

REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE PORTO FELIZ

DIAGNÓSTICO PRELIMINAR

CONHECIMENTO DO PROBLEMA

Abordagem integral

Uma característica que persiste nas administrações municipais de forma geral e particularmente nas cidades de pequeno e médio portes é a desatualização de seus instrumentos legais de planejamento urbano.

Nosso ponto de vista, são duas as vertentes do problema: **a técnica**, demonstrada pela carência de um corpo técnico permanente na administração municipal para proceder a revisão periódica dos instrumentos legais de aplicação do ordenamento territorial. Podemos apontar algumas causas, como: o desestímulo a carreira pública por profissionais melhores qualificados; ausência de cursos e treinamentos específicos na questão do planejamento territorial aos servidores de carreira; a valorização exagerada dos cargos “de confiança”, rotativos em cada governo, a quem fica muitas vezes confiada a tarefa de trabalhos técnicos, entre outras.

A outra vertente, é **a política**, onde na maioria das vezes o governante municipal tem um programa partidário de governo e um projeto político pessoal, ao invés de um programa consensual para o desenvolvimento pleno da cidade, o que acarreta a descontinuidade de políticas públicas e do planejamento de médio e longo prazo.

Felizmente esta não é a questão nesta administração municipal, uma vez que a continuidade de governo do Dr. Cássio, que priorizou e promulgou a Lei do Plano Diretor de 2019, diga-se a primeira legislação com abordagem integral de planejamento urbano com a utilização de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, bem como implantou uma secretaria de desenvolvimento urbano e habitação para cuidar da questão.

Nesta ótica, a presente revisão do Plano caracteriza-se por uma correções pontuais, dada a dinâmica socioeconômica atual do município que demandam ajustes para manutenção de uma trajetória de desenvolvimento municipal sustentável.

Embora a Constituição Federal de 1988 e a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 conhecida com “Estatuto da Cidade” estabeleceu o Plano Diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do Município, e que tem por objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, tem sido grande o esforço através do Ministério das Cidades de impor condições para que os municípios cumpram esta obrigatoriedade legal, de prover a cidades de adequados Plano Diretores e de instrumentos de planejamento territorial.

A elaboração de Planos Diretores e suas legislações urbanísticas complementares, devem pautar pelas diretrizes e disposições do referido Estatuto da Cidade, pelos demais requisitos da legislação correlata, em especial as Resoluções no 25, de 18 de março de 2005, nº 34 de 01 de julho de 2005 e nº 83 de 2009, sobre a matéria e outras determinações do Ministério

das Cidades e Conselho das Cidades, aplicáveis aos temas tratados no processo de elaboração da legislação urbanística.

O Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, estabelece em seu artigo 4º que “Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

“...III – planejamento municipal, em especial:

a) plano diretor;

b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;”

Assim posiciona o legislador maior, em primeira grandeza para a realização do planejamento municipal: **o plano diretor e a disciplina do parcelamento, uso e ocupação do solo**, que de forma comum, é chamada de lei de Loteamentos (embora o parcelamento abrigue, também o desmembramento e mais recentemente, os “loteamentos fechados” e os “condomínios de lotes”) e a lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo.

Em muitos municípios, modernamente para facilidade de aplicação, os dispositivos de parcelamento e zoneamento são tratados como títulos ou seções dentro da lei Plano Diretor, de forma consistente com as políticas e diretrizes estabelecidas no Plano, como é o caso da Lei Complementar n.º 215/2019 que estabelece o Plano Diretor de Porto Feliz.

Esta modalidade torna-se bastante útil, por agregar num mesmo diploma legal, as principais legislações de planejamento, o que simplifica sua aplicação da mesma forma que ficam contextualizadas no conjunto de fundamentos e conceitos do Plano Diretor.

Até a L.C. nº 215/2019 Porto Feliz, tinha uma multiplicidade de leis desconectadas, casuais e defasadas em relação aos conceitos estabelecidos no Estatuto da Cidade - a lei do Plano Diretor era de 1970 com revisão pontual em 2006 - sem eficácia de aplicação para condução de um processo integrado de organização territorial, consistindo em leis elaboradas de forma genérica.

Integração do Desenvolvimento Local e Regional: O sistema Intermunicipal ou Regional

Porto Feliz é integrante da Região Metropolitana de Sorocaba (Lei Estadual Complementar nº 1.241, de 08/05/2014) e é dentro deste contexto, com parte da Região Metropolitana, que o planejamento urbano ou local deve ser considerado.

Já preconiza os primeiros diplomas urbanístico, como a Carta de Atenas - um dos pilares do urbanismo moderno - que “a cidade é parte integrante de um contexto físico, socioeconômico e cultural constituído pela região”. Não se pode fazer planejamento urbano sem olhar a questão regional. Os municípios se desenvolvem no contexto econômico de regiões geográficas, ou seja de sua estrutura regional. Conhecer o processo de ocupação e expansão da região é entender a importância e abrangência da questão regional no desenvolvimento local.

