

# SÃO JOÃO 2050

PLANO



FOTE FUNDAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DA ENGENHARIA

USPCIDADES

PLANO ESTRATÉGICO SÃO JOÃO DA BOA VISTA 2050



# SÃO JOÃO 2050

PLANO



APOIO:  
**FOTE** FUNDAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO  
TECNOLÓGICO DA ENGENHARIA

**USPCIDADES**

PLANO São João 2050 | PLANO ESTRATÉGICO SÃO JOÃO DA BOA VISTA 2050  
DIREITOS DE PROPRIEDADE INTELECTUAL 2015  
NÃO ESTÁ AUTORIZADA A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTES RELATÓRIOS PARA  
VENDA OU OUTROS USOS COMERCIAIS.



É com grande satisfação que apresentamos o Plano Estratégico São João 2050, resultado de cerca de três anos de trabalho e que reúne contribuições de diversos setores da sociedade sanjoanense.

Esse estudo tem a missão de orientar os futuros gestores públicos, para que tenhamos uma cidade cada vez mais comprometida com o crescimento sustentável e a qualidade de vida da população.

A elaboração de um plano de longo prazo para São João da Boa Vista marca o compromisso do Poder Público Municipal com o fomento das reflexões sobre formas e perspectivas de desenvolvimento, institucionalizando a prática de pensar continuamente o planejamento estratégico do município.

Nesse processo, foi fundamental a participação dos agentes sociais representados pelas comunidades de bairros, centros universitários, escolas, agremiações religiosas, clubes de serviço, entidades de classe e segmentos do comércio e da indústria.

Deste modo, conseguimos um documento plural, contemplando múltiplos pontos de vista, pois acreditamos que o Poder Público age com maior assertividade quando guiado pelos anseios dos cidadãos.

O planejamento da cidade que queremos não pode se restringir aos limites do Gabinete do Prefeito.

No decorrer das atividades que culminaram no Plano Estratégico São João 2050, duas percepções foram recorrentes. A primeira, de que as políticas públicas de âmbito municipal são as que atingem com maior rapidez e eficiência a vida do cidadão; a segunda, de que não havia, até então, qualquer mecanismo capaz de aferir, em intervalos curtos, os progressos das ações implementadas pela municipalidade.

No entanto, a metodologia gestada pela USP Cidades, aplicada com extrema competência pelo Grupo Técnico da Prefeitura, proporcionou aos envolvidos na elaboração desse estudo um olhar diferenciado sobre a cidade, suas aspirações e sonhos.

Ao cabo desta empreitada, resta-nos a convicção de que é preciso manter canais permanentes de diálogo com a sociedade, e assim, coletivamente, prosseguir a construção da São João que queremos.

Vanderlei Borges de Carvalho  
PREFEITO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA



Este documento, a versão completa do São João 2050 - o Plano Estratégico de Longo Prazo para São João da Boa Vista -, reflete um imenso esforço conjunto da gestão municipal, servidores públicos na sua totalidade e da sociedade civil para pensar a cidade com visão de médio e longo prazos.

A construção do São João 2050 iniciou-se em 2002, com a proposta do São João 2010 que foi a primeira tentativa de se pensar a cidade com visão de longo prazo na perspectiva de 10 anos à frente. Naquela oportunidade encontramos instituições motivadas para a discussão de uma visão de futuro, mas uma imensa desmotivação e descrédito do cidadão em relação às oportunidades e perspectivas de uma cidade próspera, o que nos impossibilitou de prosseguir neste sonho.

Quatorze anos se passaram o país, o Estado de São Paulo e a nossa região viveram grandes transformações sociais, econômicas, ambientais e São João da Boa Vista esteve sempre junto e vivendo estas transformações. Uma cidade que em 2005 contava com 11 mil desempregados aproximadamente esteve em 2013 perto do pleno emprego, com grande desenvolvimento econômico, social, índices de toda ordem em ascendência até hoje. Uma cidade com grandes e altos padrões de desempenho transformado num lugar próspero e interessante para se viver.

O Prefeito Vanderlei Borges de Carvalho ao iniciar a sua gestão em 2013 decidiu corajosamente por fazer um grande e profundo diagnóstico da cidade para compreender exatamente todos os aspectos deste município que num espaço de tempo tão curto tinha dado grandes passos para a modernidade mas, que corria o risco de perder o seu requinte ambiental e social se não tivesse uma identificação dos seus pontos fortes e fracos, oportunidades de crescimento e ameaças e uma rápida intervenção de gestão e planejamento nesta “nova cidade que se apresentava”.

Vivemos no nosso Município uma possibilidade ímpar de pensar o futuro da cidade, há exatos 03 anos estamos discutindo a mesma, bairro a bairro, escola a escola, instituição por instituição, clube de serviços, conselhos, redes sociais, representantes dos setores econômicos, enfim quase pessoa a pessoa. Foram contratadas empresas e instituições do maior gabarito para assessorar a Prefeitura no levantamento dos dados, para estudo e avaliação das informações obtidas e acima de tudo para junto com o corpo técnico da Prefeitura Municipal pensar a cidade dentro dos padrões de urbanismo, sustentabilidade, humanidade e de cidade moderna em todos os seus aspectos.

Os resultados de todas estas consultas reforçam o conceito de que a cidade deve ter um plano de Estado e não apenas um plano de governo. Ter um plano de Estado que oriente os planos de governo das futuras gestões é a forma de evitar os futuros desequilíbrios estruturais da cidade que poderá crescer sem visão de longo prazo.

São João 2050 pretende servir de orientação sobre o futuro desejado, contribuindo para integrar, articular e reforçar as sinergias e decisões setoriais, de modo a assegurar o uso coerente e inteligente dos recursos da cidade. É uma referência para o Poder Público, mas acima de tudo para a sociedade, outros níveis de governo e também para ações e investimentos privados. Vale ressaltar que São João 2050 é um instrumento valiosíssimo e adequado para atrair investimentos, atrair novos negócios, promover parcerias, envolver governos, cidadãos, empresas e organizações de modo a atingirmos o desenvolvimento social, econômico sustentável na linha desejada e planejada.

São João 2050, possibilita a integração dos diversos instrumentos de Planejamento que a cidade dispõe e que incidem sobre diferentes horizontes temporais: Planos Diretores, Planos Plurianuais, Programas de metas, orçamentos e planos setoriais.

O São João 2050 não pretende substituir nenhum plano ou instrumento de planejamento existente, ele agrega-se a esta cadeia, potencializando os demais planos.

São João 2050 é um plano sobre o futuro da cidade, um instrumento facilitador de consensos, capaz de definir as grandes escolhas que perpassam governos, pois refletem a visão e os anseios comuns à sociedade.

É necessário estabelecer um processo de monitoramento contínuo de ajuste e aprimoramento do plano, já que não é razoável imaginar que um plano pensado hoje permaneça imutável nas próximas três décadas. Ele deve ser o norte, continuamente ajustado para refletir as mudanças que certamente ocorrerão e que não tem como serem previstas hoje. Uma ação colaborativa deve ser montada para atualizar e dar continuidade a este trabalho, permitindo que o universo de proposições do Plano construído por meio de um amplo processo de participação possa ser continuamente debatido pelo sanjoanense, materializando o conceito de que o “São João 2050” é um conceito vivo e sempre aberto ao aprimoramento.

Nos objetivos do “São João 2050”, não há nada que nunca tenha sido pensado e nada de revolucionário no seu conteúdo. É uma pactuação de escolhas e definição e consensos a serem perseguidos. Reconhecer que o município de São João da Boa Vista tem um enorme potencial, que só será atingido se os seus desequilíbrios ou pontos fracos forem minimizados por meio de estratégias de médios e longos prazos é fundamental. Desta forma a população deve reconhecer estes planos e ver nas estratégias uma parte de uma ação maior. Pôr as mãos na massa, trabalhar duro para superar as nossas dificuldades, deixar de lado as nossas diferenças e pensar sempre no bem maior, são premissas básicas para o sucesso do São João 2050.



"São João 2050" confere à São João da Boa Vista um grau de maturidade naquilo que podemos considerar " a cidade que queremos", nos protegendo de certa maneira de salvadores da pátria, de projetos mirabolantes, nos livrando mais facilmente de soluções mágicas e ou milagrosas e nos colocando na rota realista do futuro desejado.

São João 2050 deve ser entendido como um conjunto de conceitos e propostas na busca de uma cidade melhor, uma cidade que propicie um ambiente saudável, de oportunidades de realização para seus moradores e descendes.

Particularmente sou muito grata ao Prefeito Vanderlei Borges de Carvalho e aos Diretores da Agência de Desenvolvimento por terem me possibilitado a oportunidade de conduzir este processo tão importante e inesquecível na minha vida pessoal e profissional. O resultado deste trabalho com certeza eu não verei, mas ele será vivenciado pelos meus netos, e os netos de todas as pessoas que direta ou indiretamente se envolveram nesta tarefa e pelas novas gerações.

E, por eles , tudo isto valeu muito a pena

Amélia Maria de Queiroz Melo

ASSESSORIA DE PLANEJAMENTO GESTÃO E DESENVOLVIMENTO  
DO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA



# ÍNDICE

17	<b>INTRODUÇÃO</b>	97	VALORIZAÇÃO DO AMBIENTE NATURAL E CONSTRUÍDO E DA PAISAGEM
18	UM PLANO ESTRATÉGICO PARA SÃO JOÃO DA BOA VISTA PRINCÍPIOS E PRINCIPAIS OBJETIVOS DO PLANO	98	APRESENTAÇÃO
19	METODOLOGIA	99	OBJETIVOS E PROPOSTAS
20	ESTRUTURA DO PLANO	107	DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO
23	<b>CENÁRIO ATUAL</b>	108	APRESENTAÇÃO
24	RADIOGRAFIA SJBV - ESTRUTURA FÍSICA	109	OBJETIVOS E PROPOSTAS
37	RADIOGRAFIA SJBV - ESTRUTURA SOCIAL	115	<b>PROJETOS CATALISADORES</b>
43	RADIOGRAFIA SJBV - ESTRUTURA ECONÔMICA	119	CIDADE COMPACTA
46	RADIOGRAFIA SJBV - CONSULTA PÚBLICA	127	CENTRO ATRAENTE
51	<b>VISÃO ESTRATÉGICA</b>	133	CINTURÃO VERDE
52	VISÃO DO FUTURO	139	POLOS ECONÔMICOS ESTRATÉGICOS
53	A CIDADE DESEJADA - CRESCER DE FORMA SUSTENTÁVEL	140	POLO DE EDUCAÇÃO
54	ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO	142	POLO DE SAÚDE
55	<b>EIXOS ESTRUTURADORES</b>	144	POLO DE TECNOLOGIA
59	COESÃO SOCIAL	146	POLO DE CULTURA TURISMO E GASTRONOMIA
60	APRESENTAÇÃO	149	<b>IMPLEMENTAÇÃO</b>
61	OBJETIVOS E PROPOSTAS	151	A CIDADE DESEJADA PELA POPULAÇÃO
71	DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	152	SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO
72	APRESENTAÇÃO	153	MONITORAMENTO E CONTROLE
73	OBJETIVOS E PROPOSTAS	153	PRIORIDADES
87	MOBILIDADE	154	IMPLEMENTAÇÃO
88	APRESENTAÇÃO	161	<b>APÊNDICE</b>
89	OBJETIVOS E PROPOSTAS	163	ANEXO I - CONSIDERAÇÕES SOBRE DENSIDADE
		169	ANEXO II - MEMORIAL DE CÁLCULO DE LOTES
		177	GLOSSÁRIO
		179	BIBLIOGRAFIA
		183	EQUIPE

# QUALIDADE DE VIDA



# ESPAÇOS PÚBLICOS



# LIDERANÇA REGIONAL



# DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO



A elaboração de um plano estratégico de longo prazo para a cidade de São João da Boa Vista é uma iniciativa importante para todos os seus cidadãos. Um processo não apenas para entender e projetar a cidade que se almeja, mas também uma forma de sonhar e fazer escolhas para o futuro.

Desta forma, o presente Plano marca a construção de cenários de desenvolvimento territorial, social e econômico e o reconhecimento do potencial da cidade. Marca a pactuação de escolhas e consensos a serem perseguidos. Marca um processo de planejamento estratégico capaz de envolver todos os setores - entidades públicas, associações privadas, organizações civis e cidadãos - e perpassar governos, conforme o esforço e a aspiração conjunta da sociedade. Marca, sobretudo, o compromisso da Prefeitura Municipal com o planejamento e com a qualidade de vida de seus cidadãos.

É nesse contexto e com grande satisfação que apresentamos o Plano V: um conjunto de conceitos e propostas para servir de orientação sobre o futuro desejado - uma visão de futuro que direcione os próximos ciclos de desenvolvimento por uma cidade cada vez melhor.

# SÃO JOÃO 2050

PLANO

INTRODUÇÃO

PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

METODOLOGIA

ESTRUTURA



# INTRODUÇÃO

A premissa deste documento é apresentar uma visão de futuro para a cidade - um norte a ser continuamente ajustado às mudanças que certamente ocorrerão e que não podem ser antecipadas hoje - considerando seus desafios e oportunidades. O Plano São João da Boa Vista 2050 se apresenta, assim, como uma plataforma colaborativa, um instrumento vivo sempre aberto ao aprimoramento, que procura fomentar um processo contínuo de planejamento estratégico, que promova parcerias e investimentos, que articule diferentes níveis e ciclos de governo e que envolva a participação de todos.

O Plano São João da Boa Vista 2050 toma como base tanto levantamentos de campo, entrevistas e pesquisas, quanto a leitura conjunta dos trabalhos de Diagnóstico Urbanístico e Econômico elaborados em 2014 pela Urban Systems e FGMF e todo o processo de participação, e procura fomentar um processo contínuo de planejamento estratégico que, por sua vez, será a espinha dorsal conceitual da revisão do Plano Diretor Estratégico. O Plano representa uma oportunidade de debate e amadurecimento da sociedade civil e da administração pública de forma a subsidiar a elaboração e aprovação da lei do Plano Diretor Estratégico que balizará as ações públicas e privadas nos próximos muitos anos.

Como será apresentado a seguir, o Plano se organiza a partir de uma estrutura de Vetores, Eixos e Projetos que apontam, respectivamente, direções, estratégias e ações para se alcançar o resultado desejado a longo prazo. Não são caminhos isolados: pelo contrário, as ações previstas têm impacto cruzado nas várias estratégias. Por isso, é muito importante que o Plano seja uma peça-chave nos debates entre todos os sanjoanenses.

# UM PLANO ESTRATÉGICO PARA SÃO JOÃO DA BOA VISTA

## PRINCÍPIOS DO PLANO

O Plano São João 2050 é um documento conceitual, sem força de lei, cuja função primordial é permitir que os munícipes avaliem, discutam, amadureçam e pactuem os caminhos que a cidade deverá seguir nos próximos 34 anos.

Este trabalho foi iniciado em 2003 quando a Prefeitura Municipal decidiu fazer um grande diagnóstico socioeconômico e urbano do município. Essa iniciativa demonstrou a compreensão dos sanjoanenses em relação à necessidade de debater e planejar o futuro. Na ocasião, foram produzidos um estudo econômico pela empresa Urban Systems, apontando as características produtivas e oportunidades para os diversos setores da economia e do mercado sanjoanense; e um diagnóstico regional e intraurbano pela empresa FGMF, que permitiu que a cidade vislumbrasse, num único documento, as diversas questões físicas da cidade, seus desafios e oportunidades. A partir desses documentos, a Prefeitura, com o apoio do USP Cidades/FDTE, empreendeu um intenso processo de refinamento de dados e debates com a sociedade e especialistas, culminando no Plano aqui apresentado.

A visão de longo prazo presente neste documento contraria a cultura e a prática de planejamento vinculada aos ciclos de quatro anos da administração pública. Quando se projeta para o longo prazo, busca-se um pacto entre os sanjoanenses, uma visão comum que balizará não só a administração pública, como também a iniciativa privada: com cenários mais claros, é mais fácil formular leis, prever investimentos e iniciar ações coerentes.

O Plano Diretor Estratégico (PDE), lei que instrumentaliza e orienta a administração pública em períodos de 10 anos, está em processo de revisão compulsória. Antes de se formularem leis, é fundamental entender por quê e para quê elas devem ser formuladas. O presente Plano São João 2050 colabora com essa reflexão.

## PRINCIPAIS OBJETIVOS DO PLANO

- Fomentar o debate amplo em todos os segmentos da sociedade sanjoanense sobre o futuro da cidade;
- Organizar e sistematizar as demandas, visões e caminhos para a construção coletiva de uma cidade melhor, mais humana e mais eficiente;
- Estimular a interlocução entre os diversos agentes da sociedade e a administração pública;
- Subsidiar conceitualmente a revisão do PDE, lei onde serão consolidados os instrumentos para se alcançar os cenários desejados;
- Estabelecer a base para revisões periódicas da visão dos sanjoanenses e das estratégias escolhidas, orientando, assim, as revisões futuras do PDE.

# METODOLOGIA

Tomando como base uma leitura conjunta dos diagnósticos elaborados em 2014 pelas empresas Urban Systems e FGMF, o trabalho aqui apresentado demandou a realização de levantamentos de campo, entrevistas, audiências setoriais e pesquisas preliminares. Todo o trabalho foi realizado pela própria Prefeitura, em conjunto com o USP Cidades/FDTE.

Esse conjunto de informações foi, então, discutido entre os técnicos da Prefeitura, os especialistas do USP Cidades/FDTE e com associações e representantes da sociedade civil, resultando em quatro documentos que são a base deste Plano:

- Avaliação da Legislação Urbanística
- Plano de Comunicação que define a estratégia de participação da população
- Visão Preliminar
- Eixos Estruturadores e Projetos Catalisadores

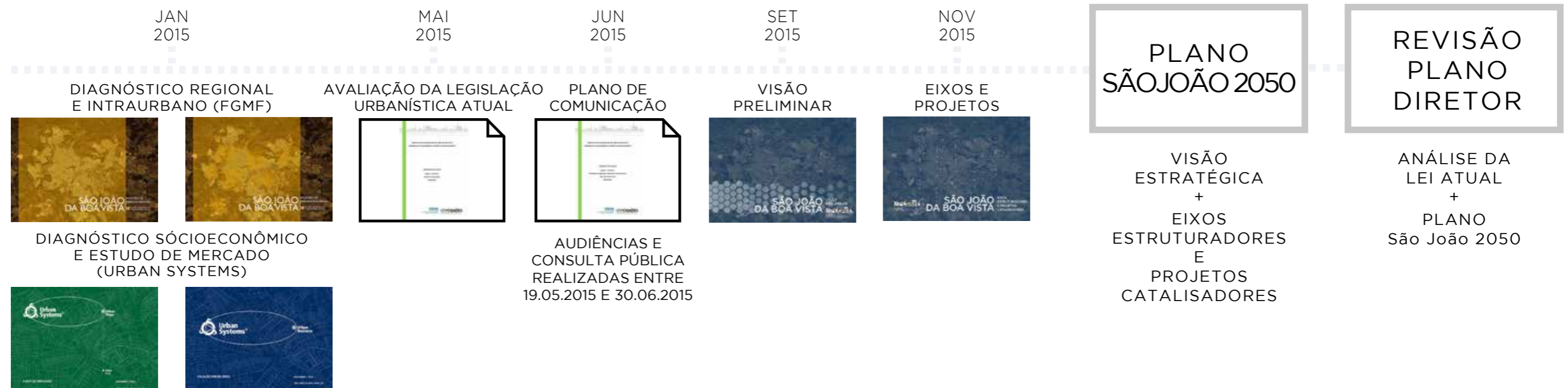
Enquanto os dois primeiros documentos contêm uma análise dos instrumentos urbanísticos vigentes e a divulgação de todo o processo de elaboração do Plano, os dois últimos apontam para o futuro e concentram os seus elementos conceituais. A Visão Preliminar é, justamente, a etapa em que nos perguntamos: “para onde queremos ir”, e fazemos grandes escolhas e estabelecemos objetivos. O documento Eixos Estruturadores e Projetos Catalisadores apontou os caminhos para se perseguir a visão.

A visão setorial de planos e propostas pode levar a análises incompletas, ocasionando impactos não planejados em outras áreas. Por exemplo, um plano de mobilidade não se trata apenas de um projeto de transporte que abarca vias, veículos e sinalização - ele não pode estar dissociado de uma estratégia de uso e ocupação do solo. Da mesma forma, um plano de desenvolvimento econômico não pode ser independente de um plano de habitação. É fundamental, portanto, que haja um elemento articulador das diferentes propostas para que as políticas convirjam em direção ao

sentido desejado. Desta forma, os Eixos Estruturadores são uma estrutura de articulação e interligação de planos, projetos, ações e políticas públicas, como descrito anteriormente.

De maneira a tornar factíveis os conceitos contidos nos Eixos Estruturadores, foram formulados os Projetos Catalisadores. Elaborados para traduzir as diretrizes e prioridades estabelecidas em ações concretas e integradas, os Projetos Catalisadores orientam o desenvolvimento, despertam contínua regeneração do tecido urbano, geração de empregos e de oportunidades. Considerando o longo prazo que é mote do presente Plano, não faz parte dele o detalhamento de cada Projeto Catalisador. Esse detalhamento deverá ser feito oportunamente, por equipes multidisciplinares compostas por profissionais especializados. Para tanto, a Prefeitura e os municípios deverão elencar os projetos prioritários à luz da sua capacidade de investimento, e da conveniência e alcance de cada Projeto.

Por fim, conforme introduzido anteriormente, o atual Plano São João 2050 tem como missão tornar-se a espinha dorsal para a revisão do PDE.



## ESTRUTURA DO PLANO

A visão de futuro de São João da Boa Vista para 2050 está fortemente comprometida com a criação de vetores de desenvolvimento pelos quais a cidade irá se orientar. A partir dos vetores Social, Ambiental e Econômico, a estrutura do Plano São João 2050 se concentra em delinear Eixos Estruturadores que irão, por sua vez, articular diretrizes, projetos, ações e políticas públicas a favor do futuro desejado que estarão também refletidos nos chamados Projetos Catalisadores.

Dos eixos estruturadores derivam iniciativas estratégicas para viabilização, implementação, controle e avaliação do Plano São João 2050. Retomando o enfoque transversal, essas iniciativas chamadas de Projetos Catalisadores visam traduzir parte das diretrizes estabelecidas pelos eixos em ações concretas e integradas que promovam a qualidade de vida, a geração de emprego e a geração de oportunidades,

e irradiem o desenvolvimento para se construir a cidade desejada.

Os Eixos Estruturadores delineados para São João da Boa Vista identificam, a partir de desafios, as oportunidades estratégicas para seu melhor desenvolvimento.

Os cinco Eixos são:

- Coesão Social
- Desenvolvimento Sustentável
- Mobilidade
- Valorização do Ambiente Natural e Construído e da Paisagem
- Desenvolvimento Econômico

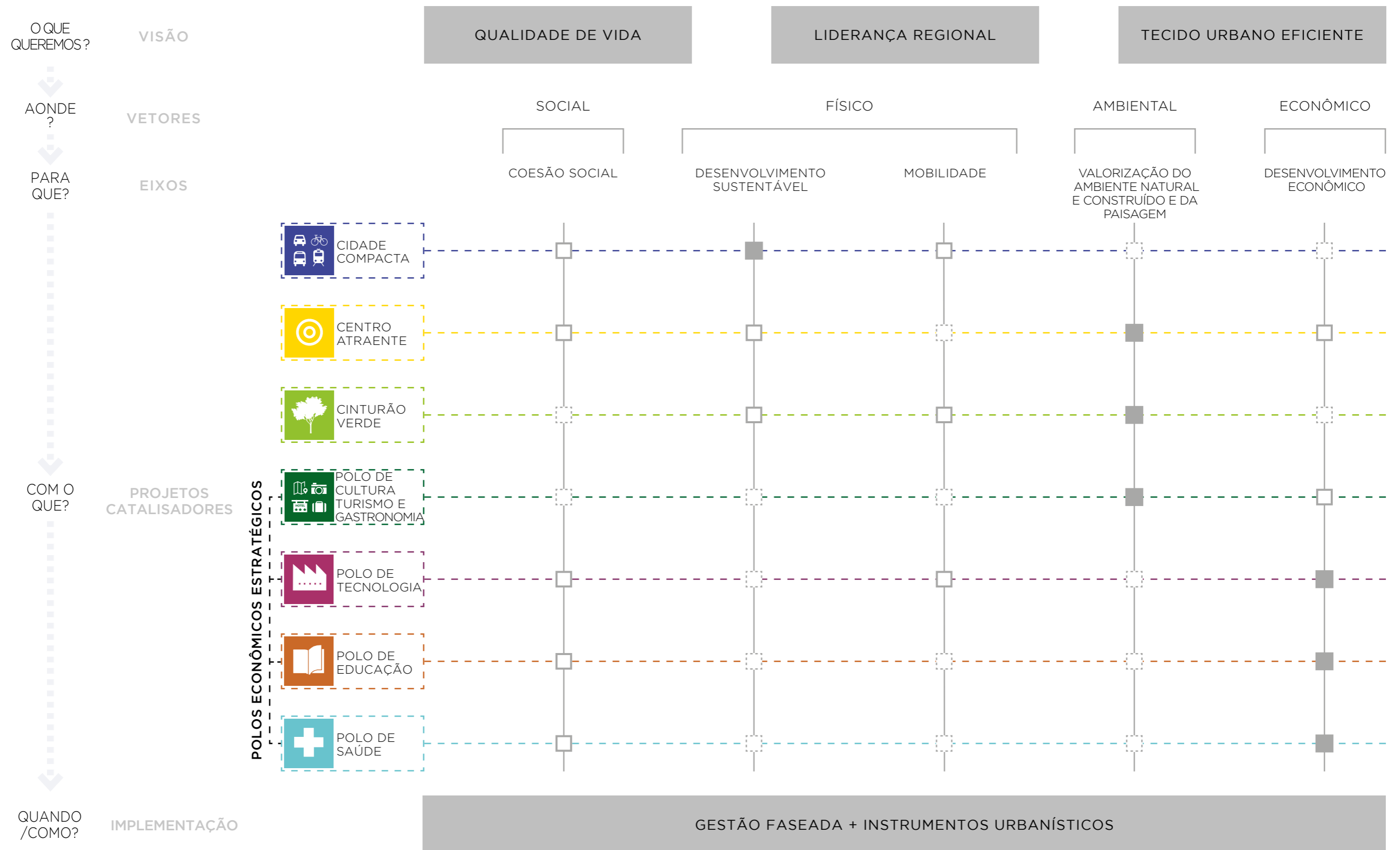
Nenhum desses Eixos pode ser entendido de forma isolada, uma vez que a própria natureza da cidade é multifacetada. A co-dependência entre os Eixos fica evidente pela transversalidade dos Projetos Catalisadores, que englobam diretrizes de mais de um Eixo de forma concomitante.

Os Projetos são quatro:

- Cidade Compacta
- Centro Atraente
- Cinturão Verde
- Polos Econômicos Estratégicos: de Educação, de Saúde e de Cultura, Turismo e Gastronomia.

Neste contexto, os Projetos Catalisadores apresentados neste documento consideram várias potencialidades e indicam ações que deverão ser detalhadas no futuro, uma a uma, no momento adequado. Assim, permite-se que o Plano São João da Boa Vista seja um documento vivo, interativo e, sobretudo, orientativo, mas não de caráter executivo. Sem pretender ser fechado e rígido, antecipa a necessidade de revisões, de considerar novos cenários, tecnologias e conhecimentos.

# SÃOJOÃO 2050





Embora seja fundamental levar em conta sua relevância regional, para a finalidade deste Plano faz-se necessário conhecer São João da Boa Vista por dentro. Nas próximas páginas, serão apresentados os principais aspectos da Estrutura Física, Social e Econômica do município, reproduzidos do Diagnóstico Intraurbano realizado pela FGMF\*. Adicionalmente, será apresentado um resumo gráfico dos principais tópicos abordados na consulta pública, que representam as questões mais relevantes na percepção dos sanjoanenses.

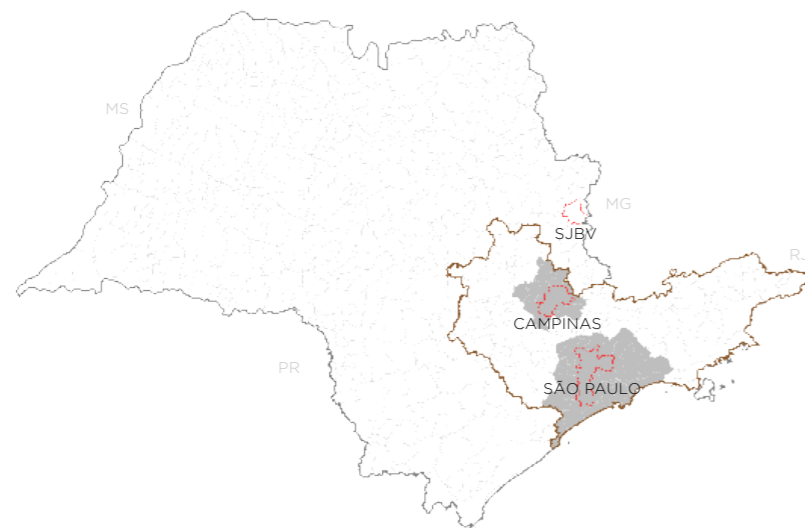
# CENÁRIO ATUAL

RADIOGRAFIA - ESTRUTURA FÍSICA,  
SOCIAL E ECONÔMICA

RADIOGRAFIA - CONSULTA  
PÚBLICA

## RADIOGRAFIA: SJBV-ESTRUTURA FÍSICA

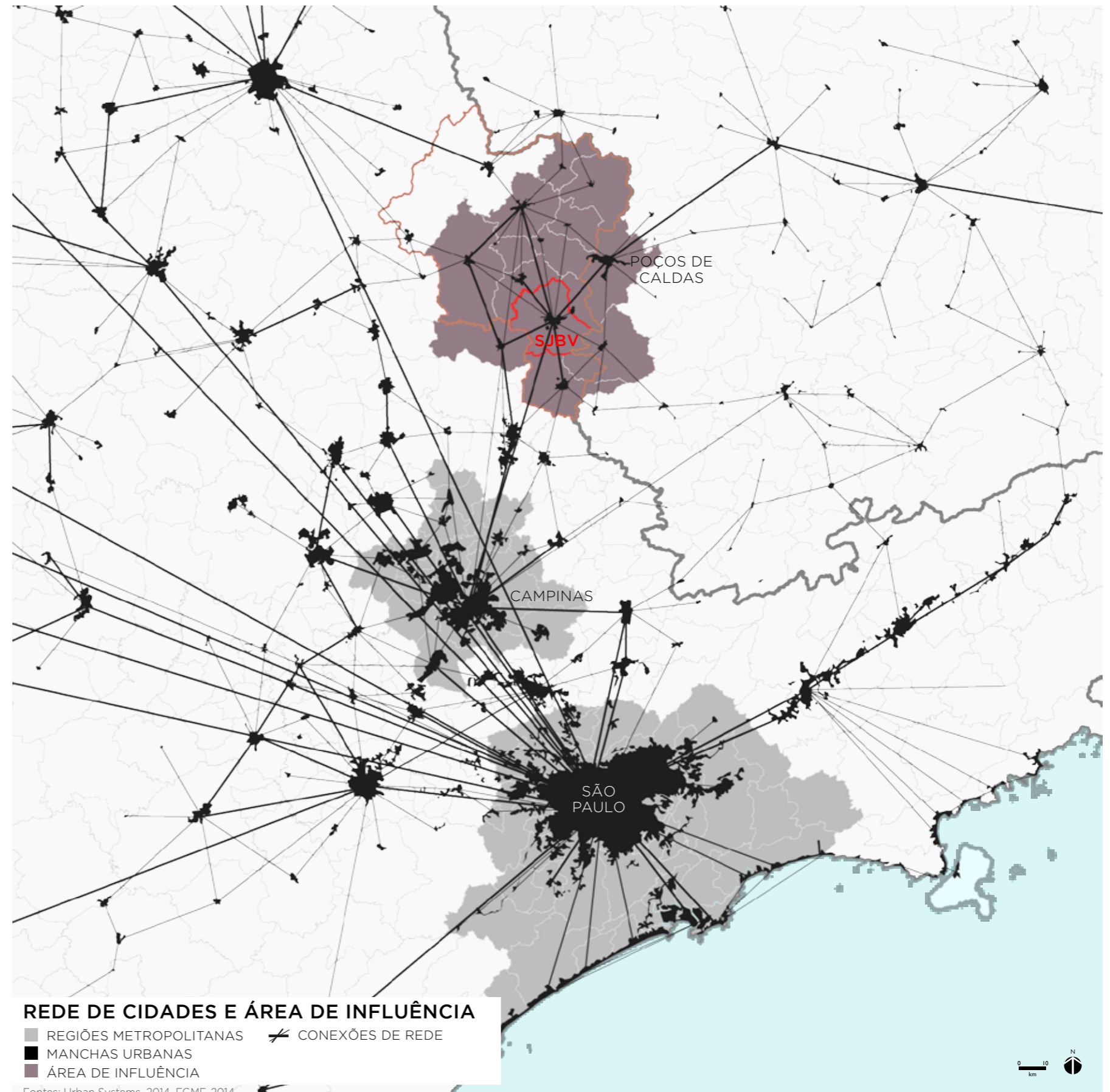
É interessante ter em mente que a disponibilidade de infraestruturas como transporte e abastecimento e o alcance de determinados equipamentos, assim como características geográficas e culturais, são determinantes para a relação entre municípios e configuram externalidades relevantes para o desempenho individual de cada um. Nesse contexto, São João da Boa Vista é, reconhecidamente, um polo que concentra infraestruturas e equipamentos relevantes em escala regional. De fato, equipamentos educacionais, de saúde, lazer, comércio e serviços atendem diretamente à população de cerca de 13 municípios na sua microrregião e influenciam outros 18 municípios de outras 6 microrregiões de São Paulo e Minas Gerais. Por sua vez, São João da Boa Vista faz parte de um conjunto de municípios polarizados por outras 6 cidades de maior porte como Poços de Caldas, Ribeirão Preto e, sobretudo, Campinas.



### LOCALIZAÇÃO ESTADO DE SP

- MESORREGIÕES
- MACROMETRÓPOLE
- MUNICÍPIOS
- REGIÕES METROPOLITANAS

Fontes: FGMF, 2014.



### REDE DE CIDADES E ÁREA DE INFLUÊNCIA

- REGIÕES METROPOLITANAS
- MANCHAS URBANAS
- CONEXÕES DE REDE
- ÁREA DE INFLUÊNCIA

Fontes: Urban Systems, 2014. FGMF, 2014.





# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

São João da Boa Vista situa-se na região cristalina da Serra da Mantiqueira, região geomorfológica de Lindóia e Serra Negra, e, a oeste do município, em direção a Aguai está próxima à região sedimentar, depressão periférica.

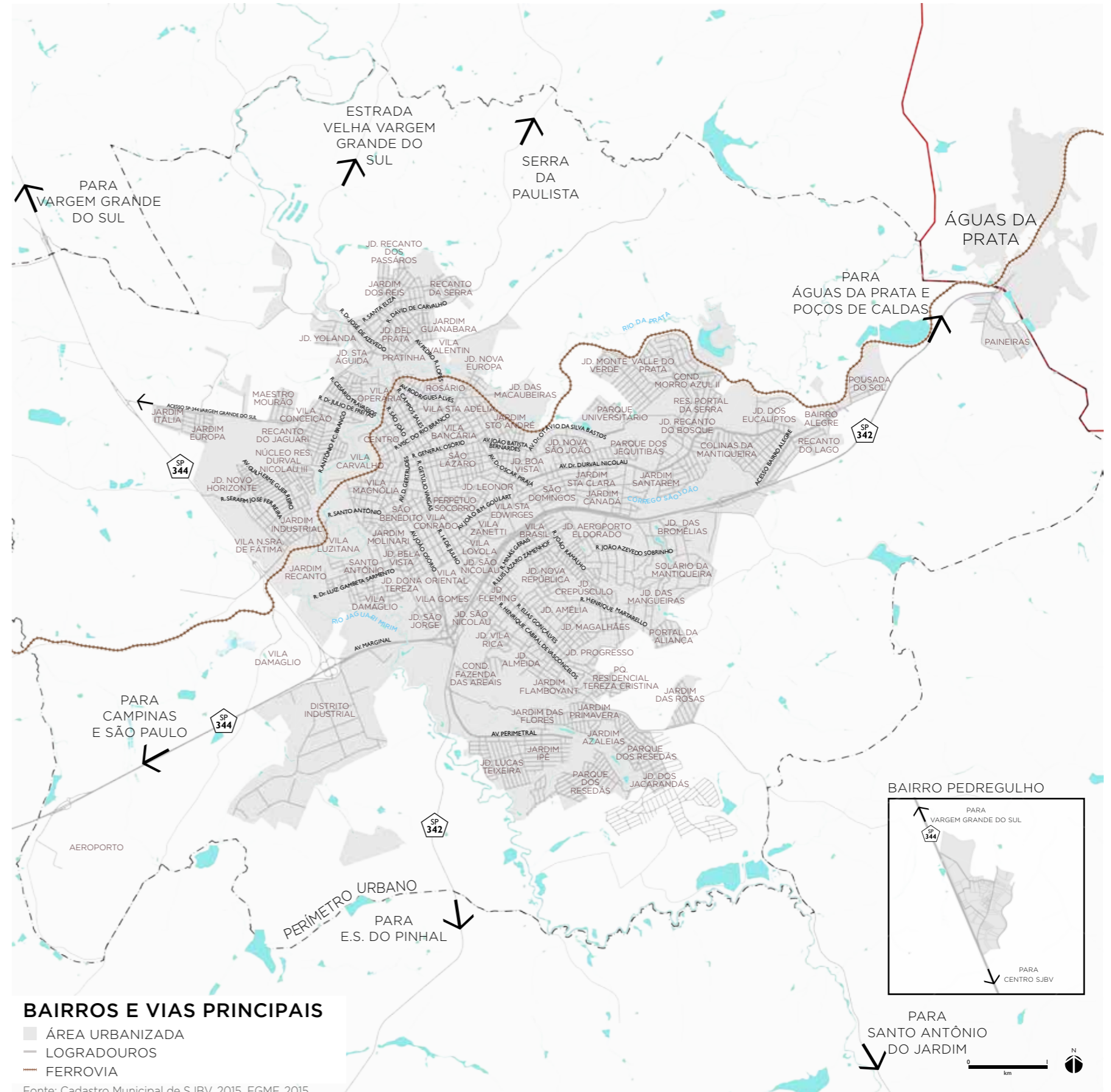
São João da Boa Vista abrange um território de 516, 99km<sup>2</sup>, dos quais a maior parte encontra-se na zona rural (396, 65m<sup>2</sup>) e 119, 34km<sup>2</sup> constitui o perímetro urbano, e deste estão urbanizados 34, 9km<sup>2</sup> que abriga uma população de 85.474 habitantes.

O clima é tropical quente. As condições climáticas, com temperatura média de 28° C, máxima de 34°C e mínima de 5°C e a pluviosidade anual de 1.140 mm anuais, favoreceram o desenvolvimento da agricultura em São João da Boa Vista, promovendo o desmatamento da cobertura vegetal de mata tropical, restando pequenos fragmentos dessa mata em grotões íngremes ou em áreas de proteção de nascentes ou de minas d'água.

MAPA DO MUNICÍPIO E DIVISÃO DE SETORES*		
	1 SETOR CENTRO	7, 1 km <sup>2</sup>
	2 SETOR NORTE	13, 8 km <sup>2</sup>
	3 SETOR SUL	19, 2 km <sup>2</sup>
	4 SETOR LESTE	8, 4 km <sup>2</sup>
	5 SETOR OESTE	18, 7 km <sup>2</sup>
	6 SETOR SUDOESTE	9, 2 km <sup>2</sup>
	7 SETOR AEROPORTO	4, 7 km <sup>2</sup>
ÁREA TOTAL DO MUNICÍPIO	516, 99 km <sup>2</sup>	
ÁREA URBANA TOTAL	34, 9 km <sup>2</sup>	
ÁREA PERÍMETRO URBANO	119, 34 km <sup>2</sup>	
ÁREA MACROZONA RURAL	396, 65 km <sup>2</sup>	

\*As área dos bairros Pedregulho e Paineiras não estão setorizadas por serem consideradas áreas urbanas isoladas

Fonte: Urban Systems, 2014. FGMF, 2014. Cadastro Municipal de SJBV, 2015. IBGE, 2015.

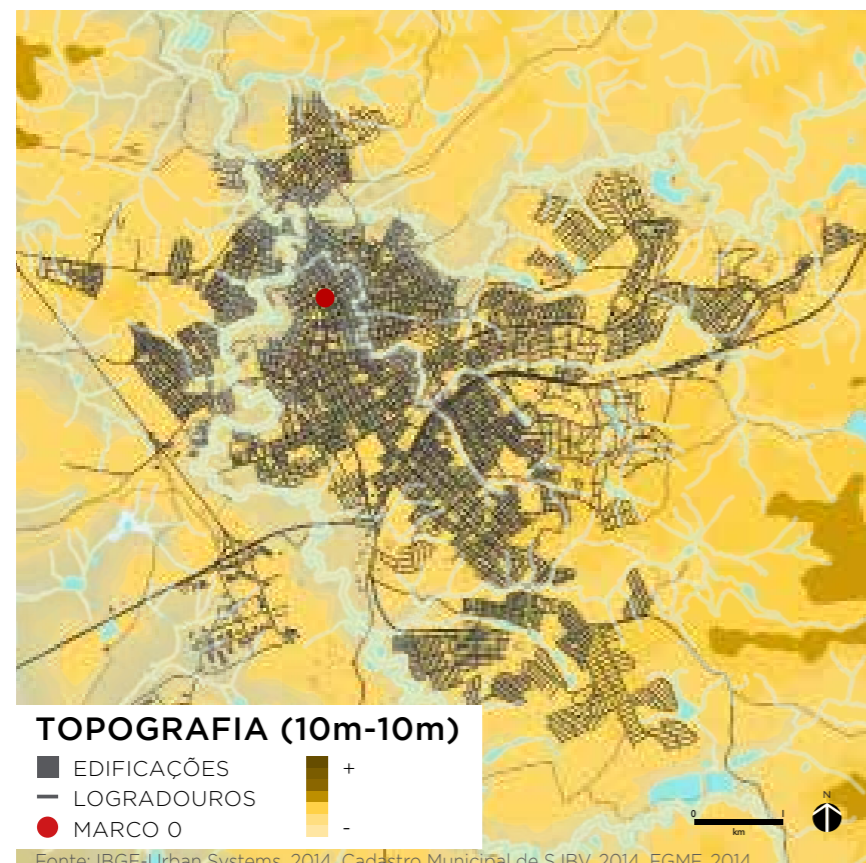


## RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

São João da Boa Vista teve como elementos limitadores de sua ocupação territorial, de um lado o rio Jaguari-Mirim e de outro o Rio da Prata e a ferrovia, conformando-se o núcleo central da cidade entre esses elementos, estando compreendida entre áreas planas das várzeas dos rios e o topo aplainado das colinas, com altitudes que variam de 700 a 800 metros, na sua porção central. O marco zero do município encontra-se na altitude de 729 metros e o mirante está no pico mais alto a 1.663 metros.

O município é irrigado por rios, córregos e ribeirões ocupando uma extensão de 178, km, criando vales e cumeadas, condição topográfica que explica a descontinuidade do tecido urbano, com ruas sem saída, mas, com variações de altitude que oferecem aos seus habitantes diferentes pontos de vista da paisagem urbana e rural.

São João da Boa Vista desfruta de atributos naturais como a bela paisagem da Serra da Paulista, com fragmentos de vegetação de transição entre o bioma da Mata Atlântica e o Cerrado, que associado à configuração fundiária de pequenas propriedades rurais, apresenta grande potencialidade para a promoção de atividades de conservação e uso sustentável dos recursos naturais, pela maior conectividade entre os fragmentos de vegetação, possibilitando maiores trocas genéticas e aumento efetivo do habitat de muitas espécies. Tal cenário de beleza cênica induz ações relacionadas com o turismo rural, ecológico e gastronômico.



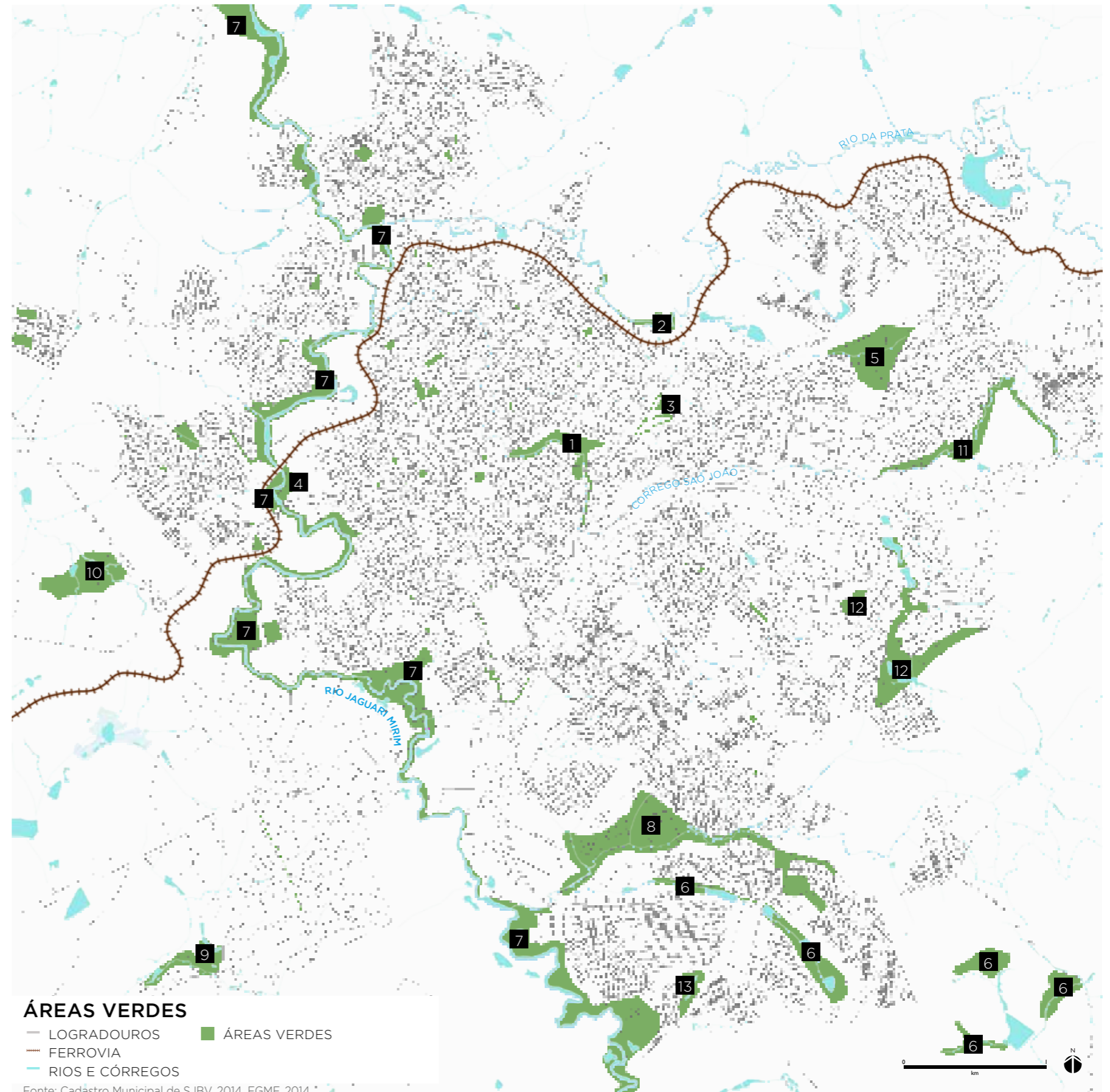
## RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

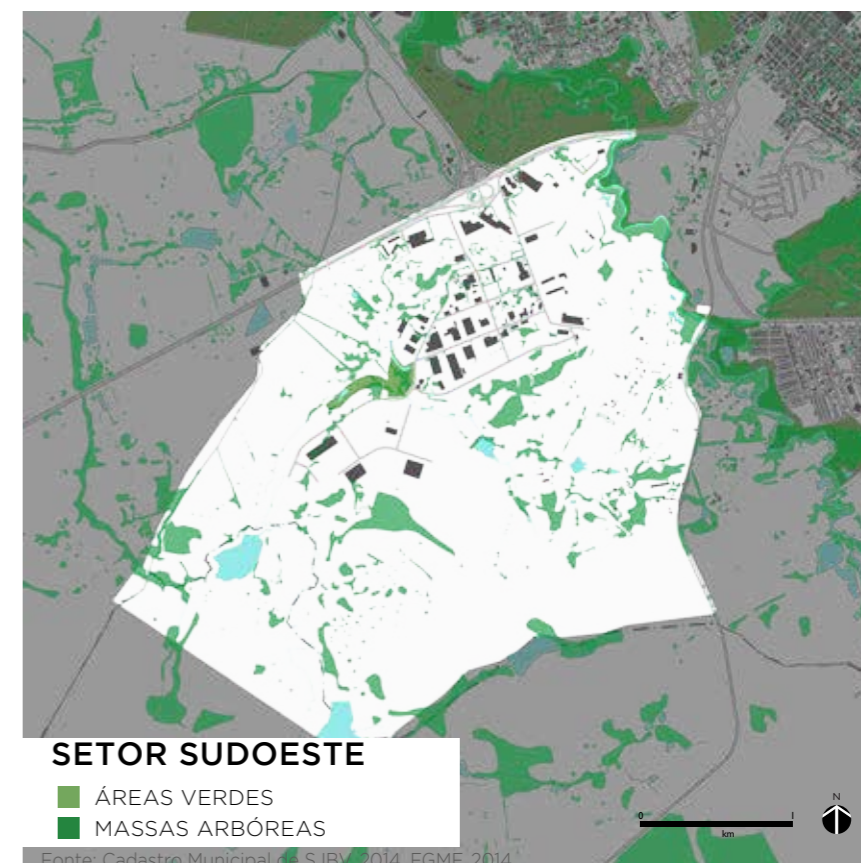
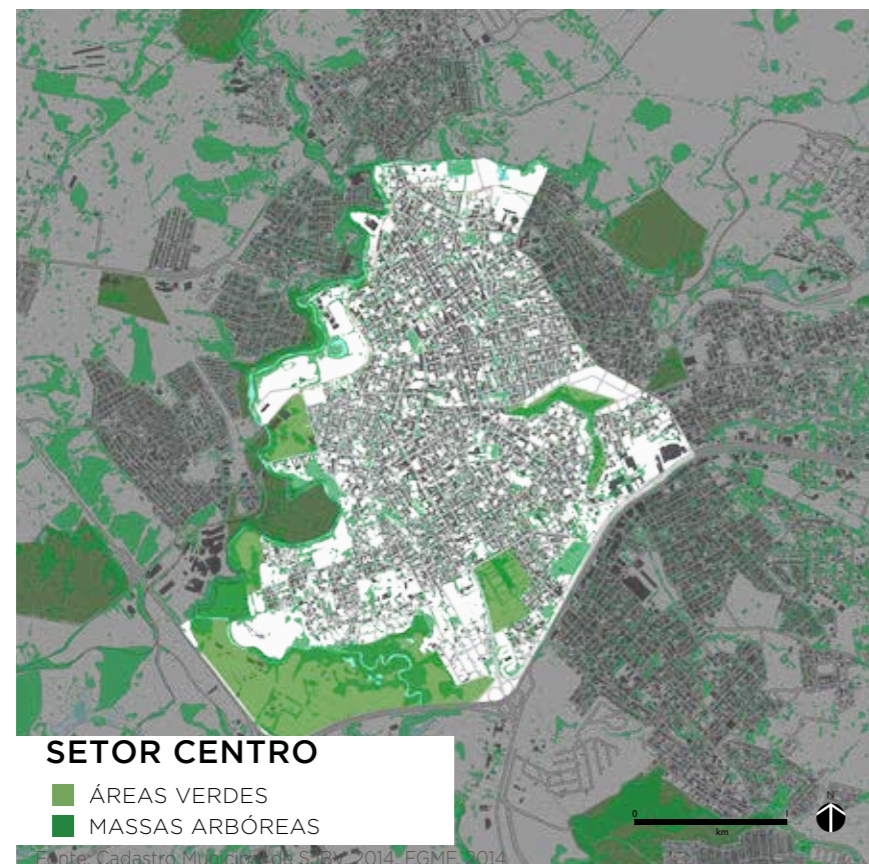
Constata-se que a cobertura vegetal na área urbanizada do município encontra-se predominantemente ao longo dos cursos d'água, em especial ao longo do Rio Jaguari-Mirim, conforme ilustra o mapa de parques e áreas verdes ao lado, abrangendo área territorial de 2.346.090m<sup>2</sup>, que resulta o índice de 27, 5m<sup>2</sup> de área verde/habitante para a cidade de São João da Boa Vista. Muito embora seja um índice confortável, observa-se que a distribuição dos parques é mais equitativa nas diferentes regiões, mas as praças e espaços de lazer e convívio da população concentram-se na região central.

Observa-se como oportunidade de ampliação das áreas verdes a implantação de um parque urbano formando um cinturão verde, com recuperação da mata ciliar e com implantação de equipamentos de esporte e lazer para a população inclusive envolvendo a área da nova represa.

