

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

LAURA PANETTO SIMON

**A INTERFACE ENTRE PLANO DIRETOR E CIDADES EDUCADORAS: O CASO
DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA / SP.**

CAMPINAS

2022

- 1 -

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS - CEATEC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM ARQUITETURA E
URBANISMO (POSURB-ARQ)
LAURA PANETTO SIMON

A INTERFACE ENTRE PLANO DIRETOR E CIDADES EDUCADORAS: O CASO
DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA / SP.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias – CEATEC, da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como exigência para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. “This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

Orientador: Profa. Dra. Ana Paula Farah

CAMPINAS

2022

Ficha catalográfica elaborada por Fabiana Rizziolli Pires CRB 8/6920
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

711.4098161 Simon, Laura Panetto

S595i

A interface entre Plano Diretor e cidades educadoras: o caso de São João da Boa Vista/SP / Laura Panetto Simon. - Campinas: PUC-Campinas, 2022.

323 f.: il.

Orientador: Ana Paula Farah.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2022.

Inclui bibliografia.

1. Planejamento urbano - São João da Boa Vista (SP). 2. Plano diretor. 3. Sociologia educacional - São João da Boa Vista (SP). I. Farah, Ana Paula. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD - 22. ed. 711.4098161

LAURA PANETTO SIMON

“A INTERFACE ENTRE PLANO DIRETOR E CIDADES EDUCADORAS: O CASO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA / SP.”

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador(a): Profa. Dra. Ana Paula Farah

Dissertação defendida e aprovada em 25 de fevereiro de 2022 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Profa. Dra. Ana Paula Farah
Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Ana Paula Giardini Pedro
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. José Roberto Merlin

AGRADECIMENTOS

Esses anos de mestrado aconteceram em um cenário laborioso, sendo praticamente toda pesquisa realizada com aulas a distância, com consultas restritas e limitadas, devido à pandemia do Covid-19. Uma conjuntura de incertezas e desafios foram impostas, de repente, no cotidiano de todas as pessoas e, conseqüentemente, engendrou inovações aos docentes e discentes da instituição. Com isso, o aprendizado e a transmissão de conhecimento passaram a ocorrer por novos meios e ferramentas que contornassem toda a situação que a pandemia impingiu em nossas vidas. Posto isto, gostaria de agradecer, especialmente:

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, que financiou em partes esta pesquisa. “This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

À minha orientadora, Profa. Dra. Ana Paula Farah, por todo incentivo, apoio e suporte ao longo desses meses em minha Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo. Com seu auxílio, tudo se tornou mais claro e factível, mesmo diante dos piores cenários sanitários em que o país e o mundo se encontravam.

Ao Prof. Dr. José Roberto Merlin, que foi meu orientador das duas Iniciações Científicas durante a minha graduação em Arquitetura e Urbanismo na Pontifícia Universidade Católica de Campinas, nos anos de 2016, 2017 e 2018, me apresentando o tema de Cidades Educadoras e sendo uma inspiração para que eu prosseguisse com esta pesquisa.

Aos docentes do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo (POSURB-ARQ) que se esforçaram para darem as melhores aulas remotas ao longo de semestres tão incertos e conturbados que compuseram os anos de 2020 e 2021.

Aos funcionários da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, em especial aos da Biblioteca, que deram todo apoio e suporte necessário para o pleno desdobramento dos semestres remotos.

Aos colegas de pós, por toda ajuda e apoio, principalmente à Nathália, que sempre foi minha colega dos trabalhos da graduação e agora das aulas da pós, que

compartilhou os desafios das aulas remotas comigo e sempre foi um ombro amigo nos momentos mais incertos dessa pandemia.

Ao Núcleo de Arquitetura e Urbanismo (NAU), formado por nós alunos da POSURB-ARQ, que organizaram diversos debates, palestras e eventos, todos on-line, que foram muito proveitosos e enriquecedores ao meu repertório e conhecimento.

Aos meus amigos e familiares, por todo encorajamento para seguir meus estudos, em especial ao meu namorado Luis Guilherme, que vivencia todos esses momentos ao meu lado, desde a graduação.

Por fim, aos meus pais, Germano e Valéria, por todo incentivo e suporte que recebi, não só neste momento pandêmico, mas também ao longo de toda minha vida. Com certeza não teria conseguido sem o auxílio deles.

RESUMO

A contemporaneidade é marcada por inúmeras adversidades, entre elas a desigualdade social que se materializa nos espaços de nossas cidades e influenciam decisivamente na ocupação do território. As *urbes* estão cada vez mais polarizadas, e como desdobramentos temos inúmeros problemas relacionados à violência, pobreza e degradação do meio ambiente. Para isso, planejamento, intervenções e requalificações devem ser priorizados para que processos sustentáveis se potencializem e sejam precursores deste crescimento desenfreado que atingiu as cidades brasileiras nas últimas décadas do século XX e início do século XXI. Com isso, o Plano Diretor torna-se uma ferramenta crucial para estabelecer critérios e diretrizes de ordenamento territorial, que em condições ideais deveria evitar a especulação imobiliária e distribuir, da melhor forma possível, os recursos disponíveis para o pleno desenvolvimento urbano. Contudo, para lidar com todas essas vicissitudes, foi fundada, em 1990, a Associação Internacional das Cidades Educadoras (AICE) com o propósito de estabelecer princípios que orientem as cidades signatárias a se tornarem mais educadoras, com a finalidade de melhorar a qualidade de vida de sua população e tornar-se o mais democrática possível. Vale ressaltar que no território brasileiro, o Plano Diretor ganha nova visibilidade com a Constituição Federal de 1988 e com o Estatuto da Cidade em 2001, que propõem diretrizes inovadoras para a produção da cidade e possibilitam a inserção de princípios educadores visando melhores condições de vida urbana, quando se apregoa a função social da cidade. Assim, revela que a cidade é reconhecida como um organismo vivo provido de potenciais de todas as nuances, especialmente as educadoras que se efetivam, através das práticas de convivência urbana e das tipologias espaciais que, historicamente, foram pouco considerados nas concepções de partidos urbanísticos, nas políticas públicas e nos processos de planejamento, quando se trata do espaço. Para o entendimento dessa interface - as Cidades Educadoras e o Plano Diretor - nesta pesquisa houve o estudo pormenorizado dos conceitos elaborados pela Associação Internacional das Cidades Educadoras, Estatuto da Cidade, Constituição de 1988, como também o instrumento jurídico vinculado ao aparato legal brasileiro sobre o território, análises de planos diretores, buscando verificar a aplicabilidade ou não dessas concepções, em uma abordagem dialética da teoria aplicada num objeto

empírico – o Plano Diretor da cidade de São João da Boa Vista/SP. Portanto, a pesquisa pretendeu enfatizar a importância de um Plano Diretor bem estruturado frente aos problemas urbanos, como uma ferramenta que visa a produção de espaços igualitários e de qualidade, que incita o processo de urbanidade, de desenvolvimento socioeconômico e de gestão democrática da cidade.

Palavras-chaves: Associação Internacional das Cidades Educadoras (AICE), ambiência urbana, espaços educadores, diretrizes urbanas, São João da Boa Vista/SP.

ABSTRACT

Contemporaneity is marked by countless adversities, among them the social inequality that materializes in the spaces of our cities and have a decisive influence on the occupation of the territory. The *urbes* are increasingly polarized and as unfoldings we have numerous problems related to violence, poverty and environmental degradation. For that ending, planning, interventions and requalifications must be prioritized so that sustainable processes are potentiated and precursors of this rampant growth that hit Brazilian cities in the last decades of the 20th century and the beginning of the 21st century. To do so, the Master Plan becomes a crucial tool for establishing territorial planning criteria and guidelines, which under ideal conditions should to avoid real estate speculation and distribute, in the best possible way, the resources available for full urban development. However, in order to deal with all these vicissitudes, the International Association of Educating Cities was founded in 1990 with the purpose of establishing principles that guide signatory cities to become more educators, with the aim of improving the quality of life of their population and become as democratic as possible. It is noteworthy that in Brazilian territory, the Master Plan gains new visibility with the Federal Constitution of 1988 and with the City Statute in 2001, which propose innovative guidelines for the city's production and enable the insertion of educational principles aiming at better conditions of urban life, when advocating the social function of the city. Thus, it reveals that the city is recognized as a living organism with potentials of all nuances, specially educators who are effective through the practices of urban coexistence and spatial typologies that, historically, have been little considered in the conceptions of urbanistic parties in public policies and in planning processes, when it comes to space. For understanding this interface - the Educating Cities and the Master Plan - in this research there was a detailed study of the concepts elaborated by the International Association of Educating Cities, City Statute, Constitution of 1988, as well as the legal instrument linked to the Brazilian legal apparatus over the territory, analyses of master plans, seeking to verify the applicability or otherwise of these conceptions, in a dialectical approach to the theory applied to an empirical object – the Master Plan of the city of São João da Boa Vista/SP. Therefore, the research aimed to emphasize the importance of a well structured Master Plan facing urban problems, as a tool aimed at the production of egalitarian and quality

spaces, which encourages the urbanity process, of socioeconomic development and democratic management of the city.

Keywords: International Association of Educating Cities, urban ambience, educating spaces, urban guidelines, Sao Joao da Boa Vista/SP.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AICE: Associação Internacional das Cidades Educadoras

APP: Área de Preservação Permanente

CDHU: Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo

CEAGESP: Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais do estado de São Paulo

CODESP: Companhia Docas do Estado de São Paulo

CONDEPHIC: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural e Ambiental de São João da Boa Vista

EIA: Estudo de Impacto Ambiental

EIV: Estudo de Impacto de Vizinhança

EMEB: Escola Municipal de Educação Básica

FGMF: Forte, Gimenes e Marcondes Ferraz Arquitetos

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH: Índice de Desenvolvimento Humano

IDL: Desenvolvimento Urbano para Longevidade

INPE: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

ONG: Organização Não Governamental

PAC: Programa de Atuação em Cortiços

PDDI: Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

PIB: Produto Interno Bruto

PMCMV: Programa Minha Casa Minha Vida

PME: Plano Municipal de Educação

PNUD: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

RIMA: Relatório de Impacto Ambiental

SABESP: Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo

SES: Sociedade Esportiva Sanjoanense

SIBI: Sistema Integrado de Bibliotecas do Município de São Carlos

SJBV: São João da Boa Vista

SP: São Paulo

UFSCar: Universidade Federal de São Carlos

UNESCO: Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

UNIFEOB: Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos

USP: Universidade de São Paulo

VLT: Veículo Leve sobre Trilhos

ZEIS: Zona Especial de Interesse Social

ZM: Zona de Uso Misto

ZR1: Zona Residencial 01

ZR3: Zona Residencial 03

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. CIDADES EDUCADORAS E O PLANEJAMENTO URBANO NA CONTEMPORANEIDADE.....	20
2.1. Prólogo	21
2.2. Cidades Educadoras	25
2.3. Contextualização: as cidades do século XXI	33
2.4. Relacionando os conceitos educadores ao Plano Diretor	41
2.5. Cidades brasileiras e a AICE	49
2.5.1. Santos/SP	50
2.5.2. São Carlos/SP	60
3. COMPREENDENDO O TERRITÓRIO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA/SP.....	66
3.1. O município.....	67
3.2. Gênese Urbana	76
3.3. Capela Curada	77
3.4. Freguesia	78
3.5. Vila	83
3.6. O município e a era cafeeira	83
3.7. Evolução urbana	98
4. O PLANO DIRETOR DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA/SP E OS CONCEITOS DA ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DAS CIDADES EDUCADORAS	112
4.1. Como amenizar as problemáticas urbanas do município?	113
4.2. Espaços potencialmente educadores do município	118
4.2.1. Praça Coronel Joaquim José e Praça Governador Armando Salles ...	120
4.2.2. Estação Ferroviária e Praça Joaquim Barbosa	122
4.2.3. Parque Urbano Municipal Espaço Jovem Osmar Garcia (antigos barracões da CEAGESP)	126

4.2.4. Parque da Cachoeira	130
4.2.5. Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho	136
4.2.6. Praça José Láudis Salomão – Piscinão	139
4.2.7. Área de Preservação Permanente do Loteamento Jardim Leonor	141
4.2.8. Parque Gastão Cardoso Michelazzo	142
4.2.9. Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello	144
4.2.10. Espaço verde vazio com um açude – sem nome	146
4.2.11. Espaço público: Leste x Sul	150
4.3. Análise legislativa do município	155
4.4. Análise do atual plano diretor	164
4.5. Proposição de uma emenda aditiva ao atual plano diretor	169
4.5.1. TÍTULO XII: DOS PRECEITOS EDUCADORES	170
4.6. À guisa de uma conclusão	172
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	174
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	179
7. ANEXOS	188
7.1. ANEXO I: Carta das Cidades Educadoras	188
7.2. ANEXO II: Plano Diretor Estratégico de São João da Boa Vista/SP - Lei nº 4.516/2019	197

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho se originou a partir de duas Iniciações Científicas realizadas durante a graduação em Arquitetura e Urbanismo na Pontifícia Universidade Católica de Campinas sob orientação do Prof. Dr. José Roberto Merlin, intituladas como “Iconografias que desvelam qualidades educadoras do ambiente”, com Bolsa Reitoria/Fundo de Apoio à Iniciação Científica (FAPIC/Reitoria), e “Espaços educadores e sustentabilidade”, com bolsa CNPq, realizadas entre os anos de 2016 e 2018.

A partir destas pesquisas, foi possível compreender o conceito de Cidades Educadoras e a sua importância para direcionar o planejamento e as intervenções urbanas. Concomitante a isto, foram estudados vários Planos Diretores de diversas cidades do interior paulista, por ocasião de diversos concursos públicos para Arquitetos e Urbanistas das prefeituras, e, com isso, foi possível notar os quão superficiais e controversos são os Planos Diretores da grande maioria dessas cidades. Por isso, instigou o aprofundamento sobre essas questões vinculadas ao tema de Cidades Educadoras e relacioná-la ao Plano Diretor, com a finalidade de estabelecer relações entre princípios educadores e um aparato legal de ordenamento territorial.

O objeto de estudo, São João da Boa Vista/SP, é minha cidade natal, a qual possui um enorme afeto e carinho. Coincidentemente, a cidade tem passado por transformações territoriais ao longo das últimas duas décadas e, em 2019, um novo Plano Diretor foi aprovado, despertando a vontade de estudar a *urbe* e compreender os agentes que têm atuado na concepção urbanística e direcionado as tomadas de decisões do município.

Mesmo São João da Boa Vista/SP não sendo um membro signatário da Associação Internacional das Cidades Educadoras (AICE), que estabelece princípios educadores com a finalidade de transformar o espaço urbano como a “maior escola do mundo”, o Brasil é membro signatário da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO) que promove e dá suporte à AICE, e, portanto, por uma questão ética, o município tem o dever de compreender esses princípios e tentar aplicá-los em sua gestão.

No estado de São Paulo, algumas cidades membros da AICE tem se apropriado destes princípios, há mais de uma década, para melhorar a qualidade de

vida da sua população e auxiliar na construção de uma consciência coletiva. Sendo assim, o município de São João da Boa Vista/SP muito se beneficiaria se fizesse parte da AICE, principalmente por ser uma cidade de pequeno porte em desenvolvimento e crescimento em ascendência.

Para o desenvolvimento da pesquisa o método de abordagem foi dialético, utilizando métodos de procedimentos exploratórios, amparados por pesquisas documentais, bibliográficas e iconográficas, através de técnicas de investigação – coleta, análise e estruturação de dados – utilizando-se instrumentos como bibliografia consolidada, artigos científicos, monografias, dissertações, teses, desenhos, croquis, mapas e imagens. A técnica de análise de dados foi a Qualitativa, investigando dados que levam em consideração as subjetividades e os nuances que não são quantificáveis, visto que a pesquisa busca avaliar características do meio urbano e seu planejamento, assimilando problemas e propondo soluções.

Entretanto, foram apreendidos mediante a fundamentação teórica a interface entre Plano Diretor e os conceitos de cidades educadoras vinculadas aos recortes territoriais na cidade de São João da Boa Vista/SP.

Sendo assim, a primeira etapa da pesquisa foi uma leitura das problemáticas urbanas na contemporaneidade, com a finalidade de entender como os desdobramentos sociais se refletem e se perpetuam na realidade urbana. Houve um aprofundamento dos conceitos teóricos buscando compreender como tais princípios podem ser apropriados na prática projetual, estabelecendo através da pesquisa aplicada ao conceito um caminho a ser seguido para solucionar as adversidades.

Portanto, para embasar a teoria, foi estabelecida a relação dialética entre as cidades latino-americanas, por compreender o contexto do qual o objeto de estudo está inserido e essa correlação dos princípios educadores aos espaços urbanos e ao planejamento urbano.

Primeiramente houve uma análise de algumas cidades signatárias da Carta das Cidades Educadoras com o propósito de assimilar como tais princípios, quando colocados em prática, podem melhorar a qualidade de vida da população e incitar a urbanidade, como é o caso da cidade de Medellín, na Colômbia, uma referência auspiciosa que concerne ao sucesso das intervenções urbanas aparatadas aos conceitos educadores.

Foram estudadas Santos/SP e São Carlos/SP por serem cidades do interior paulista, ou seja, estão sob mesmo regime de legislação estadual. A cidade de Santos/SP foi escolhida por apresentar uma divergência territorial bastante significativa do contexto em que São João da Boa Vista/SP se insere, visto que é uma cidade portuária e tem procurado compactar e adensar seu território, pois não apresenta muitas áreas que permitem a expansão urbana. Além disso, o contexto histórico é muito forte e marcante em sua malha urbana.

Por sua vez, a cidade de São Carlos/SP é a menor cidade membro da AICE situada no estado de São Paulo, cujo número de habitantes se aproxima à população de São João da Boa Vista/SP, apresentando uma escala urbana e territorial análoga ao objeto de estudo, em que ambas as cidades foram impulsionadas pela cultura cafeeira no final do século XIX.

Em uma etapa subsequente, foi realizada um levantamento das informações gerais a respeito do objeto de estudo (São João da Boa Vista/SP) por meio de pesquisas documentais, bibliográficas e iconográficas, como forma de uma compreensão pormenorizada de suas características socioterritoriais. Isso permitiu absorver uma leitura abrangente fundamental do objeto de estudo para confrontar o instrumento do Plano Diretor.

A partir disso, foi possível embasar a última etapa, do qual foi uma análise crítica das proposições do Plano Diretor relacionando-as aos conceitos da AICE através da teoria aplicada a um objeto empírico, permitindo que ao final fosse proposto uma emenda aditiva ao Plano Diretor.

À vista disso, a dissertação está apresentada em três capítulos. O primeiro, intitulado como “Cidades Educadoras e o Planejamento Urbano na Contemporaneidade”, busca explicar o que são Cidades Educadoras e enfatizar a importância deste conceito nas premissas de desenvolvimento urbano como uma ferramenta alternativa às problemáticas urbanas do mundo contemporâneo. Para isso, alguns espaços foram analisados com o propósito de elucidar os princípios educadores inerentes aos espaços da cidade, compreendendo os fatores sociais e econômicos que influenciam na dinâmica de ocupação do território.

Com base nisso, percebe-se que os espaços resultantes expressam e materializam toda a desigualdade social existente em nossa sociedade, por meio das

ocupações direcionadas pelas tendências do mercado imobiliário, que polariza e divide a cidade em bairros que apresentam certa homogeneidade de poder aquisitivo entre seus habitantes. Dessa forma, os problemas resultantes dessa discrepância social e econômica afetam os processos democráticos do meio urbano e a sua urbanidade. Por isso, se apropriar dos princípios educadores na prática projetual e do planejamento de nossas cidades são de suma importância para requalificar os espaços urbanos, principalmente dos espaços públicos, que se tornam um complemento na educação das pessoas que os frequentam, independentemente de sua classe social.

No capítulo, “Compreendendo o território de São João da Boa Vista/SP”, é uma investigação do município de São João da Boa Vista/SP, procurando compreender sua constituição urbana e seu delineamento até os dias atuais. Para isso, foi estudado a história da cidade, desde sua fundação, para que esclarecessem os fatores que compuseram a urbanização do município. Nesse sentido, o capítulo discorre sobre as características socioeconômicas da cidade, compreendendo como tais fatores influenciam na ocupação territorial. Conjuntamente, há uma leitura da expansão urbana, identificando pontos positivos ou negativos que auxiliem nas estratégias de desenvolvimento do município para os próximos anos.

E o capítulo denominado “O Plano Diretor de São João da Boa Vista/SP e os conceitos da Associação Internacional das Cidades Educadoras”, busca explicitar os conceitos definidos e desenvolvidos no capítulo 1, estabelecendo uma relação com o Plano Diretor. Para tanto, uma leitura crítica dos Planos Diretores de 2006 e 2019 foi realizada com o objetivo de esclarecer questões pertinentes levantadas no transcorrer do capítulo, como forma de compreender as diretrizes do Plano Diretor na dinâmica de ocupação territorial da cidade.

Em decorrência disso, foi realizada uma investigação dos espaços públicos potencialmente educadores existentes na *urbe*, com o objetivo de identificar locais que também apresentem como potencial a possibilidade de resgatar e instigar a urbanidade. E por último, houve uma análise crítica propondo uma emenda aditiva ao atual Plano Diretor, aprovado em 2019, com o intuito de evidenciar as possíveis relações educadoras inerentes aos espaços públicos urbanos atrelados ao direcionamento do desenvolvimento da cidade.

No desdobramento desta pesquisa, a pandemia ocasionada pelo Covid-19 alcançou proporções inimagináveis e inúmeras restrições foram impostas. As disciplinas foram em sua totalidade remotas, as orientações todas a distância e todo embasamento teórico e pesquisas documentais foram realizadas uma parte pela internet, em sítios eletrônicos, e outra parte pelo Acervo Estadual e Arquivo Municipal da cidade de São João da Boa Vista/SP. Ressalta-se que foi um desafio realizar a pesquisa em condições atípicas, mas adaptamos para que a mesma ocorresse da melhor forma possível dentro da realidade engessada em que nos encontrávamos.

Em síntese, esta pesquisa buscou tornar-se um instrumento de compreensão das questões acadêmicas aplicadas à realidade prática, ou seja, o conhecimento extrapolando os muros da universidade, servindo como referência não apenas para os gestores municipais de São João da Boa Vista/SP, mas para todos os gestores de cidades com características similares ao município estudado. Assim, pretende-se elucidar e viabilizar a aplicação de ideias e conceitos educadores nos espaços urbanos por meio do instrumento do Plano Diretor.

2. CIDADES EDUCADORAS E O PLANEJAMENTO URBANO NA CONTEMPORANEIDADE

Este capítulo procura explicar e compreender como os preceitos das Cidades Educadoras podem ser ferramentas importantes frente aos problemas urbanos da contemporaneidade, buscando analisar o espaço da cidade sob a ótica socioeconômica e, como isso, se desdobra nas apropriações territoriais do espaço, principalmente, naquilo que tange o espaço público construído. As páginas a seguir elucidarão os conceitos dos espaços educadores com um panorama abrangente acerca da aplicação desta ferramenta, trazendo como exemplos cidades que são comprometidas a se apropriarem na prática desses conceitos.

2.1. Prólogo

Historicamente, a cidade deve ser reconhecida como um lugar de encontro e civilização (GÓMEZ-GRANELL; VILA, 2003) que sempre congregou processos políticos, conflitos de poder e ideais educadores em seus espaços, evidenciando o processo civilizatório em quase todas as suas nuances. O espaço urbano apresenta a possibilidade de encontros e confrontos dos diferentes grupos e agentes sociais, podendo incitar a alteridade em seus espaços coletivos, desvelando as diversidades culturais e engendrando inovações nos âmbitos sociais e econômicos, fazendo do espaço público uma ferramenta a ser apropriada na busca de espaços inclusivos e democráticos em nossas *urbes*.

A vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos “padrões” que coexistem na Cidade (LEFEBVRE, 2011, p. 22).

Sendo assim, a cidade é reconhecida como coadjuvante no processo de aprimoramento do indivíduo enquanto cidadão, através da educação informal que complementa o conhecimento adquirido no processo da educação formal, ou seja, o conhecimento adquirido na vivência da cidade se integra ao conhecimento adquirido em salas de aula e nas escolas, potencializando assim, os espaços públicos como uma enorme e aberta sala de aula que oferece saberes que não se aprendem dentro dos estabelecimentos de ensino, mas que corroboram na construção da cidadania.

Essa nova dimensão do conceito da cidade implica considerar que a educação das crianças, jovens e cidadãos em geral não é somente responsabilidade das instituições tradicionais (estado, família, escola), mas também deve ser assumida pelo município, por associações, instituições culturais, empresas com vontade educadora e por todas as instâncias da sociedade (GADOTTI; PADILHA; CABEZUDO, 2004, p. 13).

De acordo com Carmen Gómez-Granell e Ignacio Vila (2003), devemos reconhecer que o conceito de cidadania e cultura estão vinculados à cidade desde seu aparecimento, há mais de 6 mil anos, devendo assumir que a educação é um elemento estratégico indispensável para seu desenvolvimento harmônico e democrático. Sendo assim, a cidade é reconhecida como um agente educativo, já que as pessoas se reúnem em seus espaços, fomentando a vida social e política de seus cidadãos.

Contudo, o papel da cidade deve ser compreendido como preponderante em nossas vidas, entendendo que se torna o palco de todos os acontecimentos que engendram nossa sociedade, seja pelo cunho político ou socioeconômico, e se metamorfoseia para atender as demandas vigentes.

O projeto da cidade muda, localmente e ao longo do tempo; ele é uma espécie de ponto de fuga no qual se refletem a cultura do lugar e da época, a história, a vivência, a sensibilidade e as tensões da população que são seus protagonistas. Do mesmo modo, as políticas mudam de acordo com as conjunturas: nelas se refletem as relações entre os diversos grupos de interesse e de poder, entre os atores públicos e privados, que concretamente se mobilizam para modificar a cidade e o território, entre os recursos mobilizados e os resultados obtidos (SECCHI, 2006, p. 144).

Ao analisar o contexto atual, compreendemos que, semelhante à transição agrária para a industrial ao final do século XIX e meados do século XX, a sociedade contemporânea está ingressando em uma nova etapa de sua evolução: uma transição industrial para uma tecnológica. Com essa transformação dos meios técnicos e informacionais, as cidades do século XXI se tornam o principal meio a englobar todas as diferenças e materializa-las em seus espaços, incluindo as vantagens e desvantagens desses avanços tecnológicos, bem como suas consequências, o que as tornam um desafio para os planejadores na busca de soluções concretas e propostas sustentáveis que resolvam ou mitiguem os problemas urbanos derivados

dessa sociedade capitalista tecnológica, fazendo do urbanismo uma ferramenta para que se possa trabalhar os espaços qualitativos.

Desse modo, apreende-se que o processo de globalização mudou a velocidade da vida e dos acontecimentos, acarretando grandes alterações espaciais e temporais, que ampliam o consumismo desenfreado devido ao seu caráter fugidio. Segundo Rolnik (1988, p. 28), a imagem da cidade contemporânea, hoje, está totalmente vinculada à ideia de centro de produção e consumo, pois “não há praticamente nenhum espaço que não seja investido pelo mercado (ou pela produção para o mercado)”.

Além disso, a globalização tem reconfigurado todos os setores da sociedade, demandando grandes transformações, em especial no processo educador imbricado na “sociedade do conhecimento” que, diuturnamente, altera seus conteúdos e métodos. O aparecimento dos novos instrumentos oferecidos pelos avanços tecnológicos, evidenciaram a precariedade da tradicional estrutura educativa cuja velocidade não acompanha as demandas deste novo tipo de organização, que prima pela instantaneidade e pela efemeridade dos conteúdos.

A exclusão social, a violência, a fragmentação territorial, o desemprego, a poluição, a solidão e o individualismo estão, progressivamente, se apoderando da cidade, até o ponto de que, cada vez são mais, as vozes autorizadas começam a falar da “morte da cidade”. A crise da cidade está extremamente ligada à perda de sua função comunitária, educativa ou civilizadora (GÓMEZ-GRANELL; VILA, 2003, p. 18).

Posto isso, desde a década de 1970, a UNESCO tem buscado formas alternativas de educação como ferramenta para o enfrentamento de tais problemas e, seu apoio à fundação da AICE em 1990 na cidade de Barcelona, foi um ato para ratificar a necessidade de se perenizar a cidade como espaço adequado à educação e divulgar programas exitosos nesse sentido entre as cidades membros, objetivando transformar a cidade em uma grande escola ao conciliar a transformação de todas as ações municipais em atos educadores em si (AICE, 1990).

Dentro do marco da AICE, os municípios são os encarregados de desenvolver com eficiência as competências que lhes correspondem em matéria de educação pelo qual devem organizar uma política educativa ampla

e de alcance global, de maneira a incluir nela todas as modalidades de educação formal e não formal assim como as diversas manifestações culturais (GADOTTI; PADILHA; CABEZUDO, 2004, p. 29).

A AICE tem hoje cerca de 515 cidades membros, em 34 países, sendo 22 delas no Brasil (Belo Horizonte - MG, Camargo - RS, Carazinho - RS, Caxias do Sul - RS, Curitiba - PR, Guarulhos - SP, Horizonte - CE, Marau - RS, Mauá - SP, Nova Petrópolis - RS, Porto Alegre - RS, Santiago - RS, Santo André - SP, Santos - SP, São Bernardo do Campo - SP, São Carlos - SP, São Gabriel - RS, São Paulo - SP, Soledade - RS, Jequié - BA, Sorocaba - SP e Vitória - ES), todas regidas pela Carta das Cidades Educadoras, documento com vinte itens, escritos em Barcelona (1990), aprimorados em Bologna (1994) e Gênova (2004), que pretendem tornar as cidades mais acolhedoras e justas, visando a formação de cidadãos críticos e ativos, buscando fazer da cidade a “maior escola do mundo”.

A proposta deste novo modelo surgiu pelo fato de que, nas últimas décadas, os espaços de uso coletivo estão se transformando, rapidamente, por um processo de obsolescência, fruto da nova cultura da globalização acompanhada dos avanços tecnológicos, isto é, o espaço acabou se tornando um reflexo da estrutura social que evidencia as forças produtivas da sociedade que o produziu (MERLIN; QUEIROGA, 2011), induzindo grandes transformações urbanas e evidenciando as disparidades socioeconômicas no território.

Logo, a globalização desafia a resolução das adversidades encontradas no meio urbano, principalmente, nos grandes polos de urbanização que estão quase sempre inclinados ao capital, principalmente quando ocorre conflitos de interesses entre o estado e as classes sociais. O principal problema está no tipo de propostas, já que essas deveriam visar o bem-comum e a coletividade, e acabam, na prática, perpetuando as ambições individualistas. Em outras palavras, de acordo com Secchi (2006, p. 144), o maior obstáculo é que “a cidade contemporânea está repleta de políticas muitas vezes contraditórias entre si, de dispositivos frequentemente obsoletos e de fato desprovidos de um projeto”.

Desta forma, o planejamento urbano e as diretrizes do Plano Diretor devem assessorar a concepção dos novos espaços da cidade, incitando a pedagogia urbana nos espaços públicos em outro patamar, tanto através de sua função, quanto de sua

materialidade, já que o mundo se transformou e passou a exigir que os indivíduos se aprofundem e estejam constantemente em busca de novos conhecimentos, cabendo à cidade um papel significativo no aprimoramento destes cidadãos.

Isto significa que a cidade é reconhecida como um organismo vivo provido de potenciais educadores que se efetivam, através das práticas de convivência urbana e tipologias espaciais, mas que são, frequentemente, desconsiderados nas concepções de partidos urbanísticos, nas políticas públicas e nos processos de planejamento.

Ao nos organizarmos em rede para, juntos, acompanharmos e colaborarmos com a transformação dos espaços públicos e da própria gestão pública do município num desafio participativo e democrático, considerando a legislação vigente, o seu plano diretor, seus planos setoriais, suas múltiplas instâncias organizativas e as suas experiências administrativas, financeiras, culturais, ambientais, jurídicas, econômicas e educacionais, entre outras, criaremos as condições concretas para sairmos do “piloto automático”. Superaremos a dimensão utilitarista, centralizadora, paternalista e burocrática, na qual muitas vezes nos vemos envolvidos, e encontraremos saídas mais conjuntas para problemas da coletividade, potencializando os espaços educativos da municipalidade em todas as suas dimensões (PADILHA, 2009, p. 15).

Portanto, os preceitos de espaços educadores devem nortear as propostas e diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor, para que os espaços urbanos resultantes sejam agentes na formação de cidadãos, promovendo a igualdade social e contribuindo para que o princípio da coletividade seja efetivo e não apenas utópico.

2.2. Cidades Educadoras

A cidade se torna coadjuvante no processo da educação a respeito de conhecimentos que não são aprendidos dentro da sala de aula, ou seja, as trocas de saberes entre os indivíduos nos espaços públicos da cidade são enriquecedoras e ensinam às pessoas como é viver em sociedade, influenciando, decisivamente, na construção de suas cidadanias. Segundo Milton Santos (1987), o espaço urbano passa a ser reconhecido como instância social, ou seja, não é apenas um espaço físico material desprovido de significados que abarcam todos os acontecimentos do cotidiano de forma monótona, mas um meio que possui a capacidade de formar e informar as pessoas que o frequentam. Ao reconhecer todas essas potencialidades educadoras do espaço, auxiliam-se na formação dos cidadãos e, igualmente, contribuem para o desenvolvimento socioeconômico.

Todavia, a partir do conhecimento adquirido pelas vivências na cidade, cria-se uma nova cidadania ativa e, de acordo com Gadotti, Padilha e Cabezudo (2004, p. 13) essa prática contribui para “formar cidadãos conhecedores de seus direitos e obrigações com respeito à sociedade e que, a partir do conhecimento e da identificação com a própria cidade, empreendem uma ação participativa e transformadora desta”.

[...] a ideia da educação para o desenvolvimento local, que está diretamente vinculada à necessidade de se formar pessoas que amanhã possam participar de forma ativa das iniciativas capazes de transformar o seu entorno, de gerar dinâmicas construtivas [...]. Para termos cidadania ativa, temos de ter uma cidadania informada. Isto começa cedo. A Educação não deve servir apenas como trampolim para uma pessoa escapar da sua região: deve dar-lhe os conhecimentos necessários para ajudar a transformá-la (DOWBOR, 2006, p. 1-2 apud PADILHA, 2009, p. 23).

Dessa maneira, formas alternativas de educação como ferramenta para o enfrentamento dos problemas relacionados à vida urbana – exemplo a violência e segregação socioespacial – têm sido buscadas pela UNESCO, desde o século passado. Seu préstimo à fundação da AICE, foi um ato para legitimar a primordialidade de se perpetuar a cidade como espaço adequado à educação e propagar planos bem-sucedidos entre as cidades integrantes da AICE, com a finalidade de incentivar a apropriação desses princípios por parte dos planejadores e gestores.

Figura 1. Localização do Centro Educativo Montecarlo Guillermo Gaviria Correa na Comunidade.



Fonte: Alejandro Arango, 2016. Acesso em: 25 dez. 2021. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/792755/centro-educativo-montecarlo-guillermo-gaviria-correa-edu-empresa-de-desenvolvimento-urbano-de-medellin>.

Com o propósito de transformar os espaços urbanos, a AICE elaborou a Carta das Cidades Educadoras estruturada no civismo e na ética. Redigido em Barcelona, em 1990, com aprimoramentos em Bologna, em 1994, e em Gênova em 2004, este documento de 20 princípios (AICE - Carta das Cidades Educadoras, 1990 – ver ANEXO I) procuram pautar a atuação das cidades que se pretendam ser educadoras, apresentando como premissas: trabalhar a escola como espaço comunitário; trabalhar a cidade como grande espaço educador; apreender na cidade, com a cidade e com as pessoas; valorizar o aprendizado vivencial; e por fim, priorizar a formação destes valores, buscando igualdade entre as pessoas por meio da democratização dos espaços.

Figura 2. Hall de entrada do Centro Educativo aberto à comunidade¹



Fonte: Institución Educativa Montecarlo Guillermo Gaviria Correa, 2017. Acesso em 16 jul. 2017. Disponível em: <http://www.iemontecarloguillermogaviriacorrea.edu.co/fotos.php?&idmenutipo=157&tag=col>

Os espaços educadores promovem a diversidade cultural através de uma construção da identidade coletiva, que valoriza a memória e o convívio na *urbe* pelas

¹ Localizado em Medellín, Colômbia, o projeto do Centro Educativo Montecarlo Guillermo Gaviria Correa foi concebido pela Empresa de Desenvolvimento Urbano de Medellín (EDU) com a finalidade de realizar profundas transformações sociais na comunidade em que está inserida. Um dos desafios da EDU era de implantar equipamentos que auxiliassem na formação integral da comunidade e abrangesse todos os tipos de público, viabilizando a requalificação do bairro Las Granjas da comuna 3 (Manrique), ao articular um jardim infantil, um colégio público, uma escola de música e um parque ambiental, tudo no mesmo lote, articulados por uma plataforma coberta aberta à comunidade. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/792755/centro-educativo-montecarlo-guillermo-gaviria-correa-edu-empresa-de-desenvolvimento-urbano-de-medellin>>.

experiências que constituem o nosso aprendizado, seja pelo contato com outras pessoas, seja por entender a simbologia e a materialidade da arquitetura como agentes prógonos de nossas vidas.

Por essa razão, é interessante preservar as edificações e os espaços de nossa cidade, pois é através dessas concepções pregressas que se revelam as proposições dos atores, do período político e econômico que se passava no momento de sua constituição, apresentando os relatos históricos por meio de sinais de acontecimentos findados através da arquitetura e urbanismo. Mesmo que esta relação não seja direta, deve-se compreender que os significados dos espaços extrapolam a materialidade, o que caracteriza a arquitetura como um objeto informativo e formativo, entendendo que o “espaço físico” vai além de um espaço geométrico desprovido de passado histórico.

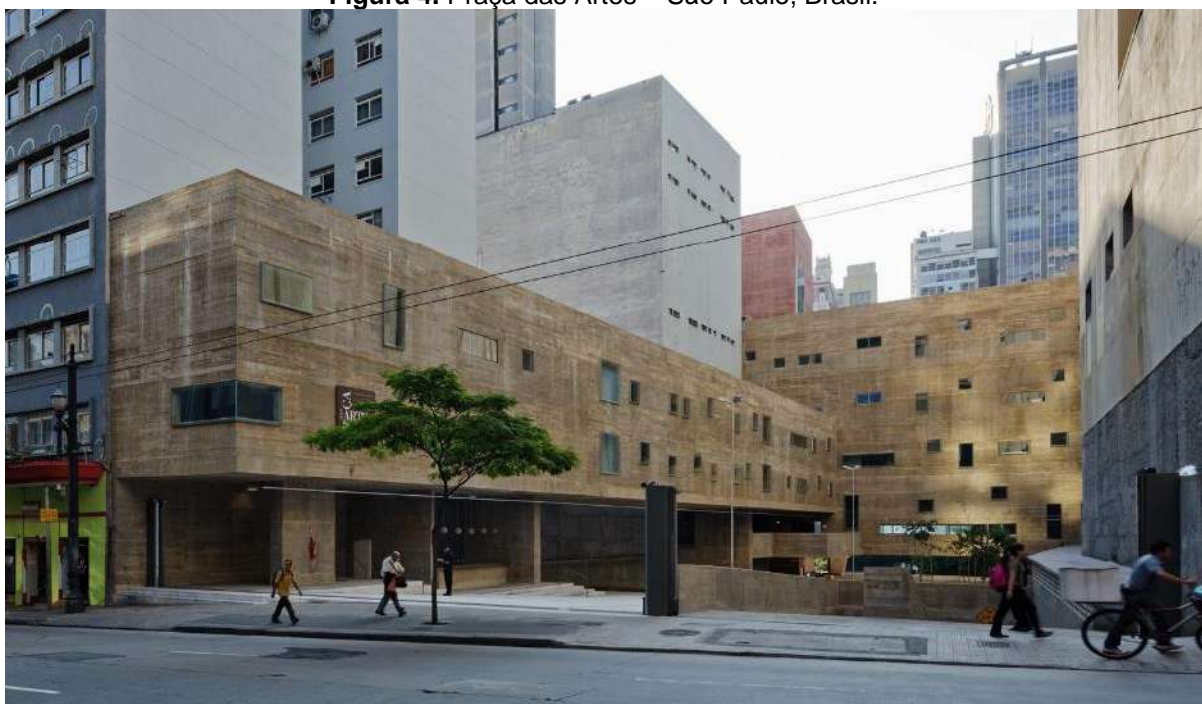
Ao se projetar e modificar um espaço, além de procurarmos preservar a história daquele local, as novas proposições devem levar em consideração o contexto em que está inserido, procurando preservar relações adequadas com o seu entorno imediato, e em alguns casos, até adaptando o projeto para que favoreça o pré-existente, com o propósito de fomentar o âmbito da vida pública e incitar o encontro entre as pessoas, de modo a incentivar a cidadania ativa.

Figura 3. Antigo Conservatório Dramático Musical à esquerda e, à direita, o novo projeto denominado Praça das Artes – São Paulo, Brasil.



Fonte: Nelson Kon, 2013. Acesso em 25 dez. 2021. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/626025/praca-das-artes-brasil-arquitetura?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

Figura 4. Praça das Artes – São Paulo, Brasil. ²



Fonte: Nelson Kon, 2013. Acesso em 25 dez. 2021. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/626025/praca-das-artes-brasil-arquitetura?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

Todavia, os espaços, segundo Portella (2012, p. 8), suscitam a união dos indivíduos, do qual o espaço público urbano torna favorável ao “encontro para o intercâmbio em confiança entre pessoas e grupos que se conhecem, mas que se [re] conhecem como cidadãos e que se respeitam porque sabem valorizar as diferenças dos outros”, pois acredita-se que, neste caso, a educação se transmite mais pelo exemplo do que pelo discurso, auxiliando a construção da cidadania.

A qualidade do espaço. O que isso quer dizer? Essa ideia renova a antiga ideia de uma qualidade arquitetônica, de uma qualidade da construção; ela adquiriu um sentido amais: trata-se da ideia de um espaço social elaborado, complexo e exitoso, numa palavra, apropriado, e não somente dominado pela técnica e pelo poder político; o que estaria associado com o “mudar a vida” (LEFEBVRE, 2008, p. 150).

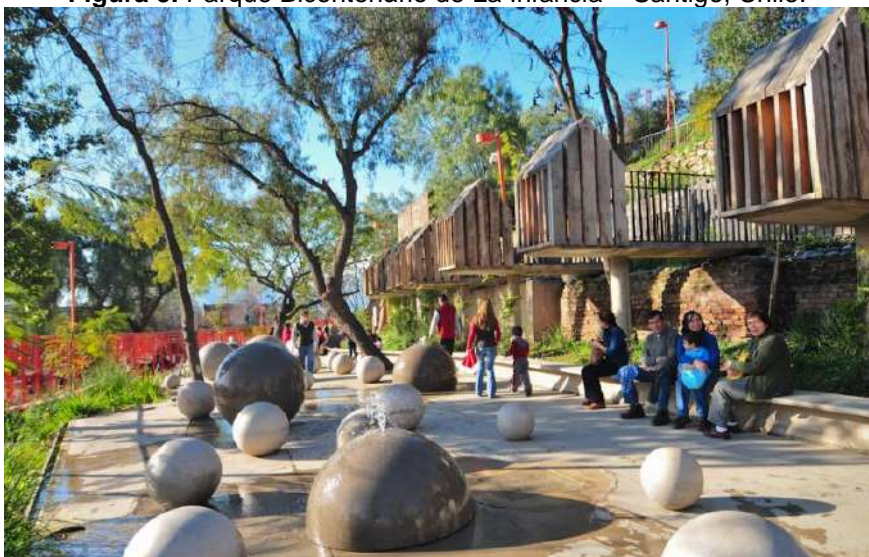
² A Praça das Artes, realizado pelo escritório Brasil Arquitetura no Centro de São Paulo, é um projeto que exemplifica a importância de se preservar a história do local, devido ao resgate da identidade com seu uso cultural, diretamente ligado ao Antigo Conservatório Dramático Musical de São Paulo, ao lado. Sua implantação ocorreu em vazios existentes da malha urbana consolidada, se caracterizando como uma área pública permeável, através de seu térreo livre que permite o encontro cidadão, desempenhando um papel estratégico na requalificação urbana. Explora o sentimento de pertencimento e torna o novo anexo um apoio ao edifício existente, estabelecendo novas relações entre o novo e o velho ao preservar a história cultural do lugar. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/626025/praca-das-artes-brasil-arquitetura?ad_source=search&ad_medium=projects_tab.

Porém, há espaços que obstaculizam processos formativos e informativos, impedindo ou dificultando encontros humanos de acontecer, em sua plenitude, por meio das funções que abrangem. De acordo com Merlin e Queiroga (2011), além das relações adequadas com o entorno, o respeito à história do lugar e a busca por promover encontros entre os indivíduos, há outros dois pontos que devemos levar em consideração ao se projetar novos locais em nossas cidades para que seja explorado as potencialidades educadoras do espaço: suscitar percepções e sensações humanas, e propor um desenho “inusitado” de qualidade, ou seja, algo que faz surpreender. Ao se causar estranhamento, por meio de mobiliários urbanos ou através da arquitetura em si, o acervo de conhecimento do indivíduo se dilata e passa a enxergar tal artefato sob outra ótica, compondo seu repertório sensível de mundo.

Diante disso, projetar e dar diretrizes para que o [re] desenho urbano e arquitetônico cumpra essas finalidades, favorecerá a formação de cidadãos e contribuem para o caráter educador dos espaços. Segundo Gadotti, Padilha e Cabezudo, (2004, p. 41) “nenhuma cidade é essencialmente educadora, mas se torna educadora a partir de uma manifesta intencionalidade”. E para isso, carece de “um planejamento e uma tomada de decisão dos governos locais, que devem providenciar os recursos e promover as estratégias necessárias para que uma cidade seja educadora”.

Quando reconhecemos a cidade como agente interveniente em nossas vidas e nas relações sociais, vislumbramos a importância dos espaços que a constitui, e conseqüentemente, permite explorar ao máximo as potencialidades que nos oferece. Ainda de acordo com Gadotti, Padilha e Cabezudo (2004, p. 30) “toda cidade é educativa, mas não educadora. Isso implica uma passagem que se leva adiante a partir da vontade política, da participação cidadã e da construção de uma estratégia coletiva”. Portanto, o partido dos projetos pode conter diretrizes que orientem a concepção de espaços mais inclusivos e que, de alguma forma, agregam conhecimentos e experiências aos usuários, cumprindo sua função educadora.

Figura 5. Parque Bicentenário de La Infancia – Santiago, Chile.³



Fonte: Teresita Pérez, 2012. Acesso em 17 jul. 2017. Disponível em: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/08/21/guia-urbana-de-santiago-parque-bicentenario-de-la-infancia/>

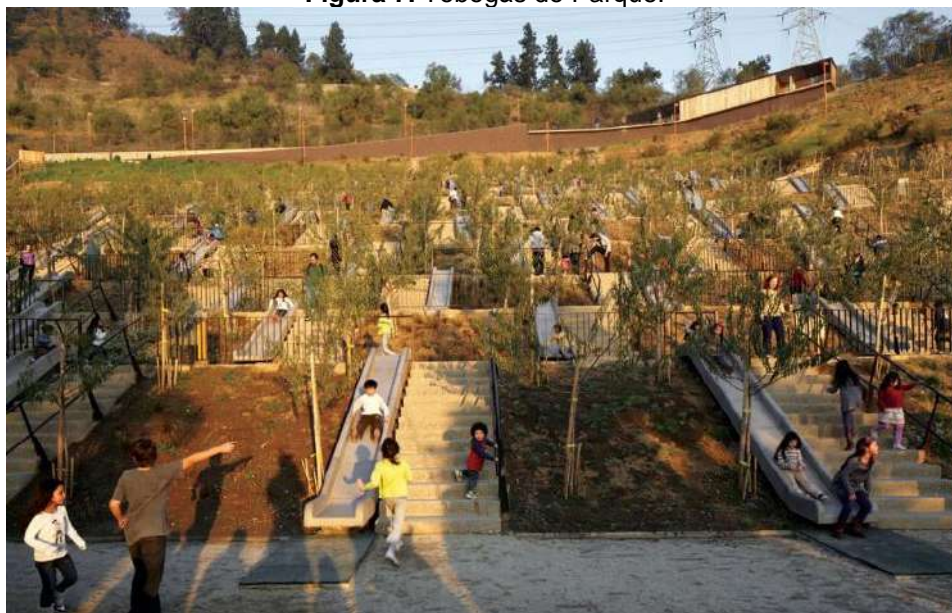
Figura 6. Mobiliário que incentiva a interação dos usuários e incita sensações.



Fonte: Teresita Pérez, 2012. Acesso em 17 jul. 2017. Disponível em: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/08/21/guia-urbana-de-santiago-parque-bicentenario-de-la-infancia/>.

³ O Parque Bicentenário Infantil projetado pelo escritório Elemental, em Santiago, às margens do Rio Mapocho, em 2012, está localizado no Parque Metropolitano, aos pés do Monte São Cristóvão, na Av. Perú - Recoleta, e têm como intuito celebrar o bicentenário da independência do país. É um espaço para lazer e de estimulação sensorial e psicomotora. Por ausência de tais espaços públicos, especialmente voltados para a importância de incitar as sensações humanas, se torna um grande espaço público frequentado pela população e uma referência de projeto e mobiliário urbano, em que o público-alvo são as crianças. Disponível em: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/08/21/guia-urbana-de-santiago-parque-bicentenario-de-la-infancia/>.

Figura 7. Tobogãs do Parque.



Fonte: Cristóbal Palma, 2014. Acesso em 21 dez. 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-166614/parque-bicentenario-infantil-slash-elemental>.

Desse modo, fica evidente que a educação deve ser compreendida além do âmbito do espaço escolar. É um processo multifacetado cujos atores dessa educação não se reduzem apenas aos professores, mas também aos espaços e seus próprios cidadãos que os frequentam, tornando-os protagonistas ativos da gestão pública.

Imersas num processo de mudanças sociais profundas cada vez mais rápidas e complexas, tanto as cidades quanto a educação devem envolver-se num claro desenvolvimento e transformação estratégicos. Este desenvolvimento significa a transição desde uma cidade educativa, considerada recurso potencial de conhecimentos, atitudes e capacidades para uma cidade educadora, onde o governo local planeja as estratégias e desenvolvimentos em forma interdisciplinária e intersetorial. Certamente, isto constitui um cadinho onde se misturam a vontade política, a participação cidadã e a estratégia coletiva para experimentar a cidade como um espaço educativo para a aprendizagem democrática permanente (GADOTTI; PADILHA; CABEZUDO, 2004, p. 106).

Portanto, a educação é responsabilidade de toda a sociedade e um compromisso coletivo devendo estar contemplada nos processos de planejamento e gestão. Ao se trabalhar um espaço pelo viés educador, é peremptório buscar um equilíbrio entre essas relações cidadãs que abarcam pessoas de diferentes classes sociais presentes em nossa sociedade, e com isso, conseguir atingir a democracia plena e o exercício da cidadania.

2.3. Contextualização: as cidades do século XXI

A cidade como a conhecemos é um imenso acervo e repertório de todos os acontecimentos progressos, concomitantemente, aos fatos presentes, materializando os resultados dos interesses e tomadas de decisões pelos agentes urbanos, isto é, pela população, governantes, empresários e latifundiários em um contexto capitalista (ROLNIK, 1988). Lefebvre (2008) define a cidade como um espaço modelado para o grupo dominante que a ocupa, que segue suas exigências e ideologias.

A grande maioria das cidades brasileiras apresentam problemas relacionados à urbanidade e civilidade, fazendo do planejamento urbano uma ferramenta para solucionar e dar novas diretrizes de crescimento. O impasse encontra-se no choque das reais necessidades da população e nos interesses do mercado imobiliário, contraditórios entre si. Enquanto a grande maioria da população necessita de investimentos em saneamento e infraestrutura, o setor imobiliário quer investimentos em locais específicos, estratégicos à valorização fundiária, para viabilizar e incrementar seus empreendimentos e, com isso, expandirem o seu lucro e domínio no mercado. Para Secchi (2006), esse choque de interesses influencia nas decisões políticas urbanas que se instituem em uma inumerável série de micro conflitos socioterritoriais.

[...] o próprio espaço urbano é uma mercadoria cujo preço é estabelecido em função de atributos físicos (tais como declividade de um terreno ou qualidade de uma construção) e locacionais (acessibilidade [...] e proximidade a áreas valorizadas da cidade). Como a valorização ou desvalorização de uma região depende dos investimentos públicos e privados naquele espaço, o investimento maciço, representado por grandes trabalhos de remodelação, alteram substancialmente o mercado imobiliário. Assim, as grandes obras públicas de redesenho da cidade funcionam como territórios reconquistados ou frentes pioneiras para o capital imobiliário (ROLNIK, 1988, p. 63).

Essa divergência de interesses ocasionada pela mercantilização da terra se agrava, no cenário contemporâneo, por meio das mudanças ocorridas pelos avanços tecnológicos, que permitiram interconectar todas as nações do planeta e a interferir nas concepções urbanísticas, já que agora os espaços urbanos passam a se configurar de maneiras distintas com o propósito de atender a demanda gerada por essa nova sociedade globalizada. Para Lefebvre (2008, p. 41-42) “a problemática do

espaço pertence à teoria do urbano e à sua ciência e, por conseguinte, à uma problemática ainda mais vasta, a da sociedade global”.

De acordo com Sassen (1993, p. 187), precursora do termo “cidade global”⁴, a globalização é uma “organização da atividade econômica espacialmente dispersa, mas ainda mundialmente integrada”. Isso se deve aos avanços tecnológicos de informática e das redes de telecomunicações que possibilitaram que os centros, que congregavam antes as grandes indústrias, comércios e serviços, pudessem se dispersar e, ao mesmo tempo, participarem de mercados internacionais, acarretando uma integração simultânea de múltiplas atividades.

Este processo se intensificou no século XXI, porém, desde a década de 1960, com a reestruturação econômica e produtiva mundial em que os antigos centros industriais perderam hegemonia e, em países de terceiro mundo houve a aceleração da industrialização, é possível compreendermos esse movimento sincrônico. Com isso, surge um novo tipo de cidade e um novo modo de urbanização, visto que as cidades passam a se adaptar às suas novas demandas e atraem maiores investimentos em infraestruturas em redes de telecomunicações, que por consequência atraem “sedes de grandes empresas ou escritórios filiais de transnacionais, importantes centros de pesquisas, presença de escritórios das principais empresas mundiais em consultoria, contabilidade, publicidade, bancos e advocacia, além das principais universidades” (FRANCISCO, 2021).

Todavia, em lugares onde não são interessantes para essas empresas se instalarem, as aplicações de capitais acabam por não acontecer. Em oposição a este cenário, em localidades interessantes para tais empreendimentos, acontece um grande investimento nas infraestruturas urbanas e nas redes de telecomunicações, que, conseqüentemente, polarizam o território, e acabam desenvolvendo mais algumas regiões em detrimento de outras.

Em suma, este cenário provoca a dispersão espacial de produção e a reorganização da indústria financeira que, por conseguinte, criaram formas de

⁴ As cidades globais, também conhecidas como metrópoles mundiais, são grandes aglomerações urbanas que funcionam como centros de influência internacional. Estão no topo da hierarquia urbana. São dotadas de técnica e conhecimento em serviços de elevada influência nas decisões vinculadas à economia globalizada e ao progresso tecnológico (FRANCISCO, 2021). Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/cidades-globais.htm>. Acesso em 27 mai. 2021.

centralização para o gerenciamento e regulação de uma rede global de campos de produção e mercados financeiros. A dispersão espacial da produção, em alguns casos, internacionalmente, tem estimulado o crescimento de núcleos de serviços centralizados para seu gerenciamento e regulação e os avanços das telecomunicações têm facilitado, tanto a dispersão quanto a prestação de serviços centralizada (SASSEN, 1993, p.192).

Evidenciam-se que os espaços urbanos passaram a se adaptar para receber essas novas demandas, que, em alguns casos, transformaram seus territórios que antes não eram tão explorados. Além disso, a substituição das indústrias por este sistema global econômico também alimentou o crescimento do setor de serviços e modificou o mercado de trabalho, gerando uma distribuição de renda polarizada, do qual as pessoas qualificadas são bem remuneradas e demandam serviços de manutenção e sustentação da estrutura produtiva, diferentemente das que não possuem qualificação e são, por isso, mal remuneradas, essas últimas compondo a maior parte da população.

À vista disso, acentua-se a desigualdade social que se reverbera nos espaços da cidade, surgindo a segregação socioespacial, do qual é uma forma de exclusão social que se reflete na dimensão espacial, onde regiões da cidade com maior capital de investimento se destacam em relação a outras regiões que não abarcam tais empreendimentos imobiliários, tornando, por consequência, mais baratas e acessíveis às classes de baixa renda, instituindo a segregação espacial.

Essas regiões com a terra mais barata, geralmente, não possuem infraestrutura urbana, ou seja, a acessibilidade e os meios de transporte são precários e dificultam a locomoção dessas pessoas que, diariamente, percorrem um longo caminho até chegarem em seus “subempregos”, que, normalmente, estão localizados nas chamadas “áreas nobres” da cidade, isto é, áreas munidas de infraestrutura urbana, com enorme acessibilidade e ocupadas pelas classes de alta renda (VILLAÇA, 2000).

De acordo com Rolnik (1988, p. 42), além de evidenciar “um recorte de classe, raça e faixa etária, a segregação também se expressa através da separação dos locais de trabalho em relação aos locais de moradia”.

Figura 8. Contraste social na cidade: Favela Paraisópolis x Condomínio de alto padrão no bairro Morumbi em São Paulo/SP.



Fonte: Johnny Miller, 2004. Acesso em 17 nov. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/fotografo-sul-africano-retrata-em-imagens-do-alto-a-desigualdade-brasileira/>.

Além disso, para residirem em melhores localidades, conseqüentemente, diminuindo seu tempo de locomoção e custos com o transporte, muitos indivíduos passam a ocupar áreas que deveriam ser de preservação permanente, próximas a cursos d'água, construindo suas casas de maneira precária. Toda esta conjuntura caminha, simultaneamente, com a evolução capitalista polarizada dos centros ricos e desenvolvidos que caracterizam as megacidades contemporâneas (SASSEN, 1993).

Para Villaça (2000, p. 210) “foi a partir de meados do século XIX que essa tendência de segregação das classes sociais se acentuou, pois, na própria sociedade, com o desenvolvimento do capitalismo, as classes começaram a se definir melhor”. A produção repercute em nossos espaços, substancializando as diferenças de poder aquisitivo existentes em nossa sociedade. Segundo Lefebvre (2008), o espaço está essencialmente ligado à reprodução das relações sociais de produção.

Como vivemos em um contexto, do qual as diferenças e desigualdades são manifestas, em que o crescimento e o enriquecimento ocorre em detrimento da exploração de outro indivíduo, essa diferenciação se corporifica nos espaços urbanos, ou seja, vemos nitidamente regiões das cidades que apresentam habitações, comércio e serviços que atendem pessoas com um alto poder aquisitivo e, outras

regiões que apresentam habitações mais simples, comércios e serviços de portes menores que atendem essas pessoas com poder aquisitivo inferior.

Assim, ocorre a fragmentação do território: classes sociais mais ricas se apropriam de regiões mais privilegiadas, principalmente naquelas em que seu tempo de deslocamento é encurtado; classes sociais mais baixas ocupam localizações mais afastadas e com menores infraestruturas urbanas. Isso divide a cidade em bairros que apresentam certa homogeneidade de classes sociais entre si. Villaça (2000, p. 146) defende que o “preço da terra determina a distribuição espacial das classes sociais”.

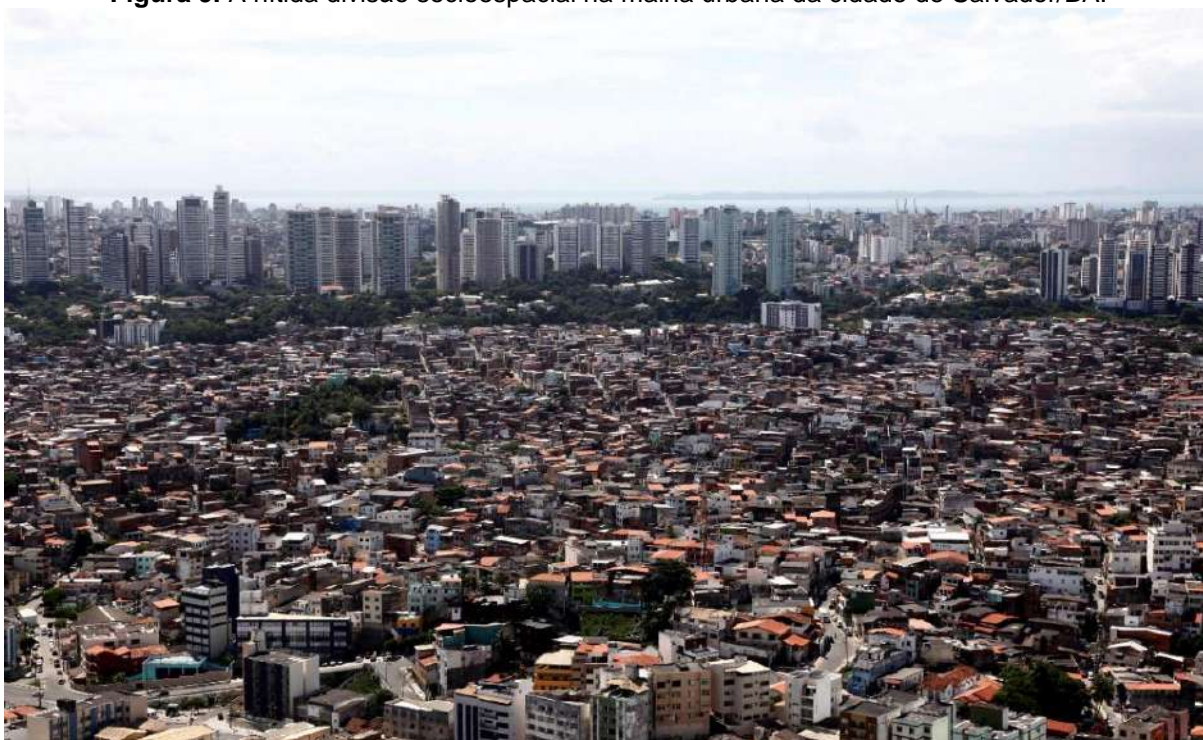
Com efeito, o espaço da sociedade capitalista pretende-se racional quando, na prática, comercializado, despedaçado, vendido em parcelas. Assim, ele é simultaneamente global e pulverizado. Ele parece lógico e é absurdamente recortado. Essas contradições explodem no plano institucional. Nesse plano, percebe-se que a burguesia, classe dominante, dispõe de um duplo poder sobre o espaço; primeiro pela propriedade privada do solo, que se generaliza por todo o espaço, com exceção dos direitos das coletividades e do Estado. Em segundo lugar, pela globalidade, o saber, o conhecimento, a estratégia, a ação do próprio Estado (LEFEBVRE, 2008, p. 57).

Esta divisão socioespacial está diretamente relacionada à divisão do trabalho que gera diferentes pisos salariais, e conseqüentemente, diferentes poderes de compra, se tornando um impulso segregador em nossa *urbe*.

Ao se ter essa divisão territorial, a heterogeneidade social nos espaços públicos urbanos se dissipa e, conseqüentemente, vemos ruir processos democráticos. Isso porque a propriedade apresenta valor de mercadoria e o setor imobiliário, que por sua vez é uma consequência do capitalismo, especula sobre seus valores, de acordo com as vantagens de sua localização, definindo valores e padronizando regiões, o que propicia a homogeneização da ocupação dos bairros, tornando-se evidente a segmentação social no solo urbano, cuja divisão das áreas ocupadas são, majoritariamente, dominadas pelas elites e classes médias.

Portanto o que vai caracterizar esta cidade dividida é, por um lado, a privatização da vida burguesa e, por outro, o contraste existente entre este território do poder e do dinheiro e o território popular. A questão da segregação ganha sob este ponto de vista um conteúdo político, de conflito: a luta pelo espaço urbano. [...] por outro lado, o próprio processo de segregação acaba por criar a possibilidade de organização de um território popular, base da luta por trabalhadores pela apropriação do espaço da cidade (ROLNIK, 1988, p. 50-51).

Figura 9. A nítida divisão socioespacial na malha urbana da cidade de Salvador/BA.



Fonte: Carlos Augusto, 2017, publicado em 01/10/2017. Acesso em 10 out. 2021. Disponível em: <https://www.jornalgrandebahia.com.br/2017/10/super-ricos-sao-menos-tributados-que-os-10-mais-pobres-da-populacao-brasileira/>.

Essa ideologia de segregação por região da cidade está intrínseca na sociedade brasileira e, de acordo com Villaça (2000), este pensamento é evidente com o discurso de que os centros antigos de nossas cidades estão se deteriorando, porque deixaram de ser “patrocinados” pela elite e passam a ser “patrocinados” pela classe popular. Ainda para Villaça (2000), a classe dominante pressupõe que o seu centro é o centro da cidade e altera o espaço de modo a beneficiar-se, isto é, cria-se novas centralidades afim de encurtar seu tempo de deslocamento pela cidade e as centralidades antigas são vistas como obsoletas.

Segundo Lefebvre (2008, p. 69) essa centralidade é de suma importância para o funcionamento de todas as inter-relações urbanas, já que “a centralidade é constitutiva da vida urbana, que se não há centralidade, não há mais vida urbana, que a prática urbana é atacada no seu coração pelo deslocamento da centralidade”.

Ao alterar essa dinâmica e hierarquização do espaço, o mercado imobiliário estipula valores e provoca a dispersão dos indivíduos que ali habitavam, anteriormente, acarretando o processo de gentrificação.

Como democracia urbana ameaçava os privilégios da nova classe dominante, esta impediu que essa democracia nascesse. Como? Expulsando do centro urbano e da própria cidade o proletariado, destruindo a “urbanidade” (LEFEBVRE, 2011, p. 23).

Essa especulação ocorre, pois, a construção se transformou em um ramo crucial da reprodução do capital, superando outra crise da economia capitalista, em que o mercado imobiliário se apodera do urbano para criar novas centralidades e localidades que estimulem a migração das pessoas, promovendo transformações urbanas, devido ao mercado de aluguel e as vendas de imóveis. Portanto, apreende-se que a crise do capital tem se apropriado do urbano para se superar.

Essa dinâmica, além de induzir a expansão e a difusão da malha urbana, expulsa classes sociais de baixo poder aquisitivo, das localizações próximas à tais centralidades (gentrificação), fazendo com que se transfiram para regiões mais afastadas. Esse movimento sincrônico e antidemocrático contribui para a degradação da arquitetura e do quadro urbanístico, instituindo, assim, a segregação econômica, cultural e social que instigam as transformações espaciais e caracterizam as cidades contemporâneas.

Em síntese, a globalização e os avanços tecnológicos têm favorecido a consolidação dessas diferenças sociais, visto que o capital se move espacialmente, se concentrando mais em alguns lugares do que em outros, produzindo uma desigualdade espacial que evidencia essa segregação urbana, cuja lógica de apropriação do espaço urbano continua sendo a presidida pelos interesses financeiros.

Dessa forma, grandes transformações espaciais e temporais têm acontecido de forma acelerada, instaurando a efemeridade e a instantaneidade, que elevam o consumismo vertiginoso.

Considerando a facilidade de comunicação por meios digitais e o acesso às informações, as pessoas estão cada vez mais fugazes em suas relações nos espaços com outros indivíduos, contribuindo para o modo de produção espacial “trivial” e desprovido de significados amplamente construídos atualmente. Por esse motivo, a obsolescência dos espaços públicos tem sido tão recorrente em nossas cidades,

reduzindo a convivência coletiva e os tornando como lugares de transição, no qual permitem os deslocamentos e resultam em todo tipo de informalidade e violência.

O espaço público é aqui compreendido, sobretudo, como o espaço da ação política ou, ao menos, da possibilidade da ação política na contemporaneidade. Ele também é analisado sob a perspectiva crítica de sua incorporação como mercadoria para o consumo de poucos, dentro da lógica de produção e reprodução do sistema capitalista na escala mundial. Ou seja, ainda que seja público, poucos se beneficiam desse espaço teoricamente comum a todos (SERPA, 2007, p. 9).

Desse modo, o espaço que antes era concebido para fomentar a vida pública e as relações sociais, acaba sendo pensado, apenas, como um mero requisito geométrico ou formal, fazendo com que, aos poucos, o viés político de participação cidadã fosse se dissolvendo e os espaços públicos de nossa cidade se tornassem apenas um lugar de passagem.

O que nos leva a indagar sobre as possibilidades de se trabalhar os espaços de maneira que recupere este cunho político inerente aos nossos espaços públicos, iniciando pelos processos de planejamento de nossas cidades e do redesenho urbano.

Para o urbanista, a cidade e o território não são apenas um imenso arquivo de documentos do passado, eles são principalmente um inventário do possível. O urbanismo não é somente o estudo daquilo que aconteceu e do que é possível que aconteça, mas é, sobretudo, a imaginação do que é possível fazer acontecer (SECCHI, 2006, p. 42).

De acordo com Secchi (2006, p. 144), o maior problema é que “a cidade contemporânea está repleta de políticas muitas vezes contraditórias entre si, de dispositivos frequentemente obsoletos e de fato desprovidos de um projeto”, que acabam muito contribuindo para a obsolescência da *urbe*. Por isso, é crucial resgatarmos os espaços públicos como agentes intervenientes da convivência coletiva e, o caminho coeso e ético seria explorar as potencialidades educadoras dos espaços e dos processos de planejamento como forma de combater e mitigar os problemas urbanos resultantes deste contexto contemporâneo em que vivemos.

2.4. Relacionando os conceitos educadores ao Plano Diretor

O espaço urbano tem sido conceituado pela UNESCO como uma ferramenta de enfrentamento das problemáticas urbanas, salientando o papel do espaço enquanto instância social (SANTOS, 1987), superando sua materialidade e contribuindo no campo da linguagem através de suas significações simbólicas. Nesse aspecto, projetos e propostas urbanas podem propor espaços públicos, através de usos e apropriações que permitam o convívio justo e unísono diante de todas as classes sociais, auxiliando na educação, na formação do indivíduo como cidadão, na construção de identidade e no desenvolvimento socioeconômico.

Como aferido anteriormente, os espaços públicos da cidade se potencializam como um enorme meio de educação, sendo um dos conceitos das Cidades Educadoras trabalhar o território da cidade como uma grande sala de aula, ofertando saberes diferentes dos apreendidos nas escolas e que contribuem categoricamente na constituição e formação cidadã.

Desse modo, acredita-se que os problemas derivados deste cenário capitalista globalizado – a miséria e a pobreza – se desdobram na violência e criminalidade, ambos resultantes da desigualdade social, os quais seriam combatidos e amenizados ao se apropriar das premissas educadoras como meio de democratizar a formação dos indivíduos enquanto cidadãos ativos, atenuando as diferenças existentes e qualificando todos espaços públicos da *urbe* com o propósito de viabilizar, de fato, a participação nos processos de gestão e decisões dos municípios.

Mas a heterogeneidade e segregação da cidade fazem do território popular uma região explosiva: a história da cidade industrial é marcada pela violência. A violência está antes de mais nada na espoliação urbana – na existência de um ambiente urbano que, ao invés de repor as energias gastas no trabalho, rouba-as com violência. Está também na criminalidade, expressão clara da cidade dividida; na tensão permanente em que vivemos na cidade – tudo isto faz da grande cidade industrial um barril de pólvora, pronto para explodir de tempos em tempos (ROLNIK, 1988, pp. 81-82).

Indubitavelmente, temos de enxergar os territórios das cidades como consequências das ações e escolhas humanas, pois é um espaço produzido e que reflete a estratificação social e seus problemas, nos quais, todos os partidos e concepções urbanísticas, em sua grande maioria, derivam do capital investido no ambiente construído e da produção social que se apropria das possibilidades do

urbano como forma de ocupação e resistência, por parte dos menos favorecidos. Como consequências deste contexto desigual e mutável, a cidade contemporânea se caracteriza como fragmentada e dividida, “[...] expressões “ambiente construído” e “produção social do espaço” [...] visa veicular justamente a ideia de que o espaço urbano é produto produzido, não é o dom gratuito da natureza; é fruto de trabalho social” (VILLAÇA, 2000, p. 73).

Como forma de controlar o espaço construído e direcionar o crescimento de nossas cidades, o planejamento urbano tornou-se um caminho crucial a ser seguido, na contemporaneidade, e que tem recebido cada vez mais atenção por parte dos nossos governantes, apesar dos processos de planejamento terem se evidenciado no Iluminismo e no final do século XIX, quando cidades, como Paris, se tornaram paradigmáticas ao renovar, radicalmente, seus espaços atrelando-os a novas demandas da sociedade.

No Brasil, processos semelhantes ocorreram, intervindo em inúmeras cidades e criando-se novas cidades como foi Brasília. Tal processo ecoou na Constituição de 1988, com os Artigos nº 182 e 183, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana que determinaram o cumprimento da função social da cidade, definindo o Plano Diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, bem como a sua obrigatoriedade para cidades com mais de 20 000 habitantes (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

A posteriori, essas diretrizes reverberaram com a promulgação do Estatuto da Cidade, pela Lei Federal nº 10.257/2001, que estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Embora a Lei Estadual nº 9.204/1965 – Art.52, pós-Revolução de 1964, tenha imposto, compulsoriamente, a elaboração de planos diretores abarcando todos os municípios do estado de São Paulo, sem os quais, nenhum auxílio financeiro ou empréstimo foram concedidos pelo Estado, muitas cidades menores se viram obrigadas a reelaborar seus Planos Diretores de desenvolvimento estratégico após esta nova lei de 2001, seguindo novos parâmetros e instaurando novos instrumentos de regulação.

O Estatuto da Cidade, buscando qualificar melhor o espaço urbano cuja lógica beirava o caos, veio oferecer novas perspectivas de qualificação dos espaços da

cidade, que agora deveriam ser propostos sob a égide da função social da cidade, alargando as possibilidades com inúmeros instrumentos de transformação que tornaram obrigatórios: a participação popular, a preservação do meio ambiente, a vinculação do plano às leis orçamentárias (auto aplicabilidade) e o tratamento da propriedade fundamentalmente pelo viés de sua função social (ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

O primeiro passo é refletir como os novos instrumentos legais têm sido inseridos na prática do planejamento, compreendendo suas contradições no momento de sua aplicação, isto é, mesmo o Estatuto da Cidade decretando a participação efetiva da população nas discussões sobre planejamento de nossas cidades (Plano Diretor), na realidade, ainda são pensadas para a minoria (elite). Dessa maneira, a segregação socioespacial se perpetua, visto que esta ocorrência instiga o controle do solo, por parte apenas de uma parcela da população e, de acordo com Villaça (2000, p. 150), este controle é intencional, já que “a segregação é um processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço”.

Com isso, deve-se entender quais obstáculos têm impedido os instrumentos técnicos, que favorecem a qualidade de vida da população usuária, de cumprirem a sua função ou porquê têm sido embargados pelos agentes defensores da cidade.

Um dos motivos é a estrita fonte de lucro relacionada à mercantilização do valor da terra, cuja influência tem sido um dos indutores do caos urbano e, concomitantemente, os interesses do bem-comum têm sido desconsiderados com a finalidade de favorecer essa pequena parcela da sociedade.

O espaço não é um objeto científico descartado pela ideologia ou pela política; ele sempre foi político e estratégico. (...) O espaço foi formado, modelado a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. O espaço é político e ideológico (LEFEBVRE, 2008, p. 61-62).

Portanto, entende-se que a cidade é reconhecida como um organismo vivo que abrange potenciais em inúmeros aspectos, especialmente em questões educadoras que se efetivam através das práticas de convivência urbana e das tipologias espaciais, no qual, historicamente, foram pouco consideradas nas concepções de partidos urbanísticos, nas políticas públicas e nos processos de planejamento, quando se trata de qualidade do espaço.

O Plano Diretor Municipal deve e deveria ser o principal instrumento para essas demandas, cuja proposta poderá ancorar as novas necessidades, no que concernem aos aspectos físicos e territoriais em um processo de planejamento participativo, inserindo princípios das cidades educadoras. Com isso, esse dispositivo de ordenamento do território – o Plano Diretor –, conseguiria liderar a busca por melhores condições de vida urbana e aprimoramento do cidadão. Porém, empiricamente, estamos bem afastados dessa realidade.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade em 2001 deram nova visibilidade ao Plano Diretor, já que regulamentaram novas diretrizes objetivas e inovadoras para a produção da cidade. Assim, abre-se uma brecha para que seja possível inserir princípios educadores para aprimorar as condições de vida urbana, e isto torna-se viável quando se apregoa a função social da cidade.

Consequentemente, podemos afirmar que o modo de planejar cidades tem assumido grande complexidade e os “velhos planos diretores de desenvolvimento integrado” tornaram-se obsoletos, já que se mostraram ineficientes em conseguir, de fato, transformar positivamente a cidade, ou seja, são fundamentados em boas intenções, mas sem possibilidades de aplicação concreta. O poder local padece, atualmente, com transformações que advém de forças exógenas ao município, devido às fortes transformações econômicas, tecnológicas e políticas que ganharam protagonismo a partir da década de 1990 no Brasil.

Embora as leis que regulamentam o exercício do Plano Diretor são baseadas em diretrizes contidas no Estatuto da Cidade, observa-se que na verdade não preservam ou defendem os interesses da maioria da população quanto à melhoria da qualidade de vida, fazendo com que na prática, o Plano Diretor, fuja ou esquiva-se da sua real finalidade de atendimento do coletivo. Para Villaça (2005, p. 6), isso acontece pois na prática “os debates públicos do Plano Diretor Estratégico e mesmo seu conteúdo, foram associados à violenta desigualdade de poder político e econômico que existe em nossas cidades grandes e médias, como de resto, em todo o país”. As discussões se camuflam na ideia de que é para a comunidade, quando na realidade estão beneficiando o mercado imobiliário e enriquecendo, mais uma vez, a classe dominante.

A legislação brasileira é rica em determinações que obrigam a elaboração de grande variedade de planos urbanos. [...] A facilidade e mesmo irresponsabilidade com que é exigida a elaboração de planos, muito contribui para sua desmoralização e a da própria lei, pois frequentemente a prática acaba por revelar que a lei não é para valer (VILLAÇA, 2005, p. 19).

Sendo assim, fica evidente que esta conjuntura nos distancia de atingir os espaços inclusivos e democráticos em nossas cidades, mesmo existindo os conceitos sob a égide de espaços educadores e a coletividade na construção de nossas cidades. Em outras palavras, as divergências sociais que engendram a sociedade atual, resultantes do modo capitalista de produção, acentuam a concentração de renda e perpetuam as desigualdades, nos distanciando cada vez mais de atingirmos espaços urbanos igualitários.

Para Serpa (2007, p. 16), “a acessibilidade não é somente física, mas também simbólica” visto que a apropriação social dos espaços públicos urbanos “tem implicações que ultrapassam o design físico de ruas, praças, parques, largos, shoppings centers e prédios públicos”, por isso é tão vultoso que os espaços urbanos sejam alcançáveis por todas as parcelas da população.

Figura 10. Crianças lendo livros na periferia da cidade, bairro Rio Doce, na cidade de Olinda/PE. Foto icônica que ilustra a educação como resiliência nas cidades desiguais.



Fonte: Peu Ricardo, 2016. Disponível em: <https://pontocritico.org/23/01/2016/as-criancas-leitoras-do-lixo-de-rio-doce/>.

Em suma, dispomos de espaços que oportunizam o mercado privado e não amparam o bem-comum, resultando em que propostas urbanas que privilegiam ainda mais os territórios elitizados, uma vez que o controle do solo urbano acontece por meio dos interesses do mercado privado que dita as regras e concentra os capitais de investimentos em uma única área da cidade que os favoreça, distancia-se o poder público da atuação na distribuição dessas riquezas.

A especulação imobiliária, por sua vez, ganha espaço e gera uma concentração seletiva que acentua as desigualdades territoriais, contribuindo para a segregação socioespacial. E isto se torna contraditório, pois quando analisamos os princípios de planejamento urbano que, na teoria, deveriam priorizar sempre a coletividade em detrimento do mercado privado, evidencia que tal fato não é recorrente.

É no momento de planejamento destas últimas que o papel do Estado se torna crítico, na hora de resolver ou favorecer as condições da participação social. Entre outras coisas, porque não podemos esquecer um fato importante: o espaço abandonado pelo investimento estatal em cultura deixou o campo livre tradicionalmente para a privatização e também para a transnacionalização das relações culturais (GADOTTI; PADILHA; CABEZUDO, 2004, p. 72).

Como compreendido anteriormente, o Plano Diretor é o principal instrumento para que o planejamento urbano estabeleça diretrizes de crescimento nos âmbitos econômicos, físicos e sociais, mas, na prática, criam-se Planos Diretores para cumprir protocolos e responder às exigências legais, não ocorrendo um estudo pormenorizado do território com propostas coerentes, apartadas dos interesses da elite e dos mercados imobiliários que regulam a oferta do solo.

Posto isto, na realidade, o Plano Diretor acaba por satisfazer os interesses das classes privilegiadas ao invés de atender aos interesses de todos os cidadãos, conseqüentemente, se submete aos interesses do capitalismo, o que auxilia na acumulação de riquezas dos já detentores de haveres. “Na verdade, o perigo não é confundir o “interesse público” com o de todos, mas sim contribuir para identificar – como na prática acaba fazendo o Plano Diretor – o “interesse público” com os interesses de uma pequena minoria” (VILLAÇA, 2005, p. 78).

Sendo assim, fica evidente a importância que os espaços de nossas *urbes* possuem como um meio político e social e de como se faz necessário, de fato, que o

planejamento urbano aconteça de forma imparcial e generosa com os menos favorecidos. Além disso, torna-se imprescindível seguir princípios sustentáveis e coletivos para que, verdadeiramente, transformem nossas cidades. Essa tática de se repensar os espaços urbanos pelo caráter educador torna-se primordial para atingirmos a democracia plena nos espaços de nossas cidades.