A região de Sorocaba até a década de 70, permanecia como uma das regiões menos dinâmicas do Estado de São Paulo. A partir da Grande São Paulo, tinha-se como principais eixos de penetração industrial e econômica o Vale do Paraíba (ligação São Paulo-Rio de Janeiro), o corredor viário para Campinas (originado pela ocupação cafeeira e pré-industrial e de posterior expansão industrial) e a via de ligação com a Baixada Santista (polo de desenvolvimento constituído a partir do maior porto exportador do país).

A cidade de Sorocaba até então, embora importante polo da industrial têxtil e de oficina ferroviária, tinha como modos de transporte: os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana e a Rodovia Raposo Tavares - de ligação entre São Paulo com o Mato Grosso e o norte do Paraná. A região de Sorocaba principalmente na porção sul (Vale da Ribeira) foi até mesmo alcunhada como “ramal da fome” dada as suas condições de subdesenvolvimento.

É a partir do final da década de 60, pela abertura da chamada Rodovia do Oeste (logo denominada Rodovia Pres. Castello Branco) que inicia-se um **processo de interiorização do desenvolvimento para a região de Sorocaba** e de lá pra cá, posiciona a região a partir da década de 80 passada, em um dos eixos de expansão do desenvolvimento paulista.

Este processo chamado de política de interiorização do desenvolvimento foi levado a efeito pelo governo estadual na década de 70 e 80, para conter o processo de deseconomia de escala e de aglomeração que percebia-se na Grande São Paulo. Os efeitos negativos da concentração econômica, realçavam o esgotamento da infraestrutura urbana e de transportes das cidades da área metropolitana em função de seu rápido crescimento desordenado.

Espontaneamente, as empresas buscavam alternativas de localização industrial mais favoráveis. A rodovia Marechal Rondon, antigo eixo de ligação com o Oeste Paulista e Mato Grosso, perdia cada vez mais sua importância, por ser estrada de pista simples, com traçado sinuoso e que cortava áreas bastante urbanizadas, na medida em que se aproximava de São Paulo.

Anos após a abertura da Rodovia Castello Branco, **na década de 70 é aberta a ligação, por via expressa, entre a Rodovia do Oeste (Castello Branco) e a cidade de Sorocaba** possibilitando o impulso para o desenvolvimento da região e a formação de um poderoso parque industrial em Sorocaba que, a partir de então, recebe importantes fábricas do setor eletromecânico.

Já somente **a partir de final da década de 80 é que Porto Feliz tem a sua ligação com a Rodovia Castello Branco**, pavimentada e continua até atingir Sorocaba (atuais Rodovias Dr. Antonio Pires de Almeida e Emerenciano Prestes de Barros) ou seja após quase 20 anos da abertura da “Rodovia do Oeste.”

Em vista deste fato, **Porto Feliz teve expressivo declínio de suas atividades econômicas**, pois a Rodovia Marechal Rondon, que era até então principal eixo de penetração para o Oeste paulista e que passava junto a cidade de Porto Feliz, perdeu sua importância pela drástica redução do seu tráfego, que ficou limitado as ligações intermunicipais com Tietê e Itu, nesta última por onde, obrigatoriamente, se passava para ter acesso à Rodovia Castello Branco com destino à São Paulo.

Aliado a isto, a cidade sofreu a crise que atingia todo o setor têxtil paulista, provocada pela não modernização de seus parques fabris e ao mesmo tempo em que ocorre crescente importação de tecidos, levando a **fábrica Nossa Senhora Mãe dos Homens de Porto Feliz**, uma das principais empregadoras locais, a fechar suas atividades.

As constantes mudanças na política agrícola brasileira, a fusão de empresas do setor leva o fechamento da **Usina de Açúcar de Porto Feliz**, principal empregadora do município. Tristes

tempos para a cidade viveu, vendo os empregos acabarem, seu comércio minguar e seus filhos partirem em busca de novos horizontes...

Entender este processo regional é fundamental para o planejamento do uso e ocupação do solo de Porto Feliz, pois o aparecimento de novas empresas industriais e o surgimento do Distrito Industrial junto a Castelo Branco, a partir da década de 90, estão dentro deste contexto.

Nos últimos anos a afirmação do **eixo da Castelo Branco, como um dos mais dinâmicos eixos de expansão econômica paulista**, tem seus reflexos positivos no desenvolvimento econômico de Porto Feliz. E isto tem que ser controlado através de uma legislação de uso e ocupação do solo adequada para incentivar e ao mesmo tempo ordenar o uso do espaço urbano e rural do município de forma sustentável.