### ÁREAS VERDES

1. ÁREA VERDE DO JD. YARA
2. ÁREA VERDE LOTEAMENTO MACAUBEIRAS
3. ÁREA VERDE PÁTIO ATUAL
4. PARQUE ESPAÇO JOVEM OSMAR GARCIA
5. BOSQUE GAVINO QUESSA E ÁREA VERDE LOTEAMENTO ALVORADA
6. ÁREA VERDE LOTEAMENTO PRIMAVERA/RESEDÁS/HORTÊNCIAS
7. ÁREAS VERDES APP RIO JAGUARI
8. ÁREAS VERDES E PARTICULARES DA REGIÃO
9. ÁREAS VERDES DO DISTRITO INDUSTRIAL
10. ÁREA VERDE AO LADO DO NOVO PÁTIO DE SERVIÇOS
11. ÁREA VERDE DO PISCINÃO RESERVATÓRIO R3 - RECANTO DO LAGO
12. ÁREA VERDE E LAGOS DO SOLÁRIO DA MANTIQUEIRA - PARQUE MUNICIPAL MAISA BARCELLOS AMARAL
13. ÁREA VERDE DO LOTEAMENTO ACÁCIAS





# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

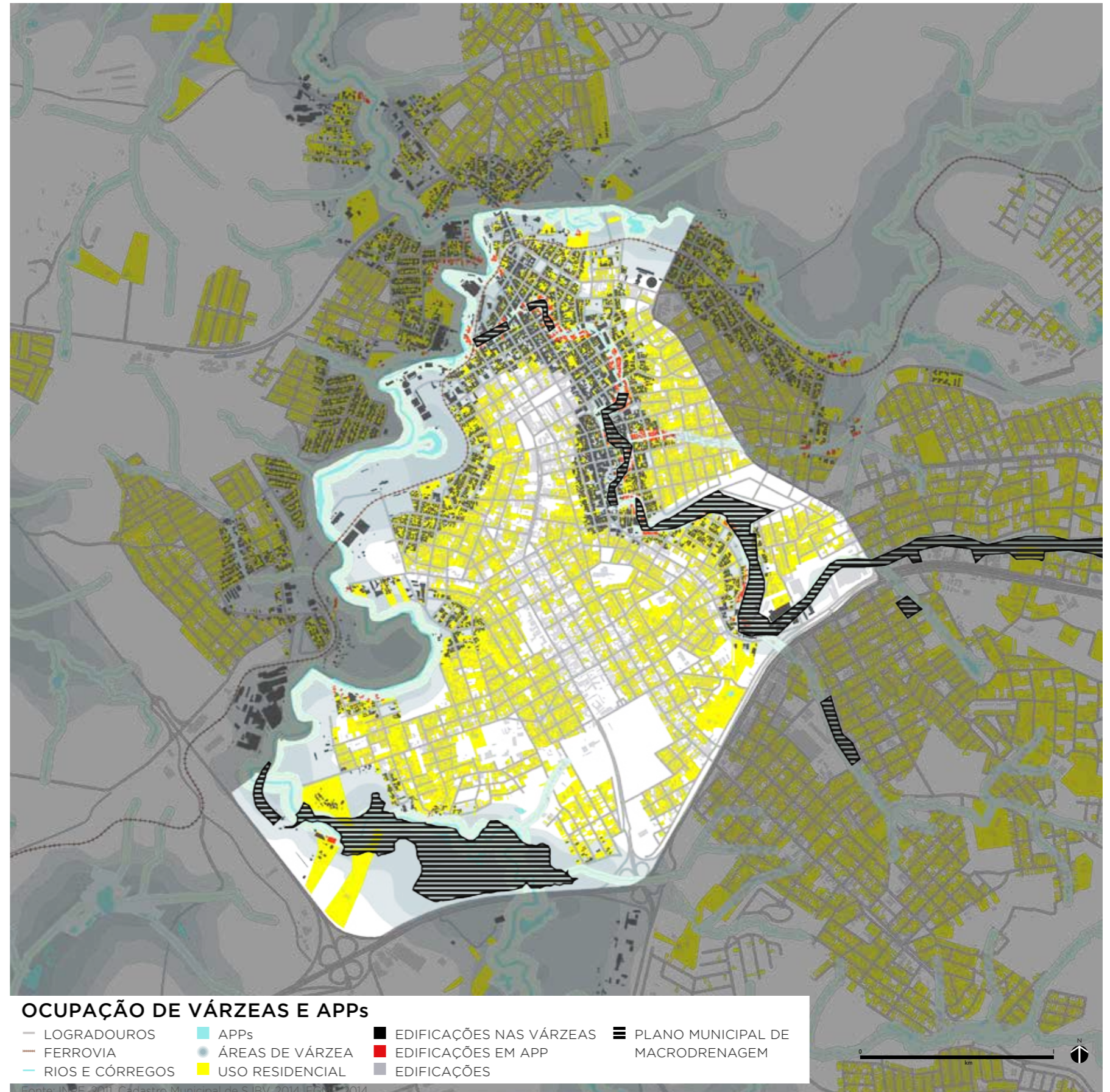
RIO JAGUARI-MIRIM



CÓRREGO SÃO JOÃO



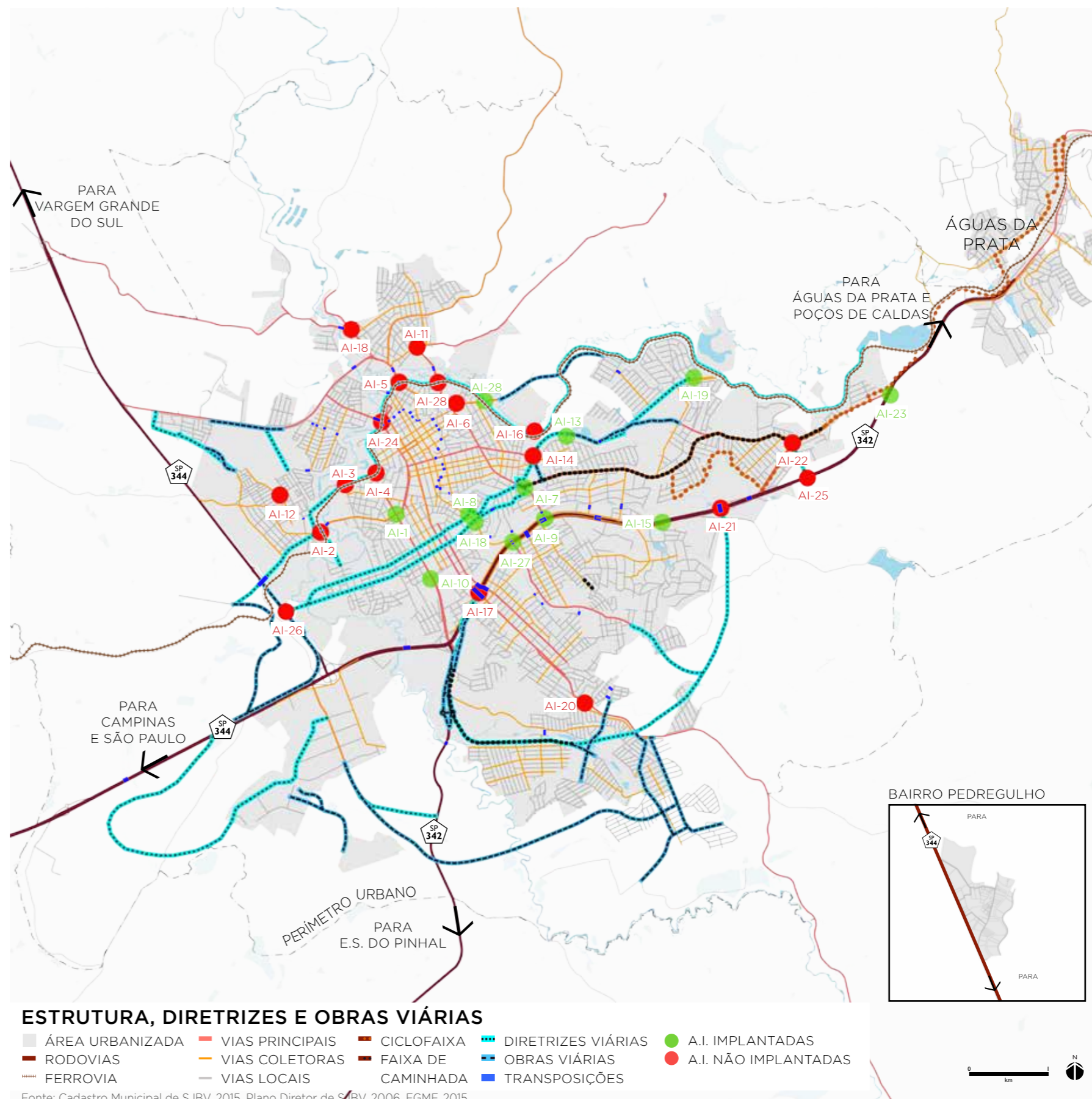
Fonte: Google Earth



# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

Em termos de mobilidade, a estrutura viária regional criou barreiras para as conexões intraurbanas com a implantação das Rodovias SP-342 e SP-344 que seccionam a cidade impondo a necessidade de transposições veiculares e de pedestres para a conexão da região central com as regiões sul, sudoeste e oeste. A ocupação consolidada a sul e a que passa a se expandir nessa área de São João da Boa Vista conta com três transposições sobre a SP-342, sendo uma através da Avenida João Osório em direção a cidade Espírito Santo do Pinhal, a outra que liga a Rua 14 de Julho com a Rua Henrique Cabral de Vasconcelos, e a transposição da Rua João Pessoa conectando-se à Rua Elias Gonçalves. Há também transposição sob a rodovia pela Rua Henrique Martarello. Observa-se ainda transposições para pedestres sobre a rodovia ligando a Rua João Ramalho ao sul com a Avenida Dr. Oscar Pirajá. E outra transposição mais a leste fazendo conexão com áreas rurais.

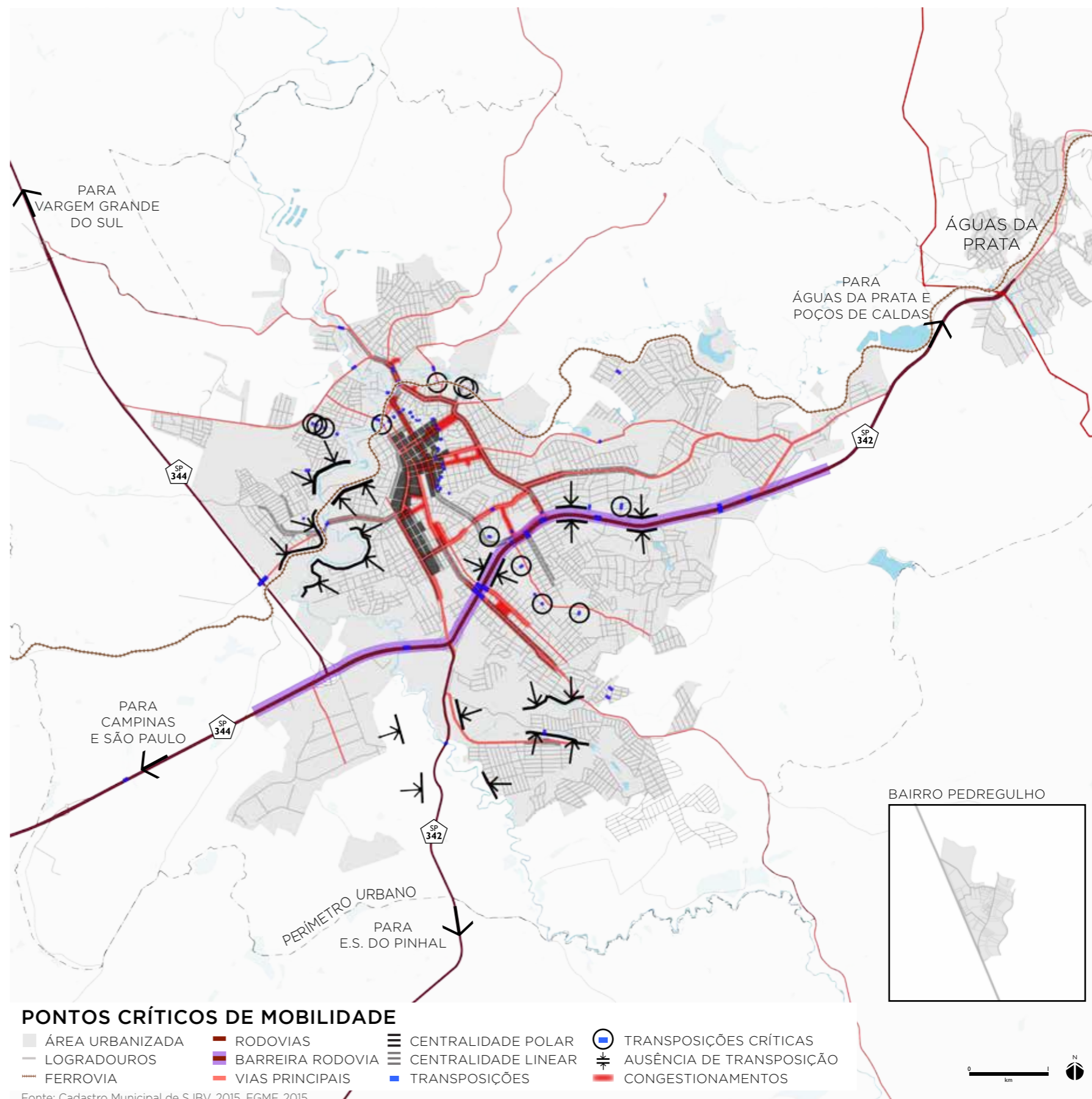
Há diversas diretrizes viárias e obras em andamento referentes ao plano diretor vigente. Constata-se também diversas áreas de intervenção viária (A.I.) que visam assegurar as interligações entre as vias urbanas, definidas por um círculo com raio de 25 metros, no mínimo, com centro na intersecção do eixo das vias envolvidas. Há ainda uma ciclo faixa de lazer em dias e horários restritos, com cerca de 7 km de extensão, e uma ciclovia em projeto, ligando os municípios de São João da Boa Vista e Águas da Prata.



## RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

Em resumo, as características da rodovia estadual em São João da Boa Vista aliadas com a ausência de transposições e de ligações eficientes entre bairros em diversos trechos da cidade são incompatíveis com o que se espera de um tecido intraurbano eficiente e atraente. A ligação Campinas-Poços de Caldas tem efeitos negativos para a integração entre os dois lados dessa rodovia: o tráfego de passagem e de velocidade elevada, aliado a um padrão de ocupação e uso de suas margens expõe um conflito entre o cotidiano urbano e a escala regional da via. Em última instância, isso representa não apenas um problema infraestrutural e de paisagem, mas uma questão social: é no sul da cidade, distante do centro consolidado, que cresce a população de renda mais baixa. Essa situação dificulta o acesso da população mais vulnerável às oportunidades características dos tecidos urbanos mais equilibrados e produzindo uma demanda cada vez maior por investimentos e serviços públicos dispersos.

A macroacessibilidade do município, definida, sobretudo, pela infraestrutura viária, é portanto ao mesmo tempo uma oportunidade de conectividade regional, quanto um desafio a ser equacionado no médio prazo, na escala intraurbana. A integração espacial, funcional e social entre os dois lados da SP-342 deve ser um dos principais focos da estratégia de desenvolvimento de longo prazo para São João da Boa Vista.



## RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

O município de São João da Boa Vista não conta atualmente, com um levantamento de origem-destino que permita conhecer, de forma embasada, o comportamento dos deslocamentos dos cidadãos. Uma análise superficial indica que o crescimento periférico da cidade tende a incrementar, cada vez mais, a distância e o tempo dos trajetos e a consequente dependência acentuada de meios individuais de transporte. A baixa densidade dos novos assentamentos e a concentração de empregos no centro da cidade e no distrito industrial determina um desenho deficitário de linhas, atendendo poucas pessoas comparativamente à extensão territorial coberta, e as conduzindo aos mesmos destinos. Como resultado, tem-se trajetos longos - que desestimulam o pedestrianismo e o ciclismo - um sistema caro e demorado de transporte público, concentração em poucos destinos e viagens pouco prazerosas. A cidade conta atualmente com um sistema de transporte público por ônibus e uma frota de cerca de 65 mil veículos privados, sobretudo para transporte individual de passageiros. É também popular na cidade o serviço de moto-táxi. As discussões acerca da implantação de ciclovias e um programa de melhoria de calçadas deveriam receber mais atenção. O sistema de ônibus com vinte e um trajetos, sem vias ou faixas exclusivas para sua operação possui um terminal urbano, no centro, e um terminal rodoviário próximo ao trevo de acesso às rodovias SP-324 e SP-344. Grande parte das linhas, vinte delas, tem como ponto inicial, no sentido centro-bairro, o Terminal Urbano Estação Mercado. As linhas de ônibus alcançam uma projeção relevante da superfície urbana e transportam 260mil passageiros/mês sem subsídios. Apesar dessa cobertura geográfica, muitas linhas compartilham vias nos seus trajetos, refletindo a configuração radial das rotas e a significativa sobreposição de serviços e competição entre linhas nesses trechos.





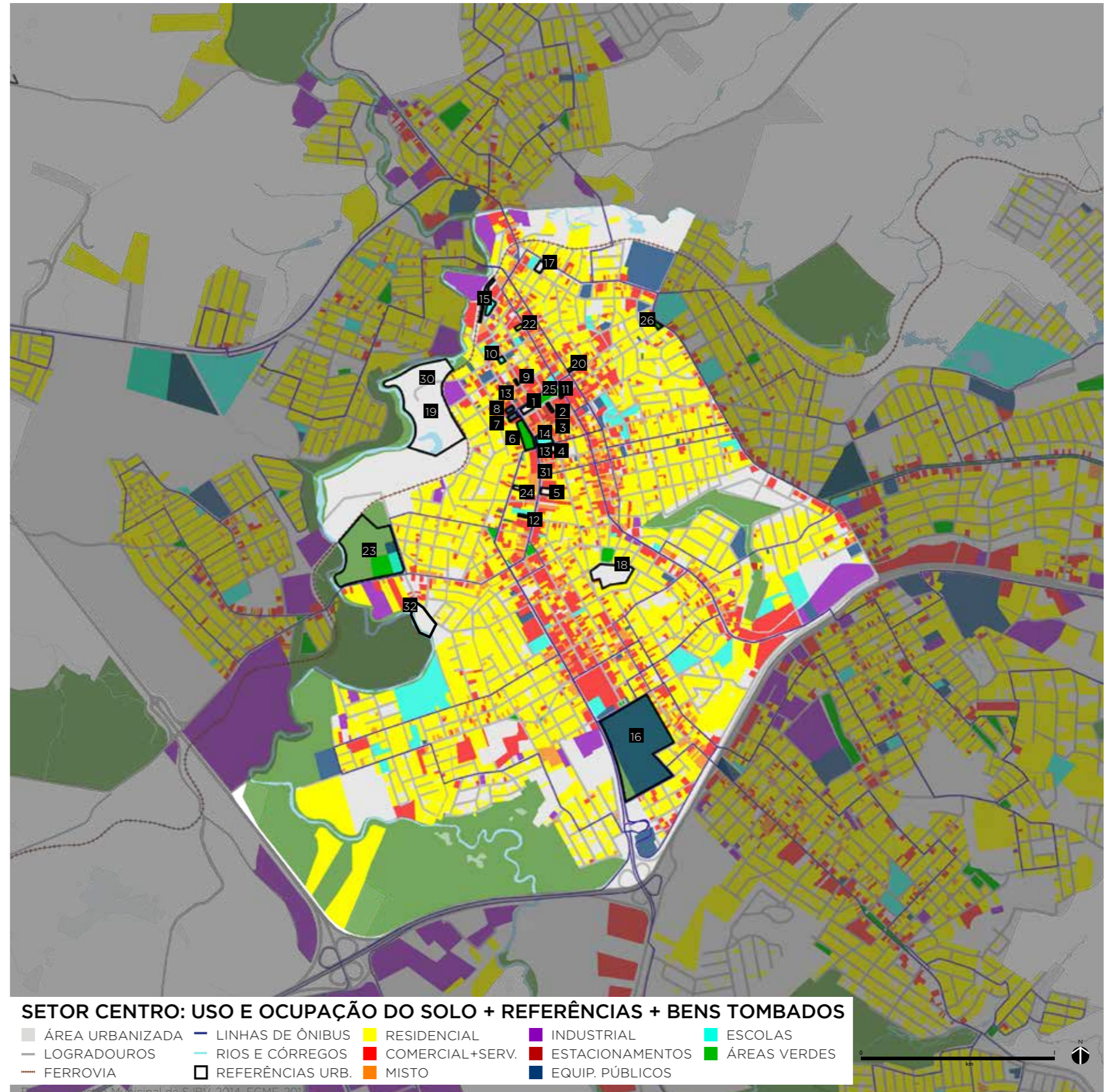
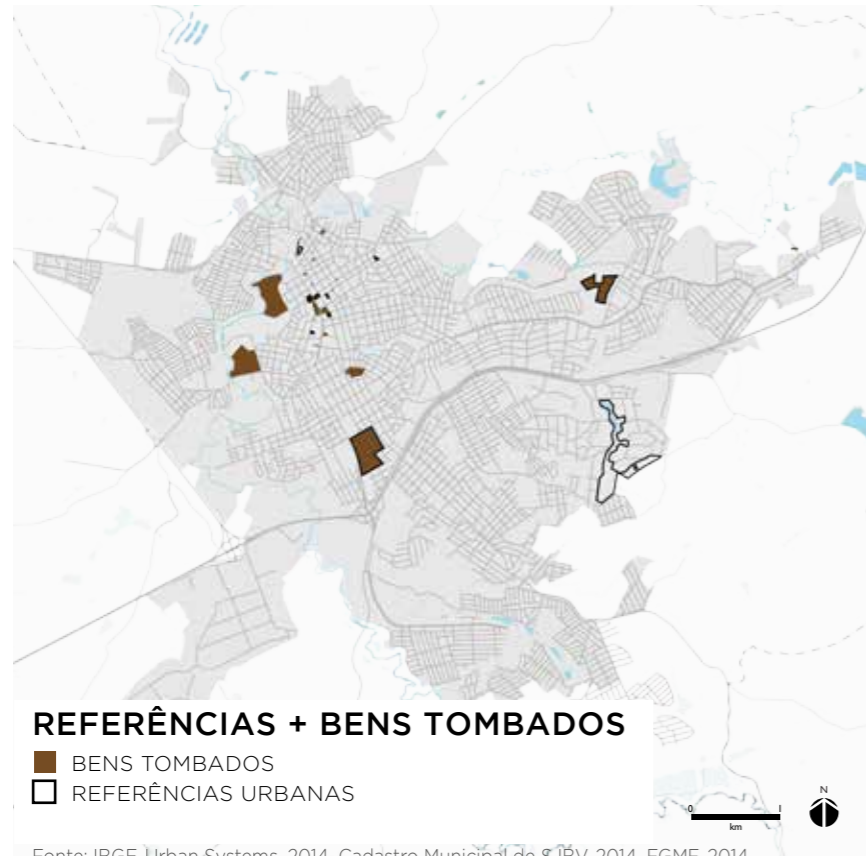
# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

## REFERÊNCIAS DA PAISAGEM

- |  |   |
|--|---|
| 1. IGREJA CATEDRAL DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA                                  | 16. CEMITÉRIO SÃO JOÃO BATISTA              |
| 2. MUSEU PEDAGÓGICO DR. ARMANDO SALLES DE OLIVEIRA                           | 21. BOSQUE GAVINO QUESSA                    |
| 4. BISPADO - ANTIGO SOBRADO RESIDENCIAL DE CEL. CRISTIANO OSÓRIO DE OLIVEIRA | 24. MUSEU DE ARTE SACRA                     |
| 7. TEATRO MUNICIPAL  | 25. CENTRO CULTURAL PAGÚ                    |
| 8. PAÇO MUNICIPAL  | 26. CRISTO REDENTOR                         |
| 15. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E ARMAZÉM BAIRRO ALEGRE                              | 27. PARQUE MUNICIPAL SOLÁRIO DA MANTIQUEIRA |
|  | 28. PEDRA BALÃO                             |
|  | 29. FAZENDA CACHOEIRA                       |

## BENS TOMBADOS

- |   |   |
|---|---|
| 1. IGREJA CATEDRAL DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA                                       | 15. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E ARMAZÉM BAIRRO ALEGRE                               |
| 2. MUSEU PEDAGÓGICO DR. ARMANDO SALLES DE OLIVEIRA                                | 16. NÚCLEO ORIGINAL DO CEMITÉRIO SÃO JOÃO BATISTA                             |
| 3. ESCOLA ESTADUAL CORONEL JOAQUIM JOSÉ DE OLIVEIRA                               | 17. IGREJA MATRIZ NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO                                    |
| 4. BISPADO - ANTIGO SOBRADO RESIDENCIAL DE CEL. CRISTIANO OSÓRIO DE OLIVEIRA      | 18. SANTUÁRIO NOSSA SENHORA DO PERPÉTUO SOCORRO                               |
| 5. SEDE SOCIAL DO PALMEIRAS FUTEBOL CLUBE - ANTIGO PALACETE DE CEL. JOÃO DE FERRO | 19. ENTRADA, PISCINA E PALMEIRAS IMPERIAIS DA SOCIEDADE ESPORTIVA SANJOANENSE |
| 6. MARQUISE DA BOMBA DE GASOLINA  | 20. PENSÃO SÃO JOSÉ   |
| 7. TEATRO MUNICIPAL   | 21. BOSQUE GAVINO QUESSA  |
| 8. PAÇO MUNICIPAL   | 22. CASA RICKHEIM   |
| 9. RESIDÊNCIA TEÓFILO RIBEIRO DE ANDRADE  | 23. ANTIGA INDÚSTRIA MATARAZZO  |
| 10. ANTIGA CASA DE CÂMARA E CADEIA - SENAC SÃO JOÃO DA BOA VISTA                  | 28. PEDRA BALÃO   |
| 11. SOBRADO WESTIN  | 29. FAZENDA CACHOEIRA   |
| 12. VILA GLICÍNIA   | 30. SOCIEDADE ESPORTIVA SANJOANENSE   |
| 13. RESIDÊNCIA DR. JOAQUIM CÂNDIDO  | 31. SEDE SOCIAL DO PALMEIRAS F.C  |
| 14. MARQUISE DA BOMBA DE GASOLINA   | 32. CEAGESP   |

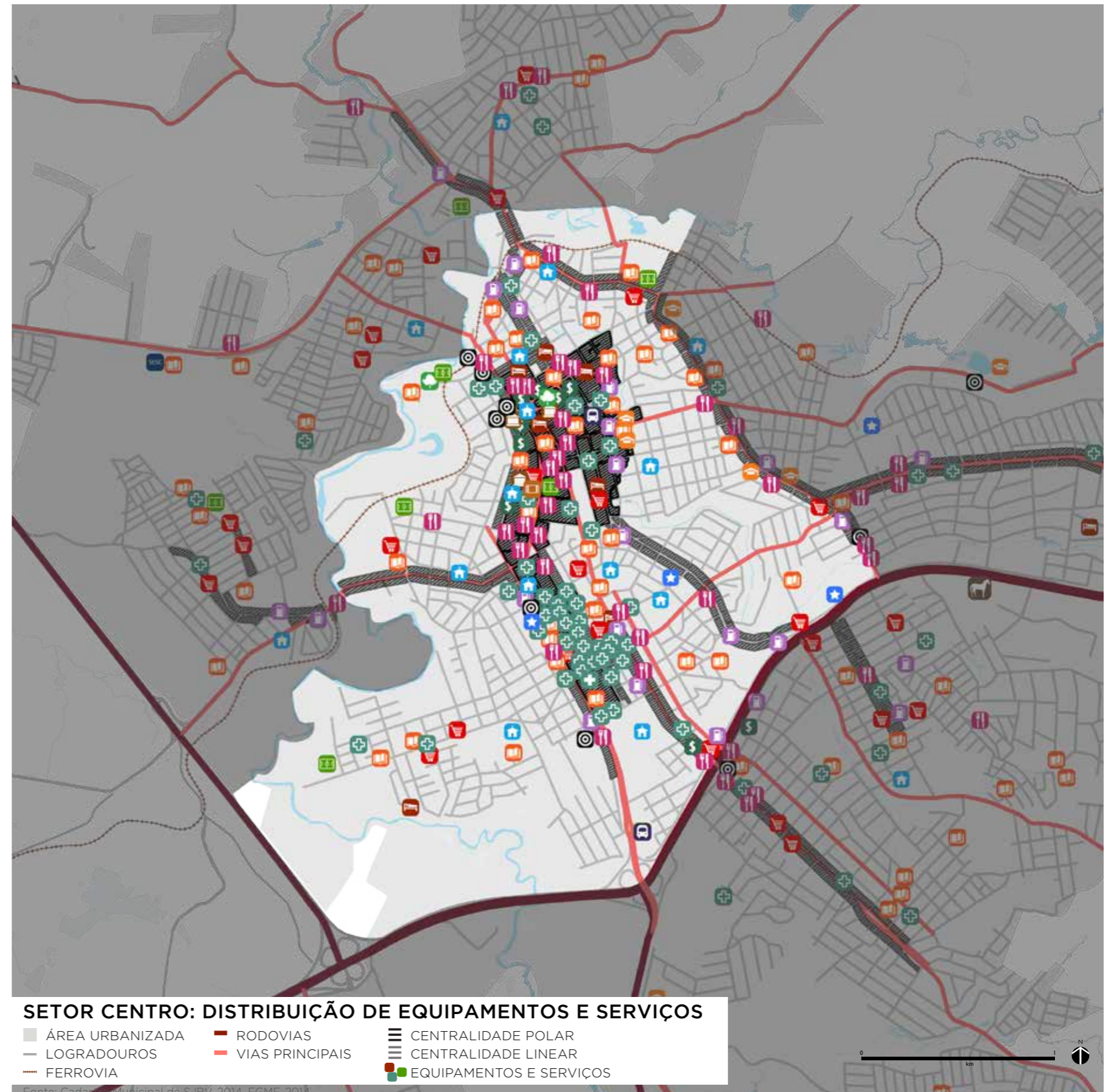
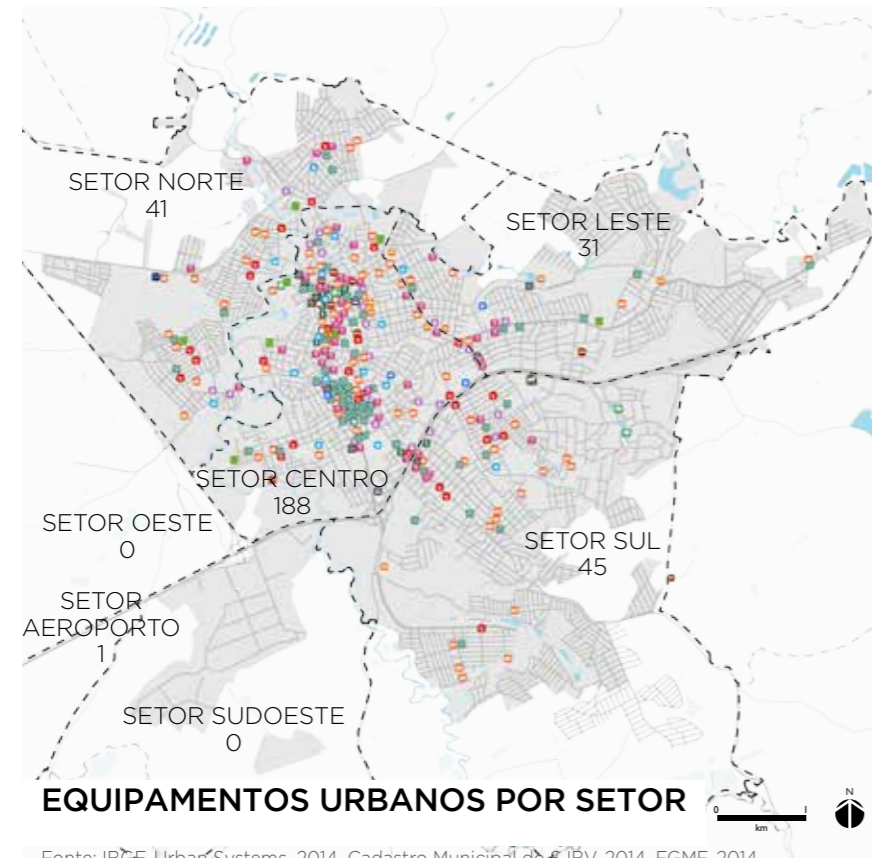


# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

## Nº EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS (TIPOLOGIA/SETOR)

	SETOR CENTRO	SETOR NORTE	SETOR SUL	SETOR LESTE	SETOR AEROPORTO	TOTAL POR TIPOLOGIA
ABASTECIMENTO	16	3	3	3	0	25
ADM. PÚBLICA	5	0	1	2	0	8
ALIMENTAÇÃO	31	5	6	7	0	49
ALOJAMENTO	7	0	1	1	0	9
BANCOS	8	0	1	0	0	9
COMPRAS	12	8	3	0	0	23
EDUCAÇÃO (ESCOLAS E UNIV.)	37	12	17	9	0	75
ESPORTE E LAZER (PARQUES, CINEMAS E MUSEUS)	13	5	3	1	0	22
IGREJAS	12	3	1	1	0	17
SEGURANÇA	3	0	0	1	1	4
SAÚDE (HOSPITAIS E CLÍNICAS)	42	5	9	6	0	62
TERMINAL ROD.	2	0	0	0	0	2
<b>TOTAL POR SETOR</b>	<b>188</b>	<b>41</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>306</b>

Setores Oeste e Sudoeste não possuem equipamentos urbanos  
Fonte: Cadastro Municipal de SJBV, 2014. Plano Diretor de SJBV 2006, FGMF, 2014



# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

São João da Boa Vista possui 42 escolas de ensino infantil, sendo 14 privadas, 34 escolas de ensino fundamental, sendo 9 privadas, e 15 escolas de ensino médio, sendo 6 privadas. A cidade ainda possui 10 escolas específicas de ensino de idiomas, 4 instituições de ensino superior presenciais e 2 instituições que abrigam cursos online/educação à distância, como um apoio aos estudantes.

**UNIFEQB (Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos)**  
Cursos: Administração, Análise e Desenvolvimento De Sistemas, Arquitetura E Urbanismo, Ciências Biológicas, Ciências Contábeis, Direito, Enfermagem, Engenharia Agrônoma, Engenharia Civil, Fisioterapia, Geografia, Gestão de Recursos Humanos, História, Letras, Logística, Marketing, Matemática, Medicina Veterinária, Pedagogia, Química e Redes de Computadores.

**UNIFAE (Centro Universitário das Faculdades Associadas ao Ensino)**  
Cursos: Administração, Ciências contábeis, Educação física, Engenharias (Civil, Produção, Software, Elétrica, Mecânica e Química), Farmácia, Fisioterapia, Jornalismo, Medicina, Psicologia, Publicidade e Propaganda.

**UAB (Universidade Aberta do Brasil)**  
Cursos: História, Tecnologias e Sistemas de Informação, Planejamento, Implementação e Gestão da Educação à Distância, Tecnologias no Ensino da Matemática, Pedagogia, Práticas Pedagógicas, Mídias na Educação e Química.

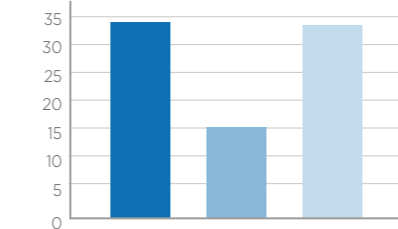
**IFF (Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo)**  
Cursos: Tecnologia em Eletrônica Industrial, Tecnologia em Sistemas para Internet e Engenharia de Controle e Automação.

**UNESP (Universidade Estadual Paulista)**  
Cursos: Engenharia de Telecomunicações e Engenharia Aeronáutica.

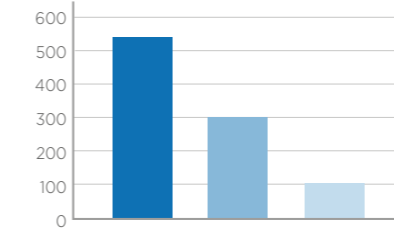
**ANHANGUERA (Grupo Anhanguera Educacional)**  
Polo de apoio presencial nos respectivos cursos à distância: Administração, Ciências Contábeis, Engenharia da Computação, Engenharia de Produção, Geografia, História, Letras (Licenciatura em Língua Portuguesa e Língua Inglesa), Matemática, Pedagogia, Serviço Social, Superior de Tecnologia em Empreendedorismo, Gestão Ambiental, Gestão Comercial, Gestão de Produção Industrial, Gestão de Recursos Humanos, Gestão Financeira, Gestão Hospitalar, Gestão Pública, Logística, Marketing Digital e em Processos Gerenciais.

**SENAC, SENAI E SEBRAE**  
Cursos: Técnico em Administração, Técnico em Informática, Técnico em Recursos Humanos, Técnico em Segurança do Trabalho, Cursos de formação inicial e de empreendedorismo.

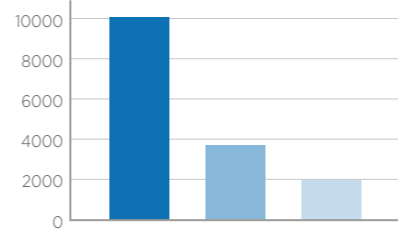
## ESCOLAS



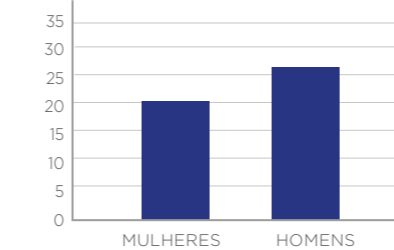
## DOCENTES



## MATRÍCULAS



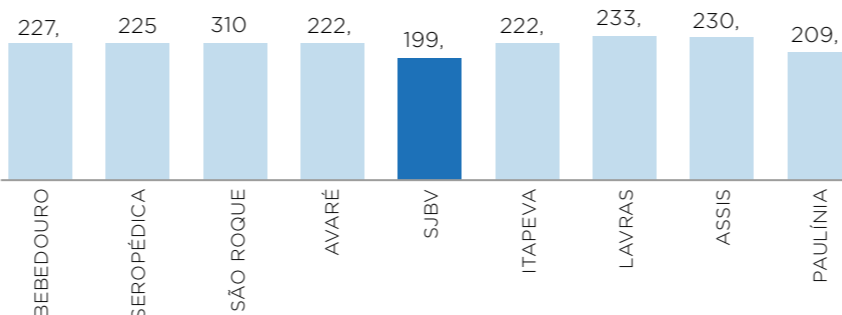
## ABANDONO ESCOLAR



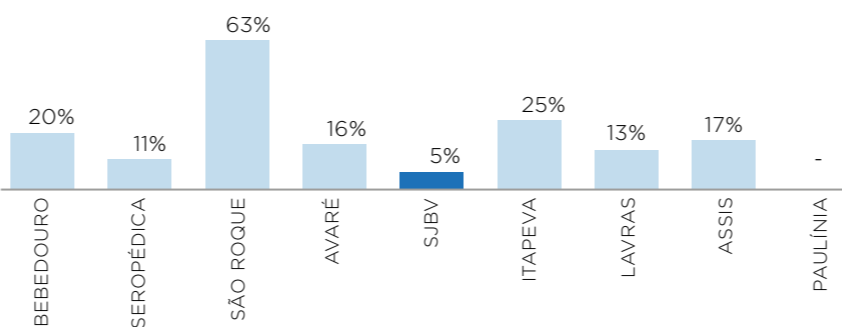
■ ENSINO FUNDAMENTAL ■ ENSINO MÉDIO ■ PRÉ-ESCOLAR

Fonte: IBGE-Urban Systems, 2014.

## MATRÍCULAS POR 1.000 HABITANTES (>20 ANOS)



## CRESCIMENTO MATRÍCULAS ENSINO SUPERIOR (2010-2012)



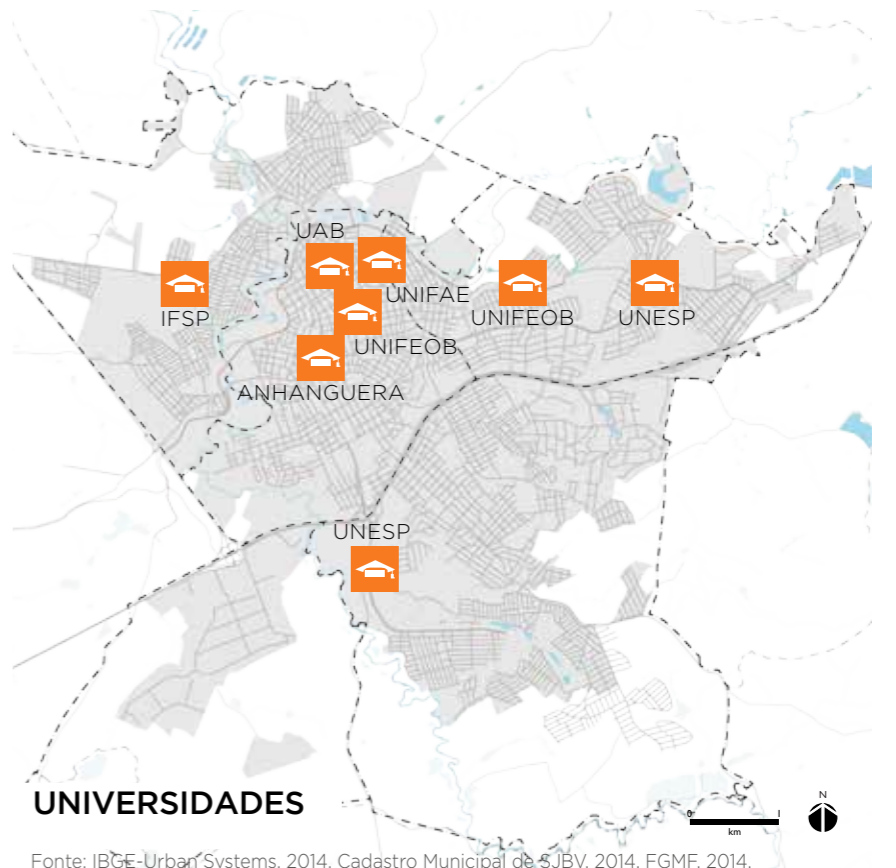
Fonte: INEP - Instituto Nacional De Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira.

## ORIGEM DOS ALUNOS DAS INSTITUIÇÕES PRESENTES NOS MUNICÍPIOS



■ ALUNOS DO MUNICÍPIO  
■ ALUNOS DE FORA  
■ ALUNOS SEM MUNICÍPIO DEFINIDO

Fonte: INEP - Instituto Nacional De Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira.



## UNIVERSIDADES

Fonte: IBGE-Urban Systems, 2014. Cadastro Municipal de SJBV, 2014. FGMF, 2014.

# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA FÍSICA

De acordo com o levantamento da Urban Systems (Uflash 2014 pág. 164), São João da Boa Vista apresenta uma boa infraestrutura de saúde, polarizando população de outros municípios do entorno. Oferece 218 leitos hospitalares em seus 2 hospitais (Santa Casa e Unimed) e 1 pronto socorro (46, % dos leitos atendem pelo Sistema único de Saúde - SUS). Há uma boa oferta de leitos se considerarmos apenas a população do próprio município. A relação de 2, 3 leitos/hab indicaria que se a oferta fosse destinada apenas para a população de São João da Boa Vista, estaria próximo do suficiente.

Em adição, no setor de comércio e serviços o subsetor de serviços médicos e odontológicos se destaca como 3º maior empregador com 1.621 funcionários (10, % do total).

Em relação à localização e polarização, os serviços de saúde se concentram em sua grande maioria no setor centro, com ambos hospitais localizados ao norte da rodovia que corta a cidade. Há, portanto, uma necessidade e uma grande oportunidade de construir unidades de saúde no setor sul, em função do crescimento residencial da região.

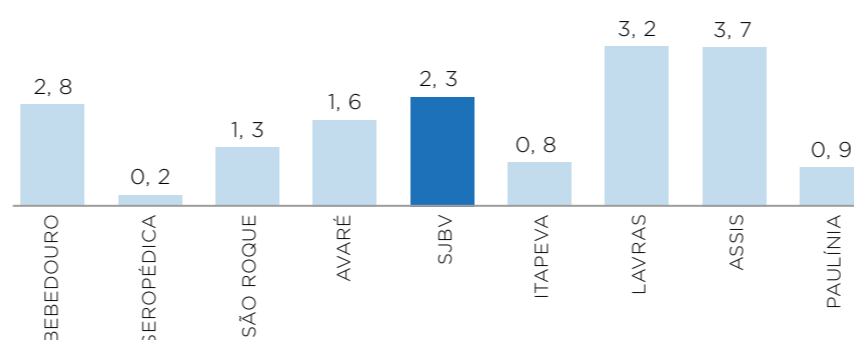


## LEITOS POR TIPO - SJBV

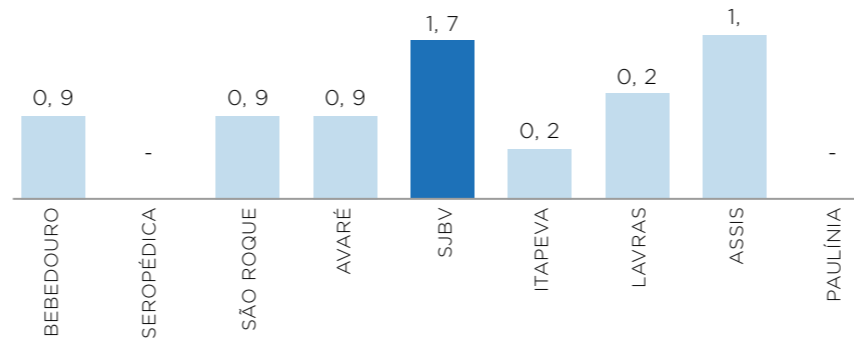
LEITOS	SUS	%	NÃO SUS	%	TOTAL	LEITOS/HAB*
CIRÚRGICO	20	9, %	42	19, %	82	0, 2
CLÍNICO	52	23, %	52	23, %	156	1, 1
OBSTÉTRICO	12	5, %	9	4, %	33	0, 4
PEDIATRIA	10	4, %	-	-	20	0, 2
UTI	8	3, %	12	5, %	26	0, 3
OUTROS	-	-	1	0, %	-	0, 1
TOTAL	102	46, %	116	53, %	218	2, 3

Fonte: Datasus -Urban Systems, 2014.  
\* Leitos por 1.000 habitantes

## TOTAL DE LEITOS / 1.000 HABITANTES



## LEITOS PRIVADOS / 1.000 HABITANTES

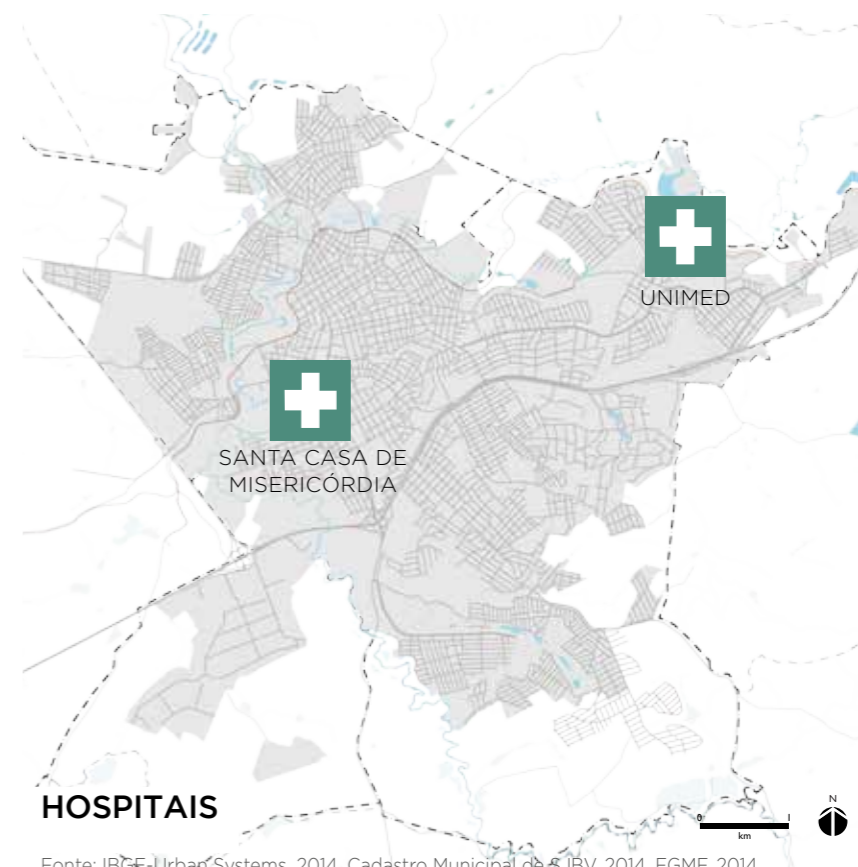


Fonte: Datasus - Ministério da Saúde / ANS - Agência Nacional de Saúde Suplementar.

## PERFIL ECONÔMICO - COMÉRCIOS E SERVIÇOS

SUBSETORES COMERCIAIS	EMPRESAS		FUNCIONÁRIOS	
	Nº	%	Nº	%
COMÉRCIO VAREJISTA	993	49, %	5.466	36, %
ALOJAMENTO E ALIMENTAÇÃO	310	15, %	1.821	12, %
SERVIÇOS MÉDICOS E ODONTOLÓGICOS	210	10, %	1.621	10, %
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	3	0, %	1.544	10, %
COMÉRCIO ATACADISTA	131	6, %	1.237	8, %
ENSINO	52	2, %	1.211	8, %
SERVIÇOS TÉCNICOS	212	10, %	946	6, %
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES	74	3, %	655	4, %
INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	35	1, %	471	3, %
TOTAL	2.020	100, %	14.972	100, %

Fonte: RAIS -Relatório Anual de Informação Social, 2014.



# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA SOCIAL

O cenário de crescimento populacional e domiciliar tendencial apresentado - construído por metodologia descrita no estudo da Urban Systems, elaborado em 2014 - toma como base a compilação e o cruzamento de dados estatísticos oficiais de cidades com porte demográfico e perfil econômico semelhantes. Em conformidade, as oito cidades escolhidas para compor o cenário (quatro mais populosas e quatro menos populosas) ajudaram a criar uma perspectiva mais realista de crescimento populacional, de empregos e de domicílios, e a demonstrar que a quantidade de habitantes por domicílios tende a decrescer.

O crescimento populacional previsto pelas projeções demográficas, como demonstrado ao lado, indica a capacidade de absorção, no tecido urbanizado existente, da população e das atividades compatíveis, mesmo em situação de forte crescimento econômico e indução de atividades econômicas. No curto prazo, porém, cabe destacar o frágil cenário macroeconômico que vem se consolidando para todo o país e deteriorando as perspectivas de crescimento para todos. Isso sugere uma visão de cautela e comedimento em relação às expectativas de crescimento inorgânico da população e da economia.

