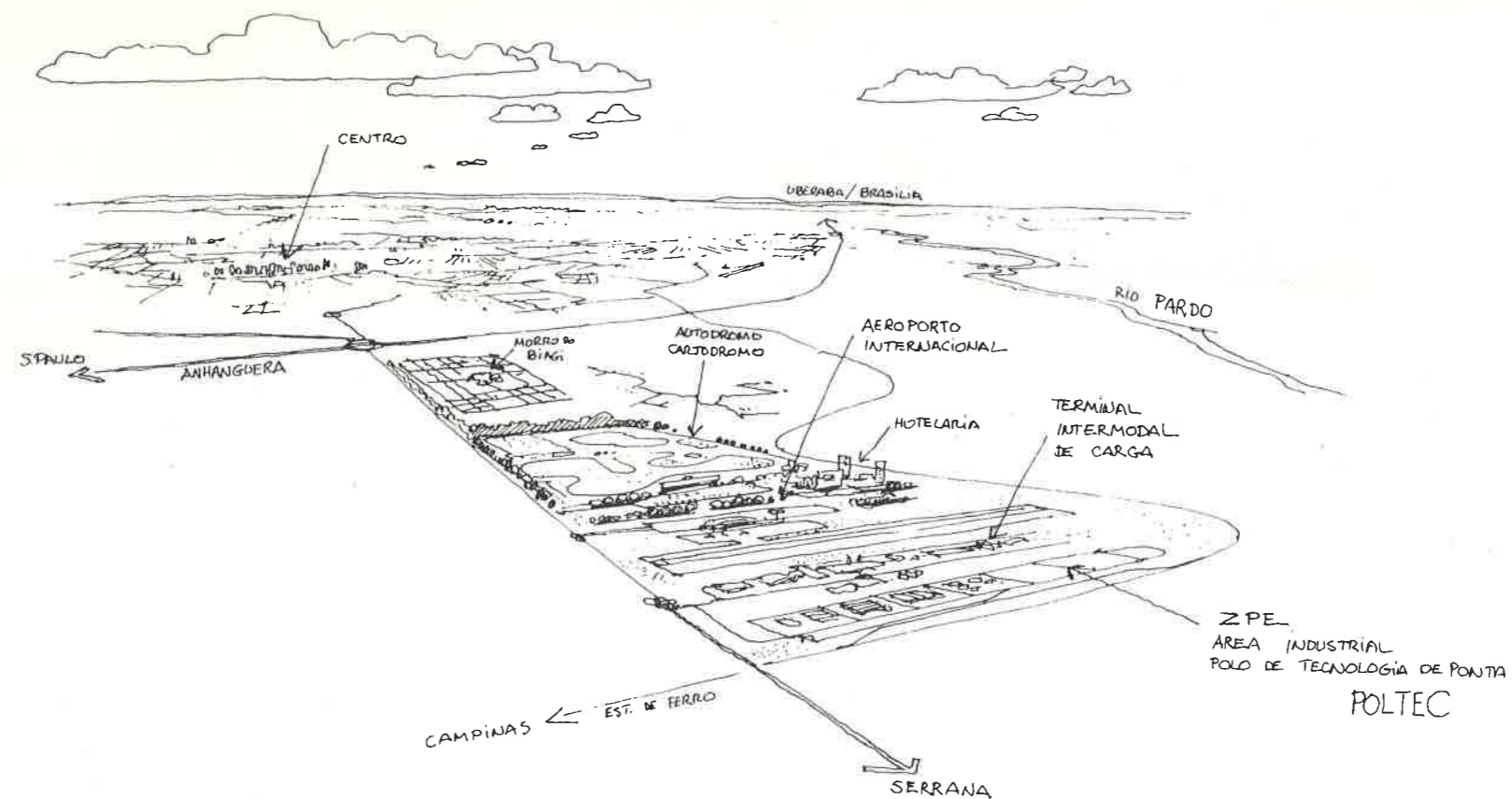
É importante lembrar que o desemprego tem aumentado significativamente na indústria brasileira em função de sua baixa competitividade frente a qualidade e preços dos produtos internacionais, que devido a recente redução das alíquotas, têm entrado de maneira devastadora no mercado nacional.

Portanto, é fundamental que se crie, rapidamente, condições para que a indústria possa requalificar-se tecnologicamente, tornando-se mais eficiente e competitiva e gerando novos empregos.

PÓLO INDUSTRIAL

Diante das perspectivas da implementação do POLTEC e implantação da ZPE em Ribeirão Preto é fundamental que se tenha um Pólo Industrial dimensionado e equipado com uma infra-estrutura compatível com as necessidades das indústrias modernas, visando sempre criar as melhores condições possíveis para incrementar a eficiência, a qualidade e a competitividade.

A tendência hoje, é a redução das áreas de estocagem de matérias-primas e de produtos acabados ao mínimo possível, com a adoção de métodos de gerenciamento de estoques do tipo "just-in-time" e a interligação "on-line" do distribuidor dos produtos acabados com o produtor, e deste com o fornecedor de matérias-primas. E ainda mais, serviços que num momento anterior eram parte integrante da indústria, hoje são inteiramente terceirizados (segurança, limpeza, alimentação, transporte etc). Portanto, os lotes industriais são hoje significativamente menores, mas, no entanto, deverão ser previstos serviços que serão compartilhados em regime de condomínio por várias empresas. A sinergia possibilitada pela concentração das indústrias traduz-se numa vantagem competitiva.



O Pólo Industrial de Ribeirão Preto será implantado na Zona Norte, numa grande área vazia entre os conjuntos do Complexo Aeroporto e o Anel Viário.

Uma localização estratégica, onde a chegada de matéria-prima e o escoamento dos produtos acabados serão extremamente facilitados, assim como facilitará ao máximo o acesso da grande massa de trabalhadores concentrada nos conjuntos habitacionais, minimizando a necessidade de viagens longas e demoradas, aproximando o local de trabalho ao local de moradia.

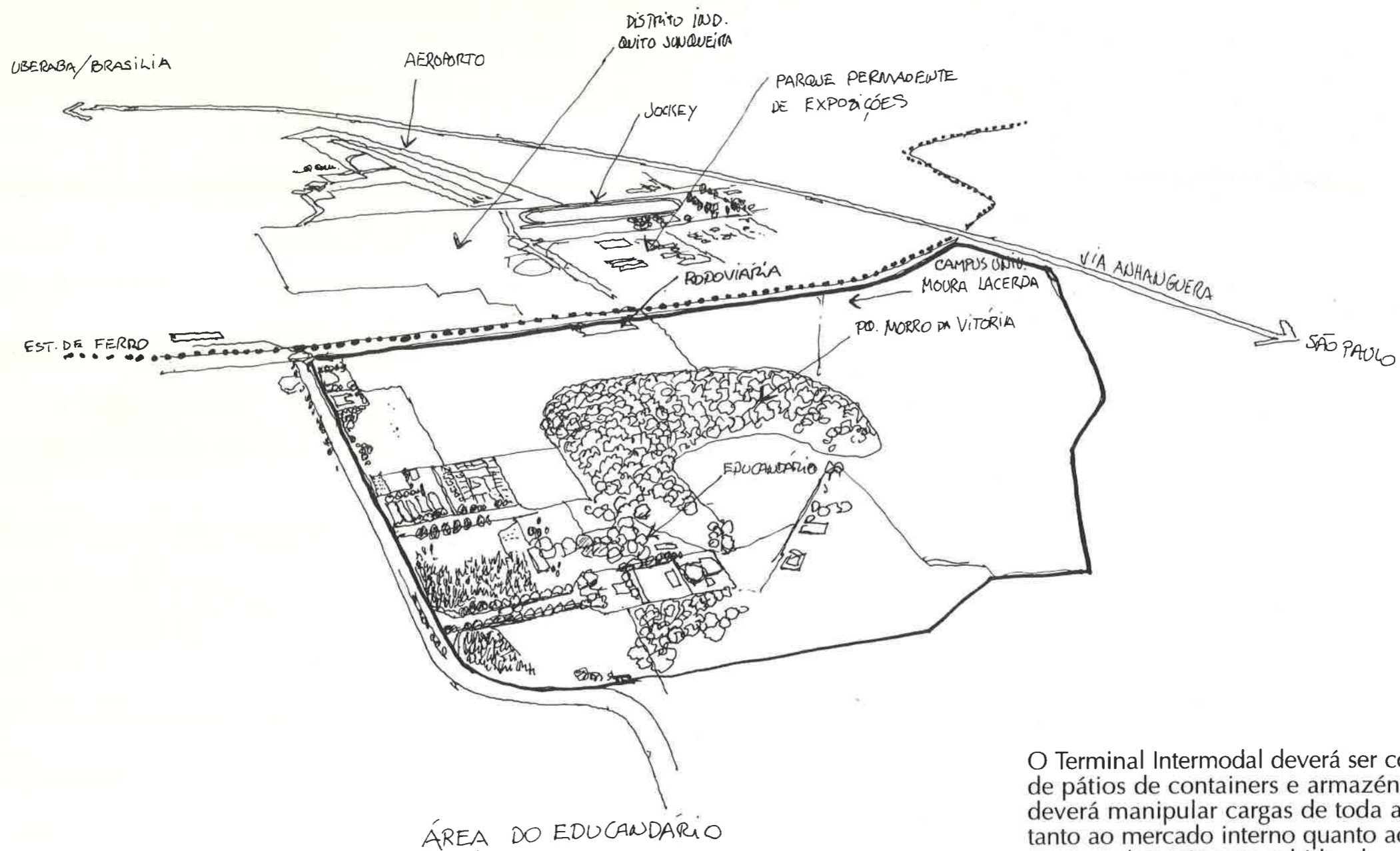
Serão exigidos cuidados especiais na captação e tratamento dos efluentes líquidos, assim como na filtragem de gases emitidos e disposição de resíduos sólidos. Deverá privilegiar-se, através de incentivos e redução de cargas tributárias, a implantação de indústrias "limpas" (não-poluentes), minimizando o impacto sobre o meio ambiente. O conceito a ser adotado é o de uma industrialização seletiva.

TERMINAL INTERMODAL DE CARGAS

Considerando a hipótese de Ribeirão Preto vir a sediar um Pólo Industrial de porte expressivo, tecnologicamente sofisticado e com parte da sua produção orientada para o mercado internacional, torna-se premente propor a implantação de um Terminal Intermodal de Cargas.

O Terminal Intermodal deverá situar-se na zona Norte ou Nordeste, próximo do Anel Viário (Via Anhanguera), da Estação Ferroviária e do Aeroporto, com fácil acesso ao novo Pólo Industrial.

O Terminal vai integrar diferentes modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo e fluvial - através da conexão ferroviária com o Terminal de Pederneiras, situado junto a Hidrovia Tietê-Paraná, que deverá ser um dos modos de transporte mais competitivos de acesso aos países do Mercosul, através das bacias dos Rios Paraguay, Urugua y Prata.

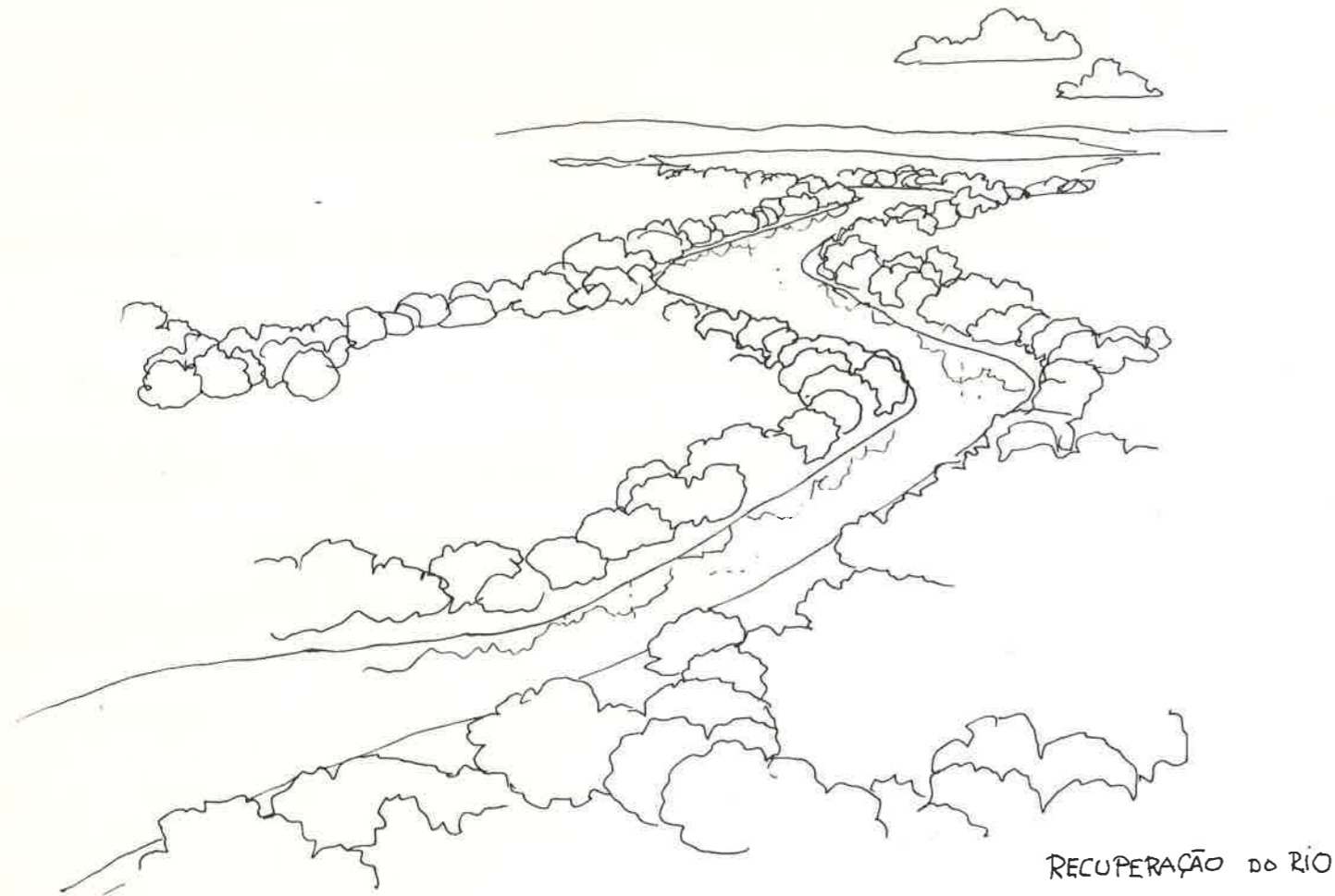


O Terminal Intermodal deverá ser constituído basicamente de pátios de containers e armazéns alfandegados e deverá manipular cargas de toda a região destinadas, tanto ao mercado interno quanto ao externo, assim como as cargas/containers recebidas do exterior (importações).

O Terminal Intermodal, que deverá gerar um número expressivo de empregos, também estará localizado próximo dos grandes conjuntos habitacionais da Zona Norte, evitando viagens em direção ao centro ou que cruzem a cidade, reduzindo significativamente os percursos e o tempo de viagem.

É importante observar que tanto o pátio da ferrovia quanto as instalações do aeroporto deverão ser redimensionados para adequarem-se à nova função.

A interação desses recursos irá proporcionar um melhor escoamento da produção e facilitará o intercâmbio dos pólos produtores.



RECUPERAÇÃO DO RIO



UTILIZAÇÃO DO RIO

IMPLANTAÇÃO DO CONSÓRCIO DOS MUNICÍPIOS DO RIO PARDO, RIO MOGI E MÉDIO RIO GRANDE

Com a recuperação prevista dos rios navegáveis que margeiam as fronteiras da cidade, graças a sua situação mesopotâmia Pardo - Mogi, faz-se necessária a implantação de consórcios intermunicipais, pois em termos regionais é estratégica a definição de uma política conjunta para os seguintes aspectos:

- Tratamento do esgoto doméstico;
- Industrialização e tratamento dos efluentes;
- Geração de energia e redes de distribuição;
- Hidroviás em trechos localizados;
- Uso para lazer/recreação.

CENTRO MUNICIPAL DE CONVENÇÕES

O Centro Municipal de Convenções de Ribeirão Preto foi criado formalmente pela lei nº 264, de 6 de outubro de 1993.