A duplicação da Rodovia Marechal Rondon, nos anos 2000, possibilitou retomar, principalmente no sentido de Itu, um **outro eixo local de desenvolvimento industrial, entre Porto Feliz e Itu**, paralelo ao poderoso eixo econômico formado por Sorocaba a Campinas (Rodovia Santos Dumont), passando por Salto e Indaiatuba. Em Campinas está localizado um dos principais terminais aéreo de cargas do país e de cada vez maior importância como terminal de passageiros, o aeroporto de Viracopos.

Enquanto a infraestrutura regional progredia, ao mesmo tempo, iniciava um movimento de cunho político-institucional que culminou com a **criação da Região Metropolitana de Sorocaba**. Embora ainda incipiente, em sua estrutura, começa-se a pensar no processo de planejamento e desenvolvimento regional integrado.

Diversas iniciativas promovidas pela Emplasa estão em andamento, entre as quais processa-se a elaboração do **chamado PDUI – Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Sorocaba**, que consiste basicamente em estabelecer diretrizes e prioridades à serem observadas pelos municípios integrantes da região, na elaboração de seus planos municipais.

As diretrizes do PDUI para Porto Feliz, serão contempladas dentro do contexto de desenvolvimento e integração regional.

Principais questões do Desenvolvimento Local

Planejamento Municipal e não simplesmente da área urbana, levando em conta todo território municipal é a ótica que adotamos para a legislação urbanística, pois a unidade político-administrativa no sistema brasileiro é o município e não a cidade. Assim consideramos além dos problemas da zona urbana, os da zona rural e da expansão urbana. E neste contexto Porto Feliz apresenta a questão de importantes bacias em área de ocupação predominantemente rural, as do **Avecuia e do Engenho D'Água**, que antes estabelecidas em Lei como APAs, porém nunca regulamentadas conforme a legislação federal.

Embora o município seja servido pelo rio Tietê, que no passado possibilitou a expansão da ocupação do território nacional a partir do antigo porto de Araritaguaba, a situação das águas do Tietê que aqui percorrem, não é classificada como adequada ao abastecimento público, sem

enormes recursos de tratamento, dada ao alto grau de poluentes trazidos da Região Metropolitana de São Paulo.

Desta forma o principal manancial de abastecimento de água potável do município é o Ribeirão Avecuia, cuja bacia foi estabelecida por lei municipal em 1998 como APA - Lei nº 3671 de 18 de dezembro de 1998 - a fim de proteger sua ocupação e garantir o abastecimento da cidade, como relatava a lei:

“Artigo 1º - ... tendo como objetivo garantir a proteção, recuperação e conservação de todo remanescente de flora e fauna, dos solos e dos recursos hídricos, componentes do ecossistema local.”

Esta legislação, num primeiro instante, tornou-se altamente restritiva à ocupação, mesmo que racional e sustentável, o que obrigou a Municipalidade a rever alguns conceitos através da Lei nº 4.877 de 23 de novembro de 2000, uma vez que a Lei, na prática, impedia o estabelecimento de atividades, mesmo de baixíssimo impacto ambiental e controladas ambientalmente, o que provocava um afastamento de investimentos econômicos no município, dada a grande extensão da bacia do Avecuia. A lei nº 4.877, introduziu conceitos e regras de **urbanismo sustentável**, permitindo que atividades outras, residências e indústrias não poluentes ou perigosas, pudessem ali se estabelecer, de forma sustentável, possibilitando ao município, que situa hoje numa região estratégica do desenvolvimento paulista, receber grandes investimentos, como a fábrica de motores da Toyota, de geradores da Eaton e mais recentemente a implantação do centro de distribuição da Toyota, entre outros empreendimentos. Tudo isso implantado de forma a garantir a conservação e a manutenção das características da bacia do Avecuia.

Esta questão deve ser considerada na revisão da legislação de uso e ocupação do solo, tanto pela extensão territorial das “APAs” no município, quanto pela sua localização e características próprias.

Nesta mesma linha, desponta a questão da Bacia ou “**APA**” do **Córrego Engenho D’água** ao norte da cidade e que se estende até as divisas com Capivari.

Esta Bacia até então não ameaçada pela expansão urbana da cidade nas últimas décadas, merece especial atenção na legislação de uso e ocupação do solo, tanto pela ameaça da expansão de loteamentos populares quanto pelo uso intensivo de defensivos agrícolas, numa região onde predomina o cultivo da cana de açúcar, atividade esta que dominou a economia do município durante grande parte do século passado e a partir do império.

Ainda nas questões intramunicipal, nenhuma legislação de uso e ocupação do solo pode menosprezar aquilo que caracterizou a formação histórica da cidade, composta hoje pelo que restou de seu patrimônio histórico construído e ambiental natural.