Mediante o cumprimento efetivo dessas diretrizes, acredita-se que a sociedade evoluirá de forma mais ética, coesa, justa, saudável e igualitária. Garantir a educação inclusiva e equitativa de qualidade e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos, é o que os preceitos das Cidades Educadoras vêm procurando, desde a década de 1990, estabelecer diretrizes para os espaços urbanos, compreendo que as pessoas necessitam de uma formação contínua e complementar às escolas. E isto não está estritamente relacionado às grandes praças e espaços centrais, e sim a todos os espaços e aspectos da cidade, seja uma rua ou qualquer outro espaço público de lazer do bairro, pois o contexto atual da globalização e comunicação, todos os dias, nos sufocam com informações que, muitas vezes, não conseguimos transformar em conhecimento e acabam não sendo absorvidas.

[...] é interessante constatar que quanto mais se desenvolve a globalização, mais as pessoas estão resgatando o espaço local e buscando melhorar as condições de vida no seu entorno imediato. Na realidade, a nossa cidadania se exerce em diversos níveis, mas é no plano local que a participação pode se expressar de forma mais concreta (DOWBOR, 2006, p. 2 apud PADILHA, 2009, p. 8).

Se apropriar do viés educador para atenuar essas diferenças será um caminho que pode trazer ganhos consideráveis para toda a sociedade, reduzindo e amenizando as injustiças sociais. Para Padilha, devemos:

[...] articular diferentes forças comunitárias, sociais, culturais e educacionais em torno dos desafios que, historicamente, têm sido deixados de lado... e construir um processo educativo permanente nesses municípios, virtual e presencial, do qual pessoas e instituições participem efetivamente e colaborem com a Educação que acontece “em todos os cantos”, em todas as municipalidades (PADILHA, 2009, p. 35).

Figuras 11 e 12. Biblioteca Parque San Javier, Medellín – Colômbia.



Fonte: Roberto Ghione, 2014. Acesso em 18 nov. 2021. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177>.

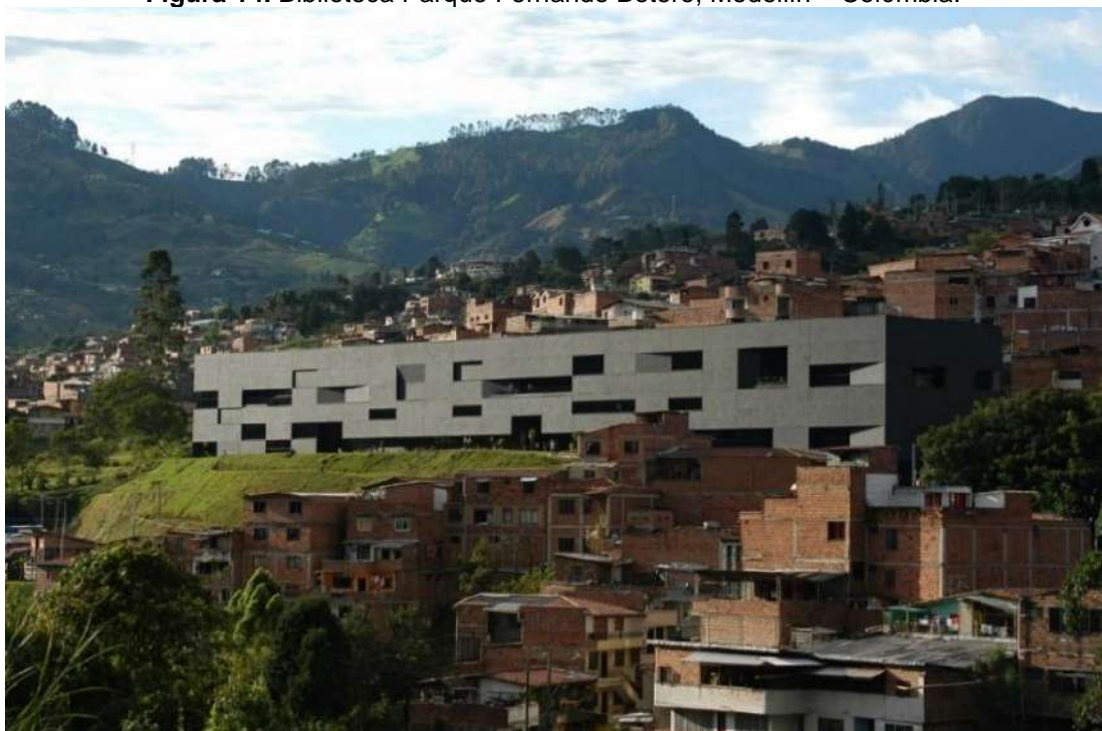
Em síntese, devemos considerar que boa parte da população deverá se apropriar do espaço público como forma de lazer e cultura. Fundamental trabalhar em nossas *urbes* com os novos princípios para configurar os espaços educadores como uma alternativa para o enfrentamento dessas problemáticas. Aumentando o entendimento dos fatores conformadores do lugar decorre a construção da identidade cidadã, pelo conhecimento da história que enraíza o indivíduo no território. Deste modo, será indispensável que os espaços explorem suas potencialidades educadoras para que fomentem a cultura e o conhecimento dos indivíduos que os frequentam.

Figura 13. Biblioteca Parque España em Santo Domingo Savi, Medellín – Colômbia.



Fonte: Alcaldía de Medellín, 200?. Acesso em 15 out. 2021. Disponível em: https://issuu.com/anacristinamorais/docs/la_herrera_medell_n_ana_morais.

Figura 14. Biblioteca Parque Fernando Botero, Medellín – Colômbia.⁵



Fonte: Orlando Garcia, 2012. Acesso em 27 out. 2021. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-78071/parque-biblioteca-fernando-botero-g-ateliers-architecture>.

2.5. Cidades brasileiras e a AICE

Como citado anteriormente, o Brasil possui 22 cidades membros da AICE, porém, na prática, ainda não identificamos grandes intervenções nos espaços urbanos por parte dos governos. Muitas ideias permanecem no discurso à espera de serem colocadas em prática, poucos projetos, de fato, foram executados de modo a instigar transformações urbanas e servirem de exemplo e incentivo para que novas concepções surgissem. Contudo, algumas cidades têm se mostrado interessadas em realizar tais renovações em sua malha urbana, como exemplos a seguir.

⁵ As Bibliotecas Parque foram construídas na cidade de Medellín como forma de promover práticas educativas, culturais e sociais, funcionando como pontos de transformação e fortalecimento das comunidades e culturas locais. Ao todo, são nove Bibliotecas construídas ao longo das comunas e seu propósito é mudar o cenário violento desses bairros através da combinação de programas que visam incluir essas comunidades nas lógicas econômicas e cívicas da “sociedade da informação” – oferecendo cursos e acessos a internet e computadores. Suas formas monumentais e icônicas se devem a tentativa de criar uma identidade para aquele bairro e enfatizar a presença do estado, contribuindo para a construção da cidadania e tornando a biblioteca um espaço público de convivência dessa população. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/884133/arquitetura-como-dispositivo-politico-introducao-ao-projeto-de-parques-biblioteca-em-medellin>.

2.5.1. Santos/SP

Através da Lei nº 2.553 de 25 de junho de 2008, a cidade de Santos/SP tornou-se signatária da Carta das Cidades Educadoras, ao oficializar o seu ingresso à AICE. Portanto, a partir disso, todas as decisões e propostas do município passaram a se balizar nos objetivos gerais estabelecidos na Carta das Cidades Educadoras, que apresentam como principal premissa a democratização dos espaços urbanos.

A história da cidade de Santos é bem diferente da maioria das outras cidades brasileiras pertencentes à AICE, já que foi uma das primeiras cidades fundadas durante o período colonial no Brasil, surgindo como uma vila litorânea em 1544, cuja relação com o mar e o Porto sempre protagonizou o seu desenvolvimento urbano ao longo dos séculos (SANTOS, 2012).

Em 1867, chegaram as ferrovias que incumbiram à cidade um dos principais papéis como mercado importador e exportador no país, provocando uma expansão vertiginosa de sua malha urbana e acarretando ao Porto uma nova etapa em sua história. Segundo Santos (2012), em 1892, foram entregues os primeiros 260 metros de cais que passaram a ser encarregados de escoar para o restante do mundo as produções cafeeiras no interior do estado de São Paulo e Minas Gerais.

Ainda de acordo com Santos (2012, p. 78), “o que hoje chamamos de Centro, na segunda metade do século XIX representava toda a cidade”, evidenciando a região central da cidade como de suma importância para a narrativa e compreensão de sua história, por meio de diversos espaços e edificações concebidos em épocas e contextos completamente diversos dos atuais e que também merecem nossa atenção.

Em 2003, foi criado o Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos, conhecido por “Alegra Centro”, que até os dias de hoje procura estabelecer normas, padrões e incentivos fiscais nos bairros que compõem o centro histórico da cidade: Centro, Valongo, Paquetá, Vila Nova e parte da Vila Mathias. Tais bairros constituem a região em que a cidade se fundou e, por meio da arquitetura remanescente ao longo dos séculos, evidencia seu estreito vínculo com o Porto e o comércio.

O Programa apresenta como finalidade impulsionar a revitalização da região central do município, onde se situam as mais importantes edificações históricas que, por mais de trezentos anos, foram uma das principais protagonistas do comércio e da

economia paulista (SANTOS, 2012). É essencial para o repertório sensível e de vivência do indivíduo preservar um edifício e sua ambiência quando se tem um contexto e uma história por trás daquela urbanização específica, já que além de aprender com o espaço, a construção do sentimento de pertencimento e coletividade se fortalece e conseqüentemente corrobora para a constituição de sua cidadania.

A proposta do “Alegra Centro” apresenta modificações nos instrumentos urbanísticos, alterando os índices e diretrizes do parcelamento, uso e ocupação do solo do município, com a finalidade de articular a reabilitação dessa área nobre e simbólica da cidade, o Centro, que tem sido ocupada por uma parcela significativa da população de baixa renda e que faz uso dos edifícios históricos com pequenos comércios, serviços e, inclusive, moradias, as quais se enquadram como cortiços. Ademais, o programa também promoveu tombamentos de imóveis de interesse arquitetônico, histórico e cultural (MALAVSKI, 2011).

Historicamente, os problemas relacionados à especulação imobiliária já aconteciam neste período, visto que a grande maioria dos locatários e proprietários destes imóveis, que se caracterizavam como cortiços, eram pessoas abastadas e com significativo poder aquisitivo. O processo de encortiçamento foi muito banalizado no século XIX, utilizados como habitações dos imigrantes e da classe operária, que era bastante significativa, e iam em busca de empregos com as demandas do porto.

Figura 15. Av. Campos Sales. Região com edifícios históricos, alguns descaracterizados e encortiçados.



Fonte: Google Street View captura de junho de 2019, acesso em 01 out. 2021.

“O movimento mostra a valorização do solo urbano e as formas perversas de especulação imobiliária que se tornaram um modo rentável de aplicação do dinheiro obtido com os lucros do café” (LANNA, 1996 apud SANTOS, 2012, p. 83). Em outras palavras, os detentores de poder e do capital eram os investidores deste tipo de imóvel que contrariava todas as premissas sanitaristas, e essa questão ainda é um impasse na região central da cidade até os dias de hoje, já que muitas pessoas ainda habitam nos cortiços.

Por outro lado, há edifícios históricos, como os armazéns do Valongo e outros de usos comerciais, que estão ociosos e em processo de deterioração, necessitados de intervenções e requalificação. Logo, essas edificações apresentam um novo papel no contexto urbano, com o potencial de “resgatar o valor histórico e patrimonial do conjunto arquitetônico e urbanístico existentes, em especial dos armazéns do Porto, que hoje se encontram despojados de funções” (OLIVEIRA; VIANA, 2017, p. 33).

Figura 16. Armazéns do Valongo, hoje abandonados, foram construídos na passagem do século XIX para o século XX com a finalidade de armazenar os produtos comercializados no porto, dentre eles o café.



Fonte: Acervo de A Tribuna on-line publicado em 14 abr. 2021. Disponível em: <http://www.sindaport.com.br/conteudo-pesquisa.php?id=24155>.

Em vista disso, em 2012 surgiu o Projeto Porto-Valongo que tinha como premissa requalificar os armazéns abandonados, atribuindo-lhes um caráter turístico com atividades portuárias, integrando-os ao resto da malha urbana e permitindo o livre

acesso pelos pedestres à essa região. Para isso, as barreiras físicas da linha férrea e da Av. Perimetral, com alto fluxo de automóveis e caminhões precisariam ser extintas.

Porém, acabou por não sair do papel devido ao alto custo de implantação, uma vez que as principais propostas, o projeto “Mergulhão”, do qual propunha tornar a Av. Perimetral subterrânea por 1 130 metros, não pôde ser executado. Ao estudar o solo, foi observado que existia uma rocha que dificultava e encarecia a viabilidade de sua implantação (MATIAS, 2019). Além disso, de acordo com Matias:

Outro problema na implantação deste projeto urbano ficou por conta da dificuldade de definir os responsáveis, se seria a CODESP, órgão estadual, ou a Prefeitura Municipal. A mudança de gestão da CODESP e da Prefeitura, conforme os mandatos, e a falta de intercâmbio de informações foi um dos principais bloqueadores do projeto. Os armazéns alvos do Porto Valongo, se encontram em parte sob a tutela da Universidade de São Paulo, apesar desta não estar fazendo uso do terreno (MATIAS, 2019, p.13).

Segundo o sítio eletrônico G1 (GOMES, 2018), “seriam, no total, 140 mil m² de área construída, em um investimento de quase R\$ 555 milhões da iniciativa privada”. Além disso, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) desistiu de prosseguir com o “Mergulhão” devido ao “alto custo da obra, de aproximadamente R\$ 1 bilhão, mais a falta de tempo e a necessidade de interromper o acesso ao Porto por dois anos para que a obra fosse realizada” (GOMES, 2018). Logo, a discussão sobre o Porto Valongo ressurgiu a partir de 2018 e novas propostas mais simplificadas entraram em pauta, evidenciando a vontade do governo municipal em investir e requalificar a região.

Dessa maneira, estas intervenções tinham como propósito promover uma integração das áreas portuárias ao tecido urbano, por meio de novos usos, uma vez que hoje encontram-se obsoletas e apartadas do resto da cidade. A intenção era de amenizar os conflitos existentes ao adotar estratégias que resgatassem esta relação entre o Porto e a cidade que se tornou uma barreira que segrega o espaço e corrobora para a exclusão social.

Embora o Projeto Porto Valongo não tenha sido realizado por falta de verbas, após essa revisão do orçamento e a aprovação do Plano Diretor Municipal em 2018, surgiram propostas mais modestas que continuam a priorizar a ligação do centro histórico ao restante da cidade, apresentando como estratégia investimentos no

transporte coletivo, como exemplo, a implantação de um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

Com isso, o novo plano urbanístico prioriza a valorização e democratização dos espaços públicos existentes através da acessibilidade – preceitos fundamentais da Carta das Cidades Educadoras – favorecendo pedestres e ciclistas em relação aos demais meios de locomoção, “com o intuito de promover na área central de Santos, mesmo que em uma pequena parcela, a construção de uma cidade que priorize as pessoas” (OLIVEIRA; VIANA, 2017, p. 33). Em outras palavras, as propostas visam requalificar essa área central do município através dos novos usos por meio de equipamentos de educação, cultura e lazer.

Figura 17. Casarão do Valongo construído em 1872. De 1895 a 1939 sediou a Câmara Municipal. Em 1985 sofreu um incêndio, intensificando ainda mais seu estado de deterioração.



Fonte: Moacyr Lopes Júnior (2008), publicado na Folha Uol em 21/11/2011. Acesso em 11 out. 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1009580-para-tecnicos-obra-ameaca-area-tombada-em-santos-sp.shtml>.

Figura 18. Casarão Valongo reconstruído em 2014 e hoje abriga a sede do Museu Pelé.



Fonte: Raimundo Rosa, (2015), publicado em Boqnews em 19/01/2015. Acesso em 11 out. 2021. Disponível em: <https://www.boqnews.com/turismo/museu-pele-tem-meia-entrada-para-todo-o-publico-tercas/>.

Salienta-se que o Centro perdeu seu protagonismo com as transformações urbanas advindas do mercado imobiliário que impulsionou o crescimento da cidade em novas regiões não exploradas, principalmente após a década de 1960. Dessa forma, novas centralidades surgiram mais próximas aos novos bairros da classe de alta renda para atender as novas demandas e necessidades.

Esse distanciamento do centro histórico consolidado só foi possível, em grande parte, graças ao aprimoramento do automóvel que viabilizou o deslocamento das pessoas em maiores distâncias com um tempo similar ao deslocamento que antes era realizado a pé, ou seja, a mobilidade espacial por carros introduziu uma nova forma de produção do espaço coerente com a mobilidade territorial que as classes de alta renda apresentam (VILLAÇA, 2000).

(...) profundas transformações estruturais de nossas metrópoles – a chamada “decadência” de seus centros – está ligada ao abandono desses centros pelas camadas de alta renda e que esse abandono foi provocado principalmente (mas não exclusivamente) pela nova mobilidade territorial propiciada pela difusão do automóvel (VILLAÇA, 2000, p. 34).

Como consequências, o antigo centro histórico passa a ser ocupado pela população que não possuía condições financeiras de adquirir imóveis nessas novas áreas munidas de infraestruturas, acarretando uma concentração de renda que polarizou a cidade, isto é, corroborou para a perpetuação da segregação socioespacial. Nas palavras de Villaça (2000, p. 146), “o preço da terra determina a distribuição espacial das classes sociais”.

Em decorrência dessa especulação imobiliária nas novas regiões da *urbe*, acarretou na ociosidade de espaços existentes, como os edifícios de valor patrimonial localizados no Centro que passaram a se associar ao abandono e degradação, contribuindo para um processo de deterioração dos equipamentos urbanos.

Progressivamente (mas ainda não totalmente) abandonado pelas camadas de alta renda desde a década de 1960, os centros tradicionais foram deixados deteriorar. Os “pontos” centrais não eram mais tão bons como outrora, pois a nova mobilidade territorial criou novos “pontos” para serviços pessoais, lazer, profissionais liberais e lojas das burguesias. Os edifícios do centro tradicional, abandonados, perderam seu valor imobiliário e foram deixados deteriorar. Assim, ao contrário do que essas classes afirmam, foi seu abandono que fez com que os edifícios se deteriorassem, pois não compensava mais mantê-los. Não foi a deterioração que provocou o abandono (VILLAÇA, 2000, p. 282).

Sendo assim, a cidade de Santos/SP é um claro exemplo de como as cidades médias e grandes brasileiras se expandiram e se perpetuaram como espaços segregados nas últimas décadas. Consequentemente, o patrimônio edificado consolidado foi deixado em segundo plano pelas classes de alta renda e pelos agentes municipais, dando brecha para que a população de baixa renda conseguisse uma oportunidade de emprego e moradia numa área consolidada no tecido urbano. Atualmente, os critérios a serem adotados pelos gestores e planejadores da municipalidade devem buscar amenizar essas desigualdades socioespaciais, priorizando a requalificação dos edifícios ociosos e em estado de deterioração, concomitantemente, às medidas de acessibilidade à região.

Este movimento sincrônico de abandono da malha urbana consolidada teve papel fundamental do Estado, visto que seus equipamentos públicos como Centros Administrativos, Fóruns, entre outros, também migraram para as novas localidades, o que corroborou para a exclusão e perda de homogeneidade das áreas centrais

favorecendo a segregação socioespacial. Ao contrário do que aconteceu, o Estado deveria ter procurado evitar a decadência dessas áreas e de seus equipamentos comunitários, promovendo uma revitalização do conjunto arquitetônico e urbanístico existentes e mantendo serviços importantes nesta área.

Ao longo das décadas de 1970 e 1980, alguns Planos de Desenvolvimento Integrado procuraram pautar as necessidades de requalificação da zona central e portuária, bem como o déficit e precariedade das habitações, porém na prática as ideias permaneceram apenas no discurso. Contudo, somente no início dos anos 2000, com o Programa *Alegra Centro*, é que, de fato, as intervenções começaram a se materializar, porém a construção de novas moradias que atendessem essa população de baixa renda foi pouco notória até os dias de hoje.

A ideia principal era o poder público investir nas infraestruturas urbanas para que viabilizasse o aparecimento de investimentos privados, através da restauração dos imóveis para que novos usos fossem adaptados ao patrimônio, facilitados pela criação do programa de isenção fiscal. “Simultaneamente ao *Alegra Centro*, o governo municipal procurou novas alternativas para a questão habitacional e procurou aprofundar as relações com o governo do estado via CDHU por meio do Programa de Atuação em Cortiços (PAC)” (SÃO PAULO, 1998 apud SANTOS, 2012, p.170). Entretanto, na prática isso não aconteceu, novamente.

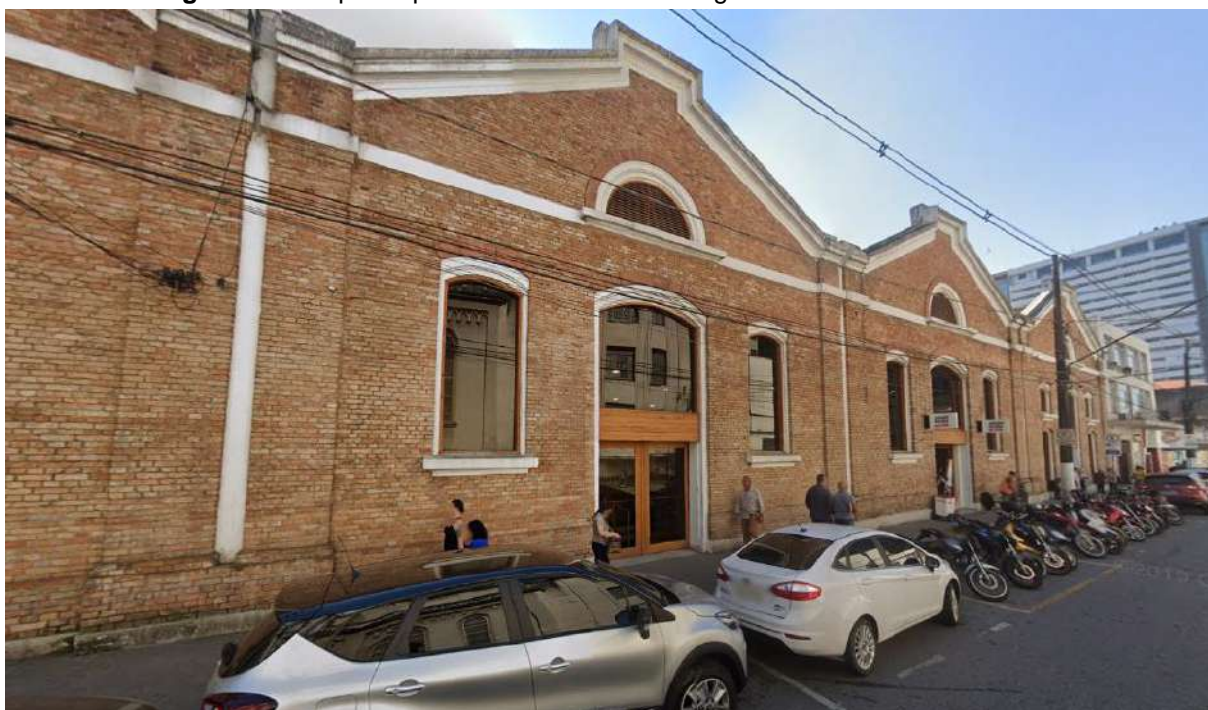
Desde que os programas que visavam a reabilitação urbana do centro de Santos começaram a ganhar certo destaque, no início do século XXI, várias edificações históricas foram restauradas. Como exemplos, podemos citar os antigos armazéns da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais do estado de São Paulo (CEAGESP) que deram lugar a um Poupatempo; Teatro Guarany e da Casa do Trem financiados por iniciativa privada; restauração da Casa da Frontaria Azulejada, do Pantheon dos Andradas e do Teatro Coliseu; reconstrução do Casarão do Valongo que hoje abriga o Museu Pelé; e por fim, ampliação da linha turística do bonde de 1,7km para 5km.

Figura 19. Antigos barracões da CEAGESP antes da reforma, em janeiro de 2008.



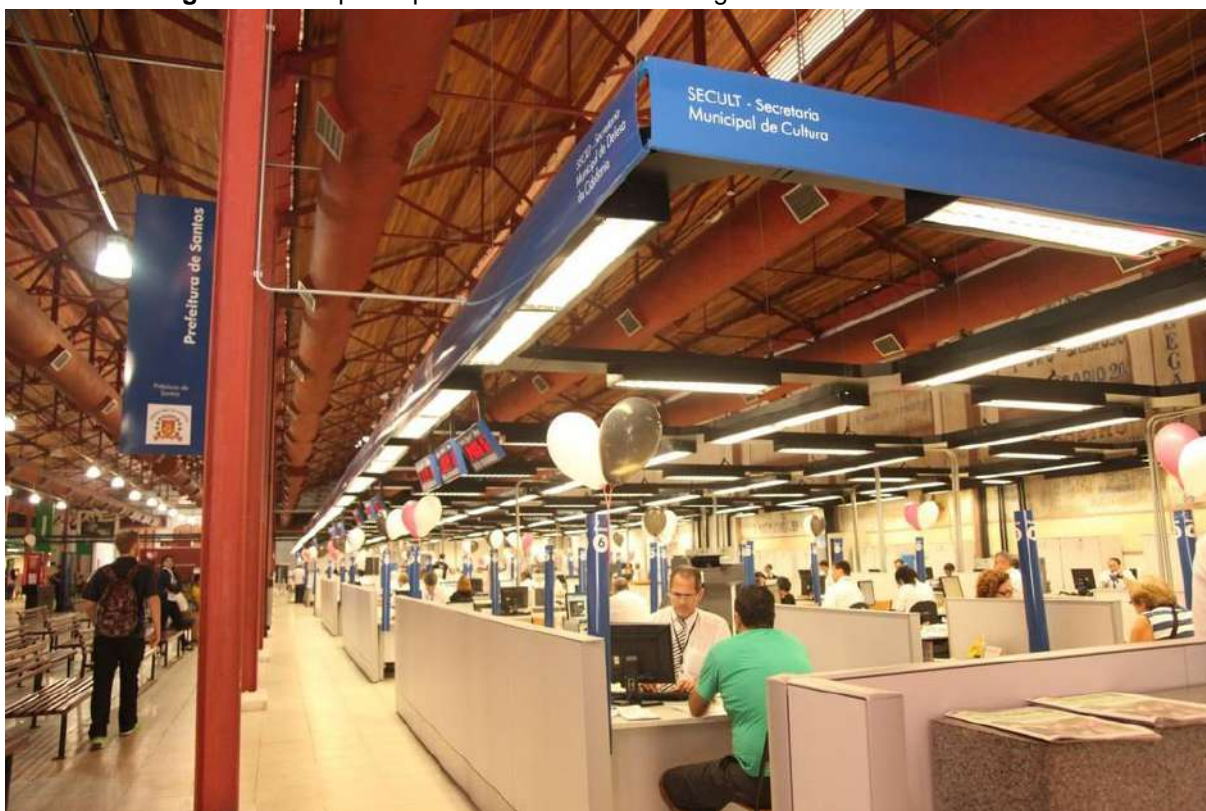
Fonte: Anderson Bianchi, 2008. Acesso em 25 dez. 2021. Disponível em: <https://diariooficial.santos.sp.gov.br/edicoes/inicio/download/2008-01-24>.

Figura 20. Poupatempo de Santos/SP nos antigos barracões da CEAGESP.



Fonte: Google Street View captura de junho de 2019, acesso em 25 dez. 2021.

Figura 21. Poupatempo de Santos/SP nos antigos barracões da CEAGESP.



Fonte: Isabela Carrari/PMS, 2020. Acesso em 05 nov. 2021. Disponível em: <https://diariooficial.santos.sp.gov.br/edicoes/inicio/download/2008-01-24>.

Todas essas intervenções mostram claramente a intencionalidade, ainda que sutilmente, de transformar o centro histórico em um local de equipamentos culturais e de serviços que sejam acessíveis por toda população, afim de resgatar sua importância no tecido urbano e a sua urbanidade.

Atualmente em 2021, um novo Plano Diretor está em desenvolvimento, tendo como objetivos gerais, a inclusão do “direito à moradia digna e ao meio urbano equilibrado” e princípios de equidade, gestão democrática e justiça social. Também orientam dinâmicas de produção imobiliária, principalmente na região do centro histórico, com investimentos em habitações de interesse social e regularização fundiária.

De acordo com o Art. 4º, objetivos específicos do Plano Diretor, o inciso XVIII afirma:

Fortalecer e fomentar o Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Macrozona Centro - "Alegria Centro", garantindo a recuperação da paisagem urbana, a requalificação regional, o aquecimento comercial e os estímulos

habitacionais, atrelados à preservação do patrimônio cultural edificado da região central de Santos (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS, 2021).

Em suma, as novas diretrizes deste Plano Diretor apresentam como premissas o adensamento de áreas consolidadas, principalmente próximas aos modais de transporte coletivo que estão sendo priorizados nas diretrizes de requalificação urbana, bem como a redução do déficit habitacional. Os próximos passos ainda não foram divulgados, mas as perspectivas são bastantes promissoras em relação aos problemas do município que foram abordados de forma concisa nas minutas do projeto de lei do novo Plano Diretor.

2.5.2. São Carlos/SP

Com a Lei nº 13.631 de 18 de agosto de 2005, a cidade de São Carlos/SP tornou-se membro oficial da AICE. De acordo com estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2021, a população do município é de 256 915 habitantes, a menor cidade do estado de São Paulo membro da AICE.

Diferentemente de Santos/SP que apresenta quase meio milhão de habitantes (IBGE, 2020), São Carlos/SP teve sua fundação em meados do século XIX, se perpetuando como uma cidade referência no âmbito educacional visto que possui duas universidades públicas renomadas fundadas na década de 1950 e 1970 – Universidade de São Paulo (USP) e Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), respectivamente – e desde seus primórdios tratou a alfabetização de crianças, inclusive do sexo feminino, como prioridade (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, 2021).

No cenário de Cidade Educadora, cujos espaços públicos são voltados à aprendizagem e educação contínua e permanente, a cidade de São Carlos implantou o projeto *Escolas do Futuro* que objetiva uma transformação das bibliotecas para serem acessadas por toda a comunidade, e não apenas atreladas ao meio escolar formalizado.

O diferencial na proposta é a integração da Rede de Bibliotecas Escolares no Sistema Integrado de Bibliotecas do Município de São Carlos (SIBI/São Carlos), “fortalecendo a biblioteca escolar por meio do compartilhamento e cooperação de recursos, acervos, serviços e principalmente, na qualificação do pessoal técnico e de

apoio” (MORAES, 2008, p. 22). Logo, garante ao cidadão a viabilidade de acesso à informação e à cultura.

O SIBI-São Carlos (Sistema Integrado de Bibliotecas do Município de São Carlos) é atualmente constituído por 12 bibliotecas municipais. São 3 bibliotecas públicas: 2 municipais e 1 distrital, 8 Escolas do Futuro, instaladas junto às EMEB – Escola Municipal de Educação Básica e 1 biblioteca especializada o Espaço Braille (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, 2021).

O projeto *Escola do Futuro* permitiu uma nova concepção de biblioteca que foi repensada, inovada e renovada, estando estrategicamente localizada em bairros periféricos que atendem uma população carente de acesso à informação e leitura (MORAES, 2008). Pelo seu arrojo e modernidade na concepção projetual, os novos espaços passaram por um estudo minucioso de *layout* e funcionalidade para que pudessem atender às demandas vigentes.

Figura 22. Biblioteca Municipal Amadeu Amaral, uma das três bibliotecas públicas do município.



Fonte: **Atuais News, 2014. Acesso em 31 out. 2021. Disponível em: atuaisnews.blogspot.com/2014/01/campanha-para-devolucao-de-livros.html.**

Segundo Moraes (2008), as bibliotecas não deixam de servir as demandas escolares, isto é, atende professores, alunos e funcionários. Contudo, “estende o seu acervo, serviços e produtos à comunidade do bairro (...) transforma-se em uma biblioteca pública, na melhor concepção que se pode ter desse espaço de informação

e leitura” (MORAES, 2008, p. 23). A ideia é disponibilizar um espaço que seja mais democrático ao acesso à informação por meio das mais diversas fontes de informações, sejam elas convencionais, digitais e/ou eletrônicas.

Acredita-se que a escola tradicional apresenta uma discrepância no processo de aprendizagem em que “o aluno não leva ou transfere para a sua vida cotidiana a prática ou conhecimento adquirido na escola” (MORAES, 2008, p. 25). Em outras palavras, “a escola está distante da vida da cidade e do cidadão” (MORAES, 2008, p. 25). Por isso, ao se praticar os princípios das cidades educadoras com as novas propostas de bibliotecas, incitamos a escola como um novo espaço cultural da cidade, ou seja, passa a ser considerada como as áreas livres e de lazer, os mobiliários e elementos que compõem o repertório da vida da cidade. Assim, “a escola deixa de ser um abstrato para inserir-se definitivamente na vida da cidade e ganhar com isso, nova vida. A escola se transforma num novo território de construção da cidadania” (GADOTTI, 2008 apud MORAES, 2008).

Figura 23. Biblioteca Comunitária da Universidade Federal de São Carlos – UFSCar.



Fonte: Fabio Rodrigues/G1, 2018. Acesso em 07 dez. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2018/08/20/biblioteca-comunitaria-da-ufscar-faz-evento-para-fas-de-hqs-em-sao-carlos.ghtml>.

Para Moraes (2008) a cidade de São Carlos ratifica a intenção de transformar os espaços da cidade ao definir:

Sua política educacional por meio de variados instrumentos, como o Estatuto da Educação que traduz com clareza a identidade com os princípios da Carta

das Cidades Educadoras (...) aproximando a escola e comunidade na construção de uma teia de relações. Assim, o Município tem uma escola democrática, aberta, inclusiva, solidária e participativa (MORAES, 2008, p. 26).

Em vista disso, o município compreendeu que existe uma “necessidade de inovação, de romper os limites das concepções tradicionais e transformar a biblioteca escolar em espaço educador” (MORAES, 2008, p. 26). Além do mais, “as bibliotecas são por excelência espaços educadores, no conceito amplo de educação, de apropriação e produção de saberes e conhecimentos, onde a cultura é base de uma educação de qualidade, permanente e contínua” (MORAES, 2008, p. 26). Entende-se que a biblioteca escolar é para a comunidade e não é pertencente única e exclusivamente da escola.

Além desse projeto *Escola do Futuro* e todas as bibliotecas, o município em 2008 apresentou alguns projetos para se consolidar como uma Cidade Educadora, prevendo um trabalho conjunto para “transformar os espaços das cidades em locais em que os seus habitantes possam aprender, trabalhando conjuntamente para que o município proporcione aprendizado além das salas de aula” (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, 2008).

Entre os projetos elaborados, vale ressaltar o “Projeto São Carlos de Todos Nós”, que foi desenvolvido em parceria com a Fundação Pró-Memória e a Secretaria Municipal de Educação e Cultura em escolas municipais de educação básica, promovendo oficinas de temas gerais e também estimulando a educação patrimonial. “O projeto envolve duas linhas básicas de ação: uma série de visitas de alunos a locais de interesse histórico, ambiental e cultural e a capacitação dos professores para trabalhar com esse tema como parte das várias disciplinas ministradas em classe” (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, 2006).

Já o *Programa Escola Nossa*, é um outro projeto que visa a abertura do espaço escolar aos finais de semana afim de “fortalecer o vínculo entre a escola e a comunidade por meio de parcerias com órgãos públicos e ONGs, oferecendo atividades, como cursos, oficinas, palestras etc.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, 2021), nos segmentos culturais, esportivos e de lazer.

Além disso, “na educação informal, foi citado o Centro da Juventude, o RECRIAD, o Programa Primeira Infância, Pró-Jovem adolescente, Pró-Jovem

Trabalhador, entre outros” (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, 2011), que são exemplos claros na busca de tornar acessível aos jovens espaços de convivência de cunho cultural e de lazer.

Figura 24. Centro da Juventude “Lauriberto José Reyes”.



Fonte: Prefeitura Municipal de São Carlos, 2012. Acesso em 10 out. 2021. Disponível em: https://www.saocarlosoficial.com.br/noticias/?n=Sao+Carlos+ganha+mais+um+Centro+da+Juventude_L8FFMLDS8V.

A Prefeitura aprovou um Plano Municipal de Educação (PME) para o decênio 2014-2023, adotando algumas diretrizes, metas e estratégias para o município ao longo desta última década, destacando:

Art. 2º O Município de São Carlos adota como diretrizes para o PME - 2014-2023: (...)

XIV - articulação entre poder público e sociedade para promover a efetiva participação social no processo educacional, cultural e de sustentabilidade ambiental do município na perspectiva de Cidade Educadora (DIÁRIO OFICIAL DE SÃO CARLOS, 2013).

Como metas desse decênio, vale destacar a meta 5:

Implementar no município os princípios da cidade educadora (lei municipal 13.631/2005), estimulando a articulação entre o poder público, sociedade civil, movimentos sociais e outros de forma que todos os espaços da cidade sejam educativos e todos os cidadãos sejam educadores (DIÁRIO OFICIAL DE SÃO CARLOS, 2013).

E como “Estratégias 2014/2023: utilizar os espaços e equipamentos da comunidade para a promoção da educação integral na perspectiva do conceito de cidade educadora” (DIÁRIO OFICIAL DE SÃO CARLOS, 2013).

Em panoramas gerais, São Carlos/SP possui várias praças e parques, inclusive um Horto Florestal, evidenciando uma estrutura de áreas livres e verdes bastante ampla e com possibilidades e potenciais educadores a serem explorados além do âmbito institucional, como vem apresentando com exímio as bibliotecas.

Tanto Santos/SP como São Carlos/SP, são exemplos de cidades paulistas que têm procurado aderir os conceitos educadores à produção do espaço urbano de forma a amenizar as desigualdades existentes na sociedade e na organização socioespacial urbana. Santos/SP, apesar de ser uma cidade litorânea, não apresenta áreas que permitam sua expansão, conduzindo a requalificação e o adensamento urbanos como ferramentas de suma importância para combater as problemáticas identificadas no município.

Já São Carlos/SP, apresenta uma série de programas educadores que visam estabelecer vínculos entre a população e seu espaço urbano, buscando democratizar o acesso à educação por meio das bibliotecas. Além disso, tem buscado consolidar centros comunitários em bairros populares de forma a fomentar a convivência, lazer e educação dessas pessoas que moram mais afastadas do centro consolidado.

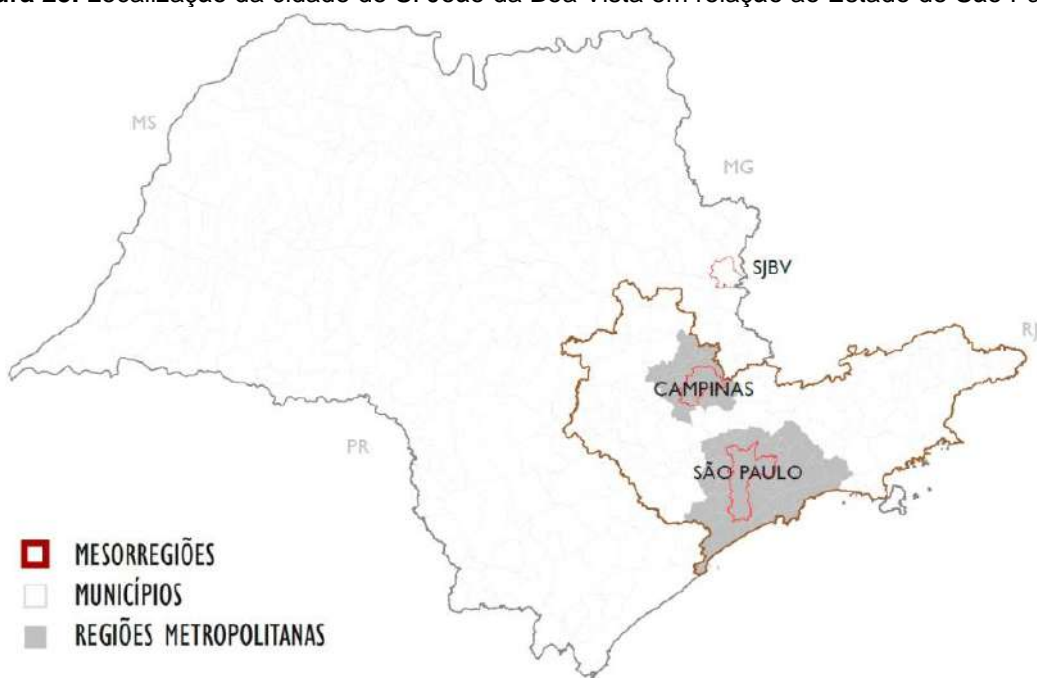
3. COMPREENDENDO O TERRITÓRIO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA/SP

Este capítulo procura explicar e compreender qual o processo de constituição do município de São João da Boa Vista/SP, cidade onde estão inseridos os objetos empíricos desta pesquisa, quais os principais agentes sociais e econômicos e, principalmente, entender como e por onde a cidade se expandiu, identificando quais os seus pontos positivos, negativos e estratégicos. As páginas a seguir mostrarão as características do território com um panorama abrangente em que entendemos ser de suma importância para a leitura e apreensão do desenvolvimento urbano.

3.1. O município

O município de São João da Boa Vista, localizado no interior do estado de São Paulo, se situa na divisa com o estado de Minas Gerais, distando 220km da capital paulista e 120km do município de Campinas/SP. Sendo assim, faz parte da mesorregião de Campinas e sede da microrregião de São João da Boa Vista, sendo um núcleo que concentra infraestruturas e equipamentos pertinentes atendendo diretamente a população de 13 municípios. Apresenta uma densidade, em estimativa realizada pelo IBGE em 2021, de 178,77 hab/km² em uma área de 516,40 km², sendo 42,825 km² de área urbana (9%) e 457,175 km² de área rural (91%) de acordo com último Censo Oficial IBGE, 2010.

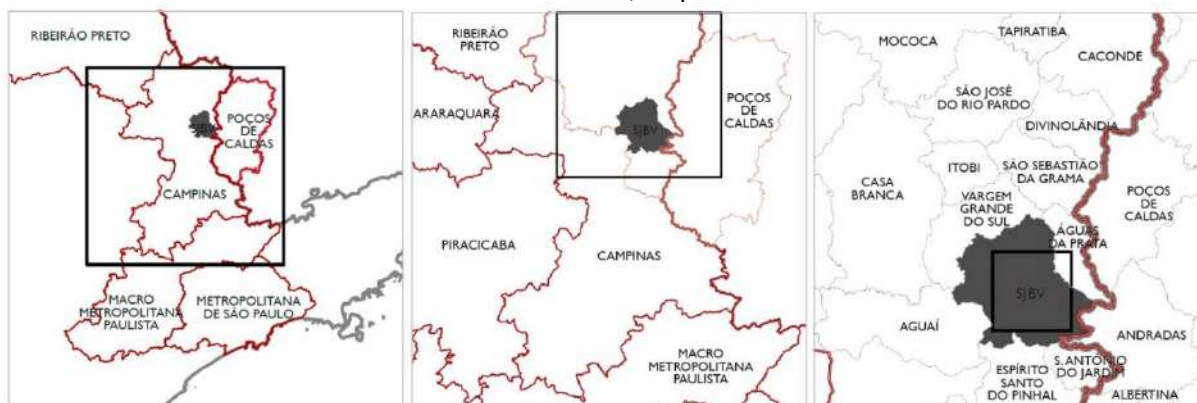
Figura 25. Localização da cidade de S. João da Boa Vista em relação ao Estado de São Paulo.



Fonte: FGMF, 2014.

Além disso, São João da Boa Vista é a cidade mais populosa da microrregião e com maior Produto Interno Bruto (PIB) *per capita*, de acordo com estimativa do IBGE 2018, no valor de R\$ 34 522,54. A escolarização dos 6 aos 14 anos é de 97,2% (IBGE, 2010).

Figura 26. Esquema da Macrometrópole, Mesorregião de Campinas e Microrregião da cidade de São João da Boa Vista/SP, respectivamente.



Fonte: FGMF, 2014.

Por outro lado, o território apresenta uma paisagem que se alterna entre as áreas mais planas pertencentes às várzeas dos rios e ao topo aplainado das colinas, com altitudes que variam entre 700m e 800m na maior parte de sua área urbanizada. Poucas áreas da cidade possuem uma cobertura vegetal expressiva, encontrando-as mais facilmente nas regiões periféricas.

Figura 27. Vista da Serra da Mantiqueira ao entardecer da cidade de São João da Boa Vista/SP.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

O município está inserido no bioma da Mata Atlântica, com vegetação mais densa, mas apresenta uma transição para o Cerrado, com campos de vegetação mais rasteiras e árvores isoladas. Apesar de apresentar poucos resquícios de mata nativa, pertence à região cristalina da Serra da Mantiqueira (região geomorfológica de Lindóia e Serra Negra), o que propicia vistas “deslumbrantes” da serra e garante como é conhecida “a cidade dos crepúsculos maravilhosos” (São João 2050, 2017).

Figura 28. Vista da Serra da Mantiqueira de São João da Boa Vista/SP.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 29. Praça Joaquim José.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 30. Vista da Igreja Matriz e da Serra Mantiqueira.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Devido à esta paisagem serrana e à sua localização, relativamente, próxima à capital paulista, muitos aposentados, que procuram um lugar calmo e tranquilo para se viver, ficam interessados em morar na cidade de São João da Boa Vista.

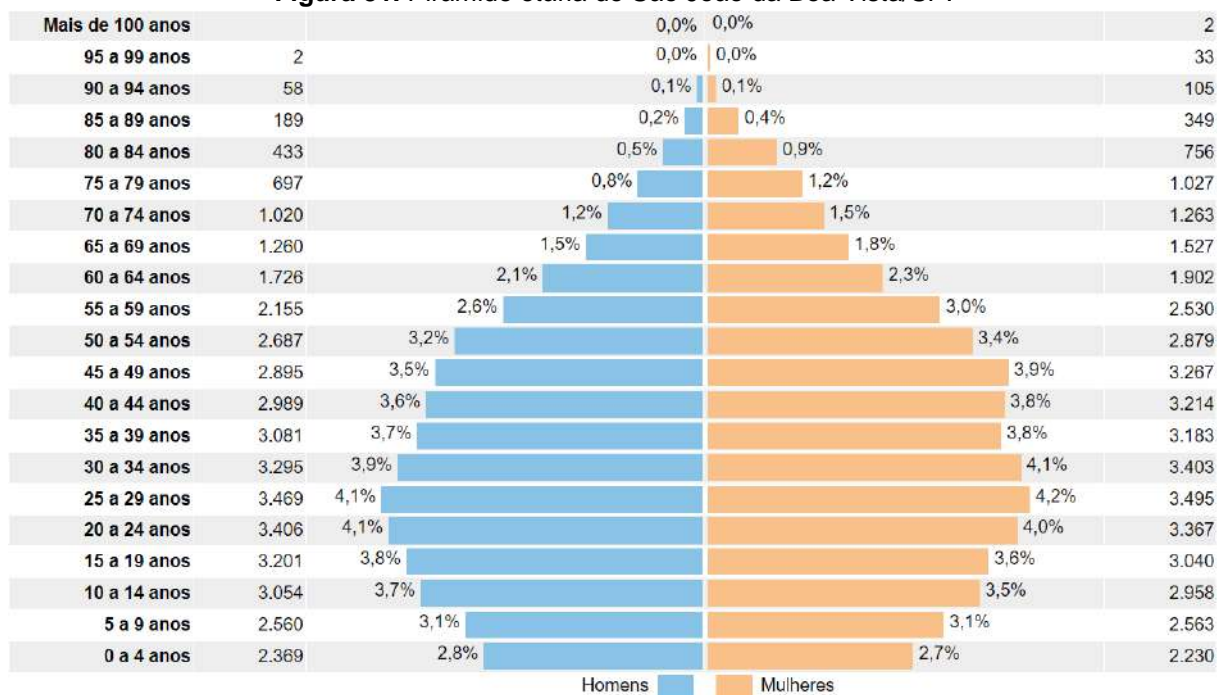
Tabela 1. Evolução da população de São João da Boa Vista/SP.

DESCRIÇÃO	1970	1980	1991	2000	2010
População total	44 471	55 938	69 148	77 387	83 639
População urbana	26 639	38 262	53 383	71 754	80 302
População rural	17 832	17 676	15 765	5 633	3 337
Grau de urbanização (%)	59,9	68,4	77,2	92,72	96,97

Fonte: IBGE de 1970 a 2010 *apud* ABREU, 2018.

Como pode-se apurar da tabela, a população urbana da cidade já era maioria na década de 1970, mas seu maior crescimento se deu a partir da década de 1990, apesar de ter tido um crescimento menor da população total se comparado aos outros períodos, significando que as pessoas migraram do campo para a cidade. Em nove anos, de 1991 a 2000, a população urbana cresceu 15,52%, atingindo a marca de mais de 90% residindo na zona urbana.

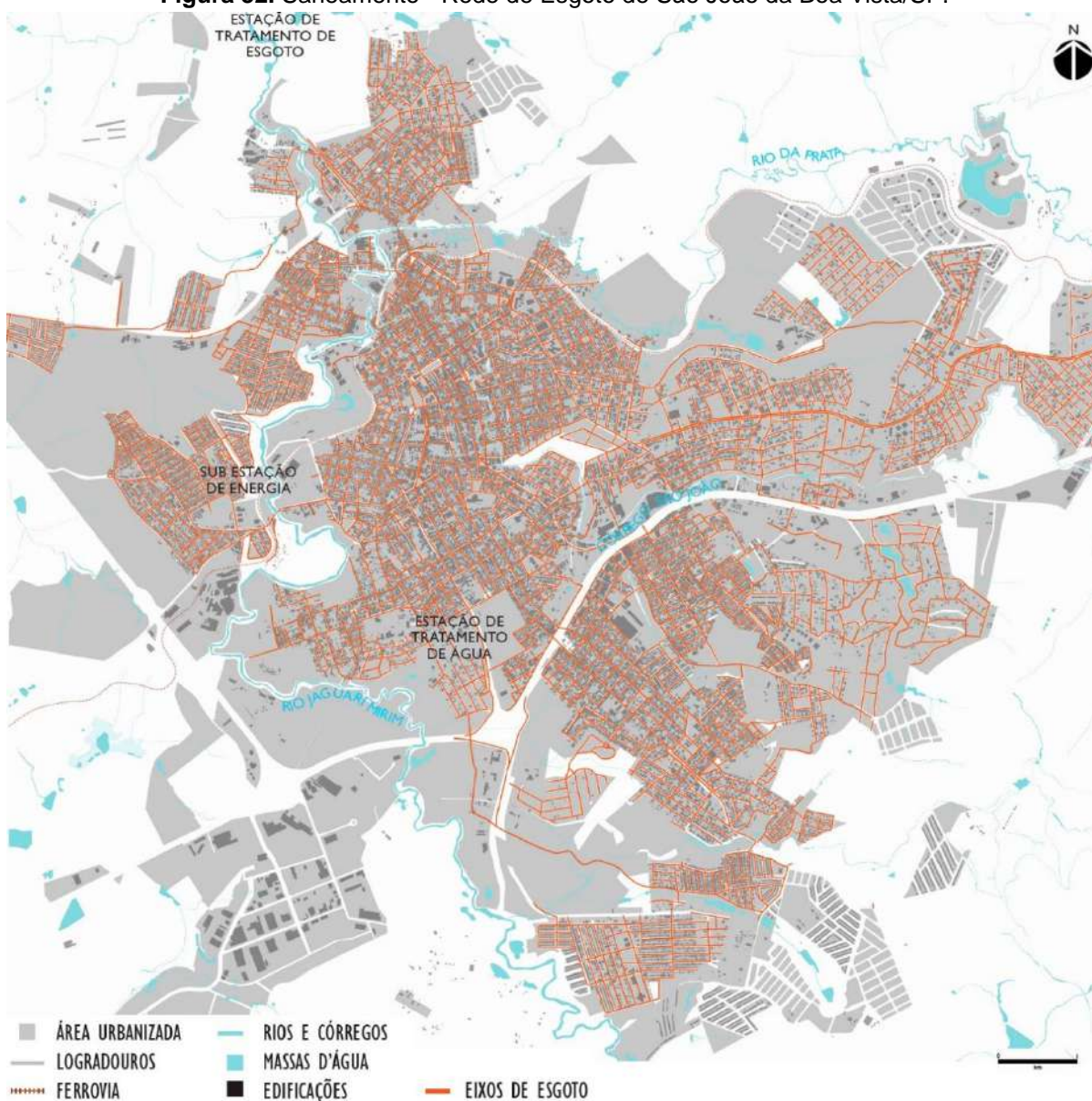
Figura 31. Pirâmide etária de São João da Boa Vista/SP.



Fonte: IBGE, 2010.

De acordo com estimativa do IBGE 2021, a cidade possui 92 315 habitantes, sendo quase 97% aglomerados, principalmente, na área urbana (IBGE, 2010) sendo que o Censo de 2010 apresentava uma população igual a 83 661. Além disso, detém um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) relativamente alto, de 0,797, de acordo com IBGE 2010, sendo considerado o 28º melhor do estado de São Paulo. Em 2020, entre as cidades pequenas do Brasil, apresentou o quarto melhor Índice de Desenvolvimento Urbano para Longevidade (IDL), do qual mede a qualidade de vida da população idosa, segundo Instituto de Longevidade Mongeral Aegon (G1, 2020).

Figura 32. Saneamento - Rede de Esgoto de São João da Boa Vista/SP.



Fonte: SABESP, 2014. Cadastro Municipal de SJBV, 2014. FGMF, 2014.

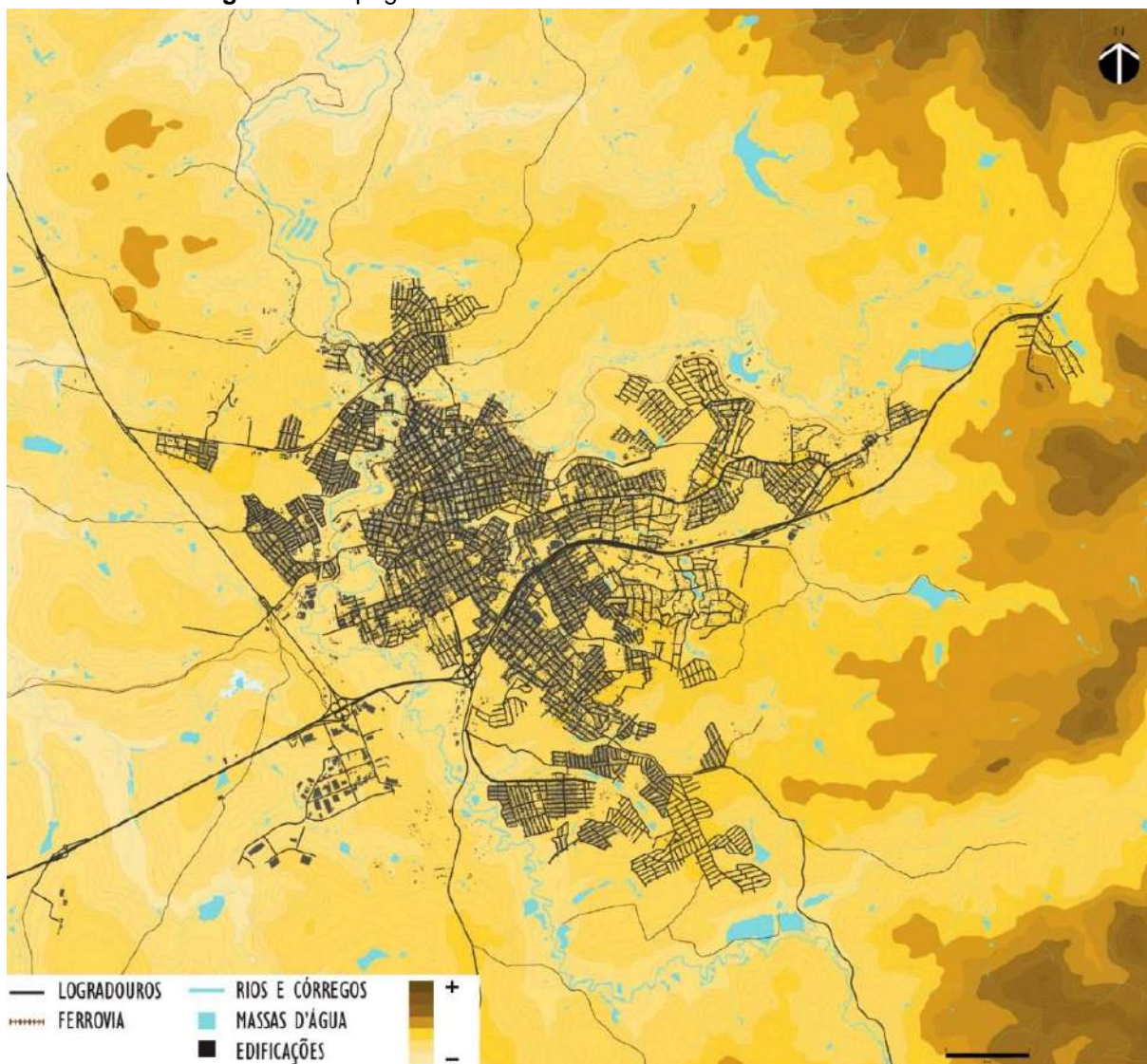
Conforme último censo oficial do IBGE, em 2010, cerca de 96,5% dos domicílios do município apresentam esgotamento sanitário adequado e 91,4% dos domicílios urbanos situam-se em vias públicas com arborização. Além do mais, apenas 61,9% dos domicílios urbanos estavam localizados em vias públicas com urbanização adequada, ou seja, que apresentam bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio (IBGE, 2010).

Ainda de acordo com o IBGE 2010, ao se comparar a cidade de São João da Boa Vista com os outros municípios do estado, em relação ao esgotamento sanitário, encontra-se na posição 105º de 645; já em relação às vias públicas arborizadas, ocupa o 388º lugar; e por fim, em relação à localização dos domicílios em vias públicas com urbanização adequada, encontra-se na 32ª colocação de 645 cidades. Quando comparado em âmbito nacional, sua posição é o 130º lugar, do total de 5 570 municípios no Brasil que possuem esgotamento sanitário adequado; 1362º lugar no quesito de domicílios situados em vias públicas com arborização; e 190º lugar de 5570 da quantidade de domicílios urbanos localizados em vias públicas (IBGE 2010).

Além do mais, a lavoura sempre foi um setor de grande êxito no município pela fertilidade do solo e abundância de água em virtude do clima tropical quente, propiciando as culturas agrícolas e pecuárias no município. Os terrenos íngremes aos pés da serra foram muito cultivados na era cafeeira do país, o que destruiu em grande massa a vegetação nativa, que hoje dá espaço à criação de gado e pastagens que provocam a erosão do solo. Nas áreas mais planas do município, onde se predominava o início de paisagens características dos campos cerrados, acontece a agricultura com cultivos, principalmente, de milho, feijão e cana-de-açúcar.

Atualmente, a economia da cidade tem forte vínculo com as atividades do setor primário, sendo as principais produções: cana-de-açúcar, laranja, café, feijão e milho. As atividades industriais possuem uma forte articulação com tais atividades agrícolas, uma vez que se destacam os seguintes ramos fabris: usinas de açúcar e álcool, papel e celulose, óleos vegetais, frigoríficos e bebidas, todas consideradas atividades agroindustriais, além do subsetor de produtos minerais e metalúrgicos (TABARIN, 2016).

Figura 33. Topografia de 50 em 50m de São João da Boa Vista/SP.



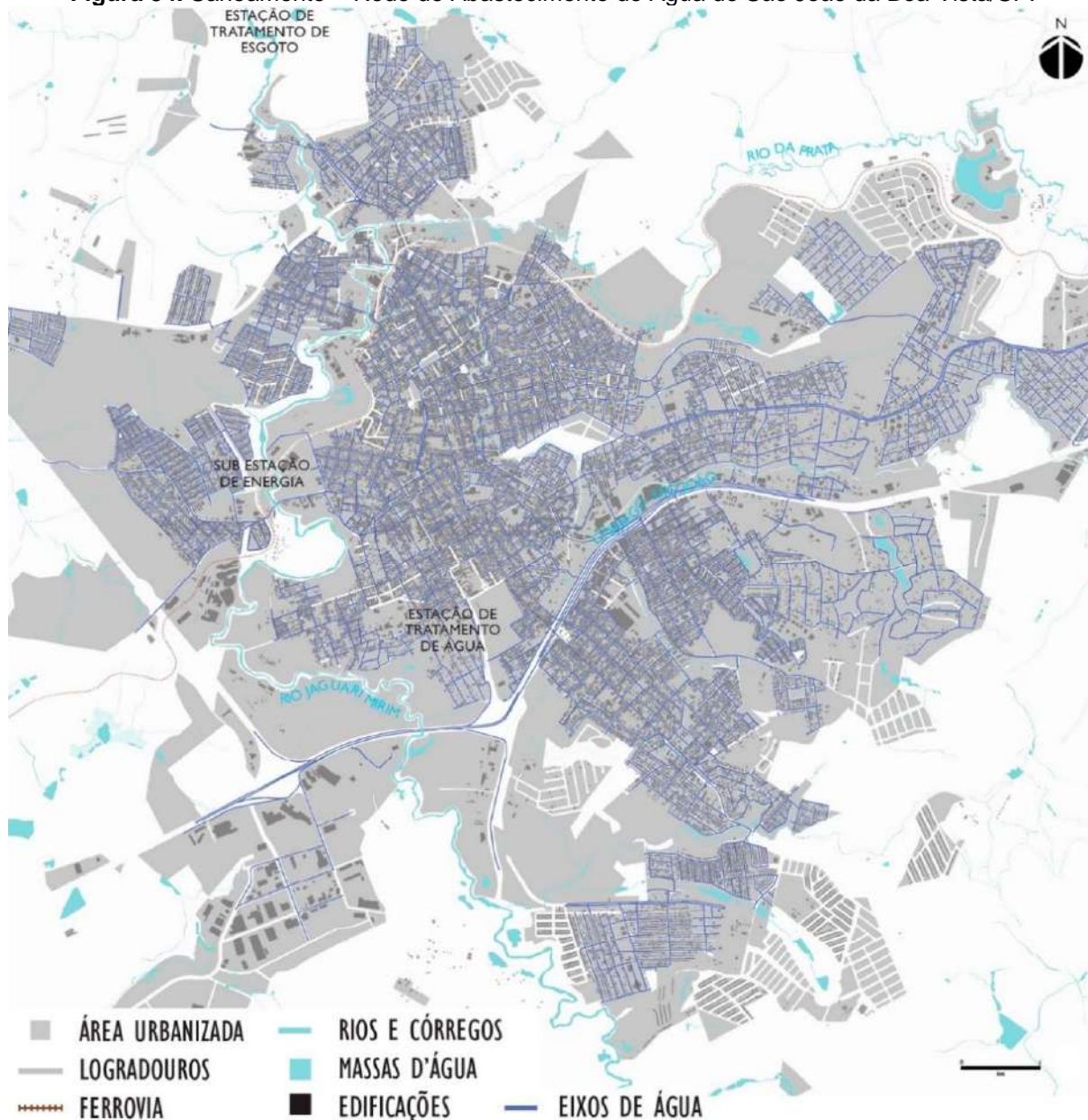
Fonte: INPE, 2011. Cadastro Municipal de SJBV, 2014. FGMF, 2014.

Embora represente parte da base econômica do município, o PIB agropecuário, de acordo com o IBGE 2012, apresenta pequena porcentagem sobre o PIB municipal (2,6% do PIB total), enquanto o setor de serviços e indústrias ficam com a maior parcela do PIB, ou seja, “o capital do campo é apropriado por setores da economia urbana, como o industrial” (TABARIN, 2016).

Segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD, 2010), em uma pesquisa sobre renda, pobreza e desigualdade, a cidade apresentou uma renda média de R\$998,31, sendo R\$596,99, em 1991 e, R\$ 802,79, em 2000. A porcentagem de extremamente pobres passou de 2,32% da população, em 1991, para

0,32%, em 2010. Já a população pobre, passou de 10,64%, em 1991, para 1,84%, em 2010. Por fim, o Índice de Gini, que mede o grau de desigualdade de renda da população, sendo 0 quando inexiste e 1 quando a desigualdade é acentuada, a cidade apresenta um índice igual 0,51 (PNUD, 2010).

Figura 34. Saneamento – Rede de Abastecimento de Água de São João da Boa Vista/SP.

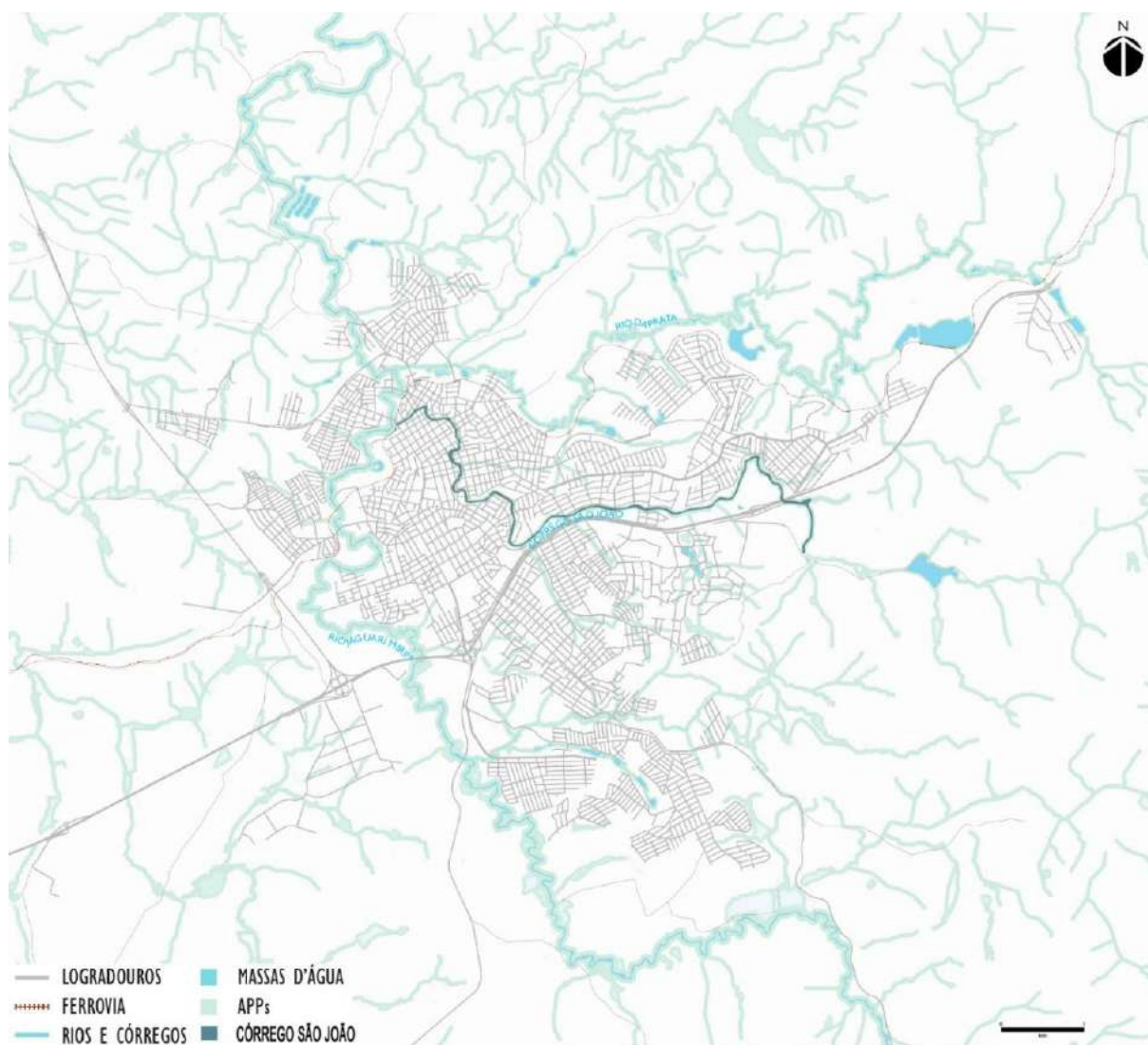


Fonte: SABESP, 2014. Cadastro Municipal de SJBV, 2014. FGMF, 2014.

A cidade apresenta uma infraestrutura urbana de abastecimento de água e coleta/tratamento de esgotos em praticamente toda zona urbana. A rede de abastecimento de água gerida pela Companhia de Saneamento Básico do Estado de

São Paulo (SABESP) garante o atendimento à população na ordem de 98,4% dos domicílios, além de 0,3% abastecidos por poços artesianos. Além disso, 98,4% dos domicílios possuem atendimento pela rede de esgoto, outros 0,4% dos domicílios têm fossa séptica, e não há esgoto a céu aberto, segundos dados fornecidos pela SABESP em levantamento realizado pela Forte, Gimenes e Marcondes Ferraz Arquitetos (FGMF) em 2014.

Figura 35. Hidrografia + Áreas de Preservação Permanente (APP) em São João da Boa Vista.



Fonte: INPE, 2011. Cadastro Municipal de SJBV, 2014. FGMF, 2014 – modificado pela autora.

Os principais cursos d'água que permeiam o município são o Rio Jaguari-Mirim, o Córrego São João e o Rio da Prata. O córrego São João, encontra-se inserido no tecido urbano e foi crucial para a ocupação nos primórdios da cidade. Quase não

possui matas ciliares e acaba por se esconder atrás das construções da cidade, apesar de boa parte de seu traçado original estar preservado e não estar canalizado. Portanto, não apresenta importância como paisagem ou espaço público e, em épocas de chuvas, costuma causar enchentes nos pontos de menor cota da cidade. Por sua vez, os rios Jaguari-Mirim e da Prata, apresentam maior escala e acompanham o trajeto da ferrovia, exibindo margens mais preservadas.

Figuras 36 e 37: Córrego São João em trechos urbanos.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

3.2. Gênese Urbana

São João da Boa Vista surgiu da compra de uma fazenda, em 1817, chamada de “Campo Triste”, pelo casal José Antônio Dias de Oliveira, português e a mineira Ana Maria Franco de Oliveira, que vieram de Caldas/MG. José Antônio comprou a fazenda que pertencia à José Dutra que, por sua vez, a havia adquirido através de sesmaria (SILVA, 1976).

Em 1821, o Guarda-mor José Antônio Dias de Oliveira mudou-se para a fazenda com sua família, mas veio a falecer poucos anos depois, em 1825, deixando a viúva com 52 anos que, logo em seguida, foi incapacitada mentalmente, fazendo dos filhos herdeiros – os novos senhores de terras –, e tendo como curador o Alferes Joaquim Gonçalves Valim, dono das terras Fazenda Itupeva que, hoje, é a cidade vizinha Aguai/SP (SILVA, 1976).

Deve-se ressaltar que este período foi bastante conturbado, visto que, em 1822, o Brasil se tornou independente de Portugal, o que acarretou grandes transformações sociais e econômicas. E, além disso, José Antônio Dias de Oliveira era político em Caldas/MG e se embrenhou em terras desconhecidas, que originaram São João da Boa Vista, durante a crise política da Conspiração Mineira que persistiu por alguns anos, mesmo com a Independência do país, o que contribuiu para um cenário de incertezas e instabilidades naquele período (SILVA, 1976).

O atual município de São João da Boa Vista, segundo dados colhidos pelo Prof. Lourenço Mário Punes, Catedrático de Geografia Humana, na Faculdade de Filosofia da Universidade do Rio Grande do Sul, teve primeiro o nome de Santo Antônio do Jaguari, e depois São João do Jaguari, antes de atingir seu nome definitivo de São João da Boa Vista (Lourenço Mário Prunes, Atlas do Brasil, p. 61 apud SILVA, 1976, p. 4).

3.3. Capela Curada

De acordo com a publicação “História de São João da Boa Vista” escrito por Maria Leonor Alvarez Silva com o auxílio e contribuição de Matildes Rezende Lopes Salomão, publicado em 1976, foi em 1830 que surgiu o “primeiro ensaio urbanístico daquilo que viria a ser São João da Boa Vista” (p. 8), por um grupo de agregados da Fazenda Campo Triste que desejavam formar vila. Há linhas de historiadores que afirmam que a cidade foi fundada pelos irmãos Machados, vindos de Itajubá-MG, mas as pesquisas documentais feitas por Matildes, nos primeiros cartórios da cidade, deixam claro que os primeiros habitantes, que originaram o povoado onde se fundaria a cidade foi o casal José Antônio e Ana Maria Franco.

De acordo com Maria Leonor (1976), foi no ano de 1832 que solicitaram a curadoria da Capela, determinando que os párocos de Caldas/MG, Casa Branca/SP e Mogi Guaçu/SP abrissem mãos de seus emolumentos para a nomeação do primeiro Vigário de São João da Boa Vista, o Padre Joaquim Feliciano de Amorim Siga. A partir disso, os moradores construíram a primeira capelinha, dedicada à Santo Antônio, e de acordo com relatos documentados na época pelo Padre Matheus José Leite, neste ano de 1832 já existiam 60 casas espalhadas pela região, consolidando a existência do povoado desde 1830. Concomitantemente, foi em 1830 que o curador Alferes Joaquim Gonçalves Valim requer sua demissão e o filho mais velho de Ana Maria Franco Oliveira torna-se seu novo curador.

3.4. Freguesia

No entanto, seis anos após a solicitação da curadoria da Capela, em 28 de fevereiro 1838, o povoado que originou São João da Boa Vista foi elevado à Freguesia de Mogi Guaçu e o Padre Joaquim Feliciano de Amorim Sigar veio encarregado de consolidar a Capela curada e foi sacerdote por 15 anos na Freguesia, dando lugar, posteriormente, ao Monsenhor João José Vieira Ramalho, que era um homem rico e influente com terras na região (SILVA, 1976).

Quando os moradores do então arraial de São João da Boa Vista, requereram a Curadoria da Capelinha, situada no lugar onde é hoje residência da família Regini, Padre Matheus, de Moji Guaçu, e seus colegas, de Casa Branca e de Caldas, abriram mão da custódia espiritual dos habitantes que lhes cabiam nessa zona, para que fosse instituída a curadoria e se nomeasse o primeiro sacerdote da Freguesia de São João da Boa Vista, que foi o Padre Joaquim Feliciano de Amorim Sigar (SILVA, 1976, p. 31).

Contudo, foi o Padre Joaquim Sigar quem dividiu a Freguesia em quarteirões, visto que na época essa divisão territorial era feita para que se fosse possível cobrar um tributo da família à Igreja (SILVA, 1976). Maria Leonor Alvarez Silva explica em sua publicação que “o termo “quarteirão” significa tributo imposto a um casal ou a uma família e isso é uma consequência lógica, pois como era a igreja quem distribuía as terras que haviam sido doadas ao seu patrimônio, deveria ter direito a cobrar esse tributo ou quarteirão” (SILVA, 1976, p. 41). Então, as primeiras divisões do solo em São João da Boa Vista aconteceram em decorrência das repartições realizadas pelo Padre Joaquim Sigar para que fosse factível organizar os impostos a serem cobrados das famílias.

Nas imediações do córrego São João é que foram construídas as primeiras casas da povoação e a primeira Capelinha. Nas palavras de Maria Leonor Alvarez Silva “observa-se que a Freguesia, isto é, a parte urbana dela, situava-se toda, junto ao Córrego São João” (SILVA, 1976, p. 28).

Antônio Manoel de Siqueira Machado foi o primeiro doador de terras para o patrimônio de Freguesia, incentivando a povoação e crescimento do que viria a se tornar a cidade de São João da Boa Vista.

A família dos Machado, da qual Antônio Manoel de Siqueira Machado era membro, foi conhecida por ter sido a primeira a ter ocupado São João da Boa Vista, mas registros de cartório comprovam que foi José Antônio Dias de Oliveira e a Ana

Maria Franco de Oliveira, recenseados em 1822, enquanto os Machados em 1825, segundo pesquisas realizadas por Maria Leonor e por Matildes Rezende: “a zona ocupada pelos Machado, ou mais propriamente, pela família de Antônio Manoel de Siqueira, era do córrego São João para baixo, na direção norte da cidade” (SILVA, 1976, p. 28). Já as terras de José Antônio Dias de Oliveira e Ana Maria Franco de Oliveira, era do outro lado da margem do córrego São João, oposto às terras dos Machados, no sentido sul da cidade.

Ao contrário de outras comunidades, onde as origens de sua história aparecem deformadas por violências e manchadas de sangue, nossa querida São João da Boa Vista surge serenamente, entre a boa vontade das famílias que se espalhavam pelas matas e a compreensão de três sacerdotes, que abriram mão de seus direitos sobre determinada quantidade de terras sob sua responsabilidade, para que a Freguesia surgisse desimpedida. Foi este o clima de harmonia que Padre Joaquim Feliciano de Amorim Sirga encontrou e manteve até que empreendeu o trabalho de dividir a Freguesia em Quarteirões e de doar as terras de dentro do Patrimônio, realizando as duas coisas que podia fazer: recenseamento e doação! (SILVA, 1976, p. 52).

Sucedeu um fato interessante: como a população morava em volta da Capelinha e acreditava-se que a mesma se tornaria a principal Igreja da cidade – hoje o atual bairro Rosário –, quando surgiu a ideia de construir a atual Catedral (Igreja Matriz) em outra localização, tiveram muitos protestos e descontentamentos por parte da população local. Monsenhor Ramalho, sacerdote da Freguesia, procurou apaziguar a situação, pois também possuía uma fábrica de chapéus na região onde é o atual bairro Rosário.

Figura 38. Igreja Matriz em 1930.



Fonte: Arquivo Histórico da Diocese de São João da Boa Vista.

Figura 39. Igreja Matriz em 1965.



Fonte: Arquivo Histórico da Diocese de São João da Boa Vista.

Figuras 40 e 41. Largo da Matriz: bica de água em frente à Catedral (Igreja Matriz) e Praça.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

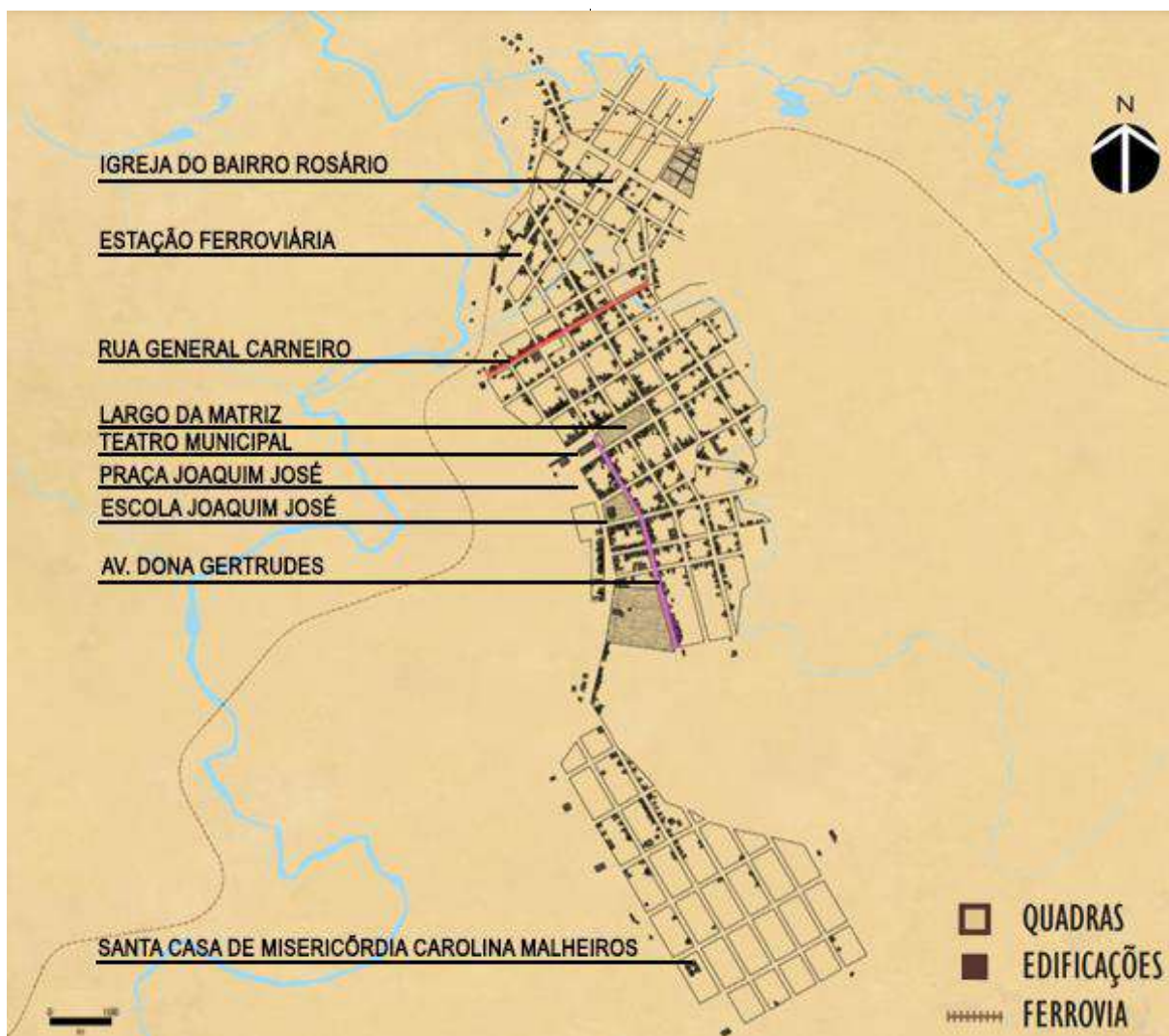
O herdeiro de José Antônio Dias de Oliveira, seu filho Francisco Antônio de Oliveira, foi o doador das terras para a construção da Igreja Matriz que ocorreu no ano de 1848, apesar da reprovação da maioria dos moradores da parte mais velha da Freguesia. A Igreja Matriz foi oficialmente inaugurada em 26 de junho de 1853 com a celebração da primeira missa, dois dias após a celebração do padroeiro da cidade que é dia 24. A antiga Capelinha foi demolida anos depois, mas reconstruída no mesmo local, existindo, até os dias de hoje, como a Igreja de Nossa Senhora do Rosário. Ademais, Monsenhor Ramalho também promoveu o primeiro abastecimento de água da cidade trazida até o centro do Largo da Matriz.