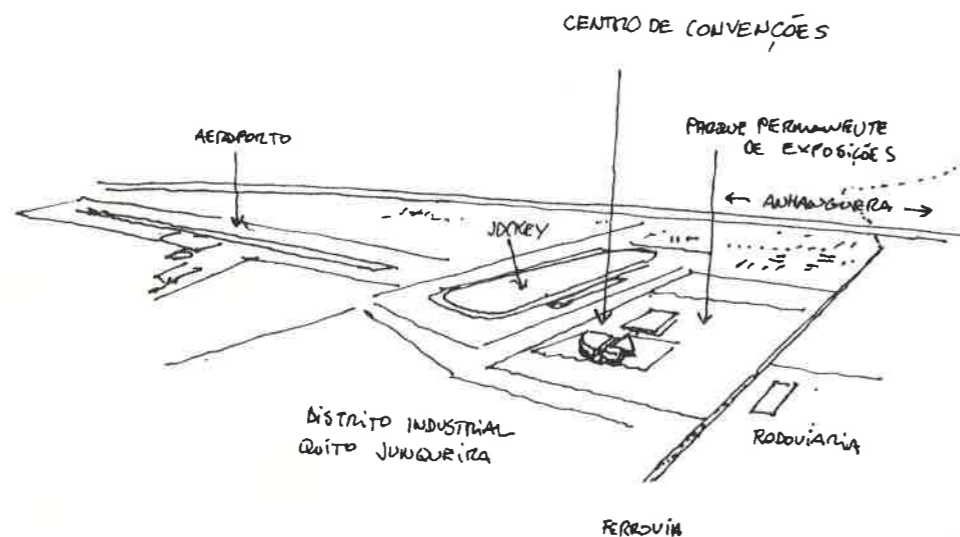
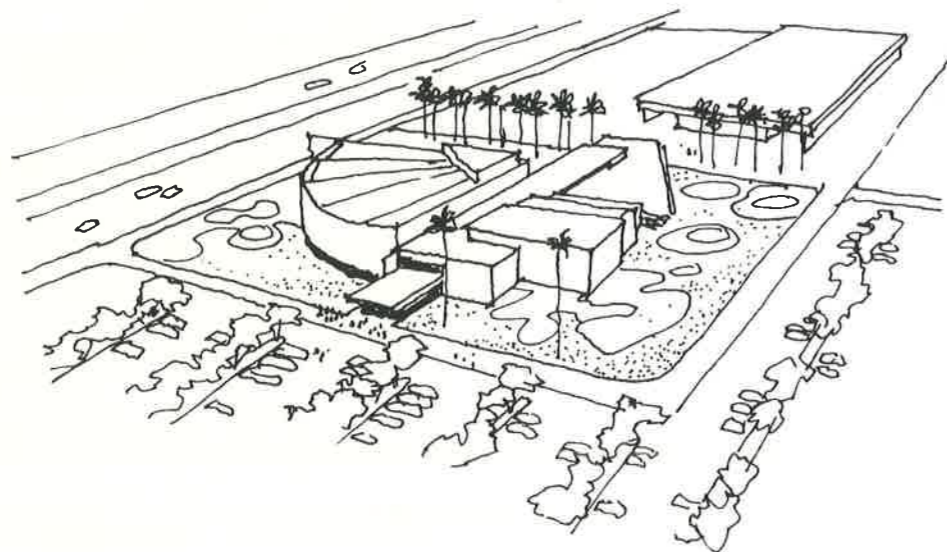
A Prefeitura já dispõe inclusive do projeto executivo das instalações, selecionado pela CODERP através de concurso público de arquitetura.

O nosso Centro de Convenções deverá se constituir no fórum privilegiado de debates e intercâmbio de experiências visando o desenvolvimento integral do potencial de Ribeirão Preto. A sua operação deverá se dar de acordo com uma política estabelecida em parceria entre a administração pública e a iniciativa privada visando sempre promover Ribeirão Preto nos cenários regional, estadual, nacional e internacional como uma cidade saudável, com excelente qualidade de vida e grandes oportunidades de negócios, atraindo capitais e novas empresas.

O Centro de Convenções deverá funcionar com um pavilhão de exposições em anexo, propiciando a realização de uma gama ampla de atividades: convenções, congressos, simpósios, seminários, feiras, exposições, lançamentos, shows e outros eventos.

Juntamente com a implementação do Centro de Convenções deverá se criar o Ribeirão Preto Convention & Visitors Bureau (o nome em inglês é adotado no mundo todo, visando o relacionamento internacional), que será a entidade encarregada de promover a imagem da cidade, fomentando as atividades e dando apoio e orientação aos visitantes.

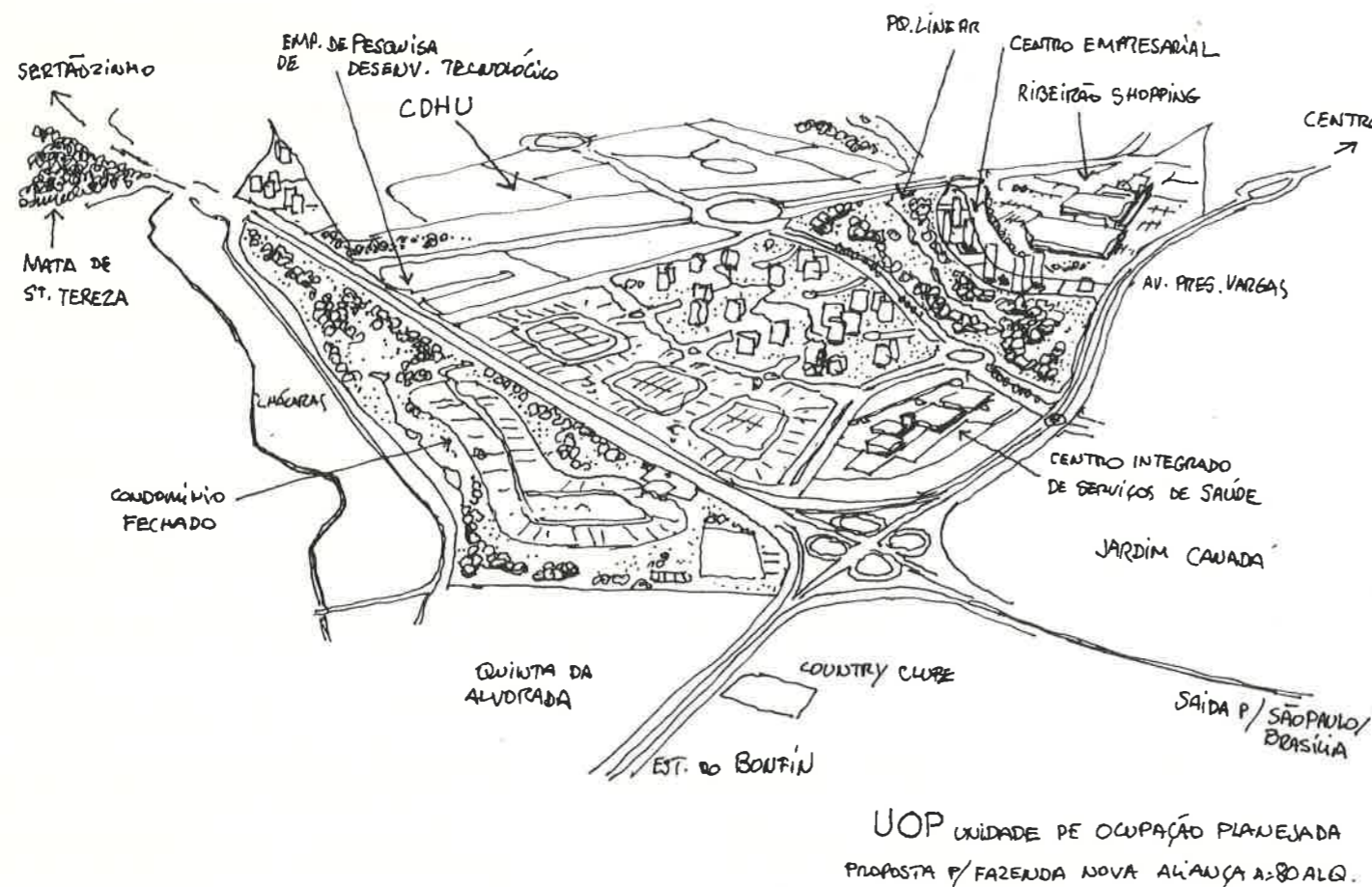
A operação do Centro de Convenções deverá se constituir numa importante alavanca para o chamado "turismo de negócios", com reflexos imediatos sobre a economia local, no comércio, na hotelaria, no setor de restaurantes, lazer e entretenimento, estimulando o transporte aéreo e a locação de veículos, criando também no setor de serviços, novas oportunidades de negócios, atraindo empreendedores e investimentos, dinamizando o mercado de trabalho.



POLÍTICA DE INVESTIMENTOS SÓCIO-CULTURAIS

EQUIPAMENTOS URBANOS DE USO COLETIVO

São edificações que compõem uma parte da base física da REDE INTEGRADA DE SERVIÇOS PÚBLICOS. Dois vetores merecem atenção no processo de implantação dos equipamentos. Por um lado, temos necessidade de desenvolver uma *Estrutura Organizacional e Operacional do Serviço Público* que crie amplas possibilidades de oferecer à população usuária, técnicos e servidores bem treinados, trabalhando com instrumentos infra-estruturais melhores e com modernos recursos tecnológicos. Por outro lado, temos um desenvolvimento que nos leva a traçar metas dentro de princípios operativos que estruturam o processo de aparelhamento físico-espacial da Cidade, através de uma *Política Tecnológica* que defina todos os Processos Construtivos dos Equipamentos. Entretanto, para estas duas tendências participarem efetivamente de todo o Desenvolvimento Social, só poderá fazê-lo através da integração das Políticas Sociais de Habitação, Educação, Saúde, Lazer, Cultura, Abastecimento, Transporte Coletivo, etc., que comporão a REDE INTEGRADA DE SERVIÇOS PÚBLICOS.



HABITAÇÃO

A Habitação está ligada diretamente à Estrutura Urbana, através da REDE INTEGRADA DE SERVIÇOS PÚBLICOS composta pela existência de Equipamentos Urbanos de Uso Coletivo e da *Infra-estrutura Urbana* definida pelas Redes de Água Potável, Esgoto, Eletricidade, Comunicações etc, caracterizando e qualificando assim os Setores Urbanos. Portanto, a Habitação depende das características de localização em relação a estrutura urbana na qual está inserida, ou seja, quanto mais bem equipado estiver o setor urbano mais qualificada será a Habitação.

O Plano Diretor de Ribeirão Preto, ao definir suas diretrizes com relação à habitação, procura conferir a este termo, não apenas a garantia de moradias confortáveis, instaladas em condições de salubridade e

segurança adequadas, mas a reorganização de toda a estrutura física da cidade no sentido de garantir uma habitação socialmente justa. Não importa o tamanho da cidade e, sim, o salto qualitativo, seu status de cidade, cuja vocação para a modernidade inclui desenvolvimento, organização urbana e infra-estrutura.

Assim o Plano Diretor indica que a cidade deve ser composta por um conjunto de *Unidades de Ocupação Planejada*, organizadas e distribuídas no território em função da localização e do desenvolvimento de Sub-Centros de Bairro.

As *Unidades de Ocupação Planejada* são porções de área infra-urbanas, auto-sustentáveis em relação às necessidades básicas do cidadão, caracterizadas pelo uso misto e densidade de ocupação diferenciados. Em outras palavras, cada *Unidade de Ocupação Planejada* deve ser dotada com tipologias variadas de habitação (horizontais e verticalizadas), atividades comerciais e de serviços relativos às necessidades cotidianas da população, abrigar as pequenas indústrias compatíveis com uso residencial, oferecendo assim maiores oportunidades de emprego, áreas de lazer, bem como equipamentos sociais ligados à saúde e à educação.

Unidades de Ocupação Planejada devem estar distribuídas na malha urbana de forma a configurar um raio de abrangência de cerca de 500m, fazendo com que os cidadãos possam sair de casa e atingir suas atividades complementares à pé, o que diminui a necessidade de viagens na cidade, desafogando o sistema de circulação e de transporte. Assim, a organização destas unidades baseia-se na criação ou no reforço da estrutura física da comunidade local.

As áreas comerciais e de serviços devem localizar-se, preferencialmente, ao longo dos *limites das Unidades de Ocupação Planejada*, próximas do sistema viário principal, de forma que a união de tais áreas, de duas ou mais unidades, constituam Sub-Centros de Bairro, onde estarão localizadas as atividades comerciais e de serviços que, por seu caráter especial ou esporádico, não fazem parte das necessidades diárias, e por isto atenderão a uma população maior. Os Sub-Centros de Bairro deverão estar situados a uma distância média de 1.000 (mil) metros das áreas habitacionais, e serão acessíveis por transporte coletivo e individual.

Estabelece-se assim uma estrutura urbana descentralizada, uma evolução natural da cidade existente hoje, mas com o poder de organizar e nortear o futuro desenvolvimento, que se baseia em dois conceitos básicos: eficiência e apropriação democrática do espaço.

CULTURA, LAZER E TURISMO

A Cultura, o Lazer e o Turismo ressaltam, integradamente, a riqueza do município não somente em relação as suas potencialidades mas especialmente em relação ao elenco de locais, oportunidades e oferta existente que necessitam de um tratamento compatível, o que ampliará em muito as opções para a população.

Complexo do Educandário

Maior área vazia urbana, com excelente qualidade topográfica e importante mata no topo da colina ali existente.

Local apropriado para a introdução do conceito de urbanização planejada, em parceria com iniciativa privada.

Teatro Pedro II

Referencial histórico e cultural da cidade, o Teatro Pedro II, restaurado, deverá significar a recriação de um instrumento essencial na área da cultura com o potencial gerador que representa e ponto fundamental de identidade da própria cidade, em sua área central.

Parque Maurilio Biagi / Armazéns de Café

Para o Parque Biagi deve-se manter o Projeto já elaborado, estendendo-se até os Armazéns da Antiga Cooperativa dos Cafeicultores, com as seguintes características:

- a Criação de um Centro Cultural com Museu de Artes e Pavilhão de Exposições com Usos Múltiplos, incorporando, como espaço de exposições, os espaços de uso comum da Câmara Municipal, bem como outros espaços livres do Parque;
- b Propor um Concurso Público de Projetos para o REDESENHO E REVITALIZAÇÃO DOS ARMAZÉNS DE CAFÉ, para abrigar o Pavilhão de Exposições de Usos Múltiplos e o Pólo de Alta Tecnologia - berço de Indústrias e Micro-Empresas Nascentes de Alta Tecnologia - unindo assim a Contemporaneidade Cultural, Científica e Tecnológica ao Desenvolvimento Histórico de Ribeirão Preto e Região.

Convênios Possíveis: Masp, Fundação Bial, Centro Cultural Itaú, USP etc.

Esculturas nos Parques e Revitalizações

Estimular concursos públicos para concepção e execução de Esculturas Urbanas

Esculturas como elemento de identificação

Esculturas Lúdicas como arte e interação

Esculturas como arte e elemento paisagístico de contemplação e qualidade própria

Identificação e ambientação de locais para implantação das esculturas

Área Urbana Histórica Núcleo Colonial Antônio Prado 1880

Elaborar projeto de pesquisa para levantar o que foi o Núcleo Colonial Antônio Prado na década de 1880.

Identificar seus primeiros habitantes, suas procedências, construções iniciais, origens no Núcleo. Analisar suas ampliações, destinações, seus desdobramentos, alterações e razões dessas alterações até os nossos dias - os novos moradores nas diversas etapas destes 114 anos, razões deste desenvolvimento, e situação atual.

Identificar as áreas com os usos originais, moradores mais antigos, descendentes dos primeiros proprietários.

Estudar este material para mapear áreas possíveis de serem preservadas.

A partir daí definir os usos, intervenções necessárias, preservações e restaurações, disciplinando o uso da área com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e preservar ambientes que fazem parte da memória nacional.