Berço das “Monções” paulista, de onde saíram as expedições bandeirista a partir de seu porto, possui se não um grande, como foi no passado recente, porém significativo acervo de bens culturais, que retratam a importância histórica do município no desenvolvimento do Brasil.

Podemos mencionar os seguintes bens culturais, a partir do Conjunto paisagístico e monumental formado pelo Parque das Monções, composto por:

Parque das Monções - Tombado pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo), o Parque das Monções está localizado à margem esquerda do rio Tietê, no local exato de onde partiam, no século XVII e XVIII, as expedições monçojeiras para as regiões auríferas recém descobertas nos estados de Mato Grosso e Goiás. É um espaço construído para a celebração da memória de um glorioso capítulo do bandeirismo paulista.

O Parque das Monções foi inaugurado em 26 de Abril de 1920 pelo então governador de São Paulo, Altino Arantes. É composto por uma grande área verde, formada ao redor do antigo Porto de Ararituaba, pelo Monumento aos Bandeirantes, por um Paredão Salitroso, pela Gruta Nossa Senhora de Lourdes e por uma grande escadaria que dá acesso ao Parque.

Paredão Salitroso - Dentro do Parque das Monções e uma de suas atrações é o Paredão Salitroso - monumento natural formado por rocha salitrosa, calcário e arenito. Apresenta camadas sedimentares intrusivas. Ainda é objeto de estudo por sua origem indeterminada. Muitos especialistas afirmam que este sítio arqueológico abriga provas que a região esteve submersa há milhões de anos. Deu origem ao nome primitivo da cidade, Ararituaba, de procedência indígena, que significa local onde as araras ou pássaros de bico curvo pousam para comer a pedra.

Gruta Nossa Senhora de Lourdes - Localizada no interior do Parque das Monções. Foi construída em homenagem a Nossa Senhora de Lourdes por dois sacerdotes franceses, Alexandre Hourdeau e Vitor Maria Cavron que perceberam semelhança entre o paredão aqui existente e a gruta francesa. Foi, originalmente, escavada no grande paredão salitroso, pela utilização de cargas de dinamite e inaugurada com uma missa pelo Monsenhor Domingos Magaldi, em 15 de Agosto de 1924, durante a tradicional festa da padroeira Nossa Senhora Mãe dos Homens. A construção contou com o apoio da população portofelicense, que contribuiu com donativos.

Monumento aos Bandeirantes - Inaugurado em 26 de Abril de 1920, foi idealizado pelo historiador Afonso de Escagnolle Taunay, então diretor do Museu Paulista da Universidade de São Paulo e executado pelo escultor italiano Amadeu Zani. Construído em granito, na sua parte inferior é formado por um painel de alvenaria no formato de um semicírculo, que contém a reprodução em bronze de três importantes documentos iconográficos, o célebre quadro de Almeida Júnior "A Partida das Monções", o quadro "Benção das Canoas" de Hércules Florence, e "Largada de Porto Feliz" de Adrian Taunay. Na sua parte superior é formado por uma coluna rostral em mármore rosa, que contém uma esfera armilar, que é símbolo das Grandes Navegações Portuguesas.

Conjunto de edificações históricas próximas ao Parque das Monções

1ª Fórum e Cadeia Pública (Atual Guarda Civil Municipal) - Em 1910, foi construído no Largo da Penha um sobrado para servir de Fórum e Cadeia Pública. Todo acusado que era condenado em julgamento no andar superior (Fórum) só precisava dar alguns passos para chegar até a prisão, no térreo. Atualmente abriga a Guarda Civil Municipal.

Casa da Alfândega - Palco dos grandes movimentos monçojeiros - onde os bandeirantes se reuniam para organizar as monções - o Largo da Penha é o marco do início do povoamento de

Porto Feliz. Ainda hoje, abriga várias construções da época. Entre elas, o velho casarão construído há cerca de 297 anos por mãos escravas, tendo paredes de 96 cm de espessura. Aí funcionou a antiga Casa da Alfândega, onde eram cobrados os tributos da riqueza conquistada nas Monções. Atualmente, abriga o tradicional restaurante Belini, onde é servido o prato típico da cidade: o cearense.

Engenho Central – Usina de Açúcar - Inaugurado em 28 de outubro de 1878, foi o primeiro Engenho Central do Estado de São Paulo e o terceiro do país. Sua construção revolucionou a produção do açúcar em toda a região e contribuiu para consolidação de um importante ciclo da economia de Porto Feliz. Funcionou durante mais de um século como uma unidade de produção da Companhia União São Paulo. Sofreu diversas transformações e foi desativado em 1991, permanecendo boa parte de suas edificações industriais.

Outras edificações históricas

Igreja Matriz Nossa Senhora Mãe dos Homens - Sua construção teve início em 1750. O prédio, em estilo barroco, foi construído em taipa. As paredes do altar-mor são recobertas por azulejos pintados pelo artista italiano Bruno de Giusti. As pinturas retratam as principais passagens da história de Porto Feliz.