Figura 42. Catedral (Igreja Matriz). Ao fundo o Teatro Municipal.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 43. Mapa de São João da Boa Vista em 1903.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2014. FGMF, 2014 – modificado pela autora.

Conseqüentemente, o território passa a ter uma divisão: a parte mais antiga da Freguesia e a parte mais nova, onde se situava a Igreja Matriz. Com isso, a Freguesia também passou a ter dois cemitérios, o “Cemitério da Vila” e o “Cemitério da Paróquia”, este último sendo o mais recente e se localizando onde hoje é a Praça Joaquim José, a principal praça do centro da cidade de São João da Boa Vista/SP e ao lado do Teatro Municipal e da Igreja Matriz (Catedral). Todavia, segundo os cartórios do 1º e 2º Ofícios de São João da Boa Vista (SILVA, 1976), a primeira rua da cidade surgiu quatro quarteirões para baixo da Igreja Matriz, cujo nome era Rua Santa Cruz e ficava onde hoje é a Rua General Carneiro.

3.5. Vila

Em 1859, a Freguesia foi elevada à Vila. De acordo com Theophilo Ribeiro de Andrade, no livro “Subsídios à História de São João Da Boa Vista” de 1973, São João da Boa Vista deveria ter uma Câmara Municipal com sete vereadores e um secretário, segundo Assembleia Legislativa Provincial, Lei 12 de 1828. Assim, a então vila passa a ter uma nova estruturação e organização política e administrativa.

José Tavares Coimbra assumiu a presidência da Câmara Municipal em Mogi-Mirim em 1859 e fez a primeira reunião da Câmara da Vila de São João da Boa Vista neste mesmo ano.

Ao ser elevada a Vila, São João da Boa Vista, apresentava 400 votantes e entre eles, outros membros da família do guarda-mor José Antônio Dias de Oliveira, que antes haviam sido votantes em Moji-Guaçu e que passaram automaticamente a ser votantes em São João da Boa Vista, localidade que nascera dentro de sua propriedade. Para a elevação de Freguesia a Vila, aparece a figura principal, o cidadão José Tavares Coimbra, que desde sua chegada, sempre ocupou posição relevante na administração da Freguesia e depois Vila de São João da Boa Vista (SILVA, 1976, p. 155).

3.6. O município e a era cafeeira

Em 1880, a Vila foi elevada à categoria de Município, emancipando-se de Mogi-Mirim. Já em 1883, a Mogiana conseguiu autorização para a construção da linha férrea no trecho que ligava Aguai/SP à Poços de Caldas/MG, passando por São João da Boa Vista/SP, que, três anos mais tarde – em 1886 –, foi inaugurada. Assim, o café passa a ser a principal fonte de renda dos latifundiários da região e impulsiona o desenvolvimento comercial e agrícola (SILVA, 1976).

Logo em seguida, o comércio abarcou a aguardente, o açúcar, o fumo, o tocinho, batata, cereais, tijolos e telhas, madeiras, queijo, gado para o corte e outros pequenos produtos. Em 1889, existiam na cidade por volta de 25 máquinas de café, 30 engenhos de cana, diversas serrarias e olarias, compondo o caráter agrário.

A população do Município era de aproximadamente 16 000 habitantes neste mesmo período, sendo que cerca de 3 000 habitavam a cidade, que contava com aproximadamente 450 casas (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2021).

O café era plantado no alto das serras e desciam de burros de carga até o barracão que os ensacaria e despacharia pela linha férrea rumo ao Porto de

Santos/SP. Foi nessa mesma situação em que a cidade vizinha, Águas da Prata/SP, surgiu com seu pequeno povoado, como uma extensão do município de São João da Boa Vista/SP: as plantações de cafés no alto da serra desciam pelos burros de carga e faziam com que os fazendeiros esperassem horas, e até mesmo dias, para que fosse possível embarcar o café, resultando a construção de residências ao longo da Estação, “daí nasceu a ideia de construir casas, perto da Estação da Mojiana e assim nasceu o povoado” (SILVA, 1976, p. 163).

A linha férrea foi a maior impulsionadora de crescimento da cidade de São João da Boa Vista, mas não foi o primeiro meio de comunicação do município.

Os primeiros meios de comunicação foram os rios, “caminhos que andam”, mas para São João da Boa Vista, o mais importante instrumento de comunicação foi a “Estrada de Goiás” que partindo de Jundiá, passava por Moji-Mirim, Moji-Guaçu, atingindo o Pouso do Itupeva (...) que pernoitaram os primeiros Bandeirantes que iam para Minas, Goiás e Mato Grosso. (...) Para o nosso município, o Pouso assume enorme significação, pois por ali chegaram os primeiros povoadores. A sede da Fazenda Campo Triste, em cuja área nasceu a cidade, ficava muito próxima do Pouso. (SILVA, 1976, p. 442).

Figura 44. Estação Ferroviária de São João da Boa Vista, que funciona como centro cultural de Artes atualmente (Estação das Artes).



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 45. Estação Ferroviária de São João da Boa Vista, que funciona como centro cultural de Artes atualmente (Estação das Artes).



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Até hoje, esse trecho da Mogiana é utilizado, sendo o único de todos os ramais que permanece ativo, em razão do transporte de minério de alumínio e bauxita produzidos na cidade de Poços de Caldas/MG. Os trens de passageiros circularam até 1976, e, até meados dos anos 1990, um trem turístico ainda percorria em determinadas ocasiões pelo ramal (GIESBRECHT, 2021).

Ademais, o local em que hoje se encontra o Teatro Municipal, atrás da Igreja Matriz (Catedral), já foi a Santa Casa de Misericórdia da cidade, inaugurada em 13 de maio de 1891. Contudo, em 1899, D. Carolina Augusta Malheiros Vasconcellos deixou em testamento uma quantia para a construção do novo hospital, em um local mais afastado do centro da cidade. Foi daí que surgiu o nome da Santa Casa homenageando sua doadora, “Santa Casa de Misericórdia Carolina Malheiros” (SILVA, 1976).

Em 1884, surgiu o primeiro Jornal de São João da Boa Vista, todavia somente 22 anos depois, em 1906, surge o Jornal mais famoso e que se perpetua até os dias de hoje, o jornal “O Município”. Nesta mesma época, surge o Primeiro Grupo Escolar da cidade, em 3 de novembro de 1896, com o nome de Joaquim José. A escola foi construída em terreno doado pela Câmara Municipal, em 1901, defronte ao antigo “Cemitério da Paróquia” – atual Praça Joaquim José (SILVA, 1976).

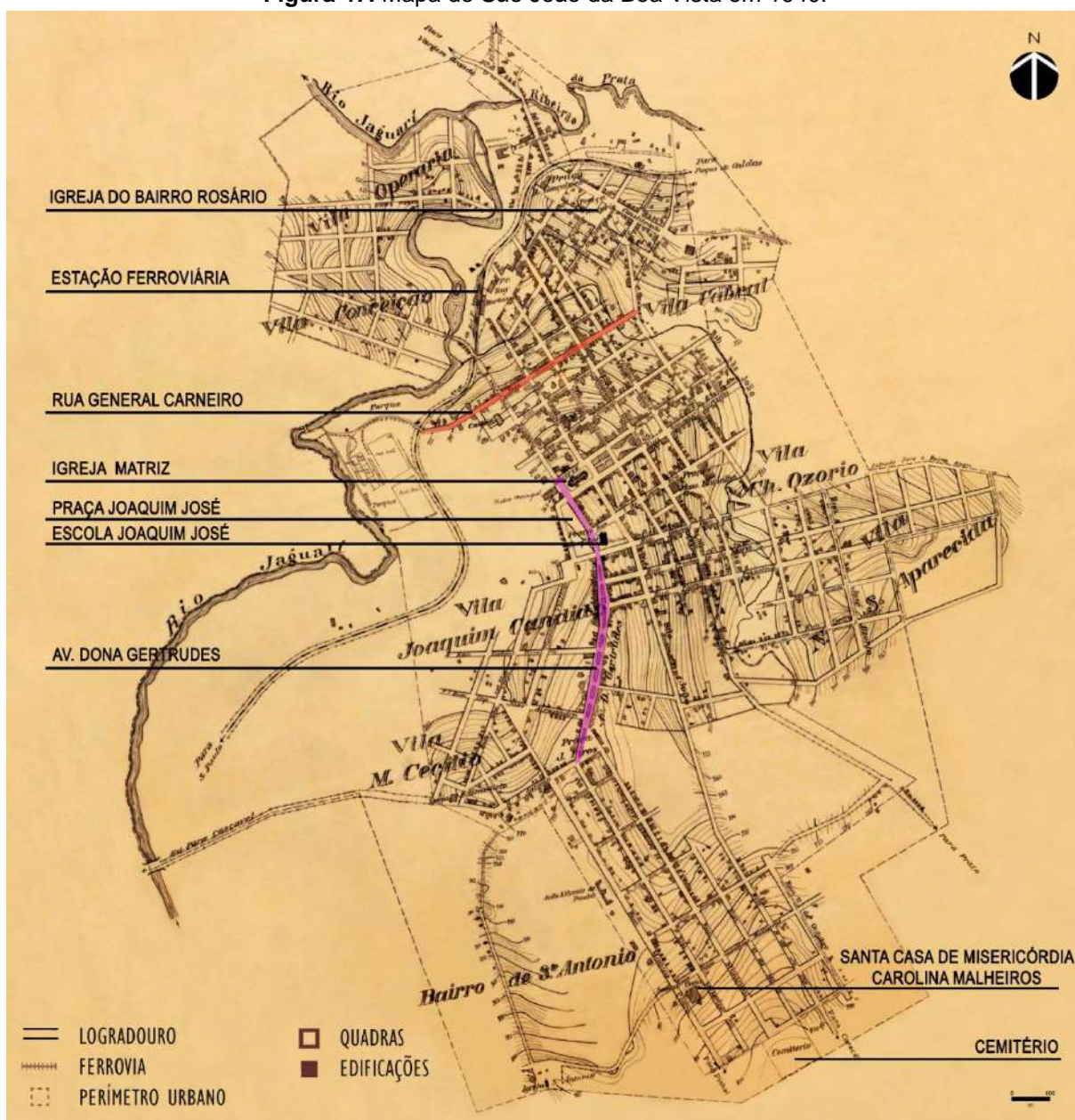
Figura 46. Ao centro, árvores da Praça Joaquim José. À esquerda uma ponta do Teatro (amarelo) e a Igreja Matriz (Catedral). À direita, Escola Joaquim José (próximo à praça).



Foto: Laura Panetto Simon, 2021.

Em 1912, a Matriz sofreu uma nova intervenção e fora quase inteira reconstruída, visto que antes configurava-se apenas com uma nave central em madeira que fora proposta na reconstrução ocorrida em 1890, após o desabamento da estrutura original de 1853. Após essa reconstrução de 1890, a igreja passou a ter um relógio em sua torre e seu altar foi trazido da Itália, remanescentes até os dias atuais. Décadas mais tarde, em 1960, a Igreja Matriz foi elevada à categoria de Catedral, quando São João da Boa Vista/SP foi elevado a sede de Bispado.

Figura 47. Mapa de São João da Boa Vista em 1940.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2014. FGMF, 2014 – modificado pela autora.

Ao comparar o mapa acima com o primeiro mapa de 1903, percebe-se que em quase 40 anos, pouco a cidade se expandiu. O traçado urbano se manteve ortogonal e se desenvolveu mais no sentido Leste (Vila Aparecida) e à Oeste à linha do trem e ao Rio Jaguari-Mirim, com os bairros operários (Vila Conceição e Vila Operária). Ao Sul, a malha urbana praticamente se manteve, apenas surgindo o novo cemitério.

Figura 48. Av. Dona Gertrudes nas primeiras décadas do século XX. Foto tirada do palacete que hoje funciona como o Clube Palmeiras.



Fonte: Câmara Municipal de São João da Boa Vista, 192?.

A principal avenida do centro da cidade, a Av. Dona Gertrudes, se chamava Rua Francisco Glicério, em 1892, e, desde aquela época, já se mostrava como um importante eixo estruturador da cidade, abrigando comércios, serviços e algumas residências de “alto padrão”.

Portanto, o município de São João da Boa Vista, assim como outras cidades de mesmo porte no interior paulista, teve seu maior crescimento e desenvolvimento com a chegada das ferrovias, no final do século XIX e mantém seu estreito vínculo, até hoje, com o meio rural.

Figura 49. Av. Dona Gertrudes nas primeiras décadas do século XX. À esquerda, uma parte do palacete que hoje funciona como o Clube Palmeiras.



Fonte: Câmara Municipal de São João da Boa Vista, 192?.

Figura 50. Vista aérea de São João da Boa Vista em 1960, ao centro o Largo da Matriz.



Fonte: Falconi, 2010.

Figura 51. Praça Joaquim José localizada na Av. Dona Gertrudes, ao fundo o Igreja Matriz (Catedral), em meados da década de 1940.



Fonte: Falconi, 2010.

Figura 52. Vista aérea de São João da Boa Vista em 2005.



Fonte: Leonardo Beraldo, 2005. Acesso em 21 out. 2021. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Jo%C3%A3o_da_Boa_Vista.

Figura 53. Av. Dona Gertrudes atualmente. À direita, uma parte do atual Clube Palmeiras.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 54. Av. Dona Gertrudes. À esquerda, uma parte do Clube Palmeiras.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 55. Praça Joaquim José atualmente.



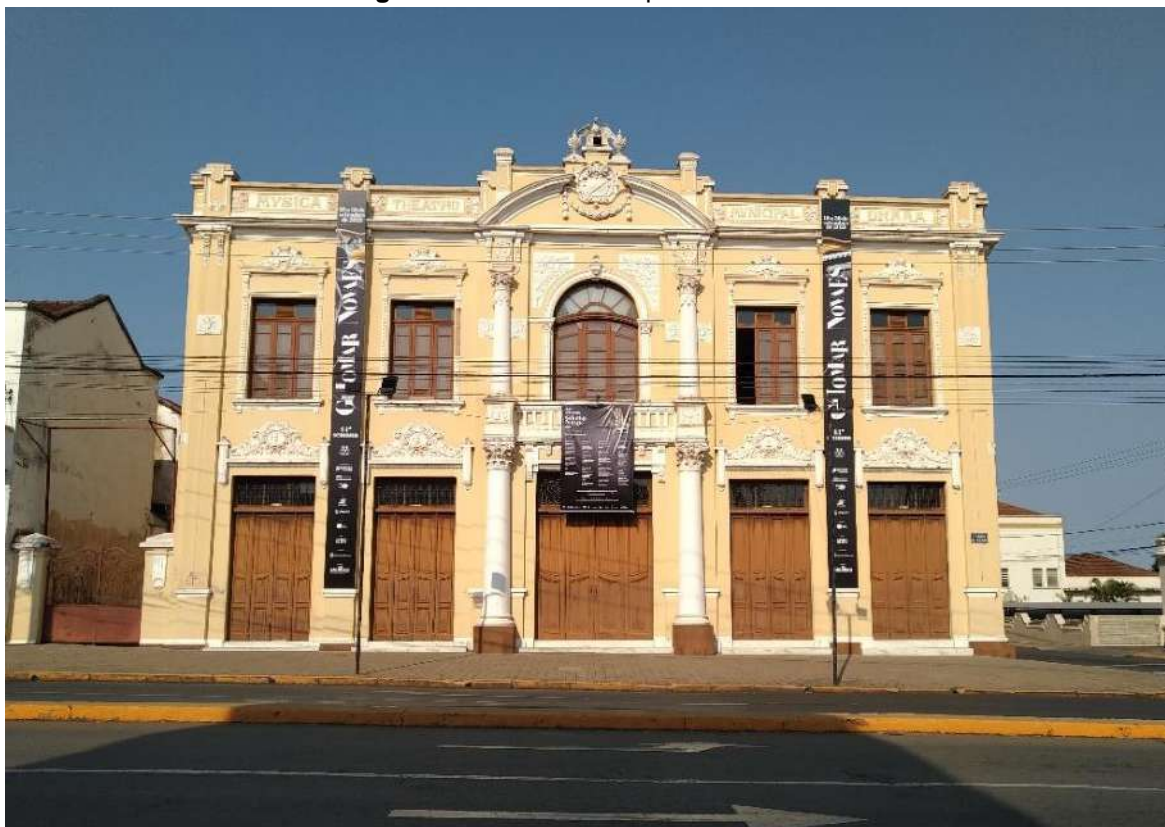
Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 56. Teatro Municipal, década de 1920.



Fonte: Menezes, 2014.

Figura 57. Teatro Municipal atualmente.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 58. Teatro Municipal atualmente.



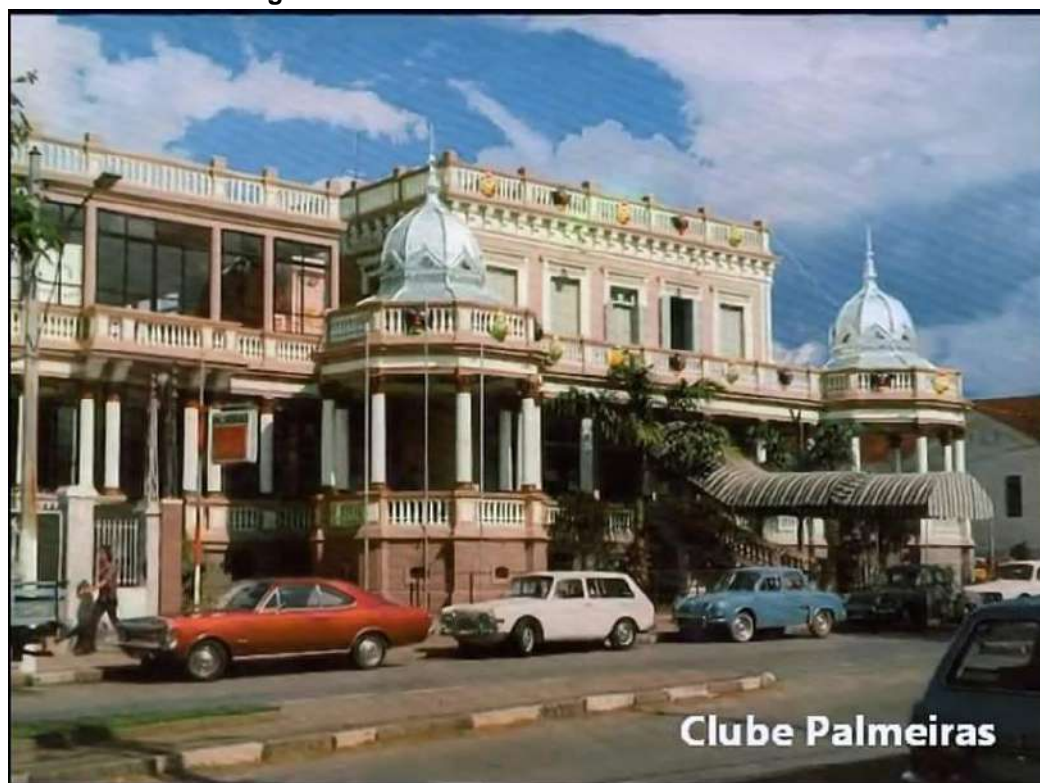
Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 59. Palacete construído pelo Coronel João Osório na década de 1920, hoje atual sede do Clube Palmeiras, localizado na Av. Dona Gertrudes.



Fonte: Falconi, 2010.

Figura 60. Clube Palmeiras na década de 1970.



Fonte: Câmara Municipal de São João da Boa Vista, 197?.

Figura 61. Clube Palmeiras em 2017, antes da reforma.



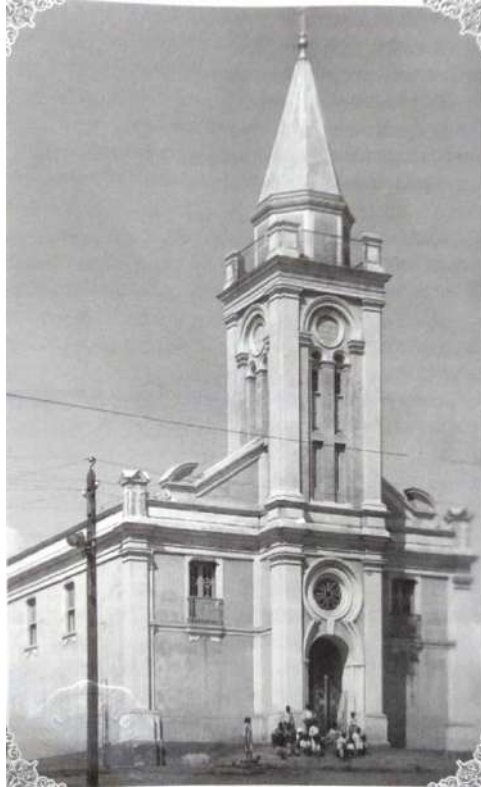
Fonte: Reprodução de Museu Virtual do Futebol, 2017.

Figura 62. Clube Palmeiras, atualmente, após reforma em 2019.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 63. Igreja N. Senhora do Rosário em 1920.



Fonte: Falconi, 2010.

Figura 64. Igreja do Rosário atualmente.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 65. Vista parcial de São João da Boa Vista, vendo-se em primeiro plano a Rua Campos Salles, na década de 1920.



Fonte: Falconi, 2010.

Figura 66. Vista parcial de São João da Boa Vista, nos primeiros anos do século XX. Ao fundo, Igreja Matriz (Catedral). Teatro ainda não existia. As ruas paravam no Córrego São João.



Fonte: Falconi, 2010.

3.7. Evolução urbana

Apesar da cidade ter nascido na porção norte do município, do qual hoje é o atual Bairro Rosário, o seu crescimento ao longo das décadas se deu no sentido sul. Os primeiros anos da Vila, Freguesia e Município se deram de forma contida, todavia foi a partir da chegada das ferrovias que este cenário começou a mudar.

A expansão ainda se manteve moderada, mas um pouco mais acelerada com a chegada das ferrovias e houve o fortalecimento da economia, com novos tipos de comércio e serviços. Deste modo, o setor Sudoeste ganhou mais força, principalmente após o declínio do café resultando abertura de espaço para o setor industrial, mesmo que timidamente, visto que não existiam grandes indústrias pelo interior do Estado, pois se concentravam na capital.

A população operária, que foi nascendo junto às indústrias e fábricas, passou a construir suas casas ao lado oposto da linha férrea, no sentido Oeste. Esse movimento caracterizou-se como segregador, já que a linha férrea se torna uma barreira física espacial e passa a segregar o espaço urbano, que antes não acontecia.

As primeiras décadas do século XX tiveram um crescimento urbano mais tímido e, de fato, tornou-se mais expressivo a partir da década de 1970, quando a maioria da população “sanjoanense” se concentrava na zona urbana (59%, de acordo com IBGE) e a economia do setor terciário se potencializa, com algumas indústrias maiores vindas para o interior do estado de São Paulo.

Entretanto, foi no século XXI que a malha urbana do município se expandiu, vertiginosamente, e mais de 90% da população total passou a residir na zona urbana (IBGE, 2000). O crescimento se deu em todos os campos, tanto no residencial, quanto no comercial e industrial, o que instigou a ampliação de todas as infraestruturas urbanas para poder atender a essas novas demandas.

Os setores sul e leste foram os que mais cresceram nessas duas primeiras décadas do século. Ao Sul, concentram-se os bairros mais populares e o surgimento dos loteamentos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). À Leste, se consolidaram os bairros elitizados com condomínios fechados de alto e médio padrão, considerando que é a região da cidade que mais se beneficia com a vista da Serra da Mantiqueira, fator importante a ser explorado pelo mercado imobiliário.

O crescimento manteve-se relativamente contido entre esses dois núcleos até a década de 1940 (com exceção para a vila operária para oeste da linha férrea), ganhando força nos anos seguintes o vetor sudoeste até os anos 1970. A partir de então, um relevante espraiamento, com ênfase nos vetores leste e sul, configuram a área urbana atual. A ferrovia e os rios da Prata e Jaguari-Mirim representaram um elemento de inibição da ocupação oeste e norte, enquanto que a rodovia SP-342, apesar de pouco transponível, não parece ter exercido o mesmo papel (FGMF, 2014).

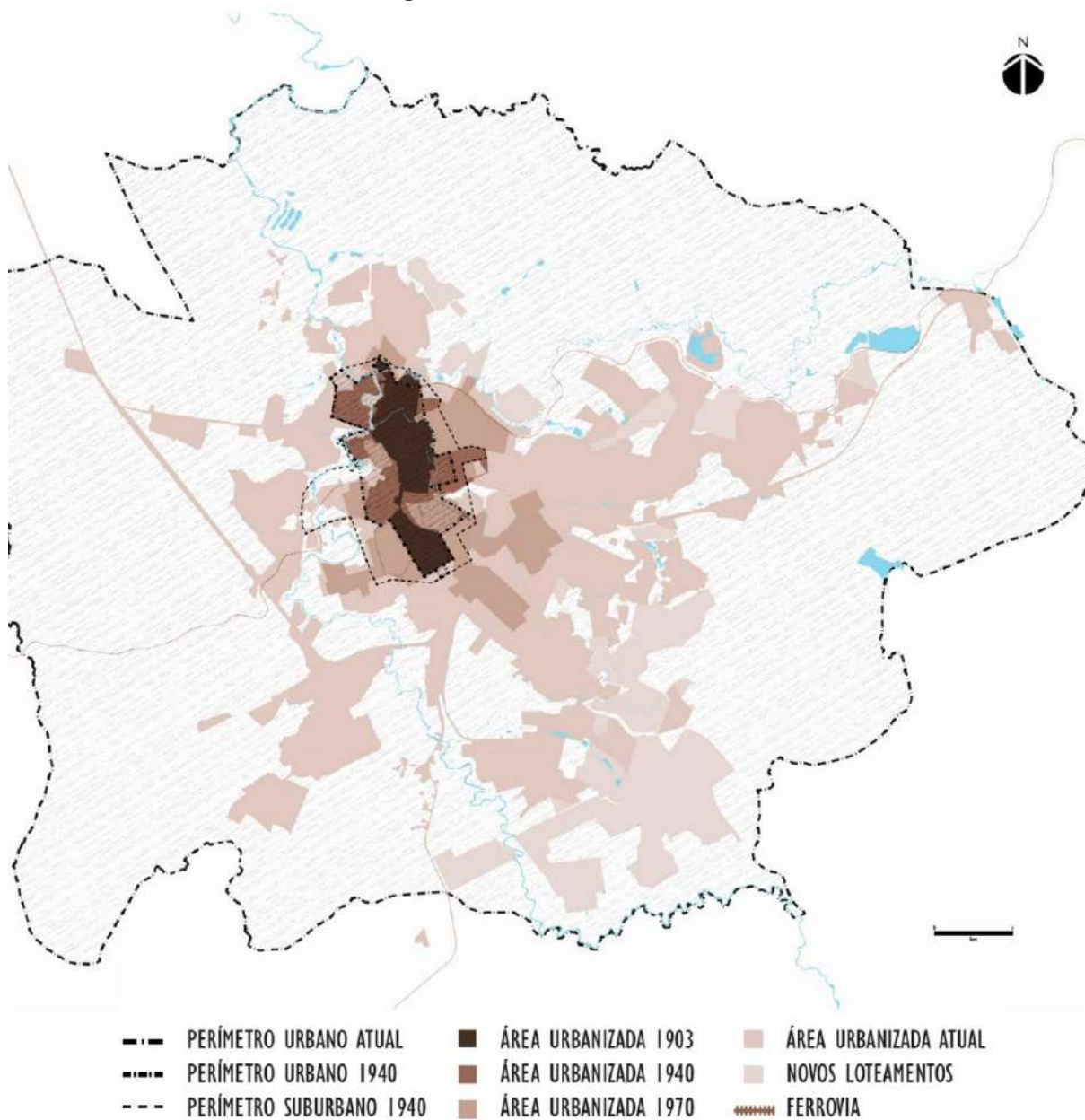
Figura 67. Município de São João da Boa Vista e divisão de setores proposta.



Fonte: Cadastro Municipal de SJBV, 2014. IBGE 2010. FGMF, 2014.

Desde 1978, conjuntos habitacionais de interesse social vêm sendo construídos no município, e isso se deve aos programas governamentais que financiam as construções voltadas a populações de baixa renda. Esses conjuntos, em sua maioria, se situam em locais pouco valorizados e isoladas do tecido urbano.

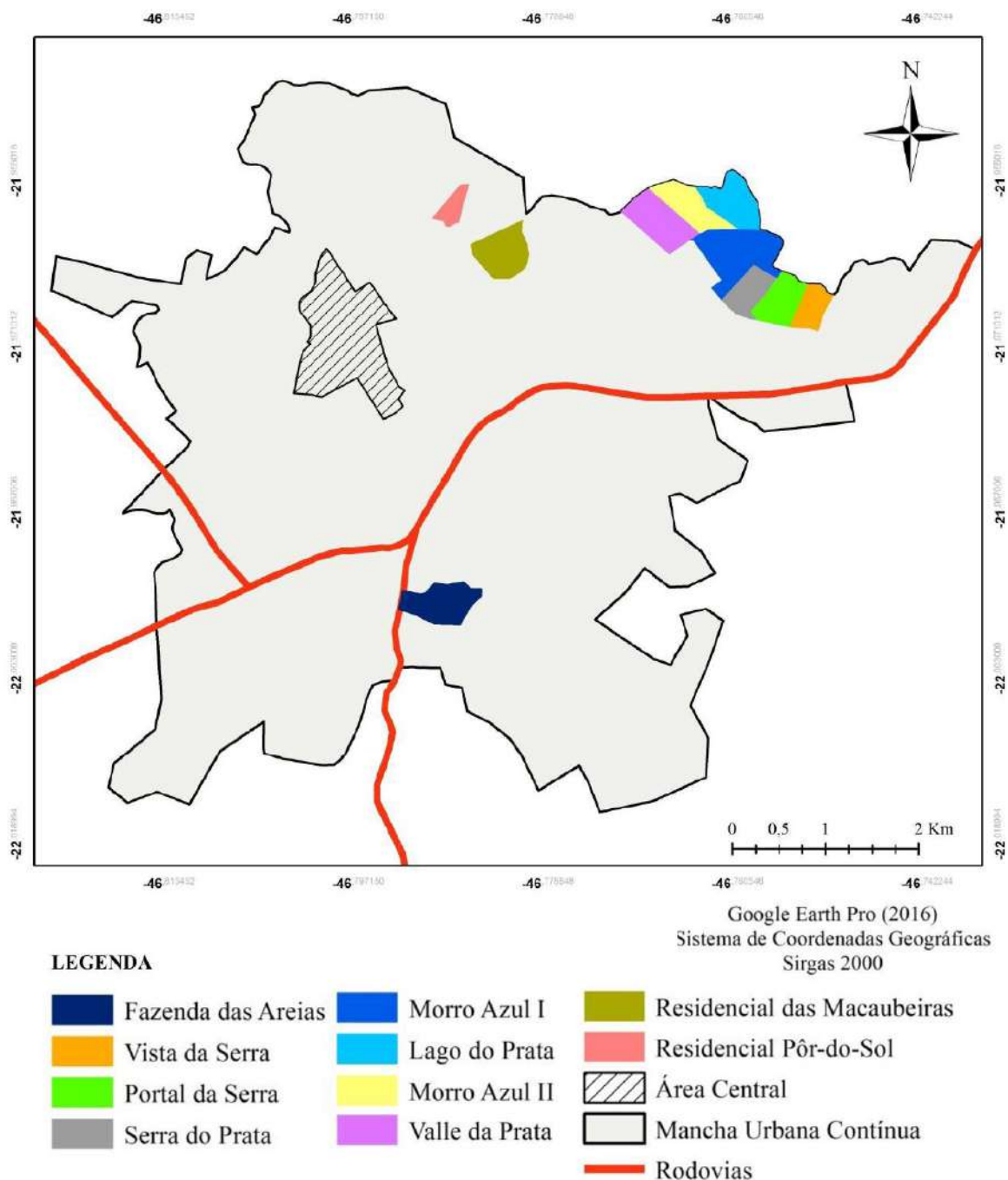
Figura 68. Perímetros Urbanos.



Fonte: Cadastro Municipal de São João da Boa Vista, 2014. FGMF, 2014.

A cidade tem passado por uma fragmentação do território, desde o começo dos anos 2000, com o surgimento de mais de 10 condomínios fechados de alto e médio padrão na região Leste, que, por sua natureza, já são isolados da cidade com muros que impedem a livre circulação, ou seja, em outras palavras, já nascem apartados da malha urbana.

Figura 69. Mapa com a localização dos condomínios fechados em São João da Boa Vista/SP.



Realização: Charles Serra Tabarin, 2016.

A grande maioria destes condomínios fechados possuem fácil acesso à Rodovia SP-342, que liga São Paulo/SP à Águas da Prata/SP e, a maioria está há menos de 1km de um hospital particular, o Hospital da Unimed. Além disso, a infraestrutura urbana desta região, dispõem de avenidas, ciclovias, grandes supermercados, clubes, parques e praças.

Figura 70. Muros dos condomínios fechados de alto padrão localizados à Leste da cidade. Ao fundo, a Serra da Mantiqueira.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

A partir de 2010, o lado oposto à Rodovia SP-342 (região Sul), teve mais de 14 projetos de habitação de interesse social aprovados e executados (aproximadamente 13 000 lotes), totalmente afastados do centro urbano e em áreas desfavoráveis (ABREU, 2018), “isso representa uma capacidade de acomodar uma população de 40.000 habitantes – ou aproximadamente 47% da população atual da cidade” (FGMF, 2014, p. 106). Em 2021 ainda há mais loteamentos saindo do papel, como o Conjunto Habitacional Jardim Nova União aprovado em 2014 (ver figuras 71, 72 e 73). Sobre a quantidade de novos loteamentos, “é um número exagerado, que não encontra estatísticas razoáveis de demanda mesmo se considerada a demanda habitacional das cidades do entorno” (FGMF, 2014, p. 106).

Figura 71. Conjunto Habitacional Jardim Nova União visto da Estrada que liga São João da Boa Vista/SP à Andradas/MG. Atenção para a grande movimentação de terra necessária para a execução deste projeto, necessitando concretar uma parte do talude (à esquerda).



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 72. Conjunto Habitacional Jardim Nova União.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 73. Ao lado do Conjunto Habitacional Jardim Nova União, novos loteamentos populares serão abertos.

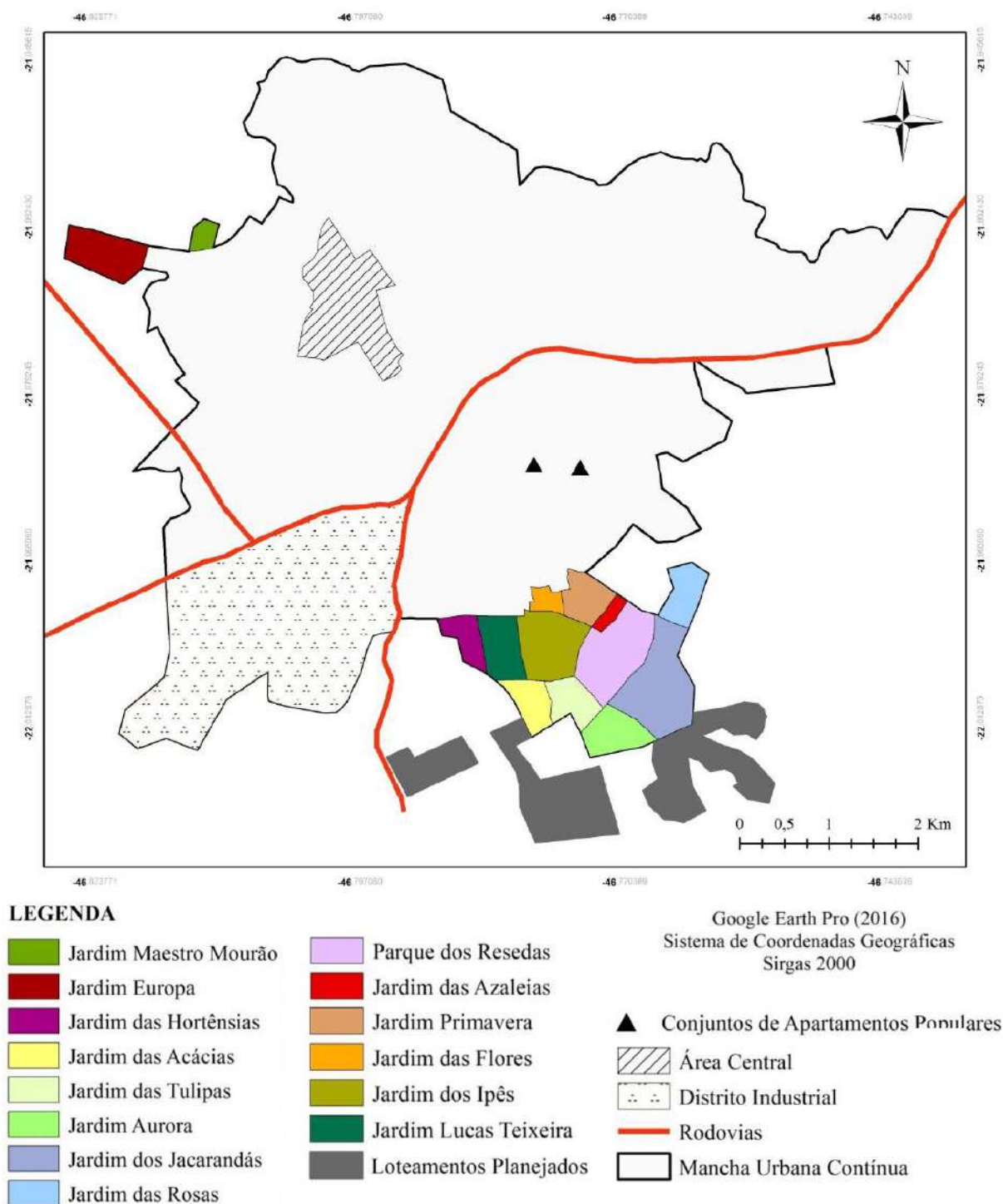


Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

O Plano Diretor da cidade assegura uma destinação de 10% do loteamento para espaços de lazer e alguns destes loteamentos populares foram aprovados apenas com 2%. Ressalta-se, nesses casos que o autor dos projetos era a mesma pessoa responsável por aprová-los na Prefeitura (ABREU, 2018). Com isso, todos os loteamentos da cidade foram embargados pelo Ministério Público para investigações, em 2016, ficando suspenso a abertura de novos loteamentos até a aprovação final do Plano Diretor que ocorreu em 2019.

A expansão imobiliária promovida por diferentes empreendedores resultou num parcelamento do solo de baixa densidade e de fronteiras alargadas, sem o particular cuidado de promover o aumento de ligações aos bairros vizinhos e entre diferentes setores da cidade (FGMF, 2014, p.46).

Figura 74. Mapa dos loteamentos populares recentes implantados em São João da Boa Vista até 2016.



Realização: Charles Serra Tabarin, 2016.

A maioria dos bairros foram financiados pelo PMCMV, sendo apenas os bairros Jardim Maestro Mourão (ao Norte), Jardim dos Ipês e Jardim Primavera (ambos ao Sul), financiados por outros programas habitacionais.

Figura 75. Jardim Aurora, ao fundo Parque dos Resedás.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 76. Fachada típica dos bairros populares. Testada de lote aproximadamente de 8m.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

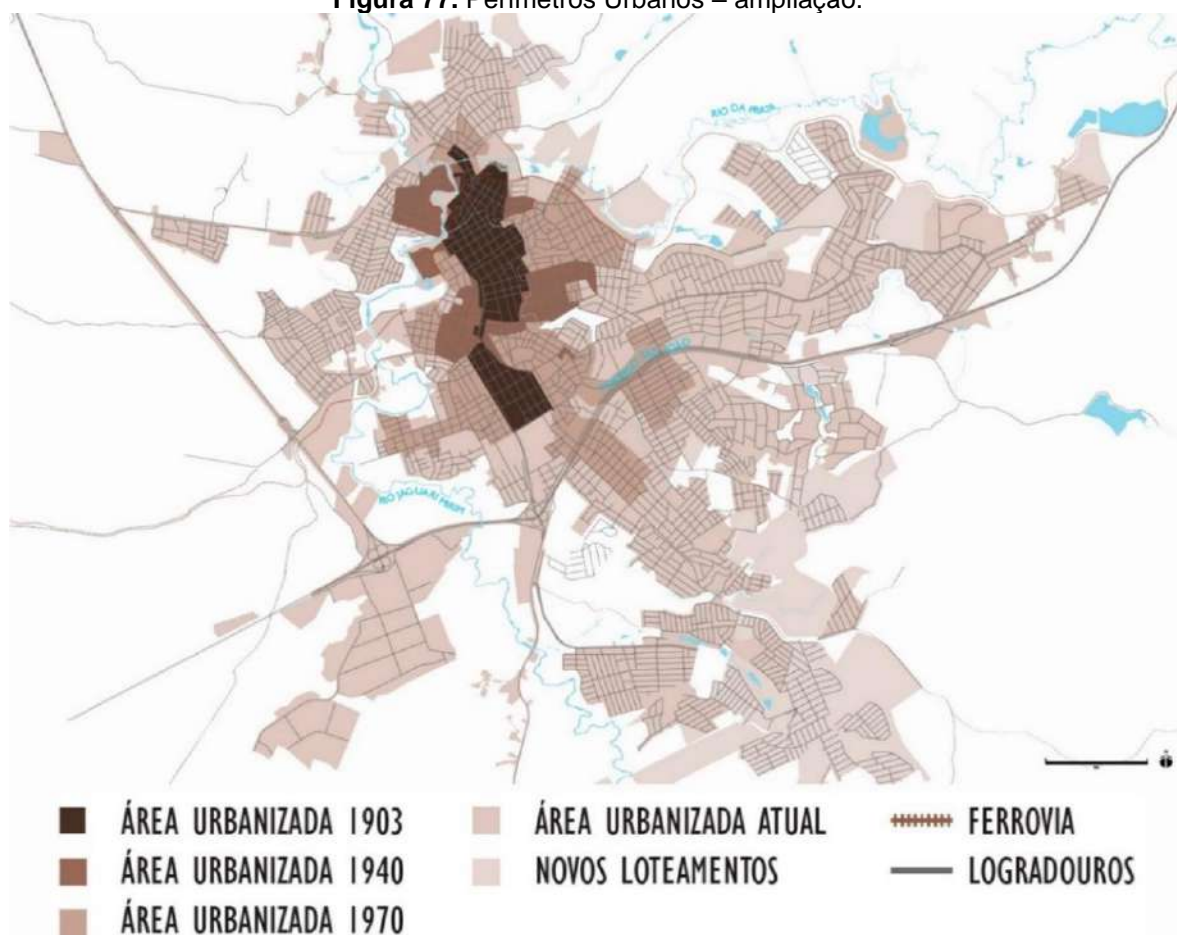
A problemática do não cumprimento com as exigências mínimas exigidas e impostas pelo Plano Diretor, ocasionou, por exemplo, a reclamação por parte dos moradores do Parque Resedás, – um dos maiores bairros populares feitos pelo

PMCMV com quase 1 000 unidades – pela falta de áreas de lazer e equipamentos de saúde, levando a população a usar o do bairro vizinho (Jardim das Azaleias). Não foi somente nesse bairro que os problemas surgiram.

Novas reclamações têm surgido no bairro de habitação social Jardim das Tulipas. Dentre as queixas dos moradores, há a falta de infraestrutura. Em uma das ruas do bairro não há asfaltamento e iluminação, além de descarte irregular de lixo e problemas com a rede de esgoto (G1, 2016 apud TABARIN, 2016).

Além disso, a urbanidade fica comprometida com tantas ruas monótonas, sem arborização e com a baixa oferta de equipamentos de lazer e recreação. A rua, que tem todo seu potencial de complementar a formação de seus cidadãos, acaba se tornando apenas um local de passagem dos carros.

Figura 77. Perímetros Urbanos – ampliação.



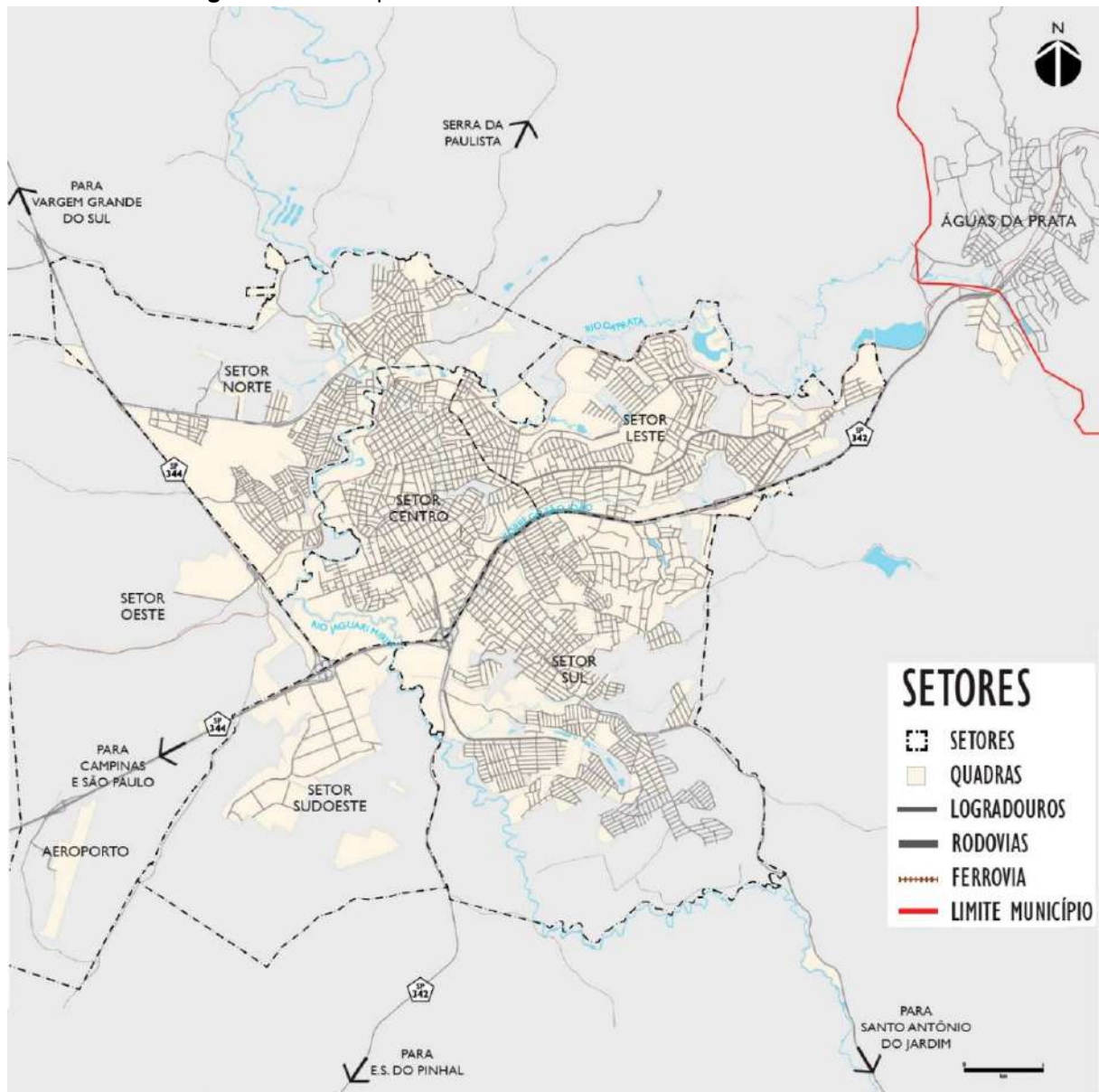
Fonte: Cadastro Municipal de São João da Boa Vista, 2014. FGMF, 2014.

Portanto, o mapa acima deixa claro como, após a década de 1970, os eixos Sul e Leste se expandiram, evidenciando o setor Sul com a maior quantidade, em área,

de novos loteamentos. Concomitantemente a este fato, fica visível que esses novos loteamentos provocaram vários vazios ao longo da malha urbana e situam-se muito afastados do centro principal da cidade e das infraestruturas consolidadas.

Ademais, também fica perceptível que a Ferrovia e os rios Jaguari-Mirim e da Prata foram as barreiras que mais limitaram a ocupação territorial no sentido Norte, Oeste e Sudoeste, e a Rodovia SP-342, que apesar de ser uma forte barreira no tecido urbano, não impediu que a cidade crescesse no sentido Sul.

Figura 78. Município de São João da Boa Vista e divisão de setores.



Fonte: Cadastro Municipal de SJBV, 2014. IBGE 2010. FGMF, 2014.

Outro eixo recente, apartado da malha urbana e da estrutura viária, é o Distrito Industrial, localizado à Sudoeste, no entroncamento das rodovias SP-342 e SP-344, e próximo ao aeroporto. De acordo com FGMF (2014), que elaborou a análise e os mapas do município em 2014 para servir como base para o debate do novo Plano Diretor que começou em 2015, “configura um tecido funcionalmente independente e pouco irrigado, o que chama atenção pelo fato de ser um local de atração de empregos”.

À vista disso, o antigo Plano Diretor, aprovado em 2006, foi quem definiu as zonas destinadas às habitações de interesse social em que foram demarcadas nos limites da urbanização consolidada, em locais apartados da malha urbana, porém nunca em áreas munidas de infraestruturas, o que corrobora para a segregação socioespacial. Além disso, o mesmo plano possuía um perímetro urbano muito maior que o existente, abrindo a oportunidade para que esses loteamentos surgissem em massa.

A problemática dos loteamentos irregulares e das aprovações sem maior controle por parte da Prefeitura Municipal se iniciou com a expansão do perímetro urbano de São João da Boa Vista, fato que permitiu que todos os proprietários de terras, antes rurais, tivessem o direito de construir loteamentos. Com isso, o número de loteamentos em construção na cidade se expandiu em quantidade e tamanho, contudo as infraestruturas básicas não correspondem a essa expansão (TABARIN, 2016, p. 48).

O número de loteamentos construídos e a serem aprovados não correspondem à real demanda da população que teve um crescimento populacional de pouco mais de 6 mil habitantes durante a primeira década do milênio (IBGE, 2000 e 2010). Essa fragmentação que está acontecendo é fruto da especulação imobiliária que visa a quantidade e não a qualidade.

Esse movimento sincrônico acarreta espaços urbanos monótonos, sem qualidade espacial e com baixa urbanidade. Nitidamente, São João da Boa Vista está se polarizando: de um lado da rodovia a população de baixa renda cada vez mais distante das infraestruturas consolidadas, do outro, a população de alta renda em seus bairros fortificados, que ao longo dos anos, têm recebido equipamentos públicos que compõem uma nova centralidade, como é o caso do deslocamento do Fórum que se situava no antigo centro histórico e hoje está na região Leste da cidade.

Com isso, percebe-se que o não cumprimento da legislação em vigor, no município de São João da Boa Vista, impulsiona a expansão urbana e mantém os vazios urbanos. A população mais vulnerável é empurrada para as franjas da urbe, locais com notórios déficits de equipamentos urbanos nas diversas áreas de interesse da vida comunitária: educação, saúde, transporte, lazer, segurança, direito ao meio ambiente e à paisagem. Os agentes produtores hegemônicos do espaço urbano (Estado, promotores imobiliários e proprietários fundiários) descumprem as políticas urbanas e, com isso, desfavorecem o crescimento justo e equilibrado da cidade, estimulando problemas urbanos como inacessibilidade, desigualdades e segregação socioespacial e degradação das antigas áreas urbanizadas (TABARIN, 2016).

Essa fragmentação do território impede que processos cidadãos aconteçam de maneira democrática nos espaços urbanos, principalmente, quando não se investe nos espaços públicos de qualidade resultando na obsolescência da urbe. Além de um crescimento desordenado, a população necessita de um deslocamento muito maior para acessar as infraestruturas consolidadas do município, como hospitais, cartórios, despachantes e comércios/serviços específicos que se localizam, em sua maioria, no setor Centro.

Tantos os mais recentes como os futuros loteamentos serão implantados na região sul, segundo dados da Prefeitura, sendo predominantemente residenciais, o que consolida um padrão de ocupação territorial pouco dinâmica, pois cria polos dormitórios (com densidade muito baixa) afastando a população residente do restante da cidade e de sua vida. O poder público fez investimentos enormes para infra estruturar este novo território, deixando de investir na qualificação dos equipamentos públicos já estabelecidos. Ao mesmo tempo, a população mora longe do trabalho e serviços urbanos em geral, gasta muito tempo em deslocamentos e não tem acesso a tudo o que a cidade já oferece (FGMF, 2014 apud ABREU, 2018).

Os agentes imobiliários, de uma certa forma, definem onde a população de alta e baixa renda deverá habitar, que por sua vez, nunca próximos. É custoso levar infraestrutura de esgoto, água, pavimentação e iluminação pública para uma gleba distante e periférica, ao invés de desenvolver um Conjunto Habitacional bem projetado e conectado com a malha urbana, com espaços públicos funcionais e que agreguem na vida dessa população.

A médio e longo prazos, muitos problemas surgem em decorrência dessa setorização do espaço urbano, como por exemplo esses bairros estritamente residenciais que se tornam “polos dormitórios” e que fazem seus moradores se

deslocarem distâncias longínquas, desperdiçando tempo no trânsito para ir ao trabalho ou realizar algum serviço simples.

Considerando um meio de minimizar os efeitos perversos dessa segregação socioespacial, corrobora a implementação dos preceitos dos espaços educadores nos processos de planejamento e gestão urbana, sendo incluído como diretriz no Plano Diretor, para que os novos espaços que surgirão na cidade sejam pensados dentro da lógica das Cidades Educadoras e, assim, não fiquem apenas no discurso de que a cidade deve ser pensada para todos. Isto é, na teoria os Planos Diretores foram criados tendo como finalidade o controle das transformações, cumprindo os protocolos estipulados nas Legislações Municipais e do Estatuto da Cidade e, por sua vez, na prática, acabaram por solidificar os interesses do mercado imobiliário que são contraditórios aos interesses da grande maioria da população.

Portanto, legítima a importância dos conceitos da AICE no processo de planejamento e constituição de nossas cidades, especialmente na concepção dos espaços públicos que promovem e abarcam a convivência coletiva, e em muitos casos, são apropriados como forma de lazer e recreação, principalmente pela população de baixa renda que vê a rua como uma extensão de seu quintal e estabelece uma estreita ligação afetiva com a cidade. Por isso, é tão importante incitar processos educadores nas concepções espaciais da *urbe*, adaptando novos usos, propondo intervenções e equipamentos urbanos que acolham todos que quiserem usufruir dos dispositivos dos espaços públicos.

No caso de São João da Boa Vista/SP, ficou nítido que a urbanidade dos novos bairros está afetada e, com isso, se apropriar de ideais educadores para transformar tais localidades, torna-se um caminho viável a mitigar as consequências dessa dispersão espacial e baixa densidade construtiva associada à desigualdade social. Compreender o processo de formação urbana ao longo das décadas e apontar soluções educadoras, nos permite enxergar os erros e acertos, ganhos e perdas das escolhas e decisões tomadas pelo poder público, e dessa forma, guiar os passos futuros do município.

4. O PLANO DIRETOR DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA/SP E OS CONCEITOS DA ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DAS CIDADES EDUCADORAS

Este capítulo procura elucidar questões que se referem ao processo de planejamento urbano do município de São João da Boa Vista/SP e sugerir que os conceitos das Cidades Educadoras sejam apropriados nas decisões dos gestores públicos, incorporando-os ao Plano Diretor e às suas diretrizes. Para isso, análises referentes aos instrumentos da política de planejamento urbano e Leis Municipais, ao longo das décadas, serão pontuadas para uma melhor compreensão da trajetória burocrática naquilo que tange o planejamento e a organização do crescimento urbano, com a finalidade de evidenciar discursos e ideias que tenham impulsionado, ou não, de alguma forma, espaços potencialmente educadores na cidade. Em suma, as páginas a seguir mostrarão as principais leis que estabeleceram essa relação com o delineamento urbano e uma sugestão de emenda aditiva ao atual Plano Diretor do município de São João da Boa Vista/SP, aprovado em 2019, com orientações, regras e preceitos que favoreçam processos educadores no território.

4.1. Como amenizar as problemáticas urbanas do município?

Como constatado anteriormente, a cidade está se dispersando em dois vetores de expansão: Leste e Sul. As edificações que surgem são de baixo gabarito e espalhadas se comparadas às grandes cidades compactas. Esta baixa densidade urbana acarreta “grandes perdas financeiras e ambientais para a cidade” (FGMF, 2014, p. 111), já que essa periferização difusa impulsionada pelo mercado imobiliário exige a criação de redes de infraestruturas urbanas para que possam atender às novas demandas mais longínquas, o que eleva seus custos.

Concomitantemente a este fato, as terras que antes eram usadas para a produtividade agrícola dão lugar à impermeabilização do solo e produção de resíduos que poluem e agredem o meio ambiente. Além disso, os condomínios fechados têm o agravante de se tornarem “barreiras urbanas e não-lugares” (FGMF, 2014), ocasionando engarrafamentos e trânsito intenso nas vias arteriais. Com isso, a urbanidade se dissipa.

Um claro exemplo dessa dispersão urbana são os loteamentos abertos na Zona Leste da cidade, como é o caso do Recanto do Bosque que, após mais de dois anos de inauguração, ainda apresenta poucas construções (ver figuras 79, 80 e 81). Os

bairros ao seu redor, apesar de serem mais antigos, também evidenciam vazios urbanos característicos da especulação imobiliária (ver figura 80).

Figura 79. Av. Dr. Otávio da Silva Bastos pertencente ao loteamento Recanto do Bosque inaugurado em 2019. Após mais de 2 anos, poucas construções surgiram.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 80. Vista aérea do loteamento Recanto do Bosque inaugurado em 2019.



Fonte: Google Maps, captura novembro de 2021.

Figura 81. Av. Dr. Otávio da Silva Bastos pertencente ao loteamento Recanto do Bosque inaugurado em 2019. Após mais de dois anos, poucas construções surgiram.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

A dispersão urbana ou espraiamento é definido como a redução de áreas rurais devido ao aumento da área urbanizada de uma cidade e seus subúrbios, criando cenários de ocupação difusa. Este fenômeno ameaça o meio ambiente, a produtividade agrícola, o equilíbrio funcional da cidade e, sobretudo a qualidade de vida dos residentes da cidade e da periferia. A tipologia de baixíssima densidade, com habitações unifamiliares e segregação de usos, resulta em bairros homogêneos, sem acesso a comércio e serviços vicinais, e sem um centro agregador ou lugar de encontro. Os enclaves urbanos criados por este processo são dissociados do tecido urbano da cidade consolidada e seus equipamentos, e são constituídos por uma malha de baixa conectividade (FGMF, 2014, p. 110).

Em suma, a “cidade difusa gera uma estrutura urbana pouco coesa, problemática para o transporte e dispendiosa quanto à implantação e manutenção de infraestruturas” (FGMF, 2014, p. 110). E como consequência, o poder público perde a possibilidade de investir em requalificação de áreas já estabelecidas para investir em serviços de infraestruturas nas novas áreas. Isto é, ocasiona um custo muito superior aos cofres públicos do que se apenas tivesse direcionado tais gastos para requalificar espaços consolidados.

Em contrapartida, a cidade compacta é composta por um sistema urbano frequentemente policêntrico, de uso misto, com alta densidade habitacional e alta qualidade ambiental. Seu sistema de mobilidade é mais eficiente devido às distâncias serem mais curtas: orientado para pedestre e ciclistas, é focado no transporte público e na integração dos espaços urbanos.
(...) No entanto, é importante ressaltar que a densidade, por si só não é um indicador de qualidade ambiental urbana, já que com uma mesma densidade

é possível compor diferentes formas urbanas, com diferentes configurações de espaços, condições microclimáticas e distribuições de usos. Existem cidades muito densas e muito agradáveis, como Paris e Barcelona, o que demonstra que densidade não é uma antítese de qualidade urbana, nem verticalização é sinônimo de densidade (FGMF, 2014, p. 110).

Algumas conjecturas podem orientar e direcionar os próximos passos do município de São João da Boa Vista/SP para uma melhor articulação e compactação do seu território, principalmente quando relacionados ao viés educador. O primeiro passo é não abrir novos loteamentos, pois já há uma reserva fundiária, muito além da necessidade do município, que atenderá, tranquilamente, as demandas futuras pelas próximas décadas. Simultaneamente, torna-se necessário um adensamento maior dos bairros, principalmente aqueles mais próximos às centralidades, garantindo uma maior concentração de pessoas que usufruam dos espaços consolidados da urbe. Como consequência, tais espaços públicos se tornam mais seguros, já que a maior circulação de pessoas realça a vitalidade daquele local e induz a segurança devido aos “olhos da rua”, que ajudam a fiscalizar e a inibir situações violentas (JACOBS, 2000). Este preceito é uma das principais características das Cidades Educadoras que visam a democratização urbana através da convivência coletiva da urbe.

Além disso, a médio e longo prazo, os custos de manutenção das infraestruturas urbanas acabam por serem muito menores quando os bairros são mais compactos, já que uma intervenção pontual possui a capacidade de afetar a qualidade de vida de uma quantidade muito superior de pessoas, se comparado à locais menos adensados. Esse processo favorece a urbanidade.

Outro ponto, este acaba sendo uma consequência do adensamento, é a promoção da acessibilidade por meio do encurtamento de distâncias que também valorizam o uso de bicicletas ou a circulação realizada de forma peatonal, evitando a mobilidade motorizada que polui e impacta o meio ambiente. Para isso, os espaços públicos e as conexões entre os equipamentos urbanos devem favorecer e incentivar os deslocamentos realizados a pé, incitando a urbanidade. Dessa forma, o adensamento viabiliza investimentos que requalificam os espaços do cotidiano e, conseqüentemente, há uma aproximação das residências aos locais de trabalho.

O grau de urbanidade se intensifica quando possuímos diversidade em nossos espaços, quando a alteridade é incitada e respeitada. É quando há uma coexistência pacífica e cotidiana com a diferença, onde as pessoas se reconhecem como cidadãos

e se respeitam por esse motivo. Em outras palavras, a urbanidade é uma reunião dos costumes, formalidades e comportamentos que expressam respeito entre pessoas, que caminham para a civilidade e afabilidade, propiciada, principalmente, pela convivência nos espaços públicos, por isso a importância de se incentivar os deslocamentos a pé e a coletividade da *urbe*. E isso é o oposto da desigualdade e seus desdobramentos.

Não podemos citar o termo urbanidade sem relacioná-lo com civilidade, pois apresentam uma forte relação entre si, visto que urbanidade é um aspecto qualitativo do urbano e, para ser atingida, precisamos incitar a convivência coletiva e, desta forma, incitamos os processos de cidadania e coletividade. Isso caracteriza também a civilidade, já que são atos cidadãos de respeito, convivência, consideração e outras formalidades que se desdobram do ser social que somos. Todas essas qualidades inerentes às cidades estão estritamente vinculadas aos objetivos da AICE.

Esses conceitos são bastante explorados quando optamos por decisões que aportem os conceitos educadores inerentes aos espaços públicos, inclusive os novos projetos habitacionais, quando inseridos de maneira estratégica na malha urbana, visto que tais propostas podem solucionar ou mitigar problemas existentes. Contudo, possuem a capacidade de acentuar questões como segregação e inacessibilidade. Assim, o projeto e a intervenção urbana devem ser muito bem pensados e colocados para que não se agrave ou se crie mais problemas.

Portanto, as diretrizes e intenções estabelecidas no Plano Diretor são de suma importância para que processos democráticos incitem a melhoria da qualidade de vida das pessoas, por meio dos espaços públicos e coletivos da cidade. Ao delimitar áreas de intervenções, de preservação e expansão, concomitantemente, a todos os instrumentos do Plano Diretor, é imprescindível que todas essas questões citadas, anteriormente, sejam pensadas de forma clara e alheia às especulações do mercado.

As intervenções devem buscar compilar propostas que respondam as diligências por comércio e serviços, principalmente em locais mais afastados das centralidades. Porém, quando possível, tais projetos devem se concentrar em terrenos e áreas munidas de infraestruturas e localizados próximos às centralidades para que atendam às novas demandas que o projeto conceberá. De acordo com a FGMF (2014),

O aumento da população residente nas franjas das cidades cria uma nova demanda por comércio e serviços próximos que nem sempre é atendida, o que sempre acaba por resultar em segregação, dependência do automóvel e aumento da poluição. Programas públicos que estimulem a reinserção da população de diferentes faixas de renda no tecido consolidado, e desestimulem a ocupação periférica de baixa densidade são formas instrumentais de mitigar o problema (FGMF, 2014, p. 110).

Ao se tomar tais decisões em um partido de projeto, entendemos que a população de baixa renda, a mais prejudicada por morar afastada e não receber a mesma atenção por parte dos gestores municipais, se beneficia igualmente das qualidades urbanas que a cidade pode propiciar, principalmente, quando os equipamentos públicos de educação, saúde e lazer estão situados próximos a elas.

Desse modo, busca-se atingir um equilíbrio social para que se oponha às discrepâncias provocadas pelas desigualdades socioespaciais. Este equilíbrio é essencial para o desenvolvimento sólido e estável da cidade (FGMF, 2014). A partir destes princípios somados aos preceitos de espaços educadores, vinculando-os ao Plano Diretor, apresenta uma enorme potencialidade de amenizar as problemáticas urbanas expostas nesta dissertação a respeito do município de São João da Boa Vista/SP.

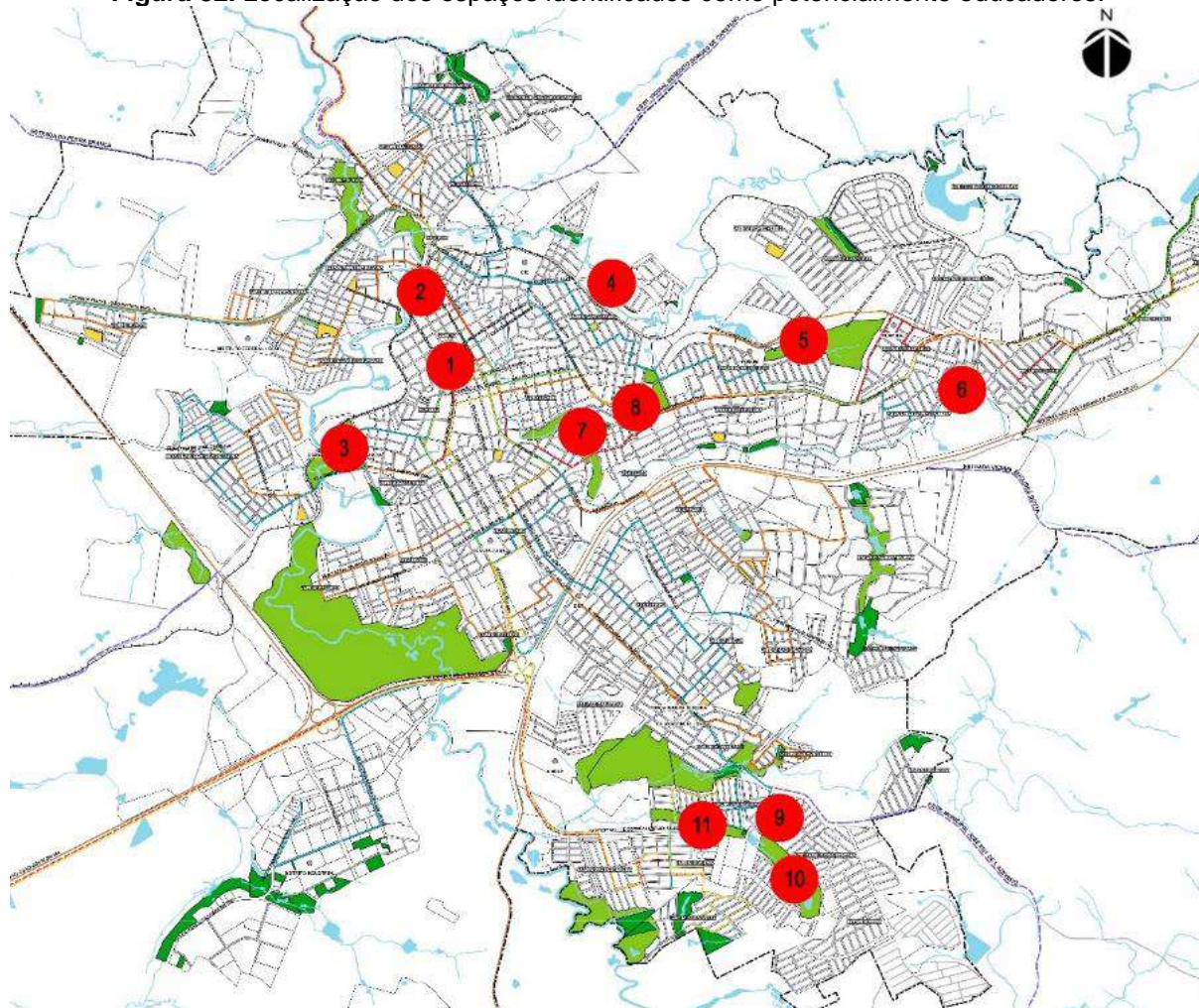
4.2. Espaços potencialmente educadores do município

Neste subcapítulo, será feita uma análise gráfica por meio de imagens, através dos conceitos basilares de Jan Gehl (2018), com a finalidade de tentar identificar os 05 parâmetros definidos por Merlin e Queiroga (2011, p. 10), baseados na “empíria, nas proposições teóricas e na Carta das Cidades Educadoras”, em uma escala de 0 a 10, onde 0 não apresenta tal parâmetro e 10 apresenta muito fortemente tal parâmetro. Sendo assim, os 05 parâmetros são:

- a. *Relações com entorno* – quando permitem ampla acessibilidade, respeitam o meio ambiente e consideram entorno;
- b. *História do lugar* – quando relatam a história do lugar desvelando os eventos significativos pregressos, evidenciam como e quando foram concebidos e construídos; revelam intencionalidades dos propositores (agentes sociais, políticos, autores);
- c. *Encontros humanos* – quando estimulam eventos sociais, políticos ou culturais (no stricto e lato sensu), promovem relações interpessoais e o respeito à alteridade;

- d. *Suscitar percepções* – Quando aguçam os órgãos dos sentidos humanos (visão, olfato, tato, audição, gustação) e facilitam a eclosão de sensações de estranhamento;
- e. *Qualidade do design* – Quando os programas de necessidades permitem múltiplos usos e atividades (contemplação, cultivo do corpo, descanso etc.) e, principalmente, dignificam o lugar como produção cultural oferecendo espaço de qualidade funcional, técnica, ética, política e estética à apropriação pública pela qualidade de seu desenho. (MERLIN; QUEIROGA, 2011, p.10).

Figura 82. Localização dos espaços identificados como potencialmente educadores.



Legenda:

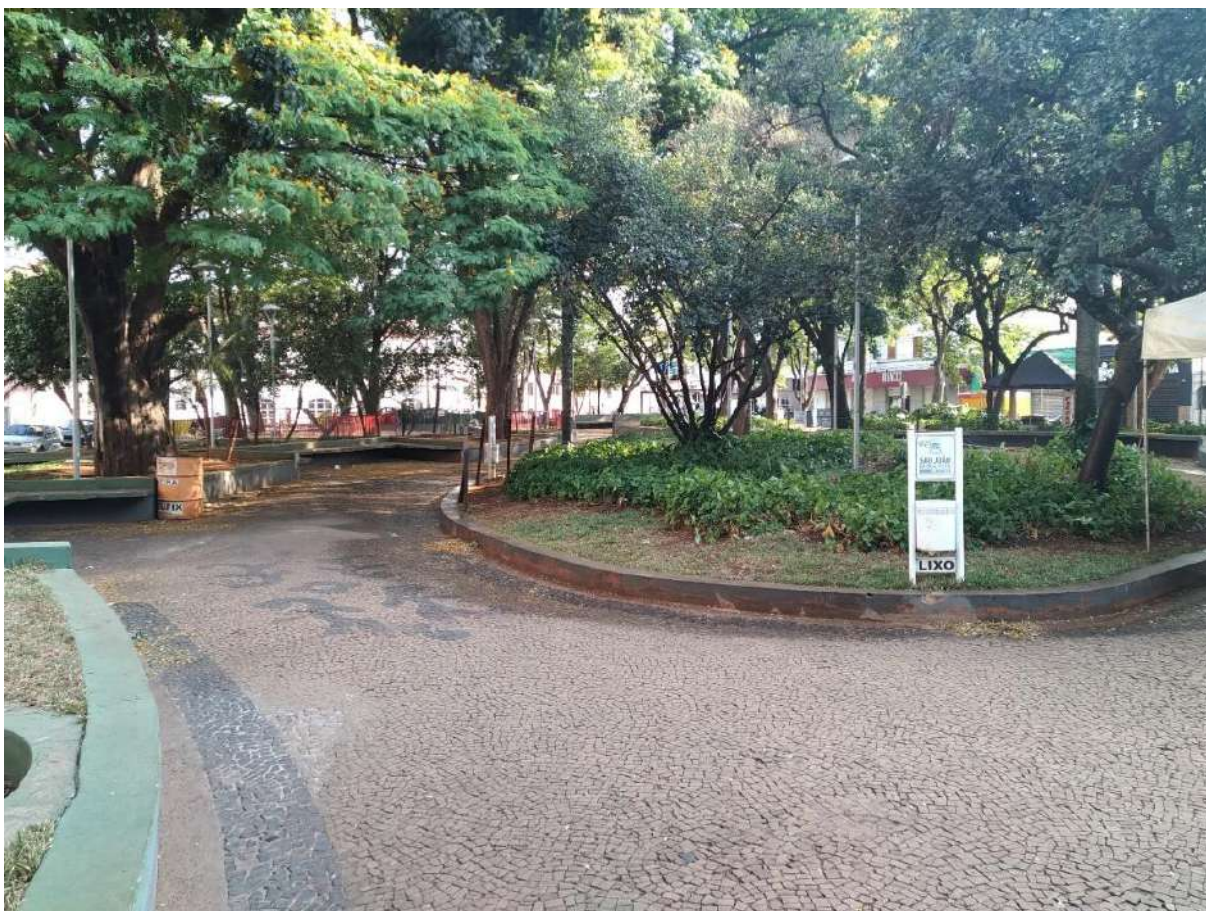
- 1 – Praça Coronel Joaquim José + Praça Governador Armando Salles (Largo da Matriz)
- 2 – Estação Ferroviária + Praça Joaquim Barbosa
- 3 – Parque Urbano Municipal Espaço Jovem Osmar Garcia (antigos barracões da CEAGESP)
- 4 – Parque da Cachoeira (vizinho ao condomínio fechado Macaubeiras)
- 5 – Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho (próximo ao Fórum e UNIFEOB)
- 6 – Praça José Láudis Salomão – Piscina
- 7 – Área de Preservação Permanente (APP) do Loteamento Jardim Leonor
- 8 – Parque Gastão Cardoso Michelazzo (ainda em processo de implantação)
- 9 – Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello
- 10 – Espaço verde vazio com um açude – sem nome
- 11 – Espaço verde (continuação) – sem nome

Fonte: Prefeitura Municipal de São João da Boa Vista, 2019 – modificado pela autora.

4.2.1. Praça Coronel Joaquim José e Praça Governador Armando Salles

A cidade apresenta alguns espaços com potenciais educadores que podem ser explorados para incentivar ainda mais a coletividade da *urbe*. Entre eles, o mais antigo é a Praça Joaquim José junto ao Largo da Matriz (Praça Governador Armando Salles) que apresenta um potencial significativo de lazer para sua população, muito procurado e frequentado aos finais de semana por todas as faixas sociais (ver figuras 83 a 86). Historicamente, as duas praças tiveram uma importância considerável no desenvolvimento da cidade, se estruturando como locais de lazer e recreação desde os seus primórdios.

Figura 83. Praça Coronel Joaquim José, principal praça da cidade, onde acontece vários eventos aos finais de semana.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 84. Fonteatro Emílio Caslini na Praça Coronel Joaquim José, principal praça da cidade, onde aos finais de semana costuma ter música ao vivo, orquestras e diversos tipos de outras apresentações e eventos.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 85. Praça Coronel Joaquim José, principal praça da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 86. Praça Governador Armando Salles (Largo da Matriz), ao lado da Praça Coronel Joaquim José.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Análise das figuras 83 a 86 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 8
- b. História do lugar – 8
- c. Encontros humanos – 9
- d. Suscitar percepções – 7
- e. Qualidade do design – 7

4.2.2. Estação Ferroviária e Praça Joaquim Barbosa

Outros espaços, mais recentes, advêm de requalificações e intervenções ocorridas de 2016, de modo a resgatar a importância da edificação histórica no contexto da cidade, como é o caso da Estação Ferroviária com a Praça Rui Barbosa (ver figuras 90 e 91) e dos antigos barracões da CEAGESP – que veremos mais adiante –, entregues entre 2019 e 2020 respectivamente, com um caráter cultural e educador.

A antiga Estação Ferroviária foi reformada e passou a se chamar “Estação das Artes”, abrigando a Academia de Letras, um teatro, sala de exposição e salão de ensaios para grupos musicais. Além disso, o Departamento de Turismo também se encontra neste local (ver figura 91).

Figura 87. Estação Ferroviária antes da reforma. À direita, parte da atual Praça Rui Barbosa.



Fonte: Google Street View captura de julho de 2015, acesso em 14 mar. 2022.

Já a Praça Rui Barbosa, passou por diversas transformações ao longo de sua trajetória que, na década de 1940, era uma praça que foi posteriormente reformulada na década de 1960 para ser um parque infantil. Anos depois, na década de 1980, teve uma EMEB construída em seu espaço e passou a ser cercada.

Deste modo, em 2019, foi apresentado um projeto para transferir a escola e resgatar a praça que antigamente existira naquele local. Assim, foi realizada a demolição da escola, desobstruindo o espaço público que se encontrava fragmentado. Uma das propostas para o novo espaço, agora amplo e calçado com pedras portuguesas, é para que também possa receber eventos culturais e feiras, além de ser um local de passagem e/ou permanência (ver figura 90).

Figura 88. Antiga EMEB Professor Carvalho Pinto que deu lugar a atual Praça Rui Barbosa. À direita na foto, uma parte da Estação Ferroviária.



Fonte: Google Street View captura de julho de 2015, acesso em 14 mar. 2022.

Figura 89. Cercas da antiga EMEB Professor Carvalho Pinto que deu lugar a atual Praça Rui Barbosa. À direita na foto, uma parte da Estação Ferroviária.



Fonte: Google Street View captura de julho de 2015, acesso em 14 mar. 2022.

Figura 90. Praça Rui Barbosa, reinaugurada em 2020, em frente à Estação Ferroviária.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 91. Estação Ferroviária, após reforma finalizada em 2019, cujo nome é “Estação das Artes”, devido ao polo de cultura e lazer instalado em seu prédio, com aulas de música, um teatro e salão de exposições.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Análise das figuras 90 e 91 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 10
- b. História do lugar – 9
- c. Encontros humanos – 9
- d. Suscitar percepções – 7
- e. Qualidade do design – 8

4.2.3. Parque Urbano Municipal Espaço Jovem Osmar Garcia (antigos barracões da CEAGESP)

Já os antigos barracões da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais do estado de São Paulo (CEAGESP) passaram a abrigar o Departamento de Cultura e foram restaurados e requalificados para receberem os novos usos, entre eles a Biblioteca Municipal, um espaço para exposições, sala de computadores, sala de leitura e uma Escola de Música. Ao lado, foi construído um cinema e teatro (ver figuras 95 a 99).

Assim, tal complexo tem como objetivo compor um centro de cultura e lazer, pertencendo a um projeto de âmbito maior denominado Parque Urbano Espaço Jovem Osmar Garcia, ainda em percurso no município, sendo essa requalificação dos barracões a primeira etapa entregue do parque que será um importante equipamento urbano nos próximos anos, constituindo um polo de recreação, cultura e lazer há 1km do centro da cidade.

Figura 92. Barracões da antiga CEAGESP, antes da reforma.



Fonte: Câmara Municipal de São João da Boa Vista, 2017. Acesso em 25 nov. 2021. Disponível em: http://www.camarasjbv.sp.gov.br/ler_noticia.php?id=824.

Figura 93. Barracões da antiga CEAGESP, antes da reforma.



Fonte: Wikimapia, 201?. Acesso em 25 nov. 2021. Disponível em:
<http://wikimapia.org/22774318/pt/Armaz%C3%A9ns-da-antiga-CEAGESP>.

Figura 94. Barracões da antiga CEAGESP, já em processo de reforma.



Fonte: Guia São João, 2018. Acesso em 25 nov. 2021. Disponível em:
<http://www.guiasaojoao.com.br/noticias/veja-as-obras-de-restauro-e-reforma-da-antiga-ceagesp-1314>.

Figura 95. Barracão após a reforma iniciada em 2016 e inaugurado em 2020.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 96. Barracão após a reforma iniciada em 2016 e inaugurado em 2020. Ao fundo, lado direito, o antigo armazém de batatas que dará lugar ao SENAI. As obras foram iniciadas, porém pausadas devido à pandemia do Covid-19.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 97. Área de exposições requalificando um dos barracões.