## PROJEÇÃO POPULACIONAL E DOMICILIAR DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA - CENÁRIO TENDENCIAL

ANOS	POPULAÇÃO	TGCA* POP	DOMICÍLIOS	TGCA* DOM	HAB/DOM	DOM/PERÍODO
2010	83.639	0,78	27.584	-	-	-
2014	88.477	1,42	29.835	1,36	2,97	2.251
2020	92.018	0,66	32.824	1,67	2,80	2.989
2030	96.158	0,44	37.256	1,35	2,58	4.432
2040	99.463	0,34	41.093	1,03	2,42	3.837
2050	102.475	0,30	44.832	0,91	2,29	3.739

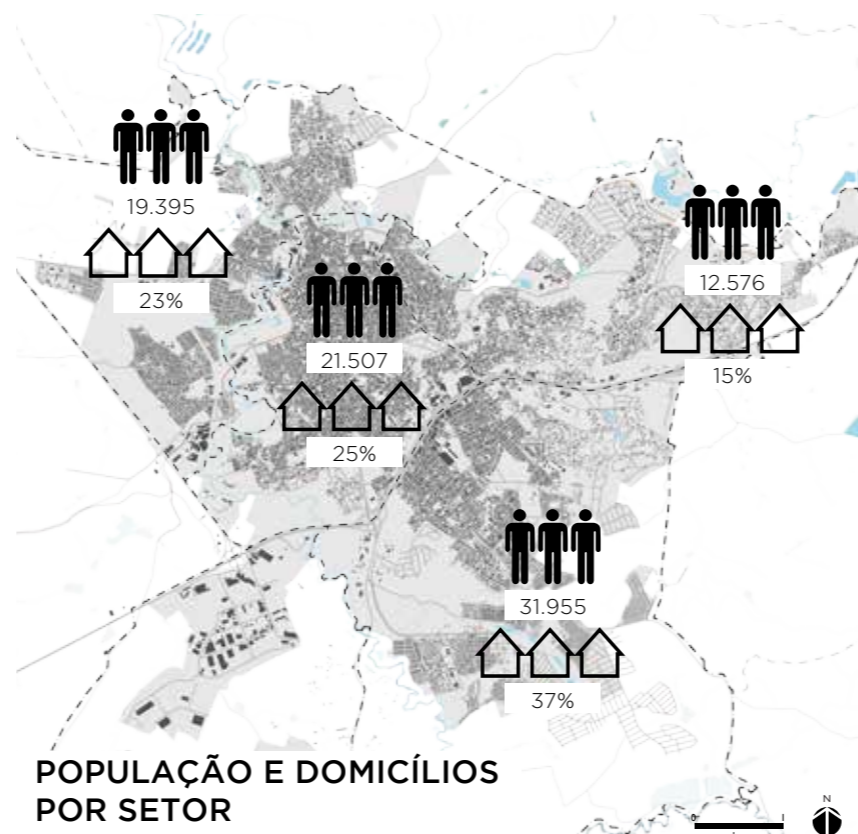
média de hab/dom(2010-2050): 2,61

## POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO TOTAL DO MUNICÍPIO	89.027 hab
POPULAÇÃO TOTAL - ÁREA URBANA	85.474 hab
POPULAÇÃO TOTAL - ÁREA RURAL	3.552 hab

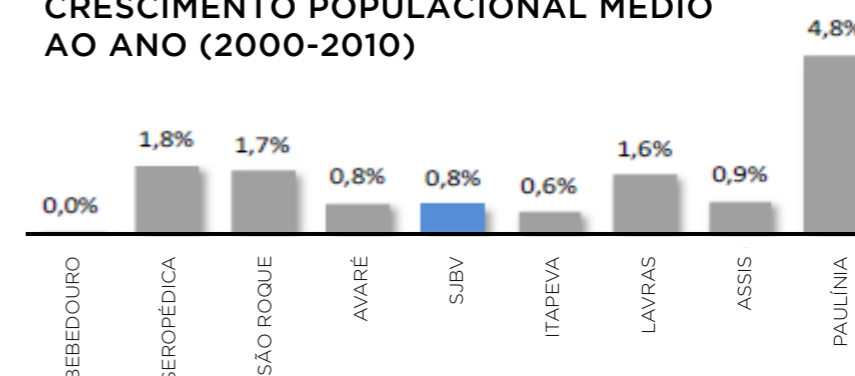
## COMPARATIVO POPULAÇÃO - CIDADES IRMÃS

BEBEDOURO SP	SEROPÉDICA RJ	SÃO ROQUE SP	AVARÉ SP	ITAPEVA SP	LAVRAS MG	ASSIS SP	PAULÍNIA SP
75.123 hab	84.047 hab	84.297 hab	85.669 hab	89.788 hab	98.192 hab	98.498 hab	99.148 hab

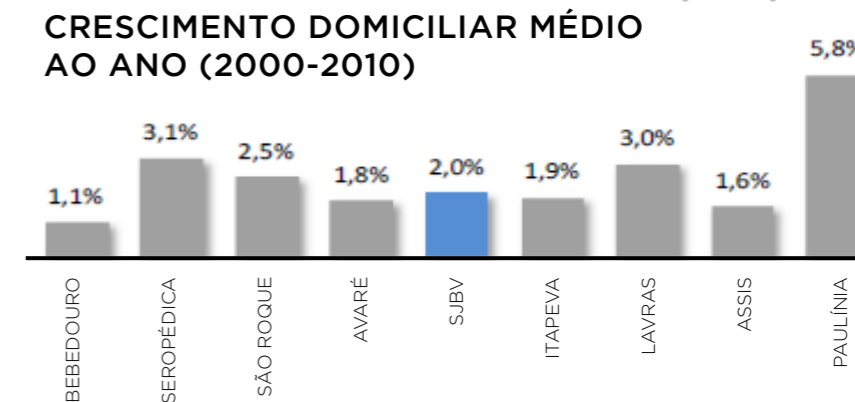


Fonte: IBGE-Urban Systems, 2014. Cadastro Municipal de SJBV, 2014. FGMF, 2014.

## CRESCIMENTO POPULACIONAL MÉDIO AO ANO (2000-2010)



## CRESCIMENTO DOMICILIAR MÉDIO AO ANO (2000-2010)



Fonte: IBGE-Urban Systems, 2014.

# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA SOCIAL

Em São João da Boa Vista, o diagnóstico mostra uma cidade com percalços reduzidos em relação à média nacional. Endossado pela alta classificação do IDH urbano, a cidade pode exibir com orgulho uma cidade sem grandes discrepâncias sociais no uso do solo, com baixa taxa de sub-habitação, infraestrutura básica e equipamentos em quantidade satisfatória.

Porém, esse cenário é atualmente ameaçado por um padrão de crescimento que atenta contra as perspectivas de equilíbrio social e gestão urbana adequada, com um alargamento da mancha urbana baseado em baixas densidades e baixa diversidade de usos e classes sociais.

Entre os cenários que entendemos pertinentes colocar em discussão, a possibilidade de atrair o futuro crescimento da cidade para dentro do seu território já urbanizado, em sentido centrípeto, é altamente desejável. Como resultado de uma reorientação do crescimento em direção ao centro, teríamos uma cidade mais compacta que se reflete em maior eficiência das redes e equipamentos públicos, e gestão urbana adequada menores distâncias a serem percorridas no dia-a-dia, menor investimento público e manutenção otimizada das infraestruturas, produzindo menor poluição atmosférica, trabalhadores mais produtivos, espaços equilibrados e pessoas mais felizes.

## TENDÊNCIA ATUAL: ESPRAIAMENTO



Fonte: FGMF, 2015.

## TENDÊNCIA IDEAL: CRESCIMENTO COMPACTO



## PERFIL DEMOGRÁFICO REGIONAL

	SÃO JOÃO DA BOA VISTA	POÇOS DE CALDAS	ÁREA DE INFLUÊNCIA REGIONAL
POPULAÇÃO	89 mil hab	162 mil hab	535 mil hab
%TGCA POP.	1,42%	1,59%	1,32%
DOMICÍLIOS	30 mil	56 mil	179 mil
%TGCA DOM.	2,04%	2,39%	1,90%
POP./DOM.	2,9	2,9	3,0
RENDA MÉDIA	R\$ 3.124,00	R\$ 2.890,00	R\$ 2.694,00

Fonte: IBGE, 2010. Urban Systems, 2014.

## PERFIL DEMOGRÁFICO MUNICIPAL

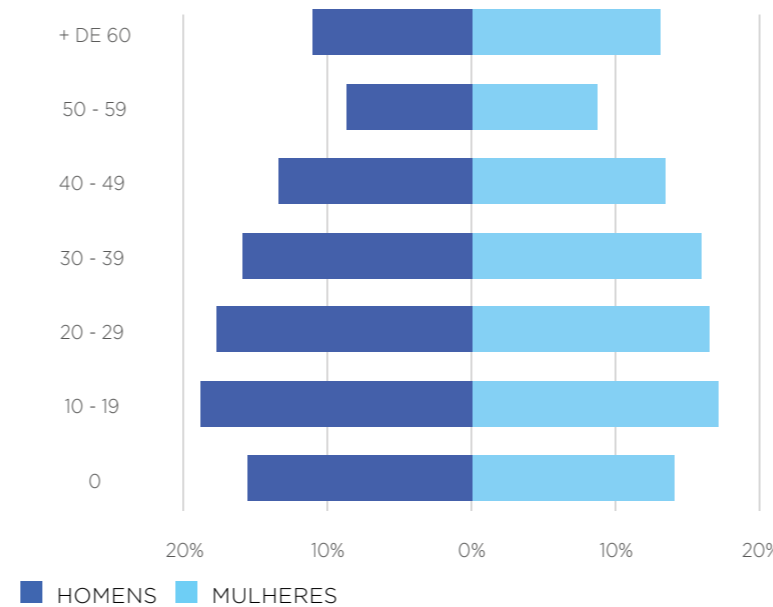
ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO - IDHM, 2010	0,797
Nº DE MATRÍCULAS ENSINO FUNDAMENTAL, 2012	9.911
Nº DE MATRÍCULAS ENSINO MÉDIO, 2012	3.610
% POPULAÇÃO ALFABETIZADA, 2010	90,4%
% PESSOAL OCUPADO, 2010	34,7%
PIB PER CAPITA (PREÇOS CORRENTES), 2013	R\$ 26.299,21
VALOR RENDIMENTO MÉDIO MENSAL/DOMICÍLIO COM RENDIMENTO - ZONA RURAL, 2010	R\$ 1.519,90
VALOR RENDIMENTO MÉDIO MENSAL/DOMICÍLIO COM RENDIMENTO - ZONA URBANA, 2010	R\$ 3.095,72

Fonte: IBGE.



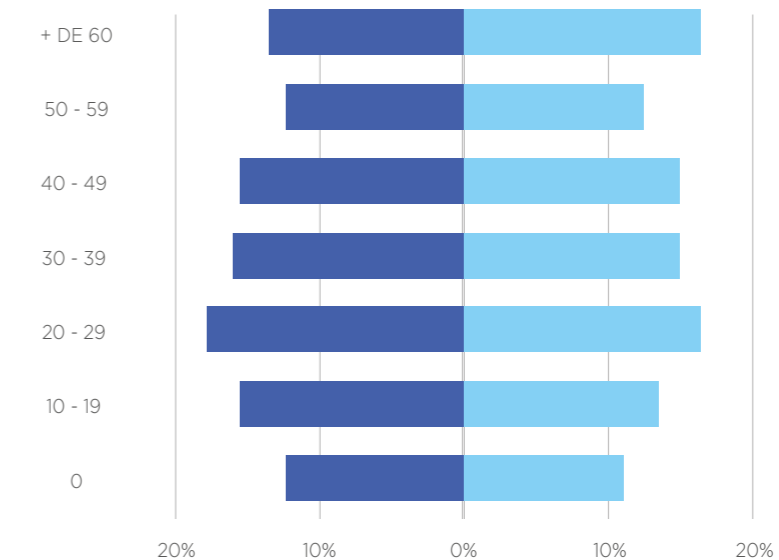
Fonte: IBGE, 2010

## PIRÂMIDE ETÁRIA: 2000



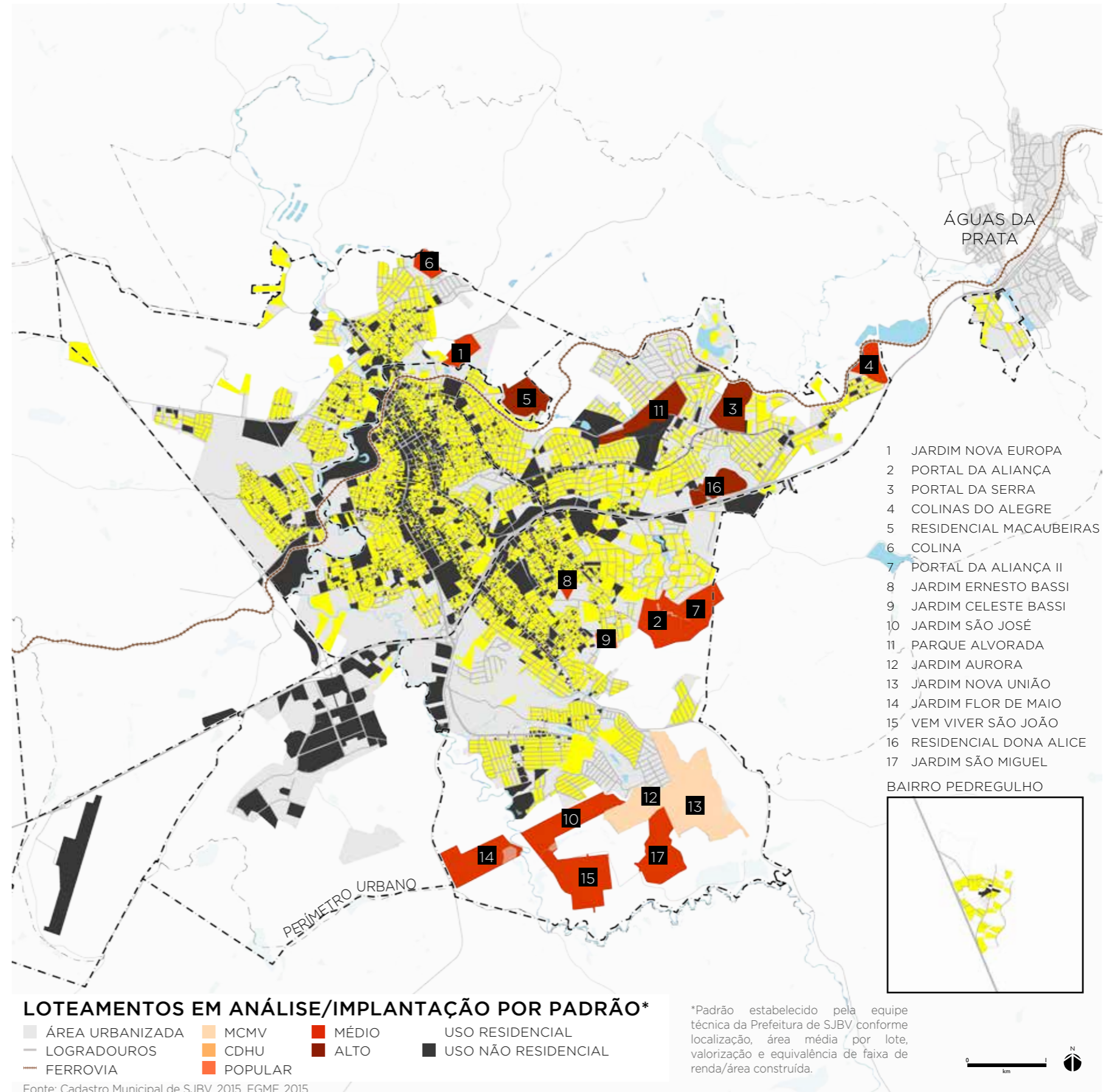
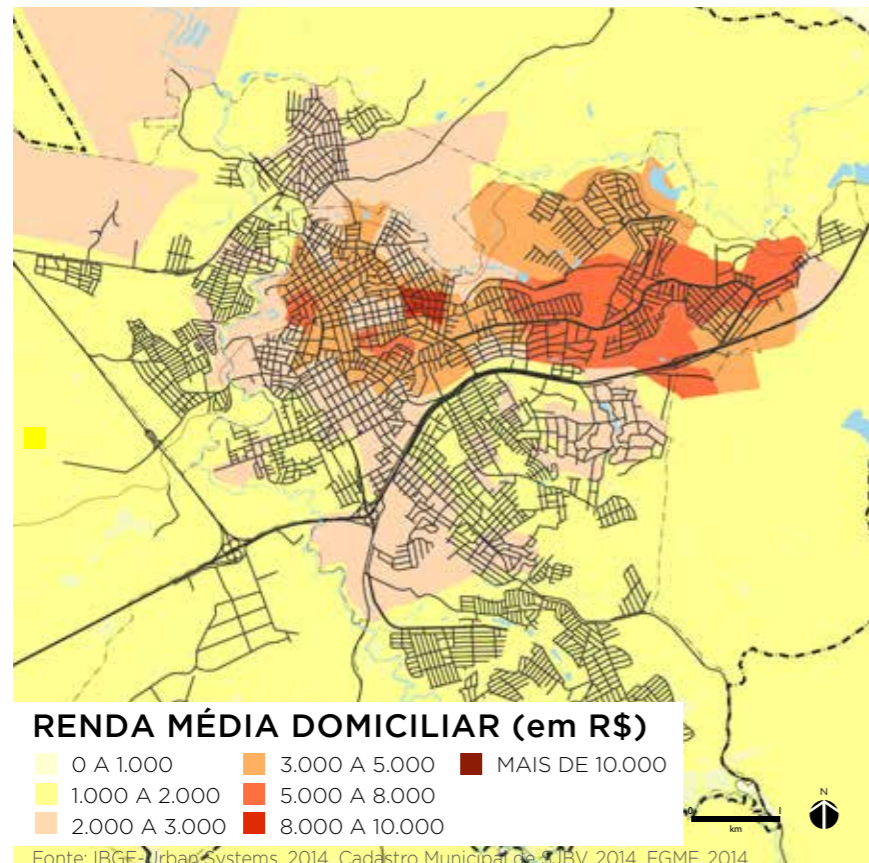
Fonte: IBGE, 2010

## 2010



# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA SOCIAL

Embora São João da Boa Vista seja uma cidade notoriamente mais equilibrada do que a média, a ausência de habitação precária ou ocupação de área de risco não pode mascarar um processo de afastamento geográfico entre classes sociais e entre o território de renda mais baixa e da maior concentração de oportunidades. A presença da rodovia SP-342 que corta a cidade, divide-a em dois segmentos de caráter bastante distinto: na porção noroeste da rodovia, o núcleo central concentra a maior parte dos equipamentos públicos, comércio e serviços, e é onde se verifica o maior crescimento de loteamentos destinados a rendas mais altas. A sudeste, ocupações mais recentes, de renda mais baixa e produzindo o alargamento das fronteiras urbanas, geram demanda por novos equipamentos, serviços públicos e qualidade urbana. O risco é de se tornarem tecidos urbanos sociais muito distintos entre si.



# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA SOCIAL

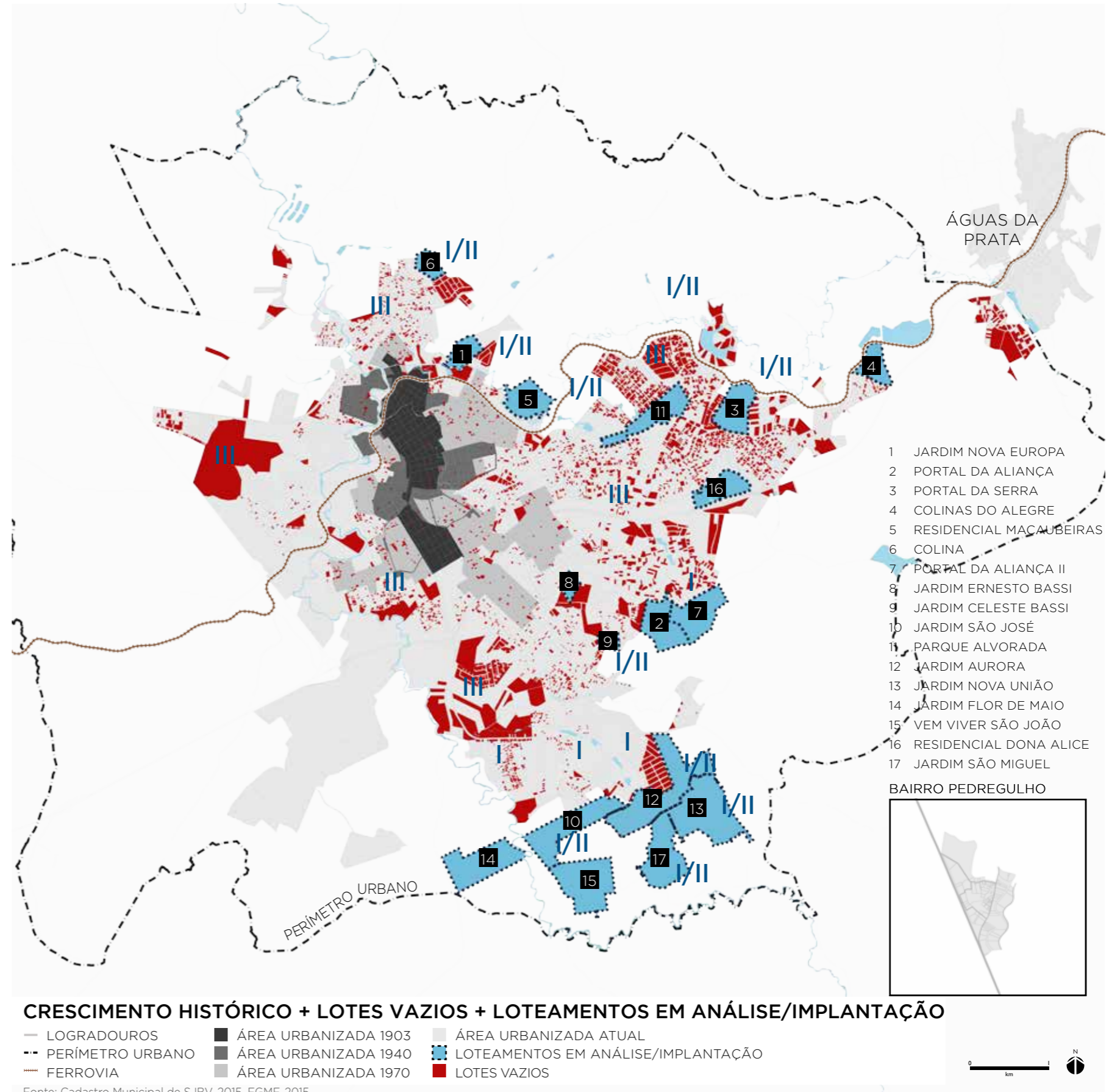
O processo de divisão física resulta, em última instância, num desequilíbrio das oportunidades, penalizando, sobretudo, a população mais carente. De fato, do crescimento expressivo de projetos residenciais de baixas densidades expõe-se uma realidade conhecida em outras cidades brasileiras e nos países em desenvolvimento: os territórios alargados distanciam-se dos centros infraestruturados e equipados, e em São João da Boa Vista isso se manifesta notadamente na porção de mais difícil acesso devido à separação espacial imposta pela rodovia que corta a cidade.

## CARACTERÍSTICAS DA OCUPAÇÃO ATUAL

(I) Crescimento de condomínios e loteamentos monofuncionais<sup>1</sup> de baixa densidade nas franjas da área urbanizada, tanto de alta quanto de baixa renda (norte e sul da cidade, respectivamente);

(II) Potencial sobreoferta de lotes de padrão médio e alto nos setores norte e leste e déficit de oferta de habitação social a longo prazo, demanda esta não totalmente atendida pelos loteamentos previstos no setor sul;

(III) Quantidade relevante de vazios urbanos e lotes sem ocupação.



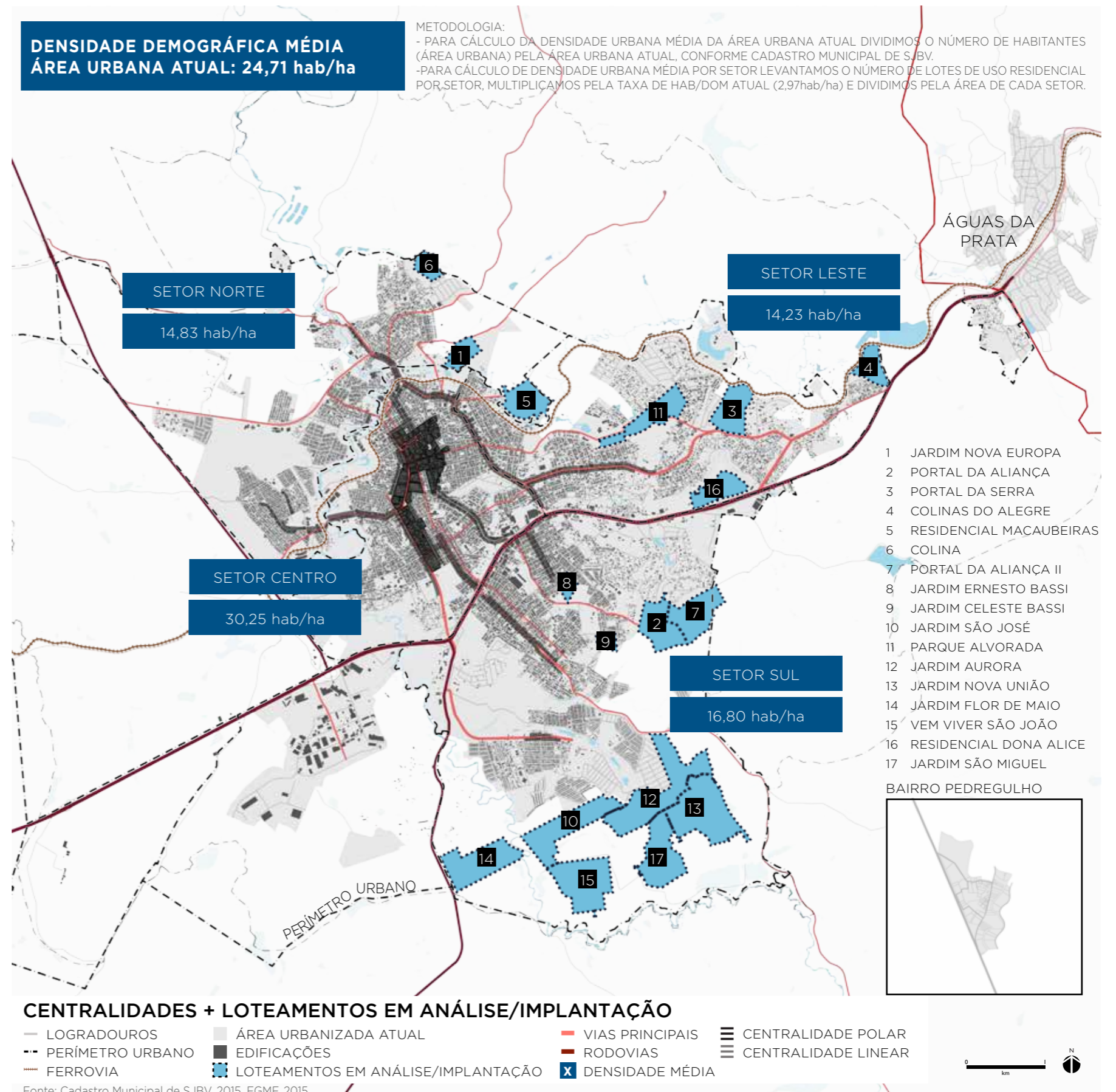
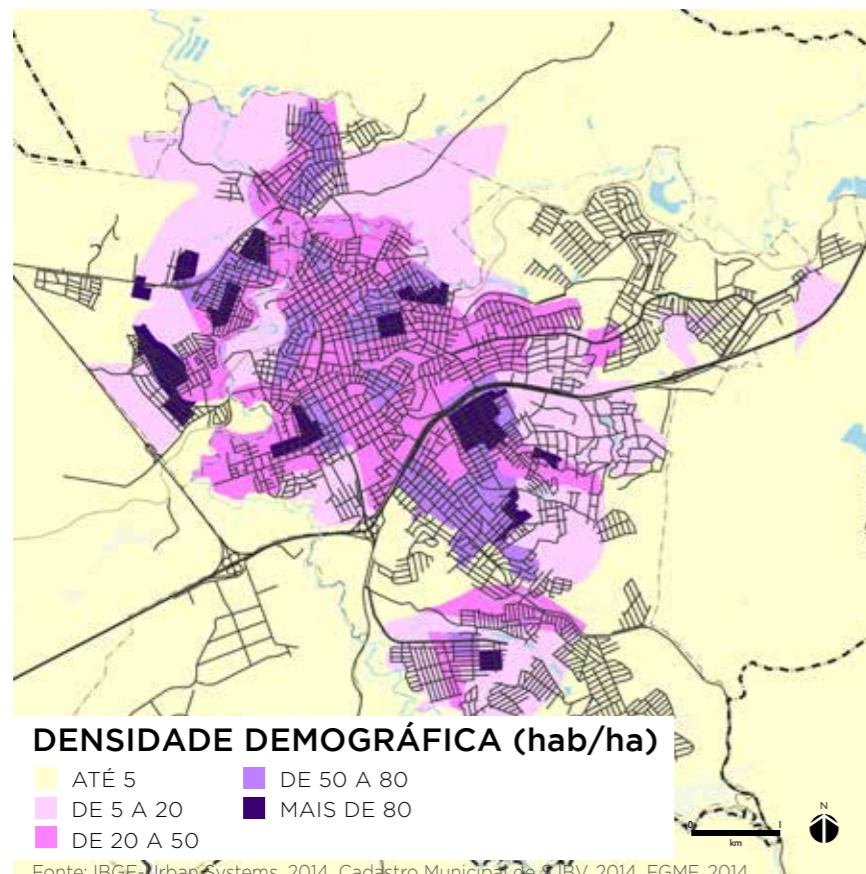
<sup>1</sup> Relativo ao zoneamento monofuncional no planejamento urbano modernista, pautado em divisões de áreas de uma única tipologia de uso e ocupação do solo (ex. Zonas Estritamente Residenciais)



# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA SOCIAL

Em termos de estrutura urbana, São João da Boa Vista é uma cidade pouco densa. São poucos os setores censitários com densidade habitacional acima de 80 hab/ha, conforme os dados do IBGE. A densidade bruta na área urbanizada é de 24,71 hab/ha, e os recentes loteamentos - em análise e em implantação - têm uma densidade da mesma ordem de grandeza quando se consideram valores brutos a partir de um entorno que os envolve<sup>1</sup>. Ainda assim, apesar dos indícios teóricos devido ao seu porte, é uma cidade relativamente equilibrada, possuindo um centro com forte papel estruturador das atividades econômicas e institucionais.

<sup>1</sup> A densidade bruta de cada loteamento é calculada de forma isolada da malha e das funções urbanas que o cercam. Portanto, se considerados em conjunto com a sua envoltória, apresentariam uma densidade bruta menor do que a verificada dentro de seu perímetro.



# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA SOCIAL

Tendo em vista a leitura dos loteamentos em andamento e o estudo de ocupação dos lotes vazios da cidade (ver tabelas ao lado/abaixo/ver apêndice), atenta-se pelo fato de que a demanda habitacional para 2050 estaria praticamente resolvida (em números brutos, sem considerar diferença de padrão social, popular, médio e alto). Portanto, ratifica-se a percepção de que a cidade não precisa - e não deve - alargar suas fronteiras com o pretexto de acomodar o crescimento populacional.

## SIMULAÇÃO DE OCUPAÇÃO

DESCRIÇÃO CENÁRIO	Nº LOTES	Nº HAB
Nº TOTAL DE LOTES VAZIOS NOS LOTEAMENTOS EM ANÁLISE E EM IMPLANTAÇÃO	8.864	23.135
Nº TOTAL DE LOTES VAZIOS NOS LOTEAMENTOS EM ANÁLISE E EM IMPLANTAÇÃO + CENÁRIO I Nº TOTAL DE LOTES VAZIOS de 160 a 19.999m (÷ POR MÉDIA 387m)	16.508	43.085
Nº TOTAL DE LOTES VAZIOS NOS LOTEAMENTOS EM ANÁLISE E EM IMPLANTAÇÃO + CENÁRIO II Nº TOTAL DE LOTES VAZIOS de 0 a 19.999m E GLEBAS acima de 20.000m ( POR MÉDIA 387m)	18.226	47.570

Fonte: Cadastro Municipal de SJBV, 2015.

### DEMANDA LOTES / PADRÃO - CENÁRIO TENDENCIAL \* X OFERTA / PADRÃO (OCUPAÇÃO DE LOTES VAZIOS) - CENÁRIO SIMULADO I

ANOS	social (MCMV+CDHU)				popular				médio				alto				TOTAL DEMANDA	TOTAL OFERTA
	DEMANDA	OFERTA	Δdi <sup>1</sup>	Δdp <sup>2</sup>	DEMANDA	OFERTA	Δdi <sup>1</sup>	Δdp <sup>2</sup>	DEMANDA	OFERTA	Δdi <sup>1</sup>	Δdp <sup>2</sup>	DEMANDA	OFERTA	Δdi	Δdp		
2015**	4.118	25	4.093	4.093	335	1.785	-1.450	-1.450	-586	4.502	-5.088	-5.088	-152	1.331	-1.483	-1.483	3.714	7.643
2015-2016	359	0	4.452	359	67	0	-1.383	67	38	412	-5.462	-374	14	0	-1.469	14	478	412
2016-2020	1.496	1.018	4.930	478	279	1.448	-2.552	-1.169	160	4.700	-10.003	-4.540	60	1.286	-2.695	-1.226	1.995	8.452
2020-2030	3.341	0	8.270	3.341	624	0	-1.928	624	356	0	-9.646	356	134	0	-2.561	134	4.454	0
2030-2040	2.888	0	11.159	2.888	539	0	-1.389	539	308	0	-9.338	308	116	0	-2.446	116	3.851	0
2040-2050	2.812	0	13.971	2.812	525	0	-864	525	300	0	-9.038	300	112	0	-2.333	112	3.749	0
																	18.242	16.508

\*PARA MEMÓRIA DE CÁLCULO E METODOLOGIA COMPLETA DO ESTUDO DE OCUPAÇÃO DOS LOTES VAZIOS, VER APÊNDICE)

### DEMANDA LOTES / PADRÃO - CENÁRIO TENDENCIAL \* X OFERTA / PADRÃO (OCUPAÇÃO DE LOTES VAZIOS) - CENÁRIO SIMULADO II

ANOS	social (MCMV+CDHU)				popular				médio				alto				TOTAL DEMANDA	TOTAL OFERTA
	DEMANDA	OFERTA	Δdi <sup>1</sup>	Δdp <sup>2</sup>	DEMANDA	OFERTA	Δdi <sup>1</sup>	Δdp <sup>2</sup>	DEMANDA	OFERTA	Δdi <sup>1</sup>	Δdp <sup>2</sup>	DEMANDA	OFERTA	Δdi	Δdp		
2015**	4.118	25	4.093	4.093	335	1.981	-1.646	-1.646	-586	4.542	-5.127	-5.127	-152	1.331	-1.483	-1.483	3.714	7.879
2015-2016	359	0	4.452	359	67	0	-1.579	67	38	412	-5.501	-374	14	0	-1.469	14	478	412
2016-2020	1.496	2.501	3.447	-1.005	279	1.448	-2.748	-1.169	160	4.700	-10.042	-4.540	60	1.286	-2.695	-1.226	1.995	9.935
2020-2030	3.341	0	6.787	3.341	624	0	-2.124	624	356	0	-9.685	356	134	0	-2.561	134	4.454	0
2030-2040	2.888	0	9.676	2.888	539	0	-1.585	539	308	0	-9.377	308	116	0	-2.446	116	3.851	0
2040-2050	2.812	0	12.488	2.812	525	0	-1.060	525	300	0	-9.077	300	112	0	-2.333	112	3.749	0
																	18.242	18.226

METODOLOGIA\*:

\*PARA MEMÓRIA DE CÁLCULO E METODOLOGIA COMPLETA DO ESTUDO DE OCUPAÇÃO DOS LOTES VAZIOS, VER APÊNDICE)

- PARA O COMPARATIVO DE DEMANDA E OFERTA (NÚMEROS ESTABELECIDOS NAS TABELAS ANTERIORES DE DEMANDA E OFERTA - CENÁRIO TENDENCIAL) FIZEMOS OS SEGUINTE CÁLCULOS:

1. ΔDI - DELTA INCREMENTAL - REFERE-SE À DEMANDA EXCEDENTE OU OFERTA EXCEDENTE DO PERÍODO, SOMADA À DEMANDA EXCEDENTE OU OFERTA EXCEDENTE ACUMULADA DE PERÍODOS ANTERIORES

2. ΔDP - DELTA POR PERÍODO - REFERE-SE À DEMANDA EXCEDENTE OU OFERTA EXCEDENTE DO PERÍODO APENAS.

3. SOMATÓRIA DA DEMANDA PROJETADA CONFORME URBAN SYSTEMS + DEMANDA PROMOÇÃO SOCIAL PARA LOTES SOCIAIS E POPULARES (FAMÍLIAS CONVIVENTES) - DEMANDA ATENDIDA PELOS LOTES COM EDIFICAÇÕES EM CONSTRUÇÃO

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE: OS NÚMEROS EM AZUL SÃO REFERENTES À UMA DEMANDA EXCEDENTE - UMA OPORTUNIDADE DE SE PRODUIZIR MAIS UNIDADES PARA ATENDER A POPULAÇÃO; E OS NÚMEROS EM VERMELHO REFEREM-SE À UMA SOBREFERTA.

# RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA ECONÔMICA

Ao olharmos para história de São João da Boa Vista, podemos observar um crescimento urbano e demográfico claramente identificado com seus ciclos econômicos ao longo do século XX. Embora o tempo entre os ciclos tenha sido relativamente enxuto, percebe-se certa organicidade de crescimento baseado na cultura agrícola, inicialmente, e posteriormente um crescimento mais heterogêneo, onde os setores secundário e terciário agem quase que paralelamente. Se os números atuais do PIB indicam uma forte concentração de comércio e serviços na cidade, fruto de um crescimento setorial relativamente estável na última década, o crescimento da indústria demonstra solavancos no mesmo período. De toda forma, esses dois setores dividem, hoje, cerca de 97% do PIB municipal, deixando à agricultura uma fatia marginal.

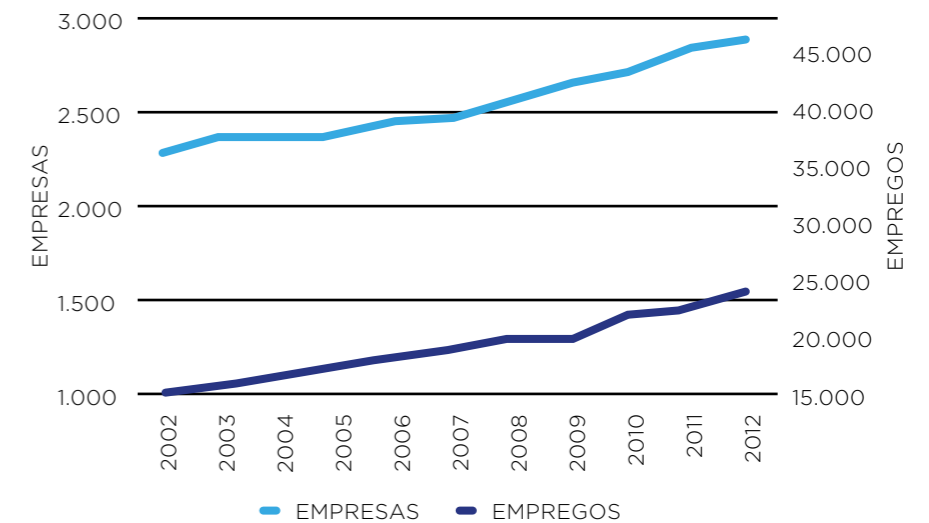
Importante notar, entretanto, que os índices de crescimento da agricultura foram muito elevados no período de 2010-2011, conforme mostra o gráfico ao lado. Se esse crescimento não pode ser considerado uma tendência, devido ao inconstante comportamento do setor nos períodos anteriores, ao menos sugere que não podemos desprezar seu potencial a despeito de sua modesta participação no PIB corrente\*. Oportunidades de produção de produtos de maior qualidade e valor agregado (como orgânicos, produtos especiais, produtos certificados e foco em exportação, por exemplo) e o aproveitamento de mão-de-obra qualificada local podem aumentar a fatia do agronegócio na economia municipal, valendo-se de sua posição geográfica privilegiada, disponibilidade de água e proximidade a mercados consumidores de alta capacidade de consumo (tanto quantitativamente, quanto financeiramente).

## PERFIL EMPRESAS E EMPREGOS

	SÃO JOÃO DA BOA VISTA	POÇOS DE CALDAS	ÁREA DE INFLUÊNCIA REGIONAL
EMPRESAS TGCA (2012)	2.893 - 2,7%	9.896 - 3,8%	15.887 - 3,2%
DESTAQUE EMPRESAS (2012)	SERVIÇOS	SERVIÇOS E INDÚSTRIA	SERVIÇOS E INDÚSTRIA
EMPREGOS TGCA (2010-2012)	23.864 - 5,0%	99.320 - 5,8%	134.993 - 4,0%
DESTAQUE EMPREGOS (2012)	SERVIÇOS	SERVIÇOS	SERVIÇOS
EXPORTAÇÃO (2013)	US\$ 35 MI	US\$ 204 MI	US\$ 409 MI
IMPORTAÇÃO (2013)	US\$ 18 MI	US\$ 214 MI	US\$ 279 MI

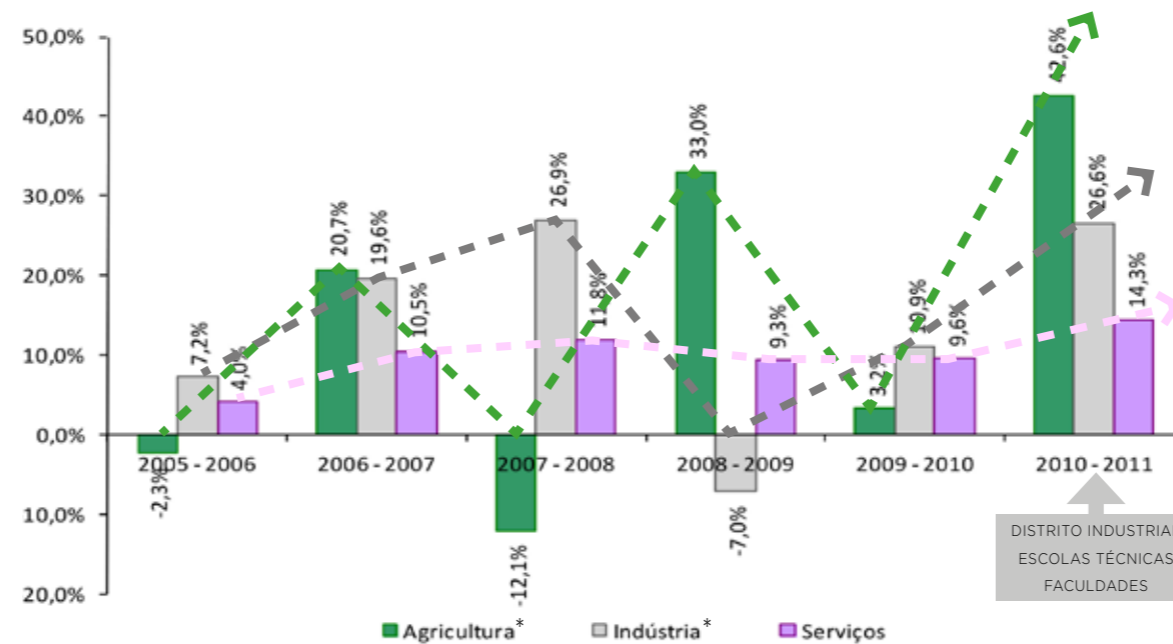
Fonte: IBGE, 2010. Urban Systems, 2014.

## EVOLUÇÃO DAS EMPRESAS E EMPREGOS



Fonte: IBGE, 2010. Urban Systems, 2014.

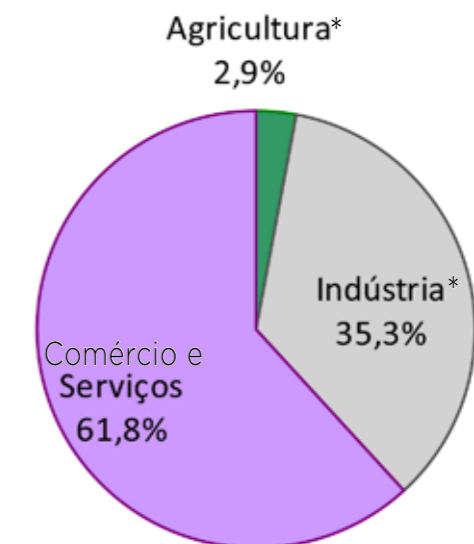
## TAXA DE CRESCIMENTO DO PIB DE SJBV POR SETORES



\*Participação do Setor Industrial no PIB: A empresa ABENGOA é informante da pesquisa PIM-PF Pesquisa Industrial Mensal-Produção Física e da PIA Pesquisa Industrial Anual, sendo assim seus dados entram no resultado do PIB como Indústria.

Fonte: Urban Systems, 2014.

## PARTICIPAÇÃO DOS SETORES NO PIB DE SJBV - 2011



Fonte: Urban Systems, 2014.

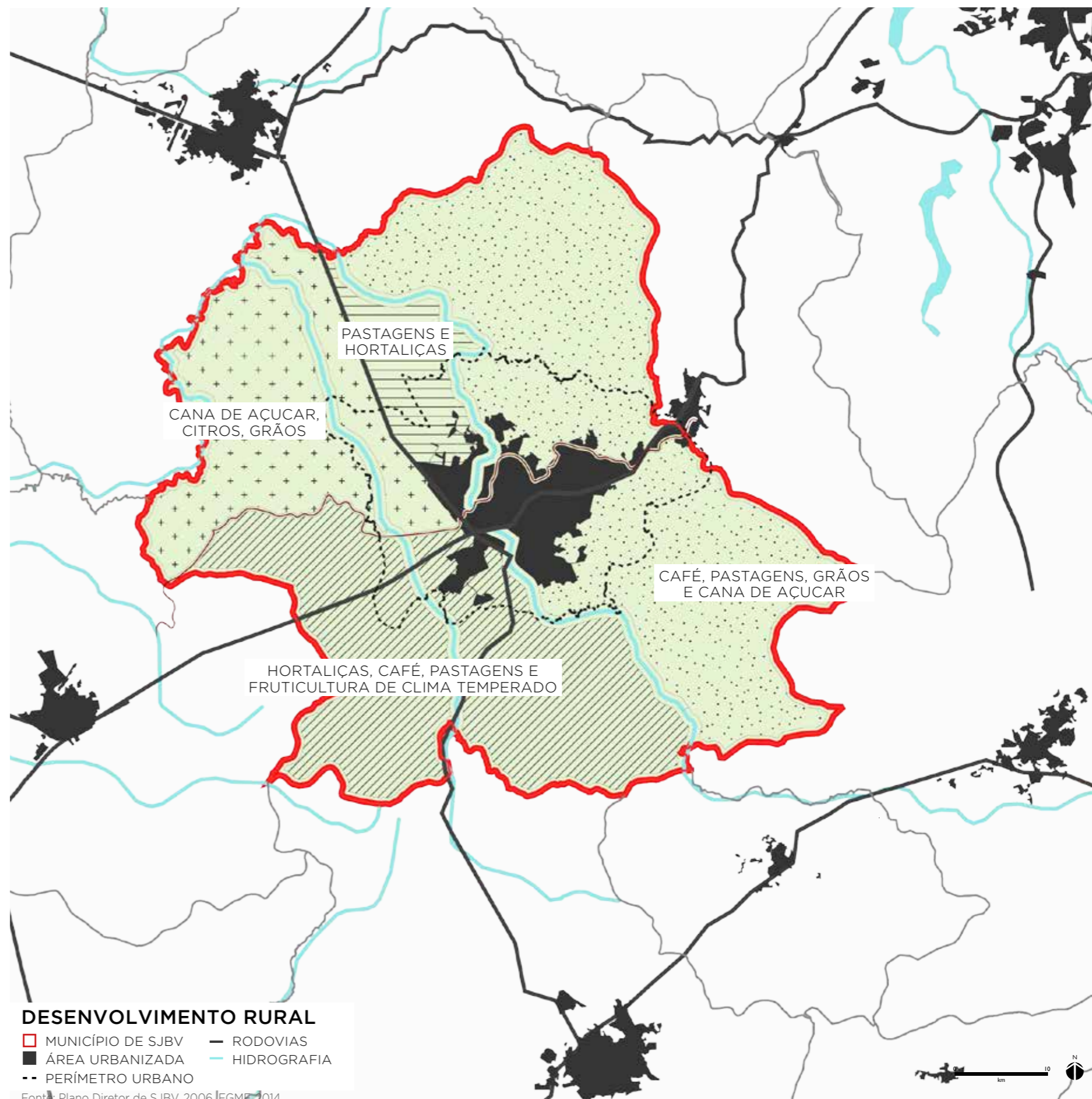
## RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA ECONÔMICA

Como anteriormente destacado, as atividades agropecuárias representam apenas 2,9% do PIB municipal, mas em análise mais detalhada no período de 2005 a 2011, evidencia tendência de crescimento que é variável no período, apresentando um crescimento mais elevado em 2010 - 2011, que aponta para uma potencialidade do setor que não pode ser desconsiderada.

As principais atividades agropecuárias desenvolvidas em São João da Boa Vista, segundo LUPA-CATI/SAA (2008-2013) são: cana para a indústria (9.891,8 ha), milho (3.484,6 ha), café (3.326,3 ha), laranja (741,8 ha), feijão (685,8 ha), dentre outras de pequeno porte e ainda áreas destinadas ao plantio de eucaliptos (965,1 ha), área para pastagem cultivada (11.129,00 ha), área para pastagem natural (11.081,70 ha), e área que compreende a mata natural (411,48 ha). As principais atividades pecuárias são: avicultura de corte, bovino de corte, bovinocultura mista, bovino de leite, ovinos, caprinos, suinocultura, equinos, e apicultura, dentre outras. Há ainda, na zona rural o desenvolvimento de atividades econômicas como olaria, extração mineral, hotel fazenda, turismo rural e restaurante.



Fonte: Pixabay, 2016. IBGE, 2015.

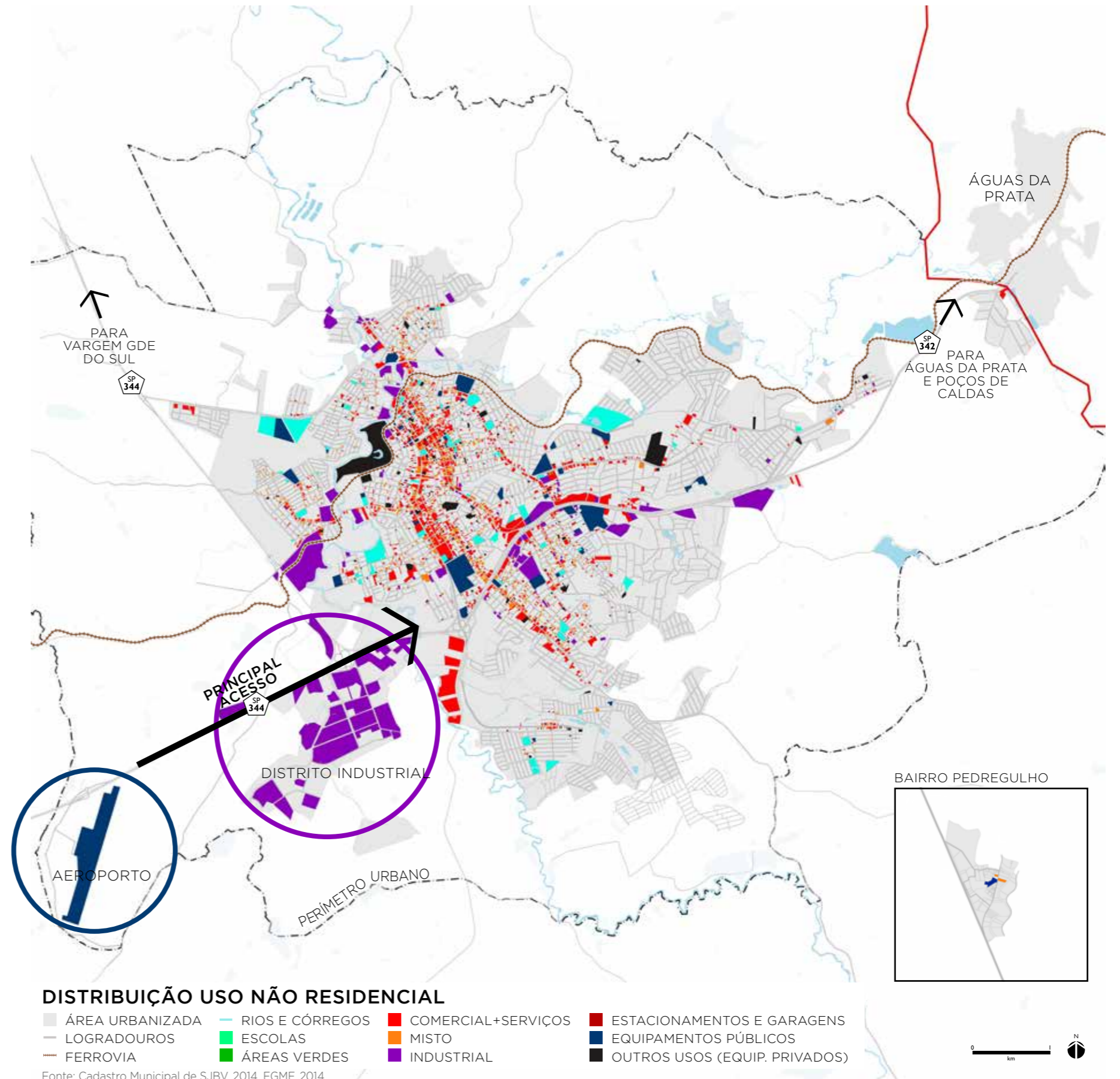


## RADIOGRAFIA: SJBV - ESTRUTURA ECONÔMICA

No que tange à indústria, responsável por mais de 1/3 da atividade econômica do município, deve-se notar uma tendência consistente de crescimento, apesar de um forte solavanco entre 2008 e 2009 - fruto de um cenário macroeconômico turbulento. Desconsiderada essa ruptura pontual, observa-se constância na tendência de crescimento desse setor, o que permite dizer que a indústria pode reduzir a hegemonia do terciário na composição do PIB. O crescimento industrial recente é amparado não apenas pela inserção da cidade na Dorsal Paulista, maior eixo industrial do Estado, mas sobretudo pelos intensos esforços de implementação de políticas públicas que culminaram, nos últimos anos, na atração de cursos universitários, escolas técnicas, indústrias e cursos profissionalizantes que dão consistência ao distrito industrial da cidade. Apesar do desfavorável cenário macroeconômico atual, a cidade tem aqui a oportunidade de aprofundar sua vocação educacional voltada às engenharias e à formação técnica.

Isolado ao sul da cidade e anterior ao acesso à malha urbana, o distrito industrial não interfere nem cria conflitos com os demais usos e infraestruturas urbanos, e beneficia-se também do potencial do aeroporto como suporte para a indústria aeronáutica. Os estudos referendados não encontram justificativas que amparassem, no momento, o transporte aéreo de passageiros. Da mesma forma, embora São João da Boa Vista possua fábricas relacionadas à indústria aeronáutica, o aeroporto não parece encontrar nesse universo específico uma demanda suficiente para um uso consistente.

Em relação aos usos terciários<sup>1</sup>, a dispersão no tecido parece indicar um padrão axial<sup>2</sup> irrigando a área urbana a partir do centro consolidado, como podemos observar no mapa ao lado.



1 Comércio de bens, prestação de serviços, equipamentos urbanos públicos e privados, etc.  
2 A partir de eixos longitudinais

# RADIOGRAFIA: SJBV-CONSULTA PÚBLICA

Foram realizadas 21 reuniões de bairro, entre os dias 19.05.2015 e 30.06.2015, com o objetivo de garantir a participação popular na revisão do Plano Diretor de São João da Boa Vista, assim como previsto pelo Estatuto da Cidade. Esta foi uma das etapas do processo de construção conjunta do Plano SJBV2050.