Museu das Monções - O Museu Histórico e Pedagógico das Monções abriga um rico e diversificado acervo com documentos, mapas e livros sobre as monções e a história da cidade. O prédio tem aproximadamente 160 anos. Em 1846, o casarão teve seu dia de glória: em 22 de março, tornou-se “Casa Real”, ao hospedar Sua Majestade o Imperador D. Pedro II. Abrigou também o então Barão de Caxias. A partir de 1965 passou a abrigar o Museu das Monções.

Antiga Estação da Estrada de Ferro Sorocaba e prédio de Armazenamento de cargas (atual Biblioteca Municipal e Estação das Artes) – Construídos em 1919, destinou-se, durante cerca de 40 anos, ao armazenamento tanto das cargas que chegavam a Porto Feliz como das que saíam, bem como ao transporte de passageiros entre Boituva e Porto Feliz.

Casa da Cultura “Dona Narcisa S. Pires - A Casa da Cultura “Dona Narcisa Stettener Pires” está instalada num típico exemplo da arquitetura urbana de Porto Feliz do início do século XIX, construído originalmente em taipa de pilão e pau-a-pique.

Fazenda Capoava - Nos tempos da produção da cana de açúcar, a Fazenda Capoava funcionou como uma extensão do engenho central, importante para o desenvolvimento da cidade. É uma grande vila, com casa grande e senzala, ameaçadas de destruição, e que possui muitos moradores e um grande número de jovens e crianças. Atualmente, a região se tornou ponto de visita dos interessados no turismo rural.

A listagem acima demonstra a importância da legislação de uso e ocupação do solo no sentido de valorizar e preservar o patrimônio arquitetônico, paisagístico e ambiental existente dotando a cidade uma legislação que garanta a preservação e valorização das edificações e de seu entorno no contexto do histórico desenho urbano implantado.

A Estrutura urbana

O conhecimento da estrutura urbana fundamenta-se a partir do contexto histórico do povoamento característico da ocupação humana de uma cidade fundada por bandeirantes, da época e dos caminhos que formaram as primeiras vias de comunicações.

Foi no ano de 1693, nas terras de Antônio Cardoso Pimentel, que o povoado começou a se formar junto à margem esquerda do Rio Anhemby (atual Tietê). O local era conhecido como “Ararituaba” (que significa: “lugar onde as araras comem areia”) – nome dado pelos índios guaianazes que habitavam a região, em virtude da frequência com que bandos dessas aves bicavam um salitroso paredão ali existente.

O povoamento teve início quando o dono das terras resolveu habitá-las, juntamente com seus familiares e empregados, numa época em que vários sertanistas decidiram abandonar o Bandeirismo pela Agricultura. Era uma comunidade simples, que cultivava o solo apenas para a sua subsistência. No entanto, quando a notícia da descoberta de ouro em Mato Grosso (1719) e Goiás (1725) espalhou-se pelos quatro cantos, a movimentação no vilarejo e o seu conseqüente progresso foram inevitáveis. Por sorte, ele havia-se desenvolvido em torno de um estratégico porto natural junto ao primeiro trecho navegável do rio depois de Salto. Um local que serviria de ponto de partida, ainda no século XVII, de inúmeros bandeirantes, em busca das riquezas anunciadas. No século XVIII, partiriam também as famosas monções – expedições comerciais e científicas.

Portanto, o **Rio Tiete, principal acidente geográfico do território**, é destaque no processo de formação e urbanização da cidade, sendo tanto elemento integrador quanto de impor limites a urbanização, dada a dificuldade e meios de transposição para o lado direito do Rio até os dias atuais.

Estes **aspectos históricos nos permite a compreensão e entendimento das primeiras rotas de circulação na vila, bem como o seu desenho inicial, a partir de locais significativos, como o porto, a igreja matriz, a alfandega e cadeia pública, etc.**, formadores da estrutura urbana atual da cidade.

Este tecido urbano central é composto por ruas estreitas, onde as construções ocupam toda a extensão das testadas, sem recuos laterais ou frontais de forma predominante.

Na medida em que ocorre a expansão urbana, o surgimento do Engenho Central e após Usina de Açúcar, da Fábrica de Tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens, novos arruamentos e loteamentos são incorporados a estrutura existente dentro de padrões de vias e lotes regulares.

O desenvolvimento urbano aconteceu de forma radial, predominantemente ao longo dos principais acessos à cidade caracterizados pelas estradas de ligação com Itu, Sorocaba e Capivari. A partir do século XX com a abertura da variante da Rodovia Marechal Rondon ao sul da cidade, desvia o tráfego de passagem das áreas centrais. O traçado da Rodovia tangenciado a periferia, ao leste e sul da mancha urbana, possibilitou acesso em via rápida as áreas urbanas periféricas.