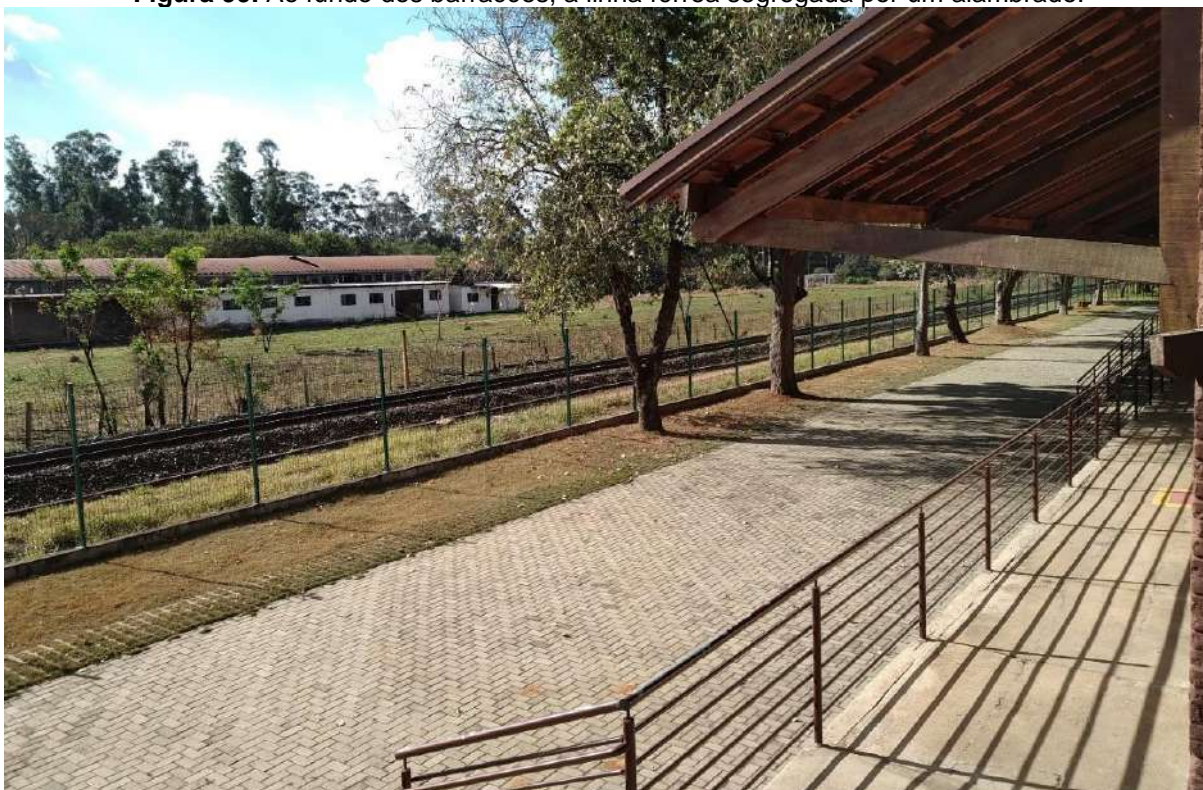
Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 98. Biblioteca Municipal e espaço de leitura requalificando um dos barracões.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 99. Ao fundo dos barracões, a linha férrea segregada por um alambrado.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Análise das figuras 95 a 99 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 7
- b. História do lugar – 10
- c. Encontros humanos – 8
- d. Suscitar percepções – 8
- e. Qualidade do design – 9

4.2.4. Parque da Cachoeira

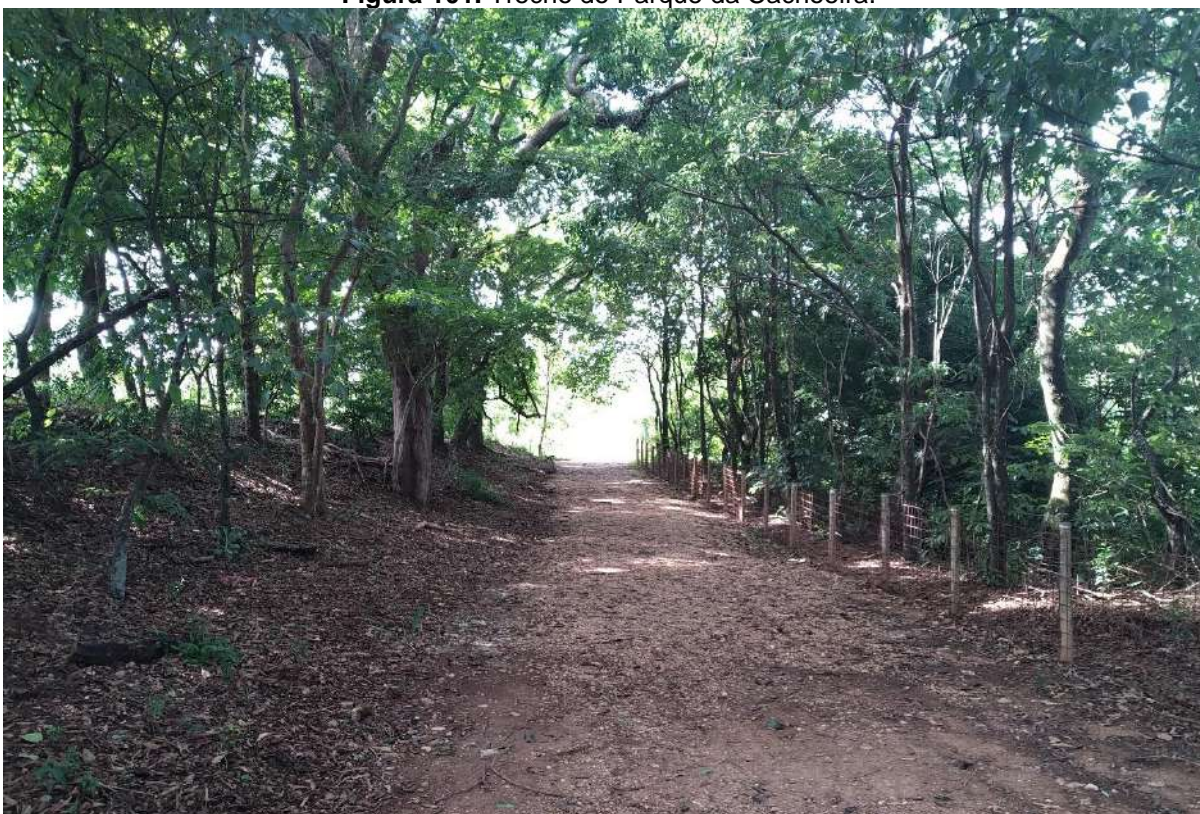
Adjacente aos novos loteamentos surgiram outros parques e praças, como o Parque da Cachoeira (ver figuras 100 a 104), vizinho ao condomínio fechado de alto padrão denominado Residencial Macaubeiras, entre a região Centro e Leste, e o Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho – que veremos mais adiante – (ver figuras 109 a 113), próximo ao Fórum e a uma universidade local, o Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos (UNIFEOB), na região Leste.

Figura 100. Parque da Cachoeira, vizinho ao condomínio fechado Residencial Macaubeiras.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 101. Trecho do Parque da Cachoeira.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 102. Quadra de Areia do Parque da Cachoeira. Ao fundo, muro e casas do condomínio fechado de alto padrão Residencial Macaubeiras.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 103. Trecho do Parque da Cachoeira. À direita, muro do Residencial Macaubeiras.



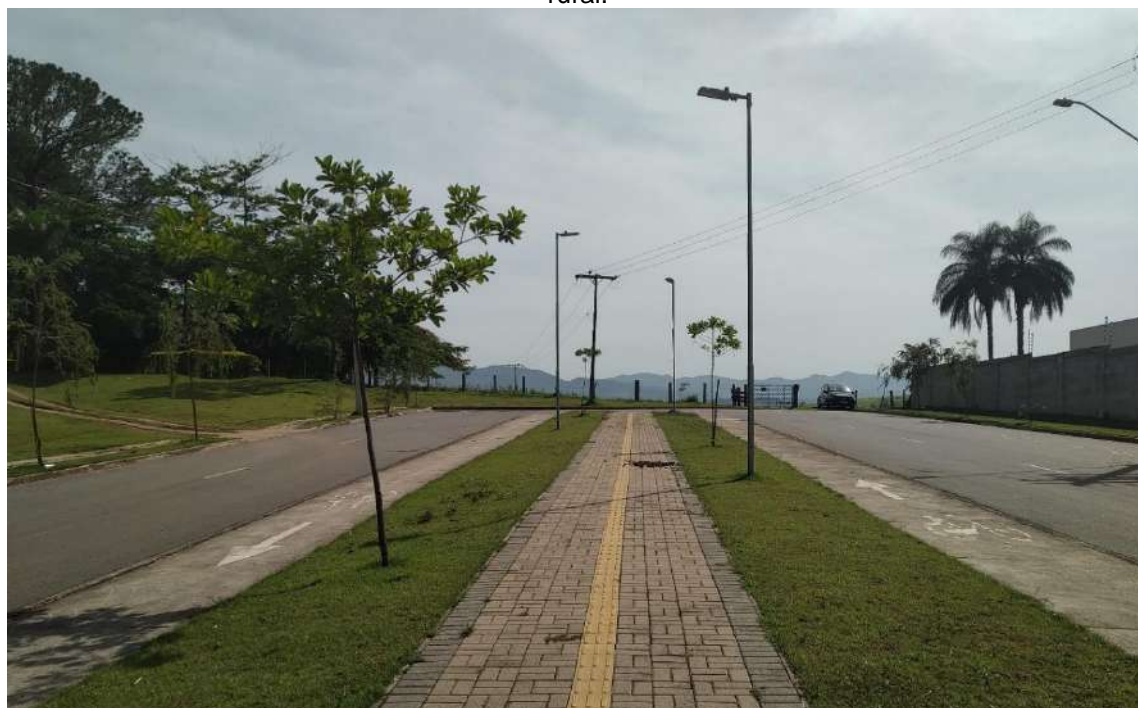
Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 104. Espaço livre cimentado no Parque da Cachoeira.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 105. Perfil da avenida Rodrigues Alves que acessa o Parque da Cachoeira e o Condomínio Residencial Macaubeiras, construída em 2017. À direita, muros e entrada do condomínio, à esquerda acesso a chácara remanescente da área rural, ao fundo pasto de gado pertencente à propriedade rural.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 106. Término da Av. Rodrigues Alves. Porteira de acesso da propriedade rural.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 107. Propriedade rural, à direita muro do condomínio Residencial Macaubeiras.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 108. Trecho da rotatória da Av. Rodrigues Alves. À esquerda, acesso às propriedades rurais.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Analisando as figuras 105 a 108, fica evidente que a urbanização confrontou diretamente com as propriedades rurais e que, futuramente, avançará ainda mais sobre tais domínios. O perfil do leito carroçável é amplo e já foi desenhado prevendo um grande fluxo de automóveis, pedestres e ciclistas, que hoje é inexistente. O setor imobiliário já enxerga essa possibilidade como algo factível para os próximos anos, mesmo com todo excesso de loteamentos da cidade, o que indica uma forte tendência ao espraiamento e difusão da malha urbana.

Tais infraestruturas consolidadas nessa região são um reflexo do Plano Diretor vigente daquele período, que previa uma porcentagem da gleba loteada para fins de lazer e áreas verdes, surgindo assim, o Parque da Cachoeira. Percebe-se uma forte preocupação com a qualidade do leito carroçável e a circulação de pedestres, porém a fachada ativa é inexistente, tornando o muro do condomínio fechado uma barreira física muito forte e marcante na malha urbana e do ponto de vista do pedestre.

Análise das figuras 100 a 104 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 6
- b. História do lugar – 7
- c. Encontros humanos – 7

d. Suscitar percepções – 8

e. Qualidade do design – 9

4.2.5. Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho

Da mesma forma que o Parque da Cachoeira (ver figuras 100 a 104) surgiu como parte da área de lazer e áreas verdes exigida pelo Plano Diretor no loteamento do Condomínio Residencial Macaubeiras, o Parque Linear Dr. Teófilo de Andrade Filho também foi concebido nesta mesma situação, porém para o loteamento Recanto do Bosque (ver figuras 79 a 81).

O parque se situa na região Leste, próximo aos condomínios fechados de alto padrão e ao Hospital Unimed. Ao lado do parque linear há o Fórum, que foi transferido do setor Centro para este novo local no setor Leste do município, em 2017. Ao lado há o Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos (UNIFEOB), uma universidade particular que recebe alunos de toda região de São João da Boa Vista/SP.

Figura 109. Trecho do Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho, pista de caminhada circundando pequeno açude.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 110. Trecho do Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho, com açude onde pessoas costumam pescar durante o dia.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 111. Trecho do Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho, com açude onde pessoas costumam pescar durante o dia. À esquerda, Av. Dr. Otávio da Silva Bastos.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 112. Trecho do Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho, ao fundo edifícios da região central da cidade. À direita, Av. Dr. Otávio da Silva Bastos.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 113. Trecho do Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho com alguns mobiliários, ao fundo Bosque Municipal.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 114. Perfil da Av. Dr. Otávio da Silva Bastos que dá acesso ao Fórum, UNIFEOB e conecta ao Hospital Unimed e aos outros condomínios fechados de alto padrão da zona Leste.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Análise das figuras 109 e 113 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 8
- b. História do lugar – 10
- c. Encontros humanos – 8
- d. Suscitar percepções – 8
- e. Qualidade do design – 7

4.2.6. Praça José Láudis Salomão – Piscinão

Em 2014 iniciaram-se obras para contenção de águas das chuvas – o chamado Piscinão –, Praça José Láudis Salomão (ver figuras 115 a 117), que deu origem a um lago projetado para evitar inundações em alguns trechos das cidades. Tal lago, que também se situa na Zona Leste da cidade, é ligado a uma pista de caminhada muito frequentada, inclusive por moradores de outros bairros mais distantes.

Figura 115. Trecho da pista de caminhada do Piscinão - Praça José Láudis Salomão, situado na Zona Leste da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 116. Trecho da pista de caminhada com bica d'água do Piscinão – Praça José Láudis Salomão, situado na Zona Leste da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 117. Parte do Piscinão – Praça José Láudis Salomão, situado na Zona Leste da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Devido a força do espaço público que o lago e suas paisagens acolhedoras evocam, vários empreendimentos imobiliários estão surgindo ao redor do Piscinão, mesmo com a Rodovia SP-342, com o trecho que liga Campinas/SP à Poços de Caldas/MG, estar situada há menos de 100m e trazer ruídos constantes ao local.

Análise das figuras 115 e 117 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 7
- b. História do lugar – 6
- c. Encontros humanos – 8
- d. Suscitar percepções – 8
- e. Qualidade do design – 7

4.2.7. Área de Preservação Permanente do Loteamento Jardim Leonor

Outro local com potencial educador a vir ser explorado, mas este encontra-se totalmente inutilizado e fechado com cercas do antigo pasto remanescente da gleba, é uma faixa de área verde próxima à área de preservação permanente do Córrego São João no bairro Jardim Leonor (ver figura 118). Tal lugar apresenta a possibilidade de aportar equipamentos atrativos para a população, com uma área significativa que pode qualificar todo aquele bairro, além de ser unido a uma das poucas áreas de APP do Córrego São João (ver figuras 140 a 143).

Figura 118. Área verde remanescente da gleba loteada em 2010, Jardim Leonor. Ao fundo, Área de Preservação Permanente do Córrego São João.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Análise da figura 118 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 1
- b. História do lugar – 6
- c. Encontros humanos – 0
- d. Suscitar percepções – 0
- e. Qualidade do design – 0

4.2.8. Parque Gastão Cardoso Michelazzo

Recentemente, o antigo pátio da prefeitura, localizado no cruzamento da Av. Dr. Oscar Pirajá Martins com a Av. Dr. Durval Nicolau (próximo à área verde do Jardim Leonor – ver figura 140, canto superior direito), importantes avenidas estruturadoras da região Leste e Centro, transferiu-se de lugar. Assim, foi possível executar uma ampliação e organização do sistema viário, dando espaço a uma nova rotatória e uma praça (ver figuras 119 e 120) inaugurados em 2019. Ainda em percurso, e sem maiores informações do que consta no Plano Diretor, a praça será um trecho de um dos componentes do sistema de áreas verdes, já que o antigo pátio abriga uma

nascente de água. Segundo consta no Google Maps, o local receberá o nome de Parque Gastão Cardoso Michelazzo.

Figura 119. Pistas de caminhada da praça resultantes após a realização de intervenção viária, em 2019, em frente ao antigo pátio da prefeitura, que pertencerá ao futuro Parque Gastão Cardoso Michelazzo. Ao fundo esquerdo, Av. Dr. Oscar Pirajá Martins.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 120. Pistas de caminhada da praça resultantes após a realização de intervenção viária, em 2019. Ao fundo, intervenções ainda em andamento, que pertencerão ao futuro Parque Gastão Cardoso Michelazzo.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Análise das figuras 119 e 120 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 8
- b. História do lugar – 6
- c. Encontros humanos – 6
- d. Suscitar percepções – 8
- e. Qualidade do design – 6

4.2.9. Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello

Todavia, junto aos loteamentos populares, principalmente na região Sul, nenhum espaço público considerável surgiu, com ideias e projetos inovadores e bem articulados, apenas praças de âmbito local com uma quadra e alguns equipamentos como bancos para se sentar. Apesar de tais loteamentos apresentarem a mesma vocação que o Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho, por exemplo, realizado próximo ao fórum, na região Leste, nenhuma proposta foi realizada.

Ainda na região Sul, há o Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello (ver figura 124), que fica junto à antiga sede do sítio que originou a gleba loteada, no bairro Resedás II (ver figuras 121 a 123), e que também é desprovido de equipamentos de recreação e lazer que incentivem a permanência no local. O parque apresenta uma mata densa e fechada, sem acessos, e o centro recreativo e apoio institucional ainda está sendo implantado, após 5 anos da finalização do loteamento.

Figura 121. Ao fundo mata densa e fechada do Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello, à esquerda alambrado do Complexo de Lazer e Convivência que está sendo finalizado em 2021 – cinco anos após entrega do bairro Resedás II situado na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 122. Complexo de Lazer e Convivência que está sendo finalizado em 2021 – cinco anos após entrega do bairro Resedás II, situado na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 123. Complexo de Lazer e Convivência que está sendo finalizado em 2021. Ao fundo antiga sede do sítio que originou a gleba e será usado como parte do complexo do bairro Resedás II situado na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 124. À direita mata densa e fechada do Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello que não possui acesso aos pedestres, situado na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Análise da figura 124 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

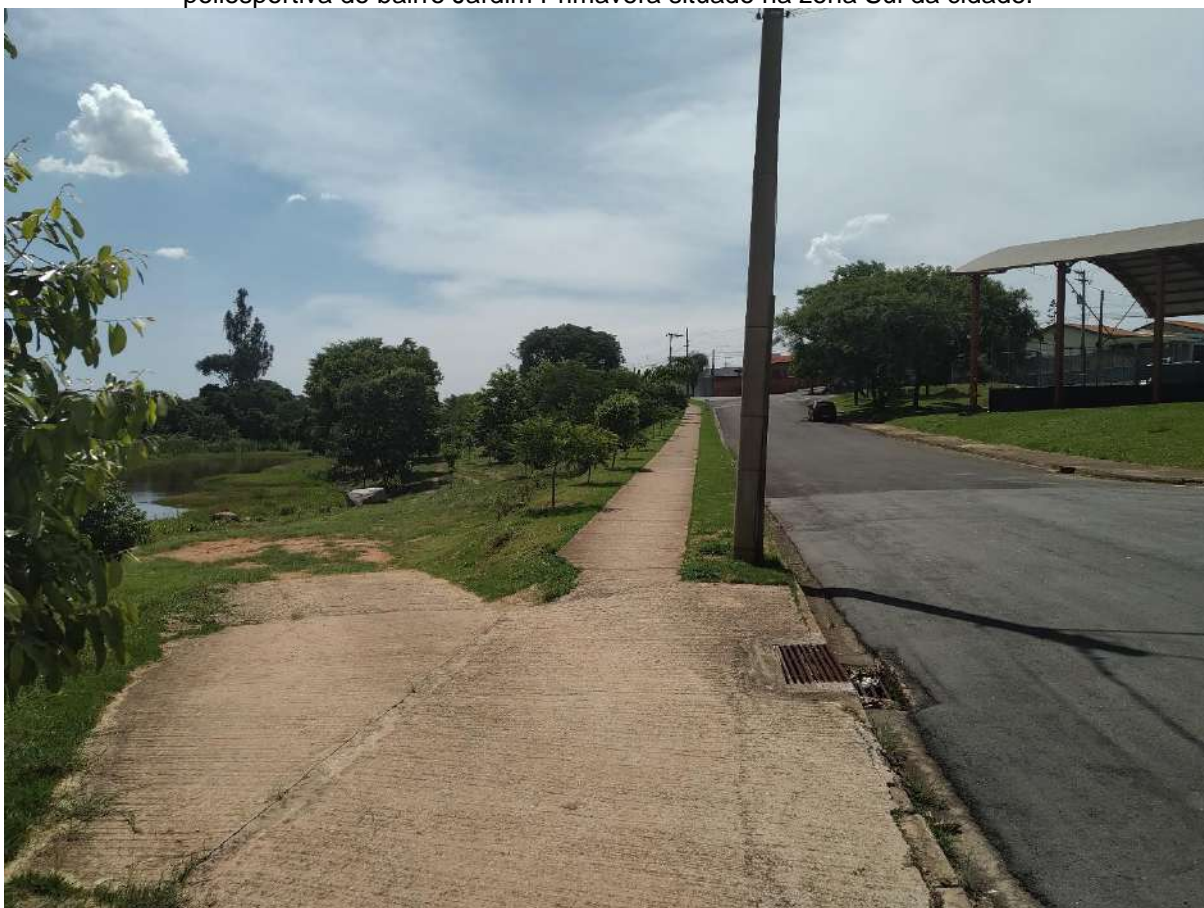
- a. Relações com entorno – 0
- b. História do lugar – 6
- c. Encontros humanos – 0
- d. Suscitar percepções – 0
- e. Qualidade do design – 0

4.2.10. Espaço verde vazio com um açude – sem nome

A gleba que originou os bairros populares na zona Sul, até os primeiros anos deste milênio, era uma terra produtiva pertencente à zona rural. Com o loteamento, a mata densa de reflorestamento da propriedade junto à sede deu origem ao atual Complexo de Lazer e Convivência e Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello, como citados anteriormente (ver figuras 121 a 124).

A terra também possuía um açude em seu fundo de vale que foi mantido pela loteadora, porém sem uma intencionalidade projetual para tal espaço. Atualmente, é um local sem investimentos por parte do poder público, que teria um grande potencial de se perpetuar como paisagem, lazer e espaço público.

Figura 125. À esquerda, acesso ao açude remanescente da gleba loteada, à direita quadra poliesportiva do bairro Jardim Primavera situado na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

O que se identifica, nesses bairros populares e de habitações de interesse social, são alguns trechos verdes que possuem o potencial de serem indutores do lazer e convivência, necessitando de uma requalificação e intervenções pontuais para que sejam agentes intervenientes da educação informal dessa população. Alguns trechos não possuem nada, além de mato e vegetação densa, sem um percurso para percorrer a pé ou mobiliário que incentive a permanência no local. Um trecho dessas áreas verdes possui uma mina d'água com um pequeno açude, que poderia vir a ser explorado como um lago, mas nada foi proposto até o momento (ver figuras 125 a 128).

Figura 126. Açude remanescente da gleba loteada frequentado por alguns moradores para a prática de pesca.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 127. À esquerda, calçada realizada em volta de área verde que possui o açude remanescente da gleba, com potencial de ser um lago e um parque linear, situado na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Por fim, conclui-se que a região Sul ainda apresenta alguns loteamentos sendo implantados, mas nenhuma área verde voltada para lazer e recreação, com expressividade, foi encontrada nesse setor. Mesmo o Resedás II, entregue há aproximadamente cinco anos, ainda está em fase de finalização de suas áreas de recreação e convivência (ver figuras 121 a 123).

Figura 128. Parte de área verde remanescente da gleba, com potencial de ser um parque linear, situado na zona Sul da cidade. Hoje, encontra-se apenas um mato, desprovido de percursos e mobiliário que incentivem o uso e permanência do local.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Ao analisar os espaços verdes de lazer resultantes dos loteamentos da zona Sul do município, identifica-se similaridades potenciais a alguns projetos realizados em bairros na zona Leste, como um parque linear com um trecho que poderia ser executado um lago, com pistas de caminhada e áreas de recreação e permanência ao longo desse parque. Porém, hoje encontram-se esquecidos e pouco explorados do ponto de vista educador e da paisagem, que poderia muito agregar à qualidade de vida da população local.

Análise das figuras 125 a 128 de acordo com os parâmetros estabelecidos por Merlin e Queiroga (2011):

- a. Relações com entorno – 2
- b. História do lugar – 5
- c. Encontros humanos – 2
- d. Suscitar percepções – 0
- e. Qualidade do design – 0

4.2.11. Espaço público: Leste x Sul

Observando alguns destes espaços públicos com potenciais educadores, fica nítido a discrepância de investimentos públicos quando comparamos os setores Leste e Sul da cidade. Áreas com potencialidades similares recebem tratamentos diferentes pelo poder público. Além disso, a ausência de uma proposta no antigo Plano Diretor da cidade, gerou áreas verdes próximas, mas segregadas, que poderiam ter sido pensadas como parte do cinturão verde em que o atual Plano Diretor traz em suas minutas.

Além disso, vale salientar que essa segregação socioespacial do tecido urbano, provocada pela especulação imobiliária, também se reflete na concepção dos espaços públicos do município. A região central, com a requalificação de alguns edifícios históricos e a implantação de um parque urbano, demonstra uma intencionalidade mais fidedigna em atender todas as demandas e carências da população sanjoanense, independentemente de sua classe social, visto que tais intervenções se localizam próximas ao setor Norte, do qual também possuem bairros de classe média e baixa.

Concluindo o raciocínio sobre a análise dos espaços potencialmente educadores do município, procurou-se enfatizar e evidenciar essa discrepância na qualidade dos espaços públicos entre os setores Leste e Sul da cidade de São João da Boa Vista/SP, visto que ambos os setores passaram por um *boom* de abertura de novos loteamentos neste século XXI, ou seja, foram concebidos sob mesmo regime legislativo e abrangem uma área muito maior que a real demanda habitacional necessária no município.

Figura 129. Perfil da Av. Santo Pelózio, à esquerda bairro Jardim Azaleias, à direita Parque Resedás II, situada na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 130. Perfil da Avenida Rodrigues Alves, situada na zona Centro-Leste, para acessar o condomínio Residencial Macaubeiras e o Parque da Cachoeira. À esquerda, muros e entrada do condomínio, à direita chácaras e sítios remanescentes da área rural, ao fundo edificações do centro da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 131. Ocupação da zona Sul com bairros populares, sendo uma grande parte financiados pelo PMCMV, ilustrando um perfil de urbanização monótona e difusa.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 132. Ocupação da zona Leste com condomínios fechados e um perfil de urbanização espraçada. Detalhe para a paisagem ao fundo da Serra da Mantiqueira, muito explorada pelo setor imobiliário.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 133. Açude remanescente da gleba loteada, onde pessoas costumam pescar. O local apresenta um potencial educador a ser explorado na região Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 134. Trecho do Parque Linear Dr. Teófilo Ribeiro de Andrade Filho, com açude onde pessoas costumam pescar durante o dia, situado na região Leste da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 135. Mata densa e fechada do Parque Municipal Joaquim Augusto Azevedo Costa e Mello que não possui acesso aos pedestres, situado na zona Sul da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 136. Parque da Cachoeira e parte de seu mobiliário situado na zona Centro-Leste da cidade.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

4.3. Análise legislativa do município

Com a Lei nº 9.205, de 28 de dezembro de 1965 – Lei Orgânica dos Municípios do Estado de São Paulo – exigiu-se pela primeira vez a obrigatoriedade da elaboração de Planos Diretores em todos os municípios paulistas, fazendo com que São João da Boa Vista/SP elaborasse seu primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, utilizado de 1965 a 1969, posteriormente revisado em 1970.

Os planos deste período são marcados por um distanciamento da realidade prática, já que a maioria dos municípios os elaboraram sem mapas e totalmente desconectados da aplicação prática. Em São João da Boa Vista estes planos não foram diferentes, sendo o segundo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado finalizado em 1972, pouco inovador em relação ao primeiro, com mesmas ressalvas, escritas e pontuações. Não houve um aprofundamento nos instrumentos técnicos e nem diretrizes de ordenamento e expansão do território preocupadas com os passos futuros do município. Claramente foram elaborados para cumprir a lei e permaneceram esquecidos depois disso.

Com a Constituição Federal de 1988, que estipulou os Artigos 182 e 183 – Política Urbana – estabelecendo como objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (CONSTITUIÇÃO, 1988, Art. 182), estipulou a obrigatoriedade do Plano Diretor para cidades com mais de vinte mil habitantes e definindo-o como “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (CONSTITUIÇÃO, 1988, Art. 182). Além disso, o Artigo 183 estabeleceu a usucapião de imóvel urbano privado, afim de uma readequação da reserva fundiária.

Com a aprovação da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, é que os municípios do país se viram realmente obrigados a criar seu Plano Diretor e revisá-los a no máximo a cada 10 anos. No caso de São João da Boa Vista/SP, foi só em 12 de setembro de 2006, com a Lei Complementar nº 1.926, que o Plano Diretor se concretizou.

Em 1990, que foi criada a Lei Orgânica do Município e, em 2004, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano, com diretrizes mais abrangentes em escala territorial. Para auxiliar as construções das edificações, neste mesmo ano de 2004, aprovou-se a Lei nº 1.477 – Código de Edificações. Por essa razão, o aparato legal que estrutura

as questões urbanas e regionais se deram de modo tardio na legislação municipal, já que, após a elaboração desses obsoletos Planos de Desenvolvimento Integrado, esperou-se quase 20 anos para que uma nova lei que direcionasse questões urbanas entrasse em pauta novamente.

Outras legislações locais também são marcos referenciais, como a Lei nº 505/2000 que criou o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural e Ambiental de São João da Boa Vista (CONDEPHIC), a Lei Complementar nº 106/1997 (Código Tributário) e a Lei nº 438/2000, “que respaldou a questão ambiental e, mesmo se caracterizando como um instrumento de caráter tributário, sua intenção ambientalista faz com que a mesma se inclua nesta natureza” (ABREU, 2018, p. 97).

Tabela 2. Principais legislações com impacto no município.

Natureza	Instrumentos	Disposição	Aprovação
Geral		Lei Orgânica do Município	06/04/1990
Urbanística	Lei nº 1.366	Parcelamento do Solo Urbano no Município	07/07/2004
	Lei Complementar nº 1.926	Plano Diretor do Município	12/09/2006
	Lei Complementar nº 4.516	Plano Diretor do Município	20/08/2019
Preservação	Lei nº 505	Criação do CONDEPHIC	06/2000
	Lei nº 2.753	Manifestação do proprietário a favor da restauração do bem tombado; na ausência de recursos do proprietário recorre-se ao CONDEPHIC; caso CONDEPHIC não tenha recursos para o restauro, o tombamento do bem é revogado.	26/02/2010

	Lei nº 2.776	Institui níveis de proteção: preservação Integral das características externas e alguns elementos internos e preservação externa.	16/04/2010
	Lei nº 3.397	Reestrutura o CONDEPHIC	23/09/2013
	Lei nº 3.460	Extingue os níveis de preservação e define seis livros de tombo	10/12/2013
Ambiental	Lei nº 438	Acrescenta o inciso III e alínea "A" ao Art. 158 da Lei nº 106/1997	10/03/2000
Edifícia	Lei nº 1.477	Código de Edificações	28/12/2004
	Lei Complementar nº 106	Código Tributário	23/12/1997
Tributária	Lei nº 420	Acrescenta item na lista de serviços Tributária Lei nº 420 tributáveis, item na tabela do Art. 293, fixa alíquota e acrescenta os § 7º, 8º e 9º ao Art. 221, da Lei nº 106/1997.	12/01/2000
	Lei nº 438	Acrescenta o inciso III e alínea "A" ao Art. 158 da Lei nº 106/1997.	10/03/2000

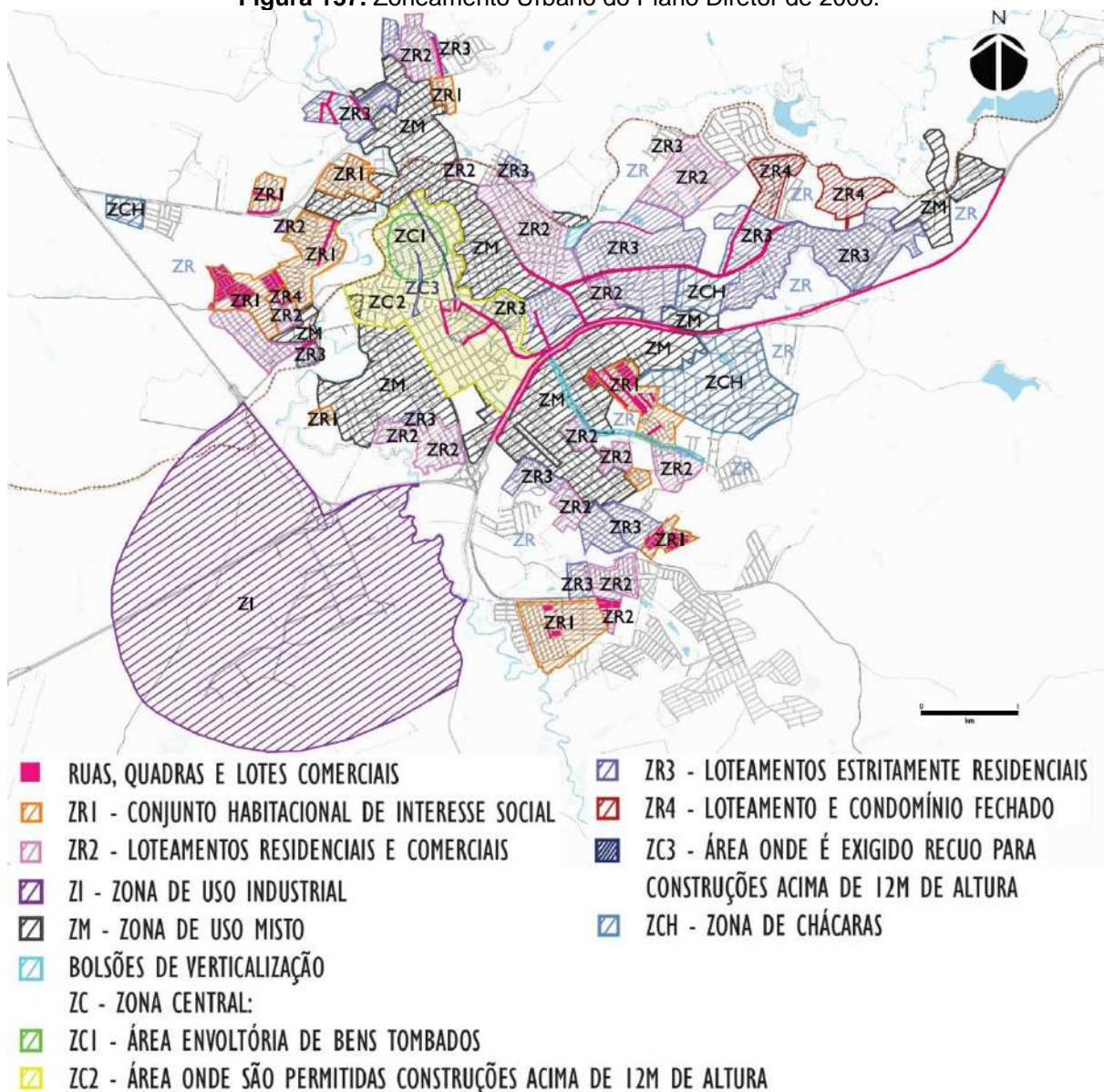
Fonte: FGMF, 2014 – adaptação da autora.

O Plano Diretor de 2006 foi o primeiro após os Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado (PDDI) de 1965. Assim, como definido pelo Estatuto da Cidade (2001), tal plano abrangeu a totalidade do território se caracterizando como documento básico da política de desenvolvimento urbano e rural e da expansão urbana do município, com os objetivos de alcançar “uma cidade justa socialmente,

sustentável ambientalmente e consolidá-la como um centro regional e sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda” (FGMF, 2014, p. 137).

O Plano apresentava oito Polos de Desenvolvimento definidos de forma genérica, mas com uma importante intenção propositiva. As orientações de desenvolvimento se baseiam em estratégias de estruturação urbana, de gestão e planejamento, de diretrizes viárias, de proteção ambiental e de desenvolvimento rural (FGMF, 2014). Por alto, o Plano Diretor trouxe em suas entrelinhas todas as definições do Estatuto da Cidade, com princípios e objetivos pautados na justiça social e equidade, mantendo um discurso comunitário que visava o bem coletivo.

Figura 137. Zoneamento Urbano do Plano Diretor de 2006.

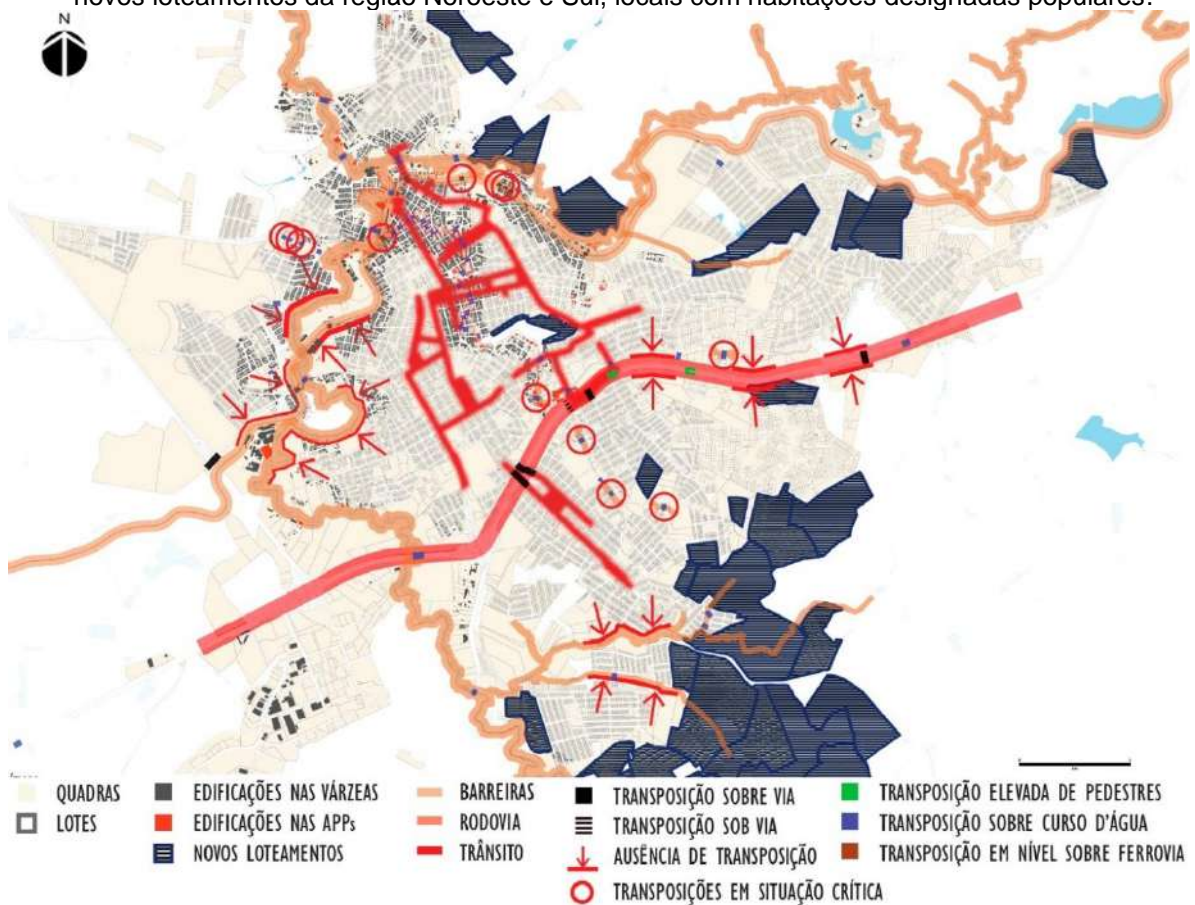


Fonte: Plano Diretor de S. J. Boa Vista, 2006. Cadastro Municipal de SJBV, 2014. FGMF, 2014.

O zoneamento era definido em seis zonas: residencial, de chácaras, central, de uso misto, industrial, e urbana isolada. A Zona Residencial era subdividida em cinco, sendo a Zona Residencial 01 (ZR1) responsável pelas Habitações de Interesse Social que, curiosamente, eram localizadas na franja urbana. Contudo, o Estatuto da Cidade orienta que as ZEIS (Zona Especial de Interesse Social) devam se localizar, preferencialmente, em vazios urbanos próximos às centralidades, o que não aconteceu em São João da Boa Vista/SP.

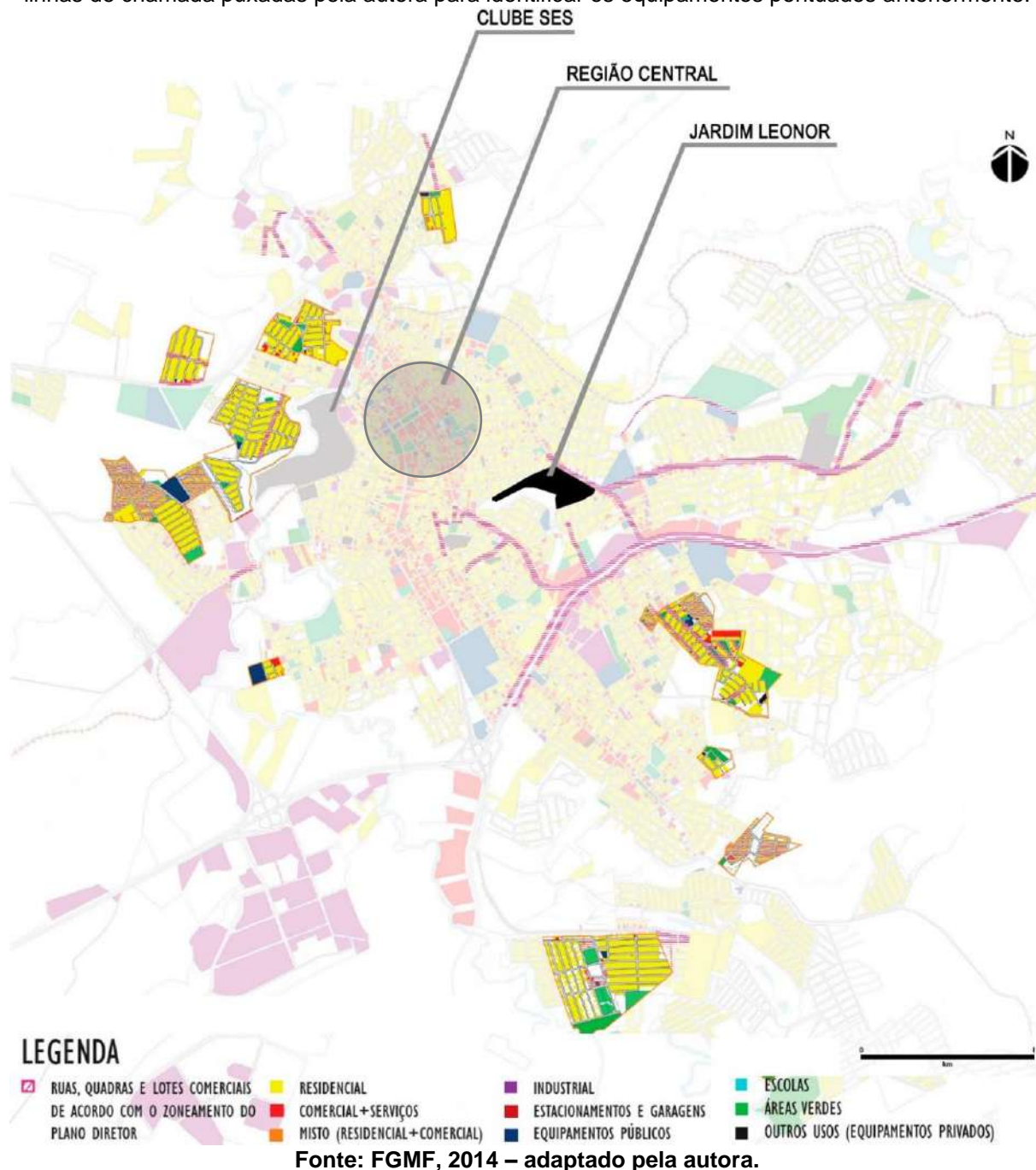
Alguns loteamentos de Interesse Social surgiram, relativamente, próximos ao Centro (ver figura 139), quando analisados de forma geográfica, ao Norte e Noroeste, porém, em termos territoriais, são segregados pela linha férrea, pelo Rio Jaguari-Mirim e sua mata ciliar, além de um equipamento privado, o Clube Sociedade Esportiva Sanjoanense (SES) e algumas indústrias que acompanham a linha férrea. Todas essas barreiras contribuem para o isolamento do local e as poucas transposições existentes o tornam pouco acessível (ver figura 138).

Figura 138. Mapa dos pontos críticos da cidade – Atenção para a ausência de transposições nos novos loteamentos da região Noroeste e Sul, locais com habitações designadas populares.



Fonte: FGMF, 2014.

Figura 139. Zonas Residenciais 01 – em destaque os locais de Habitação de Interesse Social e as linhas de chamada puxadas pela autora para identificar os equipamentos pontuados anteriormente.

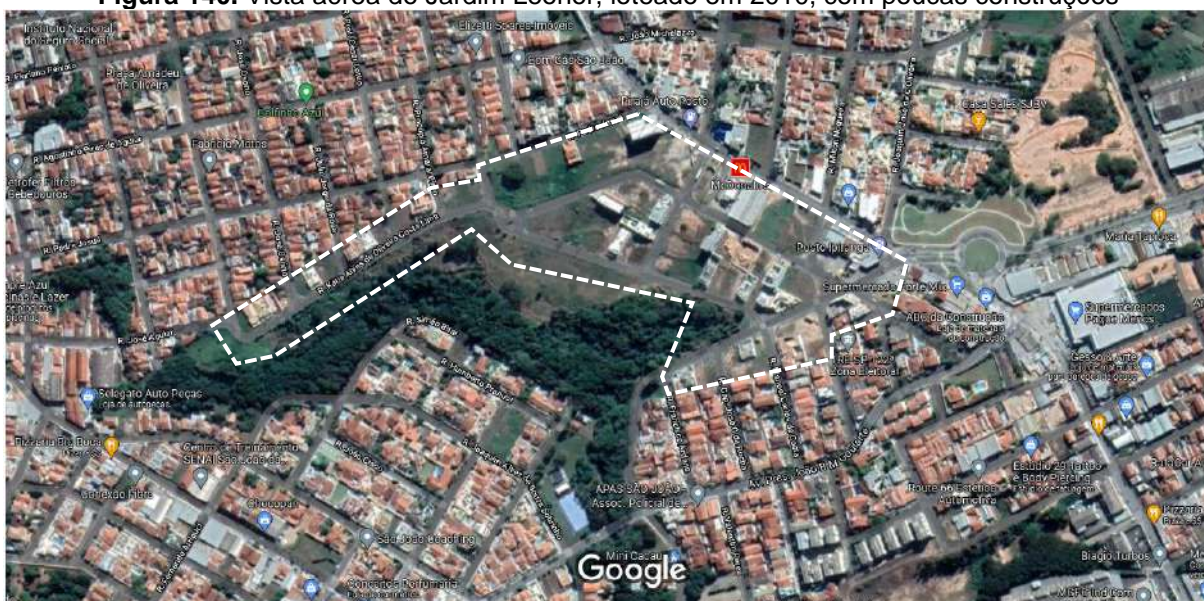


Um bom exemplo a ilustrar essa influência do mercado imobiliário nas decisões de zoneamento e propostas de ocupação dos vazios de São João da Boa Vista/SP é a gleba de fácil acessibilidade, próxima às centralidades, que fora loteada em 2010, recebendo o nome de Jardim Leonor (ver figura 140), situada em uma ZM (Zona de Uso Misto) até 2014, e sendo considerada Zona Residencial 03 (ZR3) em 2015 pela Lei Complementar nº 3.821.

Nela, não há transposições e nem barreiras que impeçam sua conexão ao Centro e, além disso, está situada em um importante eixo estruturador, a Av. Dr. Oscar Pirajá Martins, que liga a Av. Durval Nicolau, principal eixo estruturador da região Leste, ao Centro; e liga o Centro à Rodovia SP-342. Logo, apresenta importante significado na malha urbana do município, com investimentos constantes em sua infraestrutura, apresentando variados tipos de comércios/serviços.

Na última década, poucas construções nasceram no Jardim Leonor. Os lotes com relação direta à Av. Dr. Oscar Pirajá Martins, se tornaram comerciais e os lotes adentrando ao bairro, próximos ao Córrego São João, se dividiram em uso comercial e residencial de médio padrão. O local era uma boa reserva fundiária para uso de habitações de interesse social, mas como apresentava um alto preço de seus lotes, inviabilizou essa possibilidade. Este tipo de intervenção deixa muito claro como o mercado imobiliário influencia na expansão urbana do município.

Figura 140. Vista aérea do Jardim Leonor, loteado em 2010, com poucas construções



Fonte: Google Maps, captura novembro de 2021.

O exemplo do Jardim Leonor é só um dentre tantas outras glebas e vazios urbanos bem localizados no tecido urbano que foram loteados, ou estão em processo de loteamento, e são voltados para atender um público de média e alta renda.

Figura 141. Jardim Leonor, loteado em 2010, com muitos terrenos ociosos. Ao fundo, parte da Área de Preservação Permanente do Córrego São João e área verde inutilizada.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 142. Jardim Leonor, loteado em 2010, com muitos terrenos ociosos. Ao fundo, parte da Área de Preservação Permanente do Córrego São João e área verde inutilizada.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Figura 143. Jardim Leonor, loteado em 2010, com muitos terrenos ociosos. À esquerda, área verde inutilizada; à direita, uma casa e terrenos vazios.



Fonte: Laura Panetto Simon, 2021.

Agora, analisando outros aspectos do Plano Diretor, algumas áreas da cidade foram estipuladas para receberem intervenções, como entroncamentos viários, travessias de pedestres e cruzamentos, totalizando 29 propostas, porém, até 2014, “apenas 12 (41%) foram implantadas durante os pouco mais de oito anos de vigência do Plano Diretor” (FGMF, 2014, p. 154). O que evidencia um baixo esforço por parte da Prefeitura em executar todas as intervenções designadas como necessárias para a cidade, principalmente se comparado à quantidade de loteamentos que surgiram no mesmo período, já que são muito acima da demanda necessária e acarretam custos e investimentos por parte do poder público.

A proliferação de loteamentos ao sul representa um enorme risco de infraestrutura para a cidade: escolas, postos de saúde, manutenção de vias, iluminação, coleta de lixo e outros custos de implantação e manutenção são indesejados pela administração pública. Como resultado, adicionalmente, o espaço urbano tem características duvidosas e a falta de mistura de usos implica um tecido urbano futuro de baixa qualidade (FGMF, 2014, p. 158).

Em síntese, ao se analisar os Mapas de Zonas de Habitação Social – ZR1 (ver figura 139) e o Mapa dos Pontos Críticos da cidade (ver figura 138), percebemos que justamente onde há ausências de transposições ou transposições em situação crítica,

em sua maioria, se encontram as conexões aos bairros populares. As edificações nas áreas de APP também se situam, em sua maioria, na região central da cidade que, como visto anteriormente, se consolidou às margens do Córrego São João durante o século XIX. À Leste, locais dos bairros de médio e alto padrão, nenhum problema substancial é identificado.

4.4. Análise do atual plano diretor

Após uma longa discussão que se iniciou em 2015, passando por debates e reuniões, e baseada em um estudo pormenorizado realizado em 2014 pela FGMF, o novo Plano Diretor aprovado em 20 de agosto de 2019, Lei Complementar nº 4.516, de São João da Boa Vista/SP buscou abordar novas temáticas que abarcam questões sustentáveis atreladas à contenção da expansão urbana, além de trazer brevemente a questão educadora como elemento integrador e estruturador da *urbe*.

Contudo, vale ressaltar que sobre o assunto da localização das ZR1, que abordam as zonas residenciais de habitação social, não foram encontrados mapas e nem descrições esclarecedoras do zoneamento urbano, tampouco uma descrição dos bairros pertencentes, fazendo com que a Lei Complementar nº 3.821, de 07 de abril de 2015, fosse a última encontrada a respeito desse assunto e, ao analisá-la, identifica-se que a grande maioria dos bairros ZR1 se localizam na região Sul e afastados das centralidades e eixos estruturadores do município.

Ao não se posicionar perante tal fato, o Plano Diretor continua dando abertura para que o mercado imobiliário manipule o espaço da cidade ao seu favor, perpetuando a desigualdade socioespacial e continuando a desmoronar princípios democráticos no território, se desdobrando em inúmeros aspectos explicados e esclarecidos anteriormente. Pode até vir a tratar e propor ideais que mitiguem e contornem a desastrosa segregação do município e suas confluências nas últimas décadas, mas, se ausentar de tais definições, torna-se complacente aos desdobramentos catastróficos do mercado imobiliário e promove a difusão do espaço urbano, que como vimos, não favorece em nada à administração e aos gestores públicos a médio e longo prazos.

Todavia, o Plano Diretor apresenta como suas principais diretrizes, Título II - da Política Urbana e de Desenvolvimento Urbano Sustentável, cap. II art. 10, uma manifesta intencionalidade em conter a expansão urbana afim de evitar efeitos

negativos sobre a produção agropecuária e o meio ambiente. Por meio da implantação de um parque ao longo dos Rios Jaguari-Mirim e Ribeirão da Prata, pretende-se formar um cinturão verde, para que assim promova a contenção da expansão urbana para viabilizar a estruturação e a qualificação dos espaços vazios contidos no perímetro urbano. Assim, intenta-se permitir a ocupação adequada dos espaços urbanos por atividades econômicas, sociais e residenciais (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019).

Além disso, outras diretrizes são estabelecidas, como promover uma reconexão interna do tecido urbano, com a finalidade de reforçar o Centro como polo principal de atividades na cidade, com espaços públicos funcionais e atraentes para todos. Busca-se também estimular as atividades especializadas voltadas à educação, à saúde e ao desenvolvimento tecnológico (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019).

A respeito dos parques citados como diretrizes, ainda no Título II, cap. IV art. 13, o Plano Diretor traz a seguinte passagem:

O ambiente natural de São João da Boa Vista é valorizado pela silhueta da Serra da Mantiqueira, pela conservação da Mata Atlântica, pela preservação das nascentes e matas ciliares dos rios e córregos e pela forma harmoniosa com que se integra ao tecido construído, com potencialidade para a criação de parques ao longo dos cursos d'água, assegurando melhor distribuição das áreas vegetadas, que poderão ser equipadas de forma a permitir oportunidades de acesso ao convívio, lazer, recreação para as diferentes faixas etárias e de renda da população, moradora no seu entorno, da população da cidade e de municípios vizinhos (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019, art. 13, cap. IV, Título II).

Essa valorização que o município está empenhado em realizar nas suas áreas verdes, muito condiz aos preceitos das Cidades Educadoras que prezam a democratização dos espaços públicos da cidade, incitando a preservação do meio ambiente concomitantemente à valorização das áreas de lazer e convivência da população. Um ponto muito importante a ser destacado nas premissas de direcionamento da atuação do poder público e dos novos projetos a virem se concretizar no território.

Para viabilizar esse cinturão verde e concomitantemente melhorar a circulação e conexão entre os bairros, várias vias serão projetadas, sendo algumas muito próximas ao limite do perímetro urbano, como forma de também delimitar essa expansão urbana.

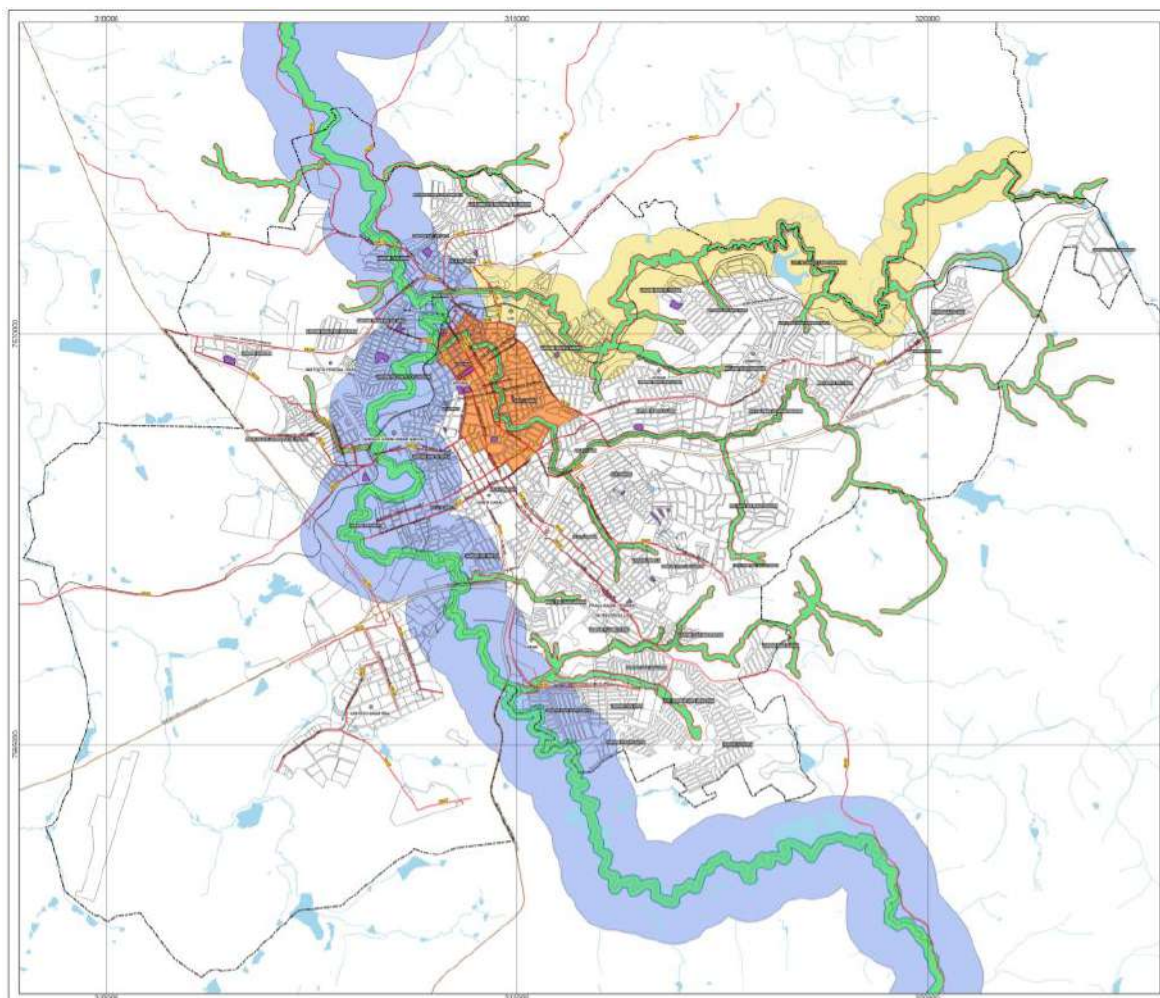
Além disso, questões sobre preservação ganharam pauta nas minutas do novo Plano Diretor que afere a valorização da paisagem por meio de incentivo a preservação do patrimônio artístico, histórico, cultural e religioso, em especial a proteção da vista da Serra da Mantiqueira e da Fazenda Cachoeira. Há outras áreas de fazendas em processo e estudos para que ocorra o tombamento (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019).

Esse é um passo significativo ao discurso da cidade, visto que o patrimônio arquitetônico, ao longo de suas décadas, foi pouco valorizado e muitas edificações sofreram descaracterizações ou demolições para dar espaço a novos edifícios desprovidos do caráter histórico. Inclusive, em novembro de 2019, aconteceu o destombamento da única casa de taipa remanescente na cidade, a Pensão São José, que foi demolida sob o pretexto de apresentar “perigo à população” devido às suas estruturas danificadas (O MUNICÍPIO, 2019). Assim esperamos que o discurso da municipalidade seja colocado em prática e esse tipo de situação não aconteça novamente na cidade.

Ainda no Título II, o cap. VI art. 22 do Plano Diretor, traz os Projetos Urbanos Estratégicos, abordando a ideia de requalificar o Centro para que seja mais atrativo e a criação do parque urbano formando um cinturão verde. Assim, a cidade desejável será atingida através destes “projetos urbanísticos estratégicos de intervenções urbanísticas indutoras de transformações em áreas selecionadas, agindo de forma transversal para reverter os processos de estagnação e de desequilíbrio das funções urbanas” (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019).

Esse parque tão citado no Plano Diretor será compreendido em um conjunto de ações ao longo dos rios Jaguari-Mirim e Ribeirão da Prata, procurando integrar “ao norte, o leito ferroviário, (...) interligando-se à leste com a futura Via Parque, constituindo um grande cinturão verde que terá como função a contenção da expansão urbana, a preservação do meio ambiente e da paisagem” (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019, art. 23, cap. VI, Título II). Ademais, o Plano Diretor afirma que é de suma importância realizar a incorporação de áreas arborizadas, praças e sistemas de lazer, bem como equipamentos esportivos, culturais e de recreação, nas proximidades do cinturão verde a ser concebido.

Figura 144. Mapa dos Instrumentos de Política Urbana.



INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA

- OUC - Trecho da Bacia do Córrego São João
- Área de Preservação Permanente (30 m)
- Área de Preservação Permanente (50 m)
- Área de Ocupação Dirigida na região do Ribeirão da Prata (300 m)
- Área de Ocupação Dirigida na região do Rio Jaguari Mirim (500 m)
- Praças

Fonte: Prefeitura Municipal de São João da Boa Vista, 2019.

Pretende-se a ocupar ao longo dos Rios Jaguari-Mirim e Ribeirão da Prata, “na extensão de 500 metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Rio Jaguari-Mirim e 300 metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Ribeirão da Prata” (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019, art. 24, cap. VI, Título II). De APP do Jaguari-Mirim serão 50 metros de cada margem e do Ribeirão da Prata, 30 metros de cada lado da margem. O restante será para os equipamentos do parque.

Consequentemente, intenta-se criar, a partir deste conjunto de áreas verdes e de lazer, uma identidade na estrutura espacial de São João da Boa Vista e uma ideia de pertencimento aos usuários, se contrapondo à monotonia criada pelos bairros recentes citados anteriormente (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019).

No Título III - da Política de Desenvolvimento Econômico, cap. I art. 31, afirma que,

Os Polos Econômicos Estratégicos são formados pelo Polo de Educação, Polo de Saúde, Polo de Tecnologia e Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia, **tendo como elemento integrador e estruturador a educação**, que fomenta o conhecimento e a articulação entre os demais polos, capacitando e qualificando os profissionais, formando mestres e doutores para atuar em novas empresas, com capacidade para aprimorar e gerar novos produtos (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019, art. 31, cap. I, Título III – grifo da autora).

Um dos principais objetivos do Polo de Educação, de acordo com o Plano Diretor, é promover a universalidade da educação, atendendo a todos os segmentos sociais. No art. 33 do cap I do Título III, uma intencionalidade de educação pelos espaços públicos, integrando usos distintos num mesmo local buscando o incentivo de implantar equipamentos multifuncionais em áreas institucionais, é manifestada com o inciso III:

Dar continuidade ao provimento de equipamento público multifuncional, que integra creche, escolas de ensino fundamental, quadras esportivas, biblioteca, dentre outros, implantados num mesmo terreno situados em locais estratégicos, visando à promoção da educação formal e à inserção social das famílias, funcionando como espaço de convivência para a população. (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019, inciso III, art. 33, cap. I, Título III).

Com essa abordagem, fica evidente a prerrogativa de educação pelos espaços públicos da cidade, como um desdobramento do ambiente escolar, mesmo que em suas entrelinhas não tenha sido descrito de forma clara e objetiva os preceitos da AICE. Talvez, se São João da Boa Vista/SP fosse uma cidade signatária da Carta das Cidades Educadoras, tais objetivos ficariam mais explícitos em todos os tópicos abordados ao longo do Plano Diretor.

Quando vamos ao Título VI - da Política de Desenvolvimento Social, o Plano Diretor não traz enfaticamente a questão da educação como uma premissa, como foi nos títulos anteriormente citados. Na Política de Inclusão Social, apenas legitima que

na educação pretende-se ensinar outras línguas além da portuguesa. Não cita nada sobre espaço público e nem a cidade como ferramenta para aprimorar a educação dos seus cidadãos, apenas comprova de forma genérica a “valorização da educação” como diretriz para os programas, ações e investimentos públicos e privados na política de desenvolvimento social (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019).

No entanto, no Título IX - dos Instrumentos Urbanísticos de Indução do Desenvolvimento Urbano, cap. VI art. 173, aborda sobre os Projetos de Intervenção Urbana, elaborados pelo Poder Público, com o objetivo de:

(...) subsidiar e apresentar propostas de transformações urbanísticas, econômicas e ambientais nos perímetros indicados por esta lei, em especial para fins de implantação do Parque Urbano – Cinturão Verde ao longo do Rio Jaguari-Mirim e Ribeirão da Prata, **visando à implantação de equipamentos de educação, cultura, esportes, à criação de espaços públicos de lazer e de convivência**, à implantação de espaços para eventos e exposições e para a complementação viária e acessibilidade por transporte público de passageiros. (SÃO JOÃO DA BOA VISTA, 2019, art. 173, cap. VI, Título IX – grifo da autora).

Com essa intenção definida sobre os Projetos de Intervenção Urbana, de modo a incitar a coletividade dos espaços urbanos por meio de equipamentos de educação, cultura e lazer, tornando-se evidente que o município abre espaço para também incorporar as diretrizes das Cidades Educadoras como ponto de partida para o desenvolvimento de projetos urbanos, desde uma proposta em escala reduzida até um projeto de âmbito urbano.

Visto isso, o próximo tópico e último desta dissertação, busca retratar uma emenda aditiva ao atual Plano Diretor de São João da Boa Vista/SP para nortear e estabelecer diretrizes e ideais de como se apropriar dos preceitos da AICE na requalificação dos seus espaços existentes, bem como nos novos espaços que vierem a surgir daqui em diante, principalmente em locais cuja urbanidade foi perdida após os desastrosos loteamentos implantados na última década na malha urbana.

4.5. Proposição de uma emenda aditiva ao atual plano diretor

Como analisado anteriormente, alguns capítulos e seus artigos trazem intencionalidades educadoras de maneira sutil. Sendo assim, neste tópico venho propor alguns artigos que complementem a especificações já existentes, por meio da

criação de um novo capítulo que englobe questões mais pertinentes a respeito do futuro crescimento e desenvolvimento urbano do município do ponto de vista das Cidades Educadoras.

4.5.1. TÍTULO XII: DOS PRECEITOS EDUCADORES

Capítulo I – Sobre a adaptação de áreas Institucionais para usos contínuos

Art. 243. As praças e parques que se localizarem junto ou dentro dos muros escolares, deverão permanecer permanentemente abertas, sem barreiras físicas que as cerquem.

Art. 244. Todas as EMEI's e EMEB's deverão apresentar ensinamentos de formação contínua, como cursos, oficinas e aulas, para todas as pessoas e faixas etárias que apresentarem interesse em participar.

Capítulo II – Sobre a apropriação do Parque Urbano situado no Cinturão Verde

Art. 245. Considerando a magnitude do Cinturão Verde e sua extensão, deve haver uma setorização dos trechos disponíveis para o parque, interligadas por um único percurso de modo que permita ser percorrido a pé.

Capítulo III – Sobre os novos loteamentos e bairros existentes

Art. 246. Vedar a abertura de novos loteamentos na cidade até 2050.

Art. 247. Proibir permanentemente a abertura de loteamentos fechados na cidade.

§ 1º - Aos loteamentos de alto padrão fechados existentes, procurar amenizar as barreiras físicas que impingem na malha urbana, procurando ao máximo requalificar o seu entorno para fachadas ativas e que criem diversidades de usos no seu entorno.

Art. 248. Adensar ao máximo os bairros existentes, preenchendo todos os vazios urbanos com usos mistos (comércio/serviços e residências), priorizando residências de interesse social.

Art. 249. Requalificar bairros existentes que apresentem carência de áreas verdes, propondo ruas mais arborizadas e áreas livres com praças gramadas e árvores.

Art. 250. Requalificar bairros existentes que apresentem carências nos segmentos culturais, de lazer e de saúde, fazendo desapropriações residenciais, se necessário, para a implantação de tais equipamentos.

Art. 251. Ruas predominantemente comerciais e de serviços, deverão apresentar calçadas mais largas, principalmente em avenidas e ruas localizadas no Centro da cidade. O uso de automóveis deve ser desestimulado em locais que apresentem fluxo intenso de veículos e pessoas.

Capítulo IV – Sobre a paisagem urbana e natural

Art. 252. Deve ser protegido os elemento estruturantes que definem a paisagem e sua ambiência, sendo considerados as dimensões físicas (materialidade) e as dimensões sociais como prevista na Constituição de 1988: “os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: “os modos de criar, fazer e viver”, “as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais” (Constituição, 1988, Art. 216).

Art. 253. A ambiência de edificações históricas bem como de paisagem cultural – bens culturais – deverá apresentar gabarito reduzido e menor que as edificações existente.

Art. 254. Os projetos que se relacionarem diretamente com tais paisagens, deverá ser aprovado em comissão específica com pelo menos três profissionais da área de patrimônio devidamente comprovado suas competências técnicas.

Art. 255. Procurar preservar áreas de paisagem natural remanescentes da vegetação nativa, principalmente incentivar o reflorestamento de pastagens ao pé da Serra.

§ 1º - Aplicação de penalidades severas para quem infringir as regras deste caput, principalmente quando houver incêndios criminosos nos parques urbanos e florestas da Serra.

Capítulo V – Sobre as diretrizes projetuais

O partido dos projetos deve visar a segurança e conforto do pedestre, com a finalidade de desincentivar o uso de automóveis para deslocamentos. Sendo assim:

Art. 256. Evitar ao máximo barreiras físicas no âmbito do pedestre, principalmente, em edificações de caráter público.

Art. 257. Valorizar percursos realizados pelo pedestre de forma a incentivar deslocamentos realizados a pé e por bicicletas.

Art. 258. Criar percursos de ciclovias e ciclofaixas que interligue ruas e avenidas principais, com sinalizações adequadas para a segurança do usuário.

Art. 259. Em propostas de edificações residenciais, apresentar térreo comercial e de serviços, com fachada ativa que crie percursos convidativos ao pedestre a adentrar o projeto.

Art. 260. Para edificações de caráter público, não utilizar barreiras físicas permanentes, de forma que o acesso ao lote se dê de forma fluida.

Art. 261. Para áreas livres, propor equipamentos e mobiliários que incentivem a permanência do usuário no local, se preocupando com a qualidade de sua ambiência.

Art. 262. Para intervenções em edificações históricas, propor novos usos que sejam condizentes à vocação do edifício, com o objetivo de valorizar suas características originais, evitando a sua ociosidade.

Art. 263. Projetos que visam requalificar novas áreas devem apresentar uma leitura e estudo minucioso do território de modo a suprir as demandas no local de inserção do projeto.

4.6. À guisa de uma conclusão

O atual Plano Diretor de São João da Boa Vista/SP, finalizado em 2019, já apresenta um viés educador implícito em suas entrelinhas. A proposta da emenda aditiva visa explicitar quais intervenções favorecem processos educadores no território com a finalidade de nortear os próximos passos do município naquilo que concerne a requalificação de espaços existentes e direcionar os novos espaços que vierem a surgir.

A visão que o poder público possui de seus equipamentos urbanos ainda é muito engessada. Novas ideias e adaptações devem acontecer, principalmente com os avanços tecnológicos que abarcam a nossa sociedade como um todo. Amenizar as disparidades socio-territoriais é o primeiro passo a ser dado para que processos democráticos ganhem ênfase na *urbe*.

Quando a Prefeitura passar a conduzir, de fato, o ordenamento territorial, ou seja, o desenvolvimento urbano e sua expansão, de acordo com as reais demandas vigentes do município, investimentos mais inteligentes acontecerão. Em outras palavras, o dinheiro público será realmente direcionado para resolver problemas existentes e não apenas aplacar problemas decorrentes da especulação imobiliária desenfreada. Para o governo é muito mais barato e vantajoso subsidiar famílias de baixo poder aquisitivo a morarem em localidades próximas ao centro urbano consolidado, do que levar toda a infraestrutura urbana e de serviços para localidades afastadas, simplesmente pela razão do mercado imobiliário definir onde famílias de alta e baixa renda devem morar, de acordo com os benefícios paisagísticos e de localização que apresentam.

Houve o esclarecimento, no decorrer desta pesquisa, que este tipo de situação acarreta problemas ao poder público com o espraiamento e difusão da malha urbana, fazendo com que a municipalidade, ou seja, a gestão subsidie e arque com todos os custos. O ônus mantém para as incorporadoras e loteadoras que visam somente lucros e não têm o intuito de preservar e/ou instigar a urbanidade, o que ocasiona, inevitavelmente, desdobramentos hostis a médio e longo prazos ao município.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando o atual cenário global, é necessário que premissas sustentáveis sejam priorizadas, além de uma redução do impacto das ações humanas sobre o planeta, buscando um equilíbrio dinâmico entre elas. Diante disso, o Plano Diretor se apresenta como um instrumento imprescindível na busca de um desenvolvimento urbano sustentável, com diretrizes que combatam a especulação imobiliária e favoreçam a regularização fundiária dos imóveis urbanos procurando evitar as ocupações em áreas ambientalmente frágeis que resultam na deterioração da vida urbana. Todos esses problemas derivam do uso da cidade como um meio de resolver a crise do capital, como constatado no capítulo “Cidades Educadoras e o Planejamento Urbano na Contemporaneidade”.

Ratifica-se que o processo de planejamento urbano é bastante notório, visto que através dele as diretrizes são estabelecidas para o ordenado e crescimento territorial, com a finalidade de garantir processos democráticos tanto na concepção, quanto na apropriação dos espaços públicos. Num Plano Diretor Municipal, elaborado sob a égide do viés educador, é primordial e prerrogativa constitucional garantir a participação de todos os agentes que usufruem, produzem e governam a cidade. No processo de sua elaboração, estes agentes devem ser incentivados a contribuir com seu conhecimento profundo e inteligível sobre a história e a cultura do lugar, revelando potencialidades e obstáculos que somente as análises técnicas são incapazes de definir. Por isso, o processo educador como um todo deve ser respeitado e colocado em prática.

Devemos buscar meios de superar e amenizar as desigualdades, explicitar claramente os interesses de cada agente interessado na produção e uso do território na cidade, visto que tais interesses são quase sempre divergentes, e vincular as propostas aprovadas nas leis orçamentárias para garantir verbas para sua realização. Além disso, procurar usufruir de instrumentos que aumentem a qualidade de vida urbana, congregando e propiciando as trocas de conhecimento entre diferentes grupos sociais, de forma que incite a alteridade, são processos que devem ser mediados pelo governo local de maneira imparcial, mobilizando todos em torno dos valores existentes na cidade que preservem a memória e fortaleçam a cidadania. Ou

seja, para garantir a sustentabilidade e incitar o espaço urbano educador, objetivando uma vida saudável e prazerosa que aprimore os seres humanos, todas essas decisões e intenções citadas acima pertencem a alguns dos propósitos dos planos diretores educadores.

Desta forma, reconhecemos que os espaços são formativos e informativos e os espaços de qualidade conseguem ser mais educadores que os espaços banalizados, desprovidos de intencionalidades e de projetos que incitem a coletividade, visto que as suas características inerentes desafiam a percepção do indivíduo e corroboram para a construção do seu senso comum. Logo, vale ressaltar que os projetos e as propostas de planejamento devem explorar as qualidades dos espaços, evitando o vazio conceitual e a produção de espaços residuais.

Uma política de gestão social aplicada na arquitetura e urbanismo, no redesenho do espaço público, pode mudar a qualidade de vida das pessoas, diminuindo a violência comumente encontrada nas cidades. Consequentemente, alcançamos a transformação da cidade para que seja a mais democrática possível.

Ao analisar os espaços urbanos devemos reconhecer a cidade como o local de gestão da produção coletiva que organiza a vida social e, com isso, compreender como os espaços educadores na cidade estão relacionados às dinâmicas de apropriação e das diretrizes de crescimento estabelecidas no Plano Diretor e por seus instrumentos. Deste modo, se torna viável qualificar os espaços públicos, especialmente quanto aos potenciais educadores, como também, apontar as possíveis lacunas ao desconsiderar as potencialidades educadoras do território.

Os preceitos de espaços educadores devem conduzir novas propostas e diretrizes dos planos diretores municipais, enfatizando a participação popular desde seu processo de elaboração – o que em si é um ato de ensinamento de gestão e de política – para que os espaços urbanos sejam responsáveis pela formação de cidadãos. Mediante o convívio coletivo, se promove a igualdade social e contribui para que os princípios comuns sejam efetivos e não apenas utópicos.

A Constituição Federal de 1988 foi um marco importante nas questões relacionadas ao meio urbano, pois a partir dela derivou-se o Estatuto da Cidade, em 2001, que passou a exigir os Planos Diretores de cidades com mais de vinte mil habitantes; ou cidades que sejam integrantes de regiões metropolitanas e

aglomerações urbanas; ou integrantes de áreas de especial interesse turístico; ou inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto de âmbito regional ou nacional.

Quatro fundamentos surgiram como novidade a partir disso: a participação popular é obrigatória nas discussões e decisões que envolvam o bem-comum, principalmente em objetos do Plano Diretor; o respeito às prerrogativas ambientais, sendo exigido o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e em alguns casos o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA); a função social da propriedade e da cidade, que em outras palavras define que a propriedade particular deve se relacionar às necessidades da sociedade, atendendo o bem-comum; e a autoaplicabilidade dos Planos Diretores, com orçamento plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual, para que as propostas e diretrizes contidas no Plano Diretor possam sair do papel e se concretizarem.

Para isso, os interesses específicos dos agentes intervenientes no Plano Diretor devem estar alinhados aos interesses gerais da população, entendendo que este instrumento se torna um pacto, por um período, que se correlaciona às ações entre políticos, população e capital. Portanto, deve haver um equilíbrio entre todos os interessados.

Em suma, a partir da Constituição de 1988 houve um marco legal que passou a estipular e definir critérios e exigências do ponto de vista do planejamento urbano que antes não eram consideradas. Basicamente, o direito de não fazer foi juridicamente substituído pela obrigação de fazer.

A cidade de Medellín, na Colômbia, é um bom exemplo de como uma rede ampla de intervenções ao longo de todo território possui o potencial de amenizar os conflitos e promover qualidade de vida para população, apenas priorizando espaços públicos e equipamentos de cunho cultural, de lazer e de educação. Por ser uma cidade latino-americana e apresentar semelhanças pertinentes às cidades brasileiras, Medellín se torna um exemplo notável no que diz respeito a intervenção e requalificação urbana de uma Cidade Educadora.

Embora no Brasil as intervenções sejam menos expressivas em grande escala, o exemplo de Santos/SP é bastante interessante, no que concerne à aplicabilidade das premissas educadoras em um território repleto de patrimônios históricos

arquitetônico-urbanísticos, cujo *Mar* é um delimitador de expansão da malha urbana, que corrobora para que as premissas de restauração e requalificação sejam ainda mais necessárias. Além disso, o *Porto* se torna um desafio para os planejadores, porém apresenta um grande potencial para intervenções e projetos futuros, orientados pelos conceitos vinculados à Carta das Cidades Educadoras, cujos objetivos estão em simbiose.

Em São Carlos/SP, uma cidade de médio porte, evidencia como dispor das prerrogativas educadoras podem ser um ponto de partida para as tomadas de decisão, por parte dos gestores e planejadores municipais. As bibliotecas, assim como em Medellín, são uma amostra de como equipamentos urbanos e institucionais que podem influenciar na qualidade de vida da população, principalmente se o partido de projeto for bem-conceituado e inserido no contexto urbano, pois trabalhar um espaço como educador é buscar um equilíbrio entre as desigualdades sociais presentes em nossas cidades.

Por outro lado, a cidade de São João da Boa Vista/SP, apesar de ser um pouco menor que São Carlos/SP, apresenta várias lacunas no planejamento de seu território, como a difusão da malha urbana impulsionada pela especulação imobiliária desenfreada que impingiu problemas permanentes ao município e, que agora, terão que ser mitigados por meio de outras ferramentas que solucionem, pelo menos em partes, problemas ocasionados pela ausência de um desenho urbano qualificado.

Uma dessas ferramentas seria a apropriação dos preceitos educadores para requalificar os loteamentos afastados e de baixa urbanidade, que se encontram, em sua maioria, no setor Sul do município. Analisando as imagens, que mostram os parques ou potenciais espaços públicos, bem como o perfil e leito carroçável dos bairros no setor Leste e Sul (ver figuras 100 a 136), fica evidente que não há o mesmo cuidado no desenho do traçado urbano, muito menos por parte dos gestores públicos em proporcionar equipamentos urbanos de qualidade em toda abrangência do município.

É discrepante os investimentos públicos entre os setores Sul e Leste, corroborando ainda mais para a perpetuação das desigualdades sociais que se materializam em nossos espaços da *urbe*. Quanto maior for a desigualdade, maior serão os problemas que a Prefeitura enfrentará. Logo, daqui para frente, é relevante

que não surjam novos loteamentos e ocorra uma compactação do território com o propósito de otimizar as infraestruturas urbanas.

Além disso, como já se tem mostrado intencional por parte dos gestores sanjoanenses, ao requalificar os edifícios históricos do setor Centro, atribuindo-lhes novos usos, a sustentabilidade urbana ganha força, principalmente quando apropriados os conceitos da AICE. Exemplos claros são a requalificação dos barracões da antiga CEAGESP, que pertencem ao projeto de um parque urbano, em andamento, e a requalificação da Estação Ferroviária.

O município ainda está andando vagarosamente em ideais que buscam preservar a memória da cidade e, do ponto de vista educador, isso é de suma importância. Porém, ainda há muitas possibilidades educadoras que poderiam ser apropriadas por São João da Boa Vista/SP para tornar-se uma cidade mais atrativa e democrática para toda sua população. É necessário que todas as ações e intencionalidades, de fato, estejam unidas em um propósito: resgatar a urbanidade de locais carentes de cultura, educação e lazer.