Nas reuniões de bairro com a população foi aplicado um questionário conforme uma estrutura de eixos previamente definida pela equipe do USPCidades/FDTE. Os participantes (407 de 88 bairros) foram instruídos a responder a pesquisa de maneira aberta considerando o que necessita ser melhorado no município em relação aos mais diversos aspectos envolvidos em cada um dos eixos estruturadores.

Setor 1 - 26/05/2015 - Jd. Recanto das Águas, Jd. Santa Rita, Jd. Molinari, Jd. Bela Vista, Jd. Dona Teresa I e II, Vila Estrela, Vila Isabel.

Setor 2 - 30/06/2015 - Recanto do Lago, Riviera de São João, Recanto do Bosque, Colinas da Mantiqueira, Jd. Santarém, Jd. Canadá, Parque dos Jequitibás, Parque Universitário, Jd. Monte Verde.

Setor 3 - 02/06/2015 - Vista da Serra, Portal da Serra, Serra do Prata, Morro Azul I e II, Lago da Prata, Valle do Prata e Terras de São José.

Setor 4 - 19/05/2015 - Jd. das Rosas, Pq. dos Resedás, Jd. dos Jacarandás, Jd. das Flores, Jd. Primavera, Jd. Azaleia, Jd. dos Ipês I, II e III, Jd. Lucas Teixeira, Jd. das Hortênsias, Jd. das Acácias, Jd. das Tulipas.

Setor 5 - 12/06/2015 - Jd. Progresso, Jd. Almeida, Jd. Amélia, Jd. Magalhães, Jd. Vale do Sol, Jd. Flamboyant, Parque Residencial Tereza Cristina, Jd. Belvedere, Jd. das Amoreiras I e II.

Setor 6 - 18/06/2015 - Jd. Fleming, DER, Jd. São Nicolau, Jd. Vila Rica, Condomínio Fazenda das Areias.

Setor 7 - 17/06/2015 - Jd. Crepúsculo, Jd. São Salvador, Portal da Aliança, Jd. Das Mangueiras, Jd. Aeroporto Eldorado, Jd. América do Sul, Jd. Aeroporto, Nova República I e II, Jd. das Bromélias, Solário da Mantiqueira.

Setor 8 - 21/05/2015 - Nova Republica I, II, III e IV, Jd. São Paulo e Vila Brasil.

Setor 9 - 27/05/2015 - Jd. Nova São João, Jd. Santa Clara, Jd. São Domingos, Santa Edwiges, Jd. Priscila, Jd. Boa Vista, Jd. Iara, Pq. das Nações, São Lázaro, Condomínio Pôr do Sol, Jd. Santa Helena, Vila Trafani, Jd. Santo André, Jd. São Tiago, Jd. Macaubeiras e Lagoa dos Patos.

Setor 10 - 28/05/2015 - Jd. Leonor, Vila Zanetti, Vila Loyola, Perpétuo Socorro, Vila Conrado, Jd. da Glória, Jd. Oriental, Vila Gomes e Jd. do Trevo.

Setor 11 - 26/05/2015 - Colinas do Alegre, Jd. Pousada do sol, Bairro alegre, Jd. Sol Nascente, Jd. dos Eucaliptos e Jd. das Paineiras.

Setor 12 - 22/05/2015 - Santo Antônio, Vila Damáglio, Jd. Trianon, Vila São José, Vila Luzitana, Jd. Recanto.

Setor 13 - 23/06/2015 - São Benedito, Recanto das Paineiras, Vila Magnólia, Jd. Michelazzo e Vila Carvalho.

Setor 14 - 29/05/2015 - Chácara São Jorge, Vila Adélia, Vila Bancária, Jd. Santiago Penha e Rosário.

Setor 15 - 03/06/2015 - Jd. Novo Horizonte, Durval Nicolau I, II e III, São Lourenço, Jd. Industrial, Nova Vila, Nossa Senhora de Fátima e Jd. Cledirma.

Setor 16 - 09/06/2015 - Jd. São Manuel, Vila Operária, Vila 1º de Maio, Vila Conceição, Jd. dos Comerciantes e Recanto do Jaguarí.

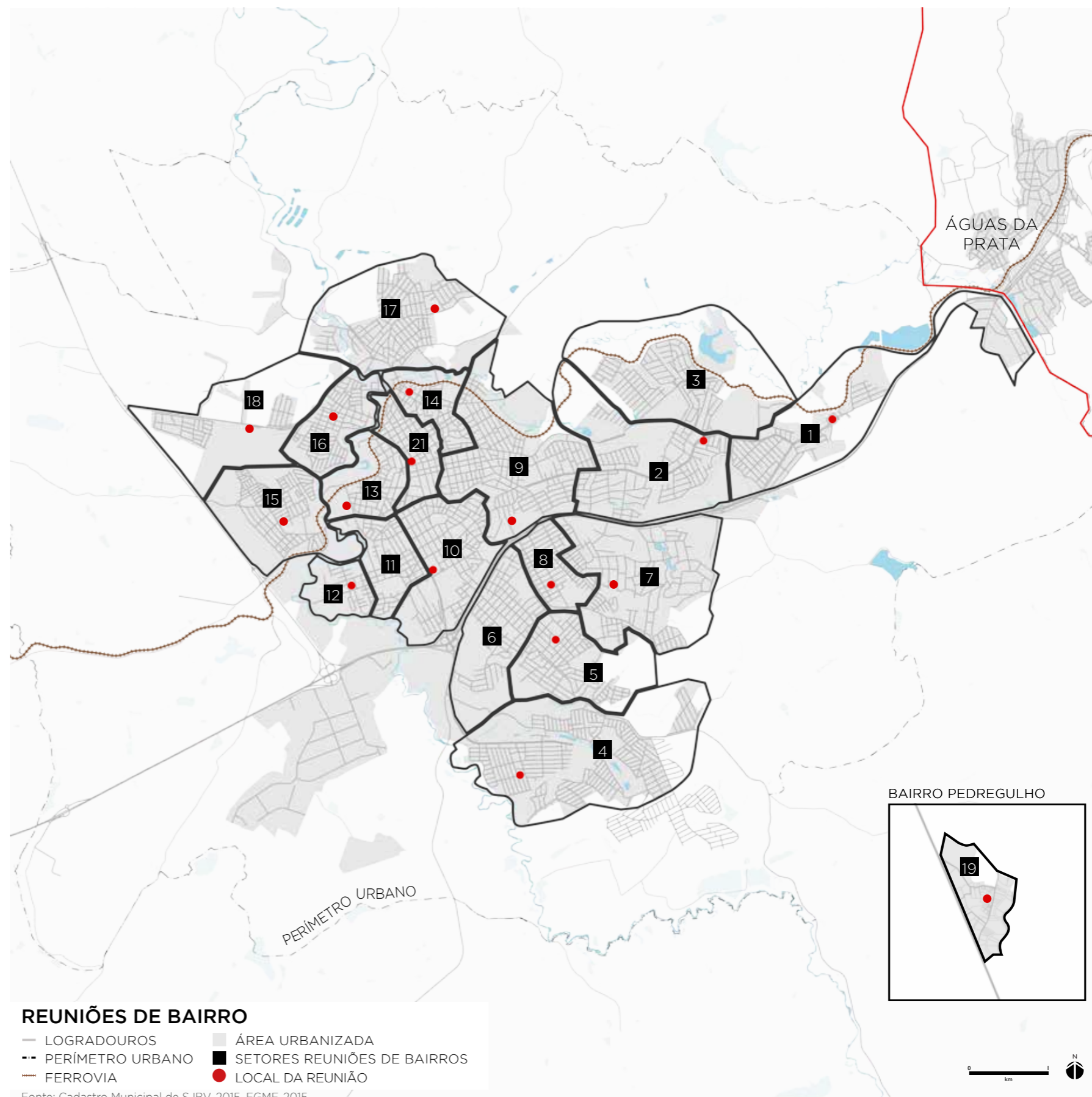
Setor 17 - 10/06/2015 - Recanto dos Pássaros I e II, Recanto da Serra, Serra da Paulista, Alto da Paulista, Jd. Guanabara, Vila Valentim, Jd. Nova Europa, Vila Esperança, Pratinha, Alto da Boa Vista, Jd. Santa Águeda, Jd. Yolanda, Jd. dos Reis, Jd. Del Plata I e II.

Setor 18 - 11/06/2015 - Jd. Europa, Jd. Itália e Maestro Mourão.

Setor 19 - 20/05/2015 - Pedregulho.

Setor 20 - 16/06/2015 - Macuco e Óleo.

Setor 21 - 25/06/2015 - Centro.



# RADIOGRAFIA: SJBV-CONSULTA PÚBLICA

Através de ícones expomos aqui os problemas mais apontados, com valores proporcionais ao grau de preocupação dos munícipes:

## PROBLEMAS DE SANEAMENTO



Falha no serviço de esgoto



Problemas com enchente/alagamento



Falta limpeza nas ruas

## PROBLEMAS DE MOBILIDADE



Problemas no transporte público



Tráfego confuso, caótico, desorganizado ou perigoso

Asfalto em condições ruins



Calçadas em condições ruins



## FALTA DE COMÉRCIO NOS BAIRROS

Mercado/ mercearia



Farmácia



Comércio



## PARA MELHORAR A ARBORIZAÇÃO URBANA

Mais árvores



## O QUE A CIDADE PRECISA PARA SER MAIS SUSTENTÁVEL



Mais coleta seletiva



Mais parques e bosques urbanos



Mais árvores nas calçadas

## O QUE FALTA E NECESSITA MELHORAR NOS POSTOS DE SAÚDE

Falta posto de saúde no bairro



Ampliar estrutura e serviços (sobrecarregado)

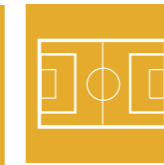


Falta especialidades médicas

## ESPAÇOS QUE PRECISAM DE MAIS CUIDADO E MANUTENÇÃO



Praças e outros espaços de lazer



Espaços esportivos

## SERVIÇOS PÚBLICOS QUE NECESSITAM SER AMPLIADOS E/OU MELHORADOS

Posto de saúde



Escola



Pronto socorro

## OPINIÃO SOBRE DIFERENTES ASPECTOS SOBRE HABITAÇÃO

Críticas aos novos loteamentos



Falta de moradia



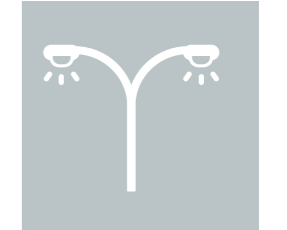
Falta de manutenção de terrenos e construções abandonadas

## O QUE A CIDADE PRECISA PARA FICAR MAIS SEGURA

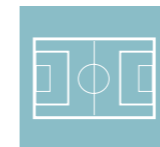
Mais policiamento



Mais lâmpadas ou luzes mais fortes nas ruas



## É PRECISO MAIS DESTES ESPAÇOS PÚBLICOS



Para praticar esportes



Para o lazer

Praças



## ATIVIDADES, CURSOS E PROJETOS QUE ESTÃO FALTANDO

Atividades para crianças /jovens



Lazer, esporte e cultura para a população



Cursos profissionalizantes e especializações





# RADIOGRAFIA: SJBV-CONSULTA PÚBLICA

Foi realizada uma pesquisa com os jovens moradores de São João da Boa Vista, com o objetivo de obter um diagnóstico de seus comportamentos socioculturais e sua perspectiva de futuro. A pesquisa foi aplicada em todas as escolas de ensino médio do município, públicas e particulares, e também no Instituto Federal (18 instituições), por meio de um questionário semiaberto.

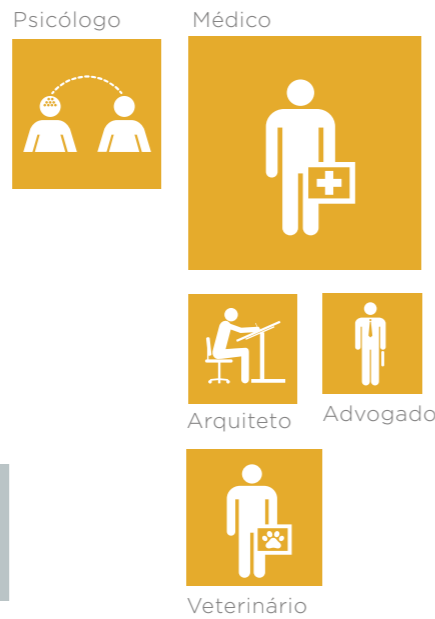
Foram validados 1960 questionários, de jovens moradores de 119 bairros diferentes. A idade dos participantes variou entre 14 e 29 anos, embora a faixa etária entre 15 e 19 anos foi responsável por 92,14% dos participantes, ou seja, 1.860 deles. Considerando o último levantamento do IBGE (2010), a população de jovens entre 15 e 19 anos é de 6.241 pessoas. Sendo assim, a presente pesquisa cobriu cerca de 30% deste segmento da população.

## DIAGNÓSTICO:

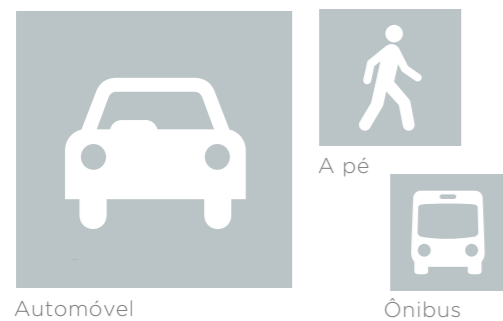
### LOCAL DE NASCIMENTO



### 5 PROFISSÕES MAIS PRETENDIDAS

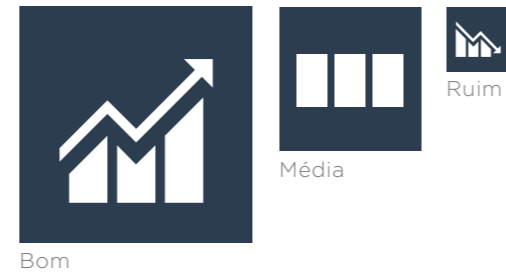


### MEIOS DE TRANSPORTE MAIS UTILIZADOS



## AVALIAÇÕES:

### A VIDA DO JOVEM EM SÃO JOÃO



### ASPECTOS DA CIDADE

#### MELHORES



#### PIORES



### MÉDIA DAS NOTAS PARA FELICIDADE EM VIVER EM SJBV



## EXPECTATIVAS PARA O FUTURO

### DESEJO DE SE MUDAR DA CIDADE NOS PRÓXIMOS 10 ANOS



### DAQUI A 10...

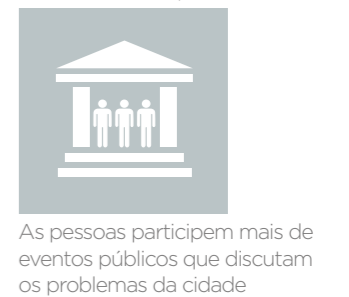


### ATIVIDADES QUE O JOVEM MAIS GOSTA DE FAZER EM SEU TEMPO LIVRE

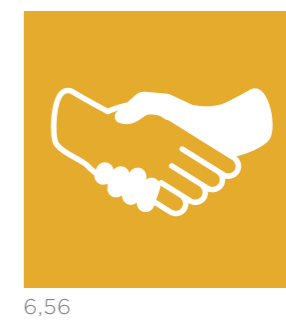


## OPINIÃO

### PARA A CIDADE MELHORAR É PRECISO...



### MÉDIA DAS NOTAS PARA SENTIMENTO DE INTEGRAÇÃO COM SJBV





# **VISÃO ESTRATÉGICA**

VISÃO DE FUTURO  
A CIDADE DESEJADA  
ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

# VISÃO DE FUTURO

São João da Boa Vista será uma cidade que ao mesmo tempo oferecerá uma excelente qualidade de vida e muitas oportunidades de trabalho, lazer e cultura para seus habitantes. Terá se tornado um polo regional de cultura, turismo e gastronomia, educação, tecnologia e saúde, resultando em uma dinâmica urbana onde as pessoas de várias faixas etárias e de renda viverão harmonicamente. A cidade terá crescido sem se espalhar e de forma equilibrada com o seu meio ambiente, concretizando suas vocações para a tecnologia, serviços e agricultura. Estará integrada às suas cidades vizinhas potencializando sua liderança, mas valorizando as relações de complementaridade.



## A CIDADE DESEJADA - CRESCER DE FORMA SUSTENTÁVEL

São João da Boa Vista é hoje uma cidade atraente em muitos aspectos, sobretudo com relação à sua qualidade de vida. Os Eixos e Projetos propostos neste Plano, a serem detalhados com ampla participação da sociedade sanjoanense, devem levar em conta não apenas o desejo de crescimento sustentável, mas, também, a manutenção das suas características de cidade de porte equilibrado e ambiente agradável, potencializando-as.

Os próximos anos deverão, assim, mirar o desenvolvimento sem virar as costas para a sua identidade e, sobretudo, sem substituir os pontos positivos atuais. Por outro lado, São João da Boa Vista tem nas mãos uma grande oportunidade de potencializar seu desenvolvimento e estabelecer uma liderança regional por meio da dinamização de seu centro educacional, do cluster de saúde e do polo de tecnologia (ver Projetos Catalisadores, página 94). A palavra-chave para a cidade do futuro é equilíbrio. Para ser uma cidade com qualidade de vida, é necessário que ela cresça de forma equilibrada - e nesta equação entram a mistura de usos adequada ao cotidiano da população, uma harmoniosa paisagem urbana e rural, um tecido físico e social democrático e uma infraestrutura eficiente. Isso tudo sem abrir mão de ser a “boa e velha” São João da Boa Vista, com seus hábitos, paisagens e personagens característicos.

Como será visto em maiores detalhes no Projeto Catalisador Cidade Compacta, mais adiante, São João da Boa Vista é uma cidade estruturada em torno de um Centro Histórico consolidado. Organizada entre abundantes rios e córregos, convive com elementos físicos que estruturam e interrompem o tecido, como a ferrovia que ladeia a cidade e a rodovia que a divide em duas porções.

O padrão de crescimento observado nos últimos anos ressaltam uma tendência de crescimento periférico da mancha urbana, a partir de loteamentos de baixa densidade habitacional o espriamento atualmente verificado implica em uma tendência de desequilíbrio urbano. Os efeitos desse padrão ainda não são evidentes no cotidiano dos moradores, mas a população já identifica impactos crescentes no trânsito e ineficiência do transporte público.

Esses são os primeiros e mais visíveis sinais de um crescimento horizontal: maior demanda de transporte individual e maiores distâncias a serem percorridas pelos ônibus.

Esse tipo de crescimento vem na contramão do que se propõe como uma visão de cidade compacta. Orientada pela diversidade de usos e pela densidade, propicia como consequência distâncias mais curtas entre as funções do dia-a-dia, maior dinâmica dos espaços públicos e maior troca social interclasses, convergindo para uma cidade mais humana, segura, agradável e eficiente.

Considerando o perfil habitacional homogêneo e a baixa densidade observada nos loteamentos recentemente implantados, devem-se apontar elementos que sugiram novos desenhos e arranjos de forma estratégica, com vistas a promover maior eficiência das infraestruturas e serviços urbanos. Dois desses elementos são os equipamentos de saúde e educação que, se organizados estrategicamente para a criação de um polo médico e educacional regional, podem ser elementos indutores de um posicionamento da cidade numa esfera privilegiada de atratividade. É necessário, portanto, estimular a percepção de que uma cidade compacta é o caminho mais inteligente, especialmente neste caso em que a escala do município e as funções urbanas ainda oferecem a oportunidade para serem estruturadas por meio de novas centralidades, com implantação de equipamentos públicos, espaços para o convívio social e de lazer e pela diversidade de usos. Consertar um tecido complexo é mais difícil do que prevenir o desequilíbrio, e é esta a oportunidade que se apresenta hoje à cidade.

### CONSIDERAÇÕES SOBRE DENSIDADE E ESTRUTURA URBANA

**Cidades que costumam ser referência mundial de eficiência e qualidade costumam ter densidades elevadas. Essa densidade representa um ganho de escala que beneficia o funcionamento do comércio, do serviço, dos equipamentos públicos e privados e das redes. Ou seja, dado um tecido urbano, a concentração de pessoas implica menor quantidade de investimento em implantação (custo inicial) e manutenção (custo fixo) de infraestruturas e equipamentos diretamente relacionados ao espaço físico: vias, iluminação pública, policiamento, transporte coletivo, coleta de lixo, saneamento, abastecimento de água, energia elétrica e gás, limpeza, sinalização, jardinagem e etc.**

**Porém, não devemos considerar apenas aspectos financeiros e operacionais. Mais pessoas convivendo no mesmo espaço urbano correspondem, também, a uma maior interação entre cidadãos, resultando potencialmente em maior estabilidade social, facilidade de controle do espaço e redução da criminalidade. Implica, igualmente, a uma maior escala e eficiência para o comércio (que será mais rentável para os comerciantes e mais diversificado para os consumidores) e um cenário urbano mais vivo e dinâmico. Ou seja, o conceito de densidade ajuda a programar o funcionamento de uma cidade.**

**Infelizmente, no entanto, não há uma “receita de bolo”, uma regra universal para densidade. É importante estabelecer, para São João da Boa Vista, uma visão de longo prazo e uma adequação gradual entre a demanda (cidadãos) e a oferta (espaços, equipamentos, infraestruturas e etc.).**

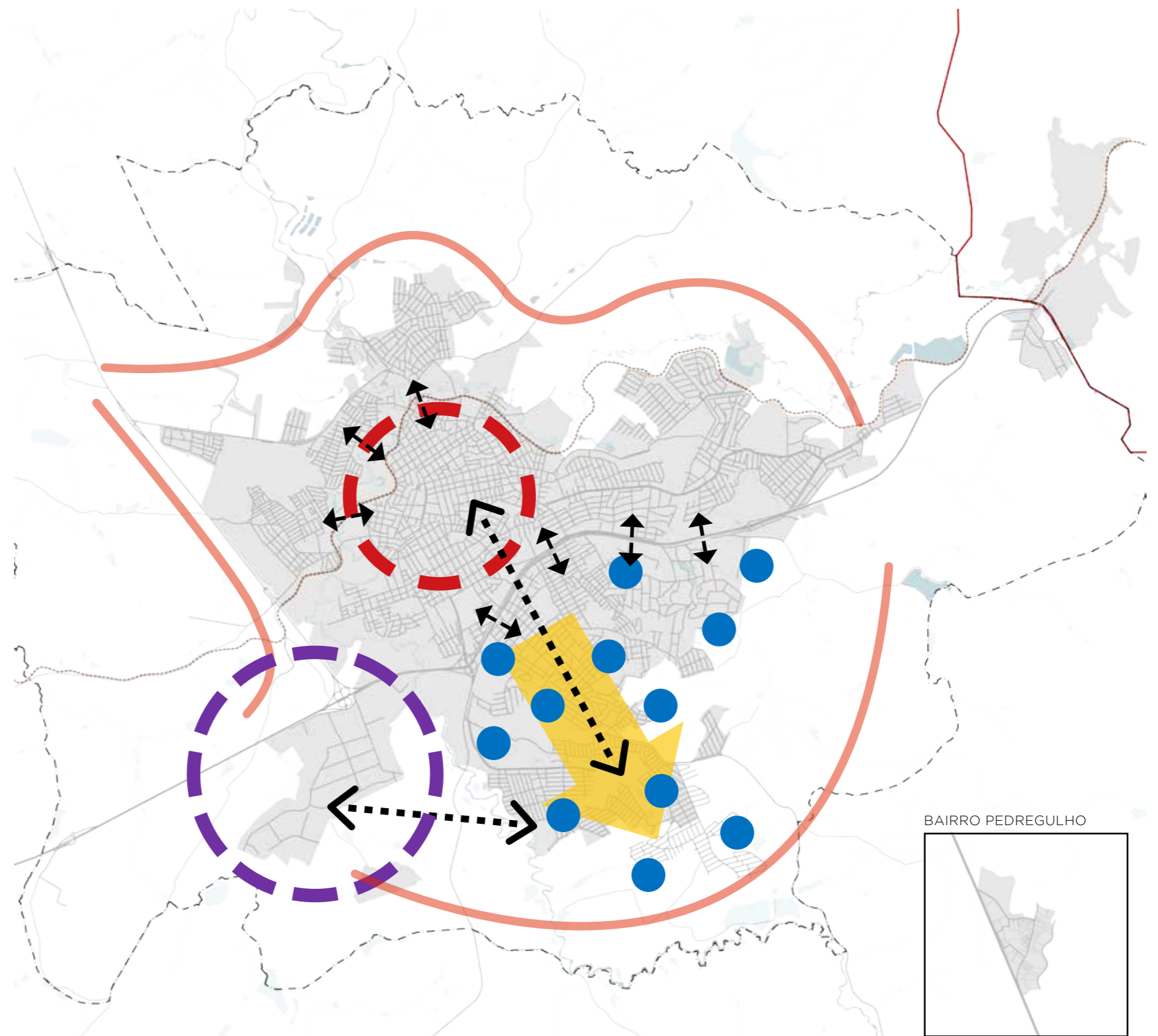
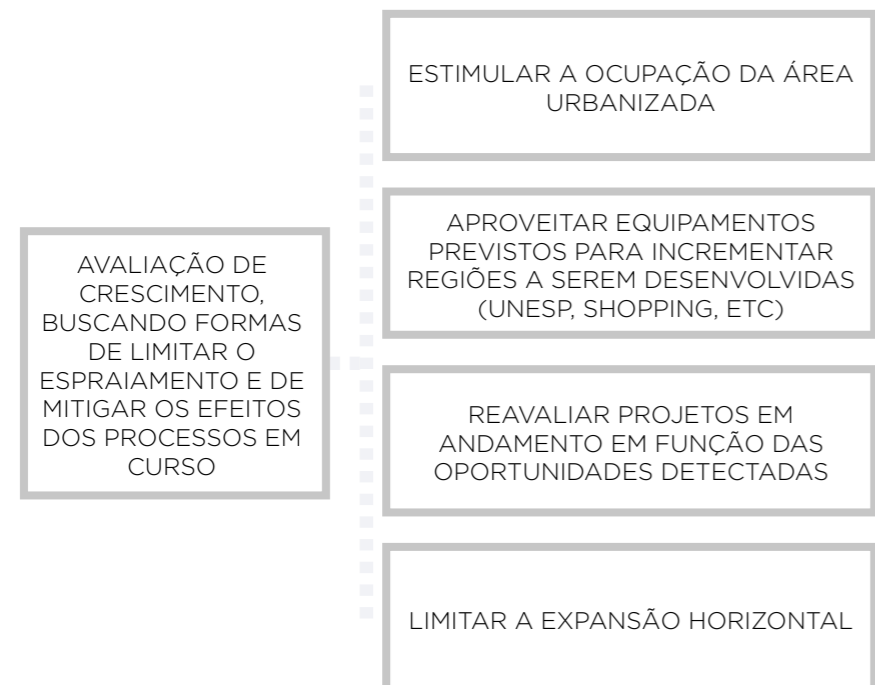
**A densidade média verificada em São João da Boa Vista é significativamente inferior se comparada a cidades que julgamos modelos de qualidade de vida e eficiência. O que podemos aprender com esses casos? Se não é adequado vislumbrar para São João da Boa Vista os índices de centros como Paris e Barcelona, é importante incentivar, dentro da previsão de crescimento demográfico, um maior adensamento médio evitando que a cidade continue a alargar suas fronteiras. O estudos realizados apontam que não há necessidade de verticalização mas, sim, de uma melhor ocupação dos vazios urbanos que se apresentam como oportunidade de desenvolvimento (ver cenário atual - radiografia/ver apêndice).**

**Em São João da Boa Vista, poucos são os setores censitários com densidade habitacional acima de 80 hab/ha, conforme os dados do IBGE. A densidade bruta na área urbanizada é de 24,71 hab/ha, e os novos loteamentos têm uma densidade da mesma ordem de grandeza quando se consideram valores brutos a partir de seu entorno.**

# ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

Como diretrizes gerais para uma estratégia de desenvolvimento urbano para a São João da Boa Vista do futuro, vislumbra-se o controle do crescimento periférico por meio da legislação urbanística e pela implantação de um parque urbano formando um cinturão verde. Em paralelo, deve-se promover 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.

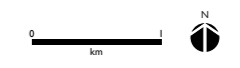
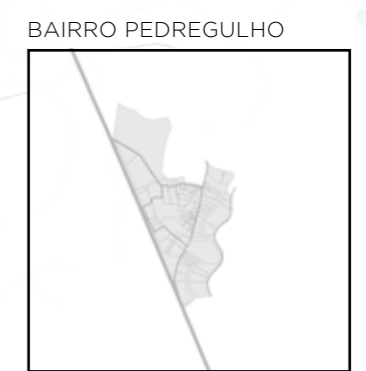
Com a premissa de se tornar uma cidade eficiente e ainda mais agradável do que já é hoje, São João da Boa Vista precisa estruturar os espaços vazios do perímetro urbano, criando condições físicas e sociais que permitam o desabrochar de suas potencialidades. Isso é o que permitirá atrair a diversidade de pessoal qualificado e jovem em busca de oportunidades oferecidas pelo polo de saúde, educação e tecnologia, sem contudo deixar de propiciar conforto para a população que vem envelhecendo e que deve contar com serviços adequados.



## ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO ESPACIAL

- CENTRO CONSOLIDADO
- POLO INDUSTRIAL
- BLINDAR FRONTEIRAS
- ↔ COMPLEMENTARIEDADE
- ↔ CONECTIVIDADE
- INSERÇÃO E QUALIFICAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS URBANOS
- VETOR DE CRESCIMENTO SETOR SUL

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





# EIXOS ESTRUTURADORES

COESÃO SOCIAL

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

MOBILIDADE

VALORIZAÇÃO DO AMBIENTE NATURAL  
E CONSTRUÍDO E DA PAISAGEM

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

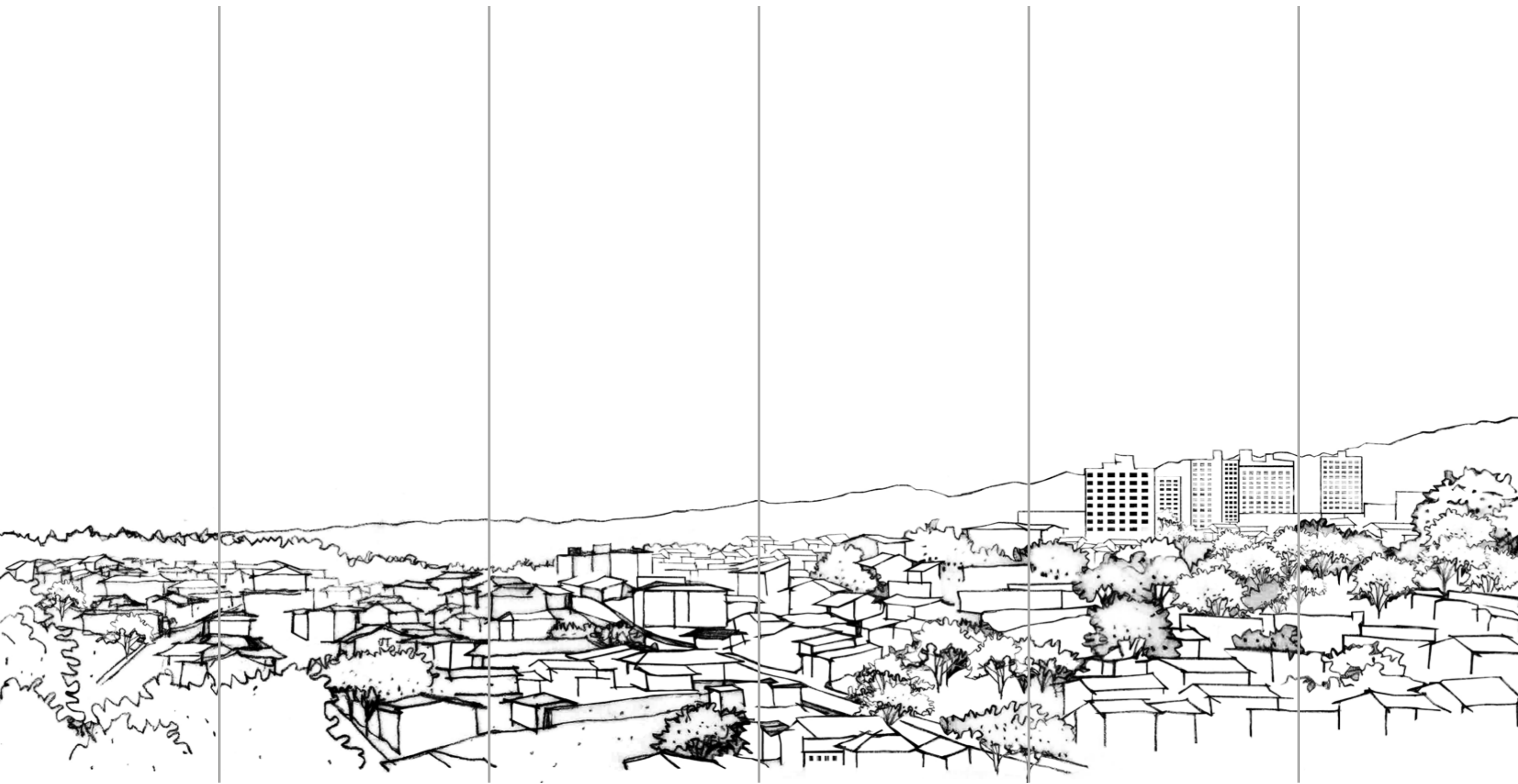
COESÃO SOCIAL

DESENVOLVIMENTO  
SUSTENTÁVEL

MOBILIDADE

VALORIZAÇÃO DO  
AMBIENTE NATURAL  
E CONSTRUÍDO E DA  
PAISAGEM

DESENVOLVIMENTO  
ECONÔMICO





# INTRODUÇÃO

A visão de futuro de São João da Boa Vista para 2050 está fortemente comprometida com a criação de vetores de desenvolvimento pelos quais a cidade irá se orientar. A estrutura do Plano SÃOJOÃO2050 se concentra, portanto, primeiramente, em delinear Eixos Estruturadores que irão articular diretrizes, projetos, ações e políticas públicas a favor do futuro desejado.

Dos eixos estruturadores derivam iniciativas estratégicas para viabilização, implementação, controle e avaliação do Plano SÃOJOÃO2050. Retomando o enfoque transversal, essas iniciativas chamadas de Projetos Catalisadores visam traduzir as diretrizes e prioridades estabelecidas pelos eixos em ações concretas e integradas que promovam a qualidade de vida, a geração de emprego e a geração de oportunidades, e irradiem o desenvolvimento para se construir a cidade desejada.

Os Eixos Estruturadores delineados contemplam, para São João da Boa Vista, desafios e oportunidades estratégicas para seu melhor desenvolvimento. São eles: Coesão Social, Desenvolvimento Sustentável, Mobilidade, Valorização do Ambiente Natural e Construído e da Paisagem e Desenvolvimento Econômico. Nenhum desses Eixos pode ser entendido de forma isolada, uma vez que a própria natureza da cidade é multifacetada. A co-dependência entre os Eixos é vislumbrada pela transversalidade dos Projetos Catalisadores, que interferem nos vários eixos de forma concomitante. Neste contexto, os Projetos Catalisadores considerarão várias potencialidades da cidade e indicarão ações específicas que deverão ser detalhadas no futuro. São eles: Cidade Compacta, Centro Atraente, Cinturão Verde e Polos Econômicos Estratégicos.



Uma cidade de oportunidades e de desenvolvimento para todos.  
Uma cidade que valoriza seu patrimônio histórico, arquitetônico e cultural. De diversidades e complementariedades. De valores e identidade única, comprometida com a inclusão social e com uma cidadania ativa e participativa. Uma cidade mais vibrante, mais segura, mais coesa.

É assim que queremos São João da Boa Vista.

# COESÃO SOCIAL

## APRESENTAÇÃO

O desafio que se coloca cada vez mais às entidades públicas é o de criar cidades inclusivas que respondam aos desafios de um planejamento orientado pela dimensão social e para a promoção de um desenvolvimento sustentável, em que a preocupação primordial se volta para a qualidade da infraestrutura urbana, para a defesa do meio ambiente e, em especial, para a qualidade de vida das pessoas.

As estratégias de inclusão social e de ampliação das oportunidades devem contemplar áreas destinadas a usos coletivos - espaços verdes e de utilização coletiva, infraestruturas e equipamentos - os quais, precisamente, se apresentam como indispensáveis à qualidade de vida nas cidades. Devem também refletir e ponderar vias, instrumentos e procedimentos que garantam um adequado ordenamento do território, em especial na sua vertente de racionalização da ocupação da urbe e de um ambiente urbano que se caracterize por uma vasta e sistêmica busca de justiça e igualdade e pela existência de um sistema de “proteção social” capaz de garantir e dar apoio a todos, face a vulnerabilidades e necessidades especiais.

Espera-se, assim, contribuir para uma cidade na qual os cidadãos possam habitar, trabalhar, consumir e se divertir, que esteja comprometida com a valorização e ampliação da sua qualidade urbanística, dos seus espaços públicos, da sua memória e do seu patrimônio histórico e cultural.

As ações aqui apresentadas visam reduzir disparidades sociais, aumentar o “sentimento de pertencimento” dos diversos grupos sociais em relação ao seu território e democratizar o acesso às oportunidades atuais e futuras, garantindo acesso à moradia, à educação e à saúde de qualidade.



## OBJETIVOS E PROPOSTAS

Os objetivos serão agrupados em três grandes grupos, e cada um com propostas e diretrizes correlacionadas:

### **OBJETIVO I.I: ELIMINAÇÃO DE VULNERABILIDADES SOCIAIS E TERRITORIAIS**

Eliminar as vulnerabilidades sociais e territoriais e mitigar as situações de risco, individuais ou coletivas, são premissas básicas para assegurar um futuro melhor para os sanjoanenses. O desafio para uma sociedade mais coesa, na qual todos se sintam pertencentes a um mesmo grupo e a um mesmo território, reside no potencial fornecimento e ampla distribuição de equipamentos sociais e urbanos e serviços públicos. Adicionalmente inclui-se neste objetivo a garantia de acesso universal à moradia digna.

### **OBJETIVO I.II: INCLUSÃO SOCIAL E ACESSO ÀS OPORTUNIDADES**

A inclusão social tem por meta disponibilizar a cada um de seus habitantes, de forma homogênea e acessível, o direito de beneficiar-se de uma habitação adequada e de acesso às oportunidades e aos serviços disponibilizados pela comunidade – empregos, educação, saúde, energia, telecomunicações, transportes, atividades sociais e culturais, entre outros – sem os quais não existiria vida urbana. Para São João da Boa Vista, ao mesmo tempo em que se prioriza o acesso à moradia apresentado no Objetivo I, é imprescindível também contemplar melhorias na qualidade da educação e dos serviços de saúde; preparar a cidade para o acolhimento de uma população com crescente participação de idosos; e integrar e ampliar equipamentos de usos múltiplos.

### **OBJETIVO I.III: VALORIZAÇÃO DA MEMÓRIA, DO SENTIMENTO DE PERTENCIMENTO À CIDADE E DA DIVERSIDADE**

A correspondência entre o homem e o lugar, entre uma sociedade e sua paisagem, está carregada de afetividade e resulta da própria identidade de um povo e de uma cidade. Por mais que essa questão pareça intangível e abstrata, ela é de essencial relevância para a consolidação de uma cidade eficiente através do estreitamento da relação entre moradores e espaço público e da aproximação entre cidadãos de perfis diferentes.

Em São João da Boa Vista, percebe-se que os sentimentos dos moradores por seu ambiente cotidiano são importantes para sua vida social e comunitária. Na busca de uma sociedade coesa, deve-se reconhecer e reforçar traços históricos da cidade e explorar o ambiente urbano como elemento que promove diversidade sem segregação, com combinação de usos, de possibilidades de escolha e de convívios.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO 1.1: ELIMINAÇÃO DE VULNERABILIDADES SOCIAIS E TERRITORIAIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

#### AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

## PROPOSTA 1.1.1 - GARANTIR ACESSO UNIVERSAL À MORADIA

Garantir o acesso universal à moradia pressupõe uma base de informações permanentemente atualizadas com vistas a equilibrar a oferta e a demanda, principalmente a de interesse social e dos setores populares. Isso só é possível a partir de um bom relacionamento entre administrações públicas (em todas as esferas) e empreendedores privados.

Considerando a dinâmica urbana como um todo, é preciso analisar a inserção da moradia na cidade: o problema da habitação não se resolve com a simples produção de unidades habitacionais. É preciso levar em conta a infraestrutura e os serviços urbanos (rede de água, rede de esgotos, rede de drenagem, transporte, coleta de lixo, iluminação pública, além dos equipamentos de educação, saúde etc.), o equilíbrio funcional (sobretudo comércio e serviços primários) e a mistura de classes que garante uma cidade mais segura e democrática.

Propõe-se, assim, avaliar os vetores de crescimento da cidade e direcionar a ocupação do solo de maneira equilibrada quanto à densidade, diversidade de classes e de usos. Isso pode ser feito através de:

- Mapeamento do uso do solo de interesse social dentro do tecido urbano consolidado, para estimular de forma direcionada a inclusão de segmentos populares próximos às melhores oportunidades;
- Monitoramento contínuo da demanda habitacional, que deve ser o termômetro para planejamento de habitações sociais;
- Criação de instrumentos de estímulo vinculados a empreendimentos privados de distintos perfis (ex. cota social nos empreendimentos) para produção de habitação social pelo setor privado;
- Melhoria constante da qualidade da habitação social, com a promoção de tipologias multifamiliares devidamente amparadas pelo planejamento de assistência social;
- Liderança do poder público com um Plano Municipal de Habitação de Interesse Social.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO 1.1: ELIMINAÇÃO DE VULNERABILIDADES SOCIAIS E TERRITORIAIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

#### AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

## PROPOSTA 1.1.2 - ELIMINAR ÁREAS DE RISCO

Em convergência com as propostas de macrodrenagem do município, recomenda-se aqui ações que visam:

- Eliminar ou reduzir o risco de inundações em áreas lindeiras ao córrego São João, por meio de instrumentos de política urbana que promovam a transferência de moradores e atividades comerciais situadas em áreas sujeitas a alagamentos para imóveis adequados e seguros;
- Evitar a formação e o crescimento de áreas de risco
- Controlar a forma de uso e ocupação do solo por meio da definição de taxa de permeabilidade mínima e demais parâmetros urbanísticos de forma a garantir que novos empreendimentos sejam implantados atendendo aos condicionantes desejados. Um monitoramento das diretrizes técnicas e legais que vierem a ser definidas pela lei de parcelamento, uso e ocupação do solo será necessário.

Como a implantação das ações acima requerem tempo e mobiiização, é necessário ter uma estratégia para conviver com a existência dessas áreas até que elas sejam eliminadas. Dessa forma propõe-se ainda:

- Elaborar e gerir planos preventivos de defesa civil, envolvendo um conjunto de ações coordenadas que objetivam formular e executar medidas factíveis, a curto, médio e longo prazo, no sentido de reduzir os riscos - com ênfase em campanhas informativas e educacionais.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO 1.II: INCLUSÃO SOCIAL E ACESSO ÀS OPORTUNIDADES

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

#### AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

## PROPOSTA 1.2.1 - AMPLIAR ACESSO E QUALIDADE DA EDUCAÇÃO BÁSICA

Quanto mais pessoas tiverem oportunidades de desenvolver suas potencialidades, maior será a qualidade e diversidade dos talentos presentes em São João da Boa Vista. Com melhor capital humano, a cidade posiciona-se melhor em escala regional, atraindo novos talentos e novas oportunidades em um processo de espiral ascendente. Com a valorização da educação, desde o ensino de base, também serão valorizados o conhecimento, a cultura, a tolerância e a diversidade. Ou seja, a evolução do sistema e da qualidade do ensino reflete-se num contexto social e produtivamente coeso.

Em que pese a necessidade de melhorar continuamente a gestão, o acesso e a qualidade da educação em todos os níveis e sistemas, propõe-se aqui, principalmente:

- A valorização e qualificação e atração de docentes dos ensinos fundamental e médio;
- A preocupação constante com o atendimento real de vagas em creches e escolas;
- O aperfeiçoamento do ensino de habilidades básicas (matemática, raciocínio lógico, português) e a implantação de métodos pedagógicos mais apropriados à aprendizagem dos alunos de ensino fundamental e médio;
- Um maior investimento em infraestrutura e qualidade ambiental para as escolas;
- Estabelecimento de metas a longo prazo.



# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO I.II: INCLUSÃO SOCIAL E ACESSO ÀS OPORTUNIDADES

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

#### AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

## PROPOSTA 1.2.2 - MELHORAR OS CONDICIONANTES DE SAÚDE

A melhoria da saúde da população da cidade de São João da Boa Vista e de sua área de influência – contribuindo para a habitabilidade e para o desenvolvimento de sua economia – depende, antes de tudo, de condições de vida (trabalho, renda, habitação, educação) e sanitárias. Em uma abordagem integrada e sistêmica, a ênfase deve ser dada a processos preventivos. Assim, combinando iniciativas de curto, médio e longo prazo, propõem-se ações relacionadas aos serviços de saúde e seus determinantes sociais que devem estar, portanto, adequadamente integradas com ações relacionadas a:

- Aprimoramento dos sistemas de saneamento básico e fornecimento de água, que já são acima da média em São João da Boa Vista;
- Incentivo a meios de transporte ativos (a pé e bicicleta) e desestímulo ao transporte individual e baseados em combustíveis fósseis emissores de poluição;
- Incentivo à prática esportiva por meio da expansão de parques e áreas verdes, e animação desses espaços.

Ações relacionadas à melhoria do serviço e da infraestrutura de saúde pública, à reestruturação e fortalecimento da rede hospitalar e de equipamentos e da sua adequada distribuição no território são preocupações complementares necessárias.

## PROPOSTA 1.2.3 - ADAPTAR A CIDADE PARA A TERCEIRA IDADE

O perfil etário de São João da Boa Vista indica, ao mesmo tempo, desafios e oportunidades. A cidade deve preparar-se adequadamente para o acolhimento e a prestação de serviços de saúde específicos à terceira idade. Em termos práticos, deve adaptar suas estruturas e serviços para que estes sejam acessíveis e promovam a inclusão de idosos com diferentes necessidades e graus de capacidade. Deve, ainda, estimular o envelhecimento ativo, e promover ambientes que apoiem e capacitem o idoso para compensar as alterações físicas e sociais decorrentes do envelhecimento.

Nesse sentido, ao otimizar oportunidades para saúde, participação e qualidade de vida para a terceira idade, faz-se necessário investir em infraestrutura adequada para que essa população possa usufruir dos equipamentos e espaços públicos e participar da vida social da cidade. Para isso, imagina-se:

- Adaptação dos equipamentos, dos passeios e do transporte público conforme normas de acessibilidade universal;
- Promoção de serviços de prevenção de doenças e acidentes, com acompanhamento médico e psicológico preventivo;
- Fortalecimento de programas culturais, de lazer e de serviços médico-hospitalares específicos à terceira idade;
- Investimento no treinamento de profissionais com formação específica para atender essa parcela da população;
- Inclusão produtiva com cotas de emprego incentivado para a manutenção da capacidade social do idoso.

Adicionalmente, propõe-se o fortalecimento de São João da Boa Vista como um polo regional de saúde especializado, podendo uma das especialidades ser a geriatria, de acordo com a dinâmica e o potencial que a cidade já apresenta para esse segmento.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO 1.II: INCLUSÃO SOCIAL E ACESSO ÀS OPORTUNIDADES

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

#### AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

## PROPOSTA 1.2.4 - PROMOVER ACESSO/USO AOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E AMPLIAR OFERTA DE INSTALAÇÕES DE USOS MÚLTIPLOS

O acesso aos serviços públicos e aos equipamentos é elemento fundamental para o exercício da cidadania. Embora haja certa concentração de equipamentos no centro da cidade, São João da Boa Vista apresenta, conforme as dimensões de sua área urbana, um padrão razoável na distribuição desses equipamentos. Além da distribuição geográfica, entretanto, é fundamental analisar os tipos de equipamento instalados e seus raios de alcance: vemos que as zonas mais distantes do centro da cidade apresentam pouca variedade de equipamentos e abrigam geralmente os de uso educacional (escolas de ensino básico, fundamental e médio), saúde (posto de saúde) e abastecimento (mercados, postos de combustível etc.).

A localização de atividades estratégicas pressupõe fácil uso para os cidadãos e, portanto, requer uma implantação com altíssima acessibilidade para as diversas faixas de renda. Assim uma ação eficiente seria integrar os diversos equipamentos por meio da infraestrutura existente, de forma a capilarizar os diversos serviços públicos, poupar o cidadão o tempo de deslocamento, facilitar a integração cívica da população para melhor expressar suas necessidades, zelar pela qualidade dos serviços prestados e evitar investimentos vultosos em novas construções e manutenção de espaços monofuncionais.

Como ferramenta de planejamento e execução, deve-se equilibrar oferta-demanda em termos quantitativos e geográficos de equipamentos públicos e racionalizar a diversidade de usos e serviços na cidade e nas edificações através do aproveitamento de equipamentos existentes ou a construir. Em alguma medida, isso já é realidade na cidade, mas deve ser abordado com:

- O planejamento e a gestão específicos para um uso compartilhado, em horários compatíveis, dos usos educacionais (curriculares, de reforço e extra-curriculares, como línguas), lazer (esporte, festas públicas, atividades familiares de final de semana, atividades para a terceira idade etc.), saúde (atendimentos ambulatoriais não dependentes de estrutura clínica, como psicólogos, vacinações, check-ups imediatos com exame de pressão, glicose etc.), campanhas pontuais (coleta de doações, campeonatos esportivos), culturais (concertos/shows, peças, laboratórios de arte etc.);
- O uso da infraestrutura ociosa para a instalação de incubadoras de novos negócios e ateliês para residências artísticas, visando ao estímulo e formação de uma elite empreendedora e cultural que será responsável pelo contínuo posicionamento de São João da Boa Vista como cidade de ponta.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO I.III: VALORIZAÇÃO DA MEMÓRIA, DO SENTIMENTO DE PERTENCIMENTO À CIDADE E DA DIVERSIDADE

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

#### AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

## PROPOSTA 1.3.1- PROMOVER O USO E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL

Considera-se patrimônio tudo o que é constituído pelos bens materiais e imateriais referentes à identidade, à ação e à memória de diferentes grupos formadores da sociedade. Desde as formas de expressão e as criações artísticas até as edificações, espaços urbanos e paisagem, todos os aspectos que contribuem para a leitura de uma história e uma cultura devem ser considerados.

Especialmente, as edificações e os monumentos são a expressão mais visível do patrimônio, por se tratarem de criações mais duráveis e que incorporam expressões de outras ciências e artes. Não é por acaso que, usualmente, constituem a maioria dos bens tombados.

O patrimônio, enquanto a memória viva da história de um povo, encontra atenção necessária a partir da preservação e uso qualificado dos ambientes urbano e natural e da consolidação da identidade social, étnica e cultural do povo. A promoção do uso e preservação do patrimônio histórico e cultural aponta para a necessidade de permanente interface entre o órgão de preservação municipal, agentes sociais e a comunidade. O reforço a tais estratégias de valorização do patrimônio não só produz empregos, como também propicia o surgimento de novas expressões da criatividade popular e reforço do orgulho do cidadão em relação ao seu ambiente e história.

Entre as principais estratégias para enfrentar essa questão, propõe-se:

- A criação de uma agenda contínua de identificação, recuperação e conservação do patrimônio histórico construído, cultural e ambiental da cidade, incluindo a melhoria das condições de acessibilidade ao público;
- O estabelecimento de incentivos a atores públicos ou privados para o investimento e realização de recuperação física, resgate da história e preservação da memória e racionalizar efetivamente mecanismos financeiros para a recuperação e manutenção desses espaços;
- A promoção de uma gestão integrada e em sintonia com as diversas demandas funcionais urbanas;
- A identificação de vocação dos edifícios históricos e sua adaptação para usos do cotidiano, como creches, postos de saúde, escolas, administração pública, centros culturais etc., evitando a simples “museificação” do patrimônio;

## OBJETIVOS E PROPOSTAS

### OBJETIVO I.III: VALORIZAÇÃO DA MEMÓRIA, DO SENTIMENTO DE PERTENCIMENTO À CIDADE E DA DIVERSIDADE

DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

### PROPOSTA 1.3.2 - PROMOVER A PRODUÇÃO E DIFUSÃO DAS PRODUÇÕES ARTÍSTICAS E CULTURAIS

Essa proposta visa à criação e à ampliação de produções artísticas e culturais que incentivem a ocupação e a revitalização de espaços públicos e o sentimento de pertencimento à cidade. Tais ações, com efeitos positivos para o desenvolvimento de novos setores e o fortalecimento da economia, devem privilegiar o seu potencial de promover a coesão social e a difusão do uso do espaço público como suporte a mostras e festivais em toda a cidade. Como ferramenta de gestão e execução, sugere-se:

- Criar incentivos municipais integrados aos espaços públicos da cidade para a produção das manifestações artísticas e culturais, e estimular “incubadoras artísticas” (residências) que promovam as produções;
- Consolidar o calendário anual de eventos e difundi-lo regionalmente, aproveitando assim o papel de liderança regional e a existência de equipamentos regionais na cidade, como por exemplo, o teatro municipal.

### PROPOSTA 1.3.3 - PROMOVER O CONVÍVIO URBANO

A qualidade de vida de uma cidade é, e sempre será, medida pela dimensão da vida coletiva que é expressa nos seus espaços públicos dispostos democraticamente pela cidade, seja no parque, na praça, ou mesmo na rua. A própria ideia de uma cidade agradável é ancorada, na percepção geral, na vitalidade dos seus espaços e qualidade do seu ambiente.