Dentro **deste contexto de estrutura urbana é que desenvolveu a legislação de uso e ocupação do solo, parte do Plano Diretor de 2019, estabelecendo padrões e índices**

urbanísticos adequados a uma situação histórica de ocupação nas áreas mais centrais e a expansão urbana ocorrida posteriormente.

A rodovia estadual limítrofe a zona urbana, possibilitou a implantação de novas empresas. Ao mesmo tempo foram modernizadas e pavimentadas estradas intermunicipais como a de ligação com Sorocaba e Itu, a duplicação da Rodovia Marechal Rondon e a estrada de ligação com Capivari. É ao longo das 2 primeiras rodovias que se dá a expansão industrial da cidade, próximo ao trecho urbano num primeiro momento.

É também a partir de década de 90 que inicia uma ocupação mais intensa ao norte da cidade, ultrapassando o antigo bairro do “Último Gole”, como era popularmente conhecida a Vila Progresso, transpondo o Rio Tiete, na região do atual “Jardim Vante”. Esta ocupação é predominantemente pela população de baixa renda, caracterizando a região como das “casas populares”.

Por outro lado, no eixo da Rodovia Castelo Branco, no final de 2007 foi lançado o empreendimento destinado à alta renda denominado Fazenda Boa Vista, empreendimento este bem sucedido comercialmente.

Ocupando uma propriedade de 12 milhões de m², sendo três milhões deles cobertos por matas nativas, lagos, bosque e jardins, conta com paisagismo diferenciado que se integram à vegetação original do local.

No início do ano passado foi divulgado pela empreendedora JHSF, a aquisição de grande gleba – cerca de 6,6 milhões de metros quadrados – para expansão do chamado Complexo Boa Vista, formado pela Fazenda Boa Vista e Boa Vista Village. Na sequência foi anunciada a aquisição de outra porção de terra de semelhante tamanho, com objetivo de assegurar a expansão do empreendimento imobiliário, situado integralmente em Porto Feliz.

Pelo tamanho da área e valor da propriedade podemos imaginar o expressivo valor que será investido pelo empreendimento em Porto Feliz nos próximos anos, o que demanda grande atenção na presente revisão do Plano Diretor.

O complexo Boa Vista se tornou referência nacional em empreendimento imobiliário de alto padrão, voltado a residências, serviços de hotelaria, recreação e lazer. Tem importante e significativa participação na economia do município, seja através dos tributos municipais diretos, pela contribuição ao IPTU e ao ITBI, taxas e Alvarás de Aprovação, ISS das construções, visto se tratar de imóveis de grande valor, quanto pela geração de ISS dos prestadores de serviços, da construção civil, manutenção predial, jardinagem e em toda a rede de serviços agregados a cadeia produtiva da construção e manutenção de propriedades.

Paralelamente, é expressiva a geração de empregos formada pelo complexo, seja de forma indireta por milhares prestadores de serviços quanto pela geração direta de empregos, cerca de 500, atualmente ocupados na administração, zeladoria, transportes, segurança, serviços de hotelaria, clubes, etc. ou seja, é inegável a importância do complexo na vida econômica do município hoje.

É de salientar o que diferencia o complexo da Boa Vista de outros empreendimentos, pela praticamente inexistência de demanda nos sistemas e serviços públicos uma vez que todos

estes são implantados, custeados e operados pelo próprio empreendimento, como o sistema de abastecimento de água, de coleta e tratamento de esgotos, manutenção das vias públicas e sistema de iluminação pública. Mesmo em relação aos equipamentos sociais do município, como de educação, saúde e assistência social, por exemplo, praticamente inexistente demanda pelos proprietários, uma vez que o empreendimento Boa Vista tem como característica as residências de lazer, o turismo de lazer e de recreação, ou seja como segunda residência, voltados a alta renda.

A construção, em andamento do empreendimento Boa Vista Village, que contará com serviços de hotelaria e grande estrutura de lazer, agregará ainda mais tributos ao município, pelo expressivo potencial construtivo, quanto pela geração de empregos diretos e indiretos para operação do complexo.

A expansão do empreendimento nas novas áreas adquiridas, ocorrerá em áreas antes ocupadas pela monocultura da cana de açúcar e que geravam poucos empregos, temporários e de baixa geração de renda pelo trabalho rural e no recolhimento de tributos municipais visto que a produção da cana destinava-se as usinas localizadas fora do município.

A revisão do **sistema de zoneamento municipal deverá caracterizar cada região da cidade, entendendo seu processo de ocupação atual e futura, para então estabelecer os padrões urbanístico e índices de uso e ocupação do solo**, bem como das atividades permitidas de ali se estabelecerem, de forma que se de uma ocupação ambientalmente sustentável.