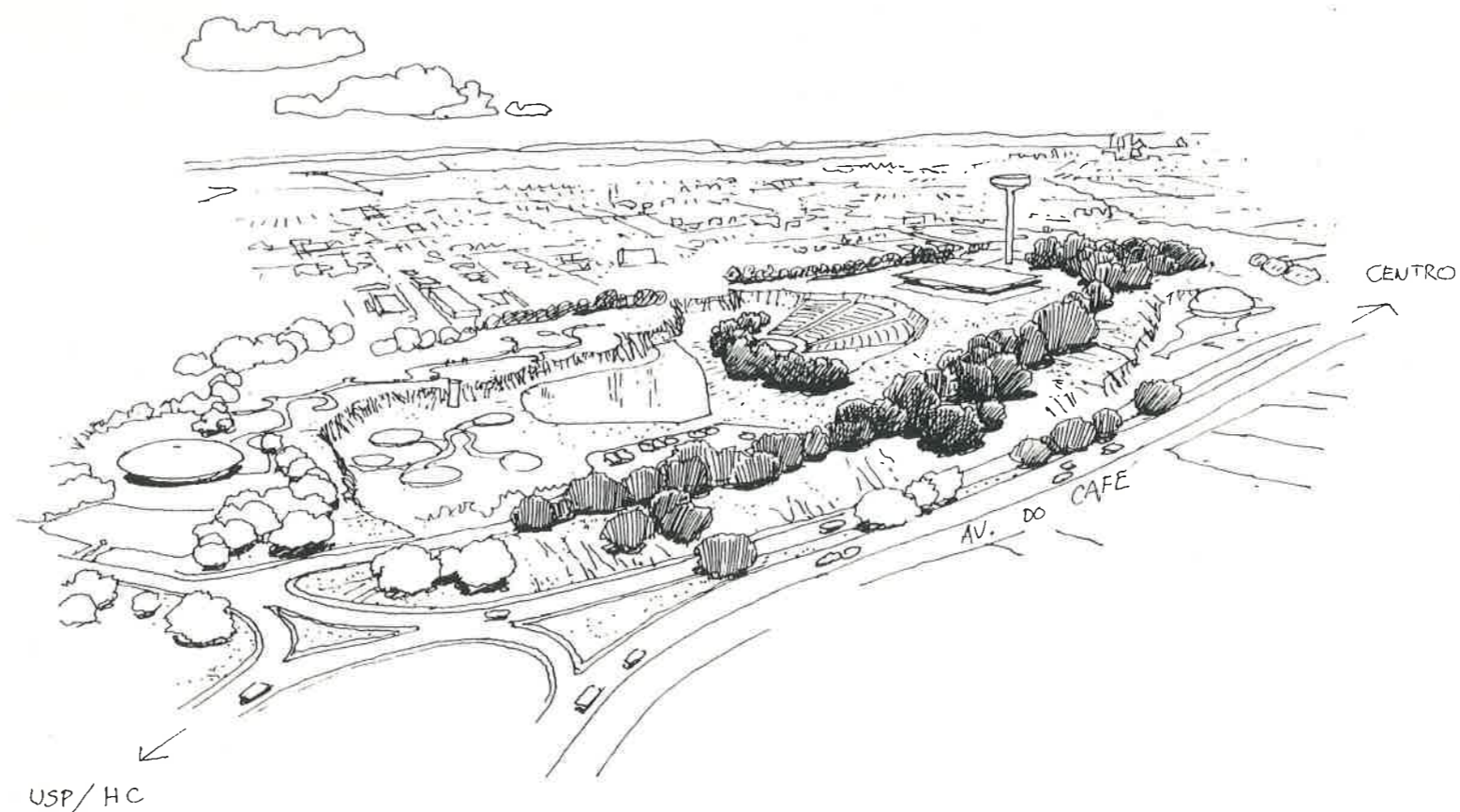
Obter as listas das famílias dos primeiros moradores e proprietários dos lotes coloniais ("Chácaras") o que permitirá identificar as famílias geradoras da própria cidade, com imensa contribuição para sua situação atual; obter-se-á também a procedência, em números percentuais, das regiões de origem: italiana e outras origens.

Poder-se-á identificar as contribuições ao desenvolvimento da Cidade, do Estado e do País, que certamente serão notáveis.

Torre - Memorial

Através desse levantamento, o material obtido registrará esta história exemplar em um MEMORIAL - TORRE, marco visível de todas as áreas da cidade que, além de ser depositário deste acervo, será orientador visual, elemento arquitetônico de identidade de Ribeirão Preto.

Como primeira proposta de implantação indica-se a pedreira próxima a cidade universitária; local de altura mais acentuada, atuará como elemento definidor da paisagem urbana, através do eixo principal da cidade, a partir da entrada da via Anhanguera. Poderá ser considerado como elemento referencial, com uma função semelhante a de um farol urbano, orientador geográfico da cidade.



A Indústria do Turismo

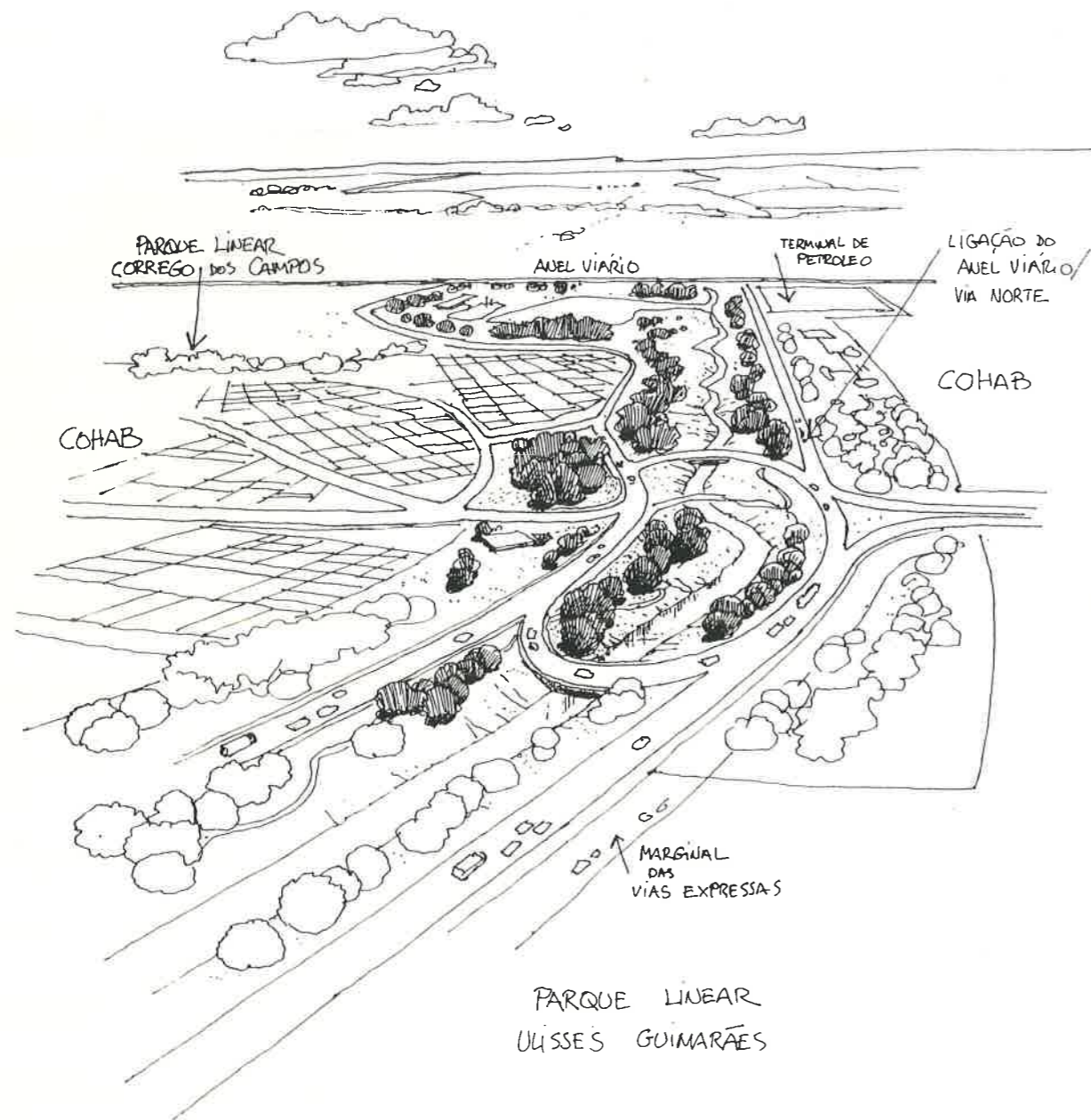
A partir de meados do século XX o movimento turístico adquiriu proporções tão colossais que se torna impossível ignorar toda a sua importância. O deslocamento de milhões de pessoas, influenciando-se ou deixando-se influenciar por outras culturas, deixando atrás de si enorme soma de divisas, evidentemente, tornou-se um fenômeno social de grande significação; sem dúvida alguma, o turismo constitui um fenômeno sócio-econômico dotado de uma dinâmica evolutiva em incessante progresso.

O Plano Diretor de Ribeirão Preto, no capítulo sobre Desenvolvimento Econômico, Científico e Tecnológico, indica o turismo como uma atividade econômica de especial interesse face ao seu potencial de desenvolvimento para o município. Obviamente, deve ser elaborado um plano de turismo que aponte para a criação em Ribeirão Preto de um Núcleo de Turismo,

cientificamente planejado, tendo por finalidade implementar a *Indústria do Turismo*. Para que isto aconteça, é indispensável um aprofundamento analítico dos aspectos econômicos, ecológicos, históricos, políticos e sócio-culturais, e as formas como esses aspectos se relacionam mutuamente.

Como passo inicial na elaboração e respectiva implantação de um *plano de turismo*, deve-se atentar para os seguintes procedimentos:

- 1 Identificação das potencialidades e possibilidades que o Município oferece para o seu desenvolvimento a médio prazo.
- 2 Prever, mediante uma metodologia científica, os limites gerais de desenvolvimento turístico, assim como os meios coadjuvantes necessários.



3 Identificar os interlocutores, buscando a criação de uma *Câmara de Desenvolvimento Turístico*, reunindo o tripé do turismo:

Infra-Estrutura: constituindo-se de todos os recursos naturais, paisagísticos, geográficos, históricos, culturais, de lazer, sistema de comunicações e transporte;

Estrutura: notadamente, os agentes de viagem e turismo, transportadores, companhias aéreas, hotelaria, enfim, todos os serviços envolvidos;

Super-Estrutura: os órgãos públicos, juntamente com o elenco de leis, normas e incentivos, que movem a indústria turística.

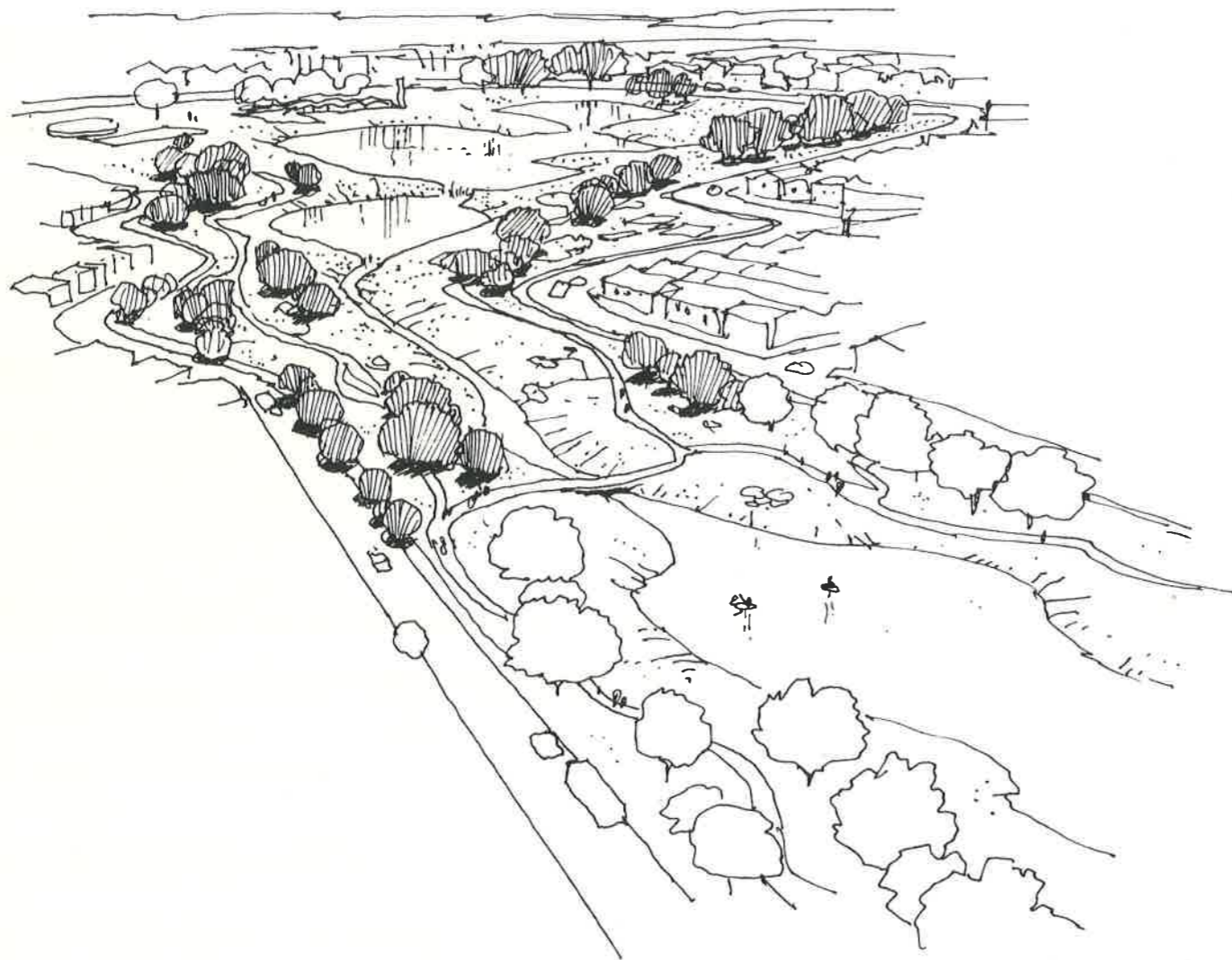
4 De posse dessa perspectiva que engloba e integra toda a problemática da indústria do turismo, surge a necessidade de se identificar, em cada área, as condições específicas que assegurem desde o início, a implantação de qualquer planejamento que vise o desenvolvimento de nossa indústria turística; tais dados permitirão quantificar e qualificar a oferta e a demanda, procedimentos indispensáveis para concretizar um estudo de viabilidade econômica.

É bem verdade que, independente de qualquer análise mais profunda, Ribeirão Preto apresenta todas as condições para o desenvolvimento de uma indústria turística forte, priorizando o turismo de negócios, e como subproduto o turismo cultural e de lazer. Além disso, é de fundamental importância insistir na excelência integradora do turismo, com forte dimensão sociológica, concretizando na sociedade uma verdadeira interação de solidariedade social.

MEIO AMBIENTE/LAZER/PAISAGISMO

Parques Lineares

As áreas de Preservação Permanente do Município, previstas pelo Código Florestal (Lei nº 4.771/65, alterada pela Lei nº 7.803/89) encontram-se em grande parte degradadas, sendo o seu reflorestamento uma ação necessária e urgente.



PARQUE LINEAR CORREGO DOS CAMPOS

PARQUE ALEXANDRE BALBO/
MARIA CASA GRANDE

A manutenção de reservas de vegetação nativa é importante para o equilíbrio ecológico, garantindo a preservação da fauna e flora, áreas de recargas do aquífero, diminuição de processos erosivos e outros. A vegetação ciliar assume papel ainda mais importante, não só na preservação de recursos hídricos e proteção do solo, mas também como corredor ecológico para dispersão de fauna e flora.

Ao longo das áreas do parque, as matas existentes tornam-se alvo de preservação permanente e com uso controlado. Para refazer as matas ciliares é necessário adotar procedimentos técnico-científicos, orientar a adoção das essências nativas. Isto poderá determinar um novo ambiente e uma nova paisagem.

Arborização - Elemento Formador da Paisagem Urbana

Geomorfologicamente, a cidade de Ribeirão Preto localiza-se em uma região deprimida, circundada por áreas mais elevadas. Esta característica física, que impõe limitações a circulação de massas de ar, associada a escassez de vegetação, estimula temperaturas médias mais elevadas.

Pode-se entender a cidade com ocupação urbana e uniforme, modificada por concentração de edifícios altos, agrupados em locais bem localizados visualmente na paisagem.

A partir da entrada atual da cidade pela Via Anhanguera ou pela nova entrada, pode-se aos poucos perceber sua dimensão e evidente homogeneidade urbana. São elementos paisagísticos importantes da cidade as matas do Bosque Fábio Barreto, do Educandário e a de Santa Teresa.

Estes exemplos de matas remanescentes podem sugerir um projeto de paisagismo perimetral para a cidade.

Nas áreas mais elevadas, adjacentes à cidade universitária e nos perímetros das bordas mais elevadas, deve-se estabelecer locais para implantação de bosque de guapuruvus, com função de abrigar a cidade, marcando visualmente estas partes mais altas.

Grupos de palmeiras imperiais, ou reais, em todos os sub-centros urbanos como indicadores visuais destes centros na cidade, como os renques de palmeiras imperiais usados na Avenida Jerônimo Gonçalves.

Esta tradição da cidade deve ser repetida em outras avenidas e inclusive na extensão da mesma.

Flamboyant, outra árvore característica na cidade, também deve ser repetida especialmente em lugares de comércio, com amplitude suficiente para absorver o seu porte, identificando estes setores, florindo no Natal.

Quanto ao paisagismo de menor porte, implantado nas áreas da cidade, não foram consideradas as diferenças de lugares para caracterizá-los. Como consequência praças rotatórias que deveriam definir lugares, na verdade, não têm tratamento algum, em sua maioria. Para essas praças, maciços de acalifas, alpínias, agaves, bromélias, entre outras podem ajudar a formar jardins diferenciados. Nas praças já sombreadas, introduzir euterpes edules (palmito) em maciços.

Para restabelecer a memória, fazer referência ao Cofea Arabia (café) como elemento de jardim. Para atrair pássaros: calabura, jambolão, pitangas, amoras, uvaías, etc.

Na entrada da cidade, ordenar plantações de cana organizadas paisagisticamente em forma de "damas" para fazer a passagem das plantações de cana, em enormes extensões no percurso da estrada, para a área urbana de Ribeirão Preto que tem, na agroindústria canavieira uma das sua principais definições.