O espaço público de uma cidade não pode ser enxergado como o “espaço não-privado”, o espaço que “sobra” ou o espaço “dos outros”. Ele é de todos, onde o lazer, o descanso, a conversa corriqueira, o encontro casual, a livre circulação, a troca social e, sobretudo, da possibilidade do encontro. Quanto maior a diversidade social e mais intensas as relações espaciais entre as pessoas, maior é o sentimento de coletividade, de respeito e tolerância, resultando em maior equilíbrio social e segurança. Propõe-se aqui:

- A promoção de atividades para o reforço de áreas estratégicas para o convívio, em todas as regiões da cidade, criando centralidades sociais de tamanhos e características distintas entre si;
- A melhoria contínua da qualidade da pavimentação das calçadas, iluminação pública e sombreamento dos trajetos para estimular o uso do espaço urbano como um todo.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO I.III: VALORIZAÇÃO DA MEMÓRIA, DO SENTIMENTO DE PERTENCIMENTO À CIDADE E DA DIVERSIDADE

DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

CIDADE MAIS EQUILIBRADA QUE A MÉDIA:



Cidade com alto IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).



Baixa quantidade de sub-habitação e bom provimento de serviços e equipamentos básicos (educação, saúde, etc.).



Forte identidade e conexão entre habitantes e sua paisagem e cultura locais.

AMEAÇAS AO EQUILÍBRIO:



Aumento da mancha urbana através de novos loteamentos privados cria tecidos monofuncionais e sem diversidade de classes, separando a cidade em enclaves sociais culturalmente isolados entre si.



Rodovia SP-342 atua como um separador físico entre duas cidades de características muito diferentes, tanto na dispersão de equipamentos públicos, comércio e serviços, quanto no aspecto humano e da paisagem.



Padrão de urbanização de baixa densidade não estimula mistura de usos e impõe crescente custo de manutenção urbana e menor eficiência nos sistemas de transporte, saneamento, segurança, etc.



Perspectiva de envelhecimento da população, gerando déficits de mão de obra e demandas específicas para esse segmento.

## PROPOSTA 1.3.4 - PROMOVER TRANSPARÊNCIA, ACESSO A DADOS E OPORTUNIDADES DE PARTICIPAÇÃO

A participação da população no processo de planejamento da cidade é de fundamental importância para que tenhamos no futuro, a cidade ideal, desejada por todos, sem desigualdades e problemas urbanos. Para que a cidade cresça e se desenvolva, de maneira a garantir o bem estar de todos, os cidadãos devem se unir para enfrentar o grande desafio, que será a implementação do planejamento e controle do território.

Propõe-se aqui:

- Fomentar a participação dos diferentes atores/agentes e criar uma rede que informe, elabore, implemente e avalie de forma transparente e aberta as políticas públicas;
- Criar ferramentas de planejamento e execução para melhorar a transparência das finanças públicas municipais, facilitar o acesso dos cidadãos à administração pública local, garantir acesso a dados por meio de websites abertos e relatórios periódicos, estimular o interesse e amplo envolvimento de seus cidadãos em assuntos públicos e estabelecer mecanismos para a participação da população nas diversas instâncias de planejamento.



A sustentabilidade estará harmonizada com o crescimento econômico. O bem-estar de suas comunidades estará em sinergia com o meio ambiente, vislumbrando uma cidade mais eficiente para as gerações futuras. Os sanjoanenses desfrutarão de um ambiente urbano e rural equilibrado e conectado, com serviços urbanos acessíveis a todos e espaços públicos funcionais e atraentes. Para tanto, a cidade adotará novas abordagens para o planejamento de transporte, bem como para o uso e ocupação do espaço urbano e rural, que contribuirão para uma melhor experiência de se viver em São João da Boa Vista.

# DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

## APRESENTAÇÃO

Ao mesmo tempo em que as cidades reúnem e potencializam energia física, intelectual e criativa, que abrigam grande número de famílias e que propiciam o trabalho e o desenvolvimento cultural, elas podem, se mal ordenadas, tornar-se prejudiciais ao meio ambiente, produtivamente ineficientes e disfuncionais para seus moradores. A questão do desenvolvimento sustentável é, portanto, multifacetada em suas abordagens e seus objetivos.

A preocupação com o desenvolvimento sustentável deve ser parte do processo natural de planejamento territorial, incluindo-se a escala regional, a paisagem rural e o arranjo intraurbano e seus aspectos sociais, ambientais e econômicos. É sabido que promover a sustentabilidade, no panorama dos municípios de todo o país, significa enfrentar questões desafiadoras, como a enorme desigualdade social, o difícil acesso ao saneamento ambiental, o déficit habitacional, a degradação dos meios construído e natural e os problemas de mobilidade.

Em outras palavras, no processo de construção da sustentabilidade, nosso maior desafio para as cidades brasileiras é reverter o padrão de crescimento urbano desordenado que se tornou regra nas cidades brasileiras, reforçando uma trama compacta do ponto de vista físico e social com reflexos também em oportunidades de negócios e eficiência econômica.

No entanto, uma visão de desenvolvimento sustentável não tem um caráter universal, mas varia de acordo com as especificidades de cada local e cultura. Desta forma, é importante reconhecer a necessidade de um olhar único e direcionado para São João da Boa Vista, evitando-se fórmulas prontas e genéricas.

A presente seção propõe ações destinadas a enfrentar os desafios existentes e futuros, aproveitando as oportunidades que devem ser valorizadas e aquelas que podem ser aproveitadas – tanto no âmbito dos serviços e equipamentos públicos, da economia urbana e rural, das questões sociais e da valorização do ambiente natural.





## OBJETIVOS E PROPOSTAS

Os objetivos serão agrupados em três grupos, e cada um com propostas e diretrizes correlacionadas, como será visto a seguir:

### **OBJETIVO II.I: ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO E PROMOÇÃO DA CIDADE COMPACTA**

O crescimento da cidade é hoje observado na sua fronteira periférica, representando uma indesejada expansão horizontal da mancha urbana e crescente ineficiência operacional.

Com o objetivo de buscar melhorias contínuas no ambiente urbano existente e direcionar o crescimento futuro com características de cidade compacta, serão abrangidas propostas para desenvolvimento de ações e políticas aplicadas à realidade de São João da Boa Vista.

### **OBJETIVO II.II: REQUALIFICAÇÃO E OTIMIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL**

São João da Boa Vista é um município de fácil reconhecimento com um Centro definido e bem caracterizado. Ele oferece o acesso à reunião de todos os diferentes usos públicos e privados, possui grande importância na organização da forma urbana e de sua coerência funcional, e torna a cidade legível em termos de estrutura física e operacional.

A iminente construção a atual dinâmica de espraiamento (a ser contida), a iminente construção do shopping center e o saudável reforço aos polos locais mencionados em 1.5, acima, o reforço do Centro torna-se objeto de um olhar cuidadoso. O deslocamento das funções centrais deve ser evitado e a manutenção da sede da administração pública tem um papel simbólico neste sentido. Com esse enquadramento, abrem-se oportunidades e alternativas para a manutenção da dinâmica central através de diversas políticas e ações integradas.

### **OBJETIVO II.III: APROXIMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS**

Vários estudos apontam para as vantagens advindas da utilização das práticas de responsabilidade ambiental e social. Elas são alcançadas das mais diversas formas, a partir de atividades rurais e industriais de baixo impacto, eficiência na utilização dos recursos naturais disponíveis, sensibilidade cultural e comunitária e integração de premissas diretas para a construção civil, entre outras. Além dos evidentes benefícios para o meio ambiente e para a qualidade de vida da população, tais práticas resultam em benefícios econômicos como redução dos custos de investimento e de operação, redução de riscos, aumento de produtividade, prevenção de doenças e novas oportunidades de negócios de alto valor agregado.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.I: ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO E PROMOÇÃO DA CIDADE COMPACTA



DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.1.1 - CRIAR SISTEMA CENTRALIZADO DE INFORMAÇÃO URBANA - SICS (Sistema de Informação de Capacidade de Suporte)

São João da Boa Vista tem a oportunidade de liderar o desenvolvimento de um sistema de referência para informação urbana: uma ferramenta ágil e constantemente atualizada pode ser considerada um meio importante para mapear e indicar respostas às várias questões sobre planejamento urbano e regional, meio rural e de recursos renováveis.

O SICS deve abordar questões desde o uso do solo rural agrícola até o planejamento do solo urbano, sem negligenciar a silvicultura, a arqueologia e até a geologia. A finalidade primordial é a de permitir uma leitura espacial das diversas questões que devem se entrelaçar no processo de desenvolvimento de políticas públicas, redes, infraestruturas e equipamentos públicos, planos urbanísticos e até investimentos privados estratégicos para a cidade. Também permite uma leitura eficaz para estudos de impacto ambiental e de vizinhança, vigilância epidemiológica, entre outros.

A base tecnológica não é nova. Os Sistemas de Informações Geográficas (SIG ou GIS), compostos por infraestrutura computacional e softwares, são projetados para suportar a captura, gerenciamento e análise de dados espaciais referenciados geograficamente. É imprescindível, no entanto, o desenvolvimento de um procedimento e uma gestão que deem conta de manipular o SIG e atualizá-lo continuamente, garantindo sua estabilidade no longo prazo. Quanto mais informação a cidade tiver, mais agilidade e capacidade a administração terá para a tomada de decisões. É de extrema importância que as informações estejam abertas e disponíveis para toda a população e que a possibilidade de convênios com instituições de ensino represente uma forma de oxigenação metodológica e operacional no sistema.

Para implementar o SICS, é necessário:

- Instalação de infraestrutura informacional adequada e capacitação de mão-de-obra para operá-la;
- Criação de um órgão com independência política e operacional para a permanente alimentação e análise de dados e orientação;
- Criação de um 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.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.I: ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO E PROMOÇÃO DA CIDADE COMPACTA

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.1.2 - REDUZIR E LIMITAR A ÁREA DE EXPANSÃO URBANA

Faz-se necessário estimular a percepção de que uma cidade compacta é o caminho mais inteligente para São João da Boa Vista, especialmente neste caso em que a escala deste município e suas funções urbanas são ainda bastante manobráveis. Consertar um tecido complexo é mais difícil do que prevenir o desequilíbrio, e é esta a oportunidade que se apresenta para o município. Propõe-se, conseqüentemente, conter os processos de espraiamento urbano por meio de planos, estratégias e instrumentos urbanísticos com elementos que reforcem os eixos existentes e que sugiram novos desenhos e arranjos de forma estratégica, como por exemplo, em específico, o redesenho do limite do perímetro urbano atual.

Para inibir o crescimento horizontal, sugere-se:

- A redução do perímetro urbano é prioridade e deverá ser contemplada na revisão do Plano Diretor Estratégico;
- A limitação ao crescimento pode tomar como base elementos geográficos (como corpos d'água), elementos estruturadores (exemplo: ferrovia e vias expressas) e vazios periféricos estratégicos para conectividade do tecido existente;
- Desestímulo à urbanização privada de baixa densidade;
- Criação de um cinturão verde com áreas de preservação ambiental e culturas agrícolas controladas, para consumo local.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.I: ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO E PROMOÇÃO DA CIDADE COMPACTA

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.1.3 - PROMOVER A OCUPAÇÃO DE VAZIOS URBANOS

Reafirmando o entendimento do solo urbano como bem coletivo e priorizando a função social da propriedade de forma que o exercício privado seja compatível com sua função social, evidencia-se a necessidade de políticas urbanas direcionadas para lidar com os vazios urbanos da cidade. Propõe-se aqui a efetiva implantação de instrumentos e incentivos, já preestabelecidos pela Constituição Federal de 1988 e pelo Estatuto da Cidade, os quais reconhecem os vazios urbanos como uma questão social a ser identificada e estrategicamente administrada.

A implantação de instrumentos de estímulo – como isenção de impostos durante um período pré-estabelecido para induzir a ocupação de determinados lotes e glebas estratégicos, ou a outorga não-onerosa de coeficiente construtivo adicional, e posteriormente instrumentos de controle compulsório – como, por exemplo, o IPTU progressivo – estabelece um direcionamento para a ocupação dos lotes ociosos inseridos na malha urbana infraestruturada. Ao serem utilizados em conjunto, estes instrumentos podem promover uma verdadeira reforma urbana que, aliada a uma política fundiária consistente, é capaz de garantir a função social da cidade e da propriedade.

A postura proativa de indução da ocupação desses espaços, respeitados os limites da infraestrutura instalada e a qualidade urbana pretendida, promove um crescimento responsável, no qual o adensamento concorrerá para a eficiência urbana como um todo. Como ferramenta de gestão e execução, deve-se montar um sistema de cadastro de imóveis urbanos e mapeamento de valor de solo que sejam constantemente atualizados pelo SICS (proposta 1.2, acima), possibilitando o monitoramento dos imóveis vazios, e um plano de priorização de ocupação discriminada conforme o melhor interesse da eficiência urbana.

Faz parte desta proposta:

- A criação de uma visão pública diretiva de como e quando a ocupação dos vazios deveria ser realizada, ilustrando as tipologias desejáveis e induzindo usos compatíveis;
- Inclusão de instrumentos no Plano Diretor para estímulo à ocupação dessas áreas (potencial construtivo adicional, isenção de impostos, consórcio urbanístico, IPTU progressivo etc.)

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.I: ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO E PROMOÇÃO DA CIDADE COMPACTA

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.1.4 - INDUZIR A DIVERSIDADE DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Pretende-se prever a diversidade social no uso e ocupação do solo através da revisão e implantação de um conjunto de instrumentos legais e mecanismos urbanísticos que deverão auxiliar a qualificação da forma urbana e reorientar o uso dos diversos segmentos da cidade. No entanto, a diversidade de uso não se restringe ao perímetro urbano. O planejamento da parcela rural, contemplando o habitante do campo, o potencial produtivo e sua relevância ambiental, precisa ser abordado numa visão holística de planejamento municipal.

Com olhar voltado para possíveis inovações a serem propostas na revisão do Plano Diretor da cidade, conjugadas à Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, sugere-se de maneira coerente com as propostas 1.2 e 1.3, a previsão de áreas para maior adensamento e diversificação de uso. Assim, cabe:

- Estudar e selecionar polos e eixos para indução de desenvolvimento. A revisão do Plano Diretor deve incorporar premissas de estímulo à diversidade de usos em polos e eixos estratégicos, permitindo fácil acesso da população a comércio e serviços básicos, emprego e equipamentos de forma eficiente. Sua necessária dispersão no território urbano não deve contrariar a necessidade de reforço de centralidades específicas, onde a especialização de comércio e serviços e a maior concentração de pessoas estimula organicamente novas oportunidades;
- Fomentar o uso misto equilibrado através de incentivos compatíveis com a dinâmica urbana pretendida, como fachada ativa, cessão de espaço privado para fruição pública, limitação do fechamento dos lotes por muros, permeabilidade e arborização do solo, dentre outros;
- Melhorar a relação entre espaços edificados e espaços livres para proporcionar uma melhor qualidade da paisagem, conferindo um sentido público no uso e ocupação do solo;
- Destinar áreas para habitação de interesse social e equipamentos públicos como creches, escolas, postos de saúde e hospitais públicos; e, não menos importante;
- Incorporar à gestão do solo rural uma estratégia de estímulo à proteção ambiental e a culturas produtivas de alto valor agregado, mantendo uma rede de equipamentos e serviços públicos dedicados ao atendimento da população rural e incentivando, com isso, a atratividade da vida no campo;
- Planejamento de implantação de equipamentos futuros deve levar em conta a estrutura social, a mobilidade e a sinergia com outros equipamentos, permitindo melhor desempenho do conjunto de funções urbanas.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.I: ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO E PROMOÇÃO DA CIDADE COMPACTA

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.1.5 - CONECTAR AS DIFERENTES REGIÕES DA CIDADE

Aumentar a oferta dos equipamentos instalados nas diversas regiões de São João da Boa Vista, terá como consequência aumentar as oportunidades para o florescimento ou consolidação de novos centros de bairro. A promoção desses pequenos polos distribui a oferta de serviços públicos e privados, além de comércio, que representam disponibilidade de emprego próximo às moradias e atendimento às necessidades diárias dos residentes dos mais diversos bairros.

Não se pretende, com isso, disputar importância com o Centro da cidade, que deve permanecer, como veremos adiante, o grande motor econômico e social da cidade. A ideia, aqui, é criar autossuficiência local para demandas cotidianas, desonerando o sistema de transporte para atividades básicas - tomando-se o cuidado para que os bairros e o Centro se complementem. Isso só será possível com uma boa conectividade física entre esses polos, permitindo a complementaridade e evitando a competição entre eles. Como resultado, será diminuída a convergência de deslocamentos para o Centro e através dele.

Para tanto, propõe-se que a melhor conexão entre as diferentes regiões da cidade seja feita através de:

- Um plano de mobilidade que busque a eliminação ou mitigação de barreiras físicas, a melhoria das transposições existentes, a definição e otimização do sistema viário estruturador, composto por vias públicas, existentes e projetadas, a otimização da infraestrutura de transporte, e o incentivo ao uso de transporte coletivo e ativo. Esse aspecto será também abordado no eixo Mobilidade;
- Identificar equipamentos relevantes (shopping center, faculdades, hospitais etc.), enclaves de comércio especializado e serviços especiais localizados fora do Centro, e estudar conexões multimodais eficientes para melhor ligação ao Centro, evitando a criação, no entorno dessas âncoras, de novas centralidades independentes do Centro.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.II: REQUALIFICAÇÃO E OTIMIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.2.1 - GARANTIR MISTURA DE USOS DA ÁREA CENTRAL

A degradação de áreas urbanas centrais é um fenômeno bastante comum no processo de crescimento horizontal das cidades, e é mais claro em cidades de maior porte. Como decorrência da instalação, em novas áreas, de novos usos ou equipamentos atraentes, da oferta imobiliária fora da área central ou da pobre conectividade física entre os novos espaços urbanos e o centro, as áreas centrais começam a apresentar sinais de declínio. Com diminuição do papel do Centro, não só os investimentos privados diminuem, mas, em muitos casos, os investimentos públicos também são direcionados para outras áreas, especialmente no sentido de atender à demanda por equipamentos públicos mais dispersos ou quando os governos municipais atrelam suas ações aos interesses do capital imobiliário.

Estas considerações oferecem um bom ponto de partida para a abordagem do atual processo em São João da Boa Vista. Dentro de suas características próprias, o processo histórico de desenvolvimento da cidade vem sendo marcado por um modelo de crescimento de superfície em ritmo maior que o seu crescimento populacional. Essa dispersão, como mencionado antes, deve ser evitada pelos motivos já expostos. Para isso, resguardar a dinâmica e a atratividade do centro da cidade, envolvendo a população e os diversos setores interessados, faz-se essencial para a manutenção da identidade da cultura local e garante seu papel econômico - e, com isso, a dinâmica da cidade como um todo.

A proposta aqui apresentada tem como meta criar estratégias que contemplem ações que reforcem as características do Centro, como:

- Estimular a diversidade de comércio e serviços com mecanismos fiscais direcionados;
- Incrementar a oferta de ensino de qualidade em todos os níveis, atraindo a presença de jovens de todas as faixas etárias;
- Priorizar a implantação de infraestrutura de tecnologia de informação;
- Reter e ampliar a oferta de moradia para equilibrar o uso da infraestrutura e promover segurança durante o dia e a noite.

## OBJETIVOS E PROPOSTAS

### OBJETIVO II.II: REQUALIFICAÇÃO E OTIMIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

#### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

##### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

##### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

### PROPOSTA 2.2.2 - REQUALIFICAR EDIFÍCIOS HISTÓRICOS COMO EQUIPAMENTOS E REFERÊNCIAS URBANAS IMPORTANTES.

Já presente em outros pontos deste documento, a atenção para o patrimônio histórico deve ser vista com ênfase na manutenção e atualização do Centro. A promoção de adaptações planejadas a novos usos garante a preservação do patrimônio histórico e cultural, trazendo-o para o cotidiano dos cidadãos.

Esta proposta está pautada na valorização desses espaços e edificações como marcos urbanos, nos quais a eficiência é medida pela sua capacidade não apenas de promover seu uso efetivo, mas também de catalisar processos de renovação do entorno.

Dependendo da forma de implementação, os projetos de requalificação de edifícios históricos podem abrigar equipamentos públicos e até projetos de habitação social. Propõe-se, para tanto:

- Mapear edifícios e espaços urbanos considerados referenciais na cidade, tombados ou não;
- Avaliar e propor seu aproveitamento para novos equipamentos públicos;
- Reformar, adaptar e reutilizar edifícios sem uso atual dentro de um programa de longo prazo baseado nas propostas de novos usos.

### PROPOSTA 2.2.3 - REQUALIFICAR E CONECTAR PASSEIOS E ESPAÇOS URBANOS EM REDE

Propõe-se aqui explorar as possibilidades que os espaços públicos da cidade oferecem. Esta estratégia subentende a criação não apenas de espaços de permanência e atividades, mas toda a rede de conexão entre eles.

A valorização física e visual dos passeios permite, além de um deslocamento eficiente, a atratividade do pedestrianismo e ciclismo, que resulta em maior sentimento de pertencimento à cidade, convívio, encontros, ativação de manifestações espontâneas culturais, e manutenção da riqueza e das atividades desses espaços. Como ferramenta de planejamento e execução, deve-se:

- Mapear os espaços de permanência e de circulação mais estratégicos e suas conexões, considerando as variáveis como topografia e tipologia de calçadas;
- Elaborar projetos que considerem a acessibilidade, a segurança, e o conforto do usuário nos passeios, inclusive com o a proteção da radiação solar, avaliando a viabilidade de inserção de arborização;
- Garantir a atratividade dos espaços de permanência a partir de atividades culturais e de lazer;
- Identificar usos do solo e estratégias de mobilidade que promovam o deslocamento cotidiano a pé ou de bicicleta.



# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.III: APROXIMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.3.1 - OTIMIZAR O CONSUMO E A GESTÃO DE ENERGIA

Atualmente, a Elektro é a concessionária responsável pela distribuição de energia elétrica para a microrregião de São João da Boa Vista. Com sete linhas de transmissão da Furnas e uma da CTEEP, no entorno da cidade há diversas PCHs e subestações de transmissão, além de outras subestações de distribuição e termelétricas que se concentram, sobretudo, a norte de São João da Boa Vista. Desde março de 2014 a Prefeitura de São João da Boa Vista detém os ativos de iluminação pública (administração e manutenção), conforme a resolução 414/2010 da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), que determinou o repasse para diversas prefeituras do país. Apesar da boa disponibilidade de energia elétrica, recomenda-se que a cidade adote sistemas descentralizados de energia limpa (eólica, solar, fotovoltaica), acompanhados de propostas de políticas públicas, que produzirão menos emissões de carbono, além de oferecer emprego e oportunidades às comunidades locais. Embora essas tecnologias tenham alcance limitado, a pulverização da cogeração de energia limpa pode se somar numa rede complementar relevante.

Com vistas a estimular e incentivar a cogeração privada para uso individual e para alimentação da rede urbana (a depender de marcos regulatórios hoje inexistentes), sugere-se:

- Promover campanhas informativas e de conscientização em relação ao consumo;
- Criar subsídios e incentivos para a implantação de sistemas individuais ou em pequenos grupos;
- Definir metas e prazos para a redução do consumo de energia em equipamentos públicos e privados.

## PROPOSTA 2.3.2 - OTIMIZAR O CONSUMO E A GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

A situação atual dos mananciais no Estado é um alerta da gravidade que envolve esse tópico. Devemos visar o uso racional da água no cotidiano, através de iniciativas que tenham como objetivo reduzir o seu consumo e estimular a adoção de novas atitudes e comportamentos. A conscientização e educação do usuário são fundamentais para mudanças em seus hábitos, para colaborar na conservação da água nas cidades.

O planejamento territorial não pode mais levar em conta apenas as potencialidades dos recursos naturais. Deve dar atenção também ao fato de que as fragilidades ambientais afetam não apenas a natureza, mas também a sociedade. Desequilíbrios no regime hídrico, como secas, enchentes e tempestades, são resultado de um processo exploratório indiscriminado do meio ambiente pela ação humana.

As estratégias de combate às enchentes procuram recuperar áreas verdes com o escopo de reverter a impermeabilização do solo e reter água tanto no espaço urbano, quanto no rural. Pisos e calçadas feitos com paralelepípedos e blocos, por exemplo, reduzem o escoamento de água em 40% a 65%, enquanto um gramado detém pelo menos 95% de água. Em um piso de concreto ou asfalto a relação é inversa: só 5% da água é que se infiltra. No ambiente rural, o respeito aos corpos d'água transcende uma mera observância da lei: a perspectiva de adensamento vegetal junto aos rios e córregos, bem como intervalos vegetados entre culturas agrícolas reduz a velocidade da água e permite melhor recondução ao lençol freático, diminuindo também as erosões e assoreamentos.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.III: APROXIMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

No que se refere à urbanização de várzea, especial atenção deve ser dada à ocupação de áreas próximas a rios e córregos. Deve-se levar em conta que, além da presença de lençol freático alto, as várzeas recebem o escoamento superficial daquela bacia que, devido à impermeabilização do solo urbano, resulta na chegada rápida e intensa de água. Além de preservar suas margens com a manutenção ou plantio de mata ciliar – essencial também para a manutenção dos níveis de limpeza dos cursos d'água – é primordial garantir altos níveis de permeabilidade do solo em intervenções próximas a rios para prevenir inundações e não interferir no regime natural de drenagem dessas regiões.

Em São João da Boa Vista merece atenção o córrego São João que nasce na zona rural do município drenando uma área aproximada de 17km<sup>2</sup> até a sua foz no rio Jaguarim-Mirim. Segundo o Plano Municipal de Macrodrenagem, os principais pontos de alagamento situam-se nos encontros com o córrego Bananal, agravados pelas baixas capacidades das galerias e pelos estrangulamentos causados nas seções do rio devido a inúmeras pontes.

Propõe-se, assim:

- Criar uma agenda de recuperação dos cursos d'água e seu entorno imediato, tanto no ambiente rural quanto urbano, em especial, avaliando as propostas contidas no Plano de Macrodrenagem para o córrego São João
- Estabelecer maiores níveis de permeabilidade para construções novas e fiscalizar o atendimento à permeabilidade mínima nas construções existentes;
- Garantir o uso múltiplo das possíveis represas para retenção de água e também como ativo paisagístico, conforme previsão do Plano Municipal de Macrodrenagem;
- Incentivar a implantação de sistemas privados de captação e reuso de águas pluviais;
- 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 (exemplo: calçadas com valetas de infiltração, "piscininhas" de retenção integradas ao paisagismo de praças etc.);
- Promover campanhas informativas e de conscientização em relação ao consumo e definir metas para a redução do consumo de recursos hídricos em equipamentos públicos e privados.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.III: APROXIMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.3.3 - GARANTIR SANEAMENTO BÁSICO ADEQUADO

O saneamento básico é definido por lei como o conjunto dos serviços, infraestruturas e instalações operacionais de abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos e manejo de águas pluviais e drenagem urbana. A relação entre esses serviços é muito grande: o esgoto sanitário sem tratamento e disposição adequada contamina corpos d'água (rios, riachos, lagos, entre outros); os depósitos de resíduos sólidos em locais e condições inadequadas podem contaminar as áreas de mananciais, prejudicar a captação e demais usos da água, favorecer a ocorrência de enchentes por obstruir as redes de drenagem, além de promover a proliferação de vetores de doenças; as inundações podem interromper o funcionamento do sistema de abastecimento, acarretar a disseminação de doenças e desalojar famílias. A cidade possui pontos de alagamento - muitos já mitigados pela implantação de parte do Plano de Macrodrenagem Municipal - e ocupação em áreas de preservação.

Em relação à rede de água e esgoto, São João da Boa Vista se apresenta com uma excepcional situação do ponto de vista de saneamento com um atendimento de 98,4% dos domicílios por rede de esgoto - com outros 0,4% por fossa séptica, e atendimento de 98,4% dos domicílios por rede de abastecimento de água - com 0,3% por poços artesianos.

Considerando essas questões, imagina-se:

- A manutenção e atualização de um Plano de Saneamento Básico, conforme exigido por lei federal (Lei nº 11.445/2007), que destaca a necessidade de universalização do acesso aos serviços de saneamento básico no território, a prestação de serviços com qualidade, integralidade e de forma adequada à saúde pública, à proteção do meio ambiente e à redução das desigualdades sociais;
- O incremento de sistemas de coleta e tratamento de esgoto;
- Aprimoramento continuado e implantação do plano de macrodrenagem (já em andamento);
- A obrigatoriedade de utilização de sistemas privados de pré-tratamento de resíduos industriais.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.III: APROXIMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.3.4 - MINIMIZAR A GERAÇÃO DE RESÍDUOS E MELHORAR SUA GESTÃO

As principais questões que se colocam para a melhoria da gestão de resíduos passam por conceber, programar e administrar sistemas de limpeza pública, considerando uma ampla participação dos setores da sociedade. Isso significa articular políticas e programas multissetoriais, envolver o legislativo e a comunidade local, garantir os recursos e a continuidade das ações, identificar tecnologias e soluções adequadas à realidade local.

Especificamente com relação aos resíduos sólidos, as metas são reduzir ao mínimo sua geração, aumentar ao máximo a reutilização e reciclagem do que foi gerado, promover o depósito e tratamento ambientalmente saudável dos rejeitos e universalizar a prestação dos serviços, estendendo-os a toda a população. O planejamento deve ser feito do fim para o começo da cadeia, ou seja, primeiro pensar em qual será a destinação, depois, e com coerência, a logística e por fim o programa de comunicação e de educação ambiental.

Dos resíduos de construção e demolição nas cidades, as soluções devem se basear na integração e atuação de agentes públicos municipais (responsáveis pelo controle e fiscalização sobre o transporte e destinação dos resíduos), agentes geradores de resíduos (responsáveis pela observância dos padrões previstos na legislação específica no que se refere à disposição final dos resíduos), e de agentes transportadores (responsáveis pela destinação aos locais licenciados).

Em adição, a coleta seletiva é um serviço público indispensável, pois desvia resíduos sólidos que podem ser reciclados e podem gerar empregos. A coleta seletiva deve ser vista como além das conhecidas lixeiras coloridas, e deve ser encarada como uma corrente de três elos: destinação, logística e educação ambiental. A ausência de planejamento em um dos pontos resulta em baixa eficiência do programa como um todo. Em São João da Boa Vista essas premissas tem sido incorporadas através da iniciativa do programa pelo Departamento de Meio Ambiente, Agricultura e Abastecimento da Prefeitura municipal em conjunto com a cooperativa sem fins lucrativos Coopermax, com um bom trabalho de coleta, destinação e de educação. Recomenda-se manter e ampliar essas ações e programas de educação socioambiental, que contemplem desde abordagem e distribuição de material educativo porta-a-porta, passando pela formação e capacitação de profissionais e agentes diversos, até a organização de discussões, seminários, eventos e estratégias educativas de médio e longo prazo.

Em resumo, propõe-se:

- Manter um programa de coleta seletiva eficiente;
- Investir em educação socioambiental e treinamento para a correta separação e destinação de resíduos sólidos domésticos;
- Criar programas municipais específicos voltados ao setor industrial e de construção civil, com critérios mínimos de gestão de resíduos e incentivos para superação de metas de desempenho ambiental na geração, tratamento e destinação adequada.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.III: APROXIMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.3.5 - ASSEGURAR A QUALIDADE AMBIENTAL DOS ESPAÇOS URBANOS

Um panorama importante para São João da Boa Vista é a valorização de um dos principais elementos urbanos que alimentam e enriquecem a leitura da cidade: os espaços públicos urbanos. Estes espaços contribuem efetivamente para a compreensão e percepção do cidadão, propiciam o exercício do convívio, reunindo uma grande diversidade de atividades e de pessoas em um mesmo local. Por extensão, espaços multifuncionais complementam as relações humanas e a qualidade de vida.

Além da função paisagística e microclimática, a simples arborização das vias e praças pode proporcionar diversos benefícios à população em relação à utilização dos espaços urbanos, como proteção contra o vento e o sol, diminuição da poluição sonora, sombreamento, absorção da poluição atmosférica, e conseqüentemente melhor conforto e qualidade ambiental. Adicionalmente, o emprego de vegetação contribui para a reabilitação de ambientes contaminados e é considerado como uma medida coerente e de fácil aplicação para espaços urbanos.

A conservação da biodiversidade local deve estar aliada às oportunidades de lazer e recreação para a população. Não basta também a simples locação de espaços livres urbanos materializados em áreas verdes sem que haja a valorização da própria população local. Nesse caso, a população deve ser incluída no sentido de não só usufruir dos espaços disponíveis, como também contribuir para a manutenção dos elementos existentes. A necessidade de conservar e preservar os recursos naturais, visando à reprodução e manutenção do ciclo natural, reflete diretamente as ações de prevenção e correção da sociedade.

São João da Boa Vista deverá, portanto:

- Assegurar a limpeza e manutenção de espaços públicos;
- Criar um sistema de mapeamento de áreas para monitoramento de ilhas de calor, assegurando a utilização e manutenção de áreas verdes para a prevenção desse efeito;
- Integrar elementos naturais no tecido urbano de forma programada, a partir de um plano de recuperação de matas ciliares, melhorias de praças e vias, incorporando recursos naturais e de paisagem como equipamentos urbanos;
- Definir metas de qualidade ambiental.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO II.III: APROXIMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### POSIÇÃO PRIVILEGIADA



Poucos contrastes sociais.



Posição de liderança estratégica na microrregião.



Relevantes ativos ambientais no município.



Presença de atividade econômica e intelectual junto a uma atmosfera de cidade pacata.



Centro histórico com funções preservadas e papel articulador.

#### OPORTUNIDADES E DESAFIOS



Consolidação da estrutura urbana e reversão de espraiamento.



Estrutura urbana pode ser redirecionada para maior eficiência e qualidade.



Ativos ambientais podem criar atração e empregos.



Numerosos vazios urbanos.



Território agrícola sub-aproveitado.

## PROPOSTA 2.3.6 - ASSEGURAR A QUALIDADE AMBIENTAL DAS EDIFICAÇÕES

Todo empreendimento, independente da sua escala, pode influenciar positivamente o seu entorno se fomentar o exercício da cidadania e empregar em suas edificações medidas de baixo impacto ambiental.

A discussão sobre as questões ambientais e sustentabilidade vem exigindo dos profissionais da construção civil uma nova postura e a busca de alternativas tecnológicas que resultem em melhor desempenho ambiental amplo. Em contrapartida, cada vez mais se torna evidente o fato que as medidas meramente tecnológicas, por si só, não proporcionam soluções realmente satisfatórias para os problemas ambientais ocasionados pela ação humana. Trata-se de adotar uma nova atitude, desenhando-se tecnologias apropriadas às condições do ambiente natural e social em que serão utilizadas, e coerentes com o impacto econômico de sua aplicação.

Assim, sugere-se:

- Estimular as práticas sustentáveis como o emprego de “telhados verdes” para melhorar o desempenho térmico interno, atenuar ilha de calor e reter água de chuva;
- Estabelecer exigências, para aprovação do projeto de novas construções, de atendimento a níveis pré-estabelecidos de desempenho térmico e luminoso conforme o tipo de edificação;
- Criar incentivos para melhoria da eficiência energética e térmica nas edificações;
- Estabelecer uma assessoria técnica municipal, em convênio com faculdades locais de engenharia e arquitetura, para orientações projetuais básicas quanto a orientação solar, aproveitamento de ventilação natural, uso apropriado das aberturas e elementos de sombreamento, aproveitamento de energia solar, reuso de água etc., com vistas ao melhor desempenho da edificação a partir de medidas simples e baratas;
- Criar ferramentas como a modelagem urbana volumétrica com diretrizes de recuos, gabaritos, taxas de ocupação e demais índices construtivos de acordo com a lei;
- A obrigatoriedade de implantação de sistemas viáveis de coleta, e reuso da água para cada tipologia edilícia;
- A exigência de sistemas de pré-tratamento de esgoto para equipamentos de uso intenso;
- A distribuição gratuita ou subsidiada de dispositivos redutores de pressão e vazão de água.

Qualidade de vida para São João da Boa Vista passa pela adoção de medidas destinadas a garantir uma mobilidade urbana eficiente, dando a todos os cidadãos capacidade de acessar serviços, equipamentos e oportunidades. A adequada circulação de pessoas e mercadorias deve resultar na melhoria da articulação entre os diferentes segmentos sociais, contribuindo para a promoção da coesão social. Com uma adequada distribuição das atividades, com as condições adequadas de circulação e com uma rede de transporte mais estruturada as pessoas se sentirão incentivadas a alcançar seus destinos por transporte público, a pé ou de bicicleta, diminuindo o uso de automóvel e adotando hábitos mais saudáveis.

# MOBILIDADE

## APRESENTAÇÃO

É bastante comum uma visão equivocada, dentro da administração pública, a respeito do tópico “mobilidade”. O foco dado por políticas públicas, planos e projetos, tende a ser em torno do “transporte”, ou seja, com uma preocupação direcionada ao dimensionamento das vias e sinalização, aos cálculos de subsídio do transporte público, à capacidade de lotação de um determinado modal ou à velocidade média de cada percurso. Nossa cultura de planejamento é historicamente voltada ao meio de transporte, não ao usuário.

Adicionalmente, existe uma prática recorrente de segregar o planejamento de cada modal em grupos isolados de especialistas que, por vício profissional ou objetivos restritos à sua área, não discutem o sistema de forma integrada. Como agravante maior, é frequente nossas cidades não possuírem um planejamento voltado ao pedestre, que raramente é citado nos planos.

Neste momento, São João da Boa Vista inicia uma inflexão importante de orientação em relação a esta questão, e que será fundamental para nortear as ações futuras. Para tanto, torna-se fundamental definir alguns conceitos básicos que dicionarão as propostas.

A primeira questão essencial é: quem se desloca é o cidadão, cabendo a ele optar, dentre diversos modais disponíveis, ao que melhor convier ao seu percurso e tempo. Por isso, as políticas de planejamento de mobilidade são indissociáveis das políticas de uso do solo. É importante organizar a cidade de maneira a que os cidadãos alcancem seus objetivos de maneira mais eficiente. Assim, conhecer os trajetos típicos dos cidadãos (a chamada Pesquisa Origem-Destino) é de suma importância para planejar os trajetos e os tipos de transporte que serão mais adequados para cada situação ou localidade. Porém, ainda mais importante é estabelecer uma relação coerente entre organização funcional, densidades de uso e ambiente urbano que possibilite maior quantidade de viagens em menor distância de percurso. Ou seja, o ideal é que o cidadão possa fazer mais coisas em menos tempo, percorrendo menores distâncias.

O segundo ponto importante é que todos os cidadãos são pedestres em algum momento do percurso. Em algum ponto, precisa descer do carro, trocar de ônibus, esperar o taxi, estacionar a bicicleta. Portanto, um ponto muito relevante para qualquer política de mobilidade deve ser sempre o deslocamento do cidadão na sua qualidade de pedestre.

Em terceiro, ressalta-se uma questão ambiental: quanto menos houver dependência de veículos motorizados – especialmente com motores a combustão – menor será a poluição atmosférica e sonora do ambiente urbano, mais seguros serão os deslocamentos e mais saudáveis serão os cidadãos. O estímulo ao deslocamento a pé ou por bicicleta é, conseqüentemente, também uma questão de saúde pública.





## OBJETIVOS E PROPOSTAS

A presente seção propõe objetivos e propostas destinados a enfrentar os desequilíbrios e aproveitar as oportunidades considerando o cenário atual da cidade em relação às questões de Mobilidade.

Os objetivos serão agrupados em três grandes grupos, e cada um com propostas e diretrizes correlacionadas:

### **OBJETIVO III.I: REQUALIFICAÇÃO, EXPANSÃO E INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE**

Políticas de requalificação, expansão e integração do sistema de transporte devem contemplar a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características físicas da cidade e em consonância com suas premissas funcionais. Deve priorizar os modos não motorizados e motorizados coletivos sobre o motorizado individual, de forma integrada com as políticas de uso e ocupação do solo.

### **OBJETIVO III.II: PROMOÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVO E ATIVO**

Na origem do processo de espraiamento das cidades brasileiras, encontra-se a flexibilidade e o alcance possibilitados pela rápida difusão do automóvel, especialmente após a década de 1960. Nesta época, aliado a um forte desenvolvimento da indústria automobilística no país, teve destaque no planejamento urbano das grandes cidades a concepção e construção de grandes vias expressas, dentro e fora das cidades. A visão obcecada da “fluidez” e a consolidação cultural do carro como símbolo de progresso e status moldou cidades de diferentes escalas dentro de um processo de alargamento de fronteiras.

Nesse âmbito, a rápida substituição de bondes por ônibus, a falta de prioridade dada para a construção de sistemas de metrô e o forte investimento em ampliações do sistema viário em cidades como São Paulo, deu suporte ao transporte coletivo sobre pneus, conformando cidades com prioridade para o transporte individual, atuação que passou a ser replicada em cidades do interior. Hoje as cidades padecem dos efeitos dessa política, na qual o transporte individual é símbolo de sucesso; as distâncias cada vez maiores e a contínua expansão dos loteamentos tornam os deslocamentos a pé ou de bicicleta profundamente dificultados e o sistema de transporte segue continuamente adaptado para responder às imposições de um território pouco compacto e em contínua expansão.

Em São João da Boa Vista, como já abordado anteriormente, a postura do planejamento de mobilidade passará a ser coordenado com uma estratégia de uso e ocupação do solo, buscando resgatar a relação direta entre tecido urbano e usuário. Para tanto, juntamente com a limitação da expansão urbana e as adequadas transformações no sistema de ônibus, deverão ser privilegiadas as formas de mobilidade não motorizadas.

Adicionalmente, tendo como cenário o longo prazo, deve-se iniciar uma discussão acerca do destino da infraestrutura ferroviária que corta a cidade como um possível equipamento de transporte regional e intraurbano.

## OBJETIVOS E PROPOSTAS

### OBJETIVO III.III: OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL E MITIGAÇÃO DE BARREIRAS

Cortado pela rodovia SP-342 e ladeado pela via férrea, o território urbano sanjoanense é segregado em quatro partes, sendo que sua parcela mais importante se concentra entre essas duas cicatrizes urbanas, com poucas transposições sobre ambas. Divididos pela rodovia, os setores Centro e Leste detêm a maior parte da área urbanizada, incluindo alguns dos equipamentos urbanos mais importantes. Por fim, a margem norte da ferrovia e o Distrito Industrial, ao sul, representam duas manchas de menor intensidade de ocupação, porém de significativo isolamento considerando as possibilidades de acesso ao tecido urbano mais consolidado e acesso a esse importante polo de empregos.

O expressivo processo de alargamento da fronteira sul, atualmente em andamento, impõe-se como um ponto de atenção. Ele representa um crescimento populacional no lado da rodovia menos favorecido de oferta de empregos, equipamentos, comércio e serviços. Assim, a devida atenção ao equilíbrio funcional da cidade, como destacado em outras oportunidades deste trabalho, é fundamental para mitigar o efeito de separação imposto pela rodovia – sem desprezar a necessária construção de novas transposições para pedestres, ciclistas e transporte motorizado.

Ao longo da via férrea, delinea-se um elemento que pode ser um importante equipamento público de lazer urbano, com relevante papel ambiental para a qualidade do ar, da água e da paisagem de São João da Boa Vista. Um parque linear pode moldar um providencial cinturão verde que pode atuar como referência para a limitação do crescimento da mancha urbana. Outro papel importante desse parque é o de acolher, dentro de sua natureza dedicada ao deslocamento de pedestres, transposições frequentes e compatíveis com a visão de implantação de um sistema de transporte de passageiros.

Neste cenário, não cabe a implantação de uma via marginal expressa ao longo dos rios Jaguari Mirim e da Prata prevista anteriormente, devendo ser fortalecida, em contrapartida, a substituição do transporte de carga por transporte de passageiros, que faça a conexão de Aguaí até Poços de Caldas, sendo inserida de forma cuidadosa ao parque linear proposto ao longo dos rios, integrando-se ao tecido urbano por transposições seguras de pedestres. Ao contrário, o futuro parque linear deve ser aberto e integrado à cidade, sem tornar-se uma nova barreira que uma via de ligação rodoviária representaria. Não obstante, o perímetro do parque deverá ser margeado por logradouros públicos, garantindo o amplo e irrestrito acesso ao novo equipamento, mas sem estimular o tráfego de mera passagem – para esta finalidade, a cidade já conta com a rodovia SP-342 no centro de sua mancha, com indicações óbvias de incompatibilidade com a desejada escala urbana que se desenha para o futuro de São João da Boa Vista.

A oeste, a barreira representada pela rodovia SP-344 deverá ser mantida, inibindo-se ao máximo ocupações próximas à via e criando-se somente as transposições necessárias para acesso à zona rural. A rarefeita ocupação humana para além dessa rodovia permite essa diretriz sem prejudicar o desenvolvimento urbano e impedir o acesso de parcela da população à cidade consolidada.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO III.I: REQUALIFICAÇÃO, EXPANSÃO E INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

ESTRUTURA E CONSEQUÊNCIAS



Prevalência do Centro em termos de disponibilidade de empregos, comércio e serviços reflete-se numa polarização dos trajetos diários para o Centro.



Existência de barreiras físicas para o fluxo de pedestres, transporte público e automóveis.



Crescimento de baixa densidade nas franjas da cidade cria nova demanda de transporte público sem massa crítica para sua eficiência, ao mesmo tempo em que estimula o uso do carro para deslocamentos cotidianos.



Espraiamento implica trajetos cotidianos mais longos e tempos de viagem dilatados.



Baixa conectividade entre equipamentos-âncora destacados do Centro.



Trajetos de transporte público e estrutura viária inadequados.



Transporte ativo não adequadamente incentivado.



Estrutura ferroviária sub-aproveitada.

## PROPOSTA 3.1.1 - INTEGRAR POLITICA DE USO DO SOLO COM A REDE DE TRANSPORTE

Conforme abordado na introdução deste capítulo, o planejamento da mobilidade é subsidiário de uma política de uso e ocupação do solo. Assim, a preocupação não deve ser imediatista e tentar atender à demanda existente, planejando trajetos e escolhendo modais, mas, sim, enxergar, a longo prazo, de que formas a cidade pode ser organizada para reduzir a distância e o tempo das viagens cotidianas dos cidadãos.

Determinar, portanto, como as atividades de morar, trabalhar, estudar, consumir e de lazer devem ser alocadas espacialmente na cidade determina a visão de mobilidade a ser planejada. Quanto maior a mistura de usos e a densidade urbana, menores tendem a ser os percursos. Conseqüentemente, menor será a dependência dos cidadãos de sistemas de transporte público e do automóvel, estimulando viagens a pé e por bicicleta. Em paralelo, quanto mais integrados forem as modalidades de transporte, melhor será a capacidade de escolha dos trajetos.

Para alcançar os objetivos aqui elencados, propõe-se:

- Elaboração de plano de mobilidade;
- Elaborar uma pesquisa origem-destino para entender os padrões atuais de viagens por finalidade e horário;
- Estabelecimento de revisões periódicas do Plano de Mobilidade com base em dados da pesquisa origem-destino e em premissas de estímulo à ocupação de áreas urbanas estratégicas;
- Induzir aumento de densidade e uso misto em conjunção com linhas de transporte público e transporte ativo, partindo-se de um cenário abrangente de eficiência urbana;
- Implantar centralidades complementares para as necessidades cotidianas da população mais distante do Centro, reduzindo a demanda por viagens e a sobrecarga desnecessária no sistema viário, permitindo o redesenho das linhas de transporte coletivo.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO III.I: REQUALIFICAÇÃO, EXPANSÃO E INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### ESTRUTURA E CONSEQUÊNCIAS



Prevalência do Centro em termos de disponibilidade de empregos, comércio e serviços reflete-se numa polarização dos trajetos diários para o Centro.



Existência de barreiras físicas para o fluxo de pedestres, transporte público e automóveis.



Crescimento de baixa densidade nas franjas da cidade cria nova demanda de transporte público sem massa crítica para sua eficiência, ao mesmo tempo em que estimula o uso do carro para deslocamentos cotidianos.



Espraiamento implica trajetos cotidianos mais longos e tempos de viagem dilatados.



Baixa conectividade entre equipamentos-âncora destacados do Centro.



Trajetos de transporte público e estrutura viária inadequados.



Transporte ativo não adequadamente incentivado.



Estrutura ferroviária sub-aproveitada.

## PROPOSTA 3.1.2 - ADEQUAR E OTIMIZAR A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO

A rede de ônibus atual apresenta boa cobertura espacial, mas tem hoje o seu desempenho prejudicado devido ao desenho inadequado dos trajetos e à necessidade de modernização dos serviços, vias e terminais.

No curto prazo, inevitavelmente, deve-se buscar uma forma de atender às peculiaridades da cidade existente, o que sugere a necessidade de revisão dos itinerários das linhas para evitar sobreposições e baixa ocupação dos ônibus, especialmente na área central. Para o médio e longo prazos, conforme abordado no item 3.1.1, os itinerários das linhas devem ser redesenhados de acordo com uma visão de cidade, com uma visão integrada do uso do solo e do transporte coletivo da cidade e não com uma visão restrita ao meio de transporte e à demanda atual. A revisão periódica dos itinerários das linhas deve ter como base dados atualizados das políticas de uso e ocupação do solo, de integração tarifária e de tecnologia de gestão que permitirão uma evolução gradual do sistema.

Como propostas, elencam-se:

- Realização de estudo que contemple a implantação de faixas exclusivas em determinadas regiões e horários;
- Otimizar os percursos das linhas, especialmente quanto à concentração na área central e à dispersão nos bairros periféricos;
- Implantação de sistema tarifário único, permitindo maior flexibilidade nos trajetos dos ônibus devido à complementaridade entre as linhas;
- Aplicação de sistemas tecnológicos para monitoramento dos trajetos, permitindo melhor planejamento futuro;
- Priorização de veículos com energia limpa ou menos poluente;
- Introdução de veículos dotados de acessibilidade universal e aumento do nível de conforto para os usuários (exemplo: ar condicionado, wi-fi, dentre outros.);
- Estabelecimento de complementaridade intermodal, permitindo viagens híbridas (exemplo: estacionamentos associados aos terminais, instalação de suporte de bicicletas).

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO III.II: PROMOÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVO E ATIVO

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### ESTRUTURA E CONSEQUÊNCIAS



Prevalência do Centro em termos de disponibilidade de empregos, comércio e serviços reflete-se numa polarização dos trajetos diários para o Centro.



Existência de barreiras físicas para o fluxo de pedestres, transporte público e automóveis.



Crescimento de baixa densidade nas franjas da cidade cria nova demanda de transporte público sem massa crítica para sua eficiência, ao mesmo tempo em que estimula o uso do carro para deslocamentos cotidianos.



Espraiamento implica trajetos cotidianos mais longos e tempos de viagem dilatados.



Baixa conectividade entre equipamentos-âncora destacados do Centro.



Trajetos de transporte público e estrutura viária inadequados.



Transporte ativo não adequadamente incentivado.



Estrutura ferroviária sub-aproveitada.

## PROPOSTA 3.2.1 - PROMOVER TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

O desenho orientado para o pedestre pode reduzir significativamente a dependência de meios de transporte individuais motorizados, encoraja um modo de vida mais saudável e induz à criação de um cenário urbano mais humano e democrático. É importante entender o pedestrianismo como nossa opção mais elementar de mobilidade, e componente obrigatório dos demais modais de transporte. Nesse sentido, promover o pedestrianismo implica desenvolver a mobilidade urbana como um todo.

O ciclismo, por sua vez, é entendido como um “pedestrianismo rodante”. Além de econômico e democrático, o ciclismo promove uma forma de deslocamento de baixo impacto ambiental e de grande eficiência para percursos curtos e médios.

Implantar rede de ciclovias, estacionamentos e sinalizações próprias para ciclistas, melhorar a qualidade das calçadas e o ambiente urbano são ações que, associadas a variáveis de densidade e diversidade de uso do solo, minimizam a dependência do automóvel. Com a finalidade de estimular o transporte ativo, sugerem-se as seguintes ações:

- Criar campanhas de conscientização e estímulo aos deslocamentos a pé ou por bicicleta sempre que possível, e campanhas educativas para promover o convívio cordial entre pedestres, ciclistas e automóveis;
- Promover melhoria qualitativa do ambiente para pedestres, incluindo a qualidade da pavimentação das calçadas, a acessibilidade universal, a iluminação pública, a segurança e o sombreamento;
- Implantar sistemas de segurança que estimulem os deslocamentos não motorizados, como faixas segregadas, sinalização adequada e policiamento;
- Adaptar ônibus com ganchos externos para transporte gratuito de bicicletas, permitindo vencer distâncias, eventos climáticos ou condições geográficas desanimadoras;
- Implantar uma rede eficiente e bem planejada de ciclovias e ciclofaixas urbanas para deslocamentos cotidianos, não apenas para o lazer;
- Implantar mapas públicos em locais estratégicos da cidade, de forma a facilitar a orientação dos deslocamentos a pé ou por bicicleta, e desenvolver aplicativos móveis para orientação de percursos cicloviários;
- Projetar e implantar um sistema público de bicicletas compartilhadas, estimulando a criação dessa cultura de mobilidade sem que os cidadãos (especialmente os de baixa renda) precisem fazer investimentos pessoais.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO III.II: PROMOÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVO E ATIVO

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### ESTRUTURA E CONSEQUÊNCIAS



Prevalência do Centro em termos de disponibilidade de empregos, comércio e serviços reflete-se numa polarização dos trajetos diários para o Centro.



Existência de barreiras físicas para o fluxo de pedestres, transporte público e automóveis.