Ou seja, **não será uma padronização da zona urbana e sim o estabelecimento de zonas de uso respeitando as características próprias de cada região da cidade e do município e em respeito as questões ambientais, particularmente a questão hídrica que tem se agravado nos últimos anos.**

Ainda, é de fundamental importância a afirmação, paralela ao zoneamento, **de um sistema viário básico urbano e municipal hierarquizado**, que possibilite que as circulações entre bairros e intermunicipais ocorram de forma ordenada e evitando conflitos de usos provocados pela intensidade do tráfego nas principais vias, porém ao mesmo tempo, potencializando sua ocupação com as categorias de usos do solo compatíveis com o sistema viário principal, e possibilitando nas áreas urbanas a formação dos chamados **corredores de comércio e serviços**.

Atenção especial será dada aos chamados **grandes equipamentos urbanos**, tais como os principais prédios públicos, centros de compra, centros de bairro, terminal de ônibus, escolas, hospitais, etc. - polos geradores de tráfego - que interferem sobremaneira na estrutura urbana e conseqüentemente no zoneamento, sem esquecer da reserva de áreas para novos reservatórios com aproveitamento racional dos mananciais existentes.

As **áreas verdes públicas e os sistemas de lazer** terão revisão integradas a partir do maior patrimônio de lazer e ambiental do município – o Parque das Monções -, que conjuntamente com a proposta de criação de novos parques urbanos, comporão um **sistema ambiental de áreas verdes e de lazer**, distribuída nas diversas regiões da cidade e dos bairros.

Integração com outros instrumentos de planejamento local

É muito comum as municipalidades tratarem seus instrumentos legais e de planejamento de forma isolada, como se não houvesse conexão entre elas. Entendemos que o planejamento municipal deve ser visto de forma sistêmica, ou seja de partes que se interagem para formar um todo. Por exemplo, a **Lei Orgânica do Município**, que nesta escala de governo tem o papel de “constituição municipal”, estabelece as regras e políticas gerais da organização administrativa e objetivos do município de forma ampla. Raras são as legislações urbanísticas que atentam para isso e buscam verificar quais diretrizes e políticas públicas ali estabelecidas devem ser observadas na aplicação de planos em patamares inferiores. Na prática, é a procuradoria jurídica da Câmara exerce este papel de monitoramento constante, por ocasião da análise da compatibilidade de projetos de leis que serão apreciados pela Casa à luz da Lei Orgânica Municipal.

Na questão da organização territorial o **Plano Diretor é o instrumento consagrado pela Constituição Federal para estabelecer as diretrizes e políticas de desenvolvimento do município**. No caso de Porto Feliz, felizmente este instrumento maior de organização e de planejamento físico-territorial, foi **atualizado em termos de conhecimento da realidade atual do município e de conteúdo em 2019 para dar respostas aos seus problemas urbanos**, oferecendo assim as ferramentas de ação necessárias para sua aplicação no dia a dia.

Embora ainda em formação o sistema de planejamento, encontra-se em implementação para atualização de dados, aplicação da legislação no dia a dia e análise crítica para proposição de ajustes para seu aperfeiçoamento.

Neste aspecto a atual revisão do Plano Diretor, configura como uma avaliação de sua implantação nos últimos anos e oportunidade para os ajustes necessários para que melhor funcione o planejamento territorial municipal.

De modo complementar e de igual importância estamos considerando as premissas e diretrizes formuladas em outros importantes estudos já elaborados pela administração municipal e essencial a presente Revisão do Plano Diretor, a saber:

Estudos Fases I, II e III de local para nova Barragem junto ao Ribeirão Faxinal, elaborado pela empresa Festi & Festi – Consultoria e Planejamento, entre Fevereiro e Abril de 2021. Tal estudo contempla a análise e avaliação do potencial de local adequado para construção de nova barragem para abastecimento de água no município, levando em consideração critérios físicos territoriais, hidrológicos e hidráulicos;

Estudo de Viabilidade de Implantação de Represa no Córrego Engenho D’Água, elaborado pela empresa Hidrostudio Engenharia, entre Janeiro e Julho de 2021;

Estudos e Diagnósticos do Plano Municipal de Saneamento Básico, elaborado pela empresa B&B Engenharia, em 2017 e 2018, e instituído em Lei Municipal nº 5633, em 07 de agosto de 2018;

Relatórios Técnicos 01 – Levantamento de Informações e Mapa Base de fevereiro de 2022 e Relatório 02 – Diagnóstico Meio Abiótico, de março de 2022, partes do Plano de Manejo

da **Área de Proteção Ambiental do Ribeirão Avecuia**, em andamento, elaborado pela empresa TCA Soluções e Planejamento Ambiental Ltda., contratada pela Prefeitura Municipal de Porto Feliz;

Relatórios Técnicos, Mapas, Diagnósticos e Conclusões do Plano Diretor Ambiental, elaborado pela empresa FUNDESPA – Fundação de Pesquisas Aquáticas, em 2009;

Relatório Técnico, Mapas, Diagnóstico e Conclusão do Plano de Mobilidade Urbana, elaborado pela empresa Genos Consultoria Ambiental Ltda. ME, entre 2017 e 2018.