Deve-se enxergar e compreender que a qualidade de vida da população está diretamente relacionada aos espaços públicos da cidade e o seu tempo de deslocamento entre moradia, emprego e comércio/serviços. Desde a rua, a calçada, a praça, até os parques e escolas, devem ser pensados de forma que fomentem a relação cidadã. Além disso, o transporte coletivo deve ser priorizado nos investimentos públicos, com o objetivo de otimizar o tempo das pessoas.

Portanto, é plausível evidenciar a história e a cultura de uma cidade através da compreensão das diferentes camadas espaciais passíveis de leituras, nas paredes dos edifícios e nos espaços da cidade, através de suas rugosidades, com repercussões diretas para o entendimento da história e da formação do território ocasionando a consolidação da comunidade e o fortalecimento da cidadania. O conhecimento da história e o enraizamento do cidadão fortalece a sociedade para o enfrentamento e solução de seus problemas mais atroztes, especialmente quando o meio ambiente esteja equilibrado e proporcionando uma vida mais feliz.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M. G. de. **Diferenças e Semelhanças entre as modalidades Entidades e Empresas: o Programa Minha Casa Minha Vida em São João da Boa Vista/SP**. 2018. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2018. DOI:10.11606/T.102.2018.tde-03092018-092152. Acesso em: 23 set. 2021.

AICE - Carta das Cidades Educadoras. **Declaração de Barcelona 1990, revisões Bologna (1994) e Gênova (2004)**. Disponível em: <https://www.edcities.org/rede-portuguesa/wp-content/uploads/sites/12/2018/09/Carta-das-cidades-educadoras.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2021.

ALEX, Sun. Projeto da Praça. **Convívio e exclusão no espaço público**. São Paulo: SENAC, 2008.

ALMEIDA, S. F. de; OLIVEIRA, M. W. **O mundo da rua educa: processos educativos da população de rua na cidade de São Carlos/SP**. Revista da FAEEBA - Educação e Contemporaneidade, v. 24, n. 43, 11.

ANANIAS, R. F. **Expansão da Rede Urbana do Município de São João da Boa Vista – SP de 2000 a 2010**. Orientador: Dr. Flamarion Dutra Alves. 2011. 53 f. TCC (Graduação) – curso de Geografia da Universidade Federal de Alfenas, Alfenas. Disponível em: <https://www.unifal-mg.edu.br/geografia/sites/default/files/TCC%20-%20RAFAEL%20FERRARI%20ANANIAS.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2021.

ANDRADE, Theophilo Ribeiro de. **Subsídios à História de São João da Boa Vista**. São Paulo: EGRT (Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S.A.), 1973.

Arquivo Público do Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/>. Acesso em: 30 de abr. 2021.

BOFF, Leonardo. **Sustentabilidade o que é – o que não é**. Petrópolis: Vozes, 2015. 4. ed.

BRASIL. [Constituição (1988)] **Constituição Federal, art. 182 e 183**. Brasília: Assembleia Nacional Constituinte, 1988.

BRASIL. [Estatuto da Cidade], **Lei nº 10.257/2001**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2001.

CARVALHO, C. R. *et al.* **Ressignificações e Possibilidades: as Interfaces da Justiça Restaurativa e da Educação na Cidade de Santos/SP.** In “UNISANTA - Direito e Ciências Sociais” vol 10, n 1, p. 58-67, 2021. Disponível em: <https://periodicos.unisanta.br/index.php/lss/article/view/2697>. Acesso em: 28 set. 2021.

CARVALHO, M. de. **Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito.** São Paulo em Perspectiva. [online]. 2000, vol.14, n.4, p. 70-82. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/9prrrJpM8LZYkxPvmFGLsmN/?lang=pt>. Acesso em: 20 jun. 2021.

CÔRREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** 4. Ed. São Paulo: Ática. 1989.

COSTA, S. de A. P.; GIMMLER NETTO, M. M. **Fundamentos de morfologia Urbana.** Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

DIÁRIO OFICIAL DE SÃO CARLOS. São Carlos, ano 5, nº. 638, 10 dez. 2013. Disponível em: https://www.saocarlosoficial.com.br/diariooficial/001/DO_10122013_87HY5Q.pdf. Acesso em: 31 out. 2021.

DOWBOR, Ladislau. **Introdução ao Planejamento Municipal.** São Paulo: Brasiliense, 1987.

DUARTE, C. R. de S. **A empatia espacial e sua implicação nas ambiências urbanas.** Natal: Projotar, 2015.

FALCONI, R. F. **Logradouros de São João da Boa Vista.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

FARAH, A. P. **Restauro Arquitetônico: a formação do arquiteto-urbanista no Brasil para preservação do patrimônio edificado - o caso das escolas do Estado de São Paulo.** Tese (Doutoramento em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

FERRARA, L. D. **Leitura sem palavras.** São Paulo: Ática, 1986.

FERRARA, L. D. **Os significados Urbanos.** São Paulo. Edusp: FAPESP, 2000.

Forte, Gimenes e Marcondes Ferraz Arquitetos (FGMG). **São João da Boa Vista: Relatório de análise intraurbana e Relatório de inserção regional.** São João da Boa Vista, 2014.

FRANCISCO, W. de C. E. **Cidades globais;** Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/cidades-globais.htm>. Acesso em: 27 mai. 2021.

G1. **São João da Boa Vista é a 4ª no ranking de melhores cidades pequenas para idosos.** Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2020/11/10/sao-joao-da-boa-vista-e-a-4a-no-ranking-de-melhores-cidades-pequenas-para-idosos.ghtml>. Acesso em: 9 mai. 2021.

G1. **Justiça de São João embarga obras de três loteamentos por irregularidades** – notícias em São Carlos e Região. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2016/03/justica-de-sao-joao-embarga-obras-de-3-loteamentos-porirregularidades.html> >. Acesso em 24 set. 2021.

GADOTTI, M.; PADILHA, P. R.; CABEZUDO, A. (Org.) **Cidade educadora: princípios e experiências.** São Paulo: Cortez Instituto Paulo Freire; Buenos Aires: Ciudades Educadoras América Latina, 2004.

GEHL, J. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, J; SVARRE, B. **A vida na cidade: Como estudar.** São Paulo: Perspectiva, 2018.

GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil: São João da Boa Vista.** Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/sjoaobvista.htm>. Acesso em: 9 mai. 2021.

GOMES, A. C. **Projeto de revitalização do Porto de Santos inclui renovação urbana no Centro.** G1, 2018. Disponível em <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/educacao/noticia/2018/08/11/projeto-de-revitalizacao-do-porto-de-santos-inclui-renovacao-urbana-no-centro.ghtml>. Acesso em: 3 out. 2021.

GÓMEZ-GRANELL, C.; VILA, I. (Org). **A Cidade Como Projeto Educativo.** Porto Alegre: Artmed, 2003.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980.

HOLANDA, F. de. (Org.) **Arquitetura & Urbanidade**. Brasília, FRBH Edições, 2011.

HUET, B. **Espaços Públicos, Espaços Residuais**, *In*: O Centro das Metrôpoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Associação Viva o Centro, 2001.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo IBGE 2010**. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 15 mai. 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Perfil de São João da Boa Vista**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-joao-da-boa-vista/panorama>. Acesso em: 5 mai. 2021.

INNERARITY, D. **O Novo Espaço Público**. Lisboa: Teorema, 2010.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Coleção a WMF Martins Fontes, 2000.

JUNIOR, A. da S. R.; MARICATO, E. **Para entender a crise urbana no projeto da cidade contemporânea**. Bauru: ANAP, 2019.

JUNIOR, O. A. dos S.; MONTANDON, D. T. **Os Planos Diretores municipais pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.

KOHLSDORF, M. E. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1996.

LAMMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Porto: ORGAL Impressores, 1993.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Centauro, 2011. 5ª edição.

LYNCH, K. **A Boa Forma da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2007.

MALAVSKI, P. D.; ALVES, G. da A. **O programa municipal Alegria Centro (Santos-SP): alegria para poucos e exclusão para muitos**. 2011. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em:

<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12082013-121635/>. Acesso em 26 set. 2021.

MARICATO, E. **É preciso repensar o modelo**. São Paulo: Pini, 2009.

MATIAS, A.; ANTONUCCI, D. **Requalificação da Área Portuária: Valongo, Santos**. In: XV Jornada de Iniciação Científica e IX Mostra de Iniciação Tecnológica, 2019, São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie.

MENEZES, N. M. S. de. **Theatro Municipal de São João da Boa Vista 100 anos**. São João da Boa Vista: Neusa Menezes, 2014.

MERLIN, J. R.; QUEIROGA, E. F. **Sobre espaços potencialmente educadores**. São Paulo: CD-Quapá-Sel, 2011. Disponível em: <http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2016/03/Sobre-esp%C3%A7os-p%C3%BAblicos-potencialmente-educadores.pdf>. Acesso: 3 out. 2020.

MERLIN, J. R.; SANTOS, W. R. J. **Um ensaio sobre o potencial educador inerente ao espaço**. Anais do 7º Projetar, Natal, RN, 2015. CD.

MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z. **Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos**. 1. ed. São Paulo: GG (Gustavo Gili), 2014.

MORAES, L. de S. **Bibliotecas escolares: leitura e informação para uma cidade educadora**. CRB8 Digital, v. 1, n. 2, 2008. Disponível em: <http://hdl.handle.net/20.500.11959/brapci/9204>. Acesso em: 1 nov. 2021.

OKAMOTO, J. **Percepção Ambiental e Comportamento**. São Paulo: Mackenzie, 2002.

OLIVEIRA, A. B. A. de; VIANA, M. A. **Reabilitação Urbana e Portuária: Novas Perspectivas para Área Central de Santos**. In: Leopoldianum v. 43, n. 121, p. 33-49, 2017. Disponível em: <https://periodicos.unisantos.br/leopoldianum/article/view/755>. Acesso em 29 set. 2021.

O MUNICÍPIO. **Pensão São José é demolida após revogação do tombamento**. Disponível em: <https://www.omunicipio.jor.br/wordpress/2019/11/27/pensao-sao-jose-e-demolida-apos-revogacao-do-tombamento/>. Acesso em: 23 nov. 2021.

O MUNICÍPIO. **Pré-projeto para recriação da Praça Rui Barbosa é divulgado.** Disponível em: <https://www.omunicipio.jor.br/wordpress/2019/04/10/pre-projeto-para-recriacao-da-praca-rui-barbosa-e-divulgado/>. Acesso em: 14 mar. 2022.

PADILHA, P. R. **Município que educa: nova arquitetura da gestão pública.** São Paulo: Editora e Livraria Instituto Paulo Freire, 2009.

PNUD, Ipea e FJP. **Atlas Brasil de Desenvolvimento Humano – São João da Boa Vista.** Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/354910>. Acesso em: 5 mai. 2021.

PORTELLA, J. C. i. **Cidade educadora (Território educador): valores para o DEL.** In: EXPO BRASIL, 10., 2012, Brasília. Anais... Brasília, abr. 2012. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/view/12709089/territorio-educador-expo-brasil-desenvolvimento-loca>. Acesso em: 17 nov. 2020.

QUEIROGA, E. F. **Dimensões Públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros.** 2016. Tese de Livre Docência- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo USP, São Paulo.

RABELLO, L.; AURIANI, M.; MARTOS, R. R. (Org.) **Arquitetura, cidade e sustentabilidade.** São Paulo: Editora Reflexão, 2016.

REIS FILHO, N. G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano.** São Paulo: Via das Artes, 2006.

ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. **Cidades para um pequeno planeta.** Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

ROLNIK, R. **O que é cidade.** São Paulo: Brasiliense – Série Primeiros Passos, 1988.

ROMERO, C. A. V.; OLIVEIRA, C.; MARTIN, C. **Movimento Cidades Educadoras no estado de São Paulo.** Revista (Con)Textos Linguísticos, v. 10 n. 15, 2016.

SANTOS, Prefeitura Municipal. **Comparativos Plano Diretor: Leis 2018 x 2021.** Prefeitura Municipal de Santos, 2021. Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/SEDURB/minuta_pd_2021_-_proposta_final_cmdu.pdf. Acesso em 5 out. 2021.

SANTOS, Prefeitura Municipal. **Projeto para a área central de Santos prevê revitalização e desenvolvimento.** Prefeitura Municipal de Santos, 2019. Disponível

em: <http://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/projeto-para-a-area-central-de-santos-preve-revitalizacao-e-desenvolvimento>. Acesso em 4 out. 2021.

SÃO JOÃO DA BOA VISTA, Prefeitura Municipal. **História da Cidade**. Disponível em: <https://saojoao.sp.gov.br/a-cidade/historia>. Acesso em: 27 abr. 2021.

SÃO JOÃO DA BOA VISTA (2019). **Lei Complementar 4516 de 20 de agosto de 2019: Plano Diretor Estratégico**.

SÃO JOÃO DA BOA VISTA (2006). **Lei Complementar 1926 de 12 de setembro de 2006: Plano Diretor Estratégico**.

SÃO JOÃO DA BOA VISTA (2015). **Lei Complementar 3821 de 07 de abril de 2015**: Altera a Lei Complementar nº 1.926, de 16 de outubro de 2006 (que institui o Plano Diretor de São João da Boa Vista) e os Anexos III (Mapa MPD 02) e IV (descrição da taxa de ocupação, do coeficiente de aproveitamento e zoneamento do Município) e revoga a Lei Complementar nº 2.927, de 16 de dezembro de 2010.

SÃO PAULO. **Lei nº 9.204/1965**. São Paulo: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 1965.

SANTOS, M. (1987). **O espaço do cidadão**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

Santos, M. (1988). **Metamorfoses do espaço habitado**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SASSEN, S. A cidade global. *In*: **Reestruturação do Espaço Urbano e Regional no Brasil**. 1. Ed. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, A. da R. **Estado e política pública urbana: a revitalização do centro de Santos**. 2012. 236 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, 2012. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/106241>>. Acesso em 27 set. 2021.

SEADE. **Perfil de São João da Boa Vista**. Disponível em: <http://www.imp.seade.gov.br/frontend/#/perfil>. Acesso em: 27 abr. 2021.

SECCHI, B. **Primeira Lição de Urbanismo**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, M. L. A. **História de São João da Boa Vista**. São Paulo: EGRT (Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S.A.), 1976.

SIMON, L. P.; FARAH, A. P.; MERLIN, J. R. **The interface between Master Plan and Educating Cities: an alternative for planning post-pandemic cities**. Periódico Eletrônico Fórum Ambiental Da Alta Paulista, v. 17, n. 1, p. 47-63, 2021. Disponível em:
https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/forum_ambiental/article/view/2836. Acesso em 1 nov. 2021.

SIMON, L. P.; FARAH, A. P.; MERLIN, J. R. **Premissas para a Preservação: os conceitos das Cidades Educadoras (AICE-UNESCO)**. In: III Congresso Nacional para Salvaguarda do Patrimônio Cultural - CICOP Brasil III, 2021, São Paulo. Anais, São Paulo: UNIFESP, 2021, p. 65-84. Disponível em:
<https://repositorio.unifesp.br/xmlui/handle/11600/62226>. Acesso em: 27 dez. 2021.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SPÓSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPÓSITO, Eliseu S.; SPÓSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo, SP: Expresso Popular, 2006. 375p, il, 24cm. (Geografia em movimento).

TABARIN, C. S. **Um olhar sobre o Espaço Intraurbano de São João Da Boa Vista (SP)**. Orientadora: Prof.^a Dr.^a Claudete de Castro Silva Vitte. 2016. 79 f. TCC (Graduação) – curso de Geografia, Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, Campinas. Disponível em:
http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:StXj_9BuaBAJ:www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/%3Fdown%3D000980002+%&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br. Acesso em: 30 jan. 2021.

TABARIN, C.; VITTE, C. de C. S. **Produção do Espaço Urbano em São João da Boa Vista/SP entre 2000 e 2016: Novos Loteamentos e Segregação Urbana**. Revista Geografar. 15. p. 7-30. 2020

VILLAÇA, F. **As Ilusões do Plano Diretor**. 1. ed. São Paulo: Edição do autor. 2005.

VILLAÇA, F. **Espaço-intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VILLAR, M. B. C. **A cidade educadora: Nova Perspectiva de Organização e Intervenção Municipal**. 2.ed. Lisboa: Instituto Piaget, 2007.

YAZIGI, E. **A Alma do Lugar**. São Paulo: Contexto, 2001.

ZAINKO, M. A. S. (Org). **Cidades Educadoras**. Curitiba: Editora da UFPR, 1997.

7. ANEXOS

7.1. ANEXO I: Carta das Cidades Educadoras.

International Association of
Educating Cities
Association Internationale des
Villes Éducatrices
Asociación Internacional de
Ciudades Educadoras
Associação Internacional de
Cidades Educadoras



CARTA DAS CIDADES EDUCADORAS

CARTA DAS CIDADES EDUCADORAS

As cidades representadas no 1º Congresso Internacional das Cidades Educadoras, que teve lugar em Barcelona em Novembro de 1990, reuniram na Carta inicial, os princípios essenciais ao impulso educador da cidade. Elas partiam do princípio que o desenvolvimento dos seus habitantes não podia ser deixado ao acaso. Esta Carta foi revista no III Congresso Internacional (Bolonha, 1994) e no de Génova (2004), a fim de adaptar as suas abordagens aos novos desafios e necessidades sociais.

A presente Carta baseia-se na Declaração Universal dos Direitos do Homem (1948), no Pacto Internacional dos Direitos Económicos, Sociais e Culturais (1966), na Declaração Mundial da Educação para Todos (1990), na Convenção nascida da Cimeira Mundial para a Infância (1990) e na Declaração Universal sobre Diversidade Cultural (2001).

PREÂMBULO

Hoje mais do que nunca as cidades, grandes ou pequenas, dispõem de inúmeras possibilidades educadoras, mas podem ser igualmente sujeitas a forças e inércias deseducadoras. De uma maneira ou de outra, a cidade oferece importantes elementos para uma formação integral: é um sistema complexo e ao mesmo tempo um agente educativo permanente, plural e poliédrico, capaz de contrariar os factores deseducativos.

A cidade educadora tem personalidade própria, integrada no país onde se situa é, por consequência, interdependente da do território do qual faz parte. É igualmente uma cidade que se relaciona com o seu meio envolvente, outros centros urbanos do seu território e cidades de outros países. O seu objectivo permanente será o de aprender, trocar, partilhar e, por consequência, enriquecer a vida dos seus habitantes.

A cidade educadora deve exercer e desenvolver esta função paralelamente às suas funções tradicionais (económica, social, política de prestação de serviços), tendo em vista a formação, promoção e o desenvolvimento de todos os seus habitantes. Deve ocupar-se prioritariamente com as crianças e jovens, mas com a vontade decidida de incorporar pessoas de todas as idades, numa formação ao longo da vida.

As razões que justificam esta função são de ordem social, económica e política, sobretudo orientadas por um projecto cultural e formativo eficaz e coexistencial. Estes são os grandes desafios do século XXI: Primeiro "investir" na educação de cada pessoa, de maneira a que esta seja cada vez mais capaz de exprimir, afirmar e desenvolver o seu potencial humano, assim como a sua singularidade, a sua criatividade e a sua responsabilidade. Segundo, promover as condições de plena igualdade para que todos possam sentir-se respeitados e serem respeitadores, capazes de diálogo. Terceiro, conjugar todos os factores possíveis para que se possa construir, cidade a cidade, uma verdadeira sociedade do conhecimento sem exclusões, para a qual é preciso providenciar, entre outros, o acesso fácil de toda a população às tecnologias da informação e das comunicações que permitam o seu desenvolvimento.

As cidades educadoras, com suas instituições educativas formais, suas intervenções não formais (de uma intencionalidade educadora para além da educação formal) e informais (não intencionais ou planificadas), deverão colaborar, bilateral ou multilateralmente, tornando realidade a troca de experiências. Com espírito de cooperação, apoiarão mutuamente os projectos de estudo e investimento, seja sob a forma de colaboração directa ou em colaboração com organismos internacionais.

Actualmente, a humanidade, não vive somente uma etapa de mudanças, mas uma verdadeira mudança de etapa. As pessoas devem formar-se para uma adaptação crítica e uma participação activa face aos desafios e possibilidades que se abrem graças à globalização dos processos económicos e sociais, a fim de poderem intervir, a partir do mundo local, na complexidade mundial, mantendo a sua autonomia face a uma informação transbordante e controlada por certos centros de poder económico e político.

Por outro lado, as crianças e os jovens não são mais protagonistas passivos da vida social e, por consequência, da cidade. A Convenção das Nações Unidas de 20 de Novembro de 1989, que desenvolve e considera constringedores os princípios da Declaração Universal de 1959, tornou-os cidadãos e cidadãs de pleno direito ao outorgar-lhes direitos civis e políticos. Podem associar-se e participar em função do seu grau de maturidade.

A protecção das crianças e jovens na cidade não consiste somente no privilegiar a sua condição, é preciso cada vez mais encontrar o lugar que na realidade lhes cabe, ao lado dos adultos que possuem como cidadã a satisfação que deve presidir à coexistência entre gerações. No início do século XXI, as crianças e os adultos parecem necessitar de uma educação ao longo da vida, de uma formação sempre renovada.

A cidadania global vai-se configurando sem que exista ainda um espaço global democrático, sem que numerosos países tenham atingido uma democracia eficaz respeitadora dos seus verdadeiros padrões sociais e culturais e sem que as democracias de longa tradição possam sentir-se satisfeitas com a qualidade dos seus sistemas. Neste contexto, as cidades de todos os países, devem agir desde a sua dimensão local, enquanto plataformas de experimentação e consolidação duma plena cidadania democrática e promover uma coexistência pacífica graças à formação em valores éticos e cívicos, o respeito pela pluralidade dos diferentes modelos possíveis de governo, estimulando mecanismos representativos e participativos de qualidade.

A diversidade é inerente às cidades actuais e prevê-se que aumentará ainda mais no futuro. Por esta razão, um dos desafios da cidade educadora é o de promover o equilíbrio e a harmonia entre identidade e diversidade, salvaguardando os contributos das comunidades que a integram e o direito de todos aqueles que a habitam, sentindo-se reconhecidos a partir da sua identidade cultural.

Vivemos num mundo de incerteza que privilegia a procura da segurança, que se exprime muitas vezes como a negação e uma desconfiança mútua. A cidade educadora, consciente deste facto, não procura soluções unilaterais simples, aceita a contradição e propõe processos de conhecimento, diálogo e participação como o caminho adequado à coexistência na e com a incerteza.

Confirma-se o direito a uma cidade educadora, que deve ser considerado como uma extensão efectiva do direito fundamental à educação. Deve produzir-se, então uma verdadeira fusão da etapa educativa formal com a vida adulta, dos recursos e do potencial formativo da cidade com o normal desenvolvimento do sistema educativo, laboral e social.

O direito a uma cidade educadora deve ser uma garantia relevante dos princípios de igualdade entre todas as pessoas, de justiça social e de equilíbrio territorial.

Esta acentua a responsabilidade dos governos locais no sentido do desenvolvimento de todas as potencialidades educativas que a cidade contém, incorporando no seu projecto político os princípios da cidade educadora.

PRINCÍPIOS

I – O DIREITO A UMA CIDADE EDUCADORA

-1-

Todos os habitantes de uma cidade terão o direito de desfrutar, em condições de liberdade e igualdade, os meios e oportunidades de formação, entretenimento e desenvolvimento pessoal que ela lhes oferece. O direito a uma cidade educadora é proposto como uma extensão do direito fundamental de todos os indivíduos à educação. A cidade educadora renova permanentemente o seu compromisso em formar nos aspectos, os mais diversos, os seus habitantes ao longo da vida. E para que isto seja possível, deverá ter em conta todos os grupos, com suas necessidades particulares.

Para o planeamento e governo da cidade, tomar-se-ão as medidas necessárias tendo por objectivo o suprimir os obstáculos de todos os tipos incluindo as barreiras físicas que impedem o exercício do direito à igualdade. Serão responsáveis tanto a administração municipal, como outras administrações que têm uma influência na cidade, e os seus habitantes deverão igualmente comprometerem-se neste empreendimento, não só ao nível pessoal como através de diferentes associações a que pertençam.

- 2-

A cidade deverá promover a educação na diversidade para a compreensão, a cooperação solidária internacional e a paz no mundo. Uma educação que deverá combater toda a forma de discriminação. Deverá favorecer a liberdade de expressão, a diversidade cultural e o diálogo em condições de igualdade. Deverá acolher tanto as iniciativas inovadoras como as da cultura popular, independentemente da sua origem. Deverá contribuir para a correcção das desigualdades que surjam então da promoção cultural, devido a critérios exclusivamente mercantis.

- 3-

A cidade educadora deverá encorajar o diálogo entre gerações, não somente enquanto fórmula de coexistência pacífica, mas como procura de projectos comuns e partilhados entre grupos de pessoas de idades diferentes. Estes projectos, deverão ser orientados para a realização de iniciativas e acções cívicas, cujo valor consistirá precisamente no carácter intergeracional e na exploração das respectivas capacidades e valores próprios de cada idade.

- 4-

As políticas municipais de carácter educativo devem ser sempre entendidas no seu contexto mais amplo inspirado nos princípios de justiça social, de civismo democrático, da qualidade de vida e da promoção dos seus habitantes.

- 5-

Os municípios deverão exercer com eficácia as competências que lhes cabem em matéria de educação. Qualquer que seja o alcance destas competências, elas deverão prever uma política educativa ampla, com carácter transversal e inovador, compreendendo todas as modalidades de educação formal, não formal e informal, assim como as diferentes manifestações culturais, fontes de informação e vias de descoberta da realidade que se produzam na cidade.

O papel da administração municipal é o de definir as políticas locais que se revelarão possíveis e o de avaliar a sua eficácia, assim como de obter as normas legislativas oportunas de outras administrações, centrais ou regionais.

- 6-

Com o fim de levar a cabo uma actuação adequada, os responsáveis pela política municipal numa cidade deverão possuir uma informação precisa sobre a situação e as necessidades dos seus habitantes. Com este objectivo, deverão realizar estudos que manterão actualizados e tornarão públicos, e prever canais abertos (meios de comunicação) permanentes com os indivíduos e os grupos que permitirão a formulação de projectos concretos e de política geral.

Da mesma maneira, o município face a processos de tomada de decisões em cada um dos seus domínios de responsabilidade, deverá ter em conta o seu impacto educador e formativo.

2 – O COMPROMISSO DA CIDADE

- 7-

A cidade deve saber encontrar, preservar e apresentar sua identidade pessoal e complexa. Esta a tornará única e será a base dum diálogo fecundo com ela mesma e com outras cidades. A valorização dos seus costumes e suas origens deve ser compatível com os modos de vida internacionais. Poderá assim oferecer uma imagem atraente sem desvirtuar o seu enquadramento natural e social.

À partida, deverá promover o conhecimento, a aprendizagem e a utilização das línguas presentes na cidade enquanto elemento integrador e factor de coesão entre as pessoas.

- 8-

A transformação e o crescimento duma cidade devem ser presididos por uma harmonia entre as novas necessidades e a perpetuação de construções e símbolos que constituam referências claras ao seu passado e à sua existência. O planeamento urbano deverá ter em conta as fortes repercussões do ambiente urbano no desenvolvimento de todos os indivíduos, na integração das suas aspirações pessoais e sociais e deverá agir contra toda a segregação das gerações e pessoas de diferentes culturas, que têm muito a aprender umas com as outras.

O ordenamento do espaço físico urbano deverá estar atento às necessidades de acessibilidade, encontro, relação, jogo e lazer e duma maior aproximação à natureza. A cidade educadora deverá conceder um cuidado especial às necessidades das pessoas com dependência no planeamento urbanístico de equipamentos e serviços, a fim de lhes garantir um enquadramento amável e respeitador das limitações que podem apresentar sem que tenham que renunciar à maior autonomia possível.

- 9-

A cidade educadora deverá fomentar a participação cidadã com uma perspectiva crítica e co-responsável. Para este efeito, o governo local deverá oferecer a informação necessária e promover, na transversalidade, as orientações e as actividades de formação em valores éticos e cívicos.

Deverá estimular, ao mesmo, a participação cidadã no projecto colectivo a partir das instituições e organizações civis e sociais, tendo em conta as iniciativas privadas e outros modos de participação espontânea.

- 10-

O governo municipal deverá dotar a cidade de espaços, equipamentos e serviços públicos adequados ao desenvolvimento pessoal, social, moral e cultural de todos os seus habitantes, prestando uma atenção especial à infância e à juventude.

- 11-

A cidade deverá garantir a qualidade de vida de todos os seus habitantes. Significa isto, um equilíbrio com o ambiente natural, o direito a um ambiente sadio, além do direito ao alojamento, ao trabalho, aos lazeres e aos transportes públicos, entre outros. Deverá promover activamente a educação para a saúde e a participação de todos os seus habitantes nas boas práticas de desenvolvimento sustentável.

- 12-

O projecto educador explícito e implícito na estrutura e no governo da cidade, os valores que esta encoraja, a qualidade de vida que oferece, as manifestações que organiza, as campanhas e os projectos de todos os tipos que prepara, deverão ser objecto de reflexão e de participação, graças à utilização dos instrumentos necessários que permitam ajudar os indivíduos a crescer pessoal e colectivamente.

3 – AO SERVIÇO INTEGRAL DAS PESSOAS

- 13-

O município deverá avaliar o impacto das ofertas culturais, recreativas, informativas, publicitárias ou de outro tipo e as realidades que as crianças e jovens recebem sem qualquer intermediário. Neste caso, deverá empreender, sem dirigismos acções com uma explicação ou uma interpretação razoáveis. Vigiará a que se estabeleça um equilíbrio entre a necessidade de protecção e a autonomia necessária à descoberta. Oferecerá, igualmente espaços de formação e de debate, incluindo os intercâmbios entre cidades, para que todos os seus habitantes possam assumir plenamente as inovações que aquelas geram.

- 14-

A cidade deverá procurar que todas as famílias recebam uma formação que lhes permitirá ajudar os seus filhos a crescer e a apreender a cidade, num espírito de respeito mútuo. Neste mesmo sentido, deverá promover projectos de formação destinados aos educadores em geral e aos indivíduos (particulares ou pessoal pertencente aos serviços públicos) que intervêm na cidade, sem estarem conscientes das funções educadoras. Atenderá igualmente para que os corpos de segurança e protecção civil que dependem directamente do município, ajam em conformidade com estes projectos.

- 15-

A cidade deverá oferecer aos seus habitantes a possibilidade de ocuparem um lugar na sociedade, dar-lhes-á os conselhos necessários à sua orientação pessoal e profissional e tornará possível a sua participação em actividades sociais. No domínio específico das relações escola-trabalho, é preciso assinalar a relação estreita que se deverá estabelecer entre o planeamento educativo e as necessidades do mercado de trabalho.

Para este efeito, as cidades deverão definir estratégias de formação que tenham em conta a procura social e colaborar com as organizações sindicais e empresas na criação de postos de trabalho e de actividades formativas de carácter formal e não formal, sempre ao longo da vida.

- 16-

As cidades deverão estar conscientes dos mecanismos de exclusão e marginalização que as afectam e as modalidades que eles apresentam assim como desenvolver as políticas de acção afirmativa necessárias. Deverão, em particular, ocupar-se dos recém-chegados, imigrantes ou refugiados , que têm o direito de sentir com toda a liberdade, que a cidade lhes pertence. Deverão consagrar todos os seus esforços no encorajar a coesão social entre os bairros e os seus habitantes, de todas as condições.

- 17-

As intervenções destinadas a resolver desigualdades podem adquirir formas múltiplas, mas deverão partir duma visão global da pessoa, dum parâmetro configurado pelos interesses de cada uma destas e pelo conjunto de direitos que a todos assistem. Toda a intervenção significativa deve garantir a coordenação entre as administrações envolvidas e seus serviços. É preciso, igualmente, encorajar a colaboração das administrações com a sociedade civil livre e democraticamente organizada em instituições do chamado sector terciário, organizações não governamentais e associações análogas.

- 18-

A cidade deverá estimular o associativismo enquanto modo de participação e corresponsabilidade cívica com o objectivo de analisar as intervenções para o serviço da comunidade e de obter e difundir a informação, os materiais e as ideias, permitindo o desenvolvimento social, moral e cultural das pessoas. Por seu lado, deverá contribuir na formação para a participação nos processos de tomada de decisões, de planeamento e gestão que exige a vida associativa.

- 19-

O município deverá garantir uma informação suficiente e compreensível e encorajar os seus habitantes a informarem-se. Atenta ao valor que significa seleccionar, compreender e tratar a grande quantidade de informação actualmente disponível , a cidade educadora deverá oferecer os recursos que estarão ao alcance de todos. O município deverá identificar os grupos que necessitam de uma ajuda personalizada e colocar à sua disposição pontos de informação, orientação e acompanhamento especializados.

Ao mesmo tempo, deverá prever programas formativos nas tecnologias de informação e comunicações dirigidos a todas as idades e grupos sociais a fim de combater as novas formas de exclusão.

A cidade educadora deverá oferecer a todos os seus habitantes, enquanto objectivo cada vez mais necessário à comunidade, uma formação sobre os valores e as práticas da cidadania democrática: o respeito, a tolerância, a participação, a responsabilidade e o interesse pela coisa pública, seus programas, seus bens e serviços.

Esta Carta exprime o compromisso assumido pelas cidades que a subscrevem com todos os valores e princípios que nela se manifestam. Define-se como aberta à sua própria reforma e deverá ser adequada aos aspectos que a rápida evolução social exigirá no futuro.

7.2. ANEXO II: Plano Diretor Estratégico de São João da Boa Vista/SP - Lei nº 4516/2019.

LEI COMPLEMENTAR Nº 4.516, DE 20 DE AGOSTO DE 2.019

“Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico de São João da Boa Vista e dá outras providências”

Autor: Vanderlei Borges de Carvalho, Prefeito Municipal

VANDERLEI BORGES DE CARVALHO, Prefeito Municipal de São João da Boa Vista, Estado de São Paulo etc., usando de suas atribuições legais,

FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e eu promulgo a seguinte...

LEI:

PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO

MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR DO PLANO DIRETOR
ESTRATÉGICO**

TÍTULO I	5
DOS FUNDAMENTOS, ABRANGÊNCIA E FINALIDADES	5
Capítulo I	5
Dos Fundamentos e da Abrangência	5
Capítulo II	5
Das Finalidades	5
Capítulo III	6
Dos Princípios	6
TÍTULO II	7
DA POLÍTICA URBANA E DE DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL	7
Capítulo I	7
Dos Objetivos	7
Capítulo II	8
Das Diretrizes	8
Capítulo III	10
Da Função Social	10
Capítulo IV	10
Do Ambiente Natural e Construído e da Paisagem	10
Capítulo V	12
Do Sistema de Áreas Protegidas e Áreas Verdes	12

Capítulo VI	13
Dos Projetos Urbanísticos Estratégicos	13
Seção I	13
Centro Atraente	14
Seção II	12
Parque Urbano - Cinturão Verde	13
Capítulo VII	15
Do Sistema de Proteção ao Patrimônio Arquitetônico, Urbano e Rural	15
TÍTULO III	16
DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	16
Capítulo I	17
Dos Polos Econômicos Estratégicos	17
Seção I	17
Do Polo de Educação	17
Seção II	18
Do Polo de Saúde	18
Seção III	18
Do Polo de Tecnologia	18
Seção IV	19
Do Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia	19
TÍTULO IV	21
DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO AGROPECUÁRIO	21
TÍTULO V	23
DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA	23
Capítulo I	25
Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana	25
Capítulo II	25
Do Sistema Viário	25
Seção I	28
Das Intervenções Viárias Pontuais	28
Seção II	29
Das Obras Complementares	29
Capítulo III	30
Do Sistema de Circulação de Pedestre	30
Capítulo IV	31
Sistema Ciclovitário	31
Capítulo V	32
Do Sistema de Transporte de Passageiros	32
Capítulo VI	34
Do Sistema de Logística e Transporte de Carga	34
Capítulo VII	34
Do Sistema Aeroviário	34
TÍTULO VI	35

DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL	35
Capítulo I	35
Da Inclusão Social e Acesso às Oportunidades	35
Capítulo II	37
Da Habitação de Interesse Social	37
TÍTULO VII	38
DOS SISTEMAS DE INFRAESTRUTURA E SANEAMENTO BÁSICO	38
Capítulo I	38
Do Sistema de Infraestrutura	38
Capítulo II	40
Do Sistema de Saneamento Básico	40
TÍTULO VIII	44
DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	44
Capítulo I	45
Do Macrozoneamento	45
Seção I	46
Da Macrozona de Estruturação Urbana	46
Seção II	49
Da Macrozona de Conservação Ambiental e de Produção Agropecuária 49	
Capítulo II	52
Das Zonas De Uso	52
Capítulo III	57
Da Classificação Dos Usos	57
Capítulo IV	59
Das Diretrizes para a Revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação Do	
Solo	59
TÍTULO IX	60
DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE INDUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO	
URBANO	60
Capítulo I	61
Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios	61
Capítulo II	63
Do Consórcio Imobiliário	63
Capítulo III	64
Da Outorga Onerosa do Direito de Construir	64
Capítulo IV	67
Da Transferência do Direito de Construir	67
Capítulo V	70
Do Direito de Preempção	70
Capítulo VI	72
Da Área de Intervenção Urbana (AIU)	72
Capítulo VII – Das Operações Urbanas Consorciadas	73
Capítulo VIII	75

Do Pagamento por Prestação de Serviços Ambientais	75
Capítulo IX	76
Do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB)	76
Capítulo X	77
Do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e Relatório de Impacto no Sistema de Mobilidade e Infraestrutura Urbana (RISMI)	77
TÍTULO X	86
DO SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO E DA GESTÃO PARTICIPATIVA	86
Capítulo I	87
Do Conselho Municipal de Urbanismo (CMU)	87
Capítulo II	88
Da Estrutura Municipal de Gestão e Planejamento	88
TÍTULO XI	89
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS	89
ANEXO 01	90
Quadro 01 – Conceitos e Definições	90
Quadro 02 – Características Físico-Operacionais das Vias segundo categorias	100
Quadro 03 – Zoneamento, Coeficiente de aproveitamento e Taxas de Ocupação	103
Quadro 04 – Fator de Incentivo Social (FIS)	105
Quadro 05 – Fator de Planejamento Urbano (FPU)	106
ANEXO 02	107
Mapa 01 - Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes	107
Mapa 02 – Sistema Viário Estrutural.....	107
Mapa 03 – Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias..	107
Mapa 04 - Sistema de Transporte de Passageiros	107
Mapa 05 – Macrozoneamento.....	107
Mapa 06 – Macrozona de Estruturação Urbana	107
Mapa 07 – Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária	107
Mapa 08 – Instrumentos de Política Urbana	107
Mapa 09 – Áreas Sujeitas a Risco de Inundação.....	107
ANEXO 03 – Croquis das Características Físico-Operacionais Mínimas das Vias, segundo categorias	107
ANEXO 04 - Descrição do Perímetro Urbano	111
ANEXO 05 – Empreendimentos ou Atividades Sujeitos à elaboração de EIV e RISMI	115
ANEXO 06 – Conteúdo mínimo para elaboração de EIV e RISMI	119

TÍTULO I
DOS FUNDAMENTOS, ABRANGÊNCIA E FINALIDADES

Capítulo I

Dos Fundamentos e da Abrangência

Art. 1º - O Plano Diretor Estratégico (PDE) tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, na Constituição do Estado de São Paulo, na Lei Orgânica do Município de São João da Boa Vista e na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

Parágrafo único - O PDE deve considerar o disposto nos planos e leis nacionais e estaduais relacionadas com as Políticas de Desenvolvimento Urbano, de Mobilidade, de Habitação, de Saneamento, de Meio Ambiente e de Saúde Pública.

Art. 2º - O PDE abrange a totalidade do território de São João da Boa Vista, incluindo os perímetros urbano e rural.

Capítulo II

Das Finalidades

Art. 3º - O PDE é o instrumento básico da Política de Desenvolvimento Urbano do Município de São João da Boa Vista, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no território municipal.

Art. 4º - O PDE é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo os seus objetivos, diretrizes e prioridades serem observados e respeitados na:

- I. elaboração do Plano Plurianual, na formulação da Lei de Diretrizes Orçamentárias e na elaboração dos Orçamentos Anuais;
- II. elaboração da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;
- III. elaboração de planos, de projetos integrantes de políticas de natureza urbanística e ambiental e nas demais normas complementares.

Art. 5º - O PDE, como instrumento orientador da Política de Desenvolvimento Urbano de São João da Boa Vista, tem também como finalidade:

- I. permitir o adequado posicionamento da Administração Municipal em suas relações com os órgãos e entidades da administração direta e indireta, federal e estadual, vinculados ao desenvolvimento urbano;
- II. propiciar as condições necessárias à habilitação do Município para a captação de recursos financeiros de apoio a programas de desenvolvimento urbano junto a fontes nacionais e estaduais;
- III. motivar e canalizar adequadamente a participação da sociedade e dos órgãos e entidades públicas nas decisões fundamentais relativas ao desenvolvimento urbano e ambiental.

Art. 6º - O Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal proposta de revisão deste PDE até 10 (dez) anos da sua promulgação no Jornal Oficial do Município, tendo como referência o Plano São João 2050, suas revisões e estudos complementares necessários para sua atualização.

Art. 7º - O PDE será objeto de processo sistemático de implantação, que deverá prever o acompanhamento permanente, avaliação periódica, orientação para o uso dos instrumentos de Política Urbana contemplados no PDE, e a preparação de sua revisão e atualização nos termos desta lei.

Capítulo III
Dos Princípios

Art. 8º - Os princípios que regem a Política Urbana do Município de São João da Boa Vista são:

- I. a função social da cidade;
- II. a função social da propriedade urbana;
- III. a função social da propriedade rural;
- IV. o meio ambiente ecologicamente equilibrado;
- V. a equidade social e territorial;
- VI. o direito à informação;
- VII. a gestão democrática da cidade.

§ 1º - A função social da cidade no Município de São João da Boa Vista corresponde ao direito à cidade para todos, compreendendo o direito à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento básico, à segurança, à infraestrutura, aos serviços públicos, à mobilidade urbana, ao acesso universal aos espaços e equipamentos públicos e de uso público, à educação, ao trabalho, à cultura, ao lazer, à produção econômica.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre a sua função social quando atende ao princípio do interesse público expresso na função social da cidade e obedece às diretrizes fundamentais do ordenamento da cidade estabelecidas neste plano diretor, sendo utilizada para as atividades urbanas permitidas, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

§ 3º - A função social da propriedade rural é o elemento constitutivo do direito de propriedade, atendida quando, simultaneamente, a propriedade é utilizada de forma produtiva, racional e adequada, conservando seus recursos naturais, favorecendo o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores e observando as disposições que regulam as relações de trabalho.

§ 4º - O meio ambiente ecologicamente equilibrado é o direito sobre o patrimônio ambiental, bem de uso comum e essencial à sadia qualidade de vida, constituído por elementos do ambiente natural e do ambiente urbano de forma que estes se organizem equilibradamente para a melhoria da qualidade ambiental e bem-estar humano.

§ 5º - A equidade territorial e a inclusão social implicam na distribuição equitativa de infraestrutura, equipamentos sociais, oportunidades de trabalhos e garantia de acesso a bens, serviços e políticas sociais a todos os munícipes.

§ 6º - O direito à informação requer transparência da gestão mediante a disponibilização das informações sobre a realidade municipal e as ações governamentais em meio acessível ao cidadão.

§ 7º - A gestão democrática é a que garante a participação dos diferentes segmentos da sociedade, diretamente ou por meio de associações representativas nos processos de planejamento e gestão da cidade, e, em especial, na formulação, implementação e acompanhamento de planos e programas e projetos relacionados ao desenvolvimento urbano.

TÍTULO II
DA POLÍTICA URBANA E DE DESENVOLVIMENTO URBANO
SUSTENTÁVEL

Capítulo I
Dos Objetivos

Art. 9º - É objetivo da Política de Desenvolvimento Urbano ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da Cidade e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado e diversificado de seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante os seguintes objetivos:

I. permitir o crescimento populacional de forma equilibrada com o meio ambiente, ampliando as oportunidades de emprego no meio urbano e no rural, concretizando as suas vocações tanto nos serviços urbanos quanto no agropecuário;

II. consolidar a Cidade de São João da Boa Vista como polo regional de educação, saúde, tecnologia, Turismo, cultura e gastronomia, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;

III. preservar e elevar a qualidade de vida da população, oferecendo muitas oportunidades de lazer, saúde, esportes, habitação, cultura e educação para as diferentes faixas etárias e de renda da população, buscando o convívio harmônico;

IV. incorporar em todas as políticas públicas e ações de governo, o conceito de “município saudável”, advindo da Organização Mundial de Saúde, devendo continuamente se criar e melhorar os ambientes físicos e sociais, bem como se ampliar os recursos comunitários, de modo a permitir às pessoas a apoiarem-se mutuamente na realização de todas as funções da vida, desenvolvendo seus potenciais máximos.

V. incorporar em todas as políticas públicas e ações de governo, as políticas nacionais, estaduais e municipais, bem como as respectivas legislações correlatas regulatórias, acerca do uso indevido do álcool, do tabaco e de qualquer outra substância psicoativa (SPA), prevalecendo sempre a que mais contribuir para a redução da oferta e do consumo dessas substâncias.

VI. oferecer condições habitacionais de infraestrutura e serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, reduzindo as desigualdades que atingem diferentes camadas da população e regiões da Cidade;

VII. disciplinar e ordenar o processo de expansão horizontal da aglomeração urbana, compatibilizando com a preservação dos elementos referenciais da paisagem;

VIII. estimular, favorecer e direcionar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e de oferta do sistema de transporte coletivo público;

IX. expandir as redes de transporte público coletivo e os modos não motorizados, racionalizando o uso de transporte motorizado individual;

X. promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade social no Município;

XI. elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico;

XII. contribuir para a universalização do abastecimento da água, da coleta e do tratamento ambientalmente adequado dos esgotos sanitários e dos resíduos sólidos urbanos;

XIII. Contribuir para a universalização do acesso aos serviços públicos de abastecimento da água potável, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo dos resíduos sólidos e drenagem e manejo das águas pluviais urbanas;

XIV. proteger as áreas de preservação permanente, as unidades de conservação, as áreas de proteção dos mananciais e a biodiversidade;

XV. garantir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana;

XVI. aumentar a eficiência econômica da Cidade, de forma a ampliar os benefícios sociais e reduzir os custos operacionais para os setores público e privado, inclusive por meio do aperfeiçoamento administrativo do setor público;

XVII. aumentar a eficácia da ação governamental, promovendo a integração e a cooperação com os governos federal e estadual e com os outros municípios, no processo de planejamento e gestão das questões de interesse comum;

XVIII. fomentar atividades econômicas sustentáveis, fortalecendo as atividades já estabelecidas e estimulando a inovação, o empreendedorismo, a economia solidária e a redistribuição das oportunidades de trabalho no território, tanto na zona urbana como na rural;

XIX. atender aos princípios da Nova Agenda Urbana, adotada pela ONU durante a Conferência Habitat III, sendo eles: igualdade de uso e usufruto da cidade e dos assentamentos humanos, procurando promover a inclusão e garantir que todos os habitantes, das gerações presentes e futuras, sem discriminação de nenhum tipo, possam habitar e produzir cidades justas, seguras, saudáveis, acessíveis, economicamente viáveis, resilientes e sustentáveis, promovendo a prosperidade e a qualidade de vida para todos.

XX. buscar a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos urbanísticos diversificados, quando for de interesse público e compatível com a observação das funções sociais do Município.

Capítulo II

Das Diretrizes

Art. 10 - A Política Urbana obedecerá às seguintes diretrizes:

I. o planejamento do desenvolvimento urbano e rural, a distribuição espacial da população e das atividades econômicas de modo a conter a expansão urbana e a evitar efeitos negativos sobre a produção agropecuária e o meio ambiente;

II. o controle da expansão urbana por meio da implantação de parque ao longo dos Rios Jaguari-Mirim e Ribeirão da Prata formando um cinturão verde, promovendo a contenção da expansão urbana e a estruturação e a qualificação dos espaços vazios do perímetro urbano, de forma a permitir a ocupação adequada por atividades econômicas, sociais e residenciais;

III. a utilização racional dos recursos naturais de modo a garantir uma cidade compacta sustentável, com crescimento econômico, que garanta um ambiente urbano e rural equilibrado, conectado com serviços urbanos, sociais acessíveis e espaços públicos funcionais e atraentes para todos;

IV. a consolidação e a qualificação dos tecidos menos favorecidos, o reforço da conectividade interna entre áreas estratégicas da cidade e o reforço do Centro como polo principal de atividades na cidade;

V. o estímulo às atividades especializadas voltadas à educação, à saúde e ao desenvolvimento tecnológico que atraem a diversidade de pessoal qualificado em busca das

oportunidades oferecidas pelos polos econômicos sem, contudo, deixar de propiciar conforto para a população que vem envelhecendo e que deve contar com serviços adequados;

VI. a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, principalmente aqueles que trazem mais riscos ao ambiente natural ou construído;

VII. a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

VIII. a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transportes e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população, bem como a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a) a proximidade ou conflitos entre usos incompatíveis ou inconvenientes;
b) o parcelamento do solo, a edificação ou o usos excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura urbana;

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulta na sua subutilização ou não-utilização;

e) a poluição e a degradação ambiental;

f) a excessiva ou inadequada impermeabilização do solo;

g) o uso inadequado dos espaços públicos;

h) a ocupação das áreas de preservação permanente (APP) e áreas de risco.

IX. a integração e complementariedade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

X. a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI. a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico;

XII. a revisão da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, de forma a contemplar os objetivos e as diretrizes preconizados por este Plano Diretor Estratégico;

XIII. a criação de sistema de informação geográfica (SIG) contemplando leitura espacial de dados sobre o meio urbano, natural e rural, sobre as redes de infraestruturas, sobre os equipamentos públicos, sobre os planos urbanísticos e até sobre investimentos privados estratégicos para a cidade, que devem ser permanentemente atualizados, visando às análises que possam subsidiar o desenvolvimento das políticas públicas;

XIV. a promoção de órgão municipal com infraestrutura informacional adequada e com recursos humanos capacitados para a permanente alimentação, análise de dados, inclusive a criação de Conselho com membros representantes dos órgãos da Prefeitura e especialistas externos, que deve estabelecer revisões e melhorias contínuas no sistema, e gerar relatórios com diretrizes específicas para as diversas áreas da administração municipal.

Capítulo III
Da Função Social

Art. 11 - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende, simultaneamente, segundo critérios e graus de exigência estabelecidos em lei, no mínimo, aos seguintes requisitos:

- I. o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, ao acesso universal aos direitos sociais e ao desenvolvimento econômico;
- II. a compatibilidade do uso da propriedade com a infraestrutura, equipamentos e serviços públicos disponíveis;
- III. a compatibilidade do uso da propriedade com a preservação da qualidade do ambiente urbano e natural;
- IV. a compatibilidade do uso da propriedade com a segurança, bem-estar e a saúde de seus usuários e vizinhos.

Art. 12 - A função social da propriedade urbana, elemento constitutivo do direito de propriedade, deverá subordinar-se às exigências fundamentais de ordenação da Cidade expressas neste Plano e no Estatuto da Cidade, compreendendo:

- I. a distribuição de usos e intensidades de ocupação do solo de forma equilibrada em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, de modo a evitar ociosidade e sobrecarga dos investimentos coletivos;
- II. a intensificação da ocupação do solo condicionada à ampliação da capacidade de infraestrutura;
- III. a adequação das condições de ocupação do sítio às características do meio físico, para impedir a deterioração e degeneração de áreas do Município;
- IV. a melhoria da paisagem urbana, a preservação dos sítios históricos, dos recursos naturais e, em especial, dos mananciais de abastecimento de água do Município;
- V. o acesso à moradia digna, com atendimento da demanda de habitação para as faixas de renda média e baixa;
- VI. a descentralização das atividades geradoras de emprego e a retenção e adensamento populacional das áreas com urbanização consolidada dotadas de infraestrutura e oferta de trabalho;
- VII. a promoção de sistema de circulação e rede de transporte que assegure acessibilidade satisfatória a todas as regiões do Município, inclusive à zona rural;
- VIII. percursos e caminhos para o pedestre.

Capítulo IV
Do Ambiente Natural e Construído e da Paisagem

Art. 13 - O ambiente natural de São João da Boa Vista é valorizado pela silhueta da Serra da Mantiqueira, pela conservação da Mata Atlântica, pela preservação das nascentes e matas ciliares dos rios e córregos e pela forma harmoniosa com que se integra ao tecido construído, com potencialidade para a criação de parques ao longo dos cursos d'água, assegurando melhor distribuição das áreas vegetadas, que poderão ser equipadas de forma a permitir oportunidades de acesso ao convívio, lazer, recreação para as diferentes faixas etárias e de renda da população, moradora no seu entorno, da população da cidade e de municípios vizinhos.

Art. 14 - O ambiente construído de São João da Boa Vista deve se dar de forma compatível com o desenvolvimento sustentável das atividades econômicas, tanto aquelas desenvolvidas no tecido urbano, quanto aquelas que estão contidas no tecido rural, valorizando o patrimônio construído enquanto registro do processo histórico, cultural e social, mantendo o equilíbrio das atividades, com ocupação que observe a permeabilidade do solo, as condições adequadas de drenagem, com controle das condições saudáveis dos cursos d'água, da qualidade do ar e com destinação de resíduos adequada ao meio ambiente.

Art. 15 - *A paisagem de São João da Boa Vista é formada pelos elementos referenciais significativos do ambiente natural e do ambiente construído, que são essenciais ao bem-estar e à sensação de conforto individual e social fundamentais para a qualidade de vida, em especial a Serra da Mantiqueira, em toda sua extensão, e o conjunto de todos os bens de importância histórica, cultural e ambiental.*

Art. 16 - São objetivos para a preservação e valorização da paisagem em seu conjunto, condicionar o ordenamento do uso e ocupação do solo e a implantação de infraestrutura e de intervenções urbanas:

I. a identificação, leitura e apreensão dos elementos constitutivos da paisagem pelo cidadão;

II. *a valorização da paisagem por meio de incentivo a preservação do patrimônio artístico, histórico, cultural e religioso, em especial a proteção da vista da Serra da Mantiqueira, a Fazenda Cachoeira e áreas de fazendas em processo de estudos para tombamento;*

III. ;

IV. a visualização das características peculiares dos logradouros, incluindo mobiliário urbano e as fachadas das edificações;

V. a visualização e valorização dos elementos naturais tomados em seu conjunto e das referências singulares e peculiaridades do ambiente natural.

VI. *definir, de forma integrada, áreas prioritárias de ação governamental visando à proteção, conservação, preservação e recuperação da qualidade ambiental, do equilíbrio ecológico e da paisagem;*

VII. *adotar medidas de controle e fiscalização, no ordenamento e uso do solo, de qualquer forma de matéria ou energia que altere a preservação e valorização da paisagem em seu conjunto, tanto do ambiente natural e do ambiente construído de valor histórico, cultural e ambiental;*

Art. 17 - São diretrizes específicas para o ordenamento e a gestão da paisagem:

I. elaborar normas para o ordenamento territorial relacionadas à inserção de elementos na paisagem urbana que considerem os elementos referenciais do ambiente natural e construído de interesse de preservação e valorização;

II. condicionar a implantação dos sistemas de infraestrutura à sua adequada inserção na paisagem, especialmente no que se refere à fragilidade ambiental e aos condicionantes geológico-geotécnicos, à preservação dos bens culturais e ambientais referenciais da paisagem;

III. garantir a participação da comunidade nos processos de identificação, valorização, preservação e conservação dos territórios culturais e elementos significativos da paisagem;

IV. introduzir a paisagem urbana como critério de composição de inserção de novas edificações nas normas de dimensionamento e ocupação de lotes e glebas;

V. promover ações de melhoria da paisagem urbana nos espaços públicos, em especial a substituição do cabeamento aéreo pelo cabeamento subterrâneo, a arborização urbana, o alargamento, qualificação e manutenção de calçadas, em atendimento às normas de acessibilidade universal, em especial no centro da cidade;

VI. evitar a poluição visual dos espaços públicos por meio de normas específicas para a inserção de anúncios em edificações e nos mobiliários urbanos.

Parágrafo único - O Executivo poderá elaborar Plano de Ordenamento da Paisagem do Município, como forma de orientação e controle das intervenções públicas e privadas.

Capítulo V

Do Sistema de Áreas Protegidas e Áreas Verdes

Art. 18 - O Sistema de Áreas Protegidas e Áreas Verdes é constituído pelo conjunto de áreas enquadradas em Unidades de Conservação e Proteção Integral e em Unidades de Conservação de Uso Sustentável, conforme dispõe o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) de que trata a Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2.000, e de áreas protegidas pela legislação ambiental do Estado de São Paulo e Legislação Municipal, envolvendo: as áreas de preservação permanente de nascentes, córregos, rios, matas urbanas e rurais e os maciços das serras do Município, bem como as áreas prestadoras de serviços ambientais e as diversas tipologias de áreas verdes públicas ou particulares.

Parágrafo único - Para a implementação do Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes, além de recursos orçamentários, deverão ser utilizados, prioritariamente, os oriundos dos instrumentos de política ambiental de que trata o Estatuto da Cidade, nos termos definidos nesta lei.

Art. 19 - Para a preservação do Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes haverá a integração dos Conselhos formados pelo: CONDEMA (Conselho Municipal do Meio Ambiente), conforme Lei nº 56, de 09 de julho de 1993 e posteriores alterações; CONDEPHIC (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental do Município), conforme Lei Municipal 3.397 de 23 de setembro de 2013; CONTUR (Conselho Municipal de Turismo) Lei 336, de 22 de agosto de 1999 e CMDR (Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural) conforme Lei 49, de 22 de agosto de 1997 e posteriores alterações.

Art. 20 - São componentes do Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes aquelas de domínio público e/ou privado explicitadas a seguir:

I. unidades de conservação que compõem o Sistema Nacional de Unidades de Conservação, conforme artigo 8º da Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000;

II. parques urbanos;

III. praças;

IV. sistemas de lazer e áreas verdes de logradouros públicos;

V. sistemas de lazer e áreas verdes originárias de parcelamento do solo;

- VI. sistemas de lazer e áreas verdes com vegetação nativa em estágio avançado em imóveis residenciais e não residenciais isolados, bem como em condomínio;
- VII. clubes esportivos sociais;
- VIII. clubes de campo;
- IX. Reservas Legais (RL) de propriedades rurais, assim denominadas pela Lei Federal nº 12.651/12;
- X. área de preservação permanente (APP), tanto urbanas quanto rurais, assim denominadas pela Lei Federal nº 12.651/12;
- XI. cemitérios;
- XII. Áreas de Ocupação Dirigida.

Parágrafo único - Os componentes existentes e propostos do Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes estão indicados no Mapa 01 - Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes, integrante desta lei.

Art. 21 - Fica criada a Área de Ocupação Dirigida ao longo dos Rios Jaguari Mirim e Ribeirão da Prata, na extensão de 500 (quinhentos) metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Rio Jaguari Mirim e 300 (trezentos) metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Ribeirão da Prata, deverá integrar os objetivos e finalidades do Parque Urbano – Cinturão Verde, devendo ser respeitadas as seguintes diretrizes mínimas de ocupação: nos casos de novos desmembramentos e/ou parcelamentos do solo, os lotes deverão ter área mínima de 500 metros quadrados, sendo vedados desdobros ou subdivisão; ocupação somente uso residencial unifamiliar; taxa de ocupação mínima de 20% e máxima de 50%; taxa de permeabilidade mínima de 40%; as áreas verdes e sistemas de lazer deverão estar localizadas dentro da área de ocupação dirigida, preferencialmente contíguas a Área de Preservação Permanente; o sistema de drenagem de águas pluviais deverá conter dispositivos para armazenamento temporário das águas pluviais, devendo, ainda ser atendidos os parâmetros urbanísticos do Parque Urbano – Cinturão Verde.

Capítulo VI **Dos Projetos Urbanísticos Estratégicos**

Art. 22 - A cidade desejada deverá ser alcançada por meio de projetos urbanísticos estratégicos de intervenções urbanísticas indutoras de transformações em áreas selecionadas, agindo de forma transversal para reverter os processos de estagnação e de desequilíbrio das funções urbanas..

- I. Centro Atraente;
- II. Parque Urbano – Cinturão Verde.

Seção I **Parque Urbano – Cinturão Verde**

Art. 23 - O projeto urbanístico estratégico Parque Urbano – Cinturão Verde compreende um conjunto de ações que visam à criação de um parque que se desenvolve ao longo do Rio Jaguari Mirim e do Ribeirão da Prata, integrando ao norte, o leito ferroviário, e a oeste acompanhando o Jaguari Mirim, interligando-se a leste com a futura Via Parque, constituindo um grande cinturão verde que terá como função a contenção da expansão urbana, a preservação

do meio ambiente e da paisagem, criando um elemento singular na identidade e na estrutura espacial de São João da Boa Vista.

Parágrafo único - A conformação do Parque Urbano – Cinturão Verde será realizada por meio:

I. da integração de áreas de preservação permanente (APP), de 50 (cinquenta) metros em ambas as margens do Rio Jaguari Mirim, bem como áreas contíguas alagadiças e sujeitas a inundações e áreas de ocupação dirigida adjacentes ao rio;

II. da integração de áreas de preservação permanente (APP), de 30 (trinta) metros em ambas as margens do Ribeirão da Prata e dos demais córregos tributários do Ribeirão da Prata e do Jaguari Mirim, e áreas de ocupação dirigida adjacentes aos rios e córregos;

III. da incorporação de áreas arborizadas, praças, sistemas de lazer, situadas nas APPs, áreas verdes e nas suas proximidades;

IV. da incorporação de equipamentos esportivos, culturais, de recreação e lazer situados nas APP e em suas proximidades;

V. da integração de elementos de água estruturadores da paisagem tais como: açudes, lagos e represas, propícias ao lazer da população;

VI. da inserção da futura barragem do Rio Jaguari Mirim situada no prolongamento da Avenida Dr. Luiz Gambeta Sarmento como elemento de qualificação do tecido urbano voltado ao uso de lazer e contemplação.

Art. 24 – O Parque Urbano – Cinturão Verde terá contará com a Área de Ocupação Dirigida ao longo dos Rios Jaguari Mirim e Ribeirão da Prata, na extensão de 500 (quinhentos) metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Rio Jaguari Mirim e 300 (trezentos) metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Ribeirão da Prata, deverá integrar os objetivos e finalidades do Parque Urbano – Cinturão Verde, devendo ser respeitadas as seguintes diretrizes mínimas de ocupação: nos casos de novos desmembramentos e/ou parcelamentos do solo, os lotes deverão ter área mínima de 500 metros quadrados, sendo vedados desdobros ou subdivisão; ocupação unifamiliar; taxa de ocupação mínima de 20% e máxima de 50%; taxa de permeabilidade mínima de 40%; as áreas verdes e sistemas de lazer deverão estar localizadas dentro da área de ocupação dirigida, preferencialmente contíguas a Área de Preservação Permanente; o sistema de drenagem de águas pluviais deverá conter dispositivos para armazenamento temporário das águas pluviais, devendo, ainda ser atendidos os parâmetros urbanísticos do Parque Urbano – Cinturão Verde.

Art. 25 – O Executivo deverá elaborar projeto urbanístico do Parque Urbano – Cinturão Verde que estabeleça a circulação interna para pedestre, ciclistas e veículos, indicando a acessibilidade por transporte coletivo, as melhorias de transposições existentes e a definição de novas transposições, bem como apontar as necessidades de melhorias viárias e de acessibilidade por transporte coletivo para tornar o parque acessível a toda a população.

§ 1º - O projeto urbanístico deverá:

I. apontar as intervenções necessárias em áreas sujeitas à inundação lindeiras aos cursos d'água que estão ocupadas por diferentes atividades e sujeitas a risco geotécnico, avaliando inclusive a possibilidade de transferência dessas atividades para outro local;

II. indicar o faseamento de implantação do parque e a sua possibilidade de expansão por meio de incorporação de novas áreas lindeiras junto aos córregos tributários;

III. definir os circuitos de pedestres, de ciclovias e ciclofaixas, indicando os circuitos de pedestres e de bicicletas, a definição de áreas de bicicletas de aluguel, bem como as conexões entre o parque e os bairros, facilitando o acesso e o uso do parque pela população moradora em diferentes pontos da cidade;

IV. estabelecer diferentes pontos de acesso ao parque conectados aos sistemas de transporte coletivo, urbano e interurbano;

V. definir o conjunto de edificações destinadas a equipamentos culturais, esportivos, de recreação, espaços para eventos e exposições;

VI. identificar as áreas sujeitas a alagamentos, de topografia inadequada para a ocupação urbana, para que possam ser utilizadas apenas para atividades esportivas e de lazer do parque;

VII. identificar as conexões do Parque com o sistema viário estrutural, as vias de acesso, os pontos de parada de transporte coletivo, as necessárias transposições sobre os rios que fazem a conexão entre bairros, apontando as melhorias viárias para a segurança dos pedestres e usuários dos parques;

VIII. identificar os equipamentos contidos ou situados nas imediações do parque, apontando as intervenções que podem ser feitas no tecido urbano para a harmoniosa integração desses equipamentos ao parque;

IX. identificar os terrenos públicos e os proprietários dos terrenos particulares contidos na APP.

§ 2º - A implantação de equipamentos de interesse público previstos para o Parque Urbano – Cinturão Verde poderão contar com instrumentos de política urbana tais como transferência do direito de construir, mediante doação da área para integrar o parque, por permuta ou por parceria público-privada (PPP), em especial, para os equipamentos destinados a eventos, exposições e festivais, teatros, restaurantes, dentre outros.

§ 3º - A Área de Intervenção Urbana Parque Urbano – Cinturão Verde está indicada no Mapa 08 – Instrumentos de Política Urbana integrante desta lei.

Capítulo VII

Do Sistema de Proteção ao Patrimônio Arquitetônico, Urbano e Rural

Art. 26 - O Sistema de Proteção ao Patrimônio Arquitetônico, Urbano e Rural compreende as porções do território tombadas ou protegidas pela legislação municipal, estadual e federal, visando à preservação, valorização e salvaguarda dos bens de valor histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico e paisagístico, constituídos pelos elementos construídos, edificações e suas respectivas áreas ou lotes; conjuntos arquitetônicos, sítios urbanos ou rurais; sítios arqueológicos, espaços públicos; templos religiosos, elementos paisagísticos; conjuntos urbanos, espaços e estruturas que dão suporte ao patrimônio imaterial ou a usos de valor atribuído pela sociedade.

Art. 27 - O Sistema de Proteção ao Patrimônio Arquitetônico, Urbano e Rural, por meio do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental de São João da Boa Vista (CONDEPHIC), possui como atribuições aquelas previstas no artigo 3º da Lei Municipal 3.397, de 23 de setembro de 2013.

TÍTULO III
DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Art. 28 - A política para a promoção do desenvolvimento econômico está voltada para a articulação e dinamização de atividades relacionadas a educação, saúde, tecnologia e Turismo, cultura e gastronomia, tendo em vista o conjunto de universidades, em diferentes especialidades, que São João da Boa Vista possui, que reforça o seu papel de liderança regional, atraindo atividades especializadas e pessoal qualificado, graças à infraestrutura e às condições de acessibilidade e de qualidade ambiental que a cidade oferece.

Art. 29 - São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico tornar São João da Boa Vista protagonista regional incentivando atividades econômicas inovadoras que ampliarão as oportunidades de emprego, de conhecimento, de cultura e desenvolvimento pessoal, inclusive resgatando a atividade rural, buscando tornar a cidade mais eficiente e conectada, formando e atraindo capital social criativo que fomentará a economia local.

Parágrafo único - Para alcançar os objetivos o Município deverá articular-se com os municípios vizinhos e com instâncias do governo estadual e federal.

Art. 30 - São objetivos específicos da Política de Desenvolvimento Econômico:

I. fortalecer o capital humano por meio da maximização da qualificação e da formação profissional neste processo de qualificação com prioridade para inclusão do cidadão Sanjoanense, devendo também o ambiente cultural e de lazer ser significativo para atrair novas empresas de ponta, que contam com profissionais cujas exigências são elevadas para um ambiente urbano qualificado;

II. orientar e direcionar a economia para atividades de maior valor agregado, devendo ter relação direta com o posicionamento da estratégia educacional – tanto no âmbito do ensino superior, quanto da formação técnica e tecnológica;

III. apoiar as atividades industriais em funcionamento e estimular sua expansão em especial incorporando a tecnologia e inovação;

IV. promover a formação profissional qualificada vinculada a economias locais;

V. potencializar a capacidade criativa, o conhecimento científico e tecnológico e a inovação existentes no Município para gerar atividades econômicas de alto valor agregado e ambientalmente sustentáveis;

VI. promover bom ambiente de negócios buscando a melhoria de produtividade e da competitividade dos setores econômicos existentes, facilitando a atratividade a novos investimentos e a capital qualificado;

VII. fomentar e estimular o empreendedorismo, em todas as suas facetas e nos diversos setores, de forma a reforçar o potencial de inovação da cidade, consolidando sua posição de liderança;

VIII. promover o desenvolvimento sustentável da zona rural com o apoio a agricultura familiar, a orgânica, e ao Turismo sustentável;

IX. ampliar as condições para o fortalecimento do Turismo no Município, gerando sinergias entre eventos, negócios, cultura, gastronomia e agroecoturismo, inclusive com os municípios vizinhos, buscando maior permanência do visitante no Município.

X.

Capítulo I
Dos Polos Econômicos Estratégicos

Art. 31 - Os Polos Econômicos Estratégicos são formados pelo Polo de Educação, Polo de Saúde, Polo de Tecnologia e Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia, tendo como elemento integrador e estruturador a educação, que fomenta o conhecimento e a articulação entre os demais polos, capacitando e qualificando os profissionais, formando mestres e doutores para atuar em novas empresas, com capacidade para aprimorar e gerar novos produtos.

Seção I
Do Polo de Educação

Art. 32 - O Polo de Educação em São João da Boa Vista compreende um conglomerado de universidades públicas e privadas, assim como cursos técnicos, com atratividade regional, que oferece cursos de diferentes especialidades, buscando a formação, capacitação e especialização de profissionais nas áreas de saúde, engenharia, telecomunicações, química, tecnologia de informação, dentre outras, buscando ampliar a qualidade dos recursos humanos locais e atrair profissionais especializados, visando ao fortalecimento dos setores econômicos e produtivos da cidade.

Art. 33 - O Polo de Educação tem por objetivos:

- I. prover a universalidade da educação, atendendo a todos os segmentos sociais;
- II. estimular as Universidades a implantar cursos de graduação, pós-graduação, mestrado e doutorado articulados com as necessidades de formação e capacitação profissional dos diferentes setores da economia local;
- III. dar continuidade ao provimento de equipamento público multifuncional, que integra creche, escolas de ensino fundamental, quadras esportivas, biblioteca, dentre outros, implantados num mesmo terreno situados em locais estratégicos, visando à promoção da educação formal e à inserção social das famílias, funcionando como espaço de convivência para a população;
- IV. incentivar a implantação de equipamento multifuncional em áreas institucionais de arruamentos contíguos aprovados e já implantados, reduzindo dessa forma os custos dos investimentos públicos;
- V. estimular as universidades já instaladas e as que vierem a se instalar em São João da Boa Vista a contar com infraestrutura de laboratórios voltados para o desenvolvimento de pesquisas visando ao desenvolvimento tecnológico e à inovação do setor produtivo;
- VI. estimular instituições de ensino a democratizar o acesso ao ensino técnico profissionalizante, oferecendo vagas de acordo com as oportunidades de trabalho locais e regionais;
- VII. estimular as Universidades, o SEBRAE e outras instituições de ensino a formação e apoio a empreendedores;
- VIII. estimular as universidades e as empresas a criar incubadoras e centros de tecnologia;

IX. estimular a fixação de jovens recém-formados na cidade através da diversificação e especialização de atividades comerciais e de prestação de serviços mais atrativas;

X. estimular o ensino de tecnologias com objetivo de ampliar a qualidade média da mão de obra e dos empreendedores locais;

XI. criar novas oportunidades de trabalho, estimulando a parceria para sistemas compartilhados de ensino voltados para a pesquisa aplicada e a incubação de novas empresas.

XII.

Seção II Do Polo de Saúde

Art. 34 - O Polo de Saúde em São João da Boa Vista compreende uma rede hospitalar e unidades básicas e especializadas em várias modalidades médicas de atendimento à saúde, contando com laboratórios, clínicas, faculdade de medicina e hospitais, oferecendo maior oportunidade de atendimento e reforçando a cidade como referência regional de saúde.

Art. 35 - O Polo de Saúde tem por objetivos:

I. ampliar, estimular, fomentar e fortalecer os hospitais de referência segundo especialidades, contando com clínicas e laboratórios para prover todos os procedimentos médicos na cidade;

II. ampliar a disponibilidade de equipamentos de ponta em saúde e facilitar o acesso aos serviços de saúde por meio da maior cobertura dos serviços conveniados;

III. consolidar a cidade como polo de saúde regional pela disponibilidade de serviços especializados em diferentes modalidades de saúde, pela facilidade de acesso pelo sistema rodoviário e pela oferta em infraestrutura de hospedagem e serviços de alimentação;

IV. buscar parcerias com a faculdade de medicina, cursos em tecnologia e a rede de serviços de saúde, visando à realização de pesquisas clínicas e científicas voltadas para as especialidades médicas;

V. ampliar a oferta de especialidades médicas, articulando a faculdade da área da saúde com as modalidades esportivas, aproveitando a infraestrutura esportiva de São João da Boa Vista;

VI. fortalecer as atividades de atendimento a doenças infectocontagiosas;

VII. dotar o entorno da Santa Casa e do Hospital Unimed de infraestrutura adequada para a ampliação de clínicas de diversas especialidades, atraindo para a cidade profissionais qualificados e especializados;

VIII. ampliar os atrativos da cidade na oferta de serviços, comércio diversificado e especializado, gastronomia e hotelaria, para fortalecer o Turismo de saúde, em especial em odontologia e em cirurgia plástica, que já existem em São João da Boa Vista;

IX. articular os serviços de saúde com o complexo industrial farmacêutico das regiões de Campinas e de Ribeirão Preto, visando ao fortalecimento do Polo de Saúde.

X.

Seção III Do Polo de Tecnologia

Art. 36 - O Polo de Tecnologia em São João da Boa Vista deve ser estruturado contando com a parceria das universidades instaladas e que venham a se instalar, permitindo o desenvolvimento tecnológico por meio da formação de empresas incubadoras e centros tecnológicos voltadas para a pesquisa aplicada e a inovação nos diferentes setores da economia local e inclusive na agropecuária.

Art. 37 - O Polo de Tecnologia tem por objetivos:

I. fortalecer o desenvolvimento industrial nos setores de máquinas e equipamentos, metal-mecânica e em especial da indústria aeronáutica, por meio de parcerias com as universidades para a qualificação profissional e o desenvolvimento tecnológico da produção industrial;

II. valorizar e incentivar o desenvolvimento do polo de tecnologia e o crescimento industrial, por meio de incentivos fiscais em terrenos situados em área industrial com fácil acessibilidade pelas rodovias estaduais SP 342 e SP 344;

III. incentivar a instalação de empresas que façam manutenção de aviões e treinem pilotos e futuros compradores de aeronaves a se instalarem em São João da Boa Vista, por meio de convênios com a universidade e as indústrias de aeronaves para a formação e capacitação de profissionais;

IV. demonstrar as vantagens que a cidade oferece em termos de serviços, equipamentos, amenidades e condições climáticas, para a instalação de novas indústrias de tecnologia e aeroviária tendo em vista a infraestrutura aeroviária existente na cidade e a proximidade com o Aeroporto Internacional de Viracopos que facilita a importação de peças e componentes;

V. buscar articulação das indústrias com as universidades locais, que contam com cursos técnicos e profissionalizantes para capacitação profissional, bem como incentivar avanços em inovação e na tecnologia de produção industrial;

VI. monitorar o desempenho das indústrias instaladas, promovendo o levantamento de cadeias de suprimentos e processos produtivos para possível complementariedade de sistemas produtivos, buscando o desenvolvimento do polo de tecnologia;

VII. incentivar a indústria local a se qualificar e ampliar a competitividade junto a mercados mais exigentes, avaliando a implicação dos aspectos ambientais ligados à produção industrial, buscando assegurar a preservação e a sustentabilidade ambiental,

VIII. dinamizar polos econômicos estratégicos nas suas mais diversas vertentes, por meio do estímulo a indústrias nascentes, a partir de incubadoras de negócios e centros tecnológicos associados às universidades, voltadas às pesquisas aplicadas e ao desenvolvimento de novas empresas para criar e produzir peças e componentes.

IX.

Seção IV

Do Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia

Art. 38 - O Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia em São João da Boa Vista compreende os elementos de interesse do:

I. Turismo Cultural, formado pelos bens de valor histórico e cultural, pelos eventos artísticos, pelos festivais, pelas exposições de artistas e artesãos;

II. Turismo Ecológico e Rural, constituído pelas referências paisagísticas de beleza cênica, da Serra da Mantiqueira, Estrada da Serra da Paulista, Caminho da Fé e os marcos referenciais: mirante, Pedra Balão, cachoeiras, Caldeira Vulcânica, trilhas e roteiros turístico e agropecuário;

III. Turismo Gastronômico, constituído por restaurantes com boa receptividade de público e crítica, por hotéis e por produtos próprios do local;

IV. Turismo da Saúde, constituído por clínicas em especialidades médicas de reconhecimento regional e internacional.

Art. 39 - O Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia tem por objetivos:

I. buscar na tradição cultural da cidade as oportunidades para o desenvolvimento de outras áreas relacionadas à cultura, à economia criativa, tais como as artes visuais, o cinema, a fotografia, a publicidade, o design e o Turismo, incluindo festivais, exposições, entretenimento, gastronomia, hotelaria;

II. estimular a formação de profissionais voltados para as atividades artísticas tradicionais da cidade como música; artes cênicas e literatura;

III. instituir um sistema de informações turísticas contendo os principais edifícios e referências históricas e culturais, os roteiros e a programação de eventos, festivais, feiras, exposições, e congressos, informando inclusive, a rede de restaurantes e hotéis, disponibilizando na internet e nos principais pontos de interesse turístico da cidade;

IV. buscar informações sobre a programação de eventos, exposições, congressos e passeios turísticos nos municípios vizinhos de forma a criar uma rede regional de intercâmbio turístico, que promova o entretenimento, o lazer, e o intercâmbio cultural, beneficiando a rede hoteleira, de serviços e do comércio local;

V. criar roteiros de interesse histórico e turístico compreendendo: os Caminhos da Revolução de 32, que passa por São João da Boa Vista, Águas da Prata e Andradadas; e o circuito envolvendo os municípios da Caldeira Vulcânica, que compreende: Poços de Caldas (MG), Caldas (MG), Andradadas (MG), Águas da Prata (SP) e São João da Boa Vista (SP);

VI. estimular o Turismo ecológico identificando pontos de interesse na Serra da Mantiqueira e criando trilhas com percursos guiados, com locais para descanso e instruções para a preservação do ambiente natural;

VII. estimular o Turismo rural por meio de roteiros que passem por fazendas, sítios, que disponham de produtos orgânicos, de laticínio, de café, de frutas vermelhas, de uvas, dentre outros produtos típicos da cidade;

VIII. estimular o Turismo gastronômico aliado a eventos de negócios, congressos, festivais sazonais de arte, música, teatro e feiras agropecuária, que atraem visitantes e consumidores, disponibilizando a localização dos melhores restaurantes, dos pontos de concentração de atividades comerciais, bem como referências sobre as instituições de ensino superior e de saúde que a cidade possui, expostos em mapas impressos e/ou digitais;

IX. dinamizar os espaços existentes destinados a espetáculos, eventos e exposições e criar novas áreas de convivência e encontros no Parque Urbano – Cinturão Verde da cidade;

X. incrementar os passeios tradicionais da cidade, como a Pedra Balão e o mirante da Serra da Paulista, com outros pontos de interesse de referências pitorescas da história dos sanjoanenses;

XI. fomentar as atividades turísticas por meio da capacitação de empreendedores urbanos e rurais e do conhecimento dos benefícios diretos e indiretos das atividades turísticas;

XII. buscar a requalificação e o restauro de imóveis integrantes do patrimônio histórico e cultural, visando à sua utilização para diferentes atividades, ampliando a existência de espaços para eventos culturais de interesse turístico;

XIII. promover a acessibilidade por transporte coletivo aos locais de eventos e pontos de atração turística da cidade, buscando estabelecer uma rota de interesse turístico inclusive com pontos de referência em gastronomia e garantindo a acessibilidade com segurança a todos os pontos de interesse;

XIV. ampliar as oportunidades do Turismo regional com a implantação da conexão por trem de passageiros ligando Aguai a São João da Boa Vista e desta com Águas da Prata e Poços de Caldas, devendo a programação de eventos turísticos ser compartilhada entre os municípios, possibilitando a criação de agenda que permita o compartilhamento de espaços para abrigar eventos mais especializados, relacionados com os polos tecnológico, de educação, de saúde, de Turismo, cultura, gastronomia e eventos de agronegócio;

XV. dotar a cidade de espaços culturais, de lazer, de espaços voltados ao convívio, de centralidades dotadas de equipamentos, atividades comerciais e de serviços bem distribuídos de forma a torná-la sustentável e atraente para se viver.

XVI.

TÍTULO IV **DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO AGROPECUÁRIO**

Art. 40 - A Política de Desenvolvimento Agropecuário conta com área do município com um topografia e tipos de solos bem diversificados. A utilização para a agricultura, pecuária e outras atividades deve ser direcionada de acordo com o correto uso do solo e da água, respeitando a preservação de matas, mananciais e áreas acidentadas, além do disposto em legislação federal e estadual.

Art. 41 - Nos termos do §1º do art. 2º da Lei Federal nº 4504, de 30 de novembro de 1964, a propriedade da terra desempenha integralmente a sua função social quando, simultaneamente:

- a) favorece o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores que nela labutam, assim como de suas famílias;
- b) mantém níveis satisfatórios de produtividade;
- c) assegura a conservação dos recursos naturais;
- d) observa as disposições legais que regulam as justas relações de trabalho entre os que a possuem e a cultivem.