Crescimento de baixa densidade nas franjas da cidade cria nova demanda de transporte público sem massa crítica para sua eficiência, ao mesmo tempo em que estimula o uso do carro para deslocamentos cotidianos.



Espraiamento implica trajetos cotidianos mais longos e tempos de viagem dilatados.



Baixa conectividade entre equipamentos-âncora destacados do Centro.



Trajetos de transporte público e estrutura viária inadequados.



Transporte ativo não adequadamente incentivado.



Estrutura ferroviária sub-aproveitada.

## PROPOSTA 3.2.2. - RESGATAR E REQUALIFICAR A REDE FERROVIÁRIA

São João da Boa Vista ocupa uma área de variação topográfica relativamente baixa, junto a um representativo corpo d'água, o rio Jaguari Mirim. Historicamente, vê-se a ferrovia e os rios Jaguari Mirim e da Prata como os mais fortes elementos limitantes da ocupação territorial no sentido norte, oeste e sudoeste. Ainda que as porções a norte tenham sido posteriormente ocupadas, até o momento contam com poucas transposições sobre o rio e a ferrovia, limitando a expansão desse vetor.

A ferrovia, hoje, tem baixíssima utilização e é restrita ao transporte de carga. No longo prazo, existe a previsão de desativação desse ramal, que será substituído por outra linha estrutural norte-sul entre Minas Gerais e São Paulo. Assim, no exercício de direcionamento conceitual representado por este trabalho, cabe propor uma ampla e profunda discussão a respeito da transformação desse equipamento de transporte, cuja raiz confunde-se com a própria história da cidade, num equipamento estruturador dos trajetos urbanos.

Como complemento as linhas de ônibus que percorrem o restante do território urbano, a conversão operacional do modal ferroviário, mesmo que em trajetos de curto alcance, poderia endossar uma estratégia de linhas-tronco composta de um sistema de média capacidade regional e corredores de ônibus, alimentadas por ramais de ônibus de menor tamanho e maior agilidade. Nesse sentido, a perspectiva de desativação do tráfego de carga na linha ferroviária atual lança luz sobre a validade da infraestrutura existente para uso de passageiros.

Na escala intraurbana, o ramal ferroviário margeia o centro e conecta um importante arco a norte da cidade, podendo funcionar como um tronco que conectaria linhas de ônibus complementares de desenho distinto do atual padrão radial. Porém, mais do que a escala urbana, chama atenção a possibilidade de ser um transporte microrregional, conectando as áreas urbanas e industriais de Aguaí, São João da Boa Vista, Águas da Prata e Poços de Caldas. Isso é providencial no cenário em que o plano de expansão ferroviária de passageiros da CPTM prevê uma linha regional entre Campinas e Aguaí, o que permitiria um alcance ainda maior dessa linha a partir de uma conexão em Aguaí.

Em adição, um sistema modal complementar poderia prover ligação direta entre a linha férrea atual e o distrito industrial, garantido melhor condição de acesso a esse importante polo de empregos e conectar-se com o anel viário previsto, providenciando uma significativa mudança de macroacessibilidade à atual área de expansão urbana e possibilitando a criação de uma linha circular perimetral de atendimento à toda a mancha urbana de São João da Boa Vista. Assim como a recente conversão das linhas de carga para transporte urbano de passageiros em São Paulo, essas intervenções podem ser uma saída inteligente para incorporar um novo modal à rotina local e regional dos deslocamentos de passageiros, valendo-se, ainda, da própria identidade da cidade e sua relação histórica com a ferrovia. Para este propósito, são previstas as seguintes ações estruturadoras:

- Análise jurídica e contratual para compreensão do momento adequado de planejamento deste modal;
- Análises técnicas e econômicas da viabilidade de implantação desse sistema;
- Redesenho completo e faseado das redes de transporte público a partir de uma matriz tronco-alimentada, com importante papel da ferrovia;
- Criação de políticas de indução à ocupação e adensamento de áreas estratégicas ao longo do trecho urbano central da ferrovia;
- Reduzir o efeito de barreira da linha férrea a partir da criação de transposições frequentes e seguras, aproveitando o potencial paisagístico e ambiental da várzea fluvial.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO III.III: OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL E MITIGAÇÃO DE BARREIRAS

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### ESTRUTURA E CONSEQUÊNCIAS



Prevalência do Centro em termos de disponibilidade de empregos, comércio e serviços reflete-se numa polarização dos trajetos diários para o Centro.



Existência de barreiras físicas para o fluxo de pedestres, transporte público e automóveis.



Crescimento de baixa densidade nas franjas da cidade cria nova demanda de transporte público sem massa crítica para sua eficiência, ao mesmo tempo em que estimula o uso do carro para deslocamentos cotidianos.



Espraiamento implica trajetos cotidianos mais longos e tempos de viagem dilatados.



Baixa conectividade entre equipamentos-âncora destacados do Centro.



Trajetos de transporte público e estrutura viária inadequados.



Transporte ativo não adequadamente incentivado.



Estrutura ferroviária sub-aproveitada.

## PROPOSTA 3.3.1 - ADEQUAR E AMPLIAR CONEXÕES ESTRUTURAIS ENTRE BAIRROS

São João da Boa Vista conta com uma malha viária com razoáveis permeabilidade ao trânsito local e conectividade, com a dedicação de vias estruturais aos deslocamentos de maiores distâncias. No entanto, isso não se coloca de maneira necessariamente positiva para a evolução urbana desejada e apresentada pelo presente trabalho.

Os projetos recentemente executados, além dos planos e intervenções viárias descritas no atual Plano Diretor, reforçam a perspectiva de melhorias dos fluxos motorizados individuais, coletivos ou de carga. Mesmo que parte das atuais intervenções esteja focada em pequenos trechos de continuidade da malha, o que é altamente recomendável já que podem alterar, muito significativamente, a mobilidade com base em ações de baixo impacto, deve-se atentar para que as novas intervenções viárias não configurem um sistema de priorização de deslocamentos de longa distância, o que é contraditório com a visão de adensamento e diversificação funcional e com o ambiente urbano almejados.

A adequada irrigação do tecido urbano e a eficiente ligação física entre centralidades são instrumentos de equilíbrio no uso do solo urbano e na democratização do uso dos espaços e equipamentos públicos por toda a população. Assim, é fator essencial promover conexões estruturais entre as diversas regiões da cidade, permitindo o franco acesso aos espaços urbanos a partir de qualquer ponto da malha.

Ampliar as conexões estruturais não significa abrir avenidas. O fácil acesso entre áreas não precisa ser entendido como vias de alta fluidez e velocidade. Pelo contrário, a estratégia principal deve ser a de qualificar a malha viária existente, dotando-a de atratividade (usos e forma) e diversificando os modais de transporte, com prevalência do transporte coletivo e ativo sobre o individual motorizado.

Em relação às barreiras, quanto mais fortes (espacial e visualmente) elas forem, e menores a quantidade e qualidade das transposições, menor é a percepção de continuidade urbana. Essa ruptura tem efeitos, como vimos, na dinâmica de uso do solo e, frequentemente, assume um papel de distanciamento social entre classes. O efeito psicológico provocado pela transposição de uma cicatriz urbana desenvolve, dentro do inconsciente coletivo, o desenho de “cidades mentais” independentes, conforme termo cunhado pelo teórico Kevin Lynch, e favorece a percepção de “guetos” ou enclaves territoriais monosociais. Isso está na raiz da própria segregação social e desempenho das mais diversas funções urbanas.

Com o intuito de mitigar o efeito das barreiras e promover o desejável contato entre as mais diversas áreas da cidade, vislumbram-se as seguintes ações:

- Elaborar um mapeamento das centralidades atuais e prováveis para o futuro;
- Identificar os principais eixos existentes de conexão e projetar mudanças de baixo impacto para sua ativação: mudança de hierarquia, implantação de corredor de ônibus e ciclovia, ajustes pontuais de continuidade, iluminação e tratamento de paisagem, além estímulo à implantação de comércios e serviços complementares aos das próprias centralidades conectadas;
- Identificar as situações onde novas vias devam ser abertas, e planejar a interferência no tecido através de processos de participação popular e densa proposta técnica. Novas vias devem, naturalmente, privilegiar o transporte coletivo e ativo;
- Identificar as transposições a serem melhoradas e as novas transposições desejáveis, considerando sobretudo a capilaridade do tecido com vistas a favorecer o deslocamento a pé ou por bicicleta.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO III.III: OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL E MITIGAÇÃO DE BARREIRAS

DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

ESTRUTURA E CONSEQUÊNCIAS



Prevalência do Centro em termos de disponibilidade de empregos, comércio e serviços reflete-se numa polarização dos trajetos diários para o Centro.



Existência de barreiras físicas para o fluxo de pedestres, transporte público e automóveis.



Crescimento de baixa densidade nas franjas da cidade cria nova demanda de transporte público sem massa crítica para sua eficiência, ao mesmo tempo em que estimula o uso do carro para deslocamentos cotidianos.



Espraiamento implica trajetos cotidianos mais longos e tempos de viagem dilatados.



Baixa conectividade entre equipamentos-âncora destacados do Centro.



Trajetos de transporte público e estrutura viária inadequados.



Transporte ativo não adequadamente incentivado.



Estrutura ferroviária sub-aproveitada.

## PROPOSTA 3.3.2. - IMPLANTAR GESTÃO DE TRÁFEGO

Os fluxos urbanos estão sempre crescendo, e é uma prerrogativa do desenvolvimento sustentável que eles se diversifiquem quanto ao modal e à finalidade dos deslocamentos. Em muitas cidades, o tráfego exige um sistema de planejamento e controle aprimorado, que faça mais sentido estrategicamente e seja adequado à cada situação específica.

A complexidade do convívio entre ônibus, carros, caminhões, motocicletas, pedestres e bicicletas impõe a necessidade de uma orquestração cuidadosa. Para tanto a possibilidade de implantação de sistemas inteligentes seria uma ferramenta importante, permitindo o monitoramento de sistemas de semáforos, densidade de fluxo e localização de veículos de transporte público com informações detalhadas e confiáveis. A partir delas a avaliação, controle e ajustes podem ser feitos de maneira inteligente e constante.

A perspectiva de monitorar e controlar o tráfego é, usualmente, dedicada aos fluxos rodoviários. No caso de São João da Boa Vista, propõe-se a inversão de abordagem, colocando o transporte ativo e o transporte coletivo como cerne dos necessários ajustes. Nesse sentido, merece destaque a sinalização de faixas para o transporte coletivo, sem prejuízo dos espaços para os meios individuais de transporte. Em resumo, é necessário:

- Ampla revisão da sinalização urbana, com especial destaque ao transporte coletivo e ativo;
- Seleção de sistemas de monitoramento de tráfego e informatização de semáforos para implantação prioritária nos pontos críticos da cidade.



São João da Boa Vista será uma cidade que valorizará o seu ambiente natural com o destaque da silhueta da Serra da Paulista e conservação da mata atlântica, com a preservação das nascentes e matas ciliares dos rios e córregos, que se integrará de forma harmoniosa ao tecido construído, criando parques ao longo dos cursos d'água, assegurando melhor distribuição das áreas vegetadas, que contarão com caminhos destinados ao pedestre, e serão 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 terá crescido de forma equilibrada, valorizando o ambiente construído 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 cultura histórica e social do processo de urbanização, 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. Estará integrada e conectada às cidades vizinhas, potencializando sua liderança, mas valorizando as relações de complementaridade.

# VALORIZAÇÃO DO AMBIENTE NATURAL E CONSTRUÍDO E DA PAISAGEM

## APRESENTAÇÃO

O ambiente natural compreendendo o relevo, a vegetação e os corpos d'água configuram-se como elementos fundamentais do suporte físico do município de São João da Boa Vista. A análise desses elementos permite identificar os desequilíbrios e as oportunidades para a ocupação territorial e para o desenvolvimento urbano e rural do município com a valorização da paisagem.



## OBJETIVOS E PROPOSTAS

A presente seção propõe objetivos e propostas destinados a enfrentar os desequilíbrios e oportunidades apresentadas no cenário atual e tendencial da cidade em relação à Valorização do Ambiente Natural e Construído e da Paisagem.

Os objetivos serão agrupados em três grandes grupos, e cada um com propostas e diretrizes correlacionadas:

### **OBJETIVO IV.I - PRESERVAÇÃO DAS NASCENTES E INTEGRAÇÃO DOS CURSOS D'ÁGUA À CIDADE**

A preservação das nascentes envolve ações do poder público que incentivem os proprietários rurais a recuperar a vegetação numa faixa de 50 metros no entorno das nascentes e em faixa de APP de 50 metros das margens do Rio Jaguari-Mirim e dos demais rios e córregos atendendo as disposições do artigo 4º da Lei Federal nº 12.651/2012, e a preservação de áreas com vegetação significativa por meio de pagamento por serviços ambientais.

### **OBJETIVO IV.II - AMPLIAÇÃO E MELHORIA DA DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS VERDES**

A ampliação e melhoria da distribuição das áreas verdes dar-se-á pela ampliação do sistema de áreas verdes que deverá compreender: unidades de conservação e proteção integral, parques ecológicos ao longo dos rios e córregos, parques urbanos, praças, arborização de espaços livres de arruamentos, arborização de equipamentos públicos, e a inserção também de espaços verdes privados como os clubes da cidade: sociedade esportiva Sanjoanense, Esporte Clube Pratinha, Mantiqueira Country Clube, dentre outros, e as unidades de conservação de uso sustentável.

Busca-se com os sistemas de áreas verdes promover uma melhor distribuição desses espaços verdes em diferentes escalas, de forma a garantir a presença de áreas verdes públicas em toda a cidade, possibilitando até 2050 que cada morador conte com uma área verde a menos de quinze minutos de caminhada de sua residência. O planejamento de longo prazo permite flexibilidade na implantação e na seleção de áreas verdes a serem implantadas no curto e médio prazo, mas, é preciso reservar o espaço que se deseja para a implantação de praças e parques ou que se garanta a beleza de uma encosta às margens de uma avenida com o plantio adequado de vegetação.

Os espaços verdes urbanos oferecem benefícios significativos na melhoria da qualidade do ar urbano, na redução da poluição atmosférica e do consumo de energia, diminuindo a necessidade do uso de equipamentos de ar condicionado. Além do valor estético, as árvores urbanas podem modificar o clima das cidades e melhorar o conforto térmico urbano. Nesse sentido, será importante sistematizar as informações da vida vegetal arbórea, mapeando densas coberturas arbóreas e matas ciliares porventura existentes. São potencialidades de uso com oportunidade de implantação de parques, potencialidades de adequação ambiental que atraem as pessoas, estimulando o convívio.

A introdução de árvores nas cidades procura atender questões ambientais; influencia o padrão de uso em áreas urbanas. As pessoas apreciam as árvores, usufruem a presença delas. Mas, é pouco percebido pela sociedade, que precisam de estratégia de implantação, de proteção, monitoramento e manutenção.

### **OBJETIVO IV.III - VALORIZAÇÃO DOS ELEMENTOS REFERENCIAIS DA PAISAGEM**

A valorização dos bens de valor histórico, artístico e cultural de São João da Boa Vista, concentram-se no centro da cidade, dentre os quais se destacam: o Paço Municipal, Igreja Catedral de São João da Boa Vista, Estação Ferroviária, Teatro Municipal, Antiga Casa de Câmara e Cadeia, contando ainda, com alguns elementos mais isolados como: o núcleo original do Cemitério São João Batista, o Santuário Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, o Bosque Gavino Quesa e a antiga Indústria Matarazzo, como elementos referenciais da paisagem no tecido urbano. Mas, há também outros elementos como o pico mais alto onde há o mirante, a pedra Balão e pontos referenciais da paisagem natural.

## OBJETIVOS E PROPOSTAS

### OBJETIVO IV.1 - PRESERVAÇÃO DAS NASCENTES E INTEGRAÇÃO DOS CURSOS D'ÁGUA À CIDADE

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### SITUAÇÃO



Localização privilegiada em área de grande afloramento hídrico, com leves variações topográficas no espaço urbanizado e belas paisagens montanhosas.



Clima ameno.



Grande alteração da paisagem vegetal na planície, mas relativa preservação nas encostas.



Praças e espaços de lazer concentradas na área do centro.



Alto grau de antropização do espaço urbano, com pouco aproveitamento paisagístico da topografia, corpos verdes e córregos



Grandes setores da cidade com característica monofuncional geram um conjunto de paisagens homogêneas e desconectadas (ex. Distrito industrial e loteamentos residenciais).



Barreiras como a ferrovia e a rodovia têm poucas travessias e cindem o espaço urbano.

#### POTENCIAIS



Temperatura, pluviosidade e solo favoráveis à atividade agrícola.



Potencial ecoturístico, com destaque para as áreas de montanhas.



Rios cortam a cidade e oferecem possibilidade de inserção paisagística ainda inexplorada.

### PROPOSTA 4.1.1 - CRIAR CORREDORES ECOLÓGICOS AO LONGO DOS RIOS E CÓRREGOS INTEGRADOS AO SISTEMA DE ÁREAS VERDES E RECUPERANDO A PAISAGEM

Recuperar a paisagem e o uso das margens dos cursos d'água do meio rural e urbano por meio da conservação da mata ciliar das margens dos rios e córregos integrando à paisagem circundante, buscando sempre que possível interligar com praças e parques existentes e a ser implantados.

Recuperar a paisagem e o uso das margens dos cursos d'água no tecido urbano por meio da implantação de parque ecológico ao longo dos Rios Jaguari-Mirim e Rio da Prata até encontrar a nova represa constituindo um cinturão verde no entorno da cidade, contando com caminhos adequados ao percurso do pedestre, equipamentos, esportivos, recreativos e de lazer para diferentes faixas etárias, bem como equipamentos culturais e turísticos.

### PROPOSTA 4.1.2 - RECUPERAR AS ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP) SUJEITAS À INUNDAÇÃO

Recuperar as áreas de preservação permanente, em especial ao longo do córrego São João, que estão sujeitas à inundação, identificando os imóveis que são atingidos decorrente do processo de urbanização e das condições topográficas, avaliando a viabilidade de troca desses imóveis por outros contidos em planos de loteamentos aprovados e ainda não ocupados e disponíveis no mercado.

Buscar o controle das cheias em todo o município assegurando progressivamente um grau de proteção hidrológica correspondente a 100 anos em toda a cidade, e recuperando as áreas de APP e ocupando as várzeas com segurança, preservando as várzeas com usos compatíveis com a possibilidade de subida das águas, tais como campos de esporte e áreas de lazer.

### PROPOSTA 4.1.3 - TORNAR OS RIOS E CÓRREGOS VIVOS

Tornar os rios e córregos vivos significa recuperar a qualidade das águas por meio da despoluição dos cursos d'água, que já estão em curso com a recuperação da bacia do Rio Jaguari-Mirim que deverão ser integradas às ações da SABESP, no sentido de coibir o lançamento de esgotos nos cursos d'água, orientando os proprietários rurais a implantar fossas sépticas para os locais que não disponham dos serviços de coleta de esgotos.

A recuperação da qualidade das águas envolve também ações que identifiquem ocorrências de lançamento de esgoto em galerias de águas pluviais, bem como ações que promovam a remoção lixo do leito e das margens dos cursos d'água.

Outro elemento para a recuperação dos rios e córregos é preservar as suas margens com mata ciliar e equipá-las para torná-las propícias ao convívio e lazer da população.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO IV.II - AMPLIAÇÃO E MELHORIA DA DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS VERDES

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### SITUAÇÃO



Localização privilegiada em área de grande afloramento hídrico, com leves variações topográficas no espaço urbanizado e belas paisagens montanhosas.



Clima ameno.



Grande alteração da paisagem vegetal na planície, mas relativa preservação nas encostas.



Praças e espaços de lazer concentradas na área do centro.



Alto grau de antropização do espaço urbano, com pouco aproveitamento paisagístico da topografia, corpos verdes e córregos



Grandes setores da cidade com característica monofuncional geram um conjunto de paisagens homogêneas e desconectadas (ex. Distrito industrial e loteamentos residenciais).



Barreiras como a ferrovia e a rodovia têm poucas travessias e cindem o espaço urbano.

### POTENCIAIS



Temperatura, pluviosidade e solo favoráveis à atividade agrícola.



Potencial ecoturístico, com destaque para as áreas de montanhas.



Rios cortam a cidade e oferecem possibilidade de inserção paisagística ainda inexplorada.

## PROPOSTA 4.2.1 - PRESERVAR ÁREAS COM COBERTURA VEGETAL NO PERÍMETRO URBANO E RURAL

Identificar as áreas com cobertura vegetal significativa que possam se articular com as matas ciliares ao longo de rios, ribeirões, córregos, e nos vales e cumeeiras, entorno de açudes, lagos e represas que se configuram patrimônios da natureza, estabelecendo projetos e programas de interesse paisagístico e turístico para a preservação desses elementos no meio rural e urbano.

Os critérios de distribuição e de articulação entre os espaços verdes na cidade dependem do suporte físico, uso, clima, das densidades construídas e populacionais, das necessidades da população, das condições sociais, referências culturais e aspectos históricos.

Os lotes desocupados no tecido podem trazer grandes possibilidades de transformação, em função dos desequilíbrios ocorrentes no território em que se encontram, seja para a destinação de futura área verde seja para a implantação de equipamentos e serviços públicos.

## PROPOSTA 4.2.2- CRIAR ESTÍMULOS NA LEGISLAÇÃO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO PARA A DESTINAÇÃO DE ESPAÇOS PRIVADOS DE USO PÚBLICO

Um dos aspectos importantes para a ampliação de áreas verdes na cidade é a criação de programa que identifique as áreas propícias para a implantação de áreas verdes, atendendo as necessidades de cada região da cidade no provimento de diferentes escalas, desde praças, parque de bairro, parque urbano ou área de conservação e preservação regional. Sugere-se:

- Estabelecer critérios para implantação de novas áreas verdes, selecionar áreas prioritárias e lançar mão de instrumentos de política urbana como: transferência do direito de construir, o direito de preempção, o pagamento por serviços ambientais, dentre outros, para estimular a implantação desses equipamentos;
- Em áreas centrais densamente ocupadas com carência de áreas verdes, oferecer incentivos aos proprietários de imóveis comerciais, de prestação de serviços e institucionais que permitam a fruição pública de áreas verdes no pavimento térreo, o direito de construir igual a essa área no mesmo imóvel.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO IV.II - AMPLIAÇÃO E MELHORIA DA DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS VERDES

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### SITUAÇÃO



Localização privilegiada em área de grande afloramento hídrico, com leves variações topográficas no espaço urbanizado e belas paisagens montanhosas.



Clima ameno.



Grande alteração da paisagem vegetal na planície, mas relativa preservação nas encostas.



Praças e espaços de lazer concentradas na área do centro.



Alto grau de antropização do espaço urbano, com pouco aproveitamento paisagístico da topografia, corpos verdes e córregos



Grandes setores da cidade com característica monofuncional geram um conjunto de paisagens homogêneas e desconectadas (ex. Distrito industrial e loteamentos residenciais).



Barreiras como a ferrovia e a rodovia têm poucas travessias e cindem o espaço urbano.

### POTENCIAIS



Temperatura, pluviosidade e solo favoráveis à atividade agrícola.



Potencial ecoturístico, com destaque para as áreas de montanhas.



Rios cortam a cidade e oferecem possibilidade de inserção paisagística ainda inexplorada.

## PROPOSTA 4.2.3 - DAR TRATAMENTO ÀS CALÇADAS INTEGRANTES DO SISTEMA VIÁRIO PRIVILEGIANDO O PEDESTRE E A ARBORIZAÇÃO DOS LOGRADOUROS PÚBLICOS

Dar tratamento às calçadas significa valorizar os percursos dos pedestres nas ruas, onde a cidade é vivenciada e o cotidiano é construído, sendo o elemento da escala humana, que registra os diferentes olhares e a percepção de vários lugares da cidade, enriquecendo a sensação de pertencimento e de identidade da cidade.

Os sistemas de espaços livres gerados pelo parcelamento do solo e pela implantação do sistema viário são parte das diferentes dinâmicas de apropriação do espaço. Relacionam-se com os aspectos urbanos de mobilidade e acessibilidade, da dinâmica e contexto social.

Propõe-se, aqui:

- Ampliar as calçadas na estruturação da rede viária, valorizando o espaço destinado ao pedestre, com condições topográficas adequadas e identificando as potencialidades para a inserção de arborização e de mobiliário urbano que estimulem o uso desses espaços;
- Promover um programa consistente de arborização urbana, com espécies adequadas (considerando características das espécies selecionadas, assim como manutenção urbana) e buscando uma identidade paisagística;
- Prever rebaixamento nos cruzamentos das vias públicas em continuidade às faixas de pedestre para a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- Identificar as vias propícias à implantação de ciclovias, que apresentem condições topográficas adequadas e que permitam o compartilhamento no canteiro com o plantio de espécies arbóreas que ofereçam sombra e condições propícias ao pedestre e à mobilidade por bicicleta;
- Implantar a via estrutural ao Sul prevista nas diretrizes viárias do relatório de análise intraurbana, com início no trevo das rodovias SP-344 e SP-342, passando pelo limite ao norte dos loteamentos Jardim Lucas Teixeira e Jardim dos Ipês, atravessando a estrada municipal rural José Rui de L. Azevedo até encontrar novamente a SP-342, com caráter de via parque com traçado sinuoso que reduz a velocidade e torna atraente o percurso com o desfrute da paisagem, avaliando inclusive a viabilidade de inserção de ciclovia com arborização no canteiro central.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO IV.III - VALORIZAÇÃO DOS ELEMENTOS REFERENCIAIS DA PAISAGEM

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### SITUAÇÃO



Localização privilegiada em área de grande afloramento hídrico, com leves variações topográficas no espaço urbanizado e belas paisagens montanhosas.



Clima ameno.



Grande alteração da paisagem vegetal na planície, mas relativa preservação nas encostas.



Praças e espaços de lazer concentradas na área do centro.



Alto grau de antropização do espaço urbano, com pouco aproveitamento paisagístico da topografia, corpos verdes e córregos



Grandes setores da cidade com característica monofuncional geram um conjunto de paisagens homogêneas e desconectadas (ex. Distrito industrial e loteamentos residenciais).



Barreiras como a ferrovia e a rodovia têm poucas travessias e cindem o espaço urbano.

### POTENCIAIS



Temperatura, pluviosidade e solo favoráveis à atividade agrícola.



Potencial ecoturístico, com destaque para as áreas de montanhas.



Rios cortam a cidade e oferecem possibilidade de inserção paisagística ainda inexplorada.

## PROPOSTA 4.3.1 - IDENTIFICAR PONTOS NOTÁVEIS E REFERENCIAIS DA PAISAGEM URBANA E RURAL

Como forma de valorização da paisagem urbana e rural e permitir o desenvolvimento turístico em São João da Boa Vista, além dos pontos referenciais existentes, deve-se identificar novos pontos notáveis na paisagem como: mirantes, belvederes, edificações, instrumentos ou objetos de valor significativo na produção rural de interesse turístico, ampliando os programas de eventos relacionados com os bens de valor histórico, artístico e cultural, e de eventos que ocorrem na cidade durante o ano.

## PROPOSTA 4.3.2 - RECONECTAR A CIDADE COM A FERROVIA

A valorização da paisagem tem como um dos elementos estruturadores do tecido urbano a viabilidade de reconectar a ferrovia à cidade. Como se sabe, a ferrovia é uma parte importante da história de São João e um importante elemento de organização do espaço urbano e da paisagem.

O plano de expansão ferroviária da CPTM prevê uma linha entre Campinas e Aguaí, que poderá ser expandida como transporte de passageiros até São João da Boa Vista, aproveitando a conversão da atual ferrovia para transporte de passageiros. Esta poderá ser inserida no parque ecológico ao longo do rio da Prata e do rio Jaguari-Mirim que se propõe como forma de reconstituição desse elemento na paisagem.

## PROPOSTA 4.3.3 - IDENTIFICAR E INTEGRAR OS AÇUDES, LAGOS E REPRESAS COMO ELEMENTOS DE ÁGUA ESTRUTURADORES DA PAISAGEM E PROPÍCIAS AO LAZER

A cidade e sua paisagem são resultados do acúmulo de tempo e ainda de contradições, conflitos, negociações, diálogos. Há necessidade de construção de visão global que coordene os diferentes setores na concepção, de propostas e ações por projetos catalisadores que integrem políticas setoriais públicas de forma coordenada visando a criação de novos espaços no ambiente natural e construído. É proposto, aqui:

- Identificar os açudes, lagos e represas como elementos de água estruturadores da paisagem e propícias ao lazer e ao turismo;
- Conectar elementos considerados como barreiras tais como: corpos d'água, rodovias, ferrovias, faixas de domínio como oportunidade para projetos e intervenções que permitam o estabelecimento de conexões e continuidade entre o espaço não edificado e esses fragmentos no tecido urbano até no espaço de inserção regional.





São João da Boa Vista será protagonista regional nas áreas de educação, saúde, turismo, cultura e gastronomia. Neste processo, serão incentivadas atividades econômicas inovadoras que ampliarão as oportunidades de emprego, de conhecimento, de cultura e desenvolvimento pessoal, inclusive resgatando a atividade rural. A cidade se tornará mais eficiente e conectada, formando e atraindo capital social criativo que fomentará a economia local.

# DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

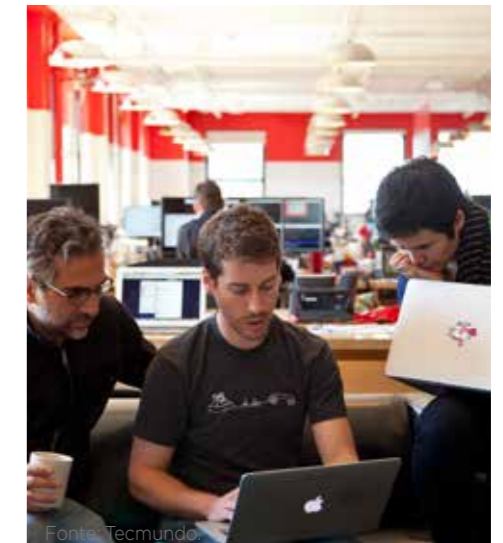
## APRESENTAÇÃO

O desenvolvimento urbano tem como componente fundamental o desenvolvimento econômico. É por meio dele que surgem as oportunidades de emprego e renda, elementos fundamentais para o equilíbrio social e para a melhoria da qualidade de vida.

Para São João da Boa Vista identificaram-se oportunidades para promover o desenvolvimento econômico por meio da dinamização de atividades nas áreas de educação, saúde, turismo, cultura e gastronomia, tirando partido de uma liderança regional que a cidade já começa a assumir e que uma estratégia articulada nessas áreas terá o papel de consolidar. Essas estratégias serão discutidas por meio dos Projetos Catalisadores.

Por outro lado, há um conjunto de iniciativas que podem também colaborar para o desenvolvimento econômico de uma forma ampla e abrangente, em especial, aquelas relacionadas com a dinamização das atividades agropecuárias, trazendo novas oportunidades para São João da Boa Vista promover a reorganização deste setor e torná-lo mais competitivo e inovador.

Enfatiza-se que a visão do desenvolvimento econômico não pode estar desvinculada dos demais eixos aqui presentes. No limite, é ele que dará o tom da viabilidade e sustentação temporal das iniciativas, permitindo que as mudanças e investimentos sejam feitos com o necessário lastro.



## OBJETIVOS E PROPOSTAS

Os objetivos e propostas abaixo elencados destinam-se a mitigar os riscos e fragilidades, valendo-se das oportunidades existentes e a visão de liderança já incorporados em São João da Boa Vista. Os objetivos serão agrupados em três grandes grupos, e cada um com propostas e diretrizes correlacionadas:

### **OBJETIVO V.I: PROMOÇÃO DE UM BOM AMBIENTE DE NEGÓCIOS**

Para uma boa inserção da cidade num panorama mais amplo, propõe-se promover medidas que singularizem São João da Boa Vista e estimulem novas oportunidades. A perspectiva, aqui, é de melhoria da produtividade e da competitividade dos setores econômicos existentes, facilitando a atratividade a novos investimentos e a capital qualificado.

### **OBJETIVO V.II: FORTALECIMENTO DO CAPITAL HUMANO**

Para formar uma população capaz de se adaptar às demandas futuras, São João da Boa Vista deve ser capaz de maximizar a qualificação da formação profissional por meio de um conjunto de ações educacionais voltadas ao cidadão sanjoanense. Além disso, o ambiente cultural e de lazer deve ser significativo para atrair novas empresas de ponta, que contam com profissionais cujas exigências para um ambiente urbano qualificado são elevadas.

### **OBJETIVO V.III: ORIENTAÇÃO E DIRECIONAMENTO DA ECONOMIA PARA ATIVIDADES DE MAIOR VALOR AGREGADO**

A própria visão de futuro e as potencialidades existentes nos setores produtivos existentes devem levar à identificação das atividades de maior valor agregado a serem promovidas e atraídas para a cidade. Essas atividades deverão ter uma relação direta com o posicionamento da estratégia educacional – tanto no âmbito do ensino superior, quanto da formação técnica e tecnológica, como discutido anteriormente. Assim, além de uma estratégia geral para o desenvolvimento econômico, faz-se conveniente o aprofundamento setorial de estratégias que considerem seus impactos no planejamento urbano como um todo, desde o retorno em arrecadação, até a necessidade de infraestruturas específicas e a própria demanda habitacional de longo prazo.

### **OBJETIVO V.IV: POTENCIALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES AGROPECUÁRIAS**

São João da Boa Vista deve promover a reorganização e o reequilíbrio das atividades agropecuárias introduzindo tecnologia e inovação em setores tradicionais como a produção de grãos. Em função das condições climáticas, pode retomar a produção de café com maior valor agregado e a produção de citros (laranja para suco) em face da proximidade com indústrias da região, além de produtos com rentabilidade no setor de "commodities". Já na pecuária, São João da Boa Vista deve investir no beneficiamento de produtos, avaliando criar um selo de qualidade para os produtos de São João da Boa Vista, os quais podem ser mais competitivos e absorvidos por entidades e instituições públicas da cidade, e substituir em qualidade e preço produtos que venham de outros estados.

Outro aspecto importante é São João da Boa Vista 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 e, em especial, dar continuidade às ações conjuntas com os demais municípios da bacia hidrográfica, para a recuperação das nascentes, da mata ciliar e da qualidade da água de todos os tributários dos Rios Jaguari-Mirim e Prata.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO V.I: PROMOÇÃO DE UM BOM AMBIENTE DE NEGÓCIOS

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### CONFIGURAÇÃO



Liderança microrregional consolidada na oferta de emprego, comércio, serviços e equipamentos.



Potencial polo médico e educacional.



Destaque para a presença de importantes instituições, boa infraestrutura de acesso, disponibilidade de pista de aviação.



Administração municipal comprometida com a atração de empregos qualificados.

### SETORES



Primazia do setor terciário na composição do PIB.



Recente desenvolvimento industrial, com a consolidação do Distrito Industrial e atração de indústrias e cursos técnicos e superiores.



Agricultura tem baixa participação no PIB.

## PROPOSTA 5.1.1 - FOMENTAR O EMPREENDEDORISMO

Estimular o empreendedorismo, em todas as suas facetas e nos diversos setores, permite reforçar o potencial de inovação da cidade e consolidá-la numa posição de liderança.

Tanto a abertura de uma floricultura quanto a incubação de uma empresa de pesquisa tecnológica aeronáutica, dependem da criação de um ambiente receptivo. Para tanto, propõe-se:

- Prioridade na desburocratização para a abertura de novas empresas e análise de mecanismos de incentivo fiscal;
- Convênios com SEBRAE, faculdades locais e outras entidades para treinamento dos empreendedores;
- Criar uma incubadora municipal e intermediar o acesso a fontes de financiamento para startups.

## PROPOSTA 5.1.2 - FOMENTAR PRÁTICAS PARA UMA CIDADE CRIATIVA

A perspectiva de desenvolvimento criativo compreende uma rede dinâmica de interações que permitem gerar a inclusão econômica e social, além da atração de atividades econômicas de alto valor agregado. Formular e implementar medidas que estimulem a economia criativa e as manifestações artísticas, dinamismo cultural da cidade, com reflexos positivos nos espaços urbanos, equipamentos e atividades econômicas. O ciclo virtuoso de crescimento decorrente do sucesso dessa abordagem permitirá um posicionamento cada vez mais relevante para São João da Boa Vista na escala microrregional. Devem ser investigadas as seguintes possibilidades:

- Implantar uma incubadora criativa (publicidade, arquitetura, design etc.) e residências artísticas para fomentar o potencial local e atrair talentos de fora;
- Criar iniciativas que engajem a população como concursos e premiações (exemplo: design gráfico e de produto, artes plásticas, inovação científica, literatura, arquitetura etc.) que possam identificar talentos e os ajudem a se posicionar no mercado;
- Amparando numa infraestrutura adequada, criar uma programação para realização de eventos como simpósios, feiras, seminários e congressos nas mais diversas áreas, trazendo à cidade visitantes com alta capacitação e promovendo sua interface com seus pares locais.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO V.I: PROMOÇÃO DE UM BOM AMBIENTE DE NEGÓCIOS

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### CONFIGURAÇÃO



Liderança microrregional consolidada na oferta de emprego, comércio, serviços e equipamentos.



Potencial polo médico e educacional.



Destaque para a presença de importantes instituições, boa infraestrutura de acesso, disponibilidade de pista de aviação.



Administração municipal comprometida com a atração de empregos qualificados.

### SETORES



Primazia do setor terciário na composição do PIB.



Recente desenvolvimento industrial, com a consolidação do Distrito Industrial e atração de indústrias e cursos técnicos e superiores.



Agricultura tem baixa participação no PIB.

## PROPOSTA 5.1.3 - ESTIMULAR DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DAS ÁREAS URBANAS PERIFÉRICAS EXISTENTES (CENTRALIDADES AUTÔNOMAS COMPLEMENTARES)

Uma política de desenvolvimento da cidade como um todo não pode negligenciar um melhor desempenho do tecido social periférico. Para isso, deve-se estabelecer um plano de ação para atração de empregos em setores complementares ao Centro, como, por exemplo, microindústrias limpas. Também deve-se atuar para criar novas atividades econômicas que atendam às demandas cotidianas da população do entorno e permitam a implantação de atividades que se valham da disponibilidade de mão-de-obra local. Neste processo, seria bem vinda a parceria com organizações comunitárias e de bairro para uma identificação de oportunidades sinérgicas ao capital humano disponível. Nesse sentido, podem ser buscados:

- Identificar oportunidades econômicas complementares àquelas do Centro consolidado e criar condições adequadas para seu surgimento;
- Avaliar a destinação de terrenos públicos, inspirado pelo caso do Distrito Industrial, para atração e implantação de empresas nessas localidades, com contrapartidas de geração de emprego que atenda cotas de funcionários locais.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO V.II: FORTALECIMENTO DO CAPITAL HUMANO

### DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

#### CONFIGURAÇÃO



Liderança microrregional consolidada na oferta de emprego, comércio, serviços e equipamentos.



Potencial polo médico e educacional.



Destaque para a presença de importantes instituições, boa infraestrutura de acesso, disponibilidade de pista de aviação.



Administração municipal comprometida com a atração de empregos qualificados.

#### SETORES



Primazia do setor terciário na composição do PIB.



Recente desenvolvimento industrial, com a consolidação do Distrito Industrial e atração de indústrias e cursos técnicos e superiores.



Agricultura tem baixa participação no PIB.

## PROPOSTA 5.2.1 - FOMENTAR ENSINO TÉCNICO E TECNOLÓGICO

O crescimento econômico está diretamente associado ao desenvolvimento tecnológico. Embora o investimento primordial deva ser no ensino básico, considerando as perspectivas de evolução do capital humano de São João da Boa Vista no longo prazo, estimular a educação técnica é uma maneira eficaz de promover inclusão social e atrair investimentos externos para a cidade.

## PROPOSTA 5.2.2. - PROMOVER FORMAÇÃO PROFISSIONAL QUALIFICADA VINCULADA A ECONOMIAS LOCAIS

A presença de centros de formação profissional públicos e privados promove a qualificação da mão de obra local. Tendo em vista o aproveitamento do potencial dos setores econômicos de São João da Boa Vista, dar acesso à população a formação necessária para desempenhar de forma qualificada as mais diversas profissões. Prover a formação formal adequada para elevar o nível de serviços disponíveis na cidade requer, entre outras iniciativas:

- Incentivos para atrair e reter formadores;
- Criação de cursos gratuitos ou subsidiados e convênios para formação específica;
- Desenvolver programas coerentes com as características de um mercado mais exigente.

## PROPOSTA 5.2.3 - PROMOVER O INTERCÂMBIO ACADÊMICO COM OUTRAS REGIÕES DO PAÍS E DO MUNDO

Incorporar processos que permitam potencializar o intercâmbio e contribuir para melhorar as competências profissionais e acadêmicas dos estudantes, professores e pesquisadores nas mais diversas áreas. Pretende-se, aqui:

- Criar, aprofundar e ampliar programas de intercâmbio de estudantes de graduação e pós-graduação, de pesquisadores, de professores e de cientistas;
- Atrair para a cidade atividades acadêmicas como laboratórios, workshops e seminários;
- Agir ativamente no sentido de intermediar a concessão de bolsas de estudo para os sanjoanenses.

## PROPOSTA 5.2.4 - CRIAR UM PROGRAMA DE FORMAÇÃO CULTURAL E ESPORTIVA PARA CRIANÇAS

A perspectiva de longo prazo deve ser sempre a prioridade das ações estruturais. Neste sentido, investir no desenvolvimento da criança implica aumento da qualidade média do sanjoanense para o futuro. As ações devem ser direcionadas para uma formação holística da criança, considerando uma sólida bagagem cultural e a prática de esportes. Programas extracurriculares nas escolas, excursões e outras atividades que visem à diversidade de conhecimento, assim como atividades esportivas, são elementos importantes para um relevante amadurecimento cultural.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO V.III: ORIENTAÇÃO E DIRECIONAMENTO DA ECONOMIA PARA ATIVIDADES DE MAIOR VALOR AGREGADO

DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### CONFIGURAÇÃO



Liderança microrregional consolidada na oferta de emprego, comércio, serviços e equipamentos.



Potencial polo médico e educacional.



Destaque para a presença de importantes instituições, boa infraestrutura de acesso, disponibilidade de pista de aviação.



Administração municipal comprometida com a atração de empregos qualificados.

### SETORES



Primazia do setor terciário na composição do PIB.



Recente desenvolvimento industrial, com a consolidação do Distrito Industrial e atração de indústrias e cursos técnicos e superiores.



Agricultura tem baixa participação no PIB.

## PROPOSTA 5.3.1 - ELABORAR PLANOS ESTRATÉGICOS SETORIAIS

Para cada área do setor econômico ACIST (Agricultura, Comércio, Indústria, Serviços, Turismo), o município assumiria a responsabilidade de elaborar planos específicos de desenvolvimento. Com isso, decorreria um melhor controle da demanda e perfil da mão-de-obra necessária (com reflexos em estratégias educacionais de formação de mão-de-obra) e a condição de identificar as empresas a serem atraídas no futuro. Sugere-se:

- Criação de grupos técnicos coordenados pela Agência de Desenvolvimento em parceria com especialistas externos para a criação de planos diretores setoriais de longo prazo;
- Identificação de mecanismos de financiamento e convênios prévios para aumentar a atratividade da cidade para implantação de novos negócios;

## PROPOSTA 5.3.2 - POTENCIALIZAR LIDERANÇA ECONÔMICA REGIONAL

Na construção de políticas voltadas ao desenvolvimento econômico, deve-se observar um cenário mais amplo que os limites municipais. A especialização e o maior valor agregado de produtos e serviços depende da relação entre São João da Boa Vista e um sistema produtivo e de consumo mais amplos. O reforço do papel de articulação microrregional permite a natural vocação para o desenvolvimento de um polo de educação e saúde, por exemplo como abordado na sessão de Projeto Catalisadores. De forma análoga, a cidade tende a se firmar como centro comercial e de serviços para as cidades sob sua influência. Embora o papel de liderança esteja bem desenhado, essas atividades sofrem concorrência direta de outras cidades como Poços de Caldas, Mogi Guaçu e até Campinas. Desta maneira, é importante que as estratégias considerem as relações e complementariedade e interdependência com as cidades de sua região.

Quanto à indústria, é necessário reconhecer que, apesar do bom desenvolvimento alcançado nos últimos anos, outras cidades têm melhores argumentos em relação à sua localização estratégica para escoamento da produção ou proximidade com mercados consumidores. Sabe-se que a decisão de instalação de uma indústria é tão objetiva quanto a de sua saída: se houver melhores benefícios e incentivos em outra cidade, mesmo uma grande indústria pode decidir se mudar no curto prazo.

Assim, propõe-se:

- Monitorar as condições negociais em termos de benefícios e incentivos de cidades da Dorsal Paulista, a fim de identificar antecipadamente o risco de evasão de indústrias instaladas em São João da Boa Vista;
- Promover ativamente as faculdades e instituições de saúde, de forma a consolidar São João da Boa Vista como um polo de qualidade;
- Promover estímulos para a formação continuada dos profissionais da cidade, visando à disponibilidade de serviços especializados que possam ser demandados pelas cidades do entorno.
- Identificar complementariedades econômicas com as cidades vizinhas e desenhar políticas públicas para tirar partido da potencial sinergia.

# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO V.IV: POTENCIALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES AGROPECUÁRIAS

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### CONFIGURAÇÃO



Liderança microrregional consolidada na oferta de emprego, comércio, serviços e equipamentos.



Potencial polo médico e educacional.



Destaque para a presença de importantes instituições, boa infraestrutura de acesso, disponibilidade de pista de aviação.



Administração municipal comprometida com a atração de empregos qualificados.

### SETORES



Primazia do setor terciário na composição do PIB.



Recente desenvolvimento industrial, com a consolidação do Distrito Industrial e atração de indústrias e cursos técnicos e superiores.



Agricultura tem baixa participação no PIB.

## PROPOSTA 5.4.1 - REEQUILIBRAR AS ATIVIDADES AGROPECUÁRIAS

O reequilíbrio das atividades agrárias passa pela análise das culturas mais adequadas considerando as condições climáticas, tipo de solo, topografia, estrutura fundiária, os avanços tecnológicos, o conhecimento das culturas produzidas no município e em municípios vizinhos e pelas possibilidades de composição com outros agricultores para investir em culturas mais rentáveis. Para tanto, deve-se:

- Avaliar o desempenho das diferentes culturas no município, investigando possíveis alterações no planejamento das culturas, incluindo ampliações e/ou parcerias com produtores vizinhos;
- Buscar assessoria com empresas de negócios que apontem as possibilidades de investimento em culturas rentáveis e de maior valor agregado;
- Buscar junto às universidades apoio para o aperfeiçoamento de sementes, para avanços e inovações na produção, incluindo maquinários, e capacitação de recursos humanos.
- Incentivar a instalação de empresas de sementes, de fertilizantes e insumos que ofereçam preços competitivos para a produção em São João da Boa Vista por meio de isenção fiscal.
- Identificar os pequenos produtores e capacitá-los para melhorar a gestão, melhorar a tecnologia, a qualidade do produto e a forma de comercializar.

Outro aspecto relevante no reequilíbrio do setor agropecuário é utilizar terrenos com relevo acidentado para a produção de animais, hortaliças e frutas, buscando investir em produtos que gerem maior valor agregado, investindo na criação de selo de qualidade para produtos de São João da Boa Vista, como por exemplo, em pequenas usinas de beneficiamento de leite, que gere produto com mais qualidade e preço competitivo. Para tanto, deve-se:

- Buscar parcerias para investimento em tecnologia e inovação visando à geração de novos produtos;
- Buscar apoio junto às universidades (UNIFEQB) para o desenvolvimento de biotecnologia local;
- 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 orgânicos e laticínios, fazendo uso de empresas de negócios que viabilizem a sua comercialização.



# OBJETIVOS E PROPOSTAS

## OBJETIVO V.IV: POTENCIALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES AGROPECUÁRIAS

■ DE ACORDO COM O CENÁRIO ATUAL:

### CONFIGURAÇÃO



Liderança microrregional consolidada na oferta de emprego, comércio, serviços e equipamentos.



Potencial polo médico e educacional.



Destaque para a presença de importantes instituições, boa infraestrutura de acesso, disponibilidade de pista de aviação.



Administração municipal comprometida com a atração de empregos qualificados.

### SETORES



Primazia do setor terciário na composição do PIB.



Recente desenvolvimento industrial, com a consolidação do Distrito Industrial e atração de indústrias e cursos técnicos e superiores.



Agricultura tem baixa participação no PIB.

## PROPOSTA 5.4.2. - DOTAR A ZONA RURAL DE INFRAESTRUTURA ADEQUADA

O desenvolvimento na qualidade e na produção depende de suporte adequado de infraestrutura viária, de transporte, de comunicação, telecomunicação, segurança, de controle da destinação final de resíduos e de saneamento básico. Para se alcançar a eficiência e a qualidade nas atividades agropecuárias devem ser adotadas as seguintes medidas:

- Dotar o sistema de vias vicinais de condições adequadas de trafegabilidade para o escoamento da produção, em especial para as seguintes: Estrada Vargem Grande; Estrada Pedro Damalio (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;
- Dotar a zona rural com rede de telecomunicação: internet, telefonia móvel, correio, de forma a permitir melhores condições para o desenvolvimento dos trabalhos de produção e de comercialização dos produtos;
- Implantar em conjunto com os proprietários e a Prefeitura um sistema de segurança, com instalação de câmeras, que coíbam 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;
- 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. 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. Por outro lado, deve-se ter cuidado especial com dejetos de animais, em especial de suínos e aves. Buscar a correta destinação de embalagens de agrotóxicos e lubrificantes, sucatas de maquinário agrícola e outros resíduos.

## PROPOSTA 5.4.3 - PRESERVAR AS CONDIÇÕES AMBIENTAIS

A recuperação e a preservação das condições ambientais passam pelo conhecimento das boas práticas, por avanços tecnológicos e por soluções inovadoras e eficientes, que ajudam os proprietários rurais com práticas de conservação do solo, recuperação de matas nativas e educação ambiental, em especial, para as situações de impacto que culturas de cana de açúcar, soja, milho, feijão, trigo, café, além das frutas como laranja, banana, uva possam causar ao meio ambiente, adotando medidas para:

- Controle de agrotóxicos: herbicidas, inseticidas, fungicidas podem provocar contaminação dos recursos naturais;
- Implantação de esgotamento sanitário em especial de rede coletora, fossa séptica, fossa rudimentar;
- Incentivo à geração de energia por meio da biogestão, de cogeração de energia produzida pela Usina Abengoa, para o uso de energia solar e de reuso da água.
- Incentivo para a recuperação ambiental das APPs e das nascentes, por meio de pagamento por serviço ambiental, por meio de programa de recuperação do solo e fornecimento de mudas.
- Incentivo aos proprietários para a demarcação de áreas de reserva legal, visando a criação de corredores ecológicos, priorizando a identificação de áreas por microbacia, em especial os tributários que mais contribuem com o Rio Jaguari-Mirim.
- Identificar para reservação de água e açudagem para estimular a produção de peixes (truta) como estímulo ao turismo.





# PROJETOS CATALISADORES

CIDADE COMPACTA

CENTRO ATRAENTE

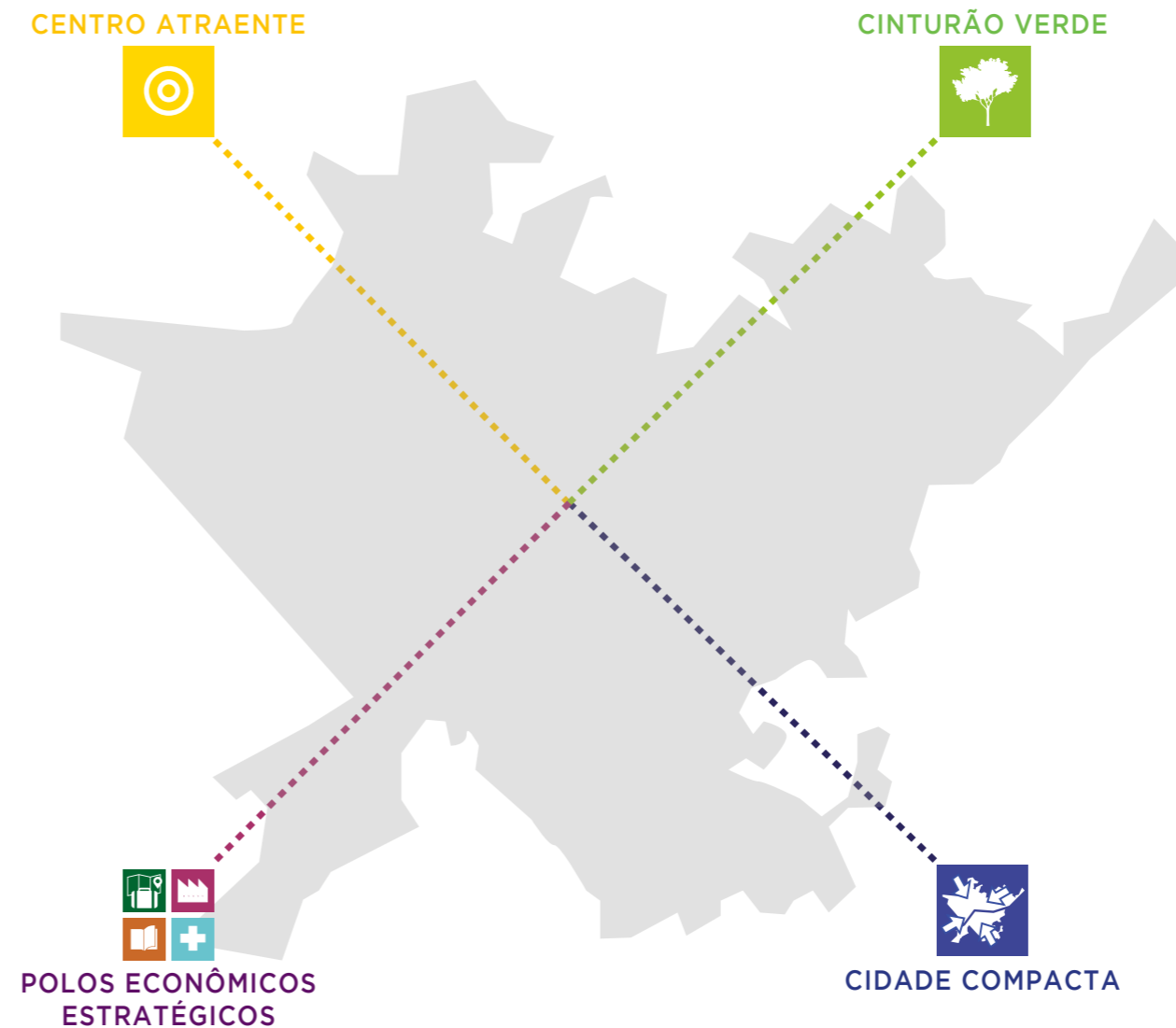
CINTURÃO VERDE

POLOS ECONÔMICOS ESTRATÉGICOS



# PROJETOS CATALISADORES

Os Projetos Catalisadores resultam de processo de debate com diversos segmentos da sociedade sanjoanense, e têm por finalidade apresentar as escolhas e as prioridades para se alcançar a São João da Boa Vista desejada em 2050. Os projetos catalisadores induzem as transformações em áreas selecionadas, agindo de forma transversal aos eixos estruturadores para reverter os processos de estagnação e de desequilíbrio. Como complementação às diretrizes estabelecidas para os Eixos Estruturadores, foram escolhidos com a perspectiva de fomentar as ações de caráter estratégico para o direcionamento do futuro da cidade. Os Projetos Catalisadores a seguir descritos, cujo desenvolvimento individual deverá contar com dotação orçamentária e com o compartilhamento de agenda com os demais níveis de governo, empresas e organizações de todos os setores que contribuíram para a sua definição, devem constituir a base conceitual da revisão do Plano Diretor e de planos específicos para alcançar, em 2050, a São João da Boa Vista desejada.