Rio Pardo

Extensão: 537 km (437 km no Estado de São Paulo)

Nascente: Serra do Cervo, em Ipiúna (MG)

Desemboque: Rio Grande, em Colômbia (SP)

Área de drenagem: 34.960 km²

Abrangência: 39 cidades (30 municípios no Estado de São Paulo)

População abastecida: 1.012.444 habitantes

Propostas a desenvolver:

Área de lazer público;
Convênio com Municípios vizinhos;
Equipamentos diferenciados e distribuídos quando da divisa com outro Município (parcerias);
Áreas para camping;
Áreas para barcos;
Clubes de pesca;
Viveiros de peixes;
Programar eventos com passeios de caiaque;
Recuperação da Flora e Fauna;
Consórcios municipais.

Para a implementação destas propostas será indispensável a despoluição do Rio Pardo à montante.

PROGRAMA DE REURBANIZAÇÃO

De acordo com a Constituição Federal que privilegia uma Política Urbana que desenvolva as funções sociais da cidade, garantindo o uso social da propriedade, o programa de reurbanização previsto no Plano Diretor, com suas diretrizes específicas, indica que a produção e a organização do espaço físico será feito com disciplina e ocupação adequada. Para tanto, o *Projeto Ribeirão 2001* destaca os seguintes pontos prioritários:

ORDENAMENTO FÍSICO-TERRITORIAL

O ordenamento far-se-á obedecendo uma política que discipline o uso e a ocupação do solo, respeitando os vetores de crescimento e adensamento, conforme os parâmetros urbanísticos da Política Urbana expressa no Plano Diretor. Isto implica que o processo de produção do espaço construído seja adequado à capacidade de atendimento da infra-estrutura básica e do sistema viário, respeitando a Política de Preservação do Meio Ambiente e do Patrimônio Histórico.

LEGISLAÇÃO BÁSICA

O município possui um corpo de leis disperso que precisa ser revisto sem o que torna-se difícil implementar e viabilizar as intervenções que se fazem necessárias.

A partir dos estudos do Plano Diretor, é a seguinte a legislação que necessita de análise, reformulação, simplificação e consolidação:

Lei de Zoneamento - Uso e Ocupação do Solo
Lei do Parcelamento do Solo
Lei do Plano Viário
Código de Obras

Instrumentos Urbanísticos Complementares:

- Código do Meio Ambiente
- Lei do Perímetro Urbano e de Expansão Urbana
- Solo Criado e a Outorga Onerosa do Direito de Construir
- Operações Urbanas
- O Fundo de Desenvolvimento Urbano
- Parcelamento ou Edificações Compulsórias
- Taxação Progressiva e a Desapropriação
- Laudo de Vistoria das Edificações e a Contribuição de Melhoria
- Criar as ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social
- Legislação Específica de Preservação de Bens Culturais

Este corpo de Leis Urbanísticas necessita de revisão e consolidação a curtíssimo prazo, sob pena de inviabilizar mudanças que o Executivo pretenda fazer na trama urbana do município.

Conseqüentemente, paralelo à Legislação Básica, os instrumentos urbanísticos complementares constituem o fundamento para viabilizar projetos de parceria da administração municipal com a iniciativa privada. Vale reiterar a importância das parcerias, pois, além do poder público não ter condições de sozinho executar o programa de reurbanização, a participação da iniciativa privada confere ao processo o sentido mais pleno de administração democrática, tornando mais concreto e transparente o verdadeiro espírito de gestão solidária.

Infra-Estrutura Urbana

Classificam-se como construções de infra-estrutura urbana aquelas que fornecem à Estrutura Urbana os meios de levar os Serviços Públicos até aos usuários. Assim sendo, pode-se enquadrar como construções de infra-estrutura urbana, as redes de água, esgoto, luz, força, telecomunicações etc; as vias para pedestre, automóveis, etc; pontes e viadutos urbanos; caixas d'água e reservatórios; parques e jardins, bem como todo e qualquer mobiliário urbano como pontos de ônibus, bancos de jardins, bancas de jornais e informações, floreiras, postes de iluminação, placas de sinalização de ruas, caminhos e informações em geral, etc.

A construção de infra-estrutura urbana está ligada diretamente ao Modelo Político de Desenvolvimento Urbano, ou seja, as prioridades de execução das obras, bem como suas características, estabelecidas através da estrutura de poder da cidade, que por sua vez estabelece e conduz sua respectiva Gestão Política e Técnica que não deve privilegiar os interesses privados em detrimento dos interesses coletivos. Assim, áreas urbanas são, na maioria das vezes, valorizadas sob o ponto de vista comercial após a execução de obras de infra-estrutura, sendo que nem sempre os benefícios desta valorização são coletivizados. É através deste processo de segregação que as periferias das cidades ficam extremamente prejudicadas e carentes de uma melhor base para instalação de uma eficiente e completa Rede de Infra-Estrutura Urbana e Serviços Públicos.

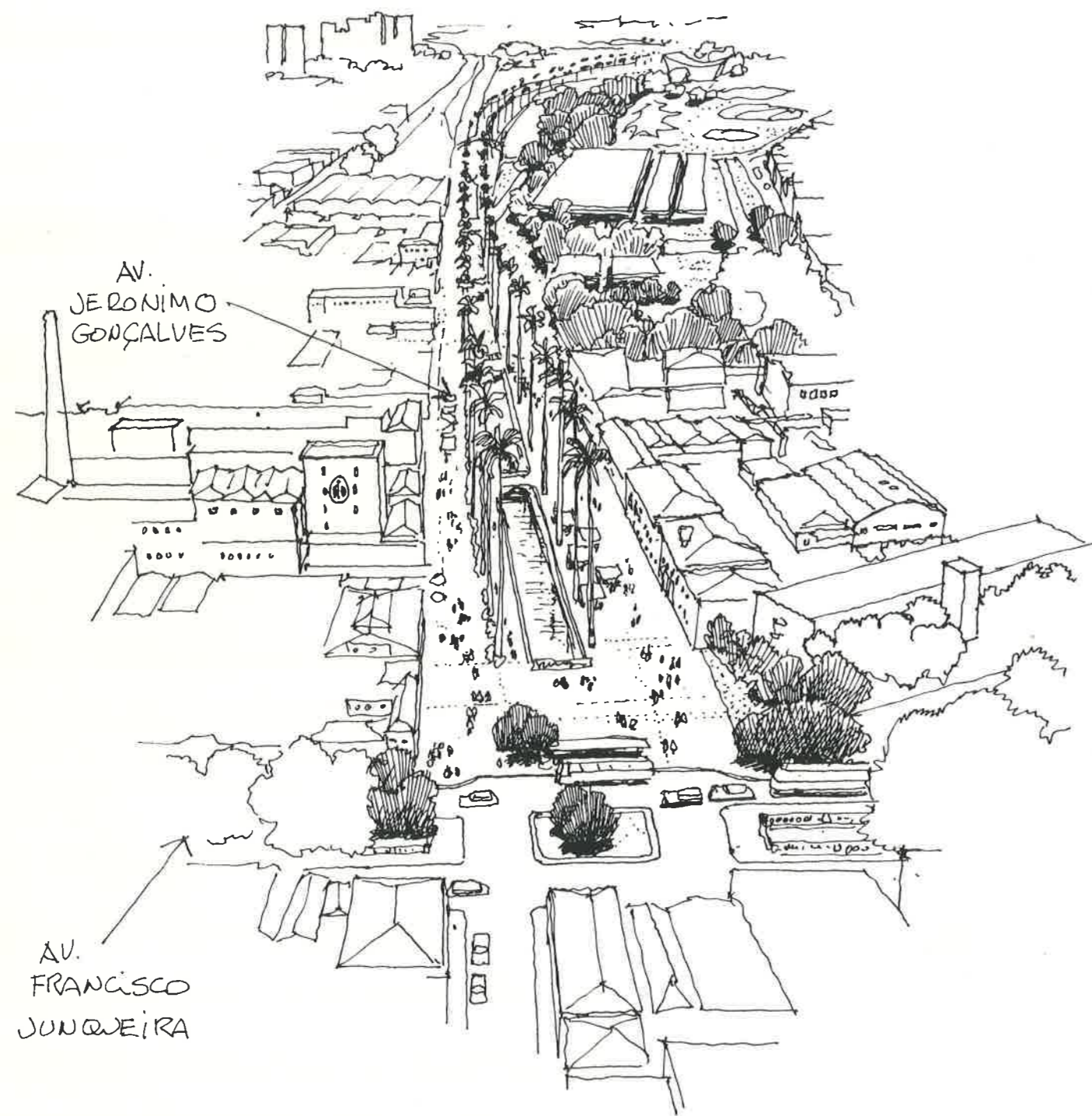
Portanto, tal qual para os Equipamentos Urbanos de Uso Coletivo e as Habitações, temos também que pensar o processo de desenvolvimento urbano como uma POLÍTICA SOCIAL. É preciso deixar claro que existe uma integração muito forte das Políticas Sociais, Rede Integrada de Infra-Estrutura Urbana e Serviços Públicos com o Modelo de Desenvolvimento Urbano e Habitacional, que permita, principalmente, o Desenvolvimento Humano.

SISTEMA VIÁRIO - OBRAS INDICADAS

As características de Ribeirão Preto como pólo comercial e de prestação de serviços têm atraído, cada vez mais, um considerável público consumidor proveniente de cidades vizinhas, além de abrigar um quarto de sua população urbana só na área estudantil, graças as inúmeras opções que a cidade oferece no setor da educação.

Tais fatores, somados ao crescimento natural da cidade, exige continuidade no sistema viário principal, com soluções técnicas amplas, tratando a malha como um todo, evitando soluções pontuais, eliminando os estrangulamentos e/ou discontinuidades existentes.

Como decorrência das recomendações e sugestões contidas no texto do Plano de Ação, do Plano Diretor na sua justificativa técnica e considerando-se a urgência de intervenção imediata no sistema viário da cidade, vem a seguir descrita e comentada a lista de obras a serem executadas a curto e médio prazo:



1 Avenida Francisco Junqueira

Trecho entre Av. Jerônimo Gonçalves e Av. Independência - Tráfego lento e sobrecarregado.

Lado Par

Inversão da mão da Rua Visconde do Rio Branco no mesmo sentido da Avenida com preferência de tráfego, proibição de estacionamento em um dos lados, duas faixas de tráfego, sinais sincronizados com a Avenida.

Lado Ímpar

A- Mesmo tratamento das Ruas Monsenhor Siqueira, Camilo de Matos, Henrique Dumont, Daniel Kujaswki, entre as Avenidas Independência e Plínio de Castro Prado. Alargamento da Rua João Ramalho entre Rua Monsenhor Siqueira e Rua Camilo de Matos

B- Duplicação da Avenida Capitão Salomão dando continuidade de fluxo entre a Av. Treze de Maio e Av. D. Pedro I.

Lado Par

Entre Av. Plínio de Castro Prado e Av. Nove de Julho, retomada das áreas públicas, ocupadas, hoje, por proprietários lindeiros, para alargamento e ou implantação de pista paralela a pista da avenida. (nas áreas já construída retirada da calçada e implanta-las dentro da construção em comum acordo com o proprietário ocupante da área pública).

Enchentes: Avenida Francisco Junqueira

Para se prevenir enchentes na área central ao longo dos Córregos do Retiro e Ribeirão Preto, deverá ser adotada a não canalização por calhas estreitas, pois a canalização diminui a capacidade de armazenamento de água.

Com a não canalização as áreas baixas são aproveitadas com base na legislação Federal de proteção a mananciais, criando-se espaços, por meio de barreiras projetadas (destinados a represar as águas de chuvas nas lagoas).

2 Avenida Jerônimo Gonçalves

Intervenção Imediata:

- Saturada por veículos pesados, ônibus interurbanos e caminhões de carga, e grande número de bicicletas.

Médio Prazo 02 anos:

A- Transferência da rodoviária para área do Educandário próximo ao Parque Permanente de Exposições.
B- Abertura da Av. Rodrigues Alves, levando o tráfego da Av. Francisco Junqueira e Via Norte direto à Av. de Contorno do Parque Maurílio Biagi.

Curto Prazo:

A- Complementação do sistema da Av. de contorno do Pq. Maurílio Biagi;
B- Inversão da mão de direção da Rua Castro Alves;
C- Retirada dos veículos pesados de carga, obrigando-os a estacionar nas proximidades;
D- Implantação de preferencial da Rua José Bonifácio como opção de tráfego paralelo à Avenida;
E- Recuperação do paralelepípedo conforme Avenida Nove de Julho;
F- Implantação de ciclovias no passeio central retirando-as do leito carroçável, desde o Parque Maurílio Biagi até a Rotatória Amim Calil.

Intervenção Geral:

- Revitalização Baixada;
- Revitalização Mercado;
- Mudança da Rodoviária.



Todos estas questões se interligam e a solução deverá ser única, segundo análise abaixo:

- A confluência dos dois Córregos, Ribeirão Preto e Retiro, foi o ponto de origem de Ribeirão Preto ("Entre Rios").
 Por sua situação geográfica, quase perpendicular entre si, deu origem a malha viária da cidade, também ortogonal.
 A Região é baixa e bastante plana requerendo grande extensão ao longo das duas avenidas para conseguir implantar um sistema de cruzamento em desnível, o que, se acontecer, irá transferir o ponto de conflito para o cruzamento da Av. da Saudade e Castro Alves.

A solução é a criação de alternativas de tráfego

Adotar:

- Duplicação da Rua Rodrigues Alves;
- Inversão de mão na Rua Castro Alves.
- Revitalização da Avenida Jerônimo Gonçalves

Adotar:

- Recuperação de paralelepípedos (conforme avenida 9 de julho);
- Retirada dos veículos pesados;
- Implantação de ciclovia em um dos passeios centrais;
- Afastamento da guia junto das Palmeiras Imperiais;
- Tratamento paisagístico ao longo das Palmeiras Imperiais;
- Valorização do pedestre - transformando a Avenida nos finais de semana em área de lazer.

- Recuperação da Baixada

Adotar:

- Valorização dos imóveis históricos com incentivo a elaboração dos miolos de quadras e recuperação das fachadas;
- Recuperação dos paralelepípedos;
- Implantação de calçamento se (após) pesquisa indicar;
- Estudo de tráfego do quadrilátero central como um todo (entre as 04 avenidas - estudo existente no Planejamento);
- Recuperação do Mercado Municipal

Adotar:

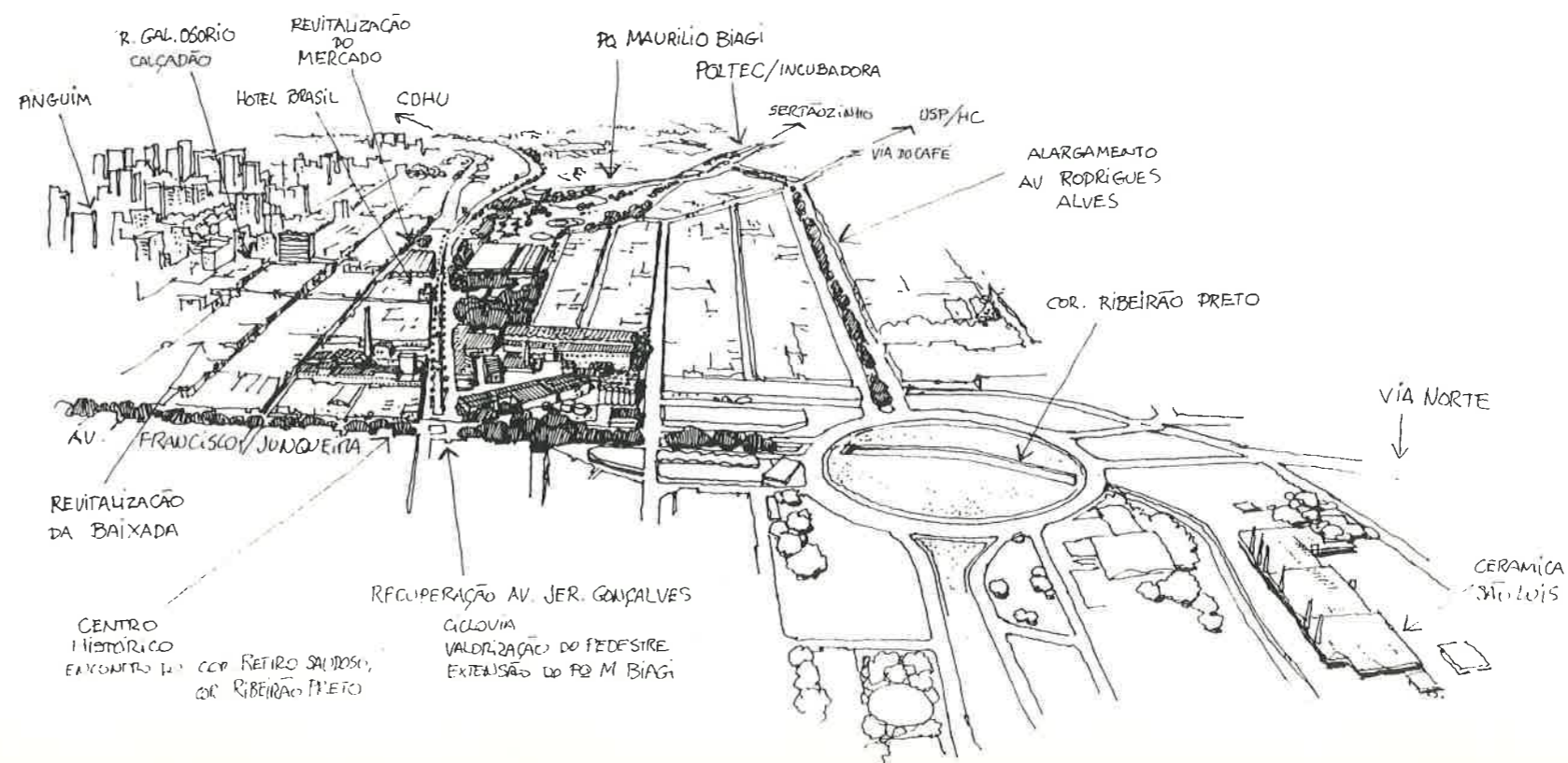
- Reformulação de pisos internos dentro de padrões de higiene sanitária;
- Melhoria de iluminação natural sem incidência de raios solares;
- Revisão nas redes de água, esgoto e energia elétrica;
- Reformulação dos sanitários públicos;
- Melhoria no entorno com possibilidade de maior número de vagas.
- Mudança da Rodoviária
- Um fator importante para a liberação de tráfego nas Avenidas centrais é a retirada de grande número de ônibus intermunicipais que por ali trafegam.