Art. 42 - O município está localizado em uma região privilegiada pela natureza, contando com muitas nascentes de água, cachoeiras, serras e fazendas centenárias, que deverão ser aproveitadas para o desenvolvimento do turismo rural.

Art. 43 - Nos roteiros de interesse histórico-turístico, trilhas e caminhos citados no Artigo 45, localizados na Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária, numa faixa bilateral de 500 (quinhentos) metros de largura, somente serão permitidas atividades rurais e atividades relacionadas ao Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia, desde que compatíveis com os usos do entorno e a preservação do meio

ambiente e dos elementos referenciais da paisagem, mediante apresentação de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança:

- I. Estrada da Serra da Paulista: região de serra, matas, cachoeiras, vista panorâmica;
- II. Estrada Vicinal Benedito Borges de Carvalho (Antiga Estrada da Pedra Balão): vista da serra e Pedra Balão;
- III. Estrada Vicinal Euclides Dotta (antiga Estrada da Fazenda Aliança): região de serra, matas, cachoeiras, fazendas centenárias;
- IV. Estrada da Fazenda Cachoeira/Pico do Gavião: vale e serras, matas, cachoeiras, fazendas, vistas panorâmicas e pico;
- V. Estrada do Macuco/Bairro do Óleo: vale, vista da serra, mata, e Pico do Gavião;
- VI. Estrada Velha de Vargem Grande: margem do Rio Jaguari-Mirim, vista da serra;
- VII. Estrada do Rio Claro: região de serra, vistas panorâmicas e fazendas;
- VIII. Caminho da Fé: região de serra, vistas panorâmicas e fazendas;
- IX. Estrada da Serra do Padre: região de serra, vistas panorâmicas e fazendas;
- X. Ciclovia São João x Águas da Prata: trecho urbano, região de serra, vistas panorâmicas e fazendas.

Parágrafo único - Nos roteiros de interesse histórico-turístico, trilhas e caminhos citados nesse artigo, localizados na Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária, numa faixa bilateral de 500 (quinhentos) metros de largura, somente serão permitidas atividades rurais e atividades relacionadas ao Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia, desde que compatíveis com os usos do entorno e a preservação do meio ambiente e dos elementos referenciais da paisagem, mediante apresentação de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança.

Art. 44 - As margens dos córregos, ribeirões e dos rios localizados no município, em área urbana ou rural, serão consideradas áreas de preservação permanente, salvo se mais restritivo em legislação federal, obedecendo às seguintes metragens:

- I. 50 (cinquenta) metros de cada margem do Rio Jaguari-Mirim;
- II. 30 (trinta) metros de cada lado dos demais cursos d'água que cortam o município;
- III. 50 (cinquenta) metros de raio nas nascentes;
- IV. 15 (quinze) metros no entorno de lagos naturais e artificiais e açudes situados em área urbana;
- V. 30 (trinta) metros do entorno de lagos naturais e artificiais e açudes situados em área rural.

Art. 45 - A Política de Desenvolvimento Rural Sustentável tem por objetivos:

- I. promover atividades econômicas e gerar empregos de modo compatível com a conservação de áreas prestadoras de serviços ambientais;
- II. dinamizar as atividades agropecuárias, promovendo a reorganização e o reequilíbrio destas atividades introduzindo tecnologia e inovação em setores tradicionais para torná-lo mais competitivo;
- III. buscar o desenvolvimento tecnológico e o incremento de valor da produção, contando com incubadoras para o desenvolvimento e aperfeiçoamento de sementes, técnicas

para a produção orgânica, e também, com técnicas mais avançadas para a reprodução animal e processamento primário dos produtos;

IV. retomar a produção de grãos com maior valor agregado e a produção de citrus, em especial, a laranja para suco, em face da proximidade com indústrias da região, além de produtos com maior rentabilidade.

Art. 46 - Ao Executivo, para o desenvolvimento rural sustentável, compete:

I. promover o recadastramento e a regularização fundiária das propriedades rurais por meio de convênio com o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária;

II. fomentar as atividades agrícolas e pecuárias, promovendo ações e eventos que incentivem a atividade rural, dando ênfase às aptidões de cada área do município;

III. apoiar a certificação orgânica da agricultura familiar;

IV. fortalecer a Assistência Técnica e Extensão Rural por meio das Casas de Agricultura firmando convênios com instituições afins;

V. apoiar a implantação de Escola Técnica de Agroecologia com fácil acesso por estradas vicinais rurais;

VI. promover a melhoria das estradas vicinais, e inclusive a manutenção e limpeza;

VII. apoiar as ações dos municípios em consórcio para a recuperação das matas ciliares ao longo dos cursos d'água na zona rural e inclusive o saneamento básico;

VIII. criar um "selo de qualidade de produtos de São João da Boa Vista", permitindo a inserção desses produtos em licitações de instituições públicas;

IX. incentivar o Turismo rural através de convênios com empresas e instituições;

X. incentivar ações educacionais ligadas ao meio rural, especialmente nas escolas municipais que contam com maior número de estudantes da zona rural;

XI. incentivar a criação e manutenção de agroindústrias;

XII. criar mecanismos para a proteção e conservação da biodiversidade na zona rural;

XIII. dotar a zona rural de infraestrutura viária e logística adequada para o escoamento dos produtos, de serviços de comunicação, inclusive de telecomunicações, de segurança, de controle da destinação de resíduos, de saneamento básico;

XIV. dar continuidade às ações conjuntas com os demais municípios da bacia hidrográfica de todos os tributários do Rio Jaguari-Mirim e do Ribeirão da Prata, visando à recuperação das nascentes, da mata ciliar e da qualidade da água;

XV. instituir lei ordinária específica para pagamento por serviços ambientais, visando à recuperação dos cursos d'água da bacia hidrográfica do Rio Jaguari-Mirim.

Art. 47 - Caberá ao Executivo elaborar o Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável como instrumento norteador do desenvolvimento econômico rural:

TÍTULO V **DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 48 - O Sistema de Mobilidade Urbana consiste no conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à mobilidade de pessoas e ao deslocamento de cargas pelo território municipal, com segurança e com meios de transporte que reduzam as emissões de gases de efeito estufa e contribuam para a mitigação das mudanças climáticas.

Parágrafo único - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana poderá alterar todo o conteúdo desse Título V – Do Sistema de Mobilidade Urbana, quando esse for elaborado pela Municipalidade.

Art. 49 - São componentes do Sistema de Mobilidade Urbana:

- I. sistema viário;
- II. sistema de circulação de pedestre;
- III. sistema ciclovitário;
- IV. sistema de transporte de passageiros;
- V. sistema de logística e transporte de carga;
- VI. sistema aeroviário.

Art. 50 - São objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana:

- I. melhoria das condições de conforto e segurança para a mobilidade das pessoas inclusive daquelas com mobilidade reduzida;
- II. equidade na acessibilidade por transporte público coletivo às diferentes regiões do Município;
- III. prioridade do transporte público coletivo e do transporte não motorizado na divisão modal;
- IV. redução do tempo de viagem dos municípios;
- V. redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes e poluição sonora;
- VI. melhoria das condições de circulação das cargas no Município.

Art. 51 - São diretrizes para o Sistema de Mobilidade Urbana:

- I. criar um sistema de transporte público coletivo (troncal) que circula pelo sistema viário estrutural da cidade e um sistema de transporte público coletivo (local) que circula nas vias dos bairros;
- II. promover a integração tarifária e operacional entre os sistemas de transporte público coletivo troncal e o local, e com os não motorizados e com o transporte motorizado individual;
- III. complementar e melhorar o sistema viário, em especial, nas áreas de urbanização periférica, visando à sua estruturação e ligação interbairros;
- IV. ampliar o sistema ciclovitário e de circulação de pedestre como estímulo ao uso de transporte não motorizado;
- V. incentivar a renovação ou adaptação da frota do transporte público coletivo para uso de energia renovável, visando à redução das emissões de gases de efeito estufa;
- VI. criar mobiliário urbano para a rede de transporte público coletivo, inclusive com a indicação das linhas e itinerários;
- VII. melhorar o sistema de estradas vicinais de modo a reduzir custos e tempos de deslocamento de cargas;
- VIII. promover gestões com outros níveis de governo para melhorar as condições de deslocamentos de cargas pelas estradas que atravessam o município;
- IX. evitar o tráfego de passagem nas vias locais com predominância de uso residencial;
- X. garantir os recursos necessários para investir na implantação da rede estrutural de transporte público coletivo prevista neste Plano Diretor.

Capítulo I
Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 52 - Caberá ao Executivo elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com determinações estabelecidas pelo Artigo 24 da Lei Federal nº 12.587 de 03/01/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado de forma participativa e conter:

- I. análise sobre as condições de acessibilidade e mobilidade existentes no Município e suas conexões entre bairros e com os municípios vizinhos;
- II. modelo institucional para o planejamento da mobilidade, promovendo maior integração entre as esferas municipal e estadual;
- III. prioridade para sistemas de transporte não motorizados;
- IV. intervenções para a implantação do sistema cicloviário integrado ao sistema de transporte público coletivo;
- V. estratégias tarifárias para melhorar as condições de mobilidade da população, em especial de baixa renda;
- VI. ações para garantir a acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo, com adequações das calçadas, travessias e acessos às edificações;
- VII. promoção da melhoria da ligação das regiões da cidade através de transposições da linha férrea, rodovias e cursos d'água existentes;
- VIII. intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessárias à circulação de transportes coletivos e não motorizados;
- IX. estratégias para a configuração do sistema de circulação de carga no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte de carga;
- X. programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas.

Capítulo II
Do Sistema Viário

Art. 53 - O sistema viário do Município compreende uma rede hierarquizada de vias abrangendo todo o território municipal, compatibilizada com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e adequada às características físicas e funcionais das vias, existentes ou planejadas, compreendendo:

- I. Rede Viária Estrutural (RVE)
 - a) Rodovias Estaduais SP 344 e SP 342;
 - b) Estradas Intermunicipais e Municipais;
 - c) via arterial;
 - d) via marginal.
- II. Rede Viária Complementar

- a) via coletora;
- b) via local;
- c) via de pedestre e/ou de transporte não motorizado (VP).

Art. 54 - Para efeito da hierarquização do sistema viário do Município são consideradas as seguintes definições:

I. A rede viária estrutural (RVE) deve promover a articulação do município de São João da Boa Vista com os municípios vizinhos e sua interligação com os demais municípios do Estado de São Paulo e de outros estados da federação, compreendendo o seguinte enquadramento:

a) Rodovias Estaduais SP 344 e SP 342, vias destinadas ao fluxo contínuo de veículos, com a função principal de promover a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e com acessos controlados de conexão com o sistema viário urbano;

b) Estradas Intermunicipais, vias destinadas ao fluxo contínuo de veículos, com a função principal de promover a ligação interurbana articulando-se com o sistema viário urbano;

c) via arterial (VA), com a função principal de interligar as diversas regiões do Município, promovendo ligações intra-urbanas, articulando-se com as estradas intermunicipais e com as vias coletoras, podendo ser destinada ao transporte público de passageiros;

d) via marginal (VM), com função complementar à malha de vias expressas e arteriais, desenvolvendo-se em pista de rolamento paralela a estas, possibilitando o acesso às propriedades lindeiras, bem como sua interligação com vias hierarquicamente inferiores, e/ou contendo a infraestrutura viária de interconexão com outras vias da RVE.

II. A rede viária complementar (RVC) deve promover a ligação entre a rede viária estrutural e as demais vias do município, compreendendo o seguinte enquadramento:

a) via coletora de conexão (VCN), com a função de articular vias de categorias funcionais distintas, de qualquer hierarquia, atendendo preferencialmente ao trânsito de passagem, em percursos entre bairros;

b) via local (VL), utilizada estritamente para o trânsito interno aos bairros, tendo a função de dar acesso às moradias, às atividades comerciais e de serviços, industriais, institucionais, a estacionamentos, parques e similares, que não tenham acesso direto pelas vias arteriais ou coletoras;

c) via de transporte não motorizado (VP), incluindo as ciclovias e vias exclusivas para pedestres, onde não é permitida a circulação de veículos automotores, exceto em casos e/ou horários especiais pré-autorizados pelo órgão de gestão do trânsito, para garantir os acessos locais.

Parágrafo único - O Sistema Viário do Município está indicado no Mapa 02 – Sistema Viário Estrutural, o Quadro 02 indica as Características Físico – Operacionais das Vias e o Anexo 03 apresenta os Croquis das Características Físico-Operacionais Mínimas das Vias, integrantes desta lei.

Art. 55 - O enquadramento das vias que integram a Rede Viária Estrutural (RVE) do Município de São João da Boa Vista, conforme artigo 56 e 57, será realizado por meio de ato do Executivo, que poderá ser atualizado a cada dois anos, após a promulgação desta lei, atendendo aos critérios funcionais e geométricos definidos no Plano Municipal de Mobilidade ou pelo órgão responsável pelo sistema viário e de transportes do Município.

Art. 56 - São objetivos para a expansão e melhoria da rede viárias do Município:

I. complementar as ligações viárias por meio de intervenções viárias e obras complementares, promovendo a sua conexão com as demais vias da Rede Viária Estrutural, conforme indicado no Mapa 02 – Sistema Viário Estrutural e no Mapa 03 – Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias integrantes desta lei;

II. compatibilizar as solicitações de abertura de novos arruamentos e ou loteamentos com a estrutura do sistema viário, existente ou planejado, assegurando a continuidade da malha viária em áreas de expansão urbana e respeitando as características físicas definidas no

III. e indicadas no Mapa 02 – Sistema Viário Estrutural, integrantes desta lei;

IV. adequar as características físicas das vias e de suas interseções nas áreas já consolidadas a fim de promover a melhoria operacional dos pontos críticos do trânsito e indicados no Mapa 03 – Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias integrante desta Lei;

V. desenvolver estratégias de circulação segura de veículos e pedestres e prover sistemas de sinalização de tráfego (horizontal, vertical e semafórica), adequados à otimização do uso da rede viária e do deslocamento dos veículos, compatíveis com as recomendações do CTB;

VI. implantar e manter o paisagismo nas áreas livres da rede viária estrutural;

VII. definir indicadores para monitoração, avaliação e controle sistemático dos níveis de poluição ambiental, causados pela emissão de gases, pelos veículos automotores;

VIII. valorizar o potencial ecológico nos projetos de vias que atravessam ou tangenciam o perímetro rural e Unidades de Conservação.

IX. disciplinar o transporte de carga no município, possibilitando o tráfego regional e urbano de veículos pesados, sem passagem pela área central da cidade.

X. Manter as estradas rurais em condições ideais para o escoamento das safras agrícolas e outras atividades agropecuárias;

XI. Melhorar as condições de escoamento de safras rurais e produção industrial por meio da revisão dos contratos das empresas concessionárias das Rodovias Estaduais que cortam os município, criando a obrigatoriedade de que as praças de pedágios estejam localizadas nas divisas do município, reduzindo os custos de transportes internos;

XII. reduzir o tempo de percurso do trajeto entre residência e trabalho, beneficiando a população trabalhadora;

XIII. implementar a sinalização adequada na zona urbana e rural inclusive nomenclatura das ruas.

Parágrafo único - As principais intervenções a serem executadas na rede viária do Município, para adequá-la aos requisitos físicos e operacionais de desempenho requeridos, estão relacionadas no Art. 65 e indicadas no Mapa 03 – Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias integrantes desta Lei.

Art. 57 - As ligações municipais com municípios muito próximos devem garantir a articulação para a realização de programas de interesse mútuos e para tanto devem contar com equipamentos de segurança e mantidas com condições operacionais adequadas, compreendendo:

I. São João da Boa Vista à Vargem Grande do Sul (SP 344): 23 km;

II. São João da Boa Vista à Aguai (SP 344): 22 km;

- III. São João da Boa Vista a Espírito Santo do Pinhal (SP 342): 25 km;
- IV. São João da Boa Vista a Águas da Prata (SP 342): 7 km;
- V. São João da Boa Vista a Santo Antônio do Jardim (Estrada Vicinal José Ruy de Lima Azevedo): 18 km;
- VI. São João da Boa Vista a São Roque da Fartura (Estrada Vicinal Serra da Paulista): 18 km.

Art. 58 - As Vias Arteriais indicadas no **Mapa 02 – Sistema Viário Estrutural**, que faz parte integrante desta Lei, e poderão ser revisadas pelo Plano Municipal de Mobilidade, que será elaborado em até 2 (dois) anos após a aprovação deste PDE.

Art. 59 - Todas as estradas municipais, vicinais e intermunicipais que integram a rede de vias arteriais, bem como os roteiros de interesse histórico-turístico, trilhas e caminhos citados no artigo 46, terão faixa de reserva mínima de 7,5 (sete e meio) metros de cada um dos lados a partir do seu eixo, totalizando 15 (quinze) metros de largura de faixa de domínio bem como faixa *non aedificandi* de 18 (dezoito) metros de largura a partir do limite da faixa de domínio de cada lado, ressalvado outro alinhamento determinado pelo Executivo.

Art. 60 - Nas rodovias estaduais SP-342 e SP-344 e ferrovias, fica definida uma faixa *non aedificandi* de 18 (dezoito) metros de largura dos dois lados das rodovias e ferrovias, a contar do limite da faixa de domínio estabelecida pelo DER ou pela concessionária, para futuras marginais, diretriz essa que deverá ser atendida por todo e qualquer empreendimento de parcelamento de solo que venha a ser projetado.

Art. 61 - Nas faixas *non aedificandi* das vias arteriais urbanas das estradas municipais, intermunicipais e as estaduais não serão permitidas novas construções e as edificações existentes não poderão ser objeto de ampliação.

Seção I **Das Intervenções Viárias Pontuais**

Art. 62 - Para assegurar as interligações entre as vias urbanas e as Vias Arteriais (VA), são definidas as seguintes Intervenções Viárias Pontuais, indicadas no **Mapa 03 – Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias** integrante desta lei:

- I. AI 01 – encontro da Avenida Cel. João Osório com a Rua Santo Antônio;
- II. AI 02 – encontro da VA 21 com a Estrada Vicinal João Batista Merlin;
- III. AI 03 – travessia da ferrovia na Rua Napoleão Conrado;
- IV. AI 04 – encontro da Avenida Luiza Bodani Farnetani, Avenida Lázaro Ribeiro e Avenida Ademir Gomes de Lima com o acesso à SP 344;
- V. AI 05 – encontro da Avenida Rodrigues Alves com a Rua Racticliff;
- VI. AI 06 – encontro da Avenida Rodrigues Alves com a Avenida Dr. Oscar Pirajá Martins;
- VII. AI 07 – encontro das Avenidas Dr. Oscar Pirajá Martins, Dr. Durval Nicolau e Presidente João Belchior Marques Goulart;
- VIII. AI 08 – encontro das Ruas Oscar Pereira e Presidente Franklin Roosevelt com a Avenida Brasília;
- IX. AI 09 – encontro das Avenidas Dr. Oscar Pirajá Martins com a Avenida Marginal 13 de Maio;

- X. AI 10 – encontro da Avenida Rotary com a Rua da Saudade e Avenida Cel. João Osório;
- XI. AI 11 – encontro da Avenida Pedro Rezende Lopes com a Rua João Ferreira Varzim e Rua Maurílio Alvarez;
- XII. AI 12 – encontro da Rua Francisco Ferraz de Campos Júnior com a Avenida Guilherme Guerreiro;
- XIII. AI 13 – encontro da Avenida Dr. Octávio da Silva Bastos com a Avenida Lázaro Pio Magalhães;
- XIV. AI 14 – encontro da Avenida Dr. Octávio da Silva Bastos com a Rua Walter Torres;
- XV. AI 15 – encontro da Rua João Nagib (Solário da Mantiqueira) com Avenida Marginal Senador Marcos Freire e Avenida Marginal 13 de Maio;
- XVI. AI 16 – cruzamento da Avenida Santo Pelózio no início da VP11 com a Estrada Vicinal José Ruy de Lima Azevedo (Jardim das Amoreiras);
- XVII. AI 17 – encontro da Avenida Av. João Batista de Almeida Barbosa com a Rua Henrique Cabral de Vasconcelos;
- XVIII. AI 18 – encontro da Avenida Brasília com a Rua Carolina Malheiros e Rua Luis Barbosa;
- XIX. AI 19 – encontro da Avenida Dr. Octávio da Silva Bastos com a VP 6 (avenida marginal à linha férrea);
- XX. AI 20 – junção dos bairro Jardim Primavera e Jardim das Amoreiras com a VA7;
- XXI. AI 21 – encontro da rodovia SP 342 com a VP 11(prolongamento da Avenida Marginal Senador Marcos Freire);
- XXII. AI 22 – encontro das Avenidas Dr. Durval Nicolau com a Rua Alcedino Tonizza;
- XXIII. AI 23 – encontro da Avenida João Luiz Cantu (VA9) com a Rodovia SP 342;
- XXIV. AI 24 – encontro da Rua Cesário Travassos e Rua Marechal Deodoro (cruzamento da via férrea);
- XXV. AI 25 – cruzamento da Avenida Rodrigues Alves com a linha férrea;
- XXVI. AI 26 – encontro da VP5 com a rodovia SP 344;
- XXVII. AI 27 – encontro da Av. Marginal 13 de Maio com a Rua Henrique Martarello e Av. Brasília;
- XXVIII. AI 28 – cruzamento da Av. Pedro Rezende Lopes com Avenida José de Paiva.

§ 1º - A área de intervenção viária é definida por um círculo com raio de 30,00 (trinta) metros, no mínimo, com centro na intersecção do eixo das vias envolvidas, podendo ser alterado caso a caso mediante estudo técnico específico.

§ 2º - Na área de intervenção viária não são permitidas novas construções e as edificações existentes não poderão ser objeto de ampliação, até que se defina o alinhamento das vias envolvidas.

§ 3º - Os prazos para elaboração dos anteprojetos das áreas de intervenção viária previstas neste artigo serão definidos pelo Plano Municipal de Mobilidade.

Seção II

Das Obras Complementares

Art. 63 - O Executivo deverá priorizar obras e serviços de infraestrutura para a melhoria da circulação viária do município nos seguintes pontos:

- I. Rua Santa Cecília;
- II. Rua Racticliff;
- III. Alargamento e asfaltamento da Avenida Dr. Octávio da Silva Bastos, tendo início na Av. Dr. Oscar Pirajá Martins, passando em frente à UNIFEOB, seguindo até a ferrovia, entre os loteamentos Morro Azul 1 e Morro Azul 2, e em outra etapa, seguindo paralela a ferrovia até a divisa com Águas da Prata;
- IV. Ponte do bairro Santo Antônio, no final da Avenida Dr. Luiz Gambeta Sarmiento, ligando a Rodovia SP 342;
- V. Alargamento da passagem sob a via férrea de ligação da Rua Marechal Deodoro com Rua Cezário Travassos;
- VI. Prolongamento da Avenida João Batista de Almeida Barbosa até Av. Professora Isette Corrêa Fontão (VP-1);
- VII. Melhoria viária na interligação da Av. Dr. Oscar Pirajá Martins com a Av. Dr. Durval Nicolau;
- VIII. Prolongamento da Rua Dr. Marcelo Castelo Branco com a Estrada Vicinal João Batista Merlim para ligação com a rodovia SP 344.

Parágrafo único - As obras de que trata este artigo deverão ser revisadas pelo Plano Municipal de Mobilidade.

Capítulo III Do Sistema de Circulação de Pedestre

Art. 64 - O Sistema de Circulação de Pedestres compreende o conjunto de vias e estruturas físicas destinadas à circulação de pedestres.

Art. 65 - São componentes do Sistema de Circulação de Pedestres:

- I. calçadas;
- II. vias de pedestres e calçadas;
- III. faixas de pedestres e faixas elevadas;
- IV. transposições e passarelas;
- V. sinalização específica.

Art. 66 - O sistema de circulação de pedestres tem como premissa a utilização do logradouro público como espaço de convivência e integração social, devendo os seus componentes serem planejados, projetados, implantados de forma a atender à circulação de pessoas e à acessibilidade universal, especialmente, daquelas, com mobilidade reduzida.

Art. 67 - São diretrizes para o deslocamento de pedestres e de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida:

- I. adotar parâmetros ergonômicos nos logradouros públicos contemplando a diversidade, a especificidade e as necessidades dos indivíduos de diferentes idades, constituição física, ou com limitações de deslocamento, garantindo autonomia, segurança e conforto para a circulação de pedestres;
- II. planejar e implantar vias exclusivas para pedestres, bem como promover a adequação das vias existentes, observando aos princípios da acessibilidade e do desenho

universal, dotando-as com dispositivos de segurança para a separação da circulação dos pedestres do trânsito de veículos;

III. garantir que as calçadas tenham largura adequada para a circulação de pessoas, à implantação de mobiliário urbano, paisagismo e arborização;

IV. manter permanentemente livre e garantir a desobstrução dos espaços públicos destinados à circulação de pessoas;

V. adotar sinalização adequada à orientação geral e específica para pessoas com deficiência visual e auditiva nos logradouros, e suas travessias e nos equipamentos públicos e de uso público;

VI. dar prioridade à circulação de pedestres em relação ao trânsito de veículos automotores nas vias em geral, mas especialmente nas vias coletoras e locais;

VII. integrar o sistema de transporte público coletivo com o sistema de circulação de pedestres, por meio de conexões entre modais de transporte, calçadas, faixas de pedestre, transposições, passarelas e sinalização específica, visando à plena acessibilidade do pedestre ao espaço urbano construído;

VIII. implantar estruturas para a redução de velocidade do trânsito veicular, em áreas com grande conflito com a circulação de pedestre;

IX. implantar equipamentos de transposição dos pedestres, em desnível com a circulação de veículos adaptando-os às necessidades das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Capítulo IV **Sistema Cicloviário**

Art. 68 - O sistema cicloviário compreende um conjunto de componentes, devidamente sinalizado, destinado à circulação segura de bicicletas e outros veículos, não motorizados.

Parágrafo único - São componentes do sistema cicloviário:

I. ciclovias, isoladas fisicamente da circulação dos demais veículos motorizados;

II. ciclofaixas, implantadas ao lado das faixas do trânsito geral, contudo separadas do fluxo, valendo-se de sinalização de tráfego especial, definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro;

III. ciclorrotas, indicadas em trechos de vias, a circulação de bicicletas compartilhada com a circulação do tráfego geral;

IV. bicicletários, locais para estacionamento e guarda de bicicletas, de uso público, oneroso ou não;

V. paraciclos, equipamentos localizados em pontos estratégicos para estacionamento de curta duração, de uso público e gratuito.

Art. 69 - São diretrizes para o sistema cicloviário:

I. desenvolver e implementar Plano Cicloviário;

II. estimular os deslocamentos não motorizados, por faixas segregadas, dotadas de equipamento de segurança e sinalização adequada;

III. priorizar a implantação de ciclovias, em vias que apresentem condições topográficas adequadas e que permitam o compartilhamento no canteiro central, com o plantio de espécies arbóreas, oferecendo sombra e condições adequadas ao ciclista;

IV. implantar sistema público de bicicletas compartilhadas, estimulando essa modalidade de deslocamento, sem que os cidadãos precisem fazer investimentos pessoais;

V. dar tratamento preferencial ao trânsito de bicicleta, garantindo a segurança do ciclista em cruzamentos viários e pontos de conversão, com sinalização de tráfego apropriada;

VI. implantar mapas públicos em locais estratégicos da cidade, de forma a facilitar os deslocamentos a pé ou por bicicleta, bem como desenvolver aplicativos móveis para orientação de percursos cicloviários;

VII. priorizar a implantação de paraciclos junto a centralidades e a empreendimentos de grande afluxo de pessoas.

VIII. implantar a Ciclovia Mantiqueira na faixa de domínio da Ferrovia ligando São João da Boa Vista a Águas da Prata.

Capítulo V Do Sistema de Transporte de Passageiros

Art. 70- O sistema de transporte de passageiros poderá ser operado pelo setor público ou pelo setor privado, compreendendo:

I. serviço de transporte público de passageiros é um serviço acessível a toda população, constituído por modos de transportes integrantes do Sistema de Transporte Público de Passageiros;

II. serviço de transporte privado de passageiros compreende modos de transportes, que permitem a realização de viagens particulares tratadas entre o operador e o passageiro.

Art. 71 - O Sistema de Transporte Público de Passageiros opera segundo duas modalidades:

I. transporte público coletivo é operado por uma frota de veículos, cujo planejamento operacional é realizado por órgão municipal competente, que define os itinerários, paradas em locais predeterminados, com frequência definida em função da demanda, operados por empresa concessionária;

II. transporte público individual é operado por veículos de aluguel, que realizam viagens individualizadas, por rotas variáveis de acordo com a solicitação do passageiro.

Parágrafo único - Para o funcionamento e remuneração do Sistema de Transporte Público de Passageiros, o Executivo deverá fixar tarifas de uso pelos passageiros, podendo ser diferenciada por modo de transporte.

Art. 72 - A Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo deve ser estruturada em modelo hierarquizado, obedecendo a uma lógica operacional multimodal, com projetos adequados para garantir a acessibilidade universal, possuindo modelo de integração física, operacional e tarifária, considerando todos os modais de transportes, motorizados e não motorizados.

Art. 73 - A Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo deve compreender os seguintes subsistemas:

I. Subsistema Municipal Convencional, de baixa capacidade, que corresponde à rede de serviço regular do transporte coletivo de passageiros, operando sobre pneus, deve ser composto por linhas troncais que percorrem predominantemente vias arteriais ou coletoras,

conectando terminal rodoviário com o centro municipal, com os polos de desenvolvimento estratégico e com centralidades de bairro;

II. Subsistema Municipal Complementar, que deve operar em roteiros não atendidos pelo Subsistema Municipal Convencional e com a função de complementá-los localmente;

III. Subsistema Municipal de Serviços Especiais, que pode operar com serviços diferenciados, seletivos, executivos, turísticos e destinados ao atendimento de parcela da demanda com necessidades específicas;

IV. Subsistemas Intermunicipal, sob a gestão do Estado de São Paulo, com algum tipo de articulação, integração, complementação ou compartilhamento com os sistemas de transporte e com a infraestrutura viária de São João da Boa Vista, que poderão adentrar o Município de São João da Boa Vista até o terminal rodoviário.

§ 1º - O subsistema intermunicipal deverá observar os percursos e locais de estacionamento e parada dos veículos, estabelecidos pelo órgão gestor do trânsito do município de São João da Boa Vista.

§ 2º - As indicações do **Mapa 04 - Sistema de Transporte de Passageiros**, relacionadas às vias de apoio aos percursos dos subsistemas municipal convencional (modo ônibus) e complementar, deverão ser ajustadas à medida que novos loteamentos forem sendo agregados ao sistema viário municipal.

Art. 74 - São diretrizes gerais para o transporte coletivo de passageiros:

- I. elaborar e implementar o Plano do Transporte Coletivo;
- II. reestruturar o Subsistema Municipal Convencional (modo ônibus), por meio de um sistema hierarquizado e integrado entre as linhas de ônibus troncais e com os veículos que operam nos bairros, por meio de modelo físico-operacional e tarifário no Município;
- III. implantar sistema tarifário único, permitindo maior flexibilidade nos trajetos dos ônibus devido à complementaridade entre as linhas;
- IV. regulamentar os Serviços Especiais de forma a minimizar seu impacto na operação do trânsito em geral e nas operações dos sistemas de transporte municipais;
- V. promover a gestão da demanda por transportes, aproveitando as densidades do uso e ocupação do solo de forma a contribuir para o uso mais equilibrado da oferta dos transportes, principalmente nos períodos de pico;
- VI. realizar estudos que contemple a implantação de faixas exclusivas de ônibus em determinadas regiões e horários;
- VII. dar tratamento preferencial para a circulação dos serviços de transporte coletivo nos projetos do sistema viário, incluindo otimização semafórica nas vias arteriais que favoreçam o desempenho do transporte coletivo;
- VIII. garantir o cumprimento dos requisitos de acessibilidade universal estabelecidos nas normas técnicas específicas pelos veículos de transporte coletivo;
- IX. aperfeiçoar o sistema de informação e comunicação com os usuários do transporte de passageiros;
- X. adotar medidas que minimizem os impactos ambientais na implementação dos modais de transporte, como o uso de fontes renováveis de energia;
- XI. utilizar sistemas tecnológicos para monitoramento dos trajetos, permitindo melhor planejamento futuro;

XII. ampliar o nível de conforto para os usuários de ônibus oferecendo ar condicionado, wi-fi, dentre outros;

XIII. estabelecer complementaridade intermodal, por meio da instalação de paraciclos e estacionamentos associados aos terminais.

XIV.

Capítulo VI

Do Sistema de Logística e Transporte de Carga

Art. 75 - O sistema de logística e transporte de carga no território do Município compreende a estruturação, hierarquização e regulamentação da rede de transporte de carga, compartilhando ou não o viário com o trânsito em geral;

Parágrafo único - O Executivo, baseado nas diretrizes deste Plano Diretor Estratégico e no Plano Diretor de Transporte de Carga, regulamentará o transporte de cargas no território do Município.

Art. 76 - As diretrizes para o transporte de cargas são:

I. elaborar o Plano Diretor de Transporte de Cargas, seguindo as diretrizes determinadas pelo Plano de Mobilidade Urbana de São João da Boa Vista e pelo Plano Estadual de Logística de São Paulo, concebendo o serviço de transportes de carga no município, com modelo hierarquizado;

II. incorporar a gestão de riscos, público e privado, ao planejamento do setor, envolvendo avaliação de danos, protocolos de operações de carga descarga e transporte, locais;

III. atualizar, adequar e fiscalizar o transporte de cargas perigosas no território municipal e definir as normas incidentes sobre as operações de transporte de cargas perigosas e especiais nos modais de cargas;

IV. atualizar planos específicos para as cargas rotineiras, principalmente para a coleta, transporte e destinação de lixo doméstico, industrial e hospitalar e da limpeza urbana em geral;

V. avaliar alternativas para a implantação de polos logísticos, em especial, nas proximidades das rodovias estaduais SP 344 e SP 342 e do aeroporto;

VI. definir política de distribuição de cargas fracionadas no município, com a utilização dos veículos urbanos de carga (VUC) e caminhonetes.

VII.

Capítulo VII

Do Sistema Aeroviário

Art. 77 - O sistema de infraestrutura aeroviária em São João da Boa Vista compreende área de terreno, instalações e equipamentos urbanos necessários para o pouso, a decolagem e a circulação de aeronaves e de helicópteros.

Parágrafo único - Para o bom desempenho das funções aeroviárias devem ser monitorados os locais de pouso, decolagem e circulação do espaço aéreo urbano.

Art. 78 - Caberá ao Executivo consolidar o Plano de Expansão das Instalações Aeroviárias de São João da Boa Vista junto ao Governo Federal, contando com a participação dos setores produtores de aeronaves instalados no Município.

TÍTULO VI
DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Capítulo I

Da Inclusão Social e Acesso às Oportunidades

Art. 79 - A inclusão social e o acesso às oportunidades têm como instrumento de planejamento municipal as ações para prover o equilíbrio da oferta e distribuição territorial dos equipamentos sociais de forma a atender a demanda por faixas etárias e de renda da população e a universalização dos direitos sociais, cumprindo dessa forma a função social da cidade.

Parágrafo único - **Compõem o sistema de equipamentos sociais públicos os equipamentos de educação; de saúde; de esportes; de cultura; de assistência social; de abastecimento e segurança alimentar.**

Art. 80 - A política de desenvolvimento social visando à inclusão social e ao acesso às oportunidades tem por objetivos:

I. a redução das desigualdades socioespaciais, suprimindo carências de equipamentos sociais e infraestrutura urbana nos bairros com maior vulnerabilidade social;

II. a prioridade de atendimento às famílias e aos grupos sociais mais vulneráveis, em especial crianças, jovens, mulheres, idosos, negros e pessoas com deficiência e necessidades especiais;

III. o suprimento das áreas habitacionais com os equipamentos sociais necessários à satisfação das necessidades básicas de saúde, educação, lazer, esporte, cultura e assistência social de sua população, observando seus territórios de abrangência;

IV. a ampliação da acessibilidade à rede de equipamentos sociais e aos sistemas de mobilidade urbana, incluindo pedestres e ciclovias;

V. a garantia da segurança alimentar e do direito social a alimentação;

VI. a ampliação de acesso e uso aos equipamentos comunitários e sociais pela oferta de instalações com usos múltiplos;

VII. o planejamento e a gestão para uso compartilhado dos equipamentos sociais, em horários compatíveis, como:

a) em educação: reforço em línguas, entre outros;

b) em esporte e lazer: festas públicas, atividades familiares de final de semana, atividades para a terceira idade e campanhas pontuais: coleta de doações, campeonatos esportivos, entre outros;

c) em cultura: concertos/shows, peças, laboratórios de arte, entre outros;

d) em saúde: atendimentos ambulatoriais, vacinações, check-ups imediatos com exame de pressão, glicose, entre outros.

VIII. o uso da infraestrutura ociosa para a instalação de incubadoras de novos negócios, ateliês para atividades artísticas, visando ao estímulo e à formação de empreendedores.

Art. 81 - São diretrizes para os programas, ações e investimentos públicos e privados na política de desenvolvimento social:

- I. priorizar o uso de terrenos públicos e equipamentos ociosos ou subutilizados como forma de potencializar o uso do espaço público já constituído;
- II. otimizar a ocupação dos equipamentos existentes e a integração entre equipamentos implantados no mesmo território de abrangência;
- III. incluir mais de um equipamento no mesmo terreno, de modo a compatibilizar diferentes demandas por equipamentos no território, otimizando o uso de espaço físico e favorecendo a integração entre políticas sociais;
- IV. integrar territorialmente programas e projetos vinculados às políticas sociais como forma de potencializar seus efeitos positivos, particularmente no que diz respeito à inclusão social e à diminuição das desigualdades;
- V. criar oportunidades para o desenvolvimento dos talentos e potencialidades das pessoas por meio da valorização da educação, da cultura, da tolerância e da diversidade;
- VI. incentivar a vida saudável por meio da expansão de parques e áreas verdes, com a criação de espaços para prática de esportes e de espaços de convivência;
- VII. melhorar a infraestrutura de saúde pública, incluindo a reestruturação e o fortalecimento da rede hospitalar e de serviços complementares;
- VIII. promover ambientes que apoiem e capacitem o idoso para uma melhor qualidade de vida;
- IX. reforçar programas culturais, de lazer e de serviços médico-hospitais específicos à terceira idade;
- X. incentivar nas instituições sociais públicas e privadas oportunidades de emprego destinadas à manutenção da capacidade social do idoso;
- XI. investir no treinamento de profissionais com formação específica para atender a população da terceira idade;
- XII. criar rede de áreas estratégicas destinadas ao convívio social, com dimensões e características distintas entre si, para atendimento das diversas regiões da cidade;
- XIII. dar tratamento de qualidade aos espaços públicos, em especial para as calçadas, padronizando a pavimentação, a iluminação pública, a arborização visando ao sombreamento dos trajetos e ao estímulo ao uso do espaço urbano.
- XIV. recuperar e conservar o patrimônio artístico, histórico construído, cultural e ambiental da cidade, incluindo a melhoria das condições de acessibilidade ao público;
- XV. identificar a vocação dos edifícios históricos e sua adaptação para usos do cotidiano, como creches, postos de saúde, escolas, administração pública, centros culturais, integrando-os à vida urbana;
- XVI. oferecer condições para que as produções artísticas e culturais promovam a revitalização de espaços públicos e contribuam para o sentimento de pertencimento à cidade.

Art. 82 - Caberá ao Executivo elaborar o Plano de Articulação e Integração das Redes de Equipamentos Sociais, por intermédio de ação conjunta dos departamentos municipais envolvidos e de ampla participação da sociedade civil organizada, devendo:

- I. apresentar critérios para dimensionamentos de demandas por equipamento social, em função da localização e integração com equipamentos existentes;
- II. observar as necessidades de cada bairro ou região, priorizando os territórios com vulnerabilidade social;

III. estabelecer estratégia que garanta a implantação da rede básica de equipamentos sociais de caráter local, articulados e dimensionados para atender a demanda.

Capítulo II **Da Habitação de Interesse Social**

Art. 83 - A Política Municipal de Habitação de Interesse Social deverá ser ancorada nas disposições da Constituição Federal, nas Leis Federais 10.257/01 (Estatuto da Cidade), 10.998/04, 11.124/05, 11.888/08 e 11.977/09, na Lei Orgânica Municipal, Plano Municipal de Acessibilidade Lei 3.462/13 e nas diretrizes de Política Urbana, expressas por esta Lei.

Art. 84 - Caberá ao Executivo revisar o Plano Municipal de Habitação de Interesse Social, atendendo aos seguintes objetivos:

I. dar prioridade ao atendimento da população de baixa renda no provimento de moradia digna, com serviços e equipamentos públicos;

II. promover a diversidade de programas e de agentes promotores da política de habitação de interesse social, de acordo com as características diferenciadas da demanda;

III. dar prioridade para a implantação de habitação de interesse social em locais que disponham de infraestrutura urbana e equipamentos sociais já instalados, evitando deseconomias para o Município;

IV. viabilizar a atuação integrada e articulada com os demais níveis de governo e a iniciativa privada, visando ao atendimento da demanda habitacional, por diferentes agentes promotores e melhor aproveitamento dos recursos financeiros.

Art. 85 - A revisão do Plano Municipal de Habitação de Interesse Social deverá contemplar:

I. a atualização da demanda habitacional atual e futura, segundo faixa de renda das famílias e região da cidade;

II. a definição de recursos financeiros para a produção de habitação de interesse social, incluindo os custos do terreno, de urbanização e de produção das habitações;

III. a identificação e a quantificação das áreas de terreno segundo localização na cidade necessárias para a eliminação do déficit habitacional a curto, médio e longo prazo;

IV. a definição de parcerias com outros órgãos do governo estadual e federal e com a iniciativa privada;

V. a identificação de famílias situadas em áreas sujeitas a risco de inundação, junto às margens do Córrego São João, que deverão ser reassentadas, preferencialmente no mesmo bairro ou região;

VI. a definição de mecanismo de gestão democrática e controle social na formulação e implementação da política de produção habitacional de interesse social;

VII. a definição de etapas de implantação no tempo, de forma a ser contemplada nas leis de diretrizes orçamentárias e no plano plurianual de cada gestão administrativa municipal.

Art. 86 - As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), visando à regularização fundiária em assentamentos precários e a promoção e execução de habitações de interesse social, serão definidas pela revisão do Plano Municipal de Habitação de Interesse Social.

Art. 87 - Os imóveis enquadrados em Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) poderão ser revistos e alterados pela Lei do Plano Municipal de Habitação de Interesse Social, devendo os parâmetros urbanísticos específicos serem estabelecidos por Decreto do Executivo.

TÍTULO VII
DOS SISTEMAS DE INFRAESTRUTURA E SANEAMENTO BÁSICO

Capítulo I
Do Sistema de Infraestrutura

Art. 88 - O Sistema de Infraestrutura compreende:

- I. Sistema de Transportes contido no Capítulo V do Título V;
- II. Sistema de Saneamento Básico do Capítulo II deste Título;
- III. Rede de Energia Elétrica;
- IV. Sistema de Iluminação Pública;
- V. Serviços de Telecomunicação;
- VI. Rede de Abastecimento de Gás.

Parágrafo único - São objetivos do Sistema de Infraestrutura:

- I. garantir a universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública a toda população;
- II. assegurar qualidade na distribuição dos serviços de infraestrutura;
- III. diversificar a matriz energética existente, estabelecendo medidas efetivas para a implementação do uso de fontes de energia renováveis e compatíveis com as condições ambientais;
- IV. promover o desenvolvimento e utilização de novas tecnologias no uso de fontes alternativas e não-convencionais de energia, de forma complementar, inclusive energia solar, tendo como objetivo empreendimentos residenciais e grandes equipamentos;
- V. incentivar a pesquisa e o desenvolvimento de novas tecnologias, buscando otimizar o uso dos recursos dos sistemas de infraestrutura e dos serviços de utilidade pública, garantindo um ambiente equilibrado e sustentável;
- VI. promover a gestão integrada da infraestrutura e o uso racional do subsolo e do espaço aéreo urbano, garantindo o compartilhamento das redes, coordenando ações com concessionários e prestadores de serviços e assegurando a preservação das condições ambientais urbanas;
- VII. implantar e manter permanentemente atualizado o sistema de informações georreferenciadas e integradas de infraestrutura urbana, em especial: telefonia, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo e o espaço aéreo;
- VIII. estimular a implantação de sistemas de cogeração de energia a serem instalados em espaços urbanos, desde que observados os parâmetros regulatórios ambientais e fiscais para sua instalação;
- IX. implantar galerias técnicas de equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolo e espaço aéreo, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;

X. exigir a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos quando da instalação e manutenção dos equipamentos de infraestrutura e dos serviços de utilidade pública.

Art. 89 - Caberá à Empresa concessionária prestadora de serviços de fornecimento de energia observar o atendimento ininterrupto dos serviços essenciais de que trata o Artigo 11 da Resolução Normativa nº 414, de 09 de setembro de 2010, da ANEEL e posteriores atualizações.

Art. 90 - A iluminação pública, de responsabilidade da Prefeitura Municipal, poderá ser exercida por pessoa jurídica de direito público ou por esta delegada, mediante concessão, pelo fornecimento para iluminação de ruas, praças, avenidas, túneis, passagens subterrâneas, jardins, vias públicas, estradas, passarelas, abrigos de usuários de transportes coletivos, logradouro de uso comum e livre acesso, inclusive iluminação de monumentos, fachadas, fontes luminosas e obras de arte de valor histórico, cultural ou ambiental, localizadas em áreas públicas e definidas por legislação específica, exceto o fornecimento de iluminação em forma de propaganda ou publicidade, ou para a realização de atividades que visem a interesses econômicos, atendendo ao §6º do Artigo 5º da Resolução Normativa nº 414, de 9 de setembro de 2010, da ANEEL e posteriores atualizações.

§ 1º - São objetivos do sistema de iluminação pública:

I. garantir o fornecimento de iluminação pública em todos os espaços e logradouros públicos regularizados e cadastrados no perímetro urbano, de forma a que não haja pontos escuros na cidade;

II. buscar o desenvolvimento tecnológico para as ações que visem aumentar a eficiência do sistema de iluminação pública instalado, promovendo aumento da luminosidade com redução de consumo de energia.

§ 2º - São diretrizes do sistema de iluminação pública:

I. criar Sistema Georreferenciado de Gerenciamento da Iluminação Pública que permita o monitoramento das ações referentes à iluminação pública, de forma a viabilizar a fiscalização e aplicação da legislação;

II. avaliar continuamente novos materiais e tecnologias para compor a rede de iluminação pública.

Art. 91 - Os serviços de telecomunicações em São João da Boa Vista são prestados por empresas que oferecem serviços em telefonia, comunicação de dados e internet, devendo atender a Legislação Federal, Estadual e Municipal pertinente.

Parágrafo único - São objetivos dos serviços de telecomunicações:

I. proporcionar tecnologia de ponta, qualidade no atendimento e preços justos, buscando a diversificação e a inovação dos serviços;

II. oferecer tecnologia adequada para a segurança de dados;

III. oferecer serviços de telecomunicações de qualidade voltados às necessidades do mercado;

IV. oferecer alta capacidade para o tráfego de dados, voz, vídeo e melhor logística e performance dos sistemas;

V. garantir conexão estável e segura com velocidades adequadas, sem perdas por interferências climáticas;

VI. garantir tecnologia de comunicação de dados e internet para as propriedades contidas no perímetro rural;

VII. controlar a implantação e manutenção de equipamentos de telecomunicações emissores de radiação eletromagnética, exigindo laudos sobre os seus efeitos na saúde humana e no meio ambiente.

Art. 92 - A rede de abastecimento de gás em São João da Boa Vista é de responsabilidade da Comgás – Companhia de Gás de São Paulo, passando a tubulação do gasoduto ao longo das Rodovias SP 340 e SP344, atendendo ao distrito industrial, o comércio, o setor automotivo e projetos de cogeração.

Parágrafo único - São objetivos da rede de abastecimento de gás natural:

I. incentivar o uso do gás natural no setor produtivo, visando à redução dos custos operacionais, com qualidade e continuidade no abastecimento, evitando gastos com manutenção e a compra de equipamentos antipoluição;

II. incentivar o uso de gás natural, como contribuição para a qualidade do ar pela redução da emissão de gases que causam o efeito estufa;

III. substituir combustíveis poluentes na cogeração de energia elétrica;

IV. promover desenvolvimento tecnológico para aumentar o uso das energias renováveis;

V. fomentar a cogeração e aumentar o uso de gás natural, tendo em vista as suas vantagens ambientais.

Capítulo II **Do Sistema de Saneamento Básico**

Art. 93 - O Sistema de Saneamento Básico é regido pelo Plano Municipal de Saneamento Básico em vigor.

Parágrafo único - São objetivos do Sistema de Saneamento Básico:

I. buscar a universalização do abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, desde a coleta, tratamento até a destinação final, a gestão dos resíduos sólidos urbanos, compreendendo a coleta, tratamento e disposição final, bem como o adequado manejo de águas pluviais urbanas e controle de inundações;

II. estabelecer ações preventivas para a gestão dos recursos hídricos, realização da drenagem urbana, gestão integrada dos resíduos sólidos e líquidos e conservação das áreas de proteção e recuperação de mananciais e das unidades de conservação;

III. melhorar a gestão e reduzir as perdas dos sistemas existentes;

IV. promover o desenvolvimento de sistemas de manejo das águas pluviais urbanas por meio de técnicas de retenção, detenção e reuso, considerando a qualidade da água e a redução dos impactos da poluição os corpos d'água;

V. implantar a represa do Jaguari-Mirim em área de 72 hectares com capacidade para um milhão e oitocentos mil metros cúbicos de água, com uso múltiplo destinada ao Turismo, lazer e ao abastecimento de água;

VI. promover a integralidade dos diversos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos maximizando a eficácia das ações e resultados;

VII. desenvolver tecnologias limpas como forma de minimizar os impactos ambientais;

VIII. incentivar a reciclagem dos resíduos nas residências e em estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, que não façam uso de materiais nocivos a saúde e ao meio ambiente;

IX. promover a gestão integrada dos resíduos sólidos;

X. incentivar o desenvolvimento de tecnologias relacionadas aos processos produtivos e ao reaproveitamento dos resíduos sólidos;

XI. orientar os procedimentos para a gestão de resíduos da construção civil, observando as 4 (quatro) classes da Resolução CONAMA 307/2002 e posteriores atualizações.

Art. 94 - O Sistema de abastecimento de água é composto pelo conjunto de elementos da infraestrutura de captação, tratamento, adução, armazenamento e distribuição de água potável e inclusive pelos mananciais hídricos.

Parágrafo único - São objetivos do Sistema de abastecimento de água:

I. assegurar a universalidade e a segurança ao acesso à água potável, com qualidade e quantidade adequadas ao consumo;

II. adotar medidas visando à redução de perdas e ao desperdício de água potável;

III. definir a expansão das redes de abastecimento de água, em função da capacidade dos mananciais e do desenvolvimento demográfico urbano e rural;

IV. manter permanentemente atualizado o cadastramento das redes de abastecimento de água;

V. promover a expansão da rede de abastecimento articulada com as ações de urbanização e regularização fundiária, inclusive, nos assentamentos urbanos isolados;

VI. articular com outros municípios, se necessário, tratamento avançado de água nas estações de tratamento de água – ETA;

VII. adotar medidas para o controle e monitoramento das águas subterrâneas;

VIII. desenvolver programas voltados para o manejo de águas destinadas ao abastecimento humano e à agricultura na zona rural;

Art. 95 - O sistema de esgotamento sanitário é composto pelas infraestruturas e instalações de coleta, ligações prediais, afastamento, tratamento e disposição final de esgotos.

Parágrafo único - São objetivos do Sistema de esgotamento sanitário:

I. eliminar os lançamentos de esgoto nos cursos d'água e no sistema de drenagem e de coleta de águas pluviais, contribuindo para a recuperação de rios, córregos e represas;

II. promover a expansão da rede de esgotamento sanitário articulada com as ações de urbanização e regularização fundiária, inclusive nos assentamentos urbanos isolados;

III. garantir atendimento a todos os estratos sociais, com metas de universalização do sistema de esgotamento sanitário e serviço de qualidade, ou com outras soluções apropriadas à realidade socioambiental;

IV. manter permanentemente atualizado o cadastramento das redes de esgotamento sanitário;

V. articular com outros municípios, se necessário, novos interceptores e coletores-tronco para a ampliação do sistema de afastamento e a implantação de módulos de tratamento terciário nas Estações de Tratamento de Esgotos – ETE;

VI. buscar o envolvimento dos órgãos competentes para a implantação de sistemas isolados de esgotamento sanitário, fazendo uso de tecnologias adequadas a cada situação, atendendo a legislação estadual de proteção e recuperação de mananciais na zona rural.

Art. 96 - O sistema de drenagem urbana compreende a compatibilidade do processo de ocupação e expansão do tecido urbano, com as características do relevo e com a infraestrutura de macro e microdrenagem instaladas, sendo formado pelos seguintes componentes:

- I. fundos de vale, linhas e canais de drenagem, planícies aluviais e talvegues;
- II. microdrenagem: vias, sarjetas, meio fio, bocas de lobo, galerias de águas pluviais;
- III. macrodrenagem: canais naturais e artificiais, galerias, reservatórios de retenção ou contenção;
- IV. áreas protegidas: áreas de preservação permanente, áreas verdes e sistemas de lazer, parques ao longo de cursos d'água e área de mananciais, lagos e açudes.

§ 1º - São objetivos do Sistema de Drenagem Urbana:

- I. reduzir os riscos de inundação e de suas consequências sociais;
- II. reduzir a poluição hídrica e o assoreamento;
- III. estabelecer normas de uso e ocupação adequadas ao regime fluvial nas várzeas;
- IV. recuperar as matas ciliares ao longo dos cursos d'água;
- V. preservar e recuperar os fundos de vales e as cabeceiras de drenagem;
- VI. adotar as bacias hidrográficas como unidades territoriais de planejamento, de monitoramento e de projeto;
- VII. buscar a integração harmônica e paisagística das infraestruturas de drenagem com o meio urbano;
- VIII. contar com a população diretamente atingida por alagamentos e inundações para a recuperação desses territórios;
- IX. fazer uso dos instrumentos de política urbana para a promoção da renovação urbana de territórios sujeitos a risco de inundação;
- X. aprimorar os sistemas de alerta e emergência para as áreas sujeitas a risco de inundações;
- XI. fazer uso do instrumento de pagamento por serviços ambientais, visando à recuperação ambiental dos rios, córregos e nascentes;
- XII. instituir programa de desassoreamento dos rios e córregos com atuação permanente;
- XIII. desenvolver programas de pavimentação das vias locais com tecnologia mais eficiente, e passeios de pedestres com a utilização de pisos drenantes;
- XIV. garantir o uso múltiplo das possíveis represas para retenção de água e também como ativo paisagístico, conforme previsão do Plano Municipal de Macrodrenagem;
- XV. incentivar a implantação de sistemas privados de captação e reúso de águas pluviais;
- XVI. criar sistemas públicos de retenção de água e infiltração do solo de forma dispersa na cidade para melhoria da drenagem e alimentação do lençol freático, como calçadas com jardim de chuva integradas ao paisagismo das ruas e praças;
- XVII. valorizar e proteger lagos e açudes como elementos da paisagem e como área de interesse de preservação de mananciais, que devem ser respeitadas, quando da ocorrência de novos parcelamentos do solo.

§ 2º - O planejamento de obras e intervenções de macrodrenagem, compreendendo sistemas de detenção ou retenção das águas pluviais, deverá considerar a adoção de medidas

não estruturais na mesma bacia, como a implantação de parques lineares ao longo dos cursos d'água.

Art. 97 - Caberá ao Executivo propor mecanismos que coíbam a ocupação de áreas de preservação permanente (APP), assim como observar ao disposto na Lei Federal 12.651, de 25 de maio de 2012, nas planícies sujeitas à inundação, identificadas pelo Serviço Geológico do Brasil (CPRM) do Ministério de Minas e Energia, em atendimento ao artigo 42A do Estatuto da Cidade, e classificadas como Setor de Risco 3 – alto, em área delimitada no **Mapa 09 – Áreas Sujetas a Risco de Inundação**, integrante desta lei.

Art. 98 - O Sistema de Resíduos Sólidos compreende o conjunto de serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais públicas com a função de promover a recuperação dos resíduos sólidos reutilizáveis, recicláveis e a disposição final dos rejeitos domiciliares e da limpeza de logradouros públicos, compreendendo os seguintes componentes:

- I. coleta seletiva de resíduos sólidos;
- II. centrais de processamento da coleta seletiva de resíduos secos e orgânicos;
- III. áreas de triagem, transbordo e reciclagem de resíduos inertes e resíduos volumosos;
- IV. estações de transbordo para resíduos domiciliares e da limpeza urbana;
- V. postos de entrega de resíduos obrigados à logística reversa;
- VI. centrais de tratamento de resíduos de serviços da saúde;
- VII. centrais de manejo de resíduos industriais;
- VIII. aterros de resíduos da construção civil e sanitários;
- IX. ecopontos para recebimento de resíduos diversos.

Parágrafo único - Caberá ao Executivo ou à Empresa autorizada estabelecer, por meio de instrumento normativo, as condições de operação e os limites de porte dos componentes do sistema de resíduos sólidos.

Art. 99 - Caberá ao Executivo elaborar o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, em conformidade com a legislação federal e estadual, contendo ações de responsabilidade pública, privada e compartilhada, devendo atender aos objetivos expressos nesta lei, compreendendo:

- I. avaliação da situação de gestão de resíduos sólidos no município e dimensionamento das demandas futuras;
- II. planejamento e implantação de rede de equipamentos para o recebimento dos resíduos sólidos;
- III. monitoramento e avaliação dos resultados alcançados com os equipamentos e ações desenvolvidas.

Art. 100 - São objetivos do Sistema de Gestão integrada de Resíduos Sólidos:

- I. promover a redução, a reutilização, a reciclagem e o tratamento dos resíduos sólidos e a disposição final adequada dos rejeitos;
- II. buscar a cooperação técnica e financeira com agentes públicos e privados visando à gestão integrada de resíduos sólidos;
- III. universalizar a coleta de resíduos sólidos;
- IV. minimizar a disposição de resíduos sólidos em aterros;
- V. promover atividades de educação ambiental com ênfase no manejo de resíduos sólidos;

- VI. buscar a sustentabilidade econômica das ações de manejo dos resíduos sólidos;
- VII. implantar instalações públicas para a destinação final de resíduos sólidos atendendo a Política Nacional de Resíduos Sólidos;
- VIII. buscar parcerias com instituições locais para o desenvolvimento de ações de educação ambiental voltadas à implementação do plano de gestão integrada de resíduos sólidos.

TÍTULO VIII DO ORDENAMENTO TERRITORIAL

Art. 101 - O ordenamento territorial do Município para garantir o desenvolvimento urbano sustentável e equilibrado se organiza entorno de elementos estruturadores e elementos integradores:

I. os elementos estruturadores representam o arcabouço estrutural da cidade, que pelas suas características diferenciadas moldam o tecido urbano ao sítio natural, garantindo melhor coesão entre as partes, proporcionando equilíbrio entre os espaços construídos e os espaços abertos, compreendendo: a rede de recursos hídricos, constituída pelos cursos d'água e fundos de vale, pela rede viária estrutural, a rede de transporte público coletivo e pela rede de centralidades;

II. os elementos integradores representam o tecido urbano que se adere aos elementos estruturadores, abrigando a função social da cidade desde o direito à moradia, à mobilidade, à infraestrutura, ao saneamento básico, e acesso aos equipamentos sociais, ao ambiente natural necessário para o equilíbrio entre os espaços construídos e espaços abertos e com vegetação protegida, e as atividades produtivas comerciais, de serviços e industriais e os elementos culturais que garantem a memória e a identidade essenciais para a vida das cidades e dos cidadãos.

Parágrafo único - A implantação de elementos estruturadores dar-se-á, preferencialmente, por meio de intervenções urbanas específicas, em parceria com a iniciativa privada, utilizando os instrumentos de política urbana previstos nesta lei.

Art. 102 - São objetivos da Política Urbana do Município relativas ao ordenamento territorial:

I. promover a estruturação urbana e rural do Município e sua integração com os municípios vizinhos, fortalecendo o seu protagonismo regional;

II. manter os elementos referenciais significativos da paisagem urbana e natural, viabilizando a sua coexistência com o desenvolvimento econômico e social com qualidade urbanística;

III. controlar a abertura indiscriminada de frentes de urbanização no território do Município, a pulverização de pequenos assentamentos, bem como da atividade econômica, de forma a otimizar os investimentos já realizados em infraestrutura e reduzir as demandas de recursos adicionais em serviços e equipamentos públicos;

IV. promover a integração das áreas de ocupação urbana isolada, tais como os Bairros Pedregulho, Pesqueiro Volta Grande e Bairro do Macuco, dentro das diretrizes estratégicas, utilizando-se de normas de uso e ocupação do solo, com zoneamento específico, promovendo a qualificação urbana desses territórios;

V. dotar as áreas urbanizadas periféricas de centralidades de bairro com atividades comerciais e serviços básicos, concretizando as diretrizes para a consolidação da cidade compacta sustentável;

VI. manter a qualificação das áreas urbanas já estruturadas e equipadas, evitando processos de deterioração física das construções, de decadência econômica, degradação social, do patrimônio ambiental e cultural e perda de valor imobiliário;

VII. possibilitar condições adequadas de mobilidade urbana, integrando os espaços internos do Município, e este às redes urbanas estadual, por meio da rede estrutural de sistemas de circulação e transportes compatíveis com as demandas existentes e as necessidades específicas dos usuários, em especial das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

VIII. direcionar e incentivar maiores densidades de uso e ocupação do solo para as áreas dotadas de infraestrutura e atendidas pelo sistema transporte, estimulando a implantação de empreendimentos com uso misto, usos residenciais contemplando a diversidade de renda, e edificações com fachadas ativas;

IX. promover a qualificação dos loteamentos com habitação de interesse social por meio da complementação de serviços de transportes adequados à demanda, serviços urbanos, equipamentos sociais e implantando áreas verdes e de lazer.

Capítulo I Do Macrozoneamento

Art. 103 - O macrozoneamento é o instrumento que define a estruturação do território face às ações estratégicas de desenvolvimento urbano e socioeconômico estabelecidos para o período de vigência do Plano Diretor, configurando-se como referência a ser observada pelo Poder Público e para o controle social.

§ 1º - O macrozoneamento tem por finalidades:

I. constituir a base territorial de referência do plano diretor e dos objetivos a se alcançar;

II. compatibilizar as necessidades por espaço para as atividades econômicas e sociais com os territórios a preservar e conservar do ambiente natural, buscando a valorização da paisagem urbana, e a melhoria dos padrões urbanos;

III. racionalizar o uso e ocupação do território, em especial dos espaços dotados de melhores condições de infraestrutura existente e prevista neste plano, promovendo economias de aglomeração;

IV. estabelecer diretrizes para a expansão das redes de infraestrutura e para a implantação de equipamentos e serviços públicos;

V. estabelecer diretrizes para o uso e ocupação do solo;

VI. prever a aplicação dos instrumentos jurídico-urbanísticos estabelecidos nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, regulamentados pelo Estatuto da Cidade e pela Medida Provisória nº 2.220/2001.

§ 2º - O território do Município fica dividido em duas macrozonas, delimitadas no **Mapa 05 – Macrozoneamento** integrante desta Lei:

I. Macrozona de Estruturação Urbana;

II. Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária.

Seção I
Da Macrozona de Estruturação Urbana

Art. 104 - A Macrozona de Estruturação Urbana compreende os espaços urbanizados do Município em seus diversos estágios de estruturação, qualificação e consolidação, destinando-se à moradia, ao exercício de atividades econômicas e sociais predominantemente urbanas, comportando níveis diferenciados de densidade populacional e de ocupação do solo.

Parágrafo único - A Macrozona de Estruturação Urbana, de acordo com o estágio de adensamento, a disponibilidade de espaço, a oferta de infraestrutura e serviços, e a capacidade de suporte do meio ambiente, subdivide-se nas seguintes macroáreas delimitadas no Mapa 06 – Macrozona de Estruturação Urbana integrante desta lei:

- I. Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada;
- II. Macroárea de Desenvolvimento Estratégico;
- III. Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar.

Art. 105 - A Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada compreende a principal centralidade onde se destacam as edificações de interesse histórico e cultural, onde se concentram as instituições públicas, símbolo das decisões políticas, as sedes de empresas econômicas e entidades sociais e os espaços de convivência, abrangendo também bairros residenciais mais tradicionais, que foram se transformando e dando lugar para outras atividades comerciais e de serviços diversificados, onde há significativa oferta de postos de trabalho, apresentando grande potencialidade para a manutenção da sua dinâmica por meio de políticas públicas e ações estratégicas.

Art. 106 - A Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada tem como objetivo fortalecer a sua vitalidade por meio da valorização das manifestações culturais e preservação do patrimônio edificado, mantendo o centro atraente para a diversificação de atividades econômicas e sociais, e para moradia de diferentes segmentos sociais.

Art. 107 - O ordenamento territorial da Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada tem como estratégias:

- I. garantir e valorizar a preservação do patrimônio histórico e cultural, abrigando novos usos e equipamentos públicos, que induzam transformações no seu entorno, mantendo-os como referências urbanas significativas para o registro da memória da cidade;
- II. estimular a diversidade de atividades comerciais e de serviços, por meios de incentivos fiscais direcionados;
- III. reter e ampliar a oferta de habitação para diferentes segmentos sociais, visando ao equilíbrio das infraestruturas instaladas e para assegurar o seu dinamismo e a segurança;
- IV. priorizar a implantação de infraestrutura de tecnologia de informação;
- V. promover a requalificação das calçadas, considerando a acessibilidade, a segurança e o conforto ambiental ao percurso do pedestre, inclusive quanto à proteção da radiação solar, avaliando a viabilidade de inserção de arborização;
- VI. identificar e conectar em rede, os espaços urbanos de maior interesse com os de circulação estratégica para o pedestre e ciclista;

VII. dar destinação de interesse público aos imóveis integrantes do patrimônio histórico e aos equipamentos, contidos nesta macroárea, estabelecendo maior conectividade entre eles;

VIII. manter o centro dinâmico e atraente por meio de incentivo ao uso do espaço público por atividades artísticas, culturais, ampliando a agenda cultural da cidade, inclusive com a criação de espaços públicos de uso temporário;

IX. promover a melhoria da infraestrutura física dos espaços públicos por meio de melhorias de comunicação e sinalização, alargamento de calçadas, implantação de ciclovias, iluminação, arborização, dentre outros;

X. implantar novos espaços de convivência como “parklets”, em parceria com a iniciativa privada;

XI. elaborar projeto de intervenção urbana em área sujeita a inundação às margens do córrego São João;

XII. estimular o adensamento populacional em áreas dotadas de infraestrutura, capacidade viária e acessibilidade por transporte público coletivo;

XIII. requalificar espaços em processo de degradação mediante transformações urbanísticas e realização de retrofit em imóveis subutilizados;

XIV. reter os artesãos e os empreendimentos ligados à cultura e à economia criativa no centro, oferecendo espaços públicos temporários para exposição dos trabalhos;

XV. manter e ampliar os parques e praças nesta macroárea.

Art. 108 - Na Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. IPTU Progressivo no Tempo;

II. Outorga Onerosa do Direito de Construir;

III. Transferência do Direito de Construir;

IV. Área de Intervenção Urbana (AIU) ou Projeto de Intervenção Urbana (PIU);

V. Direito de Preferência para aquisição de terrenos para implantação de equipamentos urbanos, em especial com os polos de desenvolvimento econômicos integrantes desta macroárea;

VI. Desapropriação de Interesse Social e de Utilidade Pública;

VII. Operação Urbana Consorciada (OUC);

VIII. Zonas de uso conforme as estabelecidas nesta lei, dentre outros.

Art. 109 - A Macroárea de Desenvolvimento Estratégico compreende os territórios ao longo das duas margens da rodovia estadual SP 342, desde o aeroporto, passando pelo Polo de Tecnologia, Polo de Saúde, Polo de Educação e Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia, integrando parte do parque urbano “cinturão verde”, e áreas predominantemente residenciais, apresentando grande potencial de transformação urbanística, fazendo a integração com os municípios vizinhos, fortalecendo o papel de liderança regional de São João da Boa Vista.

Art. 110 - A Macroárea de Desenvolvimento Estratégico tem como objetivo potencializar a integração de São João da Boa Vista aos municípios vizinhos, promover a estruturação dos territórios seccionados pela rodovia estadual SP 342, estabelecendo a articulação das diferentes regiões intraurbanas, por meio de seis novas interligações dos dois lados da rodovia, além das conexões existentes, facilitando a acessibilidade aos polos

econômicos estratégicos, permitindo o ordenamento territorial de cada polo, por meio de Projeto de Intervenção Urbana (PIU), que poderá fazer uso, inclusive, de Parceria Público-Privada (PPP).

Art. 111 - O ordenamento territorial da Macroárea de Desenvolvimento Estratégico tem como estratégias:

I. integrar os espaços urbanos dos polos de tecnologia, polo de saúde, polo de educação e polo de Turismo, cultura e gastronomia visando a melhoria do desempenho de suas funções, a racionalização e a utilização plena da infraestrutura instalada, a criação de oportunidades para localização de atividades econômicas, residenciais e institucionais com garantia da qualidade da mobilidade e da acessibilidade, do conforto ambiental e da segurança pública;

II. permitir a renovação dos padrões de uso e de ocupação do solo e a ampliação das densidades populacionais por meio da oferta habitacional com manutenção das áreas verdes existentes;

III. promover a reestruturação nos territórios dos polos econômicos estratégicos (tecnologia, saúde, educação, turismo, cultura e gastronomia), estimulando a circulação de pedestres por meio do dimensionamento adequado dos espaços públicos destinados ao deslocamento a pé, da oferta e disposição de equipamentos e mobiliário urbano e do incentivo à implantação de edifícios de uso misto, residencial e comercial, com fachadas ativas para o espaço público, favorecendo a segurança do pedestre.

Art. 112 - Na Macroárea de Desenvolvimento Estratégico aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. IPTU Progressivo no Tempo;

II. Outorga onerosa do direito de construir;

III. Transferência do direito de construir;

IV. Área de intervenção urbana (AIU) ou projeto de intervenção urbana (PIU);

V. Direito de preferência para aquisição de terrenos para implantação de equipamentos urbanos, em especial com os polos de desenvolvimento econômicos integrantes desta macroárea;

VI. Desapropriação de interesse social e de utilidade pública;

VII. Operação urbana consorciada;

VIII. Zonas de uso conforme as estabelecidas nesta lei, dentre outros.

Art. 113 - A Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar compreende o restante do tecido urbano contido no perímetro urbano que é ocupado predominantemente pelo uso residencial, de padrão horizontal, contando com algumas centralidades de bairro e com vias de penetração dos transportes público coletivo com a presença de atividades comerciais e de prestação de serviços, e alguns equipamentos dispersos.

Art. 114 - A Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar tem como objetivo promover a estruturação do território por meio da complementação da malha viária e de obras de fechamento da rede viária estrutural, permitindo a acessibilidade e a conexão entre os bairros, criando espaços para a implantação de equipamentos públicos e novas centralidades de bairro com comércio e serviços de atendimento local, promovendo a ocupação dos vazios urbanos intersticiais de forma harmônica com a preservação dos espaços arborizados existentes.

Art. 115 - O ordenamento territorial da Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar tem como estratégias:

I. manter a população moradora e promover a urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, ocupados por população de baixa renda, com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

II. incentivar a participação do setor privado na produção de habitações de interesse social por meio de projetos de urbanização integrada, com adequada provisão de equipamentos sociais, de espaços públicos e de áreas destinadas às atividades econômicas necessárias para atendimento da população moradora;

III. estimular a provisão de habitação de interesse social para a população de baixa e média renda em áreas que aproximem a moradia do emprego;

IV. manter, com controle ambiental, as áreas de mineração ativa e promovendo a recuperação ambiental da área de mineração paralisada e desativada;

V. estimular a oferta de novos equipamentos de saúde e educação;

VI. implantar Parques de Bairro respeitando as características ambientais e culturais;

VII. incentivar a implementação de atividades não residenciais nos bairros, capazes de gerar emprego e renda para a mão de obra local.

Art. 116 - Na Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. IPTU Progressivo no Tempo;

II. Outorga onerosa do direito de construir;

III. Transferência do direito de construir;

IV. Área de intervenção urbana (AIU) ou projeto de intervenção urbana (PIU);

V. Direito de preferência para aquisição de terrenos para implantação de equipamentos urbanos, em especial com os polos de desenvolvimento econômicos integrantes desta macroárea;

VI. Desapropriação de interesse social e de utilidade pública;

VII. Operação urbana consorciada;

VIII. Zonas de uso conforme as estabelecidas nesta lei, dentre outros.

Seção II

Da Macrozona de Conservação Ambiental e de Produção Agropecuária

Art. 117 - A Macrozona de Conservação Ambiental e de Produção Agropecuária compreende territórios ocupados por mata arbórea, mananciais de abastecimento hídrico e a significativa biodiversidade da Serra da Mantiqueira e da Serra da Paulista, considerados como Unidades de Conservação e Preservação Integral, e por territórios com relevo plano adequados a culturas mecanizadas e territórios com relevo montanhoso adequados à cultura de clima temperado, à pecuária, com potencial para o desenvolvimento do ecoTurismo.

Parágrafo único - A Macrozona de Conservação Ambiental e de Produção Agropecuária de acordo com a cobertura vegetal, os tipos de solos e características do relevo, subdivide-se nas seguintes macroáreas delimitadas no Mapa 07 – Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária integrante desta lei:

- I. Macroárea de Conservação Ambiental;
- II. Macroárea de Uso Sustentável da Agricultura e Pecuária;

Art. 118 - A Macrozona de Conservação Ambiental e de Produção Agropecuária tem como objetivo oferecer condições para o desenvolvimento da Produção Agropecuária observando a legislação referente a proteção e recuperação dos mananciais e das Unidades de Conservação e Preservação Integral da Serra da Mantiqueira, conhecida como Serra da Paulista, protegendo a biodiversidade, os recursos hídricos e as áreas geotecnicamente frágeis, buscando maior diversidade na produção agrícola evitando a monocultura extensiva e oferecendo condições para o desenvolvimento da pecuária.

Parágrafo único – Não serão permitidos quaisquer parcelamentos para fins urbanos, assim entendidos como sendo as divisões de glebas rurais em parcelas de dimensões inferiores a 20.000,00 m² (vinte mil metros quadrados), mesmo sob a forma de condomínio e que não se destinem à produção agropecuária, com limitações ao uso e rigoroso controle das intervenções antrópicas, exigindo-se, em ambos os casos, licenciamento ambiental.

Art. 119 - *A Macroárea de Conservação Ambiental tem como objetivo manter e proteger as unidades de conservação de preservação permanente da Serra da Paulista, compreendendo as inúmeras cachoeiras, o relevo montanhoso, o pico do mirante com visão panorâmica das cidades no seu entorno, e a floresta preservada com grande biodiversidade de flora e fauna, oferecendo potencialidades para o desenvolvimento turístico, incluindo também o “Caminho da fé”, bem como o Córrego da Cachoeira, Córrego da Aliança, Córrego Sertãozinho, Córrego da Estiva, Ribeirão do Paraíso, Córrego da Bomba, Córrego São Pedro e Ribeirão dos Porcos e as áreas das Fazendas Cachoeira, Aliança e seu entorno.*

Art. 120 - O ordenamento territorial da Macroárea Conservação Ambiental tem como estratégias:

- I. recuperar e apoiar os serviços ambientais prestados, em especial, aqueles relacionados com a produção da água, biodiversidade, proteção do solo e regulação climática;
- II. proteger as áreas de interesse cultural, paisagístico e turístico contidas na Serra da Paulista;
- III. incentivar os proprietários a demarcar áreas de reserva legal, visando à criação de corredores ecológicos, priorizando a identificação de áreas por microbacia, em especial os tributários que mais contribuem com o Rio Jaguari-Mirim;
- IV. identificar áreas para reservação de água e açudagem, estimulando a piscicultura e incentivando o desenvolvimento do ecoTurismo;
- V. promover a recuperação ambiental das áreas de preservação permanente (APP) dos recursos hídricos e das nascentes por bacia hidrográfica;
- VI. criar viveiros de plantas e incentivar a recuperação do solo pelo fornecimento de mudas.

Art. 121 - Na Macroárea de Conservação Ambiental aplica-se o instrumento pagamento por serviço ambiental, que deverá ser instituído mediante lei ordinária específica.

Art. 122 - A Macroárea de Uso Sustentável da Agricultura e Pecuária tem como objetivo garantir o desenvolvimento da agricultura e da pecuária oferecendo as condições de

infraestrutura e de logística para a produção e escoamento dos produtos, e observando os avanços tecnológicos para garantir a produtividade e a competitividade.

Art. 123 - O ordenamento territorial da Macroárea de Uso Sustentável da Agricultura e Pecuária tem como estratégias:

- I. implantar entreposto para a comercialização de produtos agropecuários;
- II. dotar esta macrozona de infraestrutura viária, de transporte, de comunicação, telecomunicação segurança, de saneamento básico e destinação final de resíduos;
- III. dotar o sistema de vias vicinais de condições de trafegabilidade adequada ao escoamento da produção em especial das vias: Estrada Vargem Grande; Estrada Vicinal Pedro Damálio (antiga Estrada do Gerivá), Estrada do Macuco, Estrada do Mamonal/Santa Cecília, Estrada da Serra da Paulista, Estrada do Rio Claro, Estrada da Dedine (Lagoa Formosa) e Estrada da Fortaleza;
- IV. dotar esta macrozona com rede de telecomunicações, internet e telefonia móvel, e correio, garantindo melhores condições para o desenvolvimento dos trabalhos de produção e comercialização dos produtos;
- V. buscar o reequilíbrio das atividades agrárias, considerando as condições climáticas, tipos de solo, topografia, estrutura fundiária, o conhecimento das culturas produzidas e os avanços tecnológicos;
- VI. avaliar o desempenho das diferentes culturas no município, investigando possíveis alterações no planejamento das culturas, incluindo ampliações e/ou parcerias com produtores vizinhos;
- VII. identificar os pequenos produtores e capacitá-los para melhorar a gestão, melhorar a tecnologia, a qualidade do produto e a forma de comercializar;
- VIII. buscar parcerias para investimento em tecnologia e inovação visando à geração de novos produtos;
- IX. buscar apoio junto às universidades para o desenvolvimento de biotecnologia local;
- X. criar novos produtos com o selo de qualidade para os produtos de São João da Boa Vista, que passem a integrar a produção local, como produtos agropônicos e laticínios, fazendo uso de empresas de negócios que viabilizem a sua comercialização;
- XI. buscar assessoria com empresas de negócios que apontem as possibilidades de investimento em culturas rentáveis e de maior valor agregado;
- XII. buscar junto às universidades apoio para o aperfeiçoamento de sementes para avanços e inovações na produção, incluindo maquinários, e capacitação dos recursos humanos;
- XIII. implantar em conjunto com os proprietários e a Prefeitura um sistema de segurança, com instalação de câmeras, que coibam e ao mesmo tempo permitam o monitoramento, acionando os serviços públicos e privados de segurança, no caso de roubos de máquinas e equipamentos e ações de vandalismo;
- XIV. buscar apoio de empresa de engenharia ambiental para a implantação de sistema de controle da destinação final de resíduos rurais, dada a sua diversificação incluindo: resíduos domiciliares, de insumos, de subprodutos, restos de produção agrícola, restos de rações e suplementos alimentares de animal, dejetos e entulho da construção civil oriundos de atividade agrícola e pecuária desenvolvidos na zona rural;

XV. buscar apoio técnico para soluções individualizadas, tendo em vista que a composição do lixo depende da natureza da propriedade, das estações do ano, das condições climáticas e dos hábitos e padrões de vida das famílias;

XVI. buscar apoio de empresa de engenharia ambiental para monitorar o uso de agrotóxicos, herbicidas, inseticidas, fungicidas, para evitar a contaminação dos recursos naturais;

XVII. buscar a correta destinação de embalagens de agrotóxicos e lubrificantes, sucatas de maquinário agrícola e outros resíduos;

XVIII. tratar com cuidado especial os dejetos de animais, em especial de suínos e aves;

XIX. incentivar a geração de energia por meio da biogestão, de cogeração de energia produzida pela Usina Abengoa, para o uso de energia solar e de reuso de água.

Art. 124 - Na Macroárea de Uso Sustentável da Agricultura e Pecuária aplica-se o instrumento pagamento por serviço ambiental, que deverá ser instituído mediante lei específica.

Capítulo II **Das Zonas De Uso**

Art. 125 - A divisão do território do Município de São João da Boa Vista em zonas de uso deve observar os objetivos, definidos nesta lei, para as Macrozonas e Macroáreas.