# CIDADE COMPACTA



# CIDADE COMPACTA

A cidade compacta caracteriza-se por um tecido físico, social e econômico eficiente, onde a curta distância entre atividades corresponde ao uso mais humano do espaço público, ao maior convívio entre cidadãos e a menores desperdícios de tempo e recursos no cotidiano de todos os habitantes. Os fatores-chave deste tipo de ambiente são a densidade, a mistura de usos e a democratização do espaço.

A estrutura de uma cidade compacta reflete-se na consolidação de concentrações de atividades privadas e públicas. Nesta lógica, o centro histórico usualmente assume o papel de maior relevância, conectando-se a uma rede de centralidades complementares com diferentes níveis de diversidade de usos, distribuídas territorialmente e conectadas por uma rede eficiente de transporte coletivo. Cada uma dessas centralidades é dotada de atividades institucionais públicas, praças, parques e atividades privadas, necessárias ao atendimento das necessidades cotidianas da população.

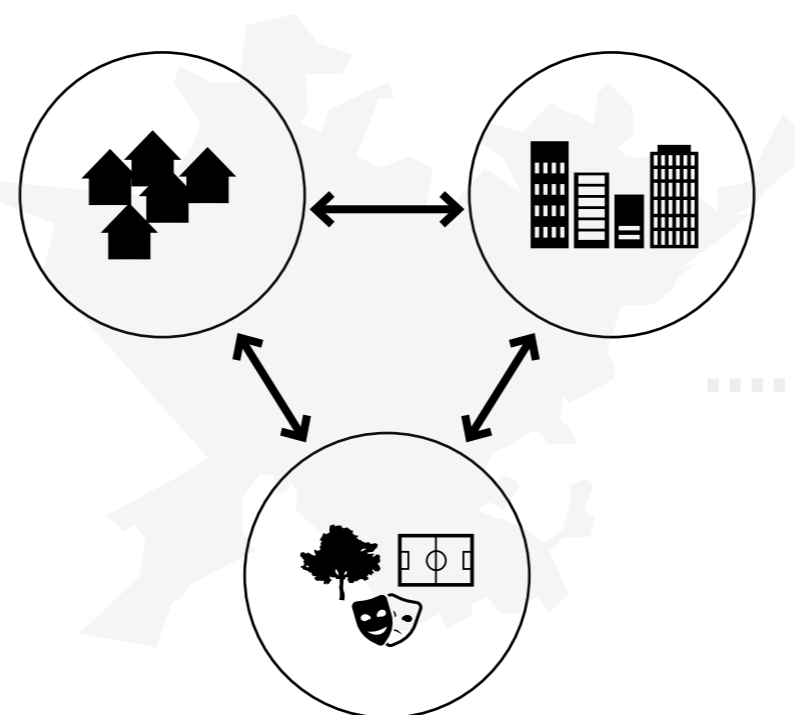
A maior mistura de usos significa criar espaços multifuncionais que estimulam a convivência das pessoas em diferentes ambientes. Atividades de negócios, de lazer, de cultura, de entretenimento e espaço de moradia oferecem oportunidades para o fortalecimento da identidade, da tolerância e do respeito mútuo. Adicionalmente, espaços multifuncionais reduzem as distâncias e o tempo de viagem, resultando em deslocamentos mais fáceis, práticos e baratos para o cidadão. De outra forma, quanto mais a população e as atividades estiverem concentradas no território (maiores densidades), maior a eficiência do transporte público e maior a mobilidade dessa população. Portanto, existe uma equação inversamente proporcional entre densidade e a distância total dos deslocamentos urbanos, desde que a mistura de usos seja efetiva.

O modelo de cidade compacta favorece a inserção de soluções ambientais e sociais que tornem as cidades mais sustentáveis, o que é um desejo global. A sustentabilidade das cidades é uma busca constante nas ações dos governantes, que se fortalecem com a adesão da população.

*“A cidade é uma matriz complexa e mutável de atividades humanas e efeitos ambientais... Planejar uma cidade autossustentável exige uma ampla compreensão das relações entre cidadãos, serviços, políticas de transporte e geração de energia... Cidade autossustentável reinterpreta e reinventa o modelo de cidade densa. As cidades densas, através de um planejamento integrado podem ser repensadas tendo em vista um aumento de sua eficiência energética, menos consumo de recursos, menor nível de poluição e, além disso, evitando sua expansão sobre a área rural. Deve-se investir na “cidade compacta” – uma cidade densa e socialmente diversificada onde as atividades econômicas e sociais se sobreponham e onde as comunidades sejam concentradas em torno das unidades de vizinhança”.*

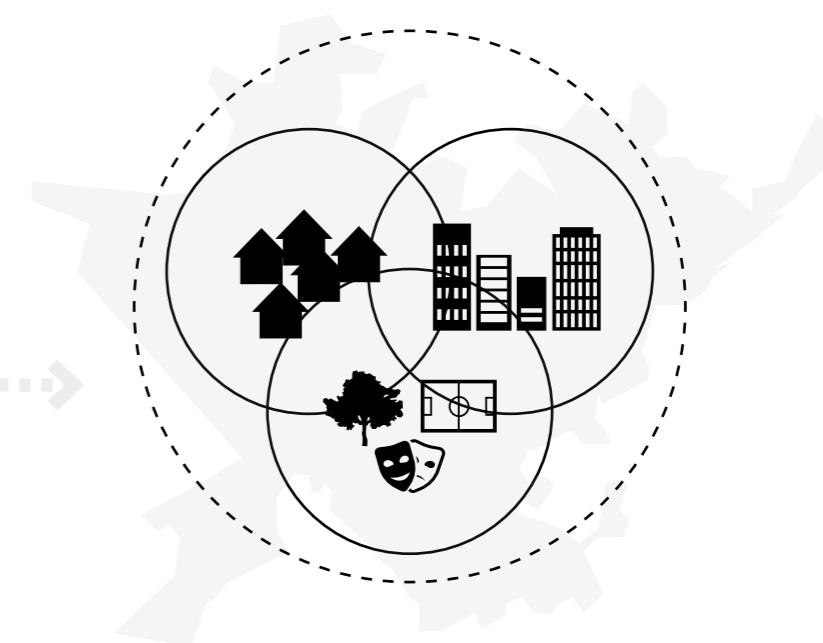
(Richard Rogers - Cidades para um Pequeno Planeta, trechos das páginas: 2/32 e 2/33).

CIDADE DE MÍNIMA DEMANDA POR TERRA	CIDADE COM ESPAÇOS PÚBLICOS DE USO DIÁRIO	CIDADE EM HARMONIA COM A NATUREZA	CIDADE INTEGRADA ÀS ÁREAS VERDES	CIDADE DE CONFORTO BIOCLIMÁTICO
CIDADE DE USO MISTO EQUILIBRADO	<b>CIDADE DE CURTAS DISTÂNCIAS</b>	CIDADE PARA PEDESTRES CICLISTAS E TRANSPORTE PÚBLICO	CIDADE DE SAÚDE, SEGURANÇA E BEM ESTAR	CIDADE COM CICLOS DE ÁGUA FECHADOS
CIDADE DE DESENVOLVIMENTO CONCENTRADO	CIDADE PARA PESSOAS	CIDADE COMO FONTE DE ENERGIA	CIDADE DE FORTE ECONOMIA LOCAL	CIDADE DE ESTILO DE VIDA SUSTENTÁVEL
CIDADE DE DENSIDADE ADEQUADA	CIDADE INTEGRADA AO ENTORNO	CIDADE DE MÍNIMO CONSUMO ENERGÉTICO	CIDADE INTEGRADA ÀS REDES GLOBAIS DE COMUNICAÇÃO	CIDADE DE IDENTIDADE CULTURAL E DIVERSIDADE SOCIAL



O ZONEAMENTO DAS ATIVIDADES INDUZ À UTILIZAÇÃO E DEPENDÊNCIA DO AUTOMÓVEL PARTICULAR

Fonte: Rogers e Gumuchdjian, 1997. FGMF, 2014



NÚCLEOS COMPACTOS REDUZEM AS DISTÂNCIAS E PERMITEM O DESLOCAMENTO A PÉ OU BICICLETA





## CIDADE COMPACTA

Hoje, a estrutura urbana de São João da Boa Vista apresenta-se fragmentada em quatro partes, cortada por rodovias estaduais, por ferrovia e cursos d'água. Uma ampla revisão da estrutura viária e de transporte e suas conexões, por meio de um plano de mobilidade, pode ajudar a minimizar esse efeito. Não obstante essa estrutura fragmentada, a cidade possui um Centro Histórico dinâmico e diversificado, e conta com boa rede de equipamentos educacionais e de saúde, expandindo-se ao sul devido aos novos loteamentos residenciais. A cidade possui, também, um polo industrial com grande competitividade, gerando emprego e renda qualificados, e uma ampla área rural com grande potencial de desenvolvimento.

A transformação de São João da Boa Vista em uma cidade compacta implica a identificação das unidades de vizinhança constituídas por centralidades existentes, que devem conter atividades diversificadas adequadas ao atendimento cotidiano da população residente nas imediações. À medida em que essas áreas sejam adensadas a partir de uma nova política de uso e ocupação do solo, essas centralidades devem ser coerentemente requalificadas e dotadas de equipamentos públicos e atividades diversificadas e especializadas. Da mesma forma, cumpre identificar centralidades que devem ser criadas ou induzidas para complementação de uma rede compatível com a densidade populacional estimada para cada região da cidade em 2050.

Nesse contexto, é de fundamental importância o reforço do Centro Histórico, que hoje já exerce papel de centralidade principal, devendo-se manter seu protagonismo no futuro. As demais centralidades devem sempre se posicionar hierarquicamente abaixo do Centro, buscando complementar em nível local a oferta de atividades de maneira a evitar uma competição com o Centro, esvaziando-o.

Para se alcançar a cidade compacta com mobilidade adequada e compatível com o desenvolvimento desejado para São João da Boa Vista em 2050, é necessário contar

com um Plano de Mobilidade que tenha como estrutura uma rede de transporte coletivo troncal, alimentada e articulada com meios de transporte coletivo de baixa capacidade por regiões da cidade, buscando dessa forma garantir a cobertura territorial e reduzir o tempo de viagem das pessoas aos diferentes destinos. Ainda com relação à rede de transportes coletivo merece atenção especial o modal ferroviário, que ladeia a cidade a oeste e norte, e atualmente é utilizado de forma insipiente como transporte de carga. Numa São João da Boa Vista de 2050, o trem pode vir a ser transformado em transporte de passageiros, fazendo uso de tecnologia mais avançada, com mais paradas no tecido urbano e conectando São João da Boa Vista a Águas da Prata e Poços de Caldas, de um lado e, de outro, conectando-se com Aguai e com a rede estadual com expansão prevista também para 2050. Nesta perspectiva, terá papel importante a definição da forma de inserção desta nova ferrovia ao grande Parque Linear ao longo dos Rios Jaguari-Mirim e da Prata. A viabilidade dessa transformação passa pela análise de contratos vigentes de concessão e do plano de expansão da malha ferroviária do Estado de São Paulo. Se for tecnicamente viável, no futuro, o seu aproveitamento total ou parcial, deverão ser realizados estudos de demanda e um desenho urbano do seu entorno que preveja as transposições, conexões com a malha urbana, usos complementares, dentre outros aspectos.

### PROPOSTAS DOS EIXOS ESTRUTURADORES RELACIONADAS AO PROJETO:

**GARANTIR ACESSO UNIVERSAL À MORADIA**

**PROMOVER ACESSO/USO AOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS**

**ELABORAR PLANO DE MOBILIDADE**

**PRIVILEGIAR O PEDESTRE**

**ESTIMULAR O TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO**

**ADEQUAR E OTIMIZAR A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO**

**RECONECTAR A CIDADE COM A FERROVIA**

**RESGATAR E REQUALIFICAR A REDE FERROVIÁRIA**

**IMPLANTAR GESTÃO DE TRÁFEGO**

**REDUZIR E LIMITAR A ÁREA DE EXPANSÃO URBANA**

**PROMOVER A OCUPAÇÃO DE VAZIOS URBANOS**

**ADAPTAR A CIDADE PARA A TERCEIRA IDADE**

**ADEQUAR E AMPLIAR CONEXÕES ESTRUTURAIS ENTRE BAIRROS**

**PROMOVER O CONVÍVIO URBANO**

**ESTIMULAR DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DAS ÁREAS PERIFÉRICAS**

**INDUZIR A DIVERSIDADE DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**

**INTEGRAR POLÍTICA DE USO DO SOLO COM A REDE DE TRANSPORTE**

**REQUALIFICAR E CONECTAR PASSEIOS E ESPAÇOS URBANOS EM REDE**

**CONECTAR AS DIFERENTES REGIÕES DA CIDADE**

**PROMOVER TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO**

**CRIAR SISTEMA CENTRALIZADO DE INFORMAÇÃO URBANA**

**PROMOVER TRANSPARÊNCIA, ACESSO A DADOS E PARTICIPAÇÃO**

## CIDADE COMPACTA

Uma vez que a matriz de modais de transportes coletivos e individuais atual é poluente, pode se dizer que, quanto mais compacta, menos dependente de transporte individual motorizado a cidade pode ser, menos trânsito ela teria e menos poluição atmosférica a assolaria. Assim, além de uma rede de transporte público bem desenhada, é fundamental também estimular o transporte ativo.

Na busca pela transformação da estrutura urbana de São João da Boa Vista devem-se, portanto, identificar as modificações necessárias na estrutura viária para a melhor conexão física entre os bairros, permitindo que as centralidades complementem-se ao invés de competir entre si. A avaliação das alterações dos itinerários de ônibus, as formas de integração de modais e de ações complementares (como sistema troncal-alimentado, transporte de bicicletas no ônibus, etc.), bem como a qualificação das calçadas, a introdução de programas de bicicletas compartilhadas e a expansão da rede cicloviária, são ações importantes. Considerando-se a escala da cidade, o estímulo a modais não-motorizados pode ser não apenas uma oportunidade de melhorar os deslocamentos, mas também a saúde da população e a qualidade do ar.

Assim, para se alcançar a compacidade desejada para São João da Boa Vista em 2050, deverão ser implementadas ações voltadas ao planejamento do sistema de transportes e ações relacionadas com a regulamentação urbanística para a indução de novos usos e ao adensamento com qualidade ambiental incentivando a produção de edificações sustentáveis, que poderão ser implementadas por meio de ações definidas pela política de planejamento e implementadas pela disponibilidade de recursos, como a seguir.

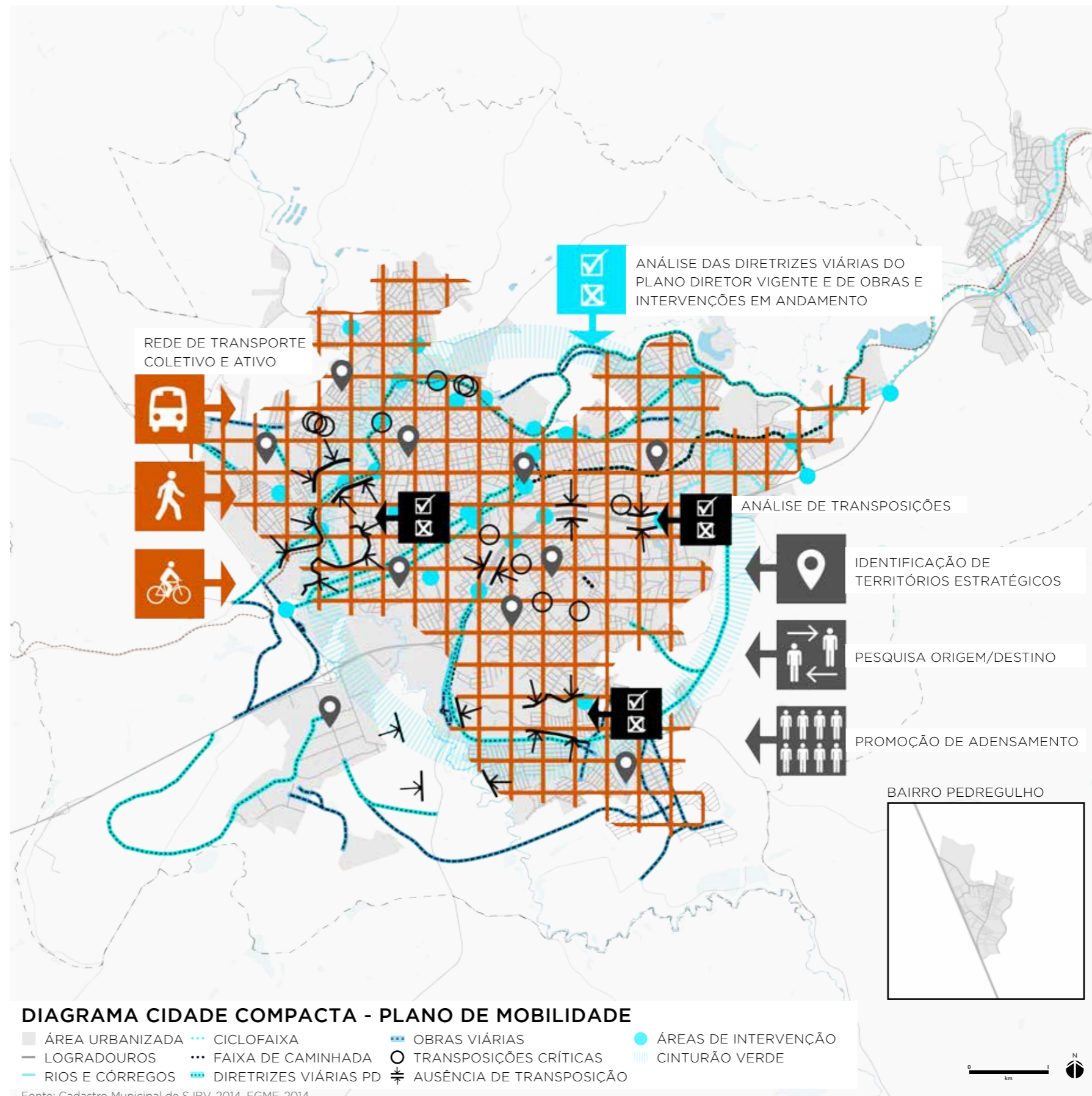


**ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE**

A elaboração do Plano de Mobilidade deverá definir a rede de transporte coletivo troncal e local, bem como as rotas para o transporte ativo (bicicletas), e ainda dimensionar a frota e a frequência adequada para atender as necessidades de deslocamento por diferentes motivos da população. Para tanto, é necessário identificar os territórios estratégicos (centralidades existentes ou a induzir) e contar com uma nova regulamentação do uso e ocupação do solo, assim como devem ser identificadas as áreas passíveis de adensamento populacional e as necessárias conexões entre os setores produtivos industrial e agropecuário.

A rede de transporte coletivo troncal será definida a partir da conexão do centro principal com as centralidades de bairro e com os pontos significativos de interesse econômico, social e turístico, definindo os itinerários das linhas de transporte coletivo troncal e das linhas de transporte coletivo local. Para o bom desempenho operacional do sistema de transportes deve-se adotar uma política tarifária que permita a utilização do mesmo bilhete para o deslocamento pelo transporte coletivo troncal e local, permitindo transferências entre os diferentes sistemas.

Os itinerários dos transportes coletivos deverão ser revistos e implementados na medida em que serão suprimidas as barreiras, implantadas as conexões e as complementações viárias, e bem como implantados os novos equipamentos públicos e usos privados geradores de maior atratividade. Para tanto, faz-se necessária uma visão cronológica de implantação dessas transformações viárias e equipamentos, modificando a rede de maneira orgânica e gradual. Paralelamente, deverão ser definidas a rede de ciclovias e ciclofaixas e os itinerários dos transportes coletivos de baixa capacidade que fazem a integração. A integração perfeita entre os modais, levando em consideração a sua implantação adequada no tempo, promoverá a redução do tempo de viagem e o estímulo ao uso do transporte coletivo pela população, reduzindo a demanda por transporte individual motorizado e a emissão de gases poluentes.

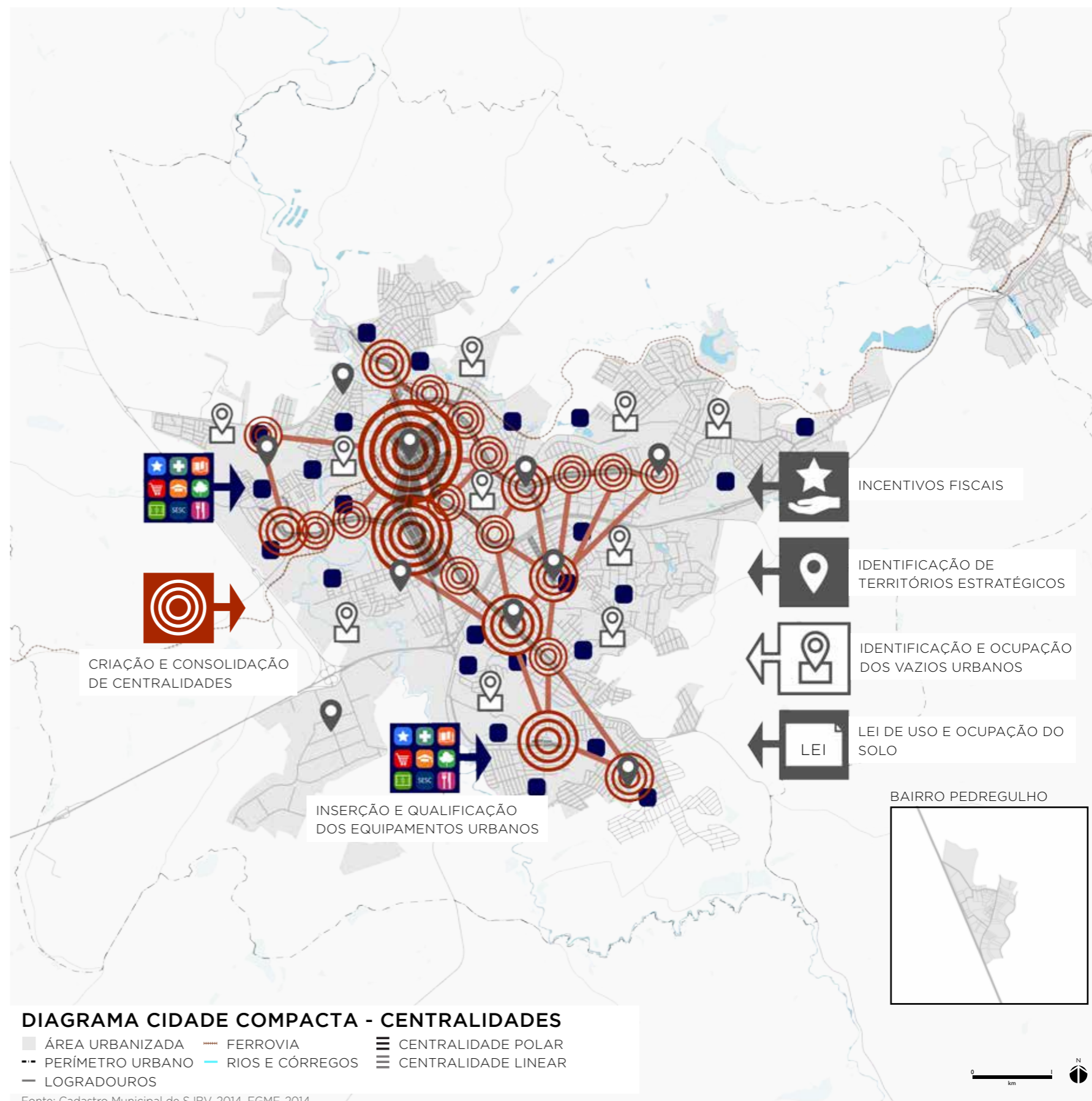


**REQUALIFICAÇÃO E CRIAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES**

Para a requalificação e criação de novas centralidades deve-se analisar o desempenho da rede troncal e local considerando as necessidades de complementação e indução de novas atividades em pontos específicos como resultado do adensamento populacional.

Nos loteamentos periféricos monofuncionais deverão ser identificadas as prioridades de implantação de equipamentos públicos nas áreas destinadas para esta finalidade nos loteamentos aprovados, avaliadas as áreas ainda vazias propícias para a ocupação de outras atividades privadas necessárias ao atendimento da população moradora, que devem ser estimuladas através de instrumentos indutores (fiscais ou urbanísticos) sempre que o mercado não estiver naturalmente inclinado a prover a diversidade almejada para aquela localidade. Neste sentido, a revisão da lei de parcelamento, uso e ocupação do solo (LPUOS), poderá definir as zonas centralidades nos tecidos existentes, admitindo-se parâmetros urbanísticos diferenciados (taxa de ocupação e maior coeficiente de aproveitamento). Para a indução de novas centralidades, a revisão da LPUOS deverá permitir a delimitação de núcleos comerciais em novos projetos de loteamentos, sempre em coordenação com a demanda prevista e a estrutura de centralidades da cidade como um todo. Ainda para estimular a alteração de uso em áreas periféricas monofuncionais, onde atividades comerciais e de prestação de serviços sejam permitidas, a Prefeitura poderá conceder incentivos fiscais, como a isenção do IPTU por tempo determinado ou pacotes de isenção de ISS para as atividades demandadas.

O processo de estruturação de uma cidade mais compacta é gradual. Com o desenvolvimento dos polos de educação, de saúde e tecnológico, como veremos adiante, haverá novas demandas habitacionais, de comércio, serviço e equipamentos; os vazios urbanos serão gradativamente ocupados, gerando novos eixos com concentração de atividades, promovendo-se também o adensamento (previsto na LPUOS) por novas edificações, que devem ser orientadas para o desenvolvimento sustentável (edifícios sustentáveis com redução de consumo de energia, de água, telhado verde, dentre outras possibilidades técnicas); e novas áreas verdes e de lazer serão conectadas com a rede de espaços verdes públicos. Dessa forma, a rede de centralidades será estruturada aos poucos, devendo a prefeitura rever permanentemente as alterações necessárias à rede de transporte coletivo. Busca-se, neste ciclo, as adequações da rede de transporte coletivo troncal de forma a atender a rede de centralidade ampliada, promovendo, inclusive, a ampliação da rede de ciclovias e ciclofaixas e buscando parcerias para a implantação de áreas para abrigar bicicletas públicas.



**INTEGRAÇÃO DA FERROVIA À CIDADE, À REDE DE TRANSPORTE E AO PARQUE LINEAR**

A rede de centralidade será ampliada, incluindo conexões com o meio rural, inclusive por meio de uma rede de transporte coletivo troncal e local integrada, podendo ser reforçada por conexões intraurbanas por meio da incorporação da ferrovia como um modal de transporte de passageiro.

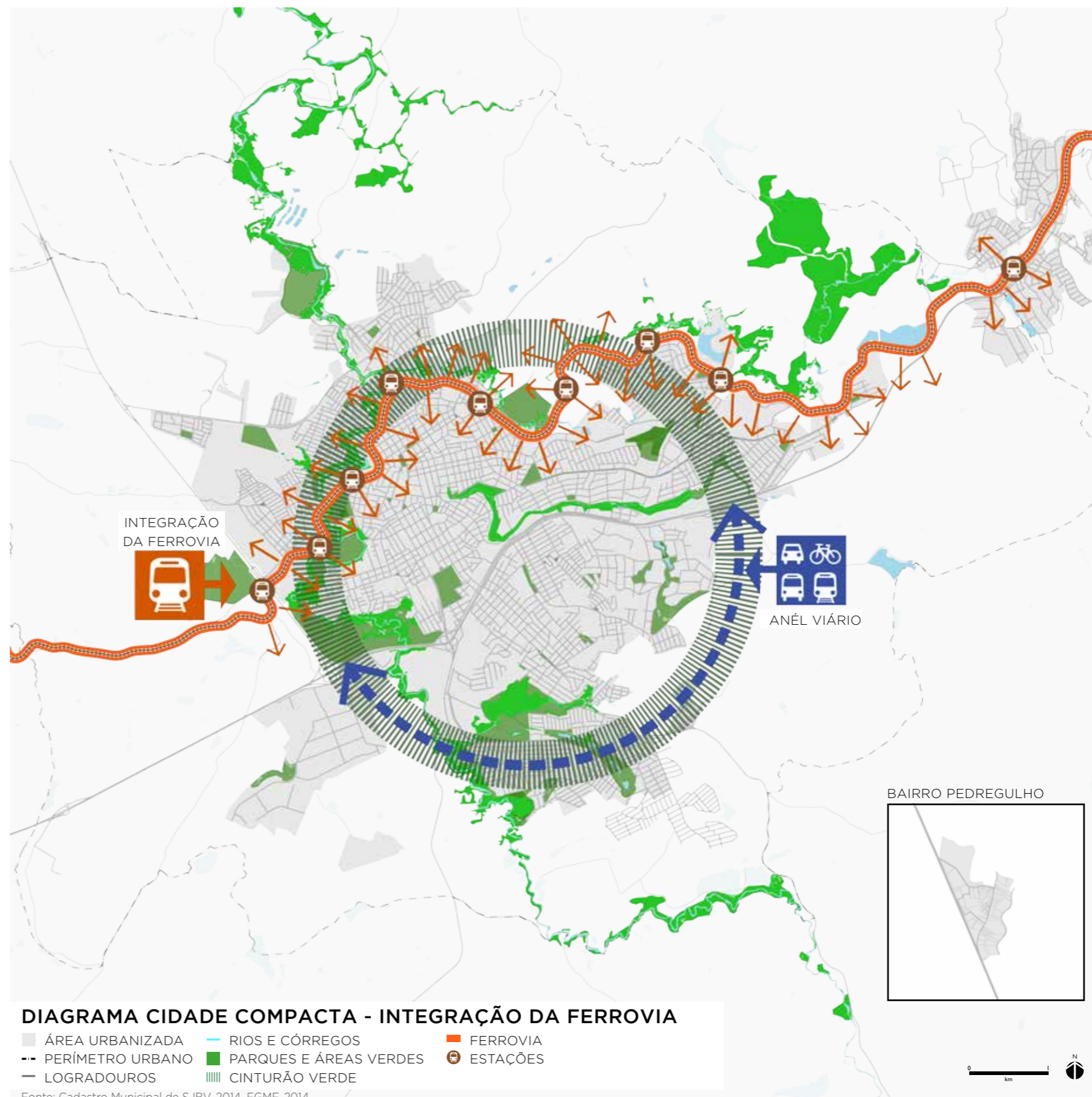
Nesse sentido, deverão ter sido finalizados os entendimentos junto às demais instâncias governamentais para a transformação da rede ferroviária em novo modal de transporte de passageiro, integrando Poços de Caldas com Aguai e o sistema de transporte de passageiros do Estado.

Neste ciclo merece muita atenção a forma de integração da ferrovia ao grande parque que se desenvolve ao longo dos Rios Jaguari-Mirim e da Prata, de forma a promover requalificação no tecido urbano de contato com a ferrovia e o parque.

Finalmente, nesta fase estarão em andamento as intervenções de ocupação de vazios urbanos, a recuperação áreas ambientais ao longo dos corpos d'água e do parque linear e o adensamento de áreas estratégicas da cidade, sobretudo próximas às centralidades. Os serviços de transportes coletivo deverão cobrir todo o perímetro urbano e parte do território rural, incluindo a integração e conexão com transporte ativo.



Fonte: Prefeitura de SJBV





**CENTRO ATRAENTE**



## CENTRO ATRAENTE

Baseando-se no fato de que São João da Boa Vista é uma cidade bonita e agradável, e observando o desejo de redução do transporte motorizado e poluição, recomenda-se reforçar o Centro Histórico como principal âncora de aglutinação de comércios e serviços diversificados e repensar seus espaços. A consolidação do centro histórico passa, igualmente, pelo fortalecimento das instituições públicas e manutenção da sua vitalidade por meio do estímulo à ocupação por uso residencial.

Um plano de melhoria das calçadas e praças, com eixos prioritários conforme a atividade econômica e a densidade habitacional pretendidas poderia significar uma paisagem urbana ainda mais interessante, ao mesmo tempo em que estimularia o deslocamento a pé ou de bicicleta. Para tanto, é fundamental que os espaços públicos sejam ativados com eventos e atividades esportivas e culturais de dia e de noite, os trajetos sejam animados por fachadas ativas, arborizados, sombreados e equipados com mobiliário urbano adequado. Ainda, é importante uma boa iluminação, câmaras e policiamento para manter elevados níveis de segurança.

Um caminho para estruturar um tecido urbano eficiente, nesse sentido, seria estabelecer uma rede de espaços de lazer e descanso de diferentes escalas, para que os deslocamentos na cidade estejam contemplados por bancos, espaços sombreados, pocket parks e parklets dentro de uma malha abrangente e bem distribuída desses equipamentos.

Buscando tornar o Centro mais atraente, deve-se promover a recuperação e valorização dos edifícios de valor histórico e cultural por meio de novos usos, ampliando a agenda cultural da cidade e deve-se, igualmente, estimular a diversificação das atividades comerciais e de prestação de serviços, priorizando a instalação de infraestrutura de tecnologia e informação, fortalecendo dessa forma o polo econômico. E, finalmente, identificar áreas de intervenção urbana, em especial aquelas com ocupação inadequada ou sujeitas a riscos de alagamento, nas proximidades do córrego São João, que poderão passar por projeto de desenho urbano, que recupere e valoriza as margens do córrego São João, ampliando as áreas de preservação permanente e mais adequadas ao convívio da população.

Entende-se que a valorização do Centro poderá se desenvolver por meio de ações descritas a seguir.

### PROPOSTAS DOS EIXOS ESTRUTURADORES RELACIONADAS AO PROJETO:

ADAPTAR A CIDADE PARA A TERCEIRA IDADE

PROMOVER ACESSO/USO AOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

PROMOVER O USO E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL

PROMOVER A PRODUÇÃO E DIFUSÃO DAS PRODUÇÕES ARTÍSTICAS

REQUALIFICAR E CONECTAR PASSEIOS E ESPAÇOS URBANOS EM REDE

GARANTIR MISTURA DE USOS DA ÁREA CENTRAL

RESGATAR E REQUALIFICAR A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ASSEGURAR A QUALIDADE AMBIENTAL DOS ESPAÇOS URBANOS

REQUALIFICAR EDIFÍCIOS HISTÓRICOS COMO EQUIPAMENTOS E REFERÊNCIAS

ESTIMULAR O CONVÍVIO URBANO EM ESPAÇOS PÚBLICOS

RECONNECTAR A CIDADE COM A FERROVIA

RECUPERAR AS APPs SUJEITAS À INUNDAÇÃO

INDUZIR A DIVERSIDADE DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

FOMENTAR O EMPREENDEDORISMO

FOMENTAR PRÁTICAS PARA UMA CIDADE CRIATIVA

IDENTIFICAR PONTOS NOTÁVEIS E REFERENCIAIS DA PAISAGEM URBANA

CRIAR PROGRAMA DE FORMAÇÃO CULTURAL E ESPORTIVA



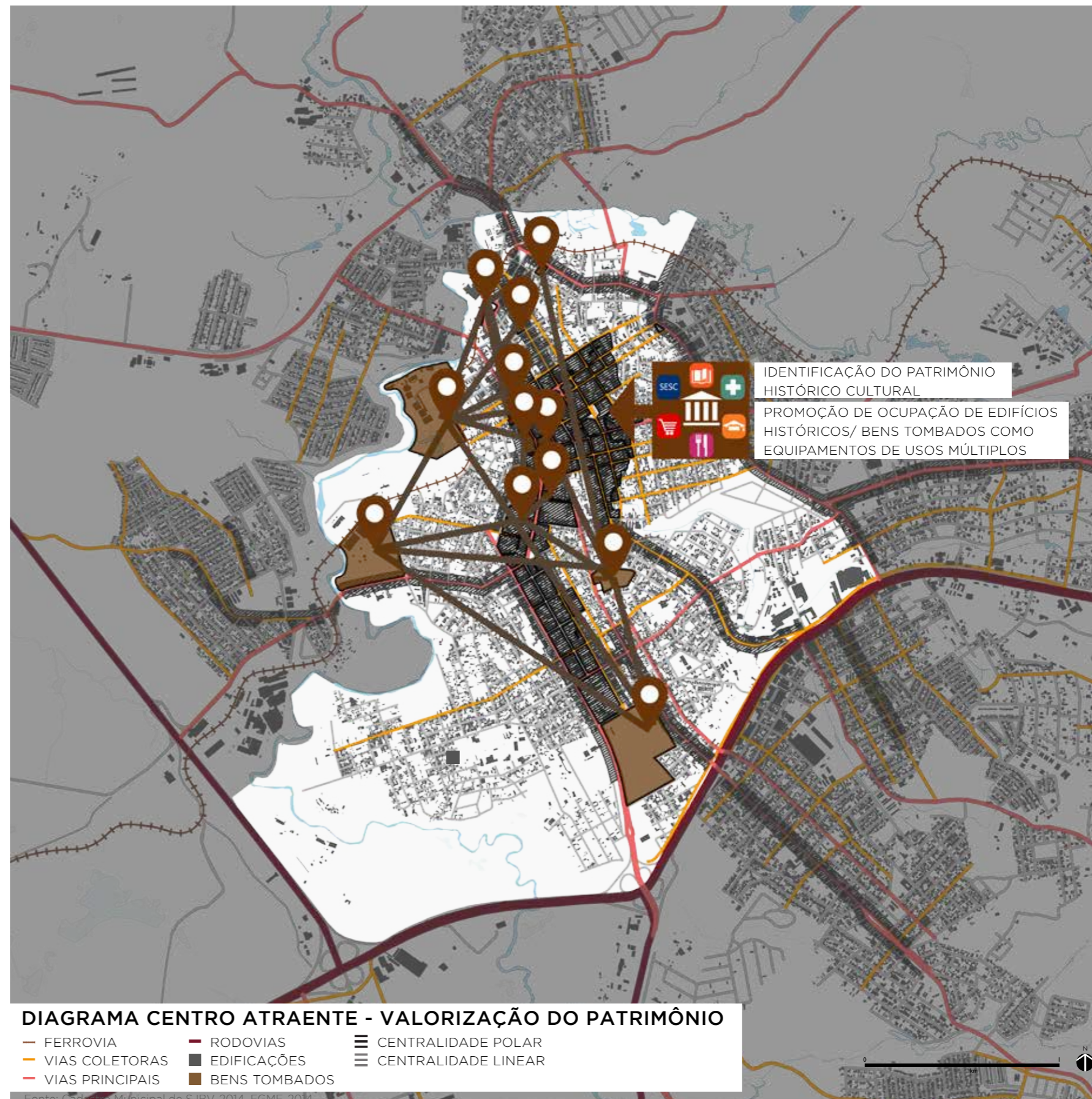
## CENTRO ATRAENTE

### VALORIZAÇÃO DO CENTRO E DE SEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Deve-se identificar os equipamentos e imóveis de patrimônio histórico contidos na região central da cidade, estabelecendo diretrizes para uma melhor conectividade entre eles. Isso passa, em primeira instância, pela promoção de atividades de interesse público nos imóveis desocupados, que podem ser de diferentes naturezas: administração pública, cultura, lazer, educação, empreendedorismo, podendo para tanto contar com parceria público-privada, dentre outras formas de promover a utilização desses imóveis.

A rede constituída por esses 'elementos significativos' será a estrutura que norteará as melhorias prioritárias nos espaços urbanos entre eles. O redesenho de calçadas, implantação de mobiliário urbano, arborização e ajardinamento e iluminação são algumas das melhorias possíveis que devem se somar à animação do espaço com fachadas ativas e pela indução à ocupação de lotes vazios. É importante, identificar junto à população quais os problemas no uso desses espaços e colher contribuições de como podem ser melhorados.

Ademais, o adensamento populacional deve ser estimulado, garantindo que o tecido central seja usado em todos os horários, por pessoas diferentes e para distintas finalidades. O uso dos espaços urbanos para o encontro, o lazer e socialização depende da mistura de população residente e flutuante.



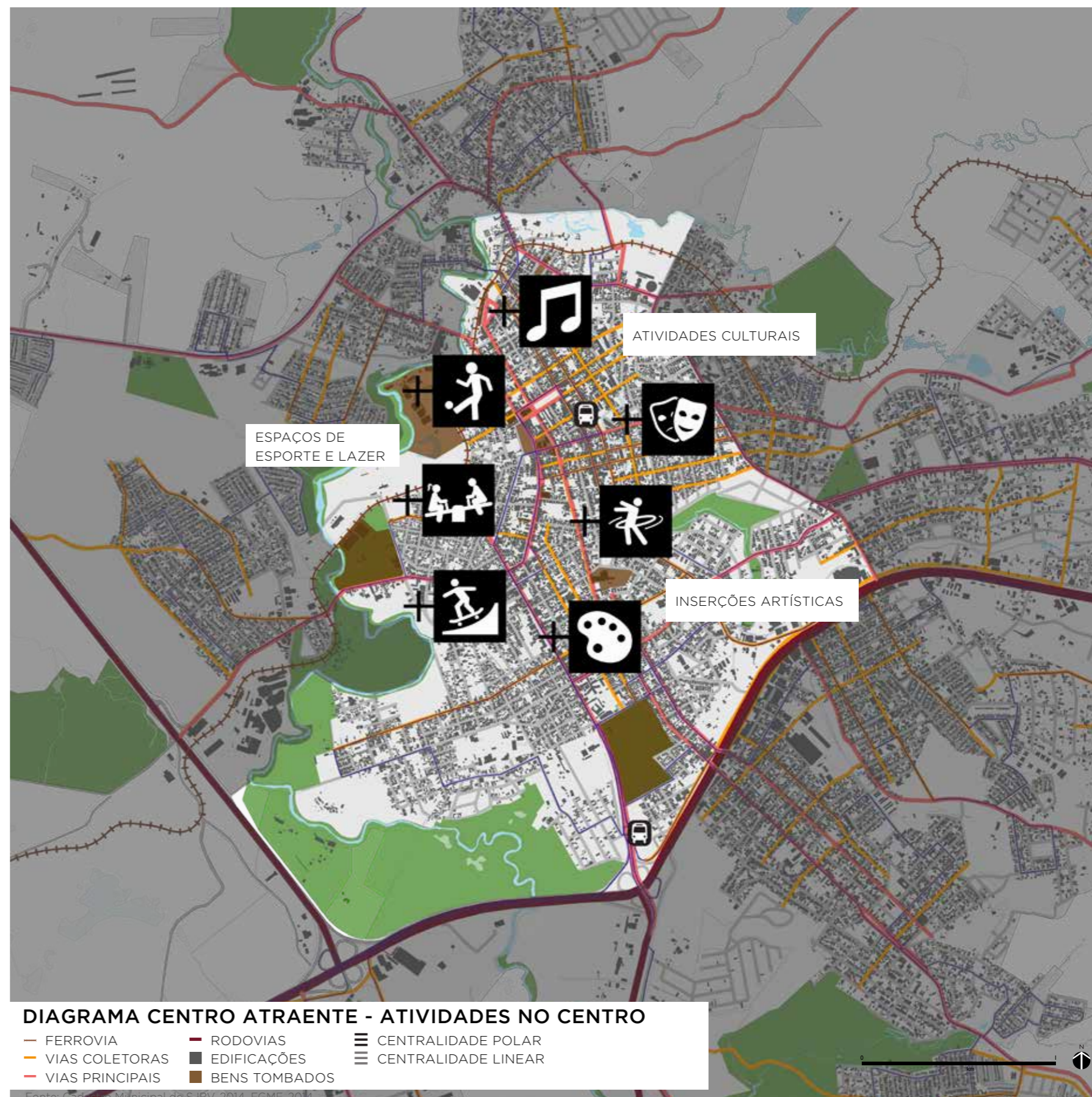
# CENTRO ATRAENTE

## DINAMIZAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE ATIVIDADES NO CENTRO

A dinamização do espaço central deve ser buscada não só pela mistura e diversidade de atividades mas também pela programação das atividades que possam ser desenvolvidas nos espaços privados e públicos. A implantação e incentivo do uso do espaço público com inserções artísticas, percursos culturais e de compras, a dinamização dos bens tombados ou preservados por meio de atividades culturais ampliando a agenda cultural da cidade e a criação de "espaços públicos temporários", como a interrupção temporária de tráfego de veículos em ruas específicas durante o final de semana, são formas de ativar o espaço público e atrair pessoas.

Para manter o centro ativo permanentemente é importante estimular o adensamento habitacional, oferecendo oportunidades também para abrigar um contingente de jovens estudantes atraídos pelas novas instituições de ensino superior que integram o polo de educação. Os estímulos para a ampliação do uso residencial no centro devem ser contemplados na revisão da lei de parcelamento, uso e ocupação do solo, que deve estimular a diversidade de tipologias habitacionais que favoreça a mistura de classes e perfil familiar.

Outro aspecto importante na infraestrutura física do centro é a transformação dos demais espaços públicos, por meio de melhorias de comunicação e sinalização, alargamento de calçadas, ciclovias, iluminação e arborização, entre outros.



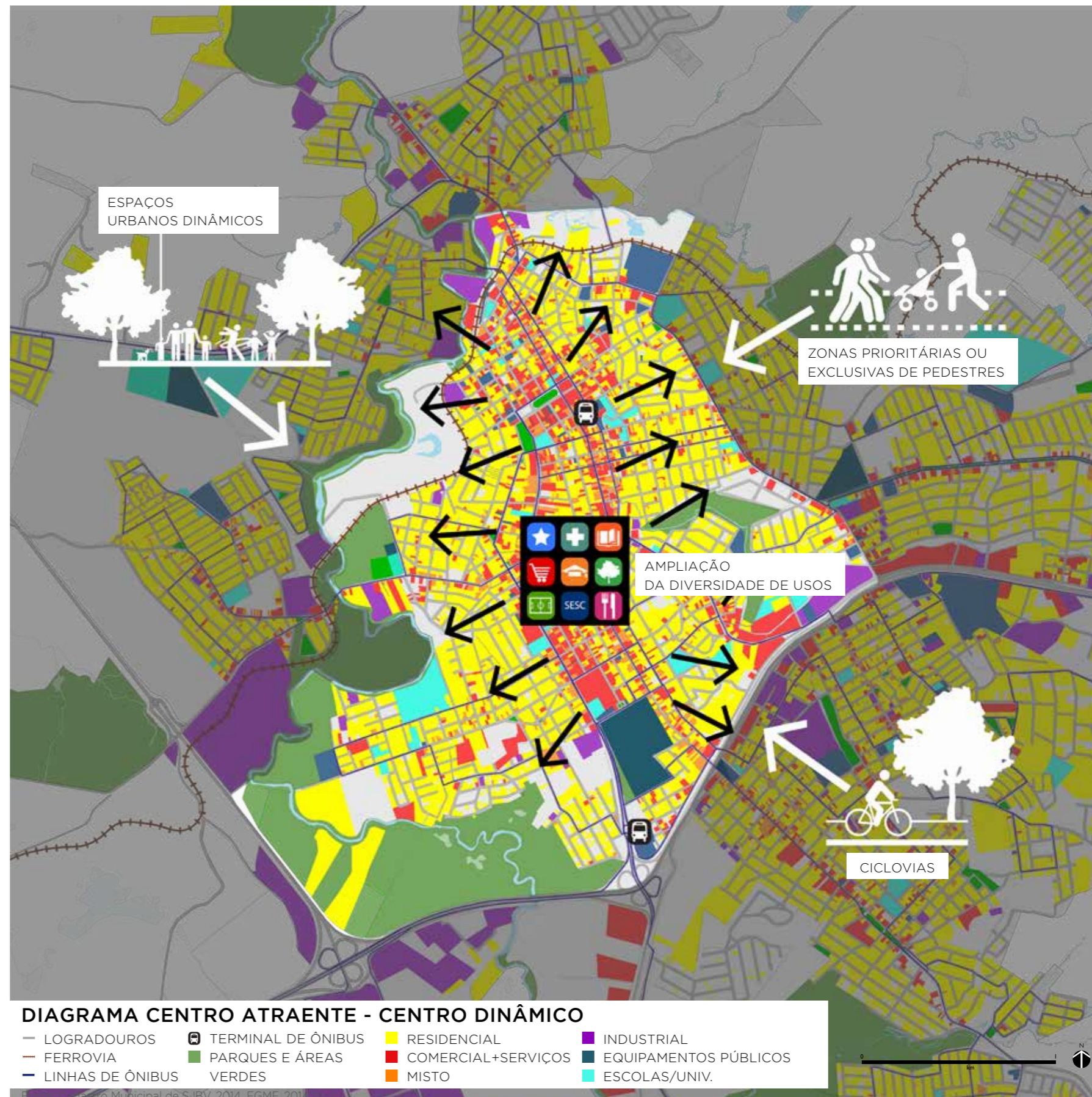
# CENTRO ATRAENTE

## MANUTENÇÃO DO CENTRO DINÂMICO

Deve-se avaliar as novas necessidades, em função do adensamento da cidade e de novas demandas que possam implicar em transformações dos espaços públicos para abrigar nova programação. Podem-se também, incorporar definitivamente alguns programas e melhorias testados nos ciclos anteriores como parklets e ruas temporárias que podem converter-se em alargamentos de calçadas e criação de zonas prioritárias ou exclusivas de pedestres.

Para tanto, devem ser identificadas as áreas privadas subutilizadas, avaliando as formas mais adequadas para que sejam aproveitadas, seja por meio de intervenção urbana, seja por outras formas de estímulos fiscais ou urbanísticos, que possam ser concedidos de forma que cumpram a sua função ativa na área central da cidade.

Finalmente, neste ciclo sugere-se o levantamento de áreas de interesse público para manter o centro dinâmico, seja para aproveitá-las em atividades de cunho social, paisagístico ou cultural no formato de PPP ou, mesmo, por ação direta da municipalidade através de Decreto de Utilidade Pública e posterior desapropriação.





# CINTURÃO VERDE





## CINTURÃO VERDE

Busca-se com este Projeto Catalisador criar um grande parque ao longo do rio Jaguari-Mirim ao norte da mancha urbana, incluindo o rio da Prata e integrando o leito ferroviário, que poderá ser convertido futuramente em transporte de passageiros. O parque teria continuidade a oeste ao longo do Rio Jaguari-Mirim, interligando-se à via-parque à leste e, assim, constituindo um grande cinturão verde que terá como função a contenção da expansão urbana, a preservação do meio ambiente e da paisagem e criando um elemento singular na identidade e na estrutura espacial de São João da Boa Vista.

A conformação desse parque será realizada por meio da integração de áreas de preservação permanente ( no caso do Rio Jaguari-Mirim a 50 m das margens e, dos demais rios, 30m) e pela incorporação de áreas arborizadas situadas nas suas proximidades. Este grande parque que forma o cinturão verde da cidade na paisagem deverá ser equipado por atividades esportivas, culturais, de recreação e lazer, para o uso cotidiano da população.

Além desse parque, outras áreas como açudes, lagos e represas devem ser integradas como elementos de água estruturadores da paisagem e propícias ao lazer da população. A assinatura de convênio com a Sabesp para a construção de uma barragem junto ao entroncamento de estradas a sudoeste da Cidade constitui em elemento de qualificação do tecido urbano voltado ao uso de lazer e contemplação.

Busca-se com este projeto catalisador integrar as faixas de domínio de rodovias e ferrovias que cortam o tecido urbano, identificando áreas arborizadas nas suas proximidades, contribuindo para a integração desses elementos ao sistema de áreas verdes, possibilitando o desenvolvimento de projetos de reurbanização que integrem esses espaços ao tecido urbano de forma harmoniosa.