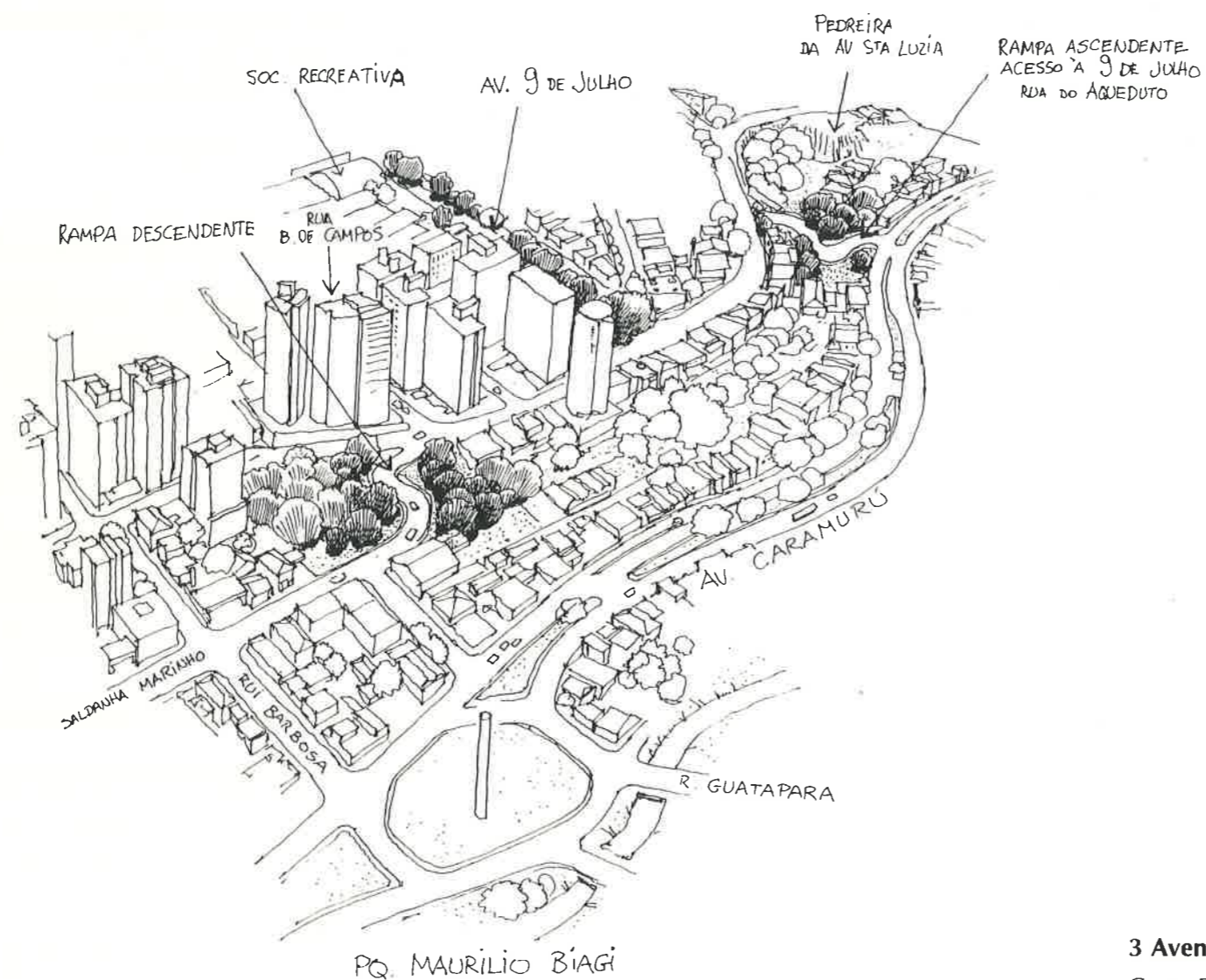
O deslocamento da Rodoviária para um ponto mais próximo da Rodovia Anhanguera irá contribuir para sua melhoria e consequentemente do tráfego na área central.

É necessário lembrar que deverão existir transportes públicos eficientes em todo o horário de funcionamento da Rodoviária, dando condição ao usuário de se locomover por toda a cidade.

Os ônibus interurbanos poderão tangenciar em alguns pontos da área central antes de chegar a Rodoviária e sua saída se daria direto para a Via Anhanguera.

Como o local para a nova Rodoviária indica-se a área situada junto a Av. Oscar de M. Lacerda necessitando, para tanto, da implantação do sistema viário principal no grande vazio urbano criado pelo *Complexo Educandário*.





3 Avenida Nove de Julho

Curto Prazo:

A- Ligação ascendente da Caramuru para Nove de Julho pela Av. Santa Luzia;

B- Ligação descendente da Avenida Nove de Julho por meio de Obra de Arte sobre o reservatório do DAERP na Rua Amador Bueno ligando ao final da Rua Saldanha Marinho;

C- Preferenciais nas duas ruas paralelas, lado par e lado ímpar da Avenida com mesmo sentido de direção e sinalização, semaforização sincronizada com a Avenida Nove de Julho, ruas João Penteadó e Bernardino de Campos.

Proibição de estacionamento em um dos lados e duas faixas de tráfego.



4 Avenida Independência

Curto Prazo:

- A - Mesmo tratamento nas ruas paralelas, esquerda e direita da Avenida, Rua Olavo Bilac, Albuquerque Lins, Rua Floriano Peixoto e Nilo Peçanha;
- B - Abertura a curtíssimo prazo da ligação do conjunto do C.D.H.U. à Av. Caramuru pela área do Hospital Santa Tereza.

5 Avenida da Saudade

Curto Prazo:

- A - Legislação proibindo edificação (ou exigindo recuo de 6,50 metros) do alinhamento do imóvel para futuro alargamento da avenida (recuo de 22,5m do eixo da avenida) para reformas e/ou novas construções. Estudar mecanismo de incentivo, IPTU (zero) da faixa de recuo, com direito a compra pela Prefeitura da faixa necessária para a avenida. Direito de construção (%) sobre a área total do lote original.

6 Rua São Paulo

- A - Proibição de estacionamento em um dos lados, duas faixas de tráfego, deslocamento das linhas de ônibus para outra via (estudo de viabilidade). Sinais sincronizados com a avenida Saudade.

7 Avenida Treze de Maio

Curto Prazo:

- A- Reformulação do entroncamento com a Rua Ermelinda Conrado e Rua Batatais.

Médio Prazo:

- A- Continuidade (alargamento) da avenida Capitão Salomão ligando a Via Norte.

8 Rua Capitão Salomão

Curto Prazo:

- Início do processo de desapropriação

Médio Prazo:

- Duplicação da avenida

9 Rua Goiás

- Soluciona com a duplicação da Av. Capitão Salomão.

10 Avenida Presidente Vargas

- A- Estudo de reformulação dos entroncamentos ao longo da Avenida priorizando o fluxo da mesma, valorizando o seu uso comercial e preservando as áreas residenciais lindeiras;
- B- Mudança do semáforo da Rua Nélio Guimarães para o balão da Av. Presidente Vargas com Av. João Fiúza;
- C- Ligação da Av. João Fiúza com a Av. Pres. Vargas lado ímpar (áreas das Ursulinas)

11 Rua Arnaldo Victaliano e Avenida Maria de Jesus Condeixa

Curto Prazo:

- A- Abertura da Av. dos Catetos (Av. Parque) 45m de cada lado do córrego, com implantação de parque linear e lagoas de regularização de cheia, até a nascente do córrego e com 40m de largura total da nascente até a Av. Leão XIII;
- B- Abertura da Avenida Maria de Jesus Condeixa da Rua Arnaldo Victaliano até a Avenida Francisco Junqueira.

12 Avenida Portugal

Curto Prazo:

A- Reformulação do entroncamento com a Av. Senador Cesar Vergueiro.

B- Mão única no trecho da Santa Cruz compondo um binário com a Rua Humaitá a partir da Avenida Senador César Vergueiro.

C- Complementação da marginal da Via Sudeste lado par desde a Rua Jácomo Toneto (Vila Seixas) até a City Ribeirão.

13 Rua General Câmara e Avenida Maestro Herve Cordovil

Curto Prazo:

A- Legislação quanto a recuo obrigatório (10m para cada lado) ao longo da Rua Tapajós, prevendo alargamento desde a Av. Maestro Herve Cordovil até a Av. Paranapanema;

B- Medida paliativa: proibição de estacionamento, faixa exclusiva para ônibus, duas faixas de tráfego de veículos.

C- Mesmo tratamento para a Rua Tapajós.

Longo Prazo:

A- Implantação da Av. Tapajós.

14 Rua Américo Batista

Curto Prazo:

A- Legislação para recuo de 5m de cada lado para alargamento da via passando a ser uma via de coleta com 23m de largura.

B- Estudar seus pontos de estrangulamento, e nas paralelas.

Longo Prazo:

- Implantação da Via.

15 Avenida D. Pedro I

Curto Prazo:

A- Reformular e implantar desvio da Fepasa;

B- Ligação da Via Expressa oeste ao longo da Av. Rio Pardo ligando a Via Norte até a Rua Pará e da Rua Tapajós até a Av. Luiz Galvão César por trás da área da Coca-Cola.

Médio Prazo:

A- Abertura da pista esquerda da Av. Rio Pardo ao longo da Estrada de Ferro.

Longo Prazo:

A- Implantação do desvio ferroviário (ramal de Sertãozinho) por fora do Anel Viário a partir do terminal de Petróleo;

B- Retirada da Estrada de Ferro e implantação da Via Expressa Oeste.

16 Avenida Thomáz Alberto Whately - Ligação entre a Vila Elisa e Parque Industrial Tanquinho

Curto Prazo:

A- Execução de viaduto sobre a Fepasa com previsão de passagem inferior das marginais da Ferrovia;

B- Execução da 2ª pista entre Av. Brasil e Fepasa.

17 Avenida Antônio Diederichsen

A abertura e pavimentação entre a Avenida Nove de Julho e Avenida Francisco Junqueira será a alça de interligação para a Avenida Costabile Romano e Via Sudeste, sentido centro bairro;

A dimensão do canteiro da Av. Antônio Diederichsen possibilitará a criação de áreas de estacionamento para os veículos que hoje usam a Av. 9 de Julho.

18 Avenida Costa e Silva

Médio Prazo:

A- Duplicação entre a Rua Flávio Uchoa e Rua Pernambuco;

B- Implantação de ciclovia na calçada de pista lado ímpar

Longo Prazo:

A- Desapropriação do canteiro central entre a Rua Patrocínio e Avenida Capitão Salomão ao longo da Rua Silveira Martins e Avenida Costa e Silva.

19 Avenida Antônio e Helena Zerrenner

Curto Prazo:

A- Legislação para recuo das construções ao longo da Rua Visconde de Taunay e Rua dos Migrantes, dando acesso à Avenida Monteiro Lobato por meio do viaduto sobre a Via Bandeirante, interligando assim os bairros de Vila Virginia e Vila Tibério, viabilizando linhas circulares do transporte coletivo (passe pontual).

20 Avenida Paranapanema

Curto Prazo:

A- Abertura e pavimentação do trecho entre a Avenida Antônio e Helena Zerrenner e Rua Espírito Santo;

B- Legislação quanto a recuo de construção para implantação de avenida desde a Rua Espírito Santo até a Rua Carlos de Campos.

Médio Prazo:

- Execução da 2ª pista até a Carlos de Campos, acesso para a USP e H.C.

21 Rua Francisco Buonviccioni

Curto Prazo:

A- Legislação para desapropriação

B- Duplicação da via desde a Av. João Goulart até a Via Norte.

NOTA: Importante ligação para acesso ao Conjunto Habitacional Maria Casagrande Lopes e outros ligando à Av. Thomáz Alberto Whately, dando acesso à nova Rodoviária e permitindo a implantação de linhas circulares de ônibus (passe pontual).

22 Avenida Paris

Curto Prazo:

A- Legislação para alargamento da via ao longo da Rua Aliados e Rua Rio Maroni desde o Córrego Tanquinho até o Córrego de Campos;

B- Duplicação da Rua Aliados onde hoje já é público, entre Rua XI Agosto e Av. da Saudade.

C- Retomada da área doada a creche junto a Av. da Saudade em área destinada a duplicação da avenida, inclusive, hoje, com uso indevido.

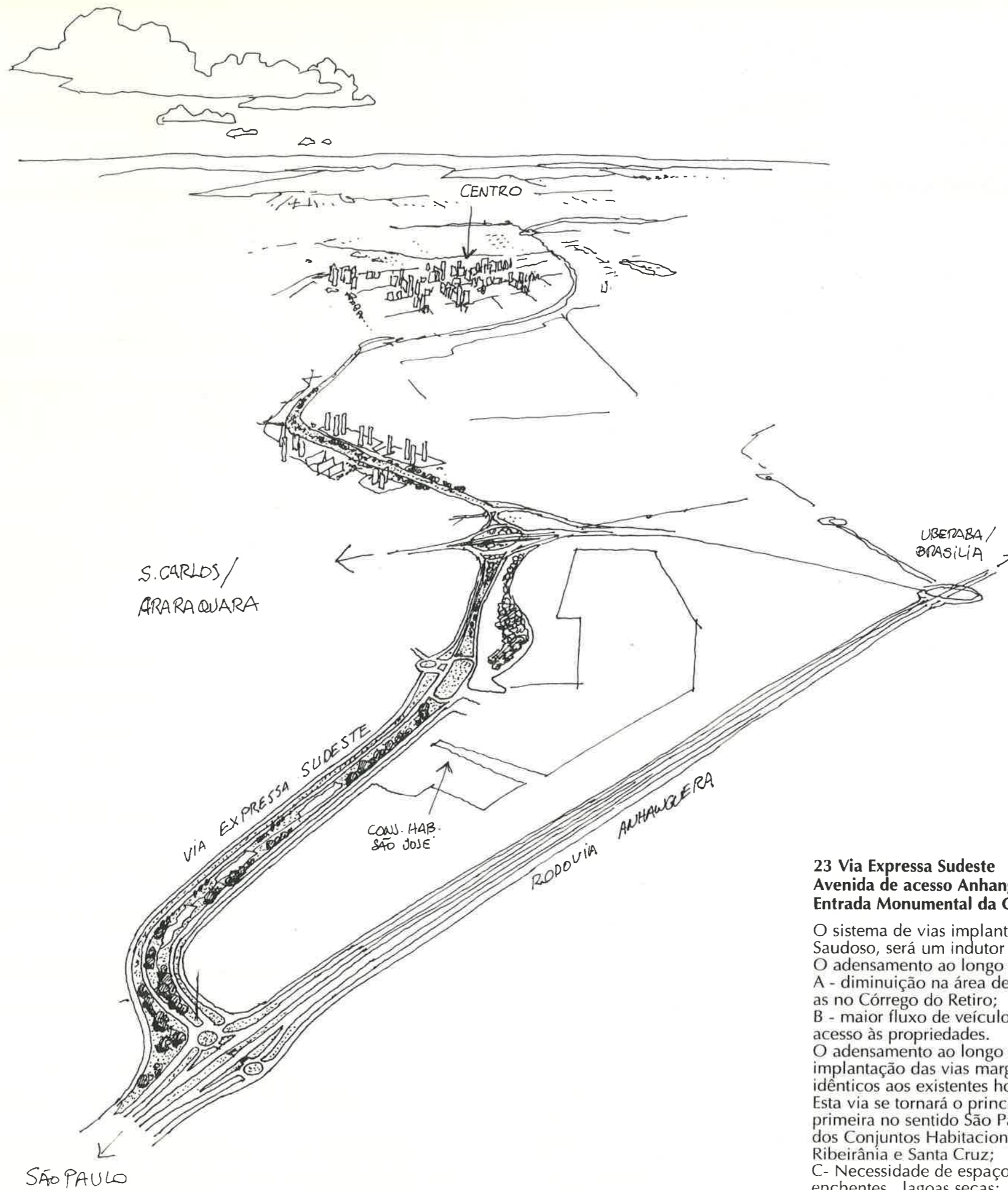
Médio Prazo:

A- Processo de desapropriação;

B- Abertura da via;

C- Sistema de vias na área do Educandário.