Art. 126 - O Município de São João da Boa Vista, compreendendo as macrozonas e as macroáreas, atendendo as diferentes especificidades do território, fica dividido pelas seguintes zonas de uso:, podendo ser criadas ou alteradas na revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS):

- I. Zoneamento Residencial, subdividida em:
 - a. ZR1 - Conjuntos Residenciais de Interesse Social 1
 - b. ZR1-1 - Conjuntos Residenciais de Interesse Social com Ruas Comerciais
 - c. ZR1-2 - Conjuntos Residenciais de Interesse Social 2
 - d. ZR2 - Loteamentos Residenciais com Ruas Comerciais - Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade
 - e. ZR3 - Loteamentos Estritamente Residenciais - Zona Exclusivamente Residencial de Baixa Densidade
 - f. ZR4 - Loteamentos e Condomínios Fechados - Zona Exclusivamente Residencial de Baixa Densidade
 - g. ZCH - Zona Residencial de Chácaras de Baixa Densidade

- II. Zoneamento de Uso Misto, subdividida em:
 - a. ZUI - Zona Urbana Isolada - Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade
 - b. ZM - Zona de Uso Misto - Zona Predominantemente Residencial de Baixa ou Média Densidade
 - c. ZBV - Bolsões de Verticalização - Zona Predominantemente Residencial de Alta Densidade
 - d. ZCB - Corredores de Uso - Zona Centralidade de Bairro
 - e. ZCV1 - Zona Centralidade em Via Pública 1

f. ZCV2 - Zona Centralidade em Via Pública 2

III. Zoneamento Centralidade Municipal, subdividida em:

a. ZC-1 - Imóveis Contido no Entorno do Theatro Municipal - Zona de Preservação Cultural

b. ZC2 - Zona Centralidade Municipal - Área com edifícios com mais de 12 metros de altura de uso misto

c. ZC3 - Zona Centralidade Municipal - Área com recuo para edifícios com mais de 12 metros -

IV. Zoneamento Industrial, subdividida em:

a. ZI1 - Polo Industrial e Agroindustrial - Zona de Desenvolvimento Tecnológico

b. ZI2 - Industrias Isoladas - Zona Predominantemente Industrial

V. ZUS - Zona de Uso Sustentável Agropecuário - Zona de Uso Sustentável Agropecuário

VI. ZCA - Zona de Conservação Ambiental - Zona de Conservação Ambiental

VII. ZUE - Zona de Uso Especial

VIII. ZEM - Zona de Exploração Mineral

Art. 127 - Aplicam-se às zonas de uso integrantes do Zoneamento do Município do São João da Boa Vista os coeficientes de aproveitamento mínimo, básico e máximo constantes do Quadro 03 – Zoneamento, Coeficiente de aproveitamento integrante desta lei.

Parágrafo único - Coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote, podendo ser:

I. mínimo (CAMín), abaixo do qual o imóvel poderá ser considerado subutilizado, excetuando as áreas onde não se aplica, tais como: os imóveis de interesse ambiental, em que a utilização seja impedida por pendências judiciais, ou que a atividade econômica não necessite de edificação para ser exercida;

II. básico (CAB), que resulta do potencial construtivo gratuito inerente aos lotes e glebas urbanos;

III. máximo (CAM), que define o limite máximo acima do CAB a ser autorizado pelo Poder Público por meio da aplicação dos instrumentos da Política Urbana, não podendo ser ultrapassado.

Art. 128 - A revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) deverá adotar as tipologias de zonas de uso estabelecidas no Art.129 desta lei, estabelecendo para cada zona de uso as características de dimensionamento e os parâmetros de uso e ocupação dos lotes.

Art. 129 - As Zonas Exclusivamente Residenciais são porções do território destinadas exclusivamente ao uso residencial de habitações unifamiliares situadas em vias de tráfego local, ou contidas em loteamentos exclusivamente residenciais fechados com acesso por via local ou via coletora.

Art. 130 - As Zonas Predominantemente Residenciais são porções do território destinadas predominantemente ao uso residencial de habitações unifamiliares e multifamiliares, admitindo-se outros usos não residenciais, desde que compatíveis com o uso residencial, de acordo com os critérios e restrições estabelecidos pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS), sendo classificadas em:

I. zonas de baixa densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão horizontal, integrantes de conjuntos habitacionais de interesse social situadas na Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar;

II. zonas de baixa densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão horizontal e vertical de pequeno e médio porte, situadas em áreas residenciais que contam com usos não residenciais.

Art. 131 - As Zonas Residenciais em Chácaras são porções do território destinadas ao uso unifamiliar, contidas em parte na Macroáreas de Ocupação Urbana a Qualificar e uma pequena parte situada na Macroárea de Desenvolvimento Estratégico com grande potencial de transformação, de acordo com as diretrizes desta lei.

Art. 132 - As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são porções do território destinadas, predominantemente, a moradia digna para a população da baixa renda, para provisão de novas Habitações de Interesse Social - HIS e Habitações de Mercado Popular - HMP a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes, comércio e serviços locais, e também, para a regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares.

Art. 133 - As ZEIS destinadas à regularização fundiária, urbanística e jurídico-legal e à produção, manutenção ou qualificação de habitação de interesse social (HIS) e habitação de Mercado Popular (HMP) são classificadas em:

I. ZEIS-1, corresponde aos assentamentos precários ocupados por habitação de baixa renda, nos quais haja interesse público em promover a regularização fundiária.

II. ZEIS-2, correspondente aos terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, nos quais haja interesse público na implantação de HIS e HMP;

§ 1º - As ZEIS serão delimitadas juntamente com a revisão do Plano Municipal de Habitação.

§ 2º - Para efeito da disciplina de parcelamento, uso e ocupação do solo, as disposições relativas às ZEIS prevalecem sobre aquelas referentes a qualquer outra zona de uso incidente sobre o lote ou gleba.

§ 3º - Tratando-se de área objeto de assentamento precário e irregular ocorrido sem culpa do proprietário, poderá o Poder Executivo adotar, por decreto, medidas para facilitar a regularização fundiária, na hipótese do art. 136, inciso I, deste PDE.

Art. 134 - Ficam definidas como Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP):

I. HIS é aquela destinada à população com renda familiar mensal compatível com os Programas Habitacionais dos Governos Federal e/ou Estadual que podem receber subsídios no financiamento habitacional, promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.

II. HMP é aquela destinada à população com renda familiar mensal superior aos valores previstos nos Programas Habitacionais dos Governos Federal e/ou Estadual, promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.

§ 1º - A fim de priorizar o atendimento às famílias de maior vulnerabilidade social, fica subdividida a categoria de uso HIS em:

I. HIS-1, destinada à população com renda compatível com os Programas Habitacionais dos Governos Federal e/ou Estadual que podem receber subsídios e se encontrem em maior condição de vulnerabilidade social.

II. HIS-2, destinada à população com renda compatível com os Programas Habitacionais dos Governos Federal e/ou Estadual que podem receber subsídios e se encontrem em menor condição de vulnerabilidade social.

§ 2º - Nas ZEIS é permitida a implantação de HIS, HMP e Usos Não Residenciais, devendo ser atendido o percentual mínimo de 40% (quarenta por cento) da área construída total e/ou parcelada para HIS (Habitação de Interesse Social) e de no mínimo 10% (dez por cento) da área construída total e ou parcelada para Uso Não Residencial.

§ 3º - Os critérios urbanísticos e edílios para a produção de HIS e HMP, bem como as regras para indicação de demanda para as unidades habitacionais destas categorias de uso, serão regulamentados por ato do Executivo.

Art. 135 – Para definição do Zoneamento e Posturas de Loteamentos não Industriais, serão obrigatoriamente instituídas unidades com uso misto (residencial, comercial e/ou de prestação de serviços), concentradas prioritariamente nas avenidas ou ruas coletoras, na proporção mínima de 10% (dez por cento) do número de unidades do empreendimento respectivo.

§ 1º - Os loteamentos fechados incluirão obrigatoriamente as unidades com uso misto (residencial, comercial e/ou de prestação de serviços), de que trata o caput desse artigo, estas deverão ser localizadas fora dos muros do empreendimento.

§ 2º - Nos loteamentos de interesse social, as unidades com uso misto (residencial, comercial e/ou de prestação de serviços), não estarão sujeitas às mesmas normas legais e cadastrais exigidas pelos agentes financiadores para aquisição ou compra das unidades residenciais.

§ 3º - Os tipos de comércio, prestação de serviços ou empresas permitidos nos zoneamentos de uso misto serão definidos por Decretos do Poder Executivo, devendo ser vedadas as atividades incômodas aos moradores e à comunidade.

Art. 136 - A Zona Centralidade Municipal é a porção do território que concentra as atividades administrativas institucionais, financeiras, atividades comerciais varejistas diversificadas, serviços diversificados de atratividade municipal, e usos residenciais unifamiliares e multifamiliares, com grande acessibilidade pelo transporte público de passageiros, contida na Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada.

Art. 137 - As Zonas Centralidades de Bairro são porções do território em que predominam as atividades comerciais e de prestação de serviços com níveis de diversificação compatíveis com os usos residenciais do entorno, e equipamentos sociais, e aquelas que vierem a ser definidas em diferentes bairros, pela lei de parcelamento uso e ocupação do solo, classificadas em dois níveis diferenciados pela intensidade de ocupação do solo:

I. ZCB1, Zona Centralidade de Bairro 1;

II. ZCB2, Zona Centralidade de Bairro 2.

Art. 138 - As Zonas Centralidades em Via Pública são porções do território lindeiras às vias públicas, em que se localizam as atividades comerciais e de prestação de serviços

diversificadas, onde predominam as atividades não residenciais, classificadas em dois níveis diferenciados pela intensidade de ocupação do solo:

- I. I. ZCV1, Zona Centralidade em Via Pública 1;
- II. II. ZCV2, Zona Centralidade em Via Pública 2;

Art. 139 - As Zonas Predominantemente Industrial são porções do território destinadas à implantação de usos industriais e usos não residenciais diversificados e complementares, sendo vedado o uso residencial.

Art. 140 - As Zonas de Desenvolvimento Tecnológico são porções do território com predominância de atividades produtivas com alta intensidade em conhecimento e tecnologia, articulados aos centros de pesquisa aplicada e de desenvolvimento tecnológico, e outras atividades econômicas necessárias e complementares, sendo vedado o uso residencial.

Art. 141 - As Zonas de Uso Sustentável Agropecuário são porções do território destinadas às atividades relacionadas com as cadeias produtivas da agricultura, pecuária e do Turismo de densidade demográfica e construtiva baixas, bem como atividades destinadas a preservação da paisagem.

Art. 142 - As Zonas de Conservação Ambiental são porções do território destinadas à preservação e proteção do patrimônio ambiental, da Serra da Mantiqueira e da Serra da Paulista que contam com remanescentes de mata e formações de vegetação nativa, arborização de relevância ambiental, grandes áreas permeáveis e nascentes, que prestam relevantes serviços ambientais, como a preservação da biodiversidade, controle de processos erosivos e de regulação climática, dentre outros.

§ 1º - As Zonas de Conservação Ambiental poderão ser demarcadas em função:

- I. da ocorrência de formações geomorfológicas de interesse ambiental como planícies aluviais, anfiteatros e vales encaixados associados às cabeceiras de drenagem e outras ocorrências de fragilidade geológica e geotécnica;
- II. do interesse da municipalidade na criação de Áreas Verdes Públicas.

§ 2º - Como incentivo à preservação dos atributos ambientais que caracterizam as áreas demarcadas como ZCA, poderão ser aplicados os seguintes instrumentos:

- I. transferência do potencial construtivo nas ZCA localizadas na Macrozona de Estruturação Urbana, atendendo às disposições desta lei;
- II. pagamento por serviços ambientais nas ZCA localizadas na Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária, atendendo às disposições desta lei.

Art. 143 - A Zona de Preservação Histórico Cultural é a porção do território destinada à preservação, valorização e salvaguarda dos bens de valor histórico, artístico, arqueológico e paisagístico, podendo constituir-se em: templos religiosos, edificações isoladas, conjuntos arquitetônicos, sítios urbanos ou rurais, sítios arqueológicos, áreas indígenas, espaços públicos, elementos paisagísticos, conjuntos urbanos, patrimônio imaterial.

§ 1º - As ZPHC deverão ser identificadas e instituídas por meio dos seguintes instrumentos existentes ou a serem criados:

- I. tombamento;
- II. inventário do patrimônio histórico cultural;
- III. registro das Áreas de Proteção Cultural e Territórios de Interesse Histórico, da Cultura e da Paisagem;
- IV. registro do patrimônio imaterial;

V. Levantamento e Cadastro Arqueológico do Município.

§ 2º - A identificação de bens, imóveis, espaços ou áreas a serem enquadrados na categoria de ZPHC deve ser feita pelo órgão competente a partir de indicações apresentadas pelo próprio órgão competente, assim como por munícipes ou entidades representativas da sociedade, a qualquer tempo.

§ 3º - Aplicam-se nas ZPHC os seguintes instrumentos de política urbana:

- I. transferência do potencial construtivo nas ZPHC – edifícios isolados;
- II. outorga onerosa do potencial construtivo adicional;
- III. incentivos fiscais de IPTU regulamentados por lei específica;
- IV. isenção de taxas municipais para instalação e funcionamento de atividades culturais;
- V. simplificação dos procedimentos para instalação e funcionamento e obtenção das autorizações e alvarás.

Art. 144 - A Zona de Exploração Mineral (ZEM) é a porção do território destinada às atividades de extração mineral e beneficiamento de minérios, podendo admitir atividades complementares industriais, serviços de apoio, usos de armazenamento, sendo vedada qualquer atividade incompatível com a lavra.

Art. 145 - As atividades de mineração no território municipal devem observar as seguintes diretrizes:

- I. compatibilização do exercício das atividades de exploração mineral com as atividades urbanas e de conservação ambiental, por meio da delimitação da ZEM com a respectiva normatização;
- II. disciplinamento do uso do solo na ZEM de forma a evitar os efeitos incômodos da atividade de mineração como ruídos e vibrações, criando-se uma área de usos não residenciais (NR) no entorno das minerações num raio de 01 (um) km no entorno de pedreiras e de 500 (quinhentos) metros no entorno das demais atividades minerárias;
- III. incentivo às empresas mineradoras para implantar no entorno das lavras área de reserva florestal constituída por espécies vegetais nativas, buscando conter ocupações nas proximidades;
- IV. obrigação de recuperação urbanística e ambiental, pelas empresas mineradoras, por meio de Plano de Recuperação de Área Degradada (PRAD) aprovada pelo órgão ambiental competente;
- V. definição de usos adequados, após a recuperação, bem como o enquadramento em nova zona de acordo com as diretrizes do macrozoneamento estabelecidas nesta lei.

Capítulo III **Da Classificação Dos Usos**

Art. 146 - A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo deverá classificar o uso do solo em:

- I. Residencial (R), que envolve a moradia de um indivíduo ou grupo de indivíduos;
- II. Não Residencial (NR), que envolve atividades:
 - a) comerciais;
 - b) de serviços;

- c) institucionais;
- d) industriais.

§ 1º - As categorias de uso não residencial poderão ser subdivididas em subcategorias com regulação própria.

§ 2º - O uso não residencial será classificado em subcategorias, segundo níveis de incomodidade e compatibilidade com o uso residencial, em:

- I. não incômodas, que não causam impacto nocivo ao meio ambiente urbano;
- II. incômodas compatíveis com o uso residencial;
- III. incômodas incompatíveis com o uso residencial.

§ 3º - Os usos e atividades serão classificados de acordo com o disposto no parágrafo anterior, em razão do impacto que possam causar, especialmente:

- I. impacto urbanístico em relação à sobrecarga da infraestrutura instalada ou alteração negativa na paisagem urbana;
- II. poluição atmosférica sonora, em relação ao conjunto de fenômenos vibratórios que se propagam no entorno próximo pelo uso de máquinas, utensílios ruidosos, aparelhos sonoros ou similares, meios de transporte aéreo, hídrico ou terrestre motorizado, e concentração de pessoas ou animais em recinto fechado ou ambiente externo, que possa causar prejuízo à saúde, ao bem-estar e às atividades dos seres humanos, da fauna e da flora;
- III. poluição atmosférica particulada, relativa ao uso de combustíveis nos processos de produção ou lançamento na atmosfera acima do admissível de material particulado inerte e gases contaminantes prejudiciais ao meio ambiente e a saúde humana;
- IV. poluição hídrica, relativa à geração de efluentes líquidos incompatíveis ao lançamento na rede hidrográfica ou sistema coletor de esgotos ou poluição do lençol freático;
- V. poluição por resíduos sólidos, relativa à produção, manipulação ou estocagem de resíduos sólidos, com riscos potenciais ao meio ambiente e à saúde pública;
- VI. vibração por meio de máquinas ou equipamentos que produzam choque ou vibração sensível além dos limites da propriedade;
- VII. periculosidade relativa às atividades que apresentam risco ao meio ambiente e à saúde humana, em função de radiação emitida, da comercialização, uso ou estocagem de materiais perigosos, compreendendo gás natural e liquefeito de petróleo (GLP), explosivos, combustíveis inflamáveis e tóxicos, conforme normas que regulem o assunto;
- VIII. geração de tráfego pela operação ou atração de veículos pesados, tais como caminhões, ônibus ou geração de tráfego intenso, em razão do porte do estabelecimento, da concentração de pessoas e do número de vagas de estacionamento criadas.

Parágrafo único - A revisão da Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo poderá criar novas subcategorias de uso e rever a relação entre usos permitidos, zonas e categorias das vias, adequando essa disciplina às diretrizes expressas neste PDE.

Art. 147 - Fica definida como área Não Residencial (NR) a área compreendida dentro do Perímetro Urbano Municipal localizada a oeste das Rodovias SP-344, que interliga São João da Boa Vista a Vargem Grande do Sul, e Rodovia SP-342, que interliga São João da Boa Vista a Espírito Santo do Pinhal, respeitadas as situações consolidadas.

Capítulo IV
Das Diretrizes para a Revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação Do Solo

Art. 148 - A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo deverá ser revista, de acordo com os princípios e objetivos expressos neste PDE para o macrozoneamento e para as macroáreas, atendendo às seguintes diretrizes:

I. apresentar a definição de parâmetros mínimos de dimensionamento dos lotes e sistema viário por zona de uso compreendendo:

- a) área mínima do lote: 200,00m²;
- b) frente mínima do lote: 8,00m;
- c) taxa de ocupação máxima: 80%;
- d) taxa de permeabilidade mínima: 10%;
- e) coeficientes de aproveitamento: mínimo, básico e máximo, estabelecidos por este PDE;
- f) recuos de frente, laterais e fundos;
- g) gabarito de altura das edificações em situações específicas;
- h) largura mínima de passeio: 2,50m;
- i) largura mínima de via: 16,00m;
- j) a ocupação do subsolo deve respeitar a taxa de permeabilidade

II. apresentar estratégia para controle do parcelamento de solo, englobando dimensões mínimas e máximas de lotes e quadras, relação entre áreas públicas e privadas, e circulação viária;

III. designar, através do zoneamento, áreas para a imposição de normas, critérios e parâmetros para o uso e ocupação do solo, que assegurem a implementação das diretrizes da organização territorial fixadas no macrozoneamento, guardadas as suas especificidades;

IV. estruturar o zoneamento pela predominância de usos, privilegiando-se a moradia como função básica da cidade, devendo os demais usos subordinar-se às exigências e restrições determinadas pelo impacto, conforto, higiene e segurança à vida humana e ambiental, bem como ao bom desempenho e eficácia da funcionalidade da estrutura urbana, enfatizando-se nesse caso, a relação com o trânsito;

V. assegurar o atendimento às diretrizes das Área de Ocupação Dirigida ao longo dos Rios Jaguari Mirim e Ribeirão da Prata, na extensão de 500 (quinhentos) metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Rio Jaguari Mirim e 300 (trezentos) metros para cada lado a partir da borda da calha do leito regular do Ribeirão da Prata, deverá integrar os objetivos e finalidades do Parque Urbano – Cinturão Verde, devendo ser respeitadas as seguintes diretrizes mínimas de ocupação: nos casos de novos desmembramentos e/ou parcelamentos do solo, os lotes deverão ter área mínima de 500 metros quadrados, sendo vedados desdobros ou subdivisão; ocupação somente uso residencial unifamiliar; taxa de ocupação mínima de 20% e máxima de 50%; taxa de permeabilidade mínima de 40%; as áreas verdes e sistemas de lazer deverão estar localizadas dentro da área de ocupação dirigida, preferencialmente contíguas a Área de Preservação Permanente; o sistema de drenagem de águas pluviais deverá conter dispositivos para armazenamento temporário das águas pluviais, devendo, ainda ser atendidos os parâmetros urbanísticos do Parque Urbano – Cinturão Verde.

VI. assegurar nas áreas residenciais a predominância do uso residencial e a miscigenação dos usos compatíveis, com vistas a reduzir os deslocamentos, racionalizando os custos de produção da cidade e salvaguardando a qualidade ambiental urbana para o exercício do uso predominante;

VII. estimular a implantação de atividades de comércio e serviço, geradoras de emprego e renda, nas regiões onde a densidade populacional é elevada e há baixa oferta de emprego, criando regras para a adequada convivência entre usos residenciais e não residenciais;

VIII. assegurar a compatibilidade das densidades de ocupação e das tipologias habitacionais com a capacidade de suporte de infraestrutura projetada para cada área específica da cidade;

IX. definir os corredores de comércio e serviços em zonas onde o uso residencial é predominante, bem como as atividades neles permitidas, adequando-os às diretrizes de equilíbrio entre os usos residenciais e não residenciais;

X. conciliar a fluidez requerida pelos corredores viários de transportes com a oferta de vantagens locais para o exercício de atividades econômicas nos terrenos lindeiros aos referidos corredores;

XI. prever restrições e condicionantes à implantação de empreendimentos nos lotes lindeiros às vias do sistema viário estrutural, para garantir a fluidez de tráfego nessas vias;

XII. estabelecer largura mínima adequada para que os passeios e calçadas atendam às necessidades para a livre circulação de pessoas, a implantação de mobiliário urbano, paisagismo e arborização;

XIII. definir padrões de material para pavimentação dos passeios e calçadas considerando a resistência, estética e funcionalidade tendo em vista a acessibilidade, o conforto e a segurança dos pedestres;

XIV. assegurar a destinação de áreas reservadas a grandes equipamentos de natureza institucional;

XV. criar formas efetivas para prevenir e mitigar os impactos causados por atividades ou empreendimentos classificados como polos geradores de tráfego ou geradores de impacto de vizinhança;

XVI. assegurar que nas regiões de interesse turístico-paisagístico, dentre elas as faixas de terras ao longo da Estrada Vicinal Serra da Paulista, que interliga São João da Boa Vista a São Roque da Fartura, e ao longo da Rodovia SP-342, entre São João da Boa Vista e Águas da Prata, numa extensão bilateral de, no mínimo, 500 (quinhentos) metros, sejam priorizadas atividades relativas aos Polos de Turismo, Cultura e Gastronomia; Saúde e Educação, compatibilizando com a preservação dos elementos referenciais da paisagem, respeitadas as situações consolidadas.

XVII. assegurar a revisão da planta genérica do município a cada quatro anos, sempre no primeiro ano de mandato de cada prefeito, devendo ser realizada a referida revisão no prazo máximo de 1 (um) ano após a entrada em vigor desta lei.

TÍTULO IX
DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE INDUÇÃO DO
DESENVOLVIMENTO URBANO

Capítulo I
Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios

Art. 149 - Conforme art. 5º do Estatuto das Cidades, através de lei específica, em atendimento à função social da cidade e da propriedade, o Executivo exigirá do proprietário de imóvel localizado na Malha Urbana Consolidada, composta pela Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada, Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar e Macroárea de Desenvolvimento Estratégico, considerado não edificado, subutilizado, ou não utilizado, nos termos desta Lei, seu adequado aproveitamento na forma de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, sob pena sucessivamente de:

- I. aplicação do IPTU progressivo no tempo;
- II. desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública.

§ 1º - Considera-se não edificado, o terreno ou lote não construído.

§ 2º - Considera-se não utilizado, o terreno não construído e não aproveitado para o exercício de qualquer atividade que independa de edificações para cumprir sua finalidade social.

§ 3º - Considera-se subutilizado:

- I. o terreno edificado, em que a área construída seja inferior ao coeficiente de aproveitamento mínimo, estabelecido para a zona em que se localize;
- II. o terreno que contenha obras inacabadas ou paralisadas por mais de 05 (cinco) anos;
- III. a edificação em estado de ruína;
- IV. a edificação ou conjunto de edificações em que 80% (oitenta por cento) das unidades imobiliárias estejam desocupadas há mais de 05 (cinco) anos.

§ 4º - Ficam excluídos das obrigações estabelecidas no caput deste artigo, os imóveis:

- I. integrantes do patrimônio histórico e cultural, excetuados os em estado de ruína, até sua restauração;
- II. utilizados para atividades econômicas e sociais que não necessitem de edificações para exercer suas finalidades, desde que devidamente regularizados;
- III. cuja subutilização ou não ocupação decorra de impossibilidade jurídica ou resultado de pendências judiciais;
- IV. cujo proprietário não possua mais de um imóvel no Município considerado não edificado, subutilizado, ou não utilizado, nos termos desta Lei, atestado pelos órgãos competentes, exceto para o caso de parcelamento compulsório;
- V. cuja área do terreno seja inferior a 160 m²;
- VI. localizado em Área de Preservação Permanente, desde que comprovada a preservação da cobertura vegetal ou encontre-se em fase de recuperação ambiental.

§ 5º - Os imóveis nas condições a que se refere este artigo serão identificados e seus proprietários notificados na forma estabelecida pela Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, e suas eventuais alterações.

§ 6º - Serão notificados no prazo de até 1 (um) ano, contados a partir da vigência desta lei, os imóveis nas condições a que se refere este artigo localizados na Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada; em até 3 (três) anos, os imóveis localizados na Macroárea de

Desenvolvimento Estratégico e em até 5 (cinco) anos, aqueles situados na Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar.

§ 7º - A notificação de que trata o parágrafo 5º deverá ser lançada no cadastro do imóvel e averbada na matrícula do respectivo imóvel, cujos emolumentos serão arcadas pelos proprietário, sob pena de multa em valor equivalente ao dobro do valor recolhido pelos cofres públicos a título de emolumentos.

§ 8º - Fica facultado aos proprietários dos imóveis de que trata este artigo, propor ao Executivo o estabelecimento de Consórcio Imobiliário como forma de viabilização financeira do aproveitamento do imóvel, desde que haja interesse municipal.

§ 9º - Em novos loteamentos aprovados no município, deverá ser concedido o prazo mínimo de 05 (cinco) anos, contados a partir do recebimento do loteamento, para a notificação dos imóveis que se enquadram nas condições estabelecidas neste artigo.

Art. 150 - Para os imóveis nas situações caracterizadas nos §§ 1º, 2º e 3º do Art. 152, aplicam-se o parcelamento, edificação e utilização compulsórios, de acordo com os seguintes critérios:

I. edificação e utilização compulsória, para os imóveis localizados na Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada;

II. parcelamento, edificação e utilização compulsória, para os imóveis localizados em ZEIS e na Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar;

III. parcelamento, edificação e utilização compulsória, para os imóveis localizados na Macroárea de Desenvolvimento Estratégico.

Parágrafo único - O proprietário disporá dos seguintes prazos para regularizar o imóvel:

I. dois anos, a partir do recebimento da notificação, para protocolar e aprovar o projeto junto ao órgão municipal competente;

II. dois anos, após a aprovação do projeto, para iniciar as obras;

III. dois anos, após o início das obras, para conclusão da obra e emissão de habite-se, podendo ser renovado por igual período desde que devidamente justificado;

IV. três anos, a partir do recebimento da notificação, para regularização e ocupação, de acordo com as normas vigentes, dos imóveis descritos no § 3º do Art. 152 desta lei, visando garantir o cumprimento da função social da propriedade.

Art. 151 - Em caso de descumprimento das obrigações, etapas e prazos estabelecidos no artigo anterior, o Executivo aplicará alíquotas progressivas do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) que serão disciplinadas pelo Código Tributário Municipal, e manterá a cobrança pela alíquota máxima até que o proprietário cumpra com a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar o respectivo imóvel.

§ 1º - É vedada a concessão de isenções ou de anistia relativas à tributação progressiva de que trata este artigo.

§ 2º - Na hipótese do proprietário apresentar o projeto, iniciar ou concluir a obra no exercício posterior à data prevista, na forma dos incisos I e II do § 2º do artigo anterior, incidirão as alíquotas de IPTU aplicáveis aos demais imóveis do Município.

§ 3º - Não sendo concluída a edificação no prazo previsto, contados a partir da aprovação do projeto, sobre o imóvel incidirá a progressividade prevista neste artigo, adotando-se como

alíquota inicial a da faixa posterior àquela a qual encontrava-se sujeito no período anterior à suspensão da progressividade no tempo.

Art. 152 - Decorridos os cinco anos de aplicação do IPTU progressivo no tempo, sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Executivo poderá proceder à desapropriação do imóvel com pagamento em títulos da dívida pública.

§ 1º - Os títulos da dívida pública terão prévia aprovação pelo Senado Federal e serão resgatados no prazo de até dez anos, em prestações anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais de 6% (seis por cento) ao ano.

§ 2º - O valor real da indenização:

I. refletirá o valor base de cálculo do Imposto Predial Territorial Urbano, descontado o montante incorporado em função de obras realizadas pelo Poder Público na área, após a notificação ao proprietário;

II. não computará expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios.

§ 3º - Os títulos de que trata este artigo não terão poder liberatório para pagamento de tributos.

§ 4º - Os imóveis desapropriados com o pagamento de títulos da dívida pública serão utilizados prioritariamente para implantação de Habitação de Interesse Social (HIS), equipamentos urbanos e sociais.

§ 5º - O Executivo procederá ao adequado aproveitamento do imóvel no prazo máximo de cinco anos, contado a partir da sua incorporação ao patrimônio público, podendo ser efetivado diretamente pelo Poder Público, ou por meio de alienação ou concessão a terceiros, mediante processo licitatório.

§ 6º - Nos termos do §5º deste artigo, ficam mantidas para o adquirente do imóvel as mesmas obrigações de parcelamento, edificação ou utilização previstas no Art. 152 desta lei.

§ 7º - O valor anual das alíquotas e os prazos para aplicação do IPTU progressivo no tempo, definidos nos artigos 152 e 153 desta lei, serão introduzidos no Código Tributário do Município, Lei Complementar 106, de 23 de dezembro de 1997, e posteriores alterações.

Capítulo II **Do Consórcio Imobiliário**

Art. 153 - O consórcio imobiliário é a forma de viabilização de planos de urbanização ou de edificação, por meio do qual o proprietário transfere ao Poder Público Municipal o seu imóvel e, após a realização das obras, recebe unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas como pagamento, em valor correspondente ao valor real do imóvel cedido, reajustado anualmente conforme especificado no § 2º do Art. 155.

§ 1º - O Poder Público Municipal poderá aplicar o instrumento do consórcio imobiliário nas seguintes situações:

I. para o cumprimento das obrigações de parcelamento, edificação e utilização compulsórios;

II. em áreas não abrangidas pela exigência de parcelamento, edificação e utilização compulsórios, mas necessárias à realização de intervenções urbanísticas previstas nesta lei;

III. para viabilização de Habitação de Interesse Social, HIS, nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS.

§ 2º - Deverá ser dada publicidade ao consórcio imobiliário, por meio do acompanhamento do Conselho Municipal de Habitação, visando garantir a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil, conforme disposto no §3º, do art. 4º, da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

§ 3º - O consórcio imobiliário, após cumpridas as exigências dos parágrafos anteriores, obedecerá aos parâmetros que definirão os valores da contrapartida da permuta, para avaliação dos benefícios públicos envolvidos, definidos por lei específica.

§ 4º - O valor das unidades imobiliárias a serem entregues ao proprietário será correspondente ao valor do imóvel antes da execução das obras, observado o disposto no §2º do artigo 8º da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 154 - Para a realização do consórcio imobiliário, o imóvel não edificado, subutilizado ou não utilizado deverá ser transferido ao Município.

§ 1º - O Município estabelecerá o valor de referência que refletirá o valor base de cálculo do Imposto Predial Territorial Urbano.

§ 2º - O contrato de formalização do consórcio imobiliário entre o Município e os proprietários deverá conter o valor de referência do imóvel não edificado, subutilizado ou não utilizado a partir do qual será realizado o consórcio bem como discriminar os índices para o reajuste anual do valor das indenizações.

§ 3º - O proprietário que transferir o imóvel não edificado, subutilizado ou não utilizado para a realização do consórcio imobiliário receberá, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas com valor correspondente ao valor de referência mencionado no § 1º deste artigo.

§ 4º - O valor de referência estabelecido no § 1º deste artigo deverá excluir do seu cálculo expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios, bem como eventuais custos de recuperação da área em razão da existência de passivos ambientais.

Art. 155 - O Município deverá proceder ao aproveitamento adequado das unidades imobiliárias que lhe cabem, resultantes do consórcio imobiliário, no prazo máximo de 5 (cinco) anos, contados a partir da sua incorporação ao patrimônio público.

Art. 156 - A formalização do contrato de consórcio imobiliário suspende os prazos relativos ao parcelamento, edificação e utilização compulsória de imóveis não edificados, subutilizados ou não utilizados estipulados no § 1º do art. 152.

Parágrafo único – O protocolo de proposta de consórcio imobiliário não suspende os prazos citados no caput desse artigo.

Art. 157 - Formalizado o contrato de consórcio imobiliário e havendo a aplicação do IPTU progressivo, será reestabelecida a alíquota vigente no exercício anterior ao início da progressividade.

Capítulo III **Da Outorga Onerosa do Direito de Construir**

Art. 158 - O Executivo poderá outorgar de forma onerosa o direito de construir correspondente ao potencial construtivo adicional, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelos beneficiários, nos termos dos artigos 28 a 31 e seguintes do Estatuto da Cidade, e de acordo com os critérios e procedimentos estabelecidos nesta lei.

§ 1º - O potencial construtivo adicional corresponde à diferença entre o potencial construtivo utilizado pelo empreendimento, respeitado o coeficiente de aproveitamento máximo, e o potencial construtivo básico, estabelecido para a zona de uso, em que se localiza o empreendimento, conforme o Quadro 03 – Zoneamento, Coeficiente de aproveitamento e Taxas de Ocupação desta lei.

§ 2º - A outorga onerosa do direito de construir aplica-se, tão somente, aos imóveis integrantes das zonas de uso, com Coeficiente de Aproveitamento Máximo maior que o Coeficiente de Aproveitamento Básico, contidas nas diferentes macroáreas, que compõem a Macrozona de Estruturação Urbana, delimitada no Mapa 05 – Macrozoneamento integrante desta lei.

§ 3º - Os empreendimentos de Habitação de Interesse Social, HIS, nos termos desta lei, poderão atingir o Coeficiente de Aproveitamento Máximo, previsto para a ZEIS, e em qualquer Zona de Uso em que se localizem, sem prestação de contrapartida financeira pela utilização de coeficientes superiores ao Coeficiente de Aproveitamento Básico.

§ 4º - O monitoramento da utilização da Outorga Onerosa do Direito de Construir será efetuada pela Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental, o qual se obrigará a:

I. manter registro de todas as operações no histórico do imóvel junto ao Cadastro Municipal;

II. realizar relatório anual da utilização do instrumento destacando as áreas com maior ocorrência da utilização e a repercussão nas áreas do entorno.

Art. 159 - A contrapartida financeira, que corresponde à outorga onerosa de potencial construtivo adicional, é calculada pela equação:

$$CF = (AT/ACC) \times VRT \times FIS \times FPU$$

Onde:

CF é a contrapartida financeira relativa a cada m² de potencial construtivo adicional;

AT é a área do terreno em m² (metros quadrados);

ACC é a área construída computável, compreendida pela área total pretendida no empreendimento em m² (metros quadrados), excetuadas as áreas construídas não computáveis, definidas no §1º deste artigo;

VRT é o Valor Real do m² (metro quadrado) do Terreno estabelecido pelo Setor de Cadastro Municipal para cobrança do IPTU;

FIS é o fator de interesse social que pode variar de 0 (zero) a 1,0 (um), conforme Quadro 04 – Fator de Incentivo Social, integrante desta lei.

FPU é o fator de Planejamento Urbano que pode variar de 0 (zero) a 1,0 (um), conforme Quadro 05 – Fator de Planejamento por Macroárea, integrante desta lei;

§ 1º - A área construída não computável é a somatória das áreas edificadas que não serão consideradas no cálculo do índice de aproveitamento, compostas por:

I. a superfície ocupada por escadas de segurança (pressurizadas, enclausuradas, à prova de fumaça ou protegidas), em todos os pavimentos, e os demais compartimentos necessários ao atendimento dos dispositivos de segurança previstos nas normas técnicas brasileiras;

II. sacadas, balcões, varandas ou varandas técnicas, de uso exclusivo da unidade, até o limite de 10,00 metros quadrados por unidade imobiliária;

III. todas as áreas edificadas destinadas ao gerenciamento, conforto, e demais equipamentos técnicos, tais como: poço de elevador, casa de máquinas, caixa d'água, casa de bombas, central de gás, central elétrica (de transformadores), central de ar condicionado.

IV. pavimentos técnicos com pé-direito máximo de 2,19m;

V. as áreas dos pavimentos situados em subsolo e/ou térreo, destinadas a estacionamento de veículos, motocicletas e bicicletas que devem ter pé-direito mínimo de 2,30m e respeitar as taxas de ocupação e permeabilidade ;

VI. o sótão nas habitações unifamiliares, habitações unifamiliares em série e casas populares em série.

VII. Piscinas e quadras poliesportivas descobertas, desde que respeitadas as taxas de ocupação e permeabilidade;

§ 2º - O valor da Contrapartida Financeira Total é o resultado da multiplicação da CF relativa a cada metro quadrado pela área construída computável adicional resultante do empreendimento.

§ 3º - Os recursos resultantes da Outorga Onerosa do Direito de Construir serão revertidos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), criado por esta lei, podendo ser aplicados nos termos do Art. 31 da Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade, para:

I. regularização fundiária;

II. execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, incluindo compra de áreas para esta finalidade;

III. constituição de reserva fundiária;

IV. ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V. implantação de equipamentos urbanos e sociais;

VI. implantação de melhorias no Sistema de Mobilidade Urbana

VII. criação de Áreas Verdes para integrar o Sistema de Áreas Protegidas e Áreas Verdes do Município;

VIII. proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

§ 4º - O Executivo, ressalvado o interesse público, poderá estabelecer que o pagamento do valor apurado como contrapartida pelo uso da Outorga Onerosa do Direito de Construir seja realizado em parcelas mensais, por prazo não superior a dez meses, acrescido de juros de 1% (um por cento) ao mês, e mediante correção monetária, com base na legislação federal para créditos desta natureza.

§ 5º - Na hipótese de pagamento parcelado, a expedição de Habite-se será condicionada à comprovação do pagamento total das parcelas nos prazos previstos.

§ 6º - A fórmula do cálculo da contrapartida financeira (CF) referente a aplicação da outorga onerosa do direito de construir, o fator de planejamento urbano (FPU) e o fator de incentivo social (FIS) poderá ser revisto e aperfeiçoado pela lei de parcelamento, uso e ocupação do solo (LPUOS).

§ 7º - O Executivo deverá realizar a revisão da planta genérica de valores de imóveis do município a cada quatro anos, sempre no primeiro ano de mandato de cada prefeito, devendo ser realizada a referida revisão no prazo máximo de 1 (um) ano após a entrada em vigor desta lei.

§ 8º - Será concedido desconto de 30% (trinta por cento) no valor de contrapartida financeira da Outorga Onerosa do Direito de Construir ao imóveis que implantarem sistema de teto verde em 100% (cem por cento) da área de cobertura.

Capítulo IV Da Transferência do Direito de Construir

Art. 160 - A Transferência do Direito de Construir é o instrumento pelo qual o Executivo poderá permitir ao proprietário de imóvel urbano, privado ou público, exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública o direito de construir adicional, previsto neste Plano Diretor Estratégico e em legislação urbanística dele decorrente, quando o imóvel de sua propriedade for considerado necessário para fins de:

- I. implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- II. implantação de áreas verdes para integrar o Sistema de Áreas Protegidas e Áreas Verdes do Município;
- III. preservação de áreas de preservação permanente de rios e córregos urbanos e de áreas de valor ambiental indicadas nesta Lei ou em lei específica;
- IV. preservação de imóvel considerado de interesse histórico, cultural, paisagístico ou social;
- V. implementação de Habitação de Interesse Social (HIS) em ZEIS;
- VI. servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social;
- VII. execução de intervenção viária (áreas de intervenção viária), integrantes desta lei, ou outras áreas de interesse para viabilização de projetos de mobilidade urbana.

§ 1º - O potencial construtivo, expresso em metros quadrados, estabelecido por esta lei e pela legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, poderá ser transferido, integral ou parcialmente, para qualquer imóvel situado na Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada ou na Macroárea de Desenvolvimento Estratégico, desde que sejam respeitados os parâmetros urbanísticos da Zona de Uso em que se localiza o imóvel receptor.

§ 2º - Os imóveis considerados Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural poderão transferir a diferença entre o Potencial Construtivo Utilizado existente e o Potencial Construtivo Máximo estabelecido para a zona de uso em que o imóvel está localizado.

Art. 161 - A Transferência de Potencial Construtivo deverá respeitar a capacidade de suporte da infraestrutura urbana existente, as posturas urbanísticas vigentes e os coeficientes de aproveitamento máximos estabelecidos em lei para o imóvel receptor.

Parágrafo único - A capacidade de suporte da infraestrutura urbana existente deverá ser comprovada mediante Estudo de Impacto de Vizinhança, nos termos desta lei.

Art. 162 - O Potencial Construtivo dos imóveis impedidos por lei de utilizar plenamente o coeficiente de aproveitamento poderá ser transferido por instrumento público, mediante prévia autorização do Executivo, após parecer do Conselho Municipal de Urbanismo (CMU).

§ 1º - O Executivo autorizará a transferência do potencial construtivo de imóveis urbanos situados nas áreas de preservação permanente dos cursos d'água, demais imóveis de interesse de preservação ambiental, além daqueles localizados nas áreas de interesse para intervenção viária e regularização fundiária, condicionada à doação do imóvel cedente ao patrimônio público, conforme descrito no Art. 167.

§ 2º - O Executivo autorizará a transferência do Potencial Construtivo não utilizado das áreas de interesse turístico, paisagístico, ou histórico cultural, condicionada a preservação do imóvel cedente ou à sua doação ao patrimônio público municipal.

Art. 163 - Quando a transferência do direito de construir se realiza sem doação do imóvel cedente, para os fins previstos nos incisos do Art. 163 desta lei, o potencial construtivo passível de transferência será calculado pela seguinte equação:

$$PCPT = ATC \times CAB \times FI,$$

onde:

PCPT é o potencial construtivo passível de transferência, em m²;

ATC é a área do terreno cedente, em m²;

CAB é o coeficiente de aproveitamento básico do terreno cedente, vigente na data de referência;

FI é o Fator de Incentivo igual a 1,0.

§ 1º - Os imóveis considerados Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural poderão transferir a diferença entre o Potencial Construtivo Utilizado existente e o Potencial Construtivo Máximo estabelecido para a zona de uso em que o imóvel está localizado.

§ 2º - Será emitida Certidão de Potencial Construtivo Passível de Transferência, expedida pelo Departamento de Engenharia, em que deverá constar, no mínimo:

- I. a identificação do imóvel, compreendendo:
 - a) o nome do proprietário;
 - b) a denominação do logradouro de acesso e o número do imóvel;
 - c) número de matrícula e do cadastro municipal do imóvel;
 - d) a área do lote ou terreno, especificada em metros quadrados;
- II. o potencial construtivo passível de transferência;
- III. a data de referência;

IV. o valor unitário, por metro quadrado, do terreno cedente, de acordo com o valor real constante do cadastro fiscal vigente na data de referência;

V. a observação de que o potencial construtivo passível de transferência foi realizado sem doação de terreno.

§ 3º - Será considerada como data de referência a data do protocolo da solicitação da Certidão de Potencial Construtivo Passível de Transferência no Departamento de Engenharia.

§ 4º - A Certidão de Potencial Construtivo Passível de Transferência deverá ser averbada na matrícula do imóvel, bem como registrada junto ao Setor de Cadastro Municipal, que fará o monitoramento da expedição e aplicação dos potenciais construtivos transferidos.

Art. 164 - A transferência do potencial construtivo poderá ser utilizada nos casos de doação de imóveis ou nos casos de desapropriação amigável para viabilizar:

I. áreas de intervenção viária (AI) definidas no **Mapa 03- Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias** integrante desta Lei, ou outras áreas de interesse para viabilização de projetos de mobilidade urbana;

II. Áreas de Preservação Permanente dos cursos d'água urbanos e demais imóveis de interesse de preservação ambiental;

III. implantação de programas de Habitação de Interesse Social;

IV. implantação de parques definidos nesta lei, situados na Macrozona de Estruturação Urbana.

§ 1º - Em casos de doação for proposta pelo proprietário para uma das finalidades descritas nos incisos do caput, deverá ser avaliada a conveniência e o interesse público para o recebimento da área.

§ 2º - Em casos de desapropriação amigável, com a concordância do proprietário, os bens poderão ser indenizados exclusivamente mediante a transferência do potencial construtivo calculado nos termos do Art. 166.

Art. 165 - Em casos de utilização da transferência do direito de construir em desapropriações amigáveis e em doações, previstos no Art. 163 desta lei, o potencial construtivo passível de transferência será calculado pela seguinte equação:

$$PCPT = ATD \times CAM \times FI,$$

onde:

PCPT é o potencial construtivo passível de transferência, em m²;

ATD é a área do terreno doado;

CAM é o coeficiente de aproveitamento máximo do terreno doado, vigente na data de doação;

FI é o Fator de Incentivo à doação, vigente na data da doação.

§ 1º - Ficam definidos os seguintes fatores de incentivo à doação, de conformidade com a finalidade de transferência:

- I. 1,5 (um e cinco décimos) para áreas de intervenção viária e Áreas de Preservação Permanente dos cursos d'água urbanos e demais imóveis de interesse de preservação ambiental;
- II. 1,7 (um e sete décimos) para programas de construção de Habitação de Interesse Social;
- III. 2,0 (dois) para implantação de parques, visando à implantação do Parque Urbano – Cinturão Verde, e para imóveis tombados pelo CONDEPHIC.

§ 2º - Será emitida Certidão de Potencial Construtivo Passível de Transferência, expedida pelo Departamento de Engenharia, em que deverá constar no mínimo:

- I. a identificação do imóvel, compreendendo:
 - a) o nome do proprietário;
 - b) a denominação do logradouro de acesso e o número do imóvel;
 - c) número de matrícula e do cadastro municipal do imóvel;
 - d) a área do lote ou terreno, especificada em metros quadrados;
- II. o potencial construtivo passível de transferência;
- III. a data da doação;
- IV. o coeficiente de aproveitamento máximo do terreno doado, vigente na data de doação;
- V. o valor unitário, por um metro quadrado, do terreno doado de acordo com o valor real constante do cadastro fiscal vigente na data de doação;
- VI. a observação de que o potencial construtivo passível de transferência foi realizado mediante doação de terreno.

§ 3º - Será considerada como data de doação a data de emissão da Certidão de Potencial Construtivo Passível de Transferência ao Órgão Competente.

§ 4º - A Certidão de Potencial Construtivo Passível de Transferência deverá ser averbada na matrícula do imóvel, bem como registrada junto ao Setor de Cadastro Municipal, que fará o monitoramento da expedição e aplicação dos potenciais construtivos transferidos;

Art. 166 - A utilização do Potencial Construtivo será autorizada pelo Poder Público Municipal, mediante análise de Estudo de Impacto de Vizinhança do imóvel receptor, em especial quanto aos possíveis impactos sobre a infraestrutura instalada, e será realizada por escrituração pública para efetivação de transferência entre as partes.

Capítulo V **Do Direito de Preempção**

Art. 167 - O Executivo poderá exercer o direito de preempção (preferência na compra), nos termos da legislação federal, para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares, por um prazo de até cinco anos, renovável na forma da Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2.001 e posteriores alterações, sempre que necessitar de áreas para cumprir os objetivos e implantar as ações prioritárias deste Plano Diretor Estratégico.

Parágrafo único - O direito de preempção será exercido sempre que o Executivo necessitar de áreas para:

- I. execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- II. regularização fundiária;
- III. constituição de reserva fundiária;

- IV. ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- V. implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- VI. criação de espaços públicos de lazer ou áreas verdes;
- VII. criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;
- VIII. proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico;
- IX. Áreas de Intervenção Urbana - AIU.

Art. 168 - Serão definidos, em lei, os imóveis ou áreas que estarão sujeitos à incidência do direito de preempção, especificando os imóveis atingidos e para qual finalidade.

Art. 169 - O Executivo dará publicidade à incidência do direito de preempção e instituirá controles administrativos, podendo utilizar, notificação no Jornal Oficial do Município, sistemas informatizados, averbação da incidência do direito de preempção na matrícula dos imóveis atingidos, declaração nos documentos de cobrança do Imposto Predial Territorial Urbano, dentre outros.

§ 1º - No caso de existência de terceiros interessados na compra do imóvel, o proprietário deverá comunicar sua intenção de alienar onerosamente o imóvel ao órgão competente da Prefeitura em até 30 (trinta) dias, contados da celebração do contrato preliminar entre o proprietário e o terceiro interessado.

§ 2º - A declaração de intenção de venda do imóvel deve ser apresentada com os seguintes documentos:

- I. proposta de compra apresentada pelo terceiro interessado na aquisição do imóvel, na qual constarão preço, condições de pagamento e prazo de validade;
- II. endereço do proprietário, para recebimento de notificação e de outras comunicações;
- III. certidão de inteiro teor da matrícula do imóvel, expedida pelo Cartório de Registro de Imóveis da circunscrição imobiliária competente;
- IV. declaração assinada pelo proprietário, sob as penas da lei, de que não incidem quaisquer encargos e ônus sobre o imóvel, inclusive os de natureza real, tributária ou pessoal.

Art. 170 - Recebida a declaração de intenção de venda a que se refere o § 2º do Art. 172, a Prefeitura deverá manifestar, por escrito, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, o interesse em exercer a preferência para aquisição do imóvel.

§ 1º - A manifestação de interesse da Prefeitura na aquisição do imóvel conterà a destinação futura do bem a ser adquirido, vinculada ao cumprimento dos objetivos e ações prioritárias deste Plano Diretor Estratégico, bem como a avaliação do bem objeto da alienação.

§ 2º - O Órgão competente da Prefeitura publicará, no Jornal Oficial e em pelo menos um jornal local ou regional de grande circulação, edital de aviso da declaração de intenção de venda recebida e da intenção de aquisição do imóvel nas condições da proposta apresentada.

§ 3º - Findo o prazo de 30 (trinta) dias para manifestação do Órgão competente da Prefeitura, é facultado ao proprietário alienar onerosamente o seu imóvel ao proponente interessado nas condições da proposta apresentada, sem prejuízo do direito da Prefeitura exercer a preferência em face de outras propostas de aquisições onerosas futuras dentro do prazo legal de vigência do direito de preempção.

§ 4º - Concretizada a venda a terceiro, o proprietário fica obrigado a entregar ao órgão competente da Prefeitura cópia do instrumento particular ou público de alienação do imóvel dentro do prazo de 30 (trinta) dias após sua assinatura.

§ 5º - A alienação processada em condições diversas da proposta apresentada é nula de pleno direito.

§ 6º - Ocorrida a hipótese prevista no parágrafo anterior, o Município poderá adquirir o imóvel pelo valor da base de cálculo do IPTU ou pelo valor indicado na proposta apresentada, se este for inferior àquele.

Art. 171 - Concretizada a venda do imóvel a terceiro com descumprimento ao direito de preempção, o Executivo promoverá as medidas judiciais cabíveis para:

I. anular a comercialização do imóvel efetuada em condições diversas da proposta de compra apresentada pelo terceiro interessado;

II. tomar posse do imóvel sujeito ao direito de preempção que tenha sido alienado a terceiros apesar da manifestação de interesse da Prefeitura em exercer o direito de preferência.

§ 1º - Em caso de anulação da venda do imóvel efetuada pelo proprietário, O Executivo poderá adquiri-lo pelo valor da base de cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano ou pelo valor indicado na proposta apresentada, se este for inferior àquele.

§ 2º - Outras sanções pelo descumprimento das normas relativas ao direito de preempção poderão ser estabelecidas em lei.

Capítulo VI **Da Área de Intervenção Urbana (AIU)**

Art. 172 - As Áreas de Intervenção Urbana - AIU são porções do território de especial interesse para o desenvolvimento urbano, objeto de Projetos de Intervenção Urbana (PIU), nas quais poderão ser aplicados quaisquer instrumentos de política urbana, previstos na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade e nesta lei.

Art. 173 - Os Projetos de Intervenção Urbana, elaborados pelo Poder Público, objetivam subsidiar e apresentar propostas de transformações urbanísticas, econômicas e ambientais nos perímetros indicados por esta lei, em especial para fins de implantação do Parque Urbano – Cinturão Verde ao longo do Rio Jaguari Mirim e Ribeirão da Prata, visando à implantação de equipamentos de educação, cultura, esportes, à criação de espaços públicos de lazer e de convivência, à implantação de espaços para eventos e exposições e para a complementação viária e acessibilidade por transporte público de passageiros.

§ 1º - A Área de Intervenção Urbana deverá indicar os objetivos prioritários da intervenção, as propostas relativas a aspectos urbanísticos, ambientais, sociais, econômicos e de gestão, dentre as quais:

I. levantamento das características do perímetro da Área de Intervenção Urbana;

II. propostas de intervenções urbanas, buscando transformações urbanísticas com qualidade ambiental, observando as condições morfológicas, paisagísticas, físicas e funcionais dos espaços públicos;

III. representação gráfica e visual das intervenções propostas;

IV. instalação de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas a serem ofertadas decorrentes de novas atividades previstas com conseqüente transformação nos padrões de uso e ocupação do solo;

V. análise dos parâmetros de controle do uso, ocupação e parcelamento do solo propostos, quando aplicável, para o perímetro da Área de Intervenção Urbana;

VI. atendimento à população residente na área afetada pelas intervenções, em especial aquelas sujeitas a risco, com prioridade para o atendimento das famílias que possam ser realocadas;

VII. estudo sobre a viabilidade econômica das intervenções propostas na modelagem urbanística com estimativas de custo;

VIII. estratégias de financiamento das intervenções previstas na modelagem urbanística, com identificação de fontes de recursos, e quando aplicável, proposta de parcerias com outras esferas do setor público e com o setor privado, para implantação das intervenções;

IX. etapas e fases de implementação da intervenção urbana;

X. instrumentos de gestão que viabilizem a participação e o controle social.

§ 2º - Poderão ser aplicados os instrumentos de política urbana, conforme previsto no Art. 175 desta lei, para os Projetos de Intervenção Urbana (PIU), em função das características e escala das intervenções propostas, mediante autorização legislativa.

§ 3º - A Área de Intervenção Urbana (AIU) Parque Urbano – Cinturão Verde está indicada no Mapa 08 – Instrumentos de Política Urbana integrante desta lei.

Capítulo VII – Das Operações Urbanas Consorciadas

Art. 174 - O Executivo poderá fazer uso do instrumento Operação Urbana Consorciada (OUC), mediante lei específica, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental para o perímetro indicado no Mapa 08 – Instrumentos de Política Urbana.

Parágrafo único - A lei específica, que regulamenta a Operação Urbana Consorciada (OUC), compreende conjuntos de intervenções e medidas coordenadas pelo Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, poderá prever, mediante contrapartida:

I. a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente.

II. a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

III. a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais, e que comprovem a utilização, nas construções e uso de edificações urbanas, de tecnologias que reduzam os impactos ambientais e economizem recursos naturais, especificadas as modalidades de design e de obras a serem contempladas.

Art. 175 - A lei específica de OUC Córrego São João, baseadas nas diretrizes deste PDE, tem como finalidade:

I. promover a recuperação das áreas de preservação permanente ao longo do Córrego São João sujeitas a risco de inundação, por meio da definição de projeto urbanístico e

de desenho urbano, que libere a planície inundável e ofereça à população atingida outras oportunidades para o exercício de suas atividades e inclusive de moradia;

II. facilitar a instalação de atividades econômicas, institucionais e inclusive residenciais, por meio de diretrizes urbanísticas e ambientais que garantam o conforto e segurança;

III. permitir novos padrões de uso e ocupação do solo por meio da implantação de uso misto, com fachadas ativas, e espaços públicos que estimule o percurso a pé;

IV. proteger, recuperar e valorizar os bens integrantes do patrimônio histórico e cultural, por meio de intervenções em espaços públicos que promovam a integração com outras atividades urbanas;

V. otimizar a ocupação de áreas subutilizadas por meio de intervenções edilícias que recuperem e deem nova utilização a espaços edificados;

VI. estimular a implantação de projetos indutores de transformações urbanísticas que favoreçam o desenvolvimento do Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia.

VII. implantar equipamentos públicos sociais, espaços de convívio e lazer da população;

VIII. valorizar e estimular a instalação de novas atividades típicas da área central.

Art. 176 - A lei específica que regulamentará a OUC Córrego São João deverá atender aos objetivos e às diretrizes desta lei, contendo, no mínimo:

I. perímetro do **Mapa 08 – Instrumentos de Política Urbana** integrante desta lei;

II. finalidade da OUC;

III. plano urbanístico;

IV. programa básico de intervenções urbanas e diretrizes de ocupação da área, em conformidade com o plano urbanístico;

V. programa de atendimento econômico e social para população diretamente atingida pela OUC;

VI. natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados, uma vez atendido o disposto no inciso III do § 1º do Art. 177 desta lei;

VII. estudo de impacto de vizinhança da OUC, elaborado e analisado na forma definida nesta lei;

VIII. contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios decorrentes de alterações de usos e índices e características de ocupação do solo, previstos no art. 177 desta Lei;

IX. forma de controle gestão da OUC, por meio de um conselho gestor paritário, composto por representantes do poder público por representantes da sociedade civil;

X. conta ou fundo específico que deverá receber os recursos de contrapartidas financeiras decorrentes dos benefícios urbanísticos concedidos.

Art. 177 - O Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada Córrego São João definirá um programa de intervenções necessárias para a liberação da área de preservação permanente (APP) das margens do Córrego São João, identificando os imóveis sujeitos a risco de inundação, definindo as áreas passíveis de desapropriação e o programa de recuperação ambiental e de provimento social.

Art. 178 - A Operação Urbana Consorciada Córrego São João será analisada quanto:

- I. às diretrizes do Plano Diretor Estratégico;
- II. à adequação do uso na zona de implantação do empreendimento considerando os coeficientes de aproveitamento básico e máximo previstos nesta lei e na legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo para a zona de uso;
- III. à adequação da implantação da edificação ao sítio, considerando os aspectos geotécnicos do solo;
- IV. à manutenção e valorização do patrimônio ambiental, natural e cultural;
- V. à adequação à estrutura urbana, em especial quanto ao sistema viário, fluxos, segurança, sossego e saúde dos habitantes e equipamentos públicos comunitários;
- VI. à adequação ao ambiente, em especial quanto à poluição;
- VII. aos impactos sobre a estrutura socioeconômica nas atividades da região envoltória;
- VIII. à adequação à infraestrutura urbana existente.

Art. 179 - O pagamento das obras, das desapropriações e aquisição de terrenos necessários à própria Operação Urbana Consorciada Córrego São João será financiado mediante o instrumento de outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, devendo ser estabelecido pelo Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada Córrego São João um estoque de potencial construtivo total, por uso residencial e não residencial, que poderá ser alcançado em função da infraestrutura existente e do programa de obras da operação urbana consorciada.

Art. 180 - A lei específica que aprovar a Operação Urbana Consorciada Córrego São João definirá os procedimentos para a análise dos pedidos de outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, estabelecendo a fórmula de cálculo que será aplicada para o cálculo da contrapartida financeira decorrente dos benefícios concedidos aos pedidos de que trata o Art. 179 desta lei.

Art. 181 - Os recursos obtidos com a aplicação da outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso serão destinados a conta ou fundo da operação, e serão utilizados exclusivamente na área de abrangência da operação para pagamento das obras públicas constantes do programa de intervenções, definido na Lei Específica da Operação Urbana Consorciada Córrego São João.

Art. 182 - O Projeto de Lei da Operação Urbana Consorciada será submetido à apreciação prévia do Conselho Municipal de Urbanismo (CMU) e da Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental e encaminhado pelo Executivo Municipal à aprovação da Câmara Municipal.

Capítulo VIII

Do Pagamento por Prestação de Serviços Ambientais

Art. 183 - O pagamento por prestação de serviços ambientais deve ser instituído por lei municipal específica, tendo por referência a legislação federal e estadual, com o objetivo de garantir a manutenção e a proteção de áreas de preservação ambiental de imóvel privado ou público.

Art. 184 - O pagamento por serviços ambientais constitui-se em retribuição, monetária ou não, aos proprietários ou possuidores de áreas com ecossistemas provedores de serviços

ambientais, cujas ações mantêm, restabelecem ou recuperam estes serviços, podendo ser remuneradas, entre outras, as seguintes ações:

- I. manutenção, recuperação, recomposição e enriquecimento de remanescentes florestais;
- II. recuperação de nascentes, matas ciliares e demais áreas de preservação permanente;
- III. recuperação, recomposição e enriquecimento de áreas de reserva legal;
- IV. adoção de práticas sustentáveis de agricultura, tais como agricultura orgânica, agroflorestas, entre outras;
- V. cessão de área para soltura de animais silvestres, mediante critérios a serem definidos pelos órgãos municipais responsáveis pela conservação da fauna silvestre e da biodiversidade.

Parágrafo único - A retribuição monetária de que trata este artigo deverá ser regulamentada em lei específica e executada pelo Fundo Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano- FMMADURB

Art. 185 - O órgão municipal ambiental competente deverá estabelecer os critérios e a valoração dos serviços, tendo como referência a remuneração de atividades humanas para a manutenção e recuperação de ecossistemas, e a valoração das áreas provedoras de serviços ambientais.

Capítulo IX **Do Fundo Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano-** **FMMADURB**

Art. 186 - Fica criado o Fundo Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano- FMMADURB, com a finalidade de apoiar ou realizar investimentos destinados a concretizar os objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos urbanísticos e ambientais integrantes ou decorrentes desta Lei.

§ 1º - O FMMADURB deverá ser administrado por um Conselho Gestor, composto por membros indicados pelo Poder Executivo.

§ 2º - O plano de aplicação de recursos financeiros do FUNDURB deverá ser debatido pelo Conselho Municipal de Urbanismo (CMU) e encaminhado anualmente, anexo à lei orçamentária, para aprovação da Câmara Municipal.

Art. 187 - O FUNDURB será constituído com recursos provenientes de:

- I. dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;
- II. repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado de São Paulo a ele destinados;
- III. empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;
- IV. contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;
- V. rendimentos obtidos com a aplicação do seu próprio patrimônio;
- VI. outorga onerosa do direito de construir;
- VII. transferência do direito de construir;
- VIII. retorno e resultados de suas aplicações;
- IX. multas, correção monetária e juros recebidos em decorrência de suas aplicações;

X. outras receitas eventuais.

Parágrafo único - Os recursos do FUNDURB serão depositados em conta corrente especial mantida em instituição financeira designada pelo Órgão Municipal de Finanças, aberta para esta finalidade.

Art. 188 - Os recursos do FUNDURB serão aplicados com base na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e nesta lei, em:

I. execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, incluindo a regularização fundiária e a aquisição de imóveis para constituição de reserva fundiária;

II. transporte coletivo público urbano e melhorias no sistema de mobilidade;

III. ordenamento e desenvolvimento da macrozona de estruturação urbana, incluindo infraestrutura, drenagem e saneamento;

IV. implantação de equipamentos urbanos e sociais, espaços públicos de lazer e áreas verdes;

V. proteção de outras áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico, incluindo o financiamento de obras em imóveis públicos classificados como ZPHC – Zona de Preservação Histórico Cultural;

VI. criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental.

Capítulo X

Do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e Relatório de Impacto no Sistema de Mobilidade e Infraestrutura Urbana (RISMI)

Art. 189 - O Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança (EIV/RIV) têm por objetivo, no mínimo:

I. definir medidas mitigadoras e compensatórias em relação aos impactos negativos de empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas;

II. definir medidas potencializadoras sobre os aspectos positivos de empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas;

III. indicar adequações necessárias ao projeto objeto de licenciamento urbano e ambiental, visando a sua inserção no tecido urbano, sem prejuízo das condições ambientais, culturais e socioeconômicas do local;

IV. subsidiar processos de tomadas de decisão relativos ao licenciamento urbano e ambiental;

V. evitar mudanças irreversíveis e danos graves ao meio ambiente, as atividades culturais e ao espaço urbano.

§ 1º - Os resultados do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV serão apresentados por meio do seu Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV que deverá ter linguagem adequada e acessível à compreensão dos diversos segmentos sociais.

§ 2º - A elaboração do EIV/RIV deverá permitir a avaliação dos impactos positivos e negativos do empreendimento ou atividade na vizinhança e deverá incluir análises definidas no Art. 199.

Art. 190 - Considera-se Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV o documento que apresenta o conjunto dos estudos e informações técnicas relativas à identificação, avaliação,

prevenção, mitigação e compensação dos impactos na vizinhança de uma atividade ou empreendimento, de forma a permitir a avaliação das diferenças entre as condições existentes e as que existirão com sua instalação ou implantação e as que existiriam sem essa ação.

Art. 191 - Para os efeitos desta Lei, ficam adotadas as seguintes definições constantes no Anexo 01- Quadro 01- Conceitos e definições desta Lei:

Art. 192 - O estabelecimento da necessidade do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV tem por finalidades:

I – avaliar a pertinência da implantação do empreendimento ou instalação da atividade quanto à adequação ao local;

II – prevenir os efeitos negativos do empreendimento ou da atividade sobre o ambiente e sobre a infraestrutura urbana;

III – viabilizar a participação popular nas decisões relativas aos empreendimentos ou atividades que tenham significativa repercussão sobre o ambiente e a infraestrutura urbana.

Seção I

Dos Empreendimentos e Atividades sujeitos ao Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV

Art. 193 - Os empreendimentos e atividades sujeitos ao Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV serão os relacionados no Anexo 05 – Empreendimentos ou Atividades Sujeitos ao EIV – que integra a presente lei.

Art. 194 - Além dos empreendimentos e atividades relacionados no Anexo 05, poderão ser passíveis ao Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, desde que devidamente justificado, a critério da Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental, os empreendimentos e atividades que se enquadrarem nas seguintes situações:

I – similaridade aos empreendimentos e atividades listados no Anexo 05;

II – localização do empreendimento em região cuja infraestrutura urbana e o ambiente encontram-se sobrecarregados;

III – localização de diversas atividades em um mesmo empreendimento;

IV – ampliações e reformas superiores a 20% (vinte por cento) de empreendimentos e/ou atividades existentes, que se enquadrarem nas exigências de EIV cumulativamente, a partir da vigência desta Lei;

V – empreendimentos e/ou atividades não listados, mediante solicitação da população envolvida e deliberação favorável da Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental e/ou do Conselho Municipal de Urbanismo;

VI - empreendimentos beneficiados por alterações das normas de uso, ocupação ou parcelamento vigentes na zona em que se situam, em virtude da aplicação de um ou mais instrumentos urbanísticos previstos em lei municipal específica.

VII – empreendimentos localizados nas áreas definidas pelo Art. 46.

Seção II

Da Execução e do Conteúdo Mínimo de Análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV

Art. 195 - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá ser elaborado por ou equipe multidisciplinar de profissionais devidamente habilitados, contratados às expensas e sob a responsabilidade do interessado, de acordo com as diretrizes contidas nesta Lei.

Parágrafo único - A elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV não substitui a elaboração e a aprovação de Estudo de Impacto Ambiental (EIA), requeridas nos termos da legislação ambiental.

Art. 196 - A estrutura básica do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá abranger, no mínimo, os seguintes conteúdos:

- I – definição de objetivos;
- II – caracterização do empreendimento;
- III – apresentação de justificativas;
- IV – compatibilização com projetos e políticas públicas;
- V – caracterização e diagnóstico da área de influência, vizinhança imediata e mediata;
- VI – identificação e avaliação de impactos urbanísticos, durante as fases de implantação, operação ou funcionamento e, quando for o caso, de desativação do empreendimento ou atividade, contendo, no mínimo, destino final do material resultante do movimento de terra, destino final do entulho da obra, existência de cobertura vegetal e arborização no terreno;
- VII – proposição de soluções, medidas mitigatórias, compatibilizadoras e compensatórias cabíveis;
- VIII – análise os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade, durante e após a sua implantação, quanto à qualidade de vida da população usuária e residente na área e suas proximidades, incluindo análise e resposta, minimamente, às questões elencadas no Anexo 06;
- IX - elaboração de Programa de Monitoramento de Impactos e de aplicação das soluções e medidas mitigadoras previstas, com a indicação dos responsáveis pelo seu cumprimento.

Parágrafo único - Poderão ser solicitados estudos adicionais, conforme critérios técnicos.

Seção III

Dos Procedimentos para a Elaboração e Aprovação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV

Art. 197 - O proprietário e o responsável pelo empreendimento e/ou atividade arcará com todas as despesas relativas ao EIV/RIV, especialmente:

I - elaboração do EIV/RIV, fornecimento do número de exemplares solicitados pelo Município e a versão digital dos documentos com vistas à sua disponibilização por meio do sítio eletrônico da Prefeitura Municipal, bem como quaisquer documentos, cópias e materiais gráficos exigidos à elucidação do projeto;

II - cumprimento das exigências, quando necessário, de esclarecimentos e complementação de informações durante a análise técnica do EIV/RIV;

III - a publicidade por meio impresso (jornais do município e jornal oficial) e eletrônico (página oficial do município).

IV - disponibilizar no local de implantação do empreendimento e/ou atividade placa informativa com as características do empreendimento e/ou atividade bem como dos números dos respectivos processos protocolados para as análises do EIV/RIV no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo.

Art. 198 - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) será analisado pela Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental.

Parágrafo Único - A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental solicitará manifestação de outros Órgãos Municipais e/ou órgãos especializados quando houver real necessidade, bem como quando tratar de caso de maior complexidade, para que sejam feitas outras exigências de medidas corretivas ou mitigadoras.

Art. 199 - O Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV é o documento que contém, resumidamente, o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, de forma a tornar públicas as características do empreendimento e as medidas compensatórias ou mitigadoras do impacto a ser gerado pela atividade ou empreendimento.

Art. 200 - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV, deverão ser apresentados ao órgão competente do Poder Executivo Municipal pelo responsável pelo empreendimento ou atividade, dentro do prazo máximo de 6 (seis) meses após a expedição da Certidão de Uso de Solo.

Parágrafo único - O prazo estabelecido no *caput* deste artigo poderá ser prorrogado uma vez por igual período, desde que devidamente justificado.

Art. 201 - O objeto descrito no requerimento da Certidão de Uso de Solo direcionará e delimitará a elaboração do teor da referida Certidão, bem como servirá para verificar a possibilidade de dispensa ou não de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV.

§ 1º - O pedido de Certidão de Uso de Solo deverá conter no mínimo as seguintes informações:

I - memorial da atividade pretendida contendo no mínimo: número de funcionários, turnos de trabalho, rotina de trabalho, maquinário utilizado, tipos de veículos e frequência de carga e descarga, nos casos em que se aplica;

II - matrícula atualizada do imóvel, com averbação do Cadastro Ambiental Rural - CAR, nos casos em que se aplica;

III - croqui da implantação e/ou das edificações existentes e roteiro de acesso;

IV - diretrizes emitidas pelas concessionárias de água, esgoto e energia elétrica, bem como levantamento Planialtimétrico e diretrizes para águas pluviais e iluminação pública emitidas pela Prefeitura, nos casos em que se aplica;

§ 2º - As certidões de uso de solo serão expedidas pelos setores competentes ou afins, que poderão solicitar a complementação da documentação para instruir a análise do pedido, conforme julgar necessário.

§ 3º - As certidões de uso de solo terão validade de 360 dias.

Art. 202 - A Assessoria de Planejamento, Gestão e Desenvolvimento deverá encaminhar o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV à Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental para avaliação, podendo estes serem aceitos ou rejeitados, mediante decisão motivada, em qualquer das hipóteses.

Parágrafo único - O Poder Executivo Municipal poderá solicitar até 2 (duas)

complementações ao Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV, visando a atender os requisitos da Certidão de Uso de Solo e a viabilizar a avaliação técnica.

Art. 203 - Em razão da complexidade e especificidade da complementação exigida, o Poder Executivo Municipal poderá, a pedido do responsável pelo empreendimento ou atividade, conceder prorrogação de prazo final para a entrega do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV, por período não superior ao prazo máximo inicial, devendo ser revalidada a certidão de uso de solo.

Parágrafo único – A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental emitirá parecer conclusivo sobre os impactos da atividade e/ou do empreendimento, a ser encaminhado aos Departamentos Municipais envolvidos, em 60 (sessenta) dias úteis, descontados os dias em que os processos permanecerem em “comunique-se”.

Art. 204 - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV serão considerados rejeitados quando permanecerem incompletos ou não entregues, sem justificativa, à Assessoria de Planejamento, Gestão e Desenvolvimento no prazo de validade da Certidão de Uso de Solo vinculada.

Art. 205 - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV, serão assinados pelo(s) responsável(is) pelo empreendimento ou atividade, bem como pelos respectivos responsáveis técnicos, assumindo integralmente a veracidade das informações fornecidas, sujeitando-se às sanções civis e penais.

Seção IV Das Audiências Públicas

Art. 206 - Havendo o aceite e a aprovação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e de seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV por parte da Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental, o interessado promoverá a realização de Audiência(s) Pública(s), para conhecimento e debate, a fim de esclarecer dúvidas e receber considerações da população sobre a implementação do empreendimento ou instalação da atividade proposta.

Art. 207 - A(s) Audiência(s) Pública(s) será(ão) realizada(s), às expensas do empreendedor, em até 60 (sessenta) dias da emissão do aceite do EIV/RIV pela Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental, em local adequado e de fácil acesso, preferencialmente situado em um raio de até 500,00m (quinhentos metros) da área do empreendimento ou atividade.

§ 1º - Caso seja comprovada a inexistência de local adequado dentro do raio estipulado no caput deste artigo, a(s) Audiência(s) Pública(s) poderá(ão) ser realizada(s) em local imediatamente mais próximo do raio estipulado, que atenda as mesmas condições de adequação e acessibilidade, ou que esteja situado na região central do Município.

§ 2º - A(s) Audiência(s) Pública(s) será(ão) considerada(s) válida(s) se comprovada a ampla divulgação para participação popular de moradores do entorno e dos Conselhos Municipais, incluindo, mas não exclusivamente, o Conselho Municipal de Urbanismo – CMU, Conselho Municipal de Meio Ambiente – CONDEMA e Conselho Municipal de Trânsito - CMT.

Art. 208 - A convocação para a realização da(s) Audiência(s) Pública(s) sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá ser feita no mínimo há 15 (quinze) dias corridos antes da(s) Audiência(s) , por meio de propaganda nos diversos meios de comunicação, assegurada a inserção em jornal de grande circulação e a fixação de editais em local de fácil acesso, bem como no átrio da Prefeitura Municipal.

§ 1º - O Edital de Convocação da(s) Audiência(s) Pública(s) sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá conter a(s) data(s) de realização, o(s) local(is) e a identificação do empreendimento ou atividade objeto do EIV.

§ 2º - Os documentos integrantes do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, ficarão disponíveis para consulta por qualquer interessado, no órgão competente do Poder Executivo Municipal e no sítio eletrônico da Prefeitura Municipal, a partir da publicação do edital de convocação da(s) Audiência(s) Pública(s).

§ 3º - As considerações apresentadas em Audiência Pública serão analisadas e subsidiarão a tomada de decisão sobre a implantação do empreendimento ou instalação da atividade objeto do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV.

§ 4º - A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental enviará uma cópia do aceite do EIV/RIV e do Edital de Convocação da Audiência Pública para os presidentes dos Conselhos de Urbanismo, Meio Ambiente, Trânsito e outros conselhos que vierem a surgir para contribuir com o desenvolvimento local, para que cada presidente de Conselho envie para seus conselheiros as informações e convocações para participar da(s) Audiência(s) Pública(s).

§ 5º - O responsável pelo empreendimento deverá disponibilizar no local de implantação do empreendimento e/ou atividade placa informativa com as características do empreendimento e/ou atividade bem como dos números dos respectivos processos protocolados para as análises do EIV/RIV, bem como Data, Loca e Horário da(s) Audiência(s) Pública(s).

Art. 209 - Os Conselhos Municipais pertinentes, incluindo, mas não exclusivamente, o Conselho Municipal de Urbanismo – CMU, Conselho Municipal de Meio Ambiente – CONDEMA e Conselho Municipal de Trânsito – CMT, deverão emitir parecer acerca do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV. Tendo em vista a complexidade da matéria envolvida, o prazo para apresentação do parecer, após a realização da audiência pública, poderá ser estipulado pelo Poder Executivo.

Art. 210 - Após a realização da(s) Audiência(s) Pública(s) e emissão dos pareceres dos Conselhos Municipais, o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV deverão ser submetidos novamente à apreciação da Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental, que analisará as adequações, se houverem, no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos após a entrega dos pareceres dos Conselhos, emitindo parecer conclusivo e remetendo-o para aprovação final pelo Prefeito Municipal.

Seção V Do Termo de Compromisso

Art. 211 – No Termo de Compromisso, constarão os acordos estabelecidos entre o responsável pelo empreendimento ou atividade e o Poder Executivo Municipal, visando à definição das medidas compensatórias, prazos e etapas para seu cumprimento, bem como as penalidades, sendo que este integrará as licenças concedidas pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 212 - Havendo medidas compensatórias, o licenciamento do empreendimento e/ou atividade objeto do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV ficará condicionado à assinatura de Termo de Compromisso.

§ 1º - O Termo de Compromisso deverá conter as medidas mitigadoras e compensatórias definidas pelo Poder Executivo Municipal.

§ 2º - *Por meio do Termo de Compromisso, o interessado se comprometerá a arcar integralmente com as despesas decorrentes das obras e serviços necessários à minimização dos impactos decorrentes da implantação do empreendimento, incluindo-se a entrega de escolas, postos de saúde, creches, asfaltamento, rede de abastecimento de água, luz, esgoto e demais exigências apontadas pelo Poder Executivo Municipal, antes da sua finalização.*

Seção VI Da Dispensa do EIV/RIV

Art. 213 - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV será dispensado nos empreendimentos temporários, cuja duração não ultrapasse 90 (noventa) dias, sem prejuízo das demais exigências legais.

Parágrafo único - A dispensa do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV somente ocorrerá com a deliberação favorável dos membros do Conselho Municipal de Urbanismo – CMU.

Seção VII Das Disposições Finais do EIV

Art. 214 - Os emolumentos públicos referentes à análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, à emissão de parecer e fiscalização das ações mitigadoras constituirão preços públicos e serão estipulados por ato específico do Poder Executivo Municipal.

Art. 215 - Serão de responsabilidade do responsável pelo empreendimento ou atividade, as despesas e custos referentes à:

I. realização do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e de seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV;

II. a promoção de participação da sociedade através de Audiência(s) Pública(s);

III. fornecimento de 3 (três) exemplares do EIV/RIV impressas e 3 (três) exemplares digitalizados em mídia física;

IV. obras de implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários, da malha viária e outras infraestruturas urbanas ou medidas mitigadoras que se tornarem necessárias em decorrência dos impactos gerados pelo empreendimento ou atividade, que

devem constar no Termo de Compromisso.

Art. 216 - A elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e de seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV não substitui a elaboração e aprovação dos licenciamentos e relatórios ambientais, especialmente do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, quando exigidos nos termos da legislação ambiental vigente.

Art. 217 - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá incorporar as atividades relacionadas no Artigo 2º da Resolução do CONAMA no 001/86, que dispõe sobre os critérios básicos e as diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental.

Seção VIII **Do Relatório de Impacto no Sistema de Mobilidade e Infraestrutura Urbana (RISMI)**

Art. 218 - O Município deverá exigir a elaboração de Relatório de Impacto no Sistema de Mobilidade e Infraestrutura Urbana (RISMI), antes de aprovar projeto de construção, ampliação e transformação de uso ou de emitir ou renovar o alvará de funcionamento de empreendimentos e atividades, públicos ou privados, localizados na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana e que possuem as características e usos previstos no Anexo 5 desta lei.

Parágrafo único - O RISMI será elaborado conforme as exigências contidas Anexo 6 – Item 6 Sistema de Mobilidade e Item 9 Infraestrutura Urbana, desta Lei.

Art. 219 - A elaboração do RISMI do empreendimento e/ou atividade tem como objetivo:

- I. permitir ao órgão responsável conhecer, avaliar, quantificar e delimitar o alcance dos impactos da implantação do empreendimento e/ou atividade no sistema viário;
- II. compreender o impacto que o empreendimento e/ou atividade poderá gerar no transporte público, acessos, estacionamento e na circulação de pedestres;
- III. definir as medidas de compatibilidade do empreendimento e/ou atividade com a vizinhança impactada;
- IV. definir as medidas mitigadoras aos impactos reversíveis identificados;
- V. definir as medidas compensatórias necessárias em contrapartida aos impactos irreversíveis;
- VI. definir as medidas de potencialização dos impactos positivos.

Art. 220 - O proprietário e o responsável pelo empreendimento e/ou atividade arcará com todas as despesas relativas ao RISMI, especialmente:

- I. elaboração do RISMI, fornecimento de 3 exemplares impressos e versão digital dos documentos que o compõem com vistas à sua disponibilização no sítio eletrônico da Prefeitura do Município de São João da Boa Vista, bem como quaisquer documentos, cópias e materiais gráficos exigidos à elucidação do projeto;
- II. cumprimento das exigências, quando necessário, de esclarecimentos e complementação de informações durante a análise técnica do RISMI;
- III. a publicidade nos termos do art. 227.

Art. 221 - O RISMI deverá ser elaborado por profissional devidamente habilitado ou equipe de profissionais contratados às expensas e sob a responsabilidade do interessado, de

acordo com as diretrizes contidas nos Anexo 6 – Item 6 - Sistema de Mobilidade: geração de tráfego, demanda por transporte público e afins e Item – 9 Infraestrutura Urbana.

Art. 222 – A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental emitirá parecer conclusivo sobre a possibilidade de implantação da atividade e/ou do empreendimento, a ser encaminhado ao órgão responsável, em 30 (trinta) dias úteis, descontados os dias em que os processos permanecerem em “comunique-se”.

§ 1º - O parecer conclusivo, validado pelo órgão responsável, deverá conter as sugestões de medidas compatibilizadoras, compensatórias, mitigadoras e/ou potencializadoras relativas aos impactos decorrentes da implantação da atividade ou empreendimento, como condição para expedição da licença ou autorização solicitada.

§ 2º - Enquanto não for apreciado e devidamente aprovado o RISMI pelo órgão responsável, não será concedido o licenciamento da obra ou da atividade, e nenhuma providência de implementação ou execução do empreendimento, mesmo que preliminar, poderá ter início.