Alguns dos planos acima elencados foram elaborados em data anterior ou fora bojo da Lei Complementar nº 215/2019 - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Porto Feliz, que definiu as diretrizes da expansão urbana, o adensamento, as áreas de trabalho da cidade, o sistema viário, são de grande importância pelos conhecimentos produzidos.

Serviços públicos, como limpeza pública e coleta e disposição final dos resíduos sólidos gerados na cidade também constituem base de dados para o planejamento eficaz do uso do solo. O **conhecimento da localização espacial dos equipamentos urbanos**, bem como dos principais equipamentos públicos, da administração (principais prédios públicos), urbanos (estações de transportes coletivos, terminais, usina de reciclagem, aterro sanitário, etc..) e sociais (hospital, unidades de saúde, escolas, faculdades), são elementos à serem considerados no planejamento do uso do solo e local, por serem **polos geradores de tráfego** ou atividades de maior incomodidade em relação ao uso residencial e necessários ao bom funcionamento da cidade.

Adotamos a visão sistêmica de planejamento sem a qual este conjunto de informações setoriais, ficam isolados e limitados ao uso das secretarias fins.

No âmbito da **integração com instrumentos regionais de planejamento** procuramos conhecer **os planos da concessionária Colinas** que opera a Rodovia Marechal Rondon, bem como os do **DER**, de expansão, melhorias da malha rodoviária estadual existente e diretamente ligada ao transporte de cargas e passageiros do município. E neste aspecto tomamos conhecimento do já elaborado projeto de duplicação da Rodovia Dr. Antonio Pires de Almeida - SP-478, que liga Porto Feliz a Rodovia Castelo Branco bem como, da duplicação da Rodovia Emerenciano Prestes de Barros entre a Rod. Castelo Branco e Sorocaba, estando assim contemplados nesta Revisão.

O **sistema viário seja regional constitui elemento básico para expansão das atividades econômicas e para o desenvolvimento regional**. E isto pode ser claramente verificado pela expansão econômica no eixo das Rodovia Mal. Rondon e Castelo Branco, dentro do município, onde importantes empresas industriais e de logística estão ali se estabelecendo, criando um forte polo de desenvolvimento econômico e de geração de empregos.

Além do empreendimento Boa Vista é sentida a **expansão de núcleos residenciais e de lazer isolados com acesso pelo corredor da Castelo Branco**, voltados ao atendimento de parcelas de média e alta renda da capital paulista. A análise correta desta ocorrência e suas tendências é de suma importância no planejamento do uso do solo municipal. E, esta questão está também diretamente relacionada com a preservação da **APA do Avecuia**, dada a pressão imobiliária exercida naquela bacia.

O conjunto de conhecimentos locais de planejamento devem ser disponibilizados ao órgão regional de planejamento - Emplasa - de modo que haja a interação de dados do planejamento local com o planejamento regional. É neste nível que ficam mais claras as demandas comuns entre municípios vizinhos, suas fragilidades e potencialidades.

O *feedback* municipal será utilizado pela **Emplasa** na elaboração e aperfeiçoamento do **PDUI – Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Sorocaba**.

Conclusão

O presente Diagnóstico Preliminar traduz o conhecimento do problema e sua abordagem integral acima expostas. Acompanham o presente Diagnóstico mapas, diagramas, gráficos e tabelas que foram e serão divulgados por ocasião das Audiências Públicas e colocados à disposição da população através do sítio eletrônico da Prefeitura Municipal.

Esclarecemos que a presente atualização do Plano não implica absolutamente em alteração da **política de desenvolvimento municipal**, estabelecida por ocasião da L.C. 215/2019. Consideramos sim como correção à luz da dinâmica do desenvolvimento municipal e regional, que neste caso tem se mostrado favorável ao município de Porto Feliz, como demonstram os dados coletados e analisados.

E é isto que nos propomos, buscar o necessário **consenso político e da população, em torno da cidade que queremos para o futuro próximo**. É parte de um constante **processo de repensar Porto Feliz** para melhor bem estar e qualidade de vida e serviços à sua população e, ao mesmo tempo dar **respostas as necessidades de uma ocupação ordenada e sustentável do território municipal**.

Porto Feliz, fevereiro de 2022

A. C. R. Abibe
arquiteto e urbanista
*"Diploma Planning Studies *Edinburgh University"*
*"Mestre em Estruturas Ambientais Urbanas *FAUUSP"*
MBA Escola de Economia FGV
CAUSP 3569-6