NOTA: Ligação importante entre os conjuntos Alexandre Balbo, José Sampaio a Nova Rodoviária.



**23 Via Expressa Sudeste
Avenida de acesso Anhangueira/Centro
Entrada Monumental da Cidade**

O sistema de vias implantado pelo DER, ao longo do córrego do Retiro Saudoso, será um indutor de desenvolvimento.

O adensamento ao longo das áreas lindeiras à via irá provocar:

- A - diminuição na área de absorção de Águas Pluviais, concentrando-as no Córrego do Retiro;
- B - maior fluxo de veículos com manobras e estacionamentos para acesso às propriedades.

O adensamento ao longo da via, se permitido sem o cuidado da implantação das vias marginais de trânsito local, irá gerar problemas idênticos aos existentes hoje na Avenida Francisco Junqueira.

Esta via se tornará o principal acesso pela via Anhangueira, pois será a primeira no sentido São Paulo-Ribeirão, além de receber todo o fluxo dos Conjuntos Habitacionais do Sul da cidade e dos bairros da City, Ribeirânia e Santa Cruz;

C- Necessidade de espaço para criação de lagoas de regularização de enchentes , lagoas secas;

D- Necessidade de implantação imediata das vias marginais de via expressa para evitar estrangulamento de tráfego como acontece hoje na Francisco Junqueira;
E- Criação de um grande parque linear arborizado e equipado;
F- Valorização dos espaços de fundo de vale;
G- Esta Ligação irá desafogar a Av. Castelo Branco e Treze de Maio, bem como deverá diminuir o tráfego de veículos pelo centro de Bonfim Paulista que demandam a região de Araraquara e São Carlos;
H- Ligação direta entre o Fórum e o Centro da Cidade, com a execução de duplicação da Av. Pres. Kennedy no bairro Ribeirânia.

24 C.D.H.U

Com a entrega e ocupação dos apartamentos do C.D.H.U., será provocado um grande fluxo de veículos-dia na Avenida Independência, o que acarretará congestionamento intenso nas avenidas Independência, Nove de Julho e parte Alta do Centro. O que hoje já vem acontecendo nos horários de pico, irá se estender por todo o dia e com maior intensidade. É de extrema importância que sejam adotadas as seguintes medidas:
1º Levantamento Planialtimétrico dos fundos de vales *Santa Tereza x Jardim Flórida - Flórida, Califórnia x Alto da Boa Vista*, a partir das locações das quadras lindeiras;
2º Negociação com área do Hospital Santa Tereza (Estado) e Jardim Flórida (empresa Engindus);
3º Projeto das lagoas de contenção ao longo dos vales (estudo preliminar/Secretaria do Planejamento);
4º Implantação da marginal da área do Santa Tereza ligando o Conjunto Habitacional do CDHU à Avenida Caramuru;
5º Duplicação da Avenida Caramuru desde a Avenida João Fiúza à Avenida Luzitana;
6º Reformulação da rotatória na Avenida Luzitana x Avenida Caramuru, permitindo continuidade de fluxo ao longo da Avenida

Luzitana;

7º Reformulação da pista lado ímpar da Avenida Caramuru no trecho que a mesma coincide com a Avenida Manir Calil (a pista está deslocada do alinhamento dos imóveis). Tal reformulação irá propiciar uma melhor solução de entroncamento com a Avenida de fundo de Vale *Flórida x Alto da Boa Vista*;
8º Execução das pontes na Avenida Independência junto ao C.D.H.U. e execução da pista no Residencial Flórida, divisa do Santa Tereza;
9º Abertura da Avenida Fernando Ferreira Leite desde o Loteamento Califórnia até a Avenida Caramuru;
10º Execução das pontes na Avenida Independência, fundo de Vale Flórida x Alto da Boa Vista;
11º Paisagismo nos fundos de Vales e canteiros das Avenidas, conforme implantação;
12º Sinalização de pista e sinalização aérea, com pórticos, conforme implantação do projeto;
13º A sequência de obras é necessária para induzir o morador do C.D.H.U. a usar a Avenida Caramuru, não sobrecarregando a Avenida Independência e Nove de Julho;
Curto Prazo:
A- Abertura da via de fundo de vale junto a área do Hospital Santa Tereza e Jd. Flórida.
B- Reformulação e complementação da Rotatória no cruzamento da Av. Luzitana e Caramuru.
C- Abertura das vias de fundo de vale entre o Jd. Flórida e Alto da Boa Vista.
D- Reformulação da Av. Caramuru com pavimentação da pista, lado ímpar, no leito da Av. Manir Calil próximo ao Conj. Moema.
E- Duplicação da Av. Caramuru entre Av. João Fiúza e Av. Lusitana.
F- Execução das pontes nos cruzamentos da Av. Independência com a Av. Fernando Ferreira Leite e na Av. Independência, entrada do C.D.H.U.



CORREGO DOS CAMPOS E SEUS AFLUENTES

PO. ALEXANDRE BALBO /
MARIA CASA GRANDE

25 Avenida Braz Olaia Costa

- Negociação com a iniciativa privada (Sobloco e Shopping) para execução do trecho da avenida a ser desapropriado e executado pela iniciativa privada, ligando o final da avenida à área do Shopping.

26 Avenida João Fiúza

- Ligação da Avenida entre a Av. Presidente Vargas e área das Irmãs Ursulinas, negociação com a iniciativa privada (Irmãs Ursulinas) viabilizando a ligação da área em questão, Jd. Canadá, Jd. Irajá e Itamarati.

27 Avenida Pio XII

Curto Prazo:

A- Reformulação do balão junto a Rua Abílio Sampaio dando prioridade a Av. Pio XII;

B- Implantação imediata de sentido de tráfego correto no local.

28 Av. Patriarca

A abertura da Avenida Patriarca será um indutor de desenvolvimento da Vila Virgínia, pois este bairro tem acesso apenas em 3 pontos: um pela Rua João Guião e dois pela Avenida Caramuru.

Sua implantação é de grande importância, pois proporcionará ligação entre a Vila Virgínia à Vila Tibério por um viaduto sobre a Via Bandeirantes, dando continuidade da Avenida Monteiro Lobato à Rua dos Migrantes; o desnível existente nesta região facilitará a implantação.

Esta ligação também é importante para dar condições de implantação de linhas Circulares de Ônibus - bairro a bairro, desafogando linhas que demandam ao centro, provocando maior número de ônibus e baldeação de passageiros.

Junto a implantação da Avenida Patriarca deverá ser executada a ciclovia que parte do Parque Maurílio Biagi em direção aos Conjuntos Habitacionais Sudoeste, coletando o fluxo cicloviário da Vila Virgínia; numa 2ª etapa, deverá ser executada no canteiro da Avenida Monteiro Lobato, uma ciclovia demandando ao Parque Ribeirão Preto.

- Ligação dos Conjuntos Adão do Carmo Leonel, parte do Parque Ribeirão Preto e Vila Virgínia ao centro da cidade, por intermédio do parque Maurílio Biagi.

- Ligação com a Vila Tibério, após a execução do viaduto sobre a Via Bandeirante.

Curto Prazo:

A- Duplicação e implantação da avenida;

B- Reformulação de trecho defronte ao Conjunto Habitacional Jardim Adão do Carmo Leonel, pista fora de local e sub-dimensionada;

C- Reserva de área - legislação - para execução de viaduto ligando a Av. Monteiro Lobato, Av. Patriarca por elevado à Vila Tibério, Rua dos Migrantes;

D- Duplicação e implantação do final da Av. Pio XII entre Av. Monteiro Lobato e Patriarca.

Médio Prazo:

A- Execução de Viaduto ligando a Av. Patriarca à Rua dos Migrantes.

29 Parque Linear Córrego Campos e seus afluentes

Integração dos Conjunto Habitacionais, Quintino Facci II, Simioni, Jardim Heitor Rigon, Marincek, Maria Casagrande, Alexandre Balbo, José Sampaio Jr., Valentina Figueiredo, Geraldo Correia de Carvalho, Pres. Dutra, Jd. Procópio, Vila Augusto, Planalto Verde.

Grande área de lazer, com arborização intensa desde a foz até a nascente do Córrego dos Campos, interligando os conjuntos à área da

Saúde do H.C., no Campus da USP, onde também deverá estar localizado o novo Zoológico.

As áreas já públicas, ao longo deste parque, representam 818.000m² ou 81,8 Ha, 67,6% de um total de 1.210.000m² ou 121 Ha, sendo apenas 32,4% de particulares.

30 Viaduto Salgado Filho I e II

Médio Prazo:

- Duplicação da Rua Mogi Mirim cortando uma parte da área do Aeroporto, ligando a Av. Antônio da Costa Lima e Av. Brasil, atravessando perpendicular a Via Anhanguera, entre as Ruas Guaxupé e Jacaréí.

31 Viaduto sobre a Via Anhanguera

Curto Prazo:

- Ligação entre a Av. Guadalajara (Parque Ind. Lagoinha) e Av. Henry Nestle (Vila Abranches). Atendendo aos núcleos habitacionais Jardins Juliana A, Palmeiras II, Recreio Internacional, Vila Abranches, Parque São Sebastião, autódromo, novo cemitério e novo aeroporto.

32 Via Expressa Contorno Norte (Tanquinho). Análise por trecho

- Trecho entre a Via Anhanguera e Avenida Clóvis Bevilacqua.

Curto Prazo:

A - Lado par (margem esquerda) 50% já é área pública, 50% área particular das quais 30% possível de negociação; projetos em implantação, inclusive já com trabalho de acordo com proprietário e Secretaria do Planejamento, os outros 70% são áreas em bruto, a negociar.

Médio Prazo:

A- Lado ímpar (margem direita) 95% em área bruta, 5% em empreendimentos, em execução (prédio)

- Trecho entre Clóvis Bevilacqua e Av. Meira Júnior

Curto Prazo:

A- Lado ímpar 30% área do Educandário, o qual está disposto a negociação, 5% área pública Jardim Cadacaa, 65% pequenos proprietários com problemas de erosão e acesso a cidade.

Médio Prazo:

A- Lado par 100% em áreas de pequenos proprietários, com frente para a Rua João Bim

- Trecho entre Avenida Meira Júnior e Avenida Quito Junqueira

Médio Prazo:

A- Lado par (Campos Elisios)

300 m em área de pequenos proprietários.

- Trecho entre Avenida Quito Junqueira e Rua XI de Agosto.

Curto Prazo:

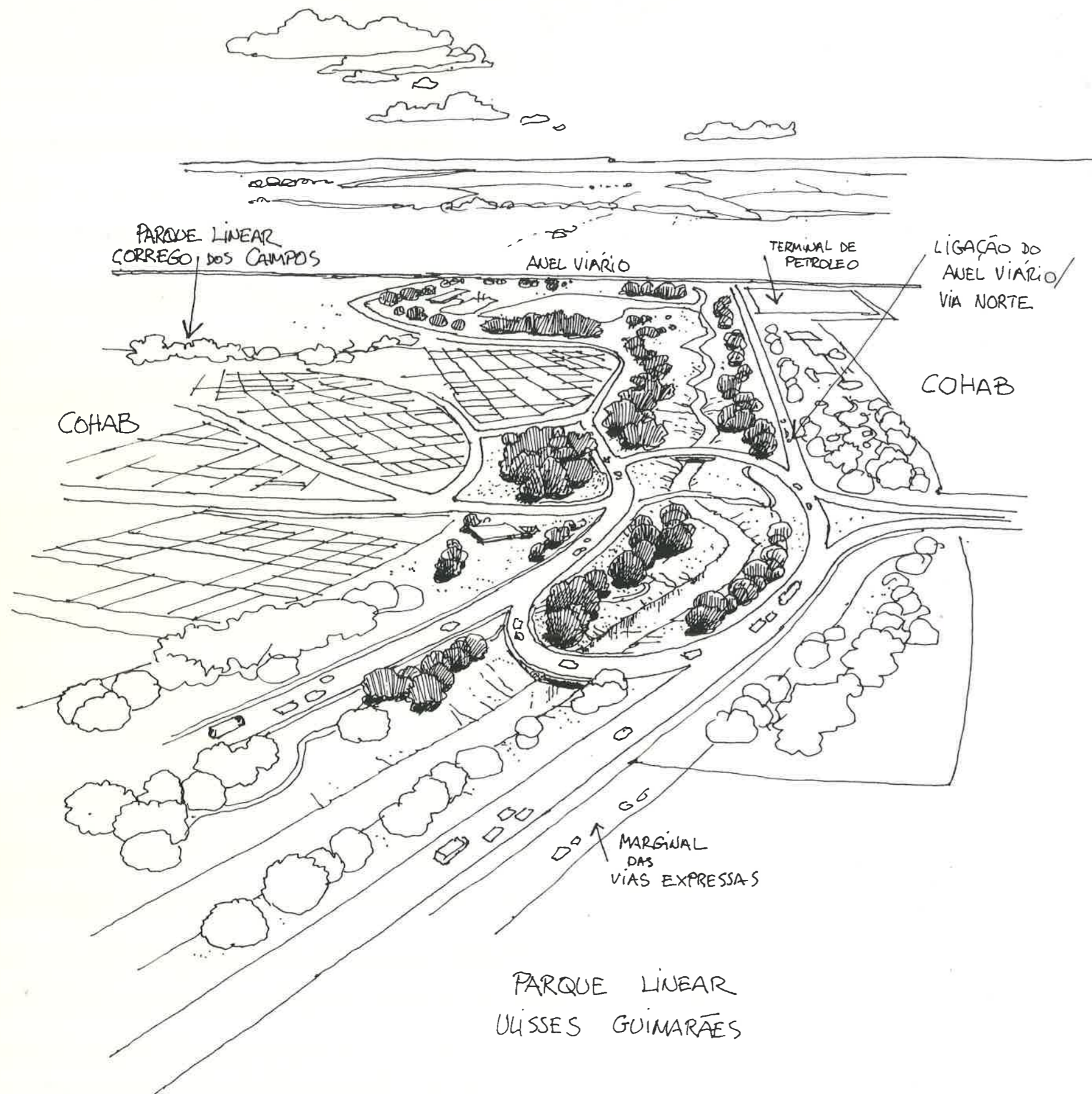
- Abertura da Marginal da Via Expressa, lado par (margem esquerda);

- Trecho entre Rua XI de Agosto e Via Norte.

Curto Prazo:

Implantação das vias marginais da Via Contorno Norte, completando a ligação Via Norte - Via Anhanguera, diminuindo em parte o fluxo de veículos pela Avenida Francisco Junqueira, inclusive de caminhões que demandam São Paulo, saindo da zona norte da cidade.

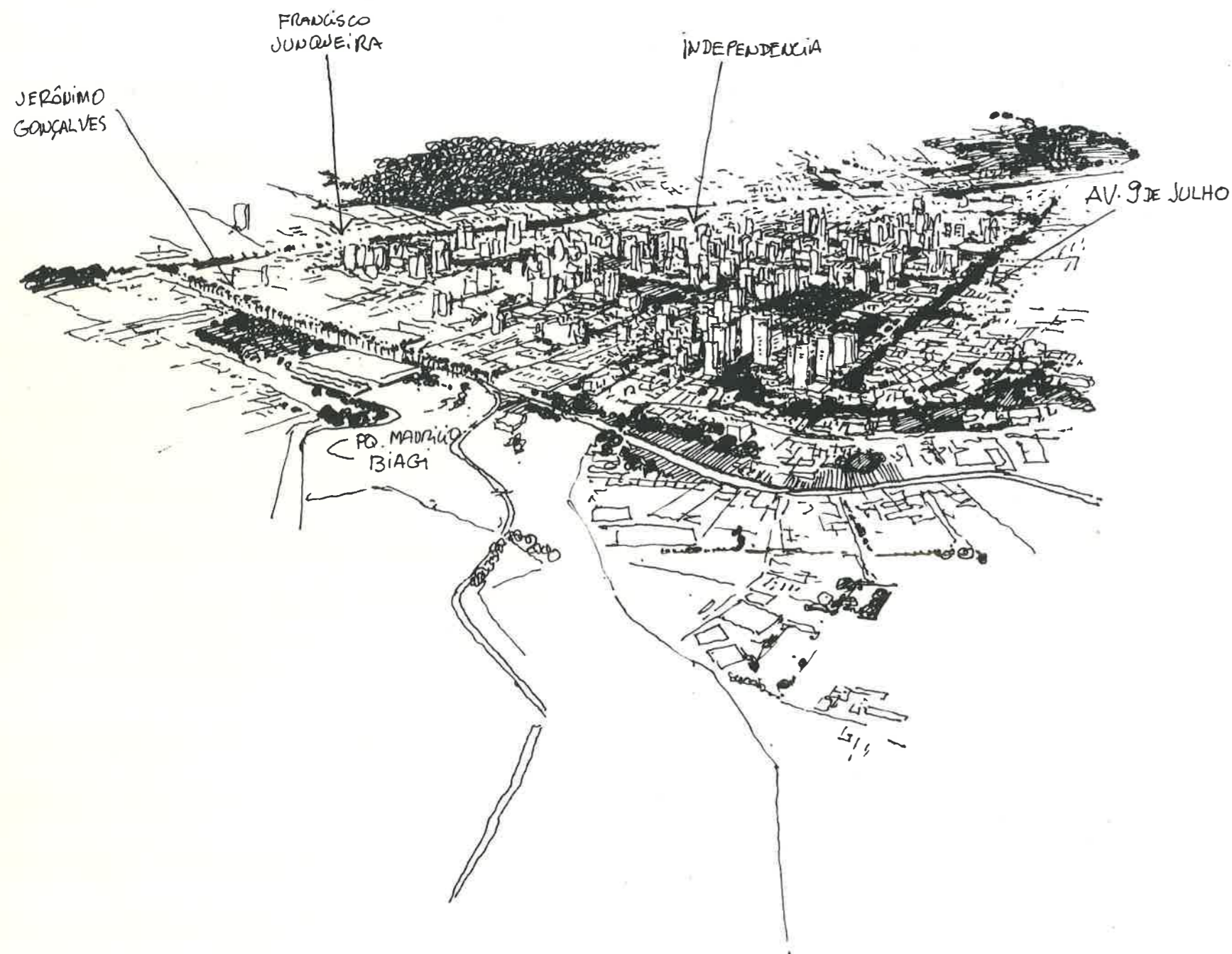
Nota: A faixa de terra com 90 m entre as duas marginais da Via Expressa será usada para implantação de parque linear e bacias de contenção de enchentes, regulando a vazão do Córrego Ribeirão Preto. As lagoas de contenção deverão respeitar a faixa destinada a implantação futura das vias expressas.