Art. 223 - A autorização do órgão responsável pela aprovação do RISMI para prosseguimento no licenciamento de construção, ampliação, alvará de renovação ou funcionamento estará condicionada à adesão ao Termo de Compromisso firmado pelo proprietário e responsável pelo empreendimento ou seus representantes legais, com firma reconhecida e registro em Cartório de Títulos e Documentos, responsabilizando-se pela realização de todas as medidas previstas no parecer conclusivo mencionado no art. 223 desta Lei.

§ 1º - Após a obtenção de autorização do órgão responsável pela aprovação do RISMI, o licenciamento de construção, ampliação, alvará de renovação ou funcionamento da atividade ou do empreendimento poderá ter prosseguimento nos órgãos municipais competentes.

§ 2º - A expedição de “habite-se” e/ou do licenciamento definitivo da atividade e/ou empreendimento somente ocorrerá após a implementação de todas as ações compatibilizadoras, mitigadoras, compensatórias e/ou potencializadoras constantes do Termo de Compromisso firmado com o Município.

Art. 224 - Dar-se-á publicidade a todos os documentos integrantes do RISMI, sendo de responsabilidade do proprietário do empreendimento e/ou atividade:

I. apresentação do RISMI em formato digital e no respectivo processo junto ao órgão municipal para a publicação do referido estudo no site oficial do Município.

II. disponibilizar no local de implantação do empreendimento e/ou atividade placa informativa com as características do empreendimento e/ou atividade bem como dos números dos respectivos processos protocolados para as análises do RISMI no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do protocolo.

§ 1º - Os documentos integrantes do RISMI, o parecer conclusivo e a autorização emitida pelo órgão responsável pela aprovação são considerados de interesse público e serão publicados por este órgão no sítio eletrônico da Prefeitura de São João da Boa Vista e os dois últimos ainda serão publicados por meio de edital na Imprensa Oficial do Município.

Art. 225 - É de responsabilidade do interessado a implementação das medidas compatibilizadoras, mitigadoras, compensatórias e/ou potencializadoras constantes do Termo de Compromisso mencionado no art. 224 desta Lei.

Art. 226 - Os emolumentos públicos referentes à análise de RISMI, emissão de parecer e fiscalização das ações compatibilizadoras, mitigadoras, compensatórias e/ou potencializadoras constituirão preços públicos.

TÍTULO X **DO SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO E DA GESTÃO PARTICIPATIVA**

Art. 227 - O Sistema Municipal de Planejamento Urbano e da Gestão Participativa será implementado pelos órgãos da Prefeitura, assegurando a participação direta da população em todas as fases de planejamento e gestão da cidade, garantindo as instâncias e instrumentos necessários para efetivação da participação da sociedade na avaliação das políticas públicas, sendo composto por:

- I. órgãos públicos;
- II. sistema municipal de informação;
- III. instâncias e instrumentos de participação social.

Parágrafo único - O Executivo procederá à avaliação dos sistemas de informações existentes e dará todas as condições para a criação de Sistema Municipal de Informações Georreferenciadas a partir de cadastro que são atualizados permanentemente, compreendendo o conjunto de dados, informações, indicadores e índices capazes de qualificar e quantificar a realidade do Município de São João da Boa Vista em suas dimensões sociodemográficas, econômicas, culturais, geofísicas, espaciais, ambientais e político-institucionais.

Art. 228 - A gestão participativa em todo processo de planejamento urbano e gestão da cidade é essencial para o exercício do controle social, e será baseada na plena informação, disponibilizada pelo Executivo com a devida antecedência e de pleno acesso público, garantindo a transparência, acesso a informação, a participação na revisão e aperfeiçoamento do Plano Diretor Estratégico e de planos e programas dele decorrentes.

Art. 229 - O Executivo promoverá a adequação da estrutura administrativa, quando necessário, para a incorporação dos objetivos, diretrizes e ações previstos nesta lei, mediante a reformulação de competências dos órgãos da administração direta.

Parágrafo único - Cabe ao Executivo garantir os recursos e procedimentos necessários para a formação e manutenção dos quadros de pessoal necessários para a implementação desta lei.

Art. 230 - O Executivo promoverá a cooperação com municípios vizinhos e com órgãos estaduais, visando à formulação de planos intermunicipais e ações conjuntas destinadas a superação de problemas setoriais comuns, bem como firmar convênios ou estabelecer consórcios para articulação com o Governo do Estado de São Paulo e o Governo Federal, no gerenciamento e implementação de projetos urbanísticos de interesse comum.

Parágrafo único - As leis orçamentárias deverão considerar o disposto nos planos intermunicipais de cuja elaboração o Executivo tenha participado, de forma a viabilizar as intenções pactuadas.

Capítulo I
Do Conselho Municipal de Urbanismo (CMU)

Art. 231 - O Conselho Municipal de Urbanismo (CMU), criado pela Lei nº 1.926, de 16 de outubro de 2006, e alterações subsequentes, compete deliberar sobre políticas, planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano e rural e tem como atribuições:

- I. acompanhar a execução da Política de Desenvolvimento Urbano e da Política de Desenvolvimento Agropecuário contidas neste Plano Diretor Estratégico;
- II. promover debates sobre os planos e projetos relativos ao Plano Diretor Estratégico;
- III. propor, discutir e deliberar sobre a atualização, complementação, ajustes e alterações dos planos e projetos relativos ao desenvolvimento do Município;
- IV. propor a Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental elaboração de estudos sobre questões que entender relevantes, visando à atualização contínua do Plano Diretor Estratégico;
- V. buscar a integração e a articulação de políticas setoriais que promovam o desenvolvimento do Município de conformidade com as diretrizes do Plano Diretor Estratégico;
- VI. opinar sobre a programação de investimento Municipal, visando à implantação das políticas e ações deste Plano Diretor Estratégico;
- VII. analisar e deliberar sobre o Projeto de Lei de Operações Urbanas Consorciadas em áreas indicadas por este Plano Diretor Estratégico;
- VIII. avaliar e monitorar as outorgas onerosas de direito de construir concedidas nos termos deste Plano Diretor Estratégico;
- IX. avaliar e monitorar as transferências de direito de construir, propondo ajustes se necessário;
- X. analisar e deliberar sobre o Projeto de Lei de Área de Intervenção Urbana (AIU), em especial aquelas destinadas a implantação do parque urbano – cinturão verde;
- XI. analisar e deliberar sobre a elaboração e alterações no projeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS);
- XII. apreciar relatório elaborado pelo Executivo identificando os programas passíveis de serem financiados pelo FUNDURB;
- XIII. acompanhar a aplicação dos recursos arrecadados pelo FUNDURB e a sua prestação de contas;
- XIV. promover a articulação entre os conselhos setoriais: Conselho Municipal do Meio Ambiente (CONDEMA), Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental (CONDEPHIC), Conselho Municipal do Turismo (COMTUR) e Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural (CMDR), Conselho Municipal de Desenvolvimento (CMD) visando ao monitoramento das ações para o desenvolvimento dos Polos de Desenvolvimento Econômico;

- XV. opinar sobre Parcerias Público-Privadas quando relacionadas com instrumentos de implantação deste Plano Diretor Estratégico;
- XVI. aprovar relatório anual e propor agenda de trabalho para o ano subsequente;
- XVII. rever o regimento interno por lei específica.

Parágrafo único - O CMU apreciará e deliberará sobre relatórios anuais de monitoramento da implementação do Plano Diretor Estratégico, produzidos pelo Executivo ou elaborados sob sua coordenação, com detalhamento dos recursos e das respectivas aplicações realizadas no período.

Capítulo II Da Estrutura Municipal de Gestão e Planejamento

Art. 232 - A Estrutura Municipal de Gestão e Planejamento é constituída pela Assessoria de Planejamento, Gestão e Desenvolvimento, Departamento de Engenharia, Departamento de Meio Ambiente, Assessoria de Trânsito e Segurança e por outros Departamentos ou Setores afins, concentrados na Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental.

Art. 233 - A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental, tem como objetivos:

- I. promover a atualização do Plano Diretor Estratégico de forma sistematizada;
- II. elaborar planos e ações para a implementação das políticas de desenvolvimento do Município contidas no Plano Diretor Estratégico, indicando aquelas que deverão ser contempladas na elaboração do orçamento municipal;
- III. elaborar o Projeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e a revisão do Código de Edificações complementar a este PDE;
- IV. elaborar os projetos de lei de Áreas de Intervenção Urbana (AIU) e os Projetos de Lei de Operação Urbana Consorciada (OUC) para as áreas indicadas neste PDE;
- V. opinar sobre desapropriações e obras necessárias à implantação das diretrizes contidas neste PDE, garantindo o cumprimento da função social da cidade.

Art. 234 – São atribuições da Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental:

- I. elaborar estratégias e políticas de desenvolvimento do Município e de atualização permanente do Plano Diretor, promovendo sua viabilização junto ao processo de elaboração do orçamento municipal;
- II. emitir deliberações em assuntos pertinentes ao Plano Diretor;
- III. elaborar, analisar e propor os programas e projetos para a implementação das obras, programas e instrumentos urbanísticos previstos no Plano Diretor;
- IV. estabelecer o fluxo permanente de informação a fim de facilitar o processo de tomada de decisão em todas as esferas da administração pública;
- V. promover, a cada gestão administrativa, uma Avaliação do Plano Diretor em conjunto com os conselhos municipais, sendo que a primeira deverá ocorrer no terceiro ano após a publicação desta Lei;
- VI. promover apoio técnico de caráter interdisciplinar, com a finalidade de orientar ou realizar os estudos e pesquisas necessárias à execução das atividades de planejamento, incluindo a análise dos Estudos de Impacto de Vizinhança;

VII. opinar sobre desapropriações e obras necessárias à aplicação do Plano Diretor, visando garantir a função social da cidade.

Art. 235- A Prefeitura Municipal nomeará através de Decreto e Portaria específica a Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental do Município de São João da Boa Vista.

§ 1º: A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental do Município de São João da Boa Vista será constituída paritariamente pela representação dos departamentos municipais e regulamentada por regimento interno aprovado por Decreto Municipal:

§ 2º: A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental do Município de São João da Boa Vista poderá receber apoio técnico de outros servidores municipais em casos específicos ou de maior complexidade.

§ 3º: A Comissão Técnica de Planejamento Urbano e Ambiental do Município será regulamentada por Regimento Interno aprovado através de Decreto Municipal.

TÍTULO XI **DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 236 - O Executivo deverá encaminhar para apreciação e deliberação da Câmara Municipal projeto de lei com a revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) em até um ano após a aprovação desta lei.

Parágrafo único - O Executivo deverá promover a revisão do Código Tributário Municipal, Código de Posturas, Código de Edificações e de todos os Planos Municipais envolvidos de forma a atender os objetivos deste Plano Diretor.

Art. 237 - Até a entrada em vigor da nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS), permanecem vigentes os artigos: 45, 46, 47, 50, 51 e os anexos III e IV da Lei 1.926, de 16 de outubro de 2006 e suas modificações posteriores, combinados com as disposições constantes desta lei que entram em vigor imediatamente.

Art. 238 - Aplica-se o Quadro 03 – Zoneamento, Coeficiente de aproveitamento, integrantes desta lei, com as zonas de uso da Lei nº 1.926/2006 até que seja revista a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 239 - Integram a presente lei os seguintes quadros que seguem no Anexo 01:

- I. Quadro 01 – Conceitos e Definições;
- II. Quadro 02 – Características Físico – Operacionais das Vias segundo categorias;
- III. Quadro 03 – Zoneamento e Coeficiente de aproveitamento;
- IV. Quadro 04 – Fator de Incentivo Social (FIS);
- V. Quadro 05 – Fator de Planejamento Urbano (FPU).

Art. 240 - Integram a presente lei os seguintes Mapas que seguem no Anexo 02:

- I. Mapa 01 - Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes;
- II. Mapa 02 – Sistema Viário Estrutural;
- III. Mapa 03 – Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias;
- IV. Mapa 04 - Sistema de Transporte de Passageiros;
- V. Mapa 05 – Macrozoneamento;

a) Macrozona de Estruturação Urbana (Perímetro Urbano);

- b) Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária (Zona Rural);
- VI. Mapa 06 – Macrozona de Estruturação Urbana;
 - a) Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada;
 - b) Macroárea de Desenvolvimento Estratégico;
 - c) Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar;
- VII. Mapa 07 – Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária;
 - a) Macroárea de Conservação Ambiental;
 - b) Macroárea de Uso Sustentável da Agricultura e Pecuária;
- VIII. Mapa 08 – Instrumentos de Política Urbana;
 - a) Área para aplicação Operação Urbana Consorciada (OUC);
 - 1. Trecho da Bacia do Córrego São João;
 - b) Área para aplicação de Área de Intervenção Urbana (AIU);
 - 2. Parque Urbano– Cinturão Verde (Rio Jaguari Mirim/ Ribeirão da Prata).
- IX. Mapa 09 – Áreas Sujeitas a Risco de Inundação.

Art. 241 - O Executivo disponibilizará o texto, os quadros e os mapas integrantes desta lei, em meio digital no sítio eletrônico da Prefeitura, e em formato de documento no Órgão Competente para consulta de interessados

Art. 242 - Esta lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO 01

Quadro 01 – Conceitos e Definições

A

Acessibilidade é a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, para o público em geral e, também, para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Acessibilidade universal é a garantia de oportunidade de acesso facilitado a todos os espaços físicos da cidade a qualquer pessoa humana.

Acostamento é a parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

Área de Proteção Ambiental (APA) é a categoria de área, integrante do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), geralmente extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais, especialmente importantes para o desenvolvimento sustentável e o bem-estar das populações humanas, e que tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.

Área de Proteção aos Recursos Naturais (APRN) são áreas destinadas à conservação de elementos naturais significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental urbano.

Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) são áreas destinadas à conservação de elementos significativos do ponto de vista cultural, associados à memória, à pluralidade e

diversidade de manifestações e formas de expressão das identidades da sociedade local, e para a imagem ambiental urbana

Alíquota é o critério legal, normalmente expresso em porcentagem que, conjugado à base de cálculo, revela quanto o contribuinte deve pagar de tributo.

Área livre de loteamento é a parcela da área total de terreno objeto de loteamento de domínio público, destinada à implantação de áreas ajardinadas, praças e equipamentos públicos.

Área Permeável é o percentual do terreno em que não pode haver pavimentação, para possibilitar a penetração das águas pluviais no solo, abastecendo o lenço freático, evitando que estas águas se destinem aos rios e, conseqüentemente, minimizando a ocorrência de enchentes nas partes baixas da cidade.

Área verde pode ser de propriedade pública ou privada, onde há diferentes tipos de vegetação, sendo utilizada para fins sociais, ecológicos, científicos e culturais, compreendendo praças e parques urbanos, dentre outros espaços destinados ao convívio.

Ato de improbidade administrativa é todo e qualquer ato praticado por agente público no exercício de suas funções que viole a moralidade pública; são aqueles atos que importam em enriquecimento ilícito, danos ao Erário ou violação de princípios norteadores da Administração Pública.

Área de Preservação Permanente (APP) é uma área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas.

Área de Proteção Ambiental (APA) é a categoria de área, integrante do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), geralmente extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais, especialmente importantes para o desenvolvimento sustentável e o bem-estar das populações humanas, e que tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.

Área de Proteção aos Recursos Naturais (APRN) são áreas destinadas à conservação de elementos naturais significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental urbano.

Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) são áreas destinadas à conservação de elementos significativos do ponto de vista cultural, associados à memória, à pluralidade e diversidade de manifestações e formas de expressão das identidades da sociedade local, e para a imagem ambiental urbana

Áreas livres são as áreas públicas ou privadas sem qualquer tipo de edificação ou utilização

Audiência pública é uma instância de discussão onde os cidadãos exercem o direito de manifestarem suas opiniões sobre certos planos e projetos e onde a Administração Pública informa e esclarece dúvidas sobre estes mesmos projetos para população interessada que será atingida pela decisão administrativa.

B

Base de cálculo é o critério utilizado para se calcular um tributo, sendo que em relação ao IPTU é o valor venal do imóvel.

Bairro é uma região da cidade abrangendo vários loteamentos.

Bacia hidrográfica é a unidade geográfica compreendida entre divisores de águas, que contém um conjunto de terras drenadas por um rio principal, seus afluentes e subafluentes.

Bosque consiste na formação vegetal dominada por árvores e arbustos, não muito extensa, compreendendo áreas abertas, forradas por gramíneas e outros tipos de forrações vegetais.

C

Certificado de Potencial Construtivo Adicional (CEPAC) é um valor mobiliário de livre circulação no mercado, correspondente à contrapartida do direito adicional de construir e modificar uso no âmbito de uma Operação Urbana Consorciada.

Centralidade de Bairro é um local ou território onde se mesclam o uso residencial, comercial e de prestação de serviços, objetivando atender as demandas da comunidade vizinha.

Ciclofaixa é a faixa demarcada no leito carroçável da via, em cor padronizada, sem separação física, podendo conter, no máximo, olho de gato ou tachões.

Ciclovia é a via segregada, destinada única e exclusivamente, à circulação de bicicletas e/ou de veículos não motorizados equivalentes.

Coefficiente de aproveitamento – é a relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote, podendo ser:

Coefficiente de aproveitamento básico que resulta do potencial construtivo gratuito inerente aos lotes e glebas urbanos;

Coefficiente de aproveitamento máximo que define o limite máximo, acima do CAB, que poderá ser autorizado pelo Poder Público por meio da aplicação dos instrumentos da Política Urbana definidos no Plano Diretor;

Coefficiente de aproveitamento mínimo que estabelece o limite mínimo, abaixo do qual o imóvel poderá ser considerado subutilizado;

Consórcio imobiliário é a forma de viabilização de planos de urbanização ou edificação por meio do qual o proprietário transfere ao Poder Público municipal seu imóvel e, após a realização das obras, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas.

Concessão de uso especial para fins de moradia direito de uso em relação ao bem objeto da posse, concedido àquele que, até 30 de junho de 2001, possuiu como seu, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, até duzentos e cinquenta metros quadrados de imóvel público, situado em área urbana, utilizando-o para sua moradia ou de sua família, desde que não seja proprietário ou concessionário, a qualquer título, de outro imóvel urbano ou rural.

Conservação ambiental é a prática por meio da qual se protege o meio ambiente, sem negar a possibilidade da sua utilização em função de um interesse humano.

Conservação da natureza é o manejo do uso humano da natureza, compreendendo a preservação, a manutenção, a utilização sustentável, a restauração e a recuperação do ambiente natural, para que possa produzir o maior benefício, em bases sustentáveis, às atuais gerações, mantendo seu potencial de satisfazer as necessidades e aspirações das gerações futuras, e garantindo a sobrevivência dos seres vivos em geral.

Consulta pública é uma instância decisiva que poderá ocorrer na forma de Assembleias, onde a Administração Pública tomará decisões baseadas no conjunto de opiniões expressas pela população interessada.

Corredor de Uso é uma via os cujos lotes com testada junto ao corredor específico poderão ter atividades comerciais e de prestação de serviços, independentemente do zoneamento em que estejam localizados, com objetivo principal de promover a ocupação de atividades que não são permitidas nas zonas de uso limítrofes, criando uma miscigenação ordenada das atividades. Nos corredores de uso não são permitidas atividades industriais.

Córregos tributários é o nome dado aos cursos d'água menores que desaguam em rios principais, é o mesmo que córregos afluentes.

D

Desapropriação é a transferência compulsória da propriedade privada para o Poder Público nos casos de necessidade pública, utilidade pública ou interesse social, mediante indenização prévia e justa em dinheiro, salvo nos casos de área urbana não edificada, subutilizada ou não utilizada, em que o pagamento se dará em títulos da dívida pública e para fins de reforma agrária, em que o pagamento se dará em títulos da dívida agrária.

Direito de preempção é o que confere ao Poder Público municipal a preferência na aquisição de imóvel urbano objeto de compra e venda entre particulares.

Direito de superfície é um instituto que permite que o proprietário, por escritura pública, gratuita ou onerosa, transfira a outrem, por tempo determinado ou indeterminado, o direito de utilização do solo, do subsolo e do espaço aéreo do terreno. É um instituto utilizado entre particulares.

E

Edifício Garagem é um prédio, com um ou mais pavimentos, que se destina exclusivamente a abrigar veículos.

Empresa concessionária é o ente de direito privado que executa atividade de interesse público mediante contrato de concessão firmado com a Administração.

Empreendimentos e atividades com impacto de vizinhança: aqueles que, na sua instalação, causam interferência na comunidade.

Equipamentos comunitários – instalações públicas destinadas a atender às necessidades do modo de vida de uma determinada comunidade.

Equipamentos culturais – edificações e espaços, públicos ou privados, destinados, ou frequentemente utilizados, para a realização de atividades relacionadas à cultura.

Equipamentos sociais – instalações públicas ou privadas destinadas à prestação de serviços voltados ao atendimento das necessidades básicas da população em saúde, educação, cultura, esportes, lazer e recreação, abastecimento e segurança.

Equipamentos urbanos – instalações públicas ou privadas destinadas ao apoio às necessidades da comunidade atendida localizada dentro de uma área urbana.

Estudo de impacto de vizinhança (EIV) / Relatório de Impacto de Vizinhança é um estudo prévio e respectivo relatório, que deve ser realizado quando da implantação de

empreendimentos ou atividades imobiliárias com a finalidade de contemplar os efeitos positivos e negativos quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades.

Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) são instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente exigidos para o licenciamento de determinadas atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente.

F

Fachada Ativa é a fachada da edificação ocupada por uso não residencial, localizada no nível do logradouro público, com aberturas para o logradouro público, com permeabilidade visual, na interface entre as construções e o logradouro, de modo a dinamizar o passeio público, visando promover usos mais dinâmicos dos passeios públicos em interação com atividades instaladas nos térreos das edificações a fim de fortalecer a vida urbana nos espaços públicos.

Faixa elevada é aquela destinada à travessia de pedestre e implantada no trecho da pista, onde o pavimento é elevado, onde se deseja estimular a circulação de pedestre, atendendo critérios e sinalização definidos pela Resolução CONTRAN 495 de 5/6/2014.

Faixa de recuo obrigatório é a distância mínima entre o limite externo da área ocupada pela edificação e a divisa do lote, visando o conforto paisagístico e ambiental do ponto de vista urbanístico e sanitário, sendo que nesta faixa são permitidas construção de muros de divisa; beiras com projeção de até 80 (oitenta) centímetros; rampas de acessibilidade; escadas patamarizadas que acompanham o nível do terreno; implantação de estruturas removíveis, desmontáveis ou temporárias como pisos tipo decks e coberturas com toldos e similares.

Faixa de rolamento ou faixa de trânsito é qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

Faixa *non aedificandi* é um local em que não é permitido nenhum tipo de edificação/construção, excetuados muros de fechamento, não podendo ser executadas rampas de acesso, alocação de padrão de energia elétrica e hidrômetro, sendo considerada faixa de interesse público para execução de futuras melhorias do sistema viário ou outras intervenções urbanísticas, estando sujeita à desapropriação.

Fator de interesse social é uma variável inserida na fórmula de cálculo da contrapartida financeira, para aplicação do instrumento Outorga Onerosa de Direito de Construir, que tem como função isentar da contrapartida, a implantação de usos de interesse público como os de saúde, educação, cultura, esporte e lazer e habitação de interesse social e reduzir de forma significativa a contrapartida financeira para os empreendimentos privados que implantem essas atividades nas macroáreas de ocupação urbana consolidada e de desenvolvimento estratégico.

Fator de Planejamento Urbano é uma variável inserida na fórmula de cálculo da contrapartida financeira, para aplicação do instrumento Outorga Onerosa de Direito de Construir, que tem como função incentivar a implantação de usos residenciais e não residenciais, que atendam as diretrizes estabelecidas para as macroáreas de ocupação urbana consolidada e de desenvolvimento estratégico, visando ao desenvolvimento urbano desejado.

G

Gabarito de altura das edificações – limite máximo, expresso em metros, estabelecido pela legislação urbanística para a altura das edificações de uma determinada área.

Gestão democrática da cidade: a política urbana dos Municípios deve ser realizada com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, utilizando, dentre outros instrumentos, debates, audiências, conferências e consultas públicas sobre assuntos de interesse urbano, iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; no processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo (Câmara dos Vereadores) e Executivo (Prefeitura Municipal) deverão garantir: a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população, a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos e o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

H

Habitação de Interesse Social (HIS) – é aquela destinada à população com renda familiar mensal compatível com os Programas Habitacionais dos Governos Federal e/ou Estadual que podem receber subsídios no financiamento habitacional, promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.

Habitação de Mercado Popular (HMP) – é aquela destinada à população com renda familiar mensal superior aos valores previstos nos Programas Habitacionais dos Governos Federal e/ou Estadual, promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.

Hierarquização do sistema viário é o enquadramento das vias que integram a rede viária municipal em categorias definidas a partir de critérios funcionais e geométricos, de forma hierarquizada.

I

Infraestrutura urbana - O conjunto de redes e equipamentos necessários para sustentar a vida urbana, tais como o sistema viário, redes de água, iluminação pública, esgoto, drenagem, energia elétrica, telefonia, guias, sarjetas e asfalto.

IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) progressivo no tempo: O Estatuto da Cidade prevê que lei municipal específica para área incluída no plano diretor poderá determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios de solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado; se isso não for cumprido nos prazos e condições estabelecidos na lei, o Município poderá aplicar sobre esses terrenos o IPTU progressivo no tempo, ou seja, cada ano que o proprietário deixar de cumprir aquelas exigências, maior será a alíquota aplicada sobre o valor venal do imóvel. A alíquota máxima é de 15%; passados cinco anos sem o cumprimento das obrigações, o Município poderá manter a cobrança pela alíquota máxima ou proceder à desapropriação do imóvel com pagamento em títulos da dívida pública.

L

Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) é o instrumento legislativo que tem por objetivo orientar a elaboração do orçamento público, estabelecendo as metas e prioridades para o exercício financeiro subsequente.

Lei do Orçamento Anual (LOA) é o instrumento legislativo que define a programação anual de gastos do Setor Público.

Leito Carroçável é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento.

M

Macroárea é a divisão territorial do município, de acordo com critérios pré-estabelecidos, que consideram características urbanas, ambientais, sociais e econômicas similares em relação à política de desenvolvimento urbano;

Macrozona é a divisão territorial do Município, de acordo com critérios pré-estabelecidos, que considera as características ambientais e geológicas relacionadas à aptidão para a urbanização;

Macrozoneamento é o instrumento que define a estruturação do território em face das condições do desenvolvimento socioeconômico e espacial do Município, consideradas a capacidade de suporte do ambiente e das redes de infraestrutura para o adensamento populacional e à atividade econômica, devendo orientar a Política de Desenvolvimento no sentido da consolidação ou reversão de tendências quanto ao uso e ocupação do solo.

Manancial de abastecimento público é a fonte de água doce superficial ou subterrânea utilizada para consumo humano ou desenvolvimento de atividades econômicas

Manejo é todo e qualquer procedimento que vise assegurar a conservação da diversidade biológica e dos ecossistemas.

Mobilidade urbana: é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

Município é o Território que compreende a área urbana e a área rural;

O

Ocupação Urbana Rarefeita: Locais onde as propriedades são subutilizadas, mal utilizadas ou não utilizadas, não atendendo a função social da propriedade.

Operações urbanas consorciadas: é o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental; para ser utilizada pelo Município, é necessária a previsão no plano diretor e de uma lei municipal específica regulamentando essas ações; os recursos obtidos com essas operações só poderão ser aplicados na própria operação.

Outorga onerosa do direito de construir: é o direito que será conferido ao proprietário de imóvel para que este possa construir acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário na forma de lei municipal específica.

P

Parâmetro urbanístico critério, geralmente definido mediante instrumento legislativo, para a organização e controle do uso e ocupação do solo em áreas urbanas.

Parcelamento do Solo qualquer divisão do solo, com ou sem abertura de logradouros públicos, de que resultem novas unidades imobiliárias.

Parque de bolso compreende pequenas áreas equipadas com mobiliário urbano, com ou sem vegetação, destinadas à leitura, ao lazer e ao convívio das pessoas, geralmente inseridas em terrenos próximos ao local de trabalho e de moradia, consideradas como “sala de estar de uso público ao ar livre”.

Parque linear é o resultado de intervenção urbanística e ambiental que visa à conservação e recuperação dos cursos d’água e respectivas faixas de preservação e proteção ambiental, constituindo-se em elemento importante para a mitigação de enchentes na região urbana e elemento de lazer e recreação da população moradora no seu entorno.

Parque urbano é a área pública, dotada de atributos naturais parcialmente preservados, antropizados ou descaracterizados em relação as suas condições originais, parcial ou completamente urbanizada, destinada ao lazer ativo e contemplativo, à prática de esportes e atividades recreativas e culturais da população.

Praça é o elemento referencial e cênico da paisagem da cidade, exercendo importante papel de identidade do bairro ou da rua, sendo objeto de embelezamento urbano, resgatando a imagem da natureza na cidade

R

Regularização fundiária, ação ou conjunto de ações visando à regularização urbanística e jurídico-legal de um terreno ou assentamento.

Requalificação urbana, ação ou conjunto de ações visando conduzir um determinado espaço a um novo padrão de qualidade urbana.

Reserva Legal é a área do imóvel rural que deve ser coberta por vegetação natural e que pode ser explorada com o manejo florestal sustentável. Ela varia de acordo com o bioma em que está a propriedade.

Retrofit – é o processo de requalificação e revitalização de antigos edifícios, aumentando sua vida útil, usando tecnologias avançadas em sistemas prediais e materiais modernos, observando as restrições urbanísticas e edilícias, em especial, às referentes à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.

Risco é a probabilidade de que se produzam consequências prejudiciais, eventuais perdas de vidas, feridos, destruição de propriedades e meios de vida, transtornos da atividade econômica ou danos ao meio ambiente, como resultado da interação entre as ameaças de um evento adverso que pode ser natural ou provocado pelo homem (atividades humanas) e as condições de vulnerabilidade.

S

Servidão de luz é um direito, decorrente de um ato de vontade, concedido pelo proprietário de um terreno ao seu vizinho, visando garantir a iluminação e ventilação em edificações construídas a menos de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) da divisa, que deverá estar registrada em Cartório de Registro de Imóveis.

Servidão de passagem, ou de trânsito, é um direito, decorrente de um ato de vontade, concedido pelo proprietário de um terreno ao(s) seu(s) vizinho(s), de transitar(em) em local estabelecido em sua propriedade, por conveniência de acesso, que deverá estar registrada em Cartório de Registro de Imóveis.

Servidão Sanitária é uma faixa *non aedificandi* pertencente ao lote ou gleba, que objetiva permitir o escoamento de esgotos sanitários e água pluvial, que deverá estar registrada em Cartório de Registro de Imóveis.

T

Taxa de Ocupação é o percentual do lote que poderá ser ocupado pela edificação.

Terra Urbanizada é aquela dotada de todas as infraestruturas: viária, transporte, saneamento básico, equipamentos comunitários, serviços públicos e qualidade ambiental.

Teto Verde, também conhecido como **telhado verde**, consiste num sistema artificial de construção de coberturas de edifícios, habitações ou mesmo estruturas de apoio, sobre as quais são aplicados diversos tipos de materiais e vegetação, visando o conforto térmico da edificação.

Transferência do direito de construir: é uma autorização que será fornecida pelo Poder Público Municipal aos proprietários de imóvel urbano, privado ou público, de exercer em outro local ou vender o estoque construtivo e o direito de construir excedentes, desde que o referido imóvel seja considerado necessário para os fins de: implantação de equipamentos urbanos e comunitários; preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural; servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas para a população de baixa renda e habitação de interesse social.

U

Unidade de Conservação Ambiental é o espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção, conforme o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), criado pela Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000.

Uso Misto é um espaço ou empreendimento que apresenta mistura de usos e de atividades, de características residenciais, comerciais ou de prestação de serviços.

Uso sustentável é a exploração do ambiente de maneira a garantir a perenidade dos recursos ambientais renováveis e dos processos ecológicos, mantendo a biodiversidade e os demais atributos ecológicos, de forma socialmente justa e economicamente viável (Lei nº 9.985/00, art. 2º, XI).

V

Via Arterial interliga os diversos bairros do Município, promovendo ligações urbanas de média distância, articulando-se com vias expressas e com outras vias arteriais, apresentando interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais.

Via Coletora é aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito local e de passagem, possibilitando o trânsito entre bairros do Município, permite acesso direto aos lotes lindeiros.

Via Coletora de Conexão é aquela que estabelece a conexão entre as vias de trânsito rápido e entre vias arteriais por meio de conexão controlada.

Via Expressa promove a ligação entre o sistema rodoviário interurbano com o sistema viário urbano, com tráfego ininterrupto em sentido único, com controle total nas interseções em desnível, condicionando o acesso aos lotes por meio de via Marginal.

Via Local é aquela com trânsito local que dá acesso às moradias, às atividades comerciais e de prestação de serviços permite acesso direto ao lote.

Via Marginal é a via paralela à via expressa, por onde dá-se o acesso aos lotes e a circulação de transporte público coletivo.

Via Parque é aquela que estabelece a conexão viária privilegiando as condições topográficas integrando áreas vegetadas, criando percursos sinuosos, que reduzem a velocidade operacional, permitindo ao usuário o desfrute da paisagem.

Via de Pedestre é uma faixa pública, limdeira ao lote, que objetiva a melhoria da circulação de pedestres, que deverá ter largura mínima de 3 (três) metros.

Via Sanitária é uma faixa pública, limdeira ao lote, que objetiva permitir o escoamento de esgotos sanitários e água pluvial.

Vizinhança o meio humano, o meio físico e o meio biótico onde vive o agrupamento populacional que sofrerá o impacto do licenciamento de uma obra, nos termos desta Lei;

Vizinhança imediata: aquela instalada na(s) quadra(s) em que o empreendimento proposto se localiza;

Vizinhança mediata: aquela situada na área de influência do projeto e que por ele pode ser atingida, possuindo um raio de abrangência de até 500,00m (quinhentos metros) de interferência do empreendimento ou atividade;

Quadro 02 – Características Físico-Operacionais das Vias segundo categorias

CARACTERÍSTICAS	UNID.	REDE VIÁRIA ESTRUTURAL			REDE VIÁRIA COMPLEMENTAR			
		EXPRESSA	ARTERIAL	VIA MARGINAL	COLETORAS DE CONEXÃO	COLETORA	LOCAL – sentido único	LOCAL – sentido duplo
Velocidade diretriz (máxima)	km/h	80	50	50	50	40	30	30
Mínimo de faixas de tráfego, por sentido	un	2	2	2	1	1	1	1
Faixa externa de segurança/serviços	m	0,50	0,50	0,50	-	-	-	-
Faixa interna de segurança	m	0,50	0,50	0,50	-	-	-	-
Largura mínima do canteiro central	m	16,0 ¹	8,0	-	-	-	-	-
Largura da faixa lateral de domínio	m	27,0 ¹	14,0	-	-	-	-	-
Largura da faixa de rolamento	m	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	4,00	3,00
Raio mínimo de curva	m	375	150	120	90	70	-	Variável ²
Rampa máxima	%	4 ¹	8	8	10	12	12	12
Largura mínima do passeio	m	5,00 na lateral da VM	4,00	4,00	3,00	3,50	3,00	3,00

CARACTERÍSTICAS	UNID.	REDE VIÁRIA ESTRUTURAL				REDE VIÁRIA COMPLEMENTAR			
		EXPRESSA	ARTERIAL	VIA MARGINAL	COLETORAS DE CONEXÃO	COLETORA	LOCAL - sentido único	LOCAL - sentido duplo	
Pontos de parada de ônibus	-	Permitido apenas na VM	Permitido - Prioritário	Permitido - Prioritário	Permitido - Prioritário	Permitido - Prioritário	Permitido - Não-Prioritário	Permitido - Não-Prioritário	
Acesso às propriedades adjacentes	-	Através de VM	Direto sob controle	Direto	Direto	Direto	Direto	Direto	
Ciclovia	Local	--	Centro central	Ao lado da calçada	Nos 2 lados da via	Nos 2 lados da via	Ciclofaixa compartilhada	Ciclofaixa compartilhada	
	m	--	3,00	3,00	2,50	2,50	--	--	
Estacionamento	Local	--	Ao lado da calçada	Ao lado da calçada	Nos 2 lados da via	Nos 2 lados da via	Nos 2 lados da via	Nos 2 lados da via	
	m	--	3,00	3,00	2,50	2,50	2,50	2,50	

¹ Poderá ser ajustada pelo Plano Funcional da Via (incluindo ciclovia, passeio, estacionamento, arborização e iluminação)

² Igual ou superior à largura do leito carroçável (faixa de rolagem e estacionamento)

³ Esse Quadro pode ser alterado na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Quadro 03 – Zoneamento, Coeficiente de aproveitamento e Taxas de Ocupação

SIG LA	IDENTIFICA ÇÃO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		
		MINI MO	BASI CO	MAXI MO
ZONEAMENTO RESIDENCIAL				
ZR1	Conjuntos Residenciais de Interesse Social 1	0,20	1,0	1,0
ZR1-1	Conjuntos Residenciais de Interesse Social com Ruas Comerciais	0,20	1,0	1,0
ZR1-2	Conjuntos Residenciais de Interesse Social 2	0,20	1,0	2,0
ZR2	Loteamentos Residenciais com Ruas Comerciais - Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade	0,20	1,0	2,0
ZR3	Loteamentos Estritamente Residenciais - Zona Exclusivamente Residencial de Baixa Densidade	0,10	1,0	1,0
ZR4	Loteamentos e Condomínios Fechados - Zona Exclusivamente Residencial de Baixa Densidade	0,10	1,0	1,0
ZCH	Zona Residencial de Chácaras de Baixa Densidade	0,05	0,3	0,3
ZONEAMENTO DE USO MISTO				
ZUI	Zona Urbana Isolada - Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade	0,10	1,0	1,0

ZM	Zona de Uso Misto - Zona Predominantemente Residencial de Baixa ou Média Densidade	0,10	1,0	3,0
ZBV	Bolsões de Verticalização - Zona Predominantemente Residencial de Alta Densidade	0,10	1,0	4,0
ZCB	Zona Centralidade de Bairro - Corredores de Uso	0,10	1,0	4,0
ZCV	Zona Centralidade em Via Pública - Corredores de Uso	0,10	1,0	3,0
ZONEAMENTO CENTRALIDADE MUNICIPAL				
ZC-1	Zona de Preservação Cultural - Imóveis Contidos no Entorno do Theatro Municipal ¹	0,05	1,0	1,5
ZC-2	Zona Centralidade Municipal - Área com edifícios com mais de 12 metros de altura de uso misto	0,20	1,0	4,0
ZC-3	Zona Centralidade Municipal - Área com recuo para edifícios com mais de 12 metros ²	0,20	1,0	4,0
ZONEAMENTO INDUSTRIAL				
ZI-1	Zona de Desenvolvimento Tecnológico - Polo Industrial e Agroindustrial	0,20	1,0	2,0
ZI-2	Zona Predominantemente Industrial - Indústrias Isoladas	0,20	1,0	1,5
DEMAIS ZONAS				

ZUS	Zona de Uso Sustentável Agropecuário - Zona de Uso Sustentável Agropecuário	N.A.	0,1	0,20
ZCA	Zona de Conservação Ambiental - Zona de Conservação Ambiental	N.A.	0,05	0,20
ZUE	Zona de Uso Especial	N.A.	0,5	2,0
ZEM	Zona de Exploração Mineral	N.A.	0,1	0,20

¹ Sujeitos a prévia autorização do CONDEPHAAT

² Recuo mínimo de 2,0 (dois) metros para cada divisa

Quadro 04 – Fator de Incentivo Social (FIS)

FATOR DE INCENTIVO SOCIAL – FIS¹

USO	Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada	Macroárea de Desenvolvimento Estratégico	Macroárea Ocupação Urbana a Qualificar
Habitação (por unidade habitacional)			
Residência até 70 m ²	0,20	0,20	0,0
70 m ² < Residência ≤ 100 m ²	0,50	0,50	0,0
100 m ² < Residência ≤ 200 m ²	0,75	0,50	0,0
Residência > 200 m ²	1,00	0,75	0,0
Instituições Públicas			
Hospitais Públicos, Unidades de Saúde Públicas	0,0	0,0	0,0
Escolas e Creches Públicas	0,0	0,0	0,0
Instituições Culturais, Esportes, Lazer e Adm. Pública	0,0	0,0	0,0
Entidades mantenedoras sem fins lucrativos			

Hospital e clínica sem fins lucrativos	0,1	0,0	0,0
Universidade e Faculdade	0,1	0,0	0,0
Saúde, Educação, Esporte, Cultura e Lazer	0,1	0,0	0,0
Outras Entidades/Instituições sem fins lucrativos	0,1	0,0	0,0
Outras Entidades/Instituições			
Hospitais, clínicas e instituições de saúde	1,0	0,0	0,0
Instituições de Ensino	1,0	0,0	0,0
Indústrias de Tecnologia ²	1,0	0,0	0,0
Indústrias em geral ²	1,0	0,0	0,0
Equipamentos Culturais	0,2	0,0	0,0
Edificações Comerciais e de Prestação de Serviços	0,5	0,1	0,0
Uso Misto/Fachada Ativa ²	0,5	0,0	0,0
Centralidade de bairro ³	1,0	0,5	0,0
Edifício Garagem	0,1	0,1	0,0

Nota 1: O Fator Incentivo Social varia de 0 (zero) a 1,0 (um).

Nota 2: Deverá obedecer o zoneamento e posturas urbanísticas do local

Nota 3: Centralidade de bairro/ruas principais: Conjunto de equipamentos que mesclam atividades comerciais, prestação de serviços e institucionais.

Quadro 05 – Fator de Planejamento Urbano (FPU)

FATOR DE PLANEJAMENTO URBANO (FPU) POR MACROÁREA¹

Macroáreas	Uso Residencial	Uso Misto	Uso Não Residencial
Macroárea de Ocupação Urbana Consolidada	1	1	1
Macroárea de Desenvolvimento Estratégico	1	1	1

Macroárea de Ocupação Urbana a Qualificar	1	1	1
---	---	---	---

Nota 1: FPU - varia de 0 (zero) a 1 (um)

ANEXO 02

Mapa 01 - Sistema Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes

Mapa 02 – Sistema Viário Estrutural

Mapa 03 – Sistema Viário – Melhoramentos e Intervenções Viárias

Mapa 04 - Sistema de Transporte de Passageiros

Mapa 05 – Macrozoneamento

Mapa 06 – Macrozona de Estruturação Urbana

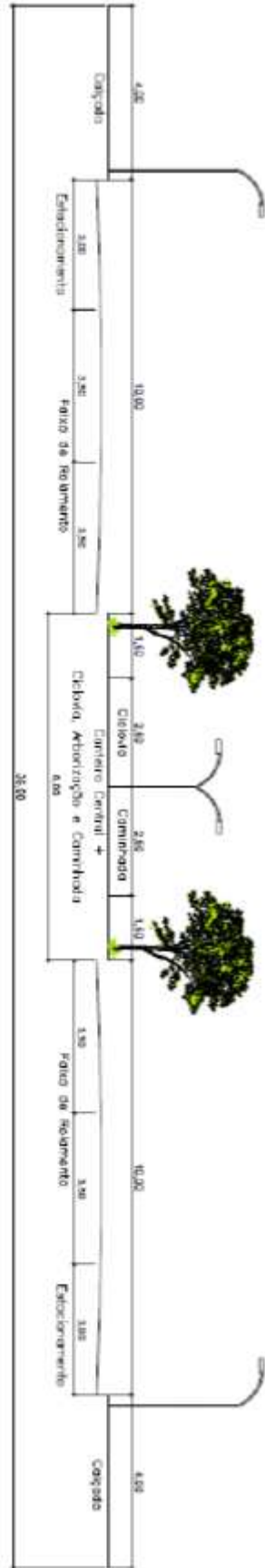
Mapa 07 – Macrozona de Conservação Ambiental e Produção Agropecuária

Mapa 08 – Instrumentos de Política Urbana

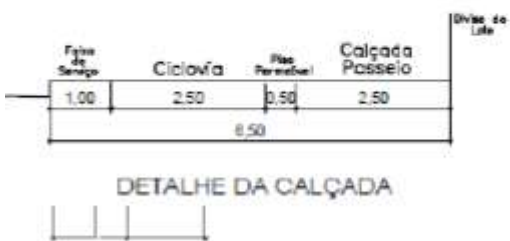
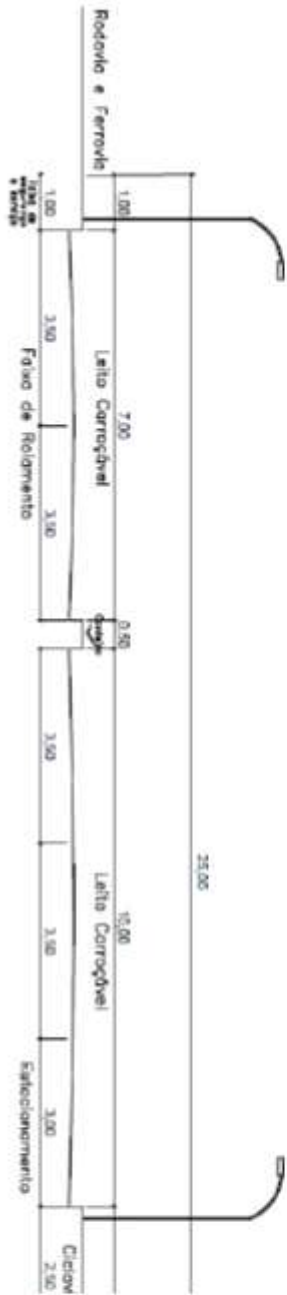
Mapa 09 – Áreas Sujeitas a Risco de Inundação

ANEXO 03 – Croquis das Características Físico-Operacionais Mínimas das Vias, segundo categorias

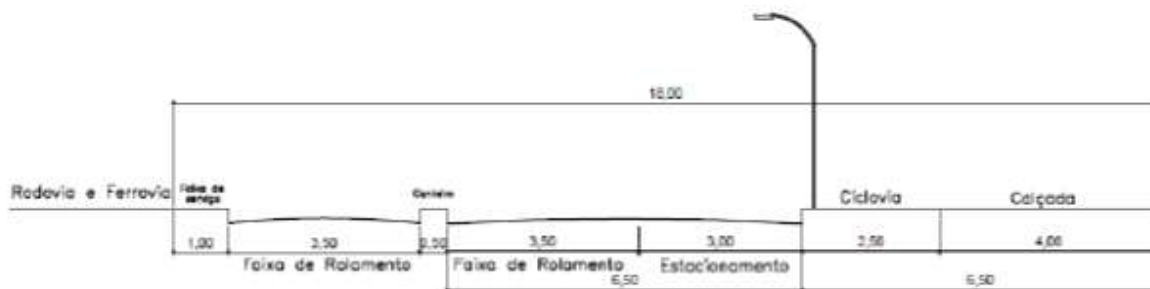
AVENIDA ARTERIAL



AVENIDA MARGINAL DUPLO SENTIDO



AVENIDA MARGINAL DUPLO SENTIDO



Coletora
e
Coletora de Conexão
Obs.: Novos Loteamentos

Duplo Sentido



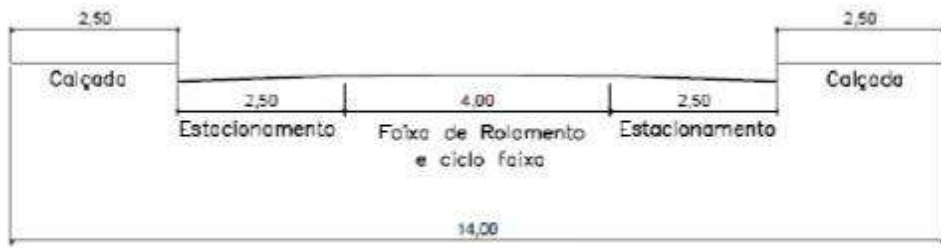
Local
Novos Loteamentos

Sentido Duplo



Local

Sentido Duplo



Local

Sentido Único

ANEXO 04 - Descrição do Perímetro Urbano

Tem início na confluência da ponte de arco e a margem direita do Rio Jaguari Mirim; deste ponto, segue por este rio, à montante, até a divisa entre as glebas: 01-C2-A, de matrícula 71.039, propriedade de Ponto Alto Empreendimentos Imobiliários Ltda., e D, de matrícula 46.964, propriedade de Efraim Ferreira Costa e Alida Cristina Felipe Batista Costa; deste ponto, deflete à esquerda, segue em linha reta, nas divisas das glebas citadas e na Gleba 01-C4, de matrícula 68.885, propriedade de Ponto Alto Empreendimentos Imobiliários Ltda., até o acesso a olaria; deste ponto, deflete à esquerda, segue por esse acesso, em linha reta, na divisa da gleba D até a Rua Cândida Luzia Primola de Souza, no loteamento Jardim das Acácias; deste ponto, segue na divisa entre a gleba e o loteamento citados até a Área Verde 01, do loteamento Jardim das Tulipas; deste ponto, deflete à direita, segue em linha reta, na divisa da referida gleba e a Área Verde 01 até o ponto de divisa entre os citados e o Sítio São José, de matrícula 19.038; deste ponto, segue em linha reta, atravessando esta propriedade até encontrar a Estrada Municipal; deste ponto, deflete à esquerda, segue pela estrada, até a divisa entre a matrícula 37.641, propriedade de Waldenir Newton Sanches Carbonara e Maria Cecilia Gonçalves Ferreira Carbonara, e o loteamento Jardim Aurora. Segue a divisa entre o loteamento e a propriedade citada até o ponto de divisa entre os imóveis citados anteriormente e o imóvel de matrícula 66.914, propriedade de Olier Patiani de Carvalho e Marilei de Lourdes Correa de Carvalho. Deste ponto, deflete à esquerda, segue na divisa da referida propriedade e o loteamento Jardim Aurora até o imóvel de transcrição 55.101, propriedade doada ao município. Deste ponto, deflete à direita, segue na divisa entre a propriedade doada ao município e o imóvel de matrícula 66.914, propriedade de Olier Patiani de Carvalho e Marilei de Lourdes Correa de Carvalho, até o ponto de divisa entre os imóveis citados anteriormente e a propriedade de matrícula 35.105, propriedade de Neyde de Andrade Figueiredo. Deste ponto, deflete à esquerda, e segue na divisa entre o imóvel doado ao município e o imóvel citado anteriormente até o ponto de divisa entre esses imóveis e a matrícula 55.238, propriedade de Vida Nova São João Empreendimentos Imobiliários Ltda. Deste ponto, segue entre o imóvel doado ao município e o citado anteriormente até o ponto de divisa entre esses imóveis e a matrícula 55.239, propriedade de Ademir Sardela e Outros. A partir deste ponto, deflete à esquerda, segue na divisa entre o imóvel doado e o imóvel citado anteriormente até o ponto de divisa entre esses imóveis e a área remanescente do imóvel doado ao município. Deste ponto, segue na divisa entre a propriedade doada ao município e a área remanescente até a divisa com o Loteamento Jardim Aurora. Deste ponto, segue nos limites dos loteamentos Jardim Aurora e Nova União com as divisas das seguintes propriedades: área remanescente do imóvel doado ao município, de transcrição 55.101; imóvel de matrícula 55.239, propriedade de Ademir Sardela e Outros; imóvel de matrícula 67.210, propriedade de Luiz Francisco Amaral Junqueira da Costa e Outros; imóvel de matrícula 50.104, propriedade de Valdir Marques e Ana Maria Vasques Marques; imóvel de matrícula 67.209, propriedade de Luiz Francisco Amaral Junqueira da Costa e Outros. Após a divisa com a área anterior, o perímetro urbano segue até o córrego, deflete à esquerda, percorrendo este córrego, no imóvel de matrícula 59.032, propriedade de Oswaldo Lorette, até o açude. Deste ponto, segue contornando o açude e seguindo o córrego, no

imóvel de matrícula 67.209, propriedade de Luiz Francisco Amaral Junqueira da Costa e Outros até a divisa com o imóvel de matrícula 54.488, propriedade de Maria Regina Bernardes Scanavachi e Outros. Deste ponto, segue até a Rodovia Municipal José Ruy de Lima Azevedo, na divisa do Loteamento Jardim Nova União com o imóvel citado anteriormente, e posteriormente, na divisa com a propriedade de Maria Cecília Azevedo Malheiro, matrícula 35.307.

Deste ponto, deflete à direita e segue pela rodovia, confrontando com o imóvel citado anteriormente, por 365 m. Deste ponto, deflete à esquerda, cruza a rodovia e, segue o caminho entre o Loteamento Jardim das Rosas e o imóvel de matrícula 35.998, propriedade de Maria Cecília Azevedo Malheiro até o ponto de divisa deste e o imóvel de matrícula 52.277, propriedade de Sylvania de Oliveira Azevedo Rodrigues. A partir deste ponto, deflete à esquerda, segue entre os imóveis citados por 75 m, e em seguida deflete à direita, segue, até o córrego da Bomba. Do córrego, deflete à esquerda, segue percorrendo 336 m, para depois defletir à direita, em linha reta, passando por dentro do imóvel de matrícula 52.277, até a divisa dos loteamentos Portal da Aliança e o Portal da Aliança II. Deste ponto, deflete à direita, segue na divisa entre o Portal da Aliança II e os respectivos imóveis: matrícula 52.277, propriedade de Maria Cecília Azevedo Malheiro; Fazenda Aliança SA; e matrículas 13.906 e 55.302, propriedade de Délcio Balestero Aleixo e Beatriz Carvalho Aleixo, até a divisa com a gleba remanescente do referido loteamento. Deste ponto, o perímetro urbano segue na divisa das matrículas 13.906 e 55.302, e a gleba remanescente do Portal da Aliança II até a Estrada Vicinal Euclides Dotta (antiga Estrada da Fazenda Aliança). Deste ponto, cruza a estrada e segue na divisa entre a outra parte do imóvel de matrículas 13.906 e 55.302 e o imóvel de matrícula 52.418, propriedade de Delvo Fabri e Carmen Aparecida Martins Fabri, até um aflente do córrego São João. Deste, deflete à direita, segue até a Estrada Vicinal Euclides Dotta (Antiga Estrada da Fazenda Aliança). Deste ponto, deflete à esquerda, segue pela estrada, passando por um açude, e seguindo por um caminho no imóvel de matrícula 42.716, propriedade de Fazenda Aliança Ltda até a divisa com o imóvel de matrícula 9.380, propriedade de José Pedro Marcondes de Oliveira e Outros. Deste ponto segue na divisa entre o imóvel citado anteriormente e o imóvel de matrícula 62.276, propriedade de Destaque Participações e Empreendimentos Ltda. Deste ponto segue na divisa do imóvel citado anteriormente e o imóvel de matrícula 9.381, propriedade de Zezito Agrícola, Empreendimentos, Administração, Ministração e Participações de Bens Imóveis e Patrimoniais Ltda até a divisa com a matrícula 1.034, de propriedade de Ester Marchiori Escobar e Outros. A partir deste ponto, o perímetro urbano segue a divisa entre o imóvel citado anteriormente e o seguintes imóveis: matrícula 9.381, propriedade de Zezito Agrícola, Empreendimentos, Administração, Ministração e Participações de Bens Imóveis e Patrimoniais Ltda., matrícula 9.383, propriedade de Geraldo de Andrade Oliveira e Samira Hui de Oliveira; matrícula 2.779, remanescente da gleba que originou o Jardim das Paineiras, propriedade de Luiz Vilela de Andrade; e divisa com o Loteamento Jardim das Paineiras. A partir deste ponto, segue confrontando com o loteamento até a divisa do município com Águas da Prata. Deste ponto, deflete à esquerda e segue pela divisa entre os dois municípios até encontrar o imóvel de matrícula 38.397, de propriedade de HJG Agrícola Ltda. Deste ponto, deflete à esquerda, segue pela divisa do imóvel citado até a

ferrovia, defletindo à direita e seguindo por esta até o imóvel de matrícula 7.681, propriedade de Wagner José Beraldo. Deste ponto, deflete à direita, segue na divisa entre o imóvel citado anteriormente e a matrícula 38.397 até o Ribeirão da Prata. Do ribeirão, deflete à esquerda, segue, por este, até a divisa com os imóveis de matrículas: 32.654, propriedade de Ana Corradelo, e matrícula 2.593, propriedade de Marco Antônio Sargaço Cotrim e Outros. Deste ponto, deixa o ribeirão e segue até a Estrada Vicinal Benedito Borges de Carvalho (antiga Estrada da Pedra Balão), passando nas divisas dos imóveis citados anteriormente e nos limites dos imóveis: matrícula 32.655, propriedade de César Luís Teixeira Corradelo e Outros, e matrícula 19.657 (Fazenda Emboaba), propriedade de Luiz Antônio Nogueira. Na estrada citada anteriormente, deflete à esquerda e segue, por esta, na divisa com a matrícula 2.593 até a divisa com o imóvel de cadastro 7-74-2-1 e matrícula 44.874, propriedade de Eribert José de Souza. Deste ponto, cruza a estrada e segue na divisa entre os imóveis: matrícula 58.272, propriedade de Eugênia Maria Gomes Nogueira e matrícula 3.704, propriedade de Antônio Celso Consentine e Outros. Do ponto de divisa entre esses imóveis e do imóvel de matrícula 6.649, propriedade de João Moacir Avilés Bovo e Outros, segue em linha reta até o córrego. Deste ponto, segue, à jusante, por este córrego passando pelos imóveis: matrícula 6.649, propriedade de João Moacir Avilés Bovo e Outros; matrícula 49.676, propriedade de Vantuirdes Felisberto dos Reis e Maria Aparecida Estevam dos Reis; matrícula 29.481, propriedade de José Pedro Fernandes Campana e Outros; e matrículas 55.904 e 55.890, propriedade de Érika Maciel Fonseca até a Estrada Velha da Vargem.

Deste ponto, deflete à direita e segue, por esta estrada, confrontando com o imóvel de matrícula 50.505, propriedade de João Moacir Avilés Bovo e Outros por 830 m, para depois defletir à esquerda, cruzar a estrada e seguir na divisa entre o imóvel de matrícula 37.610, propriedade da SABESP - Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) e o imóvel de matrícula 27.346, propriedade Luiz Carlos Nogueira Bogus e Outros. Após essa divisa, o perímetro segue nos limites entre a ETE e o imóvel de matrícula 17.369, propriedade da AES TIETE S/A até alcançar a margem direita do Rio Jaguari Mirim. Deste ponto, deflete à esquerda, segue a montante do rio confrontando com a matrícula 37.610 por 322 m até cruzar o rio e seguir na divisa na matrícula 18.763, propriedade de Heiden Frare. Após confrontar com o imóvel anterior, o perímetro cruza a Estrada da Pedra Rachada e segue na divisa do imóvel de matrícula 22.655, propriedade de Adilson de Oliveira Castro e Márcia Aparecida Mucin Castro, até a divisa com o imóvel de matrículas 1.959 e 29.444, propriedade de Dimas Ângelo Gomes e Outros. Deste ponto, deflete à esquerda, segue até a Estrada da Pedra Branca confrontando com os imóveis: matrículas 1.959 e 29.444; a matrícula 36.756, propriedade de Divina Dornelas Neves e Outros; matrícula 20.381, propriedade de Gustavo Morais Silva; matrícula 33.223, propriedade de Almir Montouro e Outros; matrícula 4.443, propriedade de Paulo Sérgio Giannelli Bruno e Trezia Ieda Ballerini Bruno; matrícula 18.848, propriedade de Magnólia Parreira da Silva; matrícula 2.341, propriedade de Márcia Locks Junqueira e Outros; matrícula 10.599, propriedade de Pedro Nalli e Octávio Nalli; matrícula 17.368, propriedade de Participações Santo Antônio Ltda., matrícula 33.383, propriedade de Maria Inês Dornelas Câmara Rodrigues e Olívio Rodrigues. Após confrontar com as propriedades anteriores, o perímetro segue, defletindo à direita, pela Estrada da Pedra Branca até a divisa com a matrícula 4.008,

propriedade de Sônia Maria Borges Franklin Trovatto. Deste ponto, deflete à esquerda, segue até a Estrada Vicinal João Batista Merlin, confrontando com os seguintes imóveis: matrícula 4.008; matrícula 9.309, propriedade de Valdei Samonetto e Outros; matrícula 702, propriedade de Antônio Celestino Neto e Luci Marcondes de Oliveira; matrícula 52.214, propriedade de Dimas Ângelo Gomes e Outros; matrícula 31.194, propriedade de José Flávio de Souza; matrícula 31.159, propriedade de Delvo Aparecido Degrava e Ana Maria Bernardino Flora Degrava. Após confrontar com as propriedades anteriores, o perímetro segue, defletindo à direita, pela Estrada Vicinal João Batista Merlin até a Rodovia SP-344 São João / Vargem G. do Sul.

Do cruzamento da rodovia com a estrada vicinal, a linha perimetral deflete à esquerda, e segue pela rodovia, até defletir à direita, e seguir pela Estrada da Capituva. Da referida estrada, segue por esta até a divisa com a matrícula 54.757, propriedade de Nelson Rehder Rossetti. Deste ponto, deflete à esquerda, segue, em direção ao Ribeirão dos Porcos, passando nas divisas do imóvel anterior e do imóvel de matrícula 1.898, propriedade de Celso Cavalari.

Do ribeirão, segue à montante até encontrar seu afluente da margem esquerda – córrego Campo Triste ou Santa Helena; por este córrego segue até seu afluente da margem direita. Por este afluente, segue até a sua nascente; desta segue, em linha reta até a Estrada Municipal da Fortaleza; Desta estrada, o perímetro segue nas divisas dos imóveis: matrícula 3.397, propriedade de Palmyro Ferranti Júnior; matrículas 4.985 e transcrições (36.807, 36.808, 42.915), propriedade dos sucessores de Carlos Coelho Netto; matrícula 1.761, propriedade de Amador Vaz de Lima e Outros; matrícula 22.274, propriedade de Célia Domingos de Lima; matrícula 20.597, propriedade de José Biazotto Sobrinho; matrícula 6.532, propriedade de Maércio Biazoto e Outros; e matrícula 1.578, propriedade de Argentina Correia Biazotto, até o ponto de divisa entre os dois imóveis citados anteriormente na Estrada do Tapico Biazotto. Deste ponto, deflete à direita, segue por essa estrada até o ponto de divisa entre a matrícula 1.578 e a matrícula 52.611, propriedade de Luis Safariz Filho. Deste ponto, deflete à direita, segue nos limites entre os imóveis citados até o ponto de divisa destes com o imóvel de matrícula 22.274, propriedade de Célia Domingos de Lima. Deste ponto, deflete à esquerda, segue confrontando com os imóveis de matrículas 22.274 e 52.611, citadas anteriormente, até o ponto de interseção das divisas entre os imóveis de matrículas: 52.615, propriedade de Marco Antônio Tarifa de Lima e Lígia Nasser de Rezende, 54.357, propriedade de Andrenilza Bernardino Gimenes e Outros, e 54.356, propriedade de Antônio Carlos Ciancaglio e Outros. Deste ponto, o perímetro segue até o 3º (terceiro) afluente da margem direita do Ribeirão dos Porcos, confrontando com os imóveis de matrículas: 54.356 e 54.357, citadas anteriormente; 52.610 e 52.612, propriedade de Andrenilza Bernardino Gimenes. Deste afluente do ribeirão, segue pela margem direita, até sua nascente. Desta, o perímetro segue, em linha reta, até a Rodovia SP-342 São João / Espírito Santo do Pinhal. Da rodovia, deflete à esquerda, segue até a confluência da ponte de arco e a margem direita do Rio Jaguari Mirim, ponto onde teve início e finda esta descrição.

ANEXO 05 – Empreendimentos ou Atividades Sujeitos à elaboração de EIV e RISMI

Deverão ser objeto de prévio Estudo de Impacto de Vizinhança e/ou Relatório de Impacto no Sistema de Mobilidade e Infraestrutura Urbana:

Art. 1º.I. empreendimentos públicos ou particulares, que por suas características peculiares de porte, natureza ou localização possam ser geradores de grandes alterações no seu entorno;

Art. 2º.II. empreendimentos privados, que por suas características peculiares de porte, natureza ou localização possam ser geradores de grandes alterações no seu entorno;

Art. 3º. III. empreendimentos beneficiados por alterações das normas de uso, ocupação ou parcelamento vigentes na zona em que se situam, em virtude da aplicação de um ou mais instrumentos urbanísticos previstos em lei municipal específica.

	EIV	RISMI
Atividades e Empreendimentos	Porte (m²)/ Capacidade	Porte (m²)/ Capacidade
Uso Institucional		
1.1 Administração pública, defesa e seguridade social	≥ 3.000 m ² de área computável	≥ 1.000 m ² de área computável
1.2 Educação e pesquisa (escolas, creches, universidades, faculdades, centros de pesquisa, e outros similares)	≥ 2.000 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área de computável
	≥ 500 alunos por turno/período	≥ 250 alunos por turno/período
1.3 Saúde (unidades de saúde e pronto atendimento, consultórios médicos, clínicas, centros de especialidades médicas, laboratórios e centros de diagnóstico, hospitais, e outros similares)	≥ 2.000 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
	> 20 leitos	
1.4 Serviços sociais (entidades filantrópicas, assistenciais)	≥ 3.000 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
1.5 Resíduos sólidos, esgoto e serviços conexos localizados dentro do perímetro urbano (centros de gerenciamento de resíduos, usinas de tratamento e co-processamento de resíduos, estações de transbordo, estações tratamento de esgotos e outros similares)	Qualquer área	Qualquer área
1.6 Centro cultural ou de convenções, museu, locais de culto e organizações associativas (sociais, políticas, religiosas, etc.), ou outros locais de reunião com capacidade superior a 300 pessoas	≥ 300 pessoas	≥ 300 pessoas

1.7 Cinema, teatro, auditório, locais de eventos e similares	≥ 2.000 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
	> 300 pessoas	> 100 pessoas
1.8 Atividades desportivas e outras atividades relacionadas ao lazer	≥ 5.000 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
1.9 Água, eletricidade, gás e outras fontes de energia (transmissão, extração, captação), no perímetro urbano	≥ 1.000 m ² de área computável	≥ 1.000 m ² de área computável
1.10 Instituições penais e unidades de internação/reabilitação e de atendimento socioeducativo	Qualquer área	Qualquer área
1.11 Institucionais diversos: Associações, clubes de serviços, etc.	≥ 5.000 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
1.12 Loteamentos comerciais ou industriais	≥ 70.000 m ² de área parcelada	≥ 35.000 m ² de área parcelada
1.13 Cemitérios, crematórios e afins	Qualquer área	Qualquer área
Comercial de Bens e Serviços		
2.1 Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas	≥ 2.500 m ² de área construída	≥ 750 m ² de área construída
2.2 Comércio e varejo de combustíveis (considerar pátio de manobras, atividades complementares e de apoio)	≥ 2.500 m ² de área	≥ 400 m ² de área
2.3 Intermediários do comércio (depósitos, entrepostos e armazéns) e comércio por atacado	≥ 2.500 m ² de área computável	≥ 400 m ² de área computável
2.4 Comércio varejista		
2.4.1 Comércio varejista (hipermercados, supermercados, centros comerciais, shoppings centers, galerias, feiras, etc.)	≥ 2.500 m ² de área computável	≥ 400 m ² de área computável
2.4.2 Comércio varejista (lojas de conveniência, lojas de departamentos, feiras, lojas de materiais de construção, lojas de roupas, armarinhos, móveis, farmácias e drogarias, etc.)	≥ 2.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
2.5 Serviços de alojamento (hotel, flats, pousadas, apart-hotel, albergue, motel e residencial com serviços e similares)	≥ 2.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável

2.6 Serviços de alimentação	≥ 2.500 m ² de área computável	≥ 400 m ² de área computável
2.7 Transporte, serviços anexos e auxiliares do transporte (terminais de transporte em geral, garagens, estacionamentos e carga/descarga)	≥ 2.500 m ² de área construída	≥ 400 m ² de área construída
2.8 Serviços de correio e telecomunicações	≥ 3.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
2.9 Serviços de intermediação financeira, seguros, previdência privada, planos de saúde e serviços auxiliares	≥ 3.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
2.10 Aluguel de veículos, máquinas e equipamentos	≥ 3.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
2.11 Serviços de tecnologia da informação	≥ 3.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
2.12 Terminal rodoviário, porto seco, aeroporto, aeródromo e heliporto	Qualquer área	Qualquer área
2.13 Autódromo, kartódromo e similares	Qualquer área	Qualquer área
2.14 Casa de festas, danceteria, salão de danças e similares	≥ 2.500 m ² de área computável	≥ 400 m ² de área computável
	> 300 pessoas	> 100 pessoas
2.15 Edifícios e condomínios de salas comerciais	≥ 3.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
2.16 Prestação de serviços diversos	≥ 3.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável
Uso Industrial (Fabricação)		
3.1 Localizados no Distrito Industrial	≥ 20.000 m ² de área computável	≥ 3.000 m ² de área computável
	> 300 funcionários	> 50 funcionários
3.1 Localizados fora do Distrito Industrial	≥ 2.500 m ² de área computável	≥ 750 m ² de área computável

	> 200 funcionários	> 50 funcionários
Uso Habitacional		
4.1 Loteamentos residenciais ou mistos	≥ 100 Lotes	≥ 50 Lotes
4.2 Loteamentos residenciais ou mistos de interesse social	Qualquer área	Qualquer área
4.3 Empreendimentos habitacionais multifamiliares residenciais ou mistos: condomínios verticais ou horizontais	≥ 100 unidades habitacionais	≥ 50 unidades habitacionais
4.4 Empreendimentos habitacionais multifamiliares residenciais ou mistos de interesse social: condomínios verticais ou horizontais	Qualquer área	Qualquer área
Outros		
5.1 Grandes intervenções viárias em rodovias (viadutos, pontes, circulações e pedágios)	Qualquer área	Qualquer área

ANEXO 06 – Conteúdo mínimo para elaboração de EIV e RISMI

A estrutura básica do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e/ou o Relatório de Impacto no Sistema de Mobilidade e Infraestrutura Urbana deverá abranger, no mínimo, os seguintes conteúdos:

I – Definição de objetivos;
II – Caracterização do empreendimento;
III – Apresentação de justificativas;
IV – Compatibilização com projetos e políticas públicas;
V – Caracterização e diagnóstico da área de influência, vizinhança imediata e mediata;
VI – Identificação e avaliação de impactos urbanísticos, durante as fases de implantação, operação ou funcionamento e, quando for o caso, de desativação do empreendimento ou atividade, contendo, no mínimo, destino final do material resultante do movimento de terra, destino final do entulho da obra, existência de cobertura vegetal e arborização no terreno;

VII – Proposição de soluções, medidas mitigatórias, compatibilizadoras e compensatórias cabíveis;

VIII – Análise os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade, durante e após a sua implantação, quanto à qualidade de vida da população usuária e residente na área e suas proximidades, incluindo análise e resposta, minimamente, às questões:

1. Descrição preliminar do empreendimento/atividade
 - a. descrição das delimitações das áreas de vizinhança imediata e mediata, com mapas e plantas indicando: área considerada com escala, perímetros, limites de lotes, passeios, quadras e vias com seus nomes;
 - b. descrição e análise da dinâmica urbana do entorno e a inserção do empreendimento nesta, sobretudo dos processos de alterações de usos e verticalização, e planta apontando o uso por lote;
 - c. levantamento dos usos e volumetria de todos os imóveis e construções existentes na vizinhança mediata;
 - d. projeto arquitetônico;
 - e. levantamento planialtimétrico do terreno;
 - f. mapeamento das redes de água pluvial, água, esgoto, luz e telefone na área de influência;
 - g. mapeamento com indicação de entradas, saídas, geração de viagens e distribuição no sistema viário;
 - h. indicação de cursos d'água no entorno do empreendimento em um raio de 500m;
2. Adensamento populacional
 - a. adensamento populacional definitivo e temporário;
 - b. estimativa da população existente, adensamento populacional próprio de empreendimento, mensurar população segundo o vínculo de permanência: moradores/hóspedes, funcionários, usuários e outros, a composição por gênero, idade e faixa de renda;
 - c. adensamento induzido pelo empreendimento, estimar a população em função da avaliação da atração de atividades similares e complementares;

d. para empreendimentos comerciais, avaliar nº de funcionários do estabelecimento, horário de funcionamento, bem como ao movimento de clientes/usuários que poderá gerar e o fluxo de pessoas;

3. Impacto sobre os equipamentos urbanos e comunitários

a. impacto sobre os equipamentos urbanos e comunitários, inclusive a demanda gerada pelo incremento populacional;

b. compatibilidade do empreendimento com a capacidade dos equipamentos sobre os quais gerará demanda, num raio mínimo de 500m, e de 1500m para loteamentos residenciais e mistos;

c. entende-se Equipamento Urbano como todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, a saber: circulação e transporte; cultura; esporte; lazer; segurança pública e proteção; abastecimento; administração pública; assistência social; educação e saúde.

d. listar e mapear os equipamentos existentes e sua disponibilidade ou capacidade de dar suporte (quadro de distâncias);

4. Uso e Ocupação do Solo

a. características de uso e ocupação do solo, inclusive a análise do entorno preexistente e a renovar; soluções de ventilação e iluminação;

b. compatibilidade com as atividades existentes: possibilidade de surgimento de conflitos com atividades pré-existentes no entorno;

c. compatibilidade com o regime de usos: situação real das edificações em relação aos índices urbanísticos, como taxa de ocupação, recuos, taxa de permeabilidade do solo, informando a área do terreno, a área efetivamente ocupada, bem como a liberação da atividade para o local desejado, conforme as disposições deste Plano Diretor Estratégico;

d. alteração no perfil de usos do local: referir-se, quando for o caso, a uma possível alteração na característica do local em virtude da nova atividade;

e. alteração no parcelamento do solo: somente para casos em que ocorram desmembramentos ou anexações que promovam alteração no perfil da zona.

5. Mercado Imobiliário

a. avaliação da valorização ou desvalorização imobiliária, inclusive a análise sobre a pressão imobiliária no entorno imediato com a implantação do empreendimento, considerado:

i. exclusão sócio-espacial de comunidades tradicionais;

ii. características que possam alterar o valor da terra urbana atraindo ou expulsando a população residente;

iii. melhoria significativa na infraestrutura local, impacto sobre valores atuais, citar qual atributo trazido pelo empreendimento pode alterar o valor da terra urbana na vizinhança mediata;

b. caracterizar socioeconomicamente a população residente e apresentar possíveis alterações microeconômicas locais;

c. outros aspectos que possam provocar desvalorização da terra no entorno citar atributos negativos trazidos pelo empreendimento, apresentar impacto na qualidade ambiental

urbana ou sobre outros atributos existentes;

6. Sistema de Mobilidade: geração de tráfego, demanda por transporte público e afins

a. análise sobre a estruturação e mobilidade urbana, contemplando as configurações dos quarteirões, condições de acessibilidade e segurança, geração de tráfego e demanda por transportes e identificação das vias;

b. hierarquização das vias e conexão com principais vias e fluxo do município;

c. sentido do tráfego;

d. modos de transporte existentes, incluindo:

i. alteração de fluxo de veículos leves: aumento do fluxo de automóveis, motocicletas, etc., gerado pelos usuários, clientes e moradores;

ii. alteração de fluxo de veículos pesados: aumento do fluxo de caminhões e veículos de carga em geral, provenientes do abastecimento da atividade, informando também os pontos de carga/descarga, horários, etc.;

iii. alteração de fluxo de transporte coletivo: analisar possível aumento do fluxo de transporte coletivo em função de uma maior demanda de usuários/clientes/moradores, demanda por transporte coletivo, itinerários das linhas, principais destinos atendidos, terminais e pontos de paradas com as distâncias (metros) em relação ao empreendimento;

iv. alteração de fluxo de pedestres: analisar um possível aumento do fluxo e rotas de pedestres em função de uma maior demanda de usuários/clientes/moradores;

e. indicação e demonstração da compatibilidade do sistema viário e de transportes da vizinhança, bem como das tendências de evolução desse sistema;

f. indicação e demonstração das vagas de estacionamento previstas e necessárias para implementação do empreendimento, considerando a sua ocupação por funcionários e demais usuários.

7. Análise da paisagem urbana local, patrimônio natural, histórico, arquitetônico, paisagístico e cultural, e das tendências de evolução desta paisagem, considerando, no mínimo, os seguintes itens:

a. volumetria e gabarito da vizinhança imediata sem e com o volume do empreendimento;

b. eixos visuais, apresentando projeto de todas as fachadas e elementos tridimensionais do empreendimento, incluindo desenhos, cores, texturas, símbolos, textos, marcas e qualquer outro elemento visual aplicado que possa ser visualizado pelo pedestre e na cobertura;

c. vegetação: localizar maciços significativos de vegetação em áreas públicas e privadas existentes no entorno mediato e caracterizar a vegetação existente no terreno e passeios lindeiros com a identificação de espécies, destacando nativas e protegidas;

d. identificação e análise de outros elementos naturais e construídos presentes na área do empreendimento, como matações e estruturas rochosas, fluxos d'água e áreas de preservação permanente, etc., e sua incorporação ao empreendimento;

e. identificação dos bens tombados patrimoniais, edificados e naturais nas esferas municipal, estadual e federal na área de estudo, especialmente na fração urbana e no raio de

300m contados do perímetro do imóvel;

8. Meio Ambiente
 - a. qualidade do ar, do solo e do subsolo, das águas, da flora, da fauna, e poluições visual e sonora decorrentes da atividade, incluindo geração de ruídos, analisando um possível aumento de ruído e odores gerado pela atividade;
 - b. iluminação e sombreamento, detalhando possíveis alterações na incidência de sol/luz nos prédios vizinhos, bem como no passeio público, provocada pelo empreendimento;
 - c. ventilação: analisar a interferência do empreendimento na ventilação do entorno, considerando prédios vizinhos e passeio público;
 - d. produção de resíduos sólidos: detalhar todos os resíduos sólidos gerados pela atividade, bem como sua destinação final e locais de armazenamento, conforme o disposto no Plano Municipal de Gerenciamento Integrado de Resíduos Sólidos;
 - e. alterações da paisagem natural (vegetação, topografia, etc.): referir-se aos aspectos de implantação do empreendimento e sua relação com a paisagem natural e com a vista de Serra da Mantiqueira;
 - f. análise da existência e condições de arborização no passeio público, áreas verdes, praças e sistemas de lazer na vizinhança mediata

9. Infraestrutura Urbana
 - a. indicação dos equipamentos públicos de infraestrutura urbana e equipamentos comunitários disponíveis na vizinhança, bem como das tendências de evolução desta infraestrutura previstos durante e após a realização do empreendimento:
 - I - rede de água - estimar consumo mensal e demonstrar viabilidade de abastecimento declarada pela respectiva concessionária do serviço através de certidão;
 - II - rede de esgoto - estimar volume mensal e demonstrar viabilidade de abastecimento declarada pela respectiva concessionária do serviço através de certidão;
 - III - rede de energia elétrica - estimar consumo mensal e demonstrar viabilidade de abastecimento declarada pela respectiva concessionária do serviço através de certidão;
 - IV - rede de iluminação pública - indicar rede de iluminação e tipo de iluminação existente no entorno e compatibilização com o empreendimento;
 - V - rede de telecomunicações: estimar número de pontos e impacto causado pelo empreendimento;
 - VI - rede de drenagem de águas pluviais: estimar vazão de deságue na rede considerando intensidade pluviométrica máxima. Indicar sistema de drenagens: guias, sarjetas e galerias na vizinhança imediata; vales secos, córregos, e rios na área de influência.
 - VII - demonstrar compatibilidade do sistema de drenagem existente na área de influência do empreendimento com o aumento do volume e da velocidade de escoamento de águas pluviais gerado pela impermeabilização da área de intervenção;
 - VIII - sistema Viário: análise das condições do pavimento das vias da vizinhança mediata e do passeio público frontal ao empreendimento e ruas adjacentes, sua existência, condição de meio-fio, condição de pavimentação, largura, existência de arborização, lixeiras, obstáculos, rampas, etc., bem como a sua condição de acessibilidade e sinalização;

10. Identificação dos impactos socioeconômicos sobre a população residente ou atuante no entorno, tais como sobre o comércio, serviços locais e produção do pequeno agricultor, detalhando:

- a. alteração na disponibilidade de empregos: aumento no número de empregos ou sua diminuição em virtude da diminuição do número de atividades similares no entorno;
- b. alteração na dinâmica econômica da região, incluindo as características econômicas da zona e os impactos causados pela instalação do novo empreendimento;
- c. compatibilização com os empreendimentos existentes, principalmente quanto às atividades similares no entorno.

11. Educação

a. estimar demanda de vagas para creche, educação infantil e ensino fundamental em função da população gerada pelo empreendimento, proporção da composição familiar e faixa de renda;

b. indicar os equipamentos municipais e conveniados de creche, educação infantil, ensino fundamental existentes na vizinhança mediata e as distâncias (metros) em relação ao empreendimento;

12. Saúde

a. estimar demanda de utilização de serviço de saúde de unidades de saúde e Unidade de Pronto Atendimento em função da população gerada pelo empreendimento e faixa de renda;

b. identificar os equipamentos municipais e de UBS e Pronto Atendimento existentes na região, as distâncias (metros) em relação ao empreendimento e as formas de acesso;

13. Lazer

a. estimar demanda de utilização de lazer;

b. em caso de empreendimentos residenciais, apresentar equipamentos de lazer previstos no próprio empreendimento;

c. identificar praças, parques e equipamentos públicos de esporte e lazer existentes na vizinhança mediata e as distâncias (metros) em relação ao empreendimento;

14. Integração com os Planos, Programas e Projetos existentes no Município;

15. Medidas compensatórias, corretivas ou mitigadoras do impacto, a fim de garantir a qualidade de vida da população atingida direta ou indiretamente pelo empreendimento, bem como para assegurar a preservação do meio ambiente e da infraestrutura do Município;

IX - Proposição de programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos, indicando medidas preventivas, compensatórias, corretivas e mitigadoras, com respectivos parâmetros e prazos de execução.

Prefeitura Municipal de São João da Boa Vista, aos vinte dias do mês de agosto de dois mil e dezenove (20.08.2019).

VANDERLEI BORGES DE CARVALHO
Prefeito Municipal