33 Via Norte

Curto Prazo:

- A- Ligação da marginal par junto ao Conjunto Habitacional Jardim Adelino Simioni e Terminal de Petróleo, ligando a Avenida General Euclides de Figueiredo até o Anel Viário. Tal via deverá estar no mínimo 75 m da margem do canal;
- B- Lado ímpar, detalhamento e execução junto do Parque do Córrego dos Campos e Ulisses Guimarães;
- C- Legislação assegurando a faixa para implantação das marginais - recuo de no mínimo 19 m da guia hoje existente - para novas construções e ou programas



34 Avenida Clóvis Bevilacqua

- Importante ligação da Avenida Castelo Branco e Via Norte, diminuindo o tráfego das Avenidas 13 de Maio, Meira Júnior, Rua Goiás, Rua São Paulo, de quem demanda ao Campos Elísios Norte vindo da região da via Anhanguera (SP). Característica de via fechada sem acesso das propriedades lindeiras, cabendo análise e aprovação do projeto pela CPFL. Reivindicação antiga dos moradores da região.

35 Avenida Alvaro de Lima

Curto Prazo:

A- Implantação das marginais desde a Rua Guataparã até o Conjunto D'Elboux. Importante via de acesso à Vila Virgínia.

A calha central (entre as marginais) deverá receber tratamento com bacia de regularização de enchente, respeitada a faixa de implantação de via expressa com uma única pista de mão dupla 6 faixas de tráfego (3 + 3) devido à pouca largura existente, já comprometida com várias construções e proximidades da Avenida Caramuru.

Longo Prazo:

- Implantação da via expressa da Avenida João Fiúza até o Anel Viário.

36 Quadrilátero Central

Soluções viárias para a área central devem ser tratadas como um todo, englobando inclusive as primeiras ruas paralelas às Avenidas Jerônimo Gonçalves / Francisco Junqueira / Independência e Nove de Julho.

Os serviços deverão ser implantados gradativamente e as pavimentações poderão ser diferentes para os diferentes tipos de usos das vias.

Nas vias de tráfego lento poderá permanecer a pavimentação com paralelepípedo, podendo ser utilizada pavimentação asfáltica nas vias de maior fluxo de tráfego (anéis e preferenciais).

De acordo com estudos e pesquisas realizadas por especialistas e engenheiros no País, recomenda-se o uso de pavimentação articulada (caso dos paralelepípedos) em cidades situadas em regiões de clima quente pelas propriedades inerentes deste tipo de pavimentação, quais sejam: menor absorção de calor e maior permeabilidade.

As grandes avenidas, somadas às suas ruas paralelas, comporão anel de circulação em direção ao centro.

A Avenida Nove de Julho deverá ser interligada à Avenida Jerônimo Gonçalves e Caramuru por dois pontos:

1 - Pista ascendente pela Avenida Santa Luzia, ligação pela via do aqueduto (ainda fechada, próxima a pedra existente no local).

2 - Pista descendente por obra de arte ligando a Rua Bernardino de Campos à Rua Guataparã, pela área do DAERP (reservatório do Junqueira).



Desta maneira o anel ficará completo, liberando ruas que deverão ser usadas como suas *preferenciais secundárias*.

No centro propriamente dito, a utilização de dois anéis, com sentidos opostos, é a solução viária mais própria. O primeiro anel será formado pelas ruas Saldanha Marinho, Lafayette, Garibaldi e Mariana Junqueira (esta última terá seu sentido de tráfego invertido). O segundo anel será formado pelas Ruas São José, Florencio de Abreu, Amador Bueno e Duque de Caxias (esta última também com sentido atual invertido). É muito importante a observação que aqui se faz: nesses anéis deverá ser evitado o tráfego de veículos de uso coletivo.

A pavimentação destes anéis deverá ser asfáltica; no entanto, para a execução destes serviços necessário se faz a retirada do paralelepípedo atual, revisão geral das redes de água, esgoto e águas pluviais, evitando-se a solução de se asfaltar sobre o paralelepípedo existente, que não se constitui base tecnicamente recomendável, além de perder-se a oportunidade da revisão tão necessitada nas redes existentes.

O paralelepípedo retirado deverá ser reaproveitado em pavimentação de outras áreas tais como ruas, praças públicas, estacionamentos etc. As ruas internas e adjacentes àqueles anéis serão ruas de estacionamento e algumas eleitas para tráfego de ônibus, os quais deverão apenas passar pela área central.

As ruas que compõem os anéis, em suas continuidades fora dos mesmos, deverão receber tratamento idêntico de pavimentação, priorização e projetos de áreas de estacionamento.

Deverá receber o mesmo tratamento as vias paralelas às avenidas, com exceção da Rua José Bonifácio, a qual deverá ter seu paralelepípedo recuperado por compor a área Histórica de Ribeirão Preto, juntamente com a Avenida Jerônimo Gonçalves.

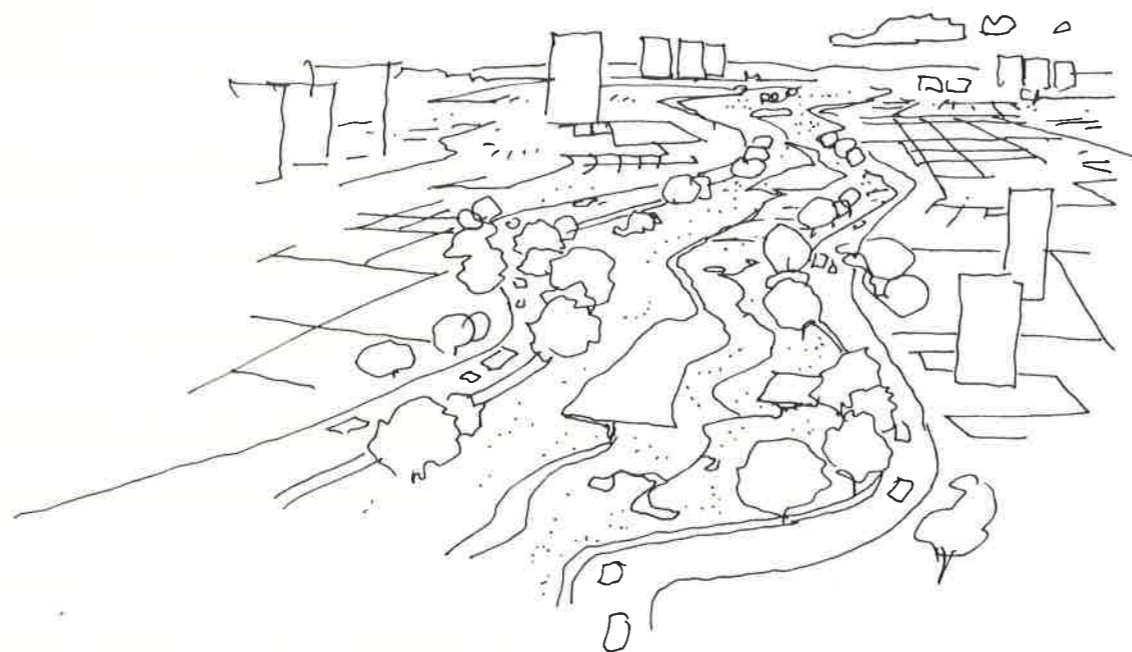
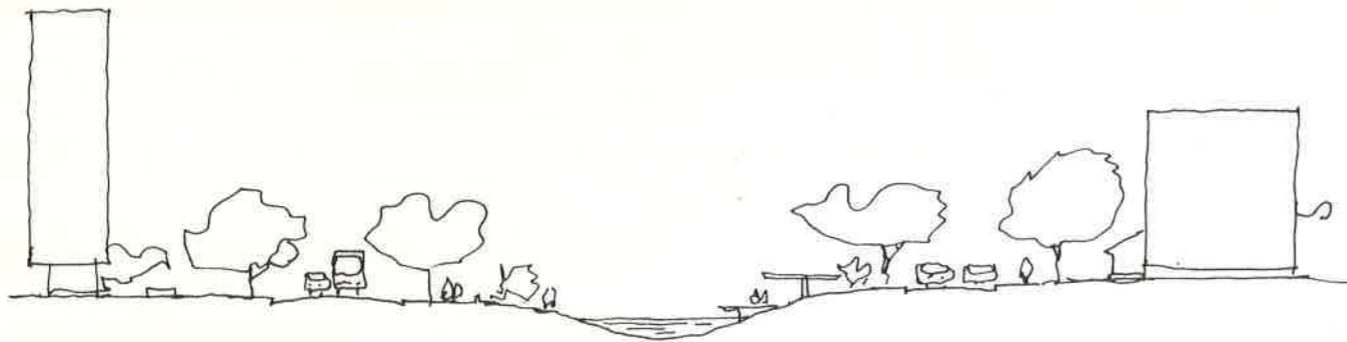
As ruas Visconde de Inhaúma, Barão do Amazonas, Américo Brasiliense e São Sebastião, fora do anel, deverão receber o tratamento de Via Preferencial Secundária, com diferenciação de pavimento na faixa de estacionamento (paralelepípedo) e as duas faixas de tráfego (asfalto). A Rua São Sebastião, desde a Rua Alvares Cabral até a Avenida Jerônimo Gonçalves, deverá ser transformada em calçadão, assim como a Rua General Osório nos seus dois primeiros quarteirões. As ruas Campos Sales e Prudente de Moraes, em toda sua extensão, deverão receber o mesmo tratamento das vias preferenciais secundárias.

As outras ruas ou trechos de ruas do quadrilátero central deverão ter a pavimentação de paralelepípedo recuperada e ter uso de tráfego local, partilhado com bicicletas, estacionamento e pedestres.

Para execução das obras na área central é importante frisar que todas as redes de água, esgoto e água pluvial, deverão ser reformuladas.

Com adoção dos sistemas acima expostos, compatibilizados com o sistema de passe pontual, promover-se-á a valorização da área central adotando-se, paralelamente, na área do uso do solo, composição com os proprietários para criação de shopping aberto, promovendo a interligação dos núcleos de quadra por intermédio do piso térreo dos edifícios comerciais, dando permeabilidade entre os mesmos, valorizando assim o comércio central com uso vinte e quatro horas.

Tal valorização, somada a outros mecanismos de composição Poder Público e Iniciativa Privada, viabilizará a revitalização dos pavimentos térreos dos edifícios, possibilitando dessa maneira a integração de toda uma quadra, com o aproveitamento de seus núcleos centrais, *espaços contidos* (pracinhas internas), transformando a área central em um grande shopping a céu aberto.



Sistema Ciclovário

O Plano Ciclovário de Ribeirão Preto, desenvolvido pela CODERP (1982) e atualizado pela Secretaria de Planejamento (1993), contempla a cidade com uma malha de ciclovias, ciclofaixas e tráfego partilhado, conforme o local, disponibilidade física e volume de bicicleta circulante.

Os trechos de maior tráfego de bicicletas nas horas de pico, são:

- 1 Avenida Jerônimo Gonçalves e cruzamento com a Av. Francisco Junqueira;
- 2 Avenida Costa e Silva e cruzamento com a Av. Capitão Salomão.

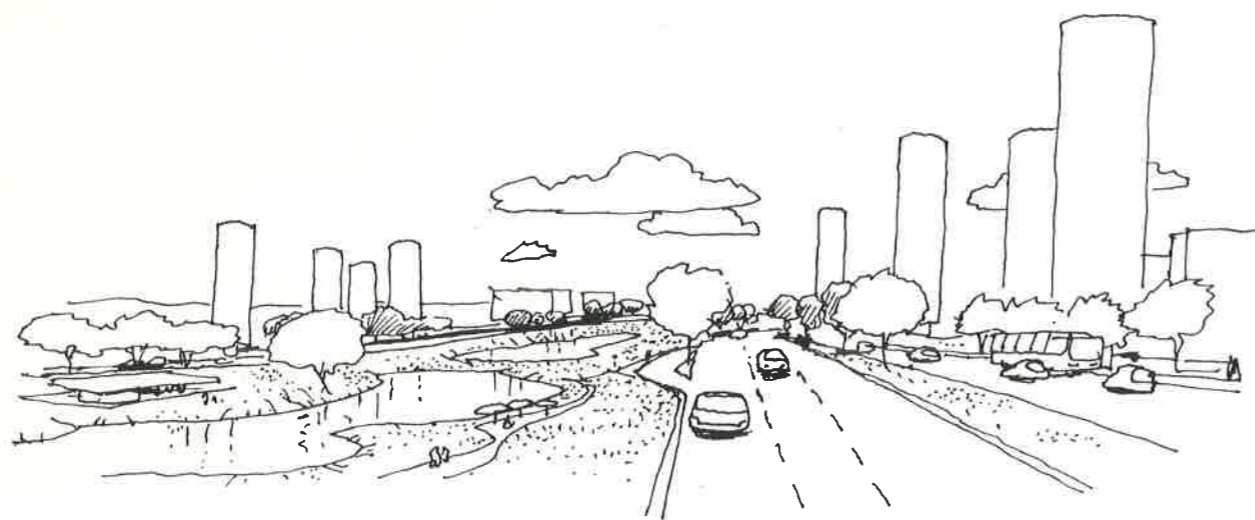
Portanto, a maior demanda é em direção à região Norte da cidade.

É importante que os primeiros trechos de ciclovias sejam implantados onde a demanda é maior e seu efeito seja imediato e positivo.

No Parque Maurílio Biagi, onde deverá ser implantado uma malha de ciclovias de lazer, partirá, iniciando-se pela Avenida Jerônimo Gonçalves, uma ciclovia tangenciando a área central em direção à região Norte, seguindo pela Avenida Fábio Barreto e Avenida Costa e Silva, indo alcançar os Conjuntos Habitacionais Norte por meio de suas derivações. Outra ciclovia mista de lazer e trabalho deverá partir do parque em direção à USP, e uma terceira ao longo da Avenida Patriarca tangenciando a Vila Virgínia em direção aos Conjuntos Habitacionais Sudoeste.

É importante salientar que estas três ciclovias iniciais serão implantadas, ou no fundo de Vale - Parque Maurílio Biagi, Avenida Jerônimo Gonçalves, Avenida Fábio Barreto, Córrego Laureano - com declividade média de 2% (dois por cento), ou nos antigos leitos das Vias Férreas - Avenida Costa e Silva e Avenida Patriarca - com declividade máxima de 2% (dois por cento), viabilizando um uso intenso, exigindo pequeno esforço dos ciclistas.

Estas faixas assim tratadas irão proporcionar à população além do controle de enchente, o uso como área de lazer, surgindo então os parques lineares.



Canalização de Córregos

A necessidade de contenção de enchentes no município, principalmente na área urbanizada, leva a Prefeitura a não adotar a canalização dos córregos, como regra geral, mas sim a ampliação de suas calhas, afastando ao máximo as vias de tráfego de seu leito, possibilitando a criação, ao longo do curso, de lagoas de regularização do nível d'água, com retirada ao máximo dos entulhos depositados entre as duas pistas lindeiras. A canalização deve restringir-se a áreas onde a urbanização impede este objetivo.

Outra atitude, paralela e complementar a esta é a recuperação do recobrimento vegetal e sua arborização, o que resultará numa diminuição da velocidade de água, atrasando assim o pico de enchente.

Atlanta: Uma Referência



“Resurgens”

A reengenharia, ou o conjunto de ações decorrentes da necessidade premente de repensar e reestruturar modelos de gestão e práticas administrativas, é hoje um dos temas mais freqüentes no processo de globalização da economia.

A busca da qualidade é hoje a prioridade de todos. Administradores e economistas dão grande ênfase aos estudos de caso e apontam como uma das tendências deste final de século a adoção do “benchmarking” - a identificação de experiências bem sucedidas que podem ser adotadas como modelo ou referência para um plano de ação estratégica, visando o crescimento econômico com justiça social.

A capacidade de se reconstruir é uma característica histórica da cidade de Atlanta, capital da Georgia, situada no sul do EUA.

Fundada em 1837, como o ponto final da Western and Atlantic Railroad, cresceu rapidamente com a chegada dos trilhos de outras três ferrovias. Essa cidade pujante, ainda nos seus primórdios, foi quase que inteiramente destruída pelas tropas da União comandadas pelo General Sherman em 1864, durante a Guerra Civil americana (o incêndio destruiu mais de 70% da cidade; passagem celebrizada pelo filme “E O Vento Levou”).

Não é por nada que o símbolo de Atlanta é a fênix - a ave mitológica que renasce das cinzas. A expressão latina “resurgens” é o lema de Atlanta - significa nascer de novo.

A História Recente

Com objetivo de melhor entender a história do desenvolvimento urbano recente de Atlanta, podemos dividi-la em três blocos que abrangem um período de aproximadamente três décadas:

- 1965/75: "Downtown" (a revitalização do centro)
- 1975/85: "Midtown" (a expansão do centro)
- 1985/95: "Edge-cities" (a descentralização)

Já nos anos 70, Atlanta começa a se tornar uma referência importante para arquitetos e urbanistas do mundo todo. Ada Louise Huxtable, uma das críticas de arquitetura mais importantes do EUA, publica um livro em 1976 onde destaca Atlanta como "a nova cidade americana" (Atlanta - The New American City).

Observa como num prazo extraordinariamente curto, a cidade foi capaz de se reinventar. Mostra, como através de uma parceria criativa entre a administração pública e a iniciativa privada, a cidade enfrentou e superou, com enorme sucesso, a decadência, a deterioração e a perda de vitalidade da área central (Downtown).

A intervenção foi abrangente, excetuando-se as áreas historicamente mais significativas, que foram preservadas e restauradas, o centro foi praticamente reconstruído.

Novas torres de escritórios, integradas às áreas comerciais e de serviços de concepção inovadora (Peachtree Center como o primeiro grande exemplo, seguido posteriormente por tantos outros), um número expressivo de novos e sofisticados hotéis estimulando o *turismo de negócios* (Regency-Hyatt, Peachtree Center Plaza, Hilton...), ruas recuperadas paisagisticamente, com vegetação, iluminação mais adequada e mobiliário urbano, novas praças e parques com muitas fontes, cascatas e obras de arte incentivando o uso intensivo dos espaços públicos, propiciando ainda facilidades para a circulação de veículos e grandes áreas de estacionamento.

1965/75: "Downtown" (A Revitalização do Centro)

Projetos especiais de grande porte começaram a ser implantados: um dos maiores centros de convenções do mundo (World Congress Center), com pavilhões para realização de feiras de negócios e exposições de produtos (Merchandise Mart, Apparel Mart, Gift Mart e Omni International, um complexo multi-uso que, posteriormente, transformou-se na sede da CNN); um complexo esportivo, com um grande estádio coberto para competições e shows (Omni Coliseum para 16500 espectadores, ao qual veio se juntar posteriormente o Georgia Dome para 70.500 espectadores) e ainda as novas instalações da Georgia State University, junto aos antigos armazéns e pátios da ferrovia, onde foi implantada uma grande praça (Steve Polk Plaza) no que foi o centro histórico da cidade, onde foram implantados o museu histórico da Coca-Cola (World of Coca-Cola) e um grande centro de comércio e lazer (Underground Atlanta), tudo isso na área central, com acesso facilitado pela remodelação do sistema viário e com perspectivas ainda melhores de acessibilidade, garantidas pelo início das obras do metrô (Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority- MARTA, hoje já operando normalmente, com mais de 50 Km de linhas).

Um ponto a ser destacado, em todo esse processo, é que a administração pública criou apenas as condições básicas, as diretrizes gerais e a infra-estrutura necessária para propiciar o salto de qualidade, mas todo o processo de reconstrução da área central foi inteiramente viabilizado com recursos da iniciativa privada.

1975/85 - "Midtown" (A Expansão do Centro)

A combinação sinérgica desse conjunto de fatores resultou na maximização das oportunidades de negócios, atraindo capitais e novas empresas, consolidando o papel da cidade como o pólo econômico mais expressivo do sul dos EUA.

Com o objetivo de fortalecer ainda mais essa posição, criou-se, em 1976, a Corporação para o Desenvolvimento Econômico de Atlanta (Atlanta Economic Development Corporation - AEDC), cujo lema é "construir parcerias para o progresso" ("building partnerships for progress"), atuando como a entidade pública promotora do desenvolvimento no seu sentido mais abrangente, desde a promoção, o financiamento e a assessoria técnica para viabilizar pequenos negócios em bairros carentes até a identificação de oportunidades locais de grandes investimentos para

parceiros internacionais, expandindo consideravelmente a base tributária da cidade.

A AEDC é uma empresa sem fins lucrativos cujo conselho de administração é presidido pelo Prefeito de Atlanta e composto por mais 14 membros (lideranças comunitárias e empresarias). A AEDC usou como uma vantagem competitiva a concentração de universidades e institutos de pesquisa renomados na cidade atraindo investimentos e parcerias com empresas "de ponta" interessadas em se beneficiar das pesquisas em desenvolvimento e do repasse de tecnologia.

Visando criar condições ainda mais atraentes para as empresas com este perfil, a AEDC implantou e comercializou com incentivos dois novos distritos industriais: o Atlanta Industrial Park e o Southside Industrial Park.

Consolidando a infra-estrutura de apoio às empresas, em 1980, o Aeroporto Internacional de Atlanta (Hartsfield) passou por uma reforma radical e foi extensivamente ampliado, sendo hoje o maior complexo aeroportuário do mundo, atendendo 55 milhões de passageiros/ano, fomentando, consideravelmente, o *turismo de negócios* e o volume de carga transportado por via aérea.

Com o grande número de novas empresas atraídas para a cidade e a relativa saturação do centro (Downtown), em termos de adensamento e verticalização, houve uma expansão na direção Norte, ao longo da via expressa central (75-85), caracterizando a área de Midtown, onde se localizam hoje sedes de grandes corporações como IBM, Coca-Cola, AT&T, em meio a grandes jardins. É o setor onde estão também os museus mais importantes (Robert W. Woodruff Arts Center e o High Museum of Art).

Em 1991 foi publicado nos EUA, o livro "Edge City-Life on the New Frontier" (Cidade do Contorno - A Vida na Nova Fronteira) de Joel Garreau.

O autor aponta uma tendência que tem se fortalecido ao longo dos últimos anos, que é a saída dos locais de trabalho (particularmente os escritórios) das áreas centrais para novos centros, ou sub-centros (edge-cities) localizados no contorno das cidades. Esses sub-centros caracterizam-se como *unidades de ocupação*

1985/1995: "Edge Cities" (A Descentralização)

planejada, dimensionadas, projetadas e implantadas de acordo com as necessidades contemporâneas. Hoje 2/3 dos escritórios dos EUA já se localizam nas "edge-cities".

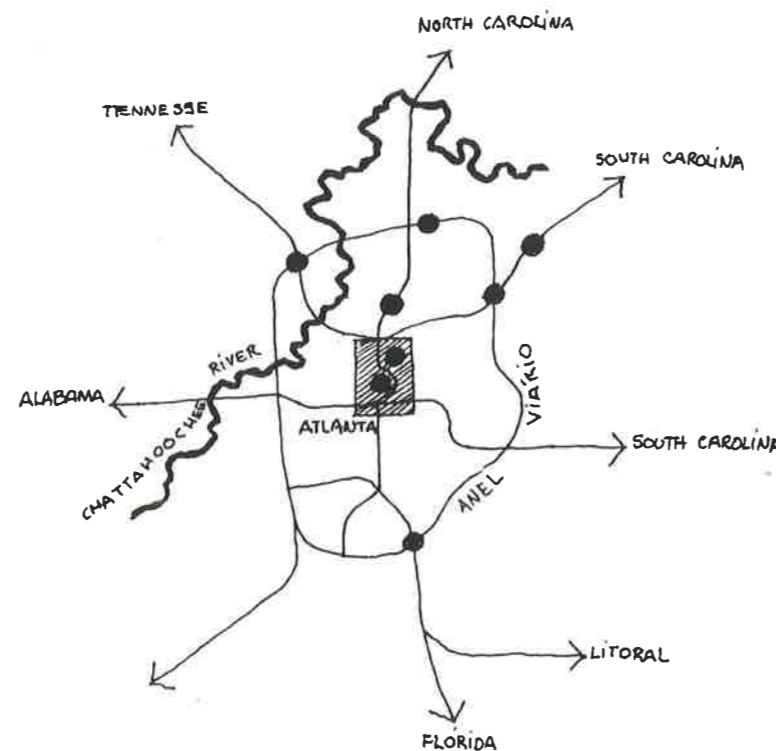
É importante observar que o processo de descentralização só se viabilizou nos últimos anos em função do desenvolvimento da informática e dos meios de comunicação em geral.

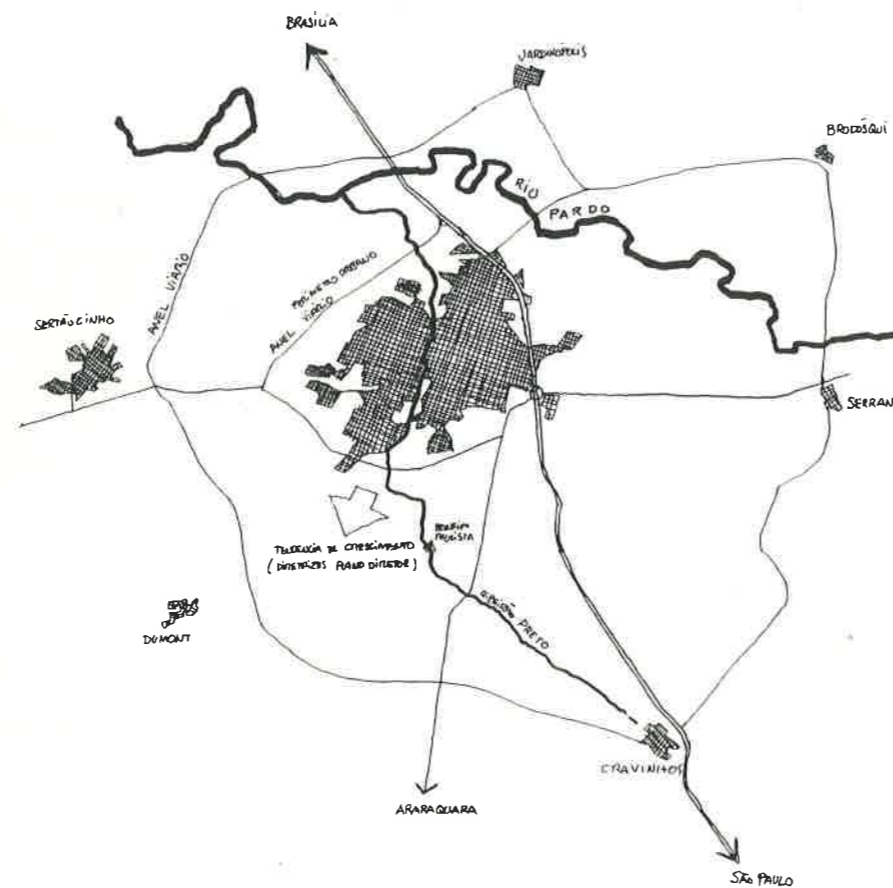
O desenvolvimento tecnológico mudou radicalmente os modos de relacionamento. A concentração, a proximidade física não é mais um pressuposto para que as empresas funcionem. Várias unidades de uma empresa, ou até mesmo os seus funcionários podem estar dispersos no espaço, mas articulados em tempo real através de uma rede de computadores, acessando os mesmos bancos de dados e trocando permanentemente informações. "Faxes" e "modems" transmitem os documentos necessários. Telefones celulares e mesmo "pagers" permitem contato imediato com pessoas em trânsito.

As teleconferências (reuniões entre pessoas em pontos distantes, interligadas por sistema de som e imagem) são hoje uma prática habitual das empresas. "Longe", hoje em dia, é um conceito muito relativo.

Os únicos investimentos significativos que estão sendo feitos hoje na área central estão todos voltados para a adequação da infra-estrutura existente à realização das Olimpíadas em 1996.

Estão sendo construídos o Estádio Olímpico para 85.000 espectadores (que será posteriormente usado pelas Atlanta Braves, o time local de beisebol), a Vila Olímpica, que deverá abrigar durante os jogos 12.000 atletas e demais membros das delegações dos países participantes (posteriormente será destinada aos estudantes dos campi universitários próximos) e o Parque Olímpico, local de comemorações e eventos durante os jogos (posteriormente será incorporado aos espaços públicos da cidade). Intervenções menores estão sendo feitas nas áreas adjacentes às instalações esportivas já existentes na área central, visando facilitar a acomodação, a circulação e o atendimento aos espectadores (são esperados aproximadamente 2 milhões de visitantes ao longo das realizações esportivas, gerando um volume total de negócios estimado em 6 bilhões de dólares).





Atlanta é uma cidade do mesmo porte de Ribeirão Preto. Sua população em 1990, era de 425.022 habitantes (considerando toda a região metropolitana - área de influência econômica - teríamos 2.833.511 habitantes). Uma referência a ser considerada.

Todas as outras instalações para as diversas práticas esportivas estão sendo construídas em áreas fora do perímetro urbano (posteriormente serão usadas como área de lazer pela população nos fins de semana).

Ao longo dessa década os investimentos feitos pela iniciativa privada, fora da área central, já consolidaram pelo menos três grandes sub-centros (edge-cities) em torno de Atlanta (Buckhead - Lenox Square, Cumberland Mall - Galleria e Perimeter Center), com outros 3 em fase de consolidação acelerada (Gwinnett Place Mall, 85 & 285 e Airport), com muitos outros de menor porte ou em estágios menos desenvolvidos.

Os novos sub-centros ocorrem preferencialmente ao longo do Anel Viário (285) pela grande acessibilidade que ele propicia. Essa descentralização visa evitar o colapso da infra-estrutura já saturada da área central em função do excessivo adensamento/verticalização, enquanto propicia um melhor equilíbrio entre áreas construídas e áreas verdes. Evita ainda as deseconomias decorrentes da aglomeração intensiva (o tempo perdido no trânsito lento, o alto consumo de combustível, o aumento da poluição, o stress...).

Com a descentralização consegue-se ainda uma redução expressiva do impacto sobre o meio ambiente, além de se ter condições muito melhores de preservação e manejo dos recursos naturais. O ganho, em termos de qualidade de vida, é muito significativo.

Hoje, a maior parte da população de Atlanta já mora fora das áreas centrais, em loteamentos planejados e implantados com cuidado, onde a topografia, os corpos d'água eventualmente existentes e a vegetação natural foram preservados ao máximo.

Os novos locais de trabalho (escritórios, indústrias...), serviços, equipamentos coletivos (escolas, creches, centros comunitários, centros de saúde, hospitais...) e áreas de atividades esportivas e lazer também estão implantados com igual cuidado ao longo desse cinturão verde que envolve a cidade. Atlanta é uma das cidades americanas com melhor qualidade de vida e um dos mais altos índices de área verde por habitante. Hoje, refere-se a ela, como "a cidade na floresta", ou como observou recentemente Rem Koolhaas, um importante arquiteto europeu, "a metrópole invisível". Visitantes do mundo todo continuam a se surpreender com Atlanta.

OBSERVAÇÃO FINAL

O elenco de ações - *RIBEIRÃO PRETO 2001* - cujo objetivo maior consiste em iniciar o *futuro hoje* - sinaliza a inauguração de uma ação de política urbana que pretende, definitivamente, dar a Ribeirão Preto o lugar que por direito já lhe pertence - ser o referencial moderno da economia urbana e regional.

As ações propostas, compatibilizadas com o Plano Diretor do Município, incluindo o Orçamento Plurianual, o Orçamento Participativo e com definição dos respectivos cronogramas de execução, compatibilizadas também com os recursos envolvidos, e amplamente discutidos no Fórum da Cidade e nos Conselhos Setoriais - que legitimam uma gestão democrática e participativa - concretizam não somente a vontade política de modernidade administrativa, mas acima de tudo, a resposta aos anseios e expectativas dos ribeirãopretanos que hoje, mais do que nunca, querem expressar a pujança de uma cidade saudável, com qualidade de vida compatível, junto com a expressão da cidadania e da solidariedade que a sua história já viveu e demonstrou.