Para a delimitação do parque linear Jaguari-Mirim e da Prata são necessárias várias ações que deverão ser desenvolvidas em função das prioridades orçamentárias para alcançar a conformação desse grande cinturão verde na paisagem de São João da Boa Vista em 2050.

### PROPOSTAS DOS EIXOS ESTRUTURADORES RELACIONADAS AO PROJETO:

PROMOVER ACESSO/USO AOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NO PARQUE

IDENTIFICAR E PRESERVAR O PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DO PARQUE

ESTIMULAR O USO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PARA A PRODUÇÃO E DIFUSÃO DAS PRODUÇÕES ARTÍSTICAS

ESTIMULAR O CONVÍVIO DAS PESSOAS EM DIFERENTES ESPAÇOS DO PARQUE

CONECTAR AS DIFERENTES REGIÕES DA CIDADE

PRESERVAR A MATA CILIAR DOS RIOS E CÓRREGOS DO PARQUE

MANTER A QUALIDADE DAS ÁGUAS DOS RIOS E CÓRREGOS DO PARQUE

ASSEGURAR A QUALIDADE AMBIENTAL DOS ESPAÇOS URBANOS

GARANTIR A ACESSIBILIDADE AO PARQUE POR TRANSPORTE COLETIVO

GARANTIR A ACESSIBILIDADE À PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS

CRIAR PERCURSOS E CAMINHOS PARA O PEDESTRE

CRIAR CIRCUITO PARA CICLOVIAS

ADEQUAR E AMPLIAR CONEXÕES ESTRUTURAIS ENTRE BAIROS

CRIAR CORREDORES ECOLÓGICOS AO LONGO DOS RIOS

TORNAR OS RIOS E CÓRREGOS VIVOS

PRESERVAR ÁREAS COM COBERTURA VEGETAL

RECONECTAR A CIDADE COM A FERROVIA

IDENTIFICAR E INTEGRAR ELEMENTOS DE ÁGUA ESTRUTURADORES

CRIAR PROGRAMA DE FORMAÇÃO CULTURAL E ESPORTIVA





## CINTURÃO VERDE

### IMPLEMENTAÇÃO DO PARQUE LINEAR JAGUARI-MIRIM E DA PRATA E INTEGRAÇÃO DE PARQUES E ÁREAS VERDES

Deverão ser delimitadas as áreas de preservação permanente de 50 metros de ambas as margens do Rio Jaguari-Mirim e de 30 metros de ambas as margens do Rio da Prata e de seus afluentes, definindo, dessa forma, a abrangência e o perímetro do Parque Linear Jaguari-Mirim e da Prata.

Deverão ser identificadas as áreas arborizadas, praças e parques situados nas proximidades que possam ser incorporados ao perímetro do Parque Linear Jaguari-Mirim e da Prata, assim como as áreas sujeitas a alagamentos e de topografia inadequada para ocupação urbana, para que possam ser utilizadas apenas para atividades esportivas ou de lazer do parque.

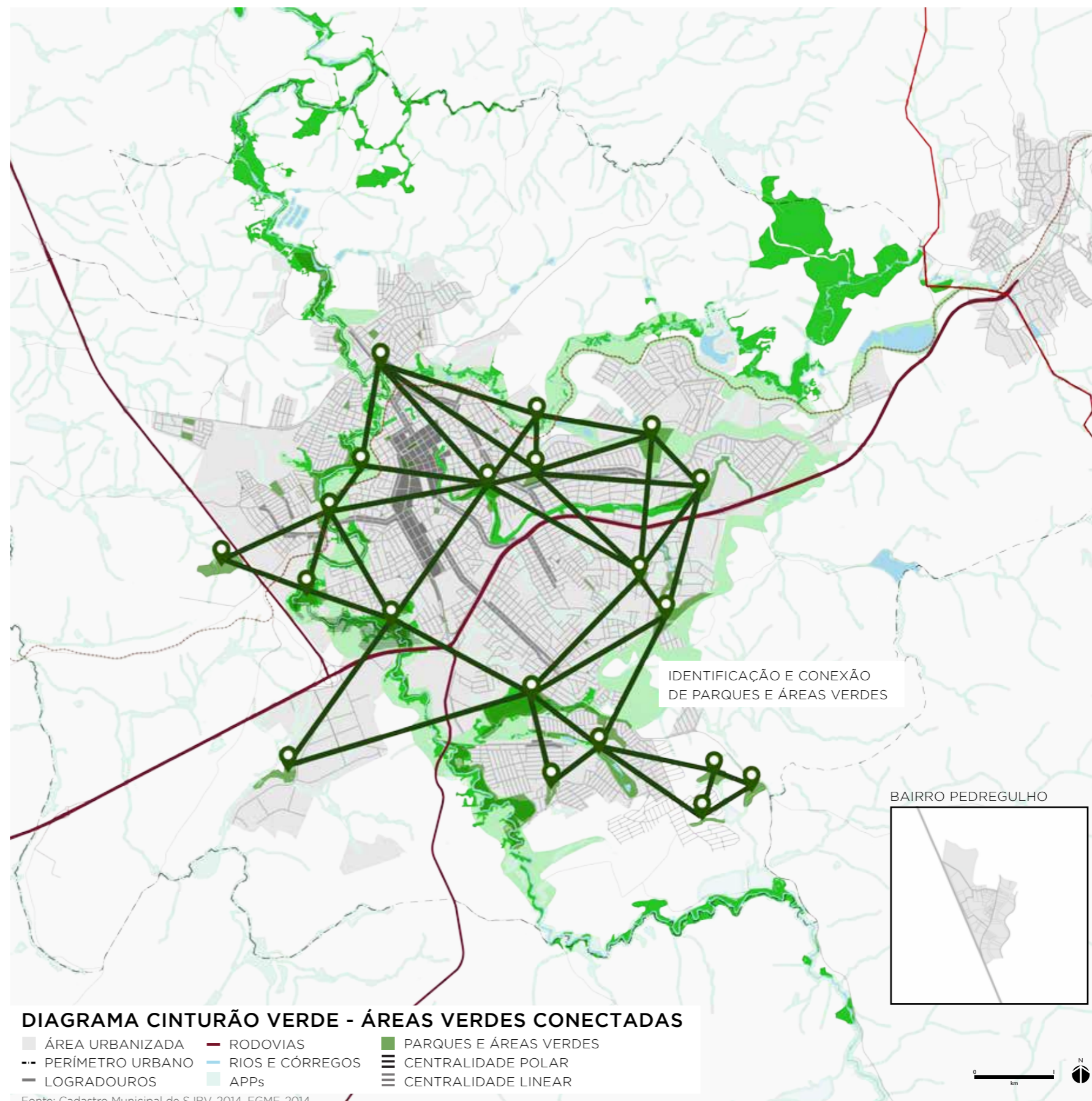
Outro aspecto relevante é identificar as conexões do Parque com o sistema viário estrutural, as vias de acesso, os pontos de parada de transporte coletivo, as necessárias transposições sobre os rios que fazem a conexão entre bairros, apontando as melhorias viárias para a segurança dos pedestres e usuários dos parques.

Os equipamentos contidos ou situados nas imediações do parque devem ser conectados ao parque, apontando, inclusive, as alterações que podem ser feitas no tecido urbano para a harmoniosa integração desses equipamentos.

Deverão ser levantados os terrenos públicos e as propriedades dos terrenos privados contidos nas áreas de preservação permanente lindeiras aos rios Jaguari-Mirim e da Prata contidas no perímetro, para posterior incorporação ao parque. Para tanto, é importante identificar os instrumentos de política urbana adequados para a incorporação desses terrenos (sobretudo os privados), seja por desapropriação, seja por transferência do direito de construir para outro imóvel (mediante doação do terreno para integrar o parque), por permuta, ou por projeto de interesse público por parceria público privada, entre outros.



Fonte: Flickr





# CINTURÃO VERDE

## IMPLEMENTAÇÃO DE CONEXÕES DE DIFERENTES MODAIS PARA MELHORIA DA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

É imprescindível a elaboração de um projeto urbanístico que estabeleça a circulação interna para pedestre, ciclistas e veículos e indicando a acessibilidade por transporte coletivo. Tal plano deverá indicar 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.

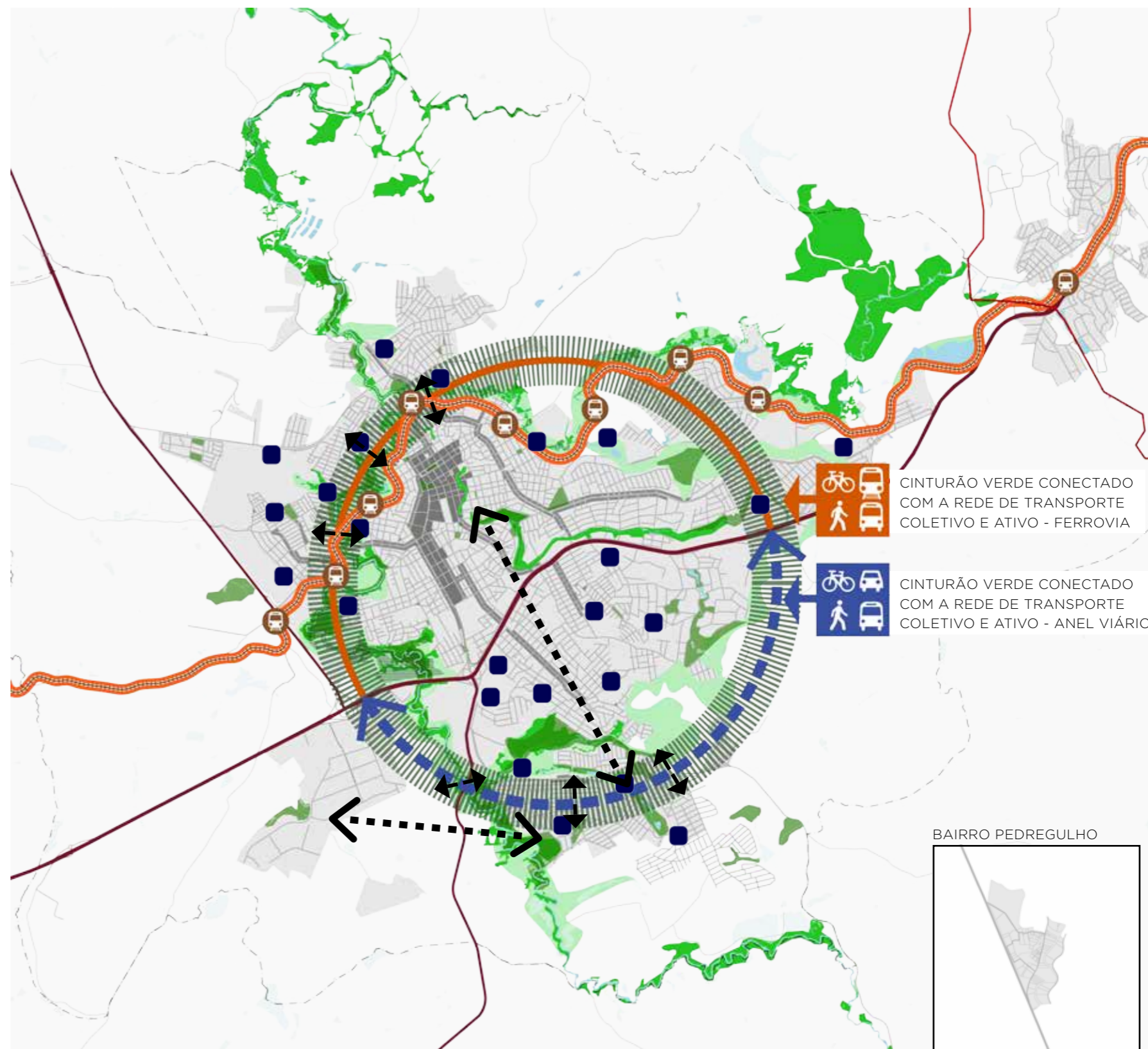
O projeto urbanístico deverá também apontar as intervenções necessárias em áreas sujeitas à inundação lindeiras aos cursos d'água que estão ocupadas por diferentes atividades e sujeitas a risco, avaliando inclusive a possibilidade de transferência dessas atividades para outro local. Deverá, igualmente, 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.

Neste ciclo deve-se, também, implantar as conexões entre o parque com os bairros lindeiros, dispondo de circuitos de pedestre e de bicicletas, contando com espaços destinados a bicicletas de aluguel, facilitando o acesso e o uso do parque pela população moradora em diferentes pontos da cidade.

O parque deve ter acesso em diferentes pontos e estar conectado aos sistemas de transporte coletivo, urbano e interurbano, e inclusive levando em conta a possibilidade de conversão do ramal ferroviário existente para se conectar a linha de passageiros que, segundo o programa de expansão da rede ferroviária do Estado, deverá chegar a Aguaiá.

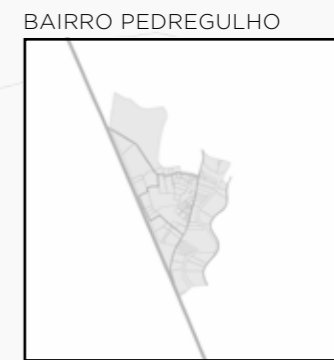


Fonte: Flickr



CINTURÃO VERDE CONECTADO COM A REDE DE TRANSPORTE COLETIVO E ATIVO - FERROVIA

CINTURÃO VERDE CONECTADO COM A REDE DE TRANSPORTE COLETIVO E ATIVO - ANEL VIÁRIO



### DIAGRAMA CINTURÃO VERDE - MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

- ÁREA URBANIZADA
- FERROVIA
- RODOVIAS
- ≡ CENTRALIDADE POLAR
- ≡ CENTRALIDADE LINEAR
- PARQUE LINEAR
- PARQUES E ÁREAS VERDES
- ▨ CINTURÃO VERDE
- COMPLEMENTARIEDADE
- CONECTIVIDADE
- INSERÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE EQUIPAMENTOS URBANOS

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







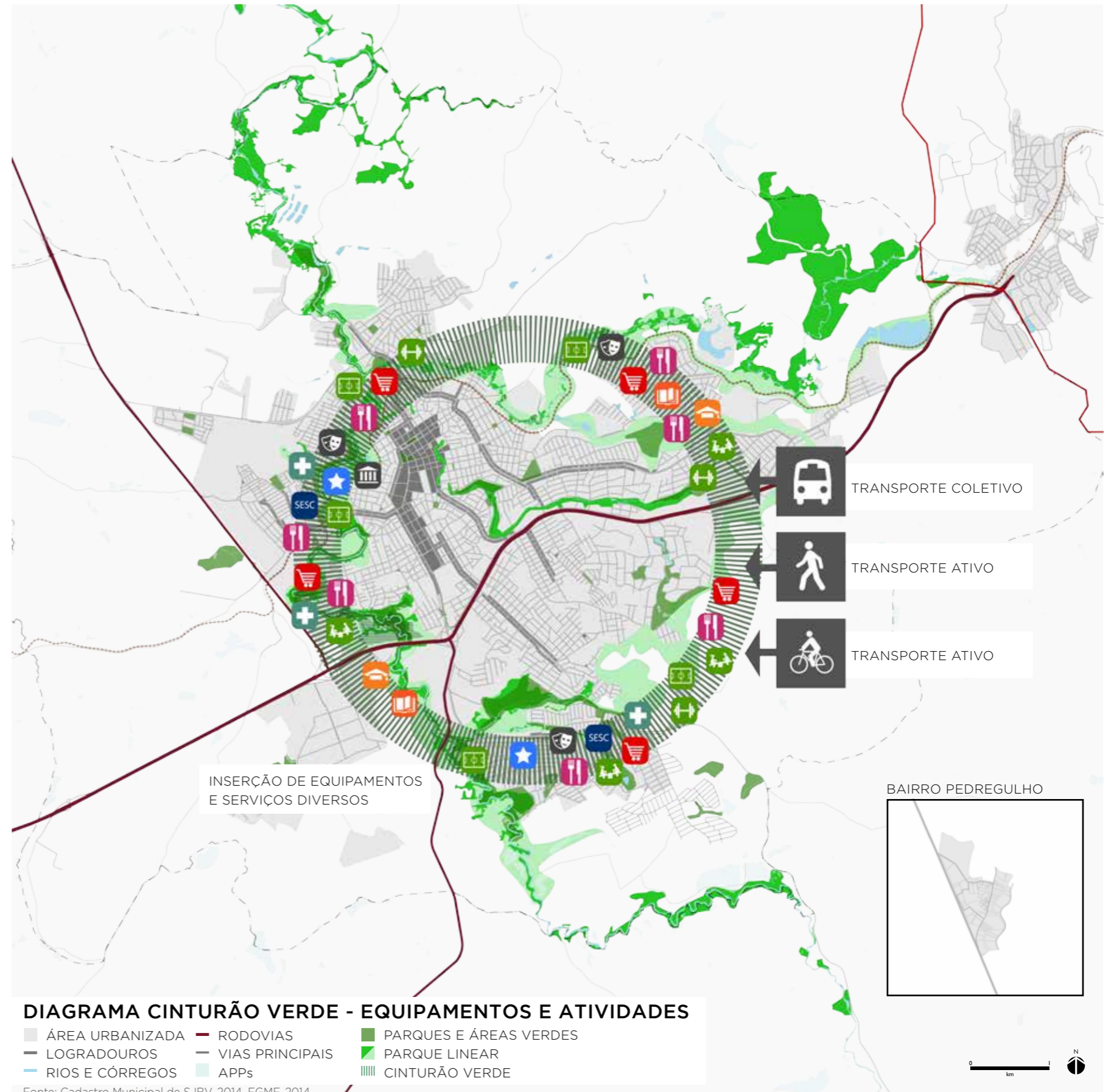
# CINTURÃO VERDE

## IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E ATIVIDADES EM TODO O CINTURÃO VERDE

Com base no projeto urbanístico do Parque Linear, deve-se definir o conjunto de edificações destinadas a equipamentos culturais, esportivos, de recreação, espaços para eventos e exposições. A Prefeitura poderá procurar parceiros para implantar os equipamentos públicos previstos e, em especial, aqueles que possam ser de interesse da iniciativa privada, tais como áreas de eventos, exposições e festivais, teatros, restaurantes, dentre outros.



Fonte: Flickr





A ideia do reforço de polos sinérgicos, envolvendo evidentes vocações sanjoanenses, tem por finalidade promover o desenvolvimento de setores estratégicos da economia de São João da Boa Vista. O elemento integrador são as atividades ligadas à Educação, em todas as suas esferas.

O setor de educação será um dos polos econômicos estratégicos, com ações específicas relacionadas à sua potencialização. No entanto, tem um papel de destaque como estruturador por ser fundamental para o sucesso dos demais polos: Polo de Saúde, Polo de Turismo, Cultura e Gastronomia. De fato, além da educação de qualidade ser responsável pela formação de excelência do sanjoanense, o conjunto de suas atividades qualificará os recursos humanos da cidade a atuarem nos demais polos. Por exemplo, terá o papel de formar e capacitar profissionais, mestres e doutores para criar e atuar em novas empresas no segmento médico, em diferentes setores da engenharia e da economia. Além disso, é papel da educação disponibilizar profissionais capacitados e especializados para indústrias, comércio e serviços.

Os Polos Econômicos Estratégicos tem também como objetivo buscar na tradição cultural da cidade as oportunidades para o desenvolvimento de outras áreas relacionadas à cultura e 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. A comercialização de produtos com um “selo de qualidade” de São João da Boa Vista pode ser explorada com lastro na fusão entre tradição e inovação.

# POLOS ECONÔMICOS ESTRATÉGICOS



O Polo de Educação em São João da Boa Vista conta com oferta de unidades de ensino básico que vem crescendo e se qualificando de acordo com a demanda. Mas, para contar com a educação como elemento integrador dos diferentes setores da economia, deve-se investir no constante aumento da quantidade e qualidade dos cursos superiores e profissionalizantes.

São João da Boa Vista conta com um respeitável conglomerado de ensino superior, com quatro instituições de ensino superior: UNIFAE - Centro Universitário de Faculdades Associadas de Ensino, o IF-SP - Instituto Federal, e a UNESP - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" e com a UNIFEQB - Centro Universitário da Fundação Octávio Bastos. A proporção de alunos matriculados nas universidades, dos quais 26,7% são de São João da Boa Vista e 73,3% são de outros municípios, endossa a vocação regional do parque educacional instalado. Em destaque, a UNESP empresta à São João da Boa Vista a credibilidade de uma das principais universidades públicas brasileiras, e sua ampliação será importante para a consolidação da imagem da cidade como polo de ensino, valorizando ainda mais o trabalho das demais faculdades.

Ainda na área de educação, os cursos do SENAC por sua vez atendem as áreas do comércio e serviços com cursos de formação profissional utilizando laboratórios e tecnologia da informação como base do seu trabalho pedagógico.

Os cursos de formação profissional, graduação e pós-graduação contribuem para a criação de um Polo de Tecnologia de alcance regional. Os novos cursos em engenharia aeronáutica e telecomunicações e medicina possuem um grande potencial de conexão com os setores industrial, de saúde e de serviços, criando oportunidades para formação de novos profissionais com nível superior e qualificação da mão de obra local, além de estimular a criação de novas empresas nessas áreas.

Outro aspecto que merece destaque em São João da Boa Vista diz respeito à forma pioneira utilizada para a implantação de equipamento público multifuncional, que integra creche, escolas de ensino fundamental, unidades de atendimento a saúde, quadras esportivas num mesmo terreno, semelhante ao que posteriormente foi criado no Rio de Janeiro, pelo antropólogo Darcy Ribeiro denominado CIEP - Centros Integrados de Educação Pública (Brizolão), e em São Paulo com o CEU - Centros Educacionais Unificados contendo - (Escola municipal de Educação Infantil, Escola de Ensino Fundamental, Escola para Jovens e Adultos, quadra esportiva, biblioteca, teatro e cinema, e telecentro). Derivado do conceito de Escolas-Parque proposto por Anísio Teixeira nos anos 1950, trata-se de conceito pioneiro introduzido pela Prefeitura de São João da Boa Vista, que além da educação formal, promove a inserção social das famílias, funcionando como espaço de convívio para a população de áreas periféricas. Este equipamento multifuncional é reforçado pelo Plano SJBV 2050, na forma proposta pela Prefeitura de São João da Boa Vista, dado que diminui os custos de implantação dos equipamentos. Tal conceito deve ter suporte também no Plano Diretor, que poderá indicar as áreas institucionais contíguas de loteamentos já aprovados para sua implantação, e estabelecer diretrizes a novos loteamentos com a finalidade de viabilizar a implantação desse tipo de equipamento.

## PROPOSTAS DOS EIXOS ESTRUTURADORES RELACIONADAS AO PROJETO:

**AMPLIAR ACESSO E QUALIDADE DA EDUCAÇÃO BÁSICA**

**PROMOVER ACESSO/USO AOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS**

**PROMOVER O USO E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL**

**PROMOVER A PRODUÇÃO E DIFUSÃO DAS PRODUÇÕES ARTÍSTICAS**

**PROMOVER TRANSPARÊNCIA, ACESSO A DADOS E PARTICIPAÇÃO**

**CRIAR SISTEMA CENTRALIZADO DE INFORMAÇÃO URBANA**

**PROMOVER A OCUPAÇÃO DE VAZIOS URBANOS**

**INDUZIR A DIVERSIDADE DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**

**CONECTAR AS DIFERENTES REGIÕES DA CIDADE**

**REQUALIFICAR EDIFÍCIOS HISTÓRICOS COMO EQUIPAMENTOS E REFERÊNCIA**

**ASSEGURAR A QUALIDADE AMBIENTAL DAS EDIFICAÇÕES**

**INTEGRAR POLÍTICA DE USO DO SOLO COM A REDE DE TRANSPORTE**

**ADEQUAR E OTIMIZAR A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO**

**PROMOVER O TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO**

**ADEQUAR E AMPLIAR CONEXÕES ESTRUTURAIS ENTRE BAIROS**

**FOMENTAR O EMPREENDEDORISMO**

**FOMENTAR PRÁTICAS PARA UMA CIDADE CRIATIVA**

**FOMENTAR ENSINO TÉCNICO E TECNOLÓGICO**

**PROMOVER FORMAÇÃO PROFISSIONAL VINCULADA A ECONOMIA LOCAL**

**PROMOVER INTERCÂMBIO ACADÊMICO COM OUTRAS REGIÕES**

**CRIAR PROGRAMA DE FORMAÇÃO CULTURAL E ESPORTIVA PARA CRIANÇAS**

**DESENVOLVER POLOS**

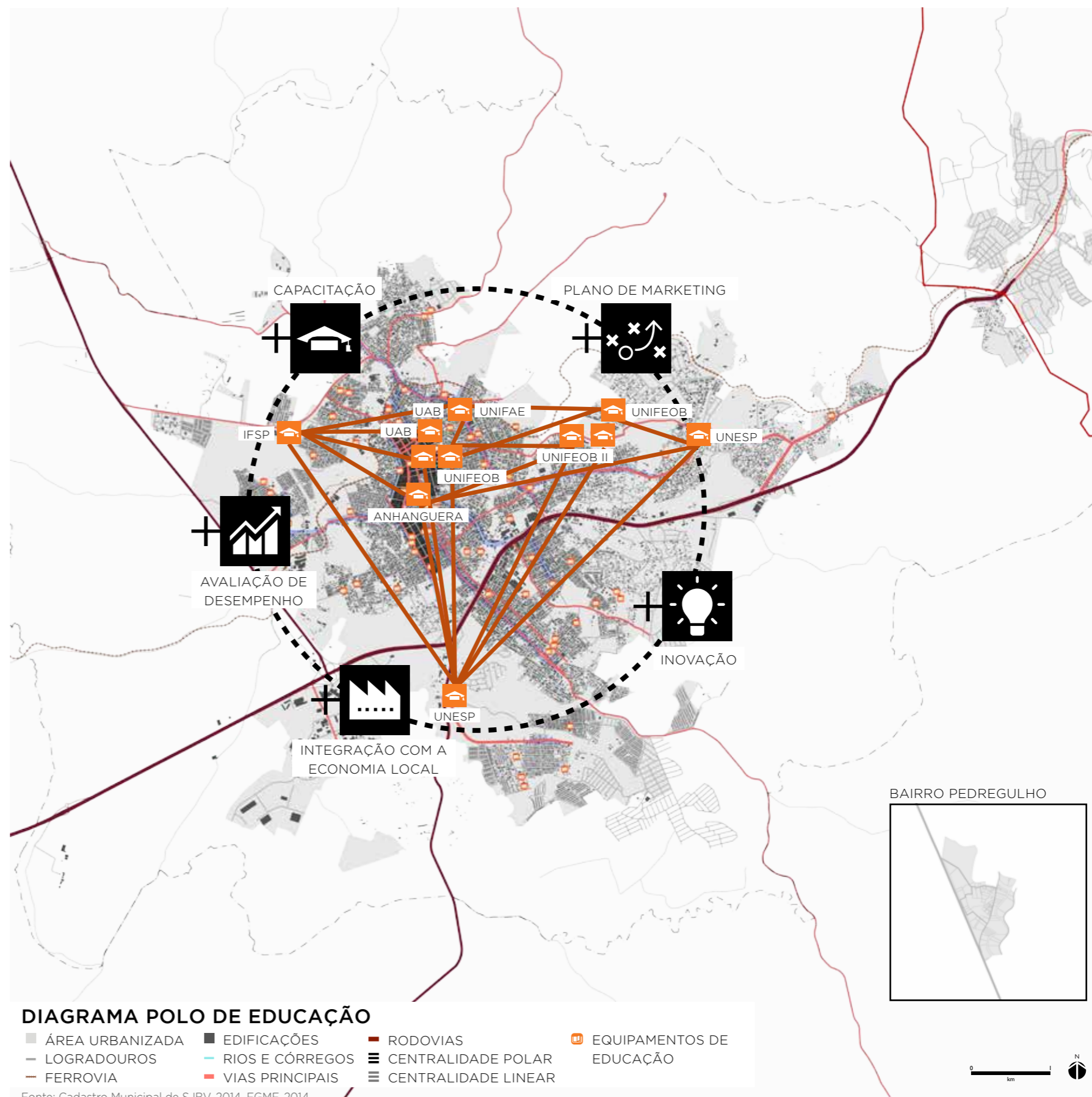
# POLO DE EDUCAÇÃO

## CAPACITAÇÃO E COOPERAÇÃO

Atrair bons alunos para o ensino superior é importante para o Polo de Educação. Deve-se também reter na cidade os alunos formados, aumentando a qualidade média da mão de obra e dos empreendedores locais. Alunos formados em tecnologia de informação (TI), por exemplo, comumente são atraídos para Campinas ou outras cidades maiores. Já os alunos das escolas técnicas de química quando se formam vão para as empresas de química situadas em Poços de Caldas. Como consequência da retenção de profissionais qualificados, estimula-se o fortalecimento dos Polos Econômicos Estratégicos de maneira sustentável, criando cada vez mais condição para a própria retenção desses profissionais. A criação de novas oportunidades de trabalho, bem como o estímulo ao empreendedorismo, à pesquisa aplicada e à incubação de novas empresas são vitais para a retenção de pessoas qualificadas, que encontram em São João da Boa Vista uma cidade equilibrada e atraente para se viver. Nesse sentido, é louvável entre as instituições de ensino superior a iniciativa de parceria para promoção de sistemas compartilhados de ensino à pesquisa aplicada e à incubação de empresas start-ups. A formalização de um acordo de cooperação e uma aproximação com a indústria local são essenciais para a maturação de um polo de educação em sinergia com o desenvolvimento tecnológico e de negócios para a cidade.

Com a maior presença de universitários, a cidade deve se preparar para a crescente demanda de instalações adequadas para abrigar os novos alunos, bem como prover espaços para o lazer diurno e noturno com segurança, sem causar incômodos para a população moradora.

Além do setor industrial que se conecta com as atividades de ensino superior, deve merecer atenção especial o setor agropecuário, hoje de pouca expressão no PIB do município, mas com grande potencial de desenvolvimento. O desenvolvimento agropecuário de São João da Boa Vista passa por um desenvolvimento tecnológico e incremento de valor da produção, o que deve contar com empresas incubadoras para o desenvolvimento e aperfeiçoamento de sementes, técnicas para a produção orgânica, e também, contar com técnicas mais avançadas para a reprodução animal e processamento primário dos produtos.



## POLO DE SAÚDE

São João da Boa Vista é tida como referência em saúde para as cidades vizinhas, tanto no âmbito do atendimento público, quanto privado.

A cidade possui atualmente 2,53 leitos por mil habitantes, sendo 46,8% leitos para atendimento ao Sistema Único de Saúde e 53,2% leitos para atendimento às demais demandas. A cidade conta com a Santa Casa de Misericórdia, como principal equipamento de saúde que oferece atendimento em várias especialidades: pediatria, neurologia, ortopedia, urologia, e oncologia e com o Hospital da Unimed, além de clínicas, laboratórios e serviços médicos necessários e complementares às atividades hospitalares. Há também um centro para atendimento a AIDS e doenças infectocontagiosas. Conta, também, com um centro de especialidade municipal que atende ortopedia, urologia, neurologia, dermatologia e uma AME que atende diversas especialidades.

O grande crescimento de clínicas de diversas especialidades no entorno da Santa Casa e do Hospital Unimed, e consequente aumento do número de profissionais da medicina na cidade, chamam atenção pela capacidade de atração regional. O turismo de saúde, em especial em odontologia e em cirurgia plástica, já é uma realidade em São João da Boa Vista, e deve ser intensificado a partir do constante amadurecimento do polo e da adequada oferta de serviços, comércio, gastronomia e hotelaria que complementam esse tipo de turismo.



Fonte: Pixabay



Fonte: Pixabay



Fonte: Pixabay

### PROPOSTAS DOS EIXOS ESTRUTURADORES RELACIONADAS AO PROJETO:

ELIMINAR ÁREAS DE RISCO

AMPLIAR ACESSO E QUALIDADE DOS SERVIÇOS DE SAÚDE

ADAPTAR A CIDADE PARA A TERCEIRA IDADE

PROMOVER ACESSO/USO AOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

PROMOVER O USO E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL

PROMOVER TRANSPARÊNCIA, ACESSO A DADOS E PARTICIPAÇÃO

CRIAR SISTEMA CENTRALIZADO DE INFORMAÇÃO URBANA

PROMOVER A OCUPAÇÃO DE VAZIOS URBANOS

INDUZIR A DIVERSIDADE DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONECTAR AS DIFERENTES REGIÕES DA CIDADE

REQUALIFICAR EDIFÍCIOS HISTÓRICOS COMO EQUIPAMENTOS E REFERÊNCIA

GARANTIR SANEAMENTO BÁSICO ADEQUADO

MINIMIZAR A GERAÇÃO DE RESÍDUOS E MELHORAR SUA GESTÃO

ASSEGURAR A QUALIDADE AMBIENTAL DAS EDIFICAÇÕES

INTEGRAR POLÍTICA DE USO DO SOLO COM A REDE DE TRANSPORTE

ADEQUAR E OTIMIZAR A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO

PROMOVER O TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

ADEQUAR E AMPLIAR CONEXÕES ESTRUTURAIS ENTRE BAIRROS

FOMENTAR O EMPREENDEDORISMO

FOMENTAR PRÁTICAS PARA UMA CIDADE CRIATIVA

FOMENTAR ENSINO TÉCNICO E TECNOLÓGICO

PROMOVER FORMAÇÃO PROFISSIONAL VINCULADA A ECONOMIA LOCAL

PROMOVER INTERCÂMBIO ACADÊMICO COM OUTRAS REGIÕES

CRIAR PROGRAMA DE FORMAÇÃO CULTURAL E ESPORTIVA PARA CRIANÇAS

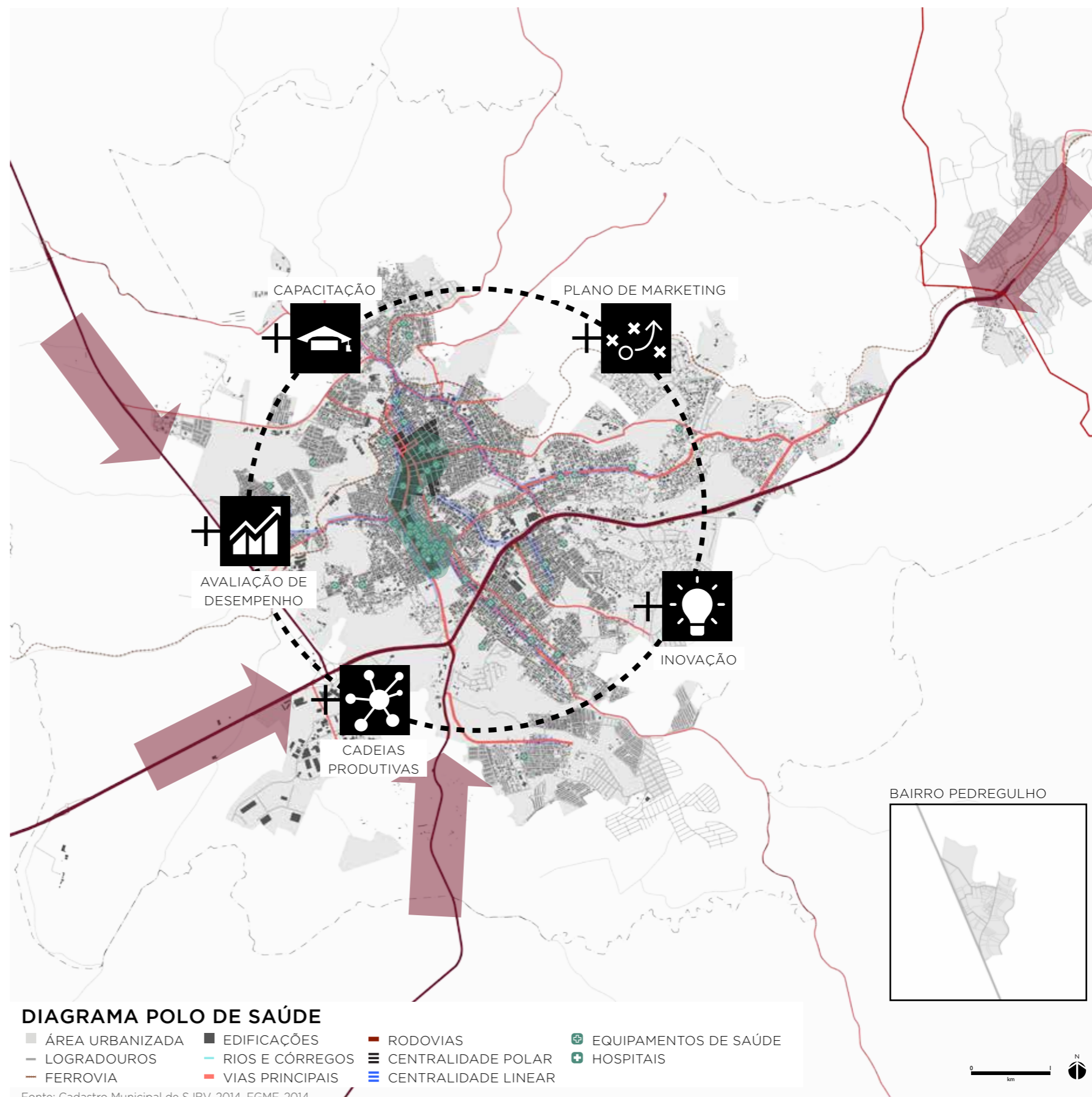
DESENVOLVER POLOS

# POLO DE SAÚDE

## CAPACITAÇÃO E INTEGRAÇÃO

Conectados com a faculdade de medicina e outros cursos técnicos profissionalizantes, e indústrias de equipamentos e medicamentos criam-se oportunidades para a realização de pesquisas clínicas e científicas, voltadas para especialidades médicas a questão mais importante na formação e consolidação da cidade como Polo de Saúde Regional.

O Polo de de Saude deve ser planejado de maneira a contar com hospitais de referência segundo especialidades, clínicas, laboratórios para prover todos os procedimentos médicos na cidade. Parte desse esforço já se encontra avançado. Aliadas às facilidades em termos de acessibilidade pelo sistema rodoviário (e, futuramente, ferroviário), à infraestrutura de hospedagem, à cobertura por serviços conveniados e à disponibilidade de equipamentos de ponta, a especialização de atendimento e internação determina o desenvolvimento e o reconhecimento da cidade como um destino.



## POLO DE TECNOLOGIA

São João da Boa Vista ocupa o 82º do PIB do Estado de São Paulo e 268º maior do país, sendo que a indústria responde por mais de um terço dessa movimentação – especialmente nos setores de máquinas e equipamentos e metal-mecânica.

O recente crescimento industrial de São João da Boa Vista é um reconhecido caso de sucesso da administração pública, que atraiu nos últimos anos empresas de diferentes portes. A continuidade dessa ação exitosa deve ser estruturada, podendo fazer uso da já atuante Agência de Desenvolvimento, buscando concretizar o potencial existente.

Observa-se, ainda, que São João da Boa Vista vem se tornando um novo polo da indústria aeronáutica, contando com a importante empresa do setor: a INPAER, focada no segmento de aeronaves de pequeno porte. Com grande potencial de crescimento, esse nicho será importante para o crescimento dessas empresas e de seus fornecedores locais.

Os Estados Unidos da América possuem cerca de 200 mil aviões de pequeno porte. Já no Brasil, país com grande extensão territorial, há apenas 20 mil aviões de pequeno porte, sendo que os aviões monomotores de até 5 lugares representam 25% deste total, que na sua maioria tem cerca de 30 anos e são importados.

A INPAER é uma fábrica de aviões de pequeno porte, que está no caminho de lançar um avião altamente competitivo com os aviões importados. A INPAER tem necessidade de contar com empresas que façam manutenção de aviões, e treinar pilotos, gerando novas oportunidades de negócios. A atração de novos profissionais da área aeronáutica, assim como os próprios clientes dessas empresas, gera a necessidade de serviços mais diversificados e especializados.

Um dos principais elementos para o desenvolvimento da indústria aeronáutica em São João da Boa Vista é a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária. O aeroporto de São João da Boa Vista, com acesso pela Rodovia SP 344 e situado nas proximidades do distrito industrial do município, ocupa a 133ª posição no ranking de aeroportos regionais brasileiros e é capaz de dar esse suporte, embora não apresente, ainda, a excelência necessária e concorra com a proximidade de outras pistas melhores – especialmente Campinas, uma das principais instalações do país.

A proximidade de Campinas é também fator importante para a escolha de São João da Boa Vista para instalação de empresas aeronáuticas, dada a facilidade para importação de componentes utilizados nas aeronaves. Tendo em vista esse segmento de alto valor agregado que se consolida, a Prefeitura busca, através de política de incentivos fiscais, atrair outras indústrias do segmento da aviação para se instalarem no município. Com relação à formação de mão-de-obra, a recente instalação da UNESP no município, com curso de Engenharia Aeronáutica, contempla a capacitação profissional e avanços em inovação e tecnologia na produção industrial. Portanto, o aeroporto somado aos cursos de engenharias determina um caminho de crescente desenvolvimento desse segmento da indústria, sem detrimento de outras indústrias que podem se beneficiar das infraestruturas e da localização estratégica do município.

O Polo de Tecnologia de São João da Boa Vista conta ainda com outras indústrias exportadoras: Elfusa Geral de Eletrofusão Ltda, Nogueira Indústria e Comércio de Implementos e Máquinas – Bauer Cargas, Ultrasat Importação e Exportação Ltda, Biagio Dell' Agli & Cia Ltda, Autocam do Brasil Usinagem Ltda, Serta do Brasil Indústria e Comércio Ltda, Santa Isabel Implementos Agrícolas.

### PROPOSTAS DOS EIXOS ESTRUTURADORES RELACIONADAS AO PROJETO:

CONECTAR AS DIFERENTES REGIÕES DA CIDADE

OTIMIZAR O CONSUMO E A GESTÃO DE ENERGIA

OTIMIZAR O CONSUMO E A GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

MINIMIZAR A GERAÇÃO DE RESÍDUOS E MELHORAR SUA GESTÃO

ASSEGURAR A QUALIDADE AMBIENTAL DAS EDIFICAÇÕES

ADEQUAR E OTIMIZAR A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO

RESGATAR E REQUALIFICAR A REDE FERROVIÁRIA

FOMENTAR O EMPREENDEDORISMO

FOMENTAR PRÁTICAS PARA UMA CIDADE CRIATIVA

FOMENTAR ENSINO TÉCNICO E TECNOLÓGICO

PROMOVER FORMAÇÃO PROFISSIONAL VINCULADA A ECONOMIA LOCAL

PROMOVER INTERCÂMBIO ACADÊMICO COM OUTRAS REGIÕES

DESENVOLVER POLOS





# POLO DE TECNOLOGIA

## CAPACITAÇÃO E INOVAÇÃO

A valorização e incentivo ao crescimento do setor industrial é uma ação que se ampara numa inércia positiva de crescimento e qualificação. A dinamização do polo industrial atrairá pessoal mais qualificado com maior nível de renda, que por sua vez promoverá o desenvolvimento e ampliação das atividades comerciais e de prestação de serviços, fortalecendo ainda mais o protagonismo de São João da Boa Vista em sua microrregião.

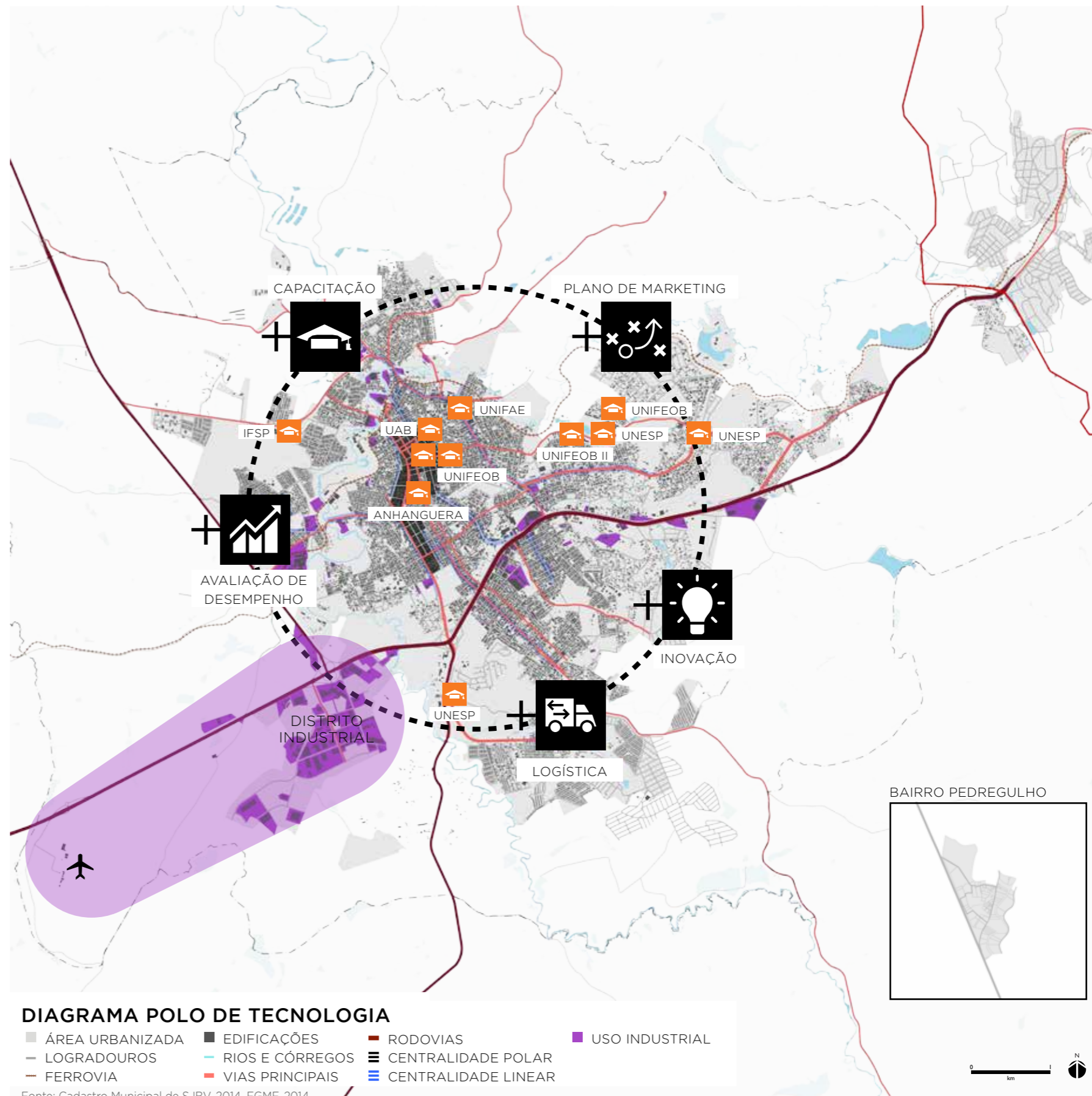
Nesse sentido, a política de oferta de grandes áreas com fácil acessibilidade deve ser fortalecida com incrementos na logística de transporte e distribuição dos produtos para o mercado consumidor. Outro fator importante para o desenvolvimento do polo industrial é o monitoramento do desempenho das indústrias instaladas e o levantamento de cadeias de suprimentos e processos produtivos para possível complementariedade de cadeias produtivas.

A avaliação de aspectos ambientais ligados à produção industrial, visando assegurar a preservação e a sustentabilidade ambiental, também é uma ação importante, que qualifica a indústria local e a coloca em patamar de competitividade com mercados cada vez mais exigentes.

Como forma de atrair novos investidores, a Prefeitura deverá desenvolver uma estratégia bastante abrangente, que inclui plano de marketing destacando o distrito industrial pelo seu bom ambiente de negócios. Esse portfólio será um importante instrumento de prospecção junto à classe empresarial.

Deve-se avaliar, antes de mais nada, quais os ramos industriais que devem ser estimulados para se alcançar a São João da Boa Vista desejada em 2050. Deve-se buscar o desenvolvimento industrial alinhado à premissa de sinergia com as instituições de ensino e pesquisa instaladas, buscando constantemente a inovação tecnológica, a especialização, o incremento de valor agregado à produção e a qualificação da mão-de-obra.

A proximidade com as universidades locais pode estimular pesquisas aplicadas e desenvolvimento de novas empresas para criar e produzir peças e componentes para esse mercado. O estímulo a indústrias nascentes, a partir de incubadoras de negócios associadas às universidades, pode dinamizar o crescimento do polo de desenvolvimento e inovação nas suas mais diversas vertentes. Assim, a implantação de um programa de capacitação e direcionamento ao empreendedorismo é tão importante quanto a formação de mão-de-obra especializada para o setor produtivo existente.



São João da Boa Vista apresenta considerável demanda turística em potencial, tendo em vista os diversos atrativos da cidade. Há indícios de mercado vivo e ativo. Considerando cada segmento, o município apresenta potencial para:

- Turismo Cultural cujas atividades são notáveis desde a implantação do Theatro Municipal no início do século passado, como espaços destinados a diferentes modalidades de apresentações artísticas, e, também pelos festivais que trazem artistas da região, do estado e internacionais. Os festivais culturais, tais como: a semana Guiomar Novaes, Festival Assad que conta com a participação de artistas de renome nacional e internacional, Festival SAL gastronômico com apresentações de música e arte ao vivo durante todo o dia, Festival de Monólogo e Festival Estudantil de Teatro, pela qualidade atraem pessoas de diversas cidades do estado, e inclusive os festivais internacionais têm uma abrangência maior de público e contam com o apoio das universidades. Além dos institutos voltados para a literatura, a cidade conta com muitos ateliês situados na área central da cidade, que podem integrar um circuito de interesse turístico. Há também outros locais de interesse histórico como os “Caminhos da Revolução de 32” que passa por São João da Boa Vista, Águas da Prata e Andradadas, e ainda os circuitos envolvendo os municípios que abrangem a “Caldeira Vulcânica” e o “Caminho da Fé” compreendendo: Poços de Caldas, MG; Caldas, MG; Andradadas, SP; Águas da Prata, SP e São João da Boa Vista.

- EcoTurismo, voltado para a preservação da Serra da Mantiqueira, em especial para a Serra da Paulista, para o desfrute das belezas naturais, criando um roteiro turístico onde possam ser visitadas as áreas com produtos orgânicos, laticínio

de Búfala, a produção artesanal de frutas vermelhas, de café gourmet, estimulando o turismo rural incluindo e divulgando as atividades existentes como o turismo de cavalgada, e das cachoeiras, regulamentando as edificações destinadas a hotéis, restaurantes e pousadas. Será importante identificar novos pontos de interesse turístico na Serra da Paulista e na zona rural que poderão se tornar atraentes para inclusão na agenda de eventos turísticos da cidade, em especial para atrair um turismo mais regionalizado e ampliado com as cidades de maior porte.

- Turismo Gastronômico, que pode ser ainda mais estimulado, uma vez que a cidade já conta com reconhecimento, devido a existência de restaurantes com boa receptividade de público e crítica. O turismo gastronômico pode ser facilmente aliado ao turismo de negócios e ao turismo cultural, que poderia ser organizado em torno de festivais sazonais de arte, música, teatro, atraindo visitantes e consumidores qualificados e com poder aquisitivo.

- Turismo de Negócios nas suas mais variadas modalidades, atraindo para a cidade hotéis para atender à demanda dos Polos de Tecnologia, Polo de Educação, Polo de Saúde e de instituições de ensino superior buscando crescimento qualificado da economia;

É necessário avaliar a implantação de um de centro de eventos e exposições de alcance regional, que inclua eventos dos polos de saúde, do agronegócio, da educação e outros atendendo inclusive demandas já existentes hoje.

## PROPOSTAS DOS EIXOS ESTRUTURADORES RELACIONADAS AO PROJETO:

**AMPLIAR ACESSO E QUALIDADE DOS SERVIÇOS DE SAÚDE**

**ADAPTAR A CIDADE PARA A TERCEIRA IDADE**

**PROMOVER ACESSO/USO AOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS**

**PROMOVER O USO E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL**

**PROMOVER A PRODUÇÃO E DIFUSÃO DAS PRODUÇÕES ARTÍSTICAS**

**PROMOVER O CONVÍVIO URBANO**

**PROMOVER A OCUPAÇÃO DE VAZIOS URBANOS**

**INDUZIR A DIVERSIDADE DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**

**CONNECTAR AS DIFERENTES REGIÕES DA CIDADE**

**REQUALIFICAR EDIFÍCIOS HISTÓRICOS COMO EQUIPAMENTOS E REFERÊNCIAS**

**REQUALIFICAR E CONNECTAR PASSEIOS E ESPAÇOS URBANOS EM REDE**

**ASSEGARAR A QUALIDADE AMBIENTAL DOS ESPAÇOS URBANOS**

**ADEQUAR E OTIMIZAR A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO**

**PROMOVER TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO**

**RESGATAR E REQUALIFICAR A REDE FERROVIÁRIA**

**CRIAR CORREDORES ECOLÓGICOS AO LONGO DOS RIOS**

**TORNAR OS RIOS E CÓRREGOS VIVOS**

**PRESERVAR ÁREAS COM COBERTURA VEGETAL**

**PRIVILEGIAR O PEDESTRE**

**IDENTIFICAR PONTOS NOTÁVEIS E REFERENCIAIS DA PAISAGEM**

**RECONNECTAR A CIDADE COM A FERROVIA**

**FOMENTAR O EMPREENDEDORISMO**

**FOMENTAR PRÁTICAS PARA UMA CIDADE CRIATIVA**

**PROMOVER FORMAÇÃO PROFISSIONAL VINCULADA A ECONOMIA LOCAL**



**IDENTIFICAÇÃO E DISSEMINAÇÃO DE EVENTOS E PONTOS  
TURÍSTICOS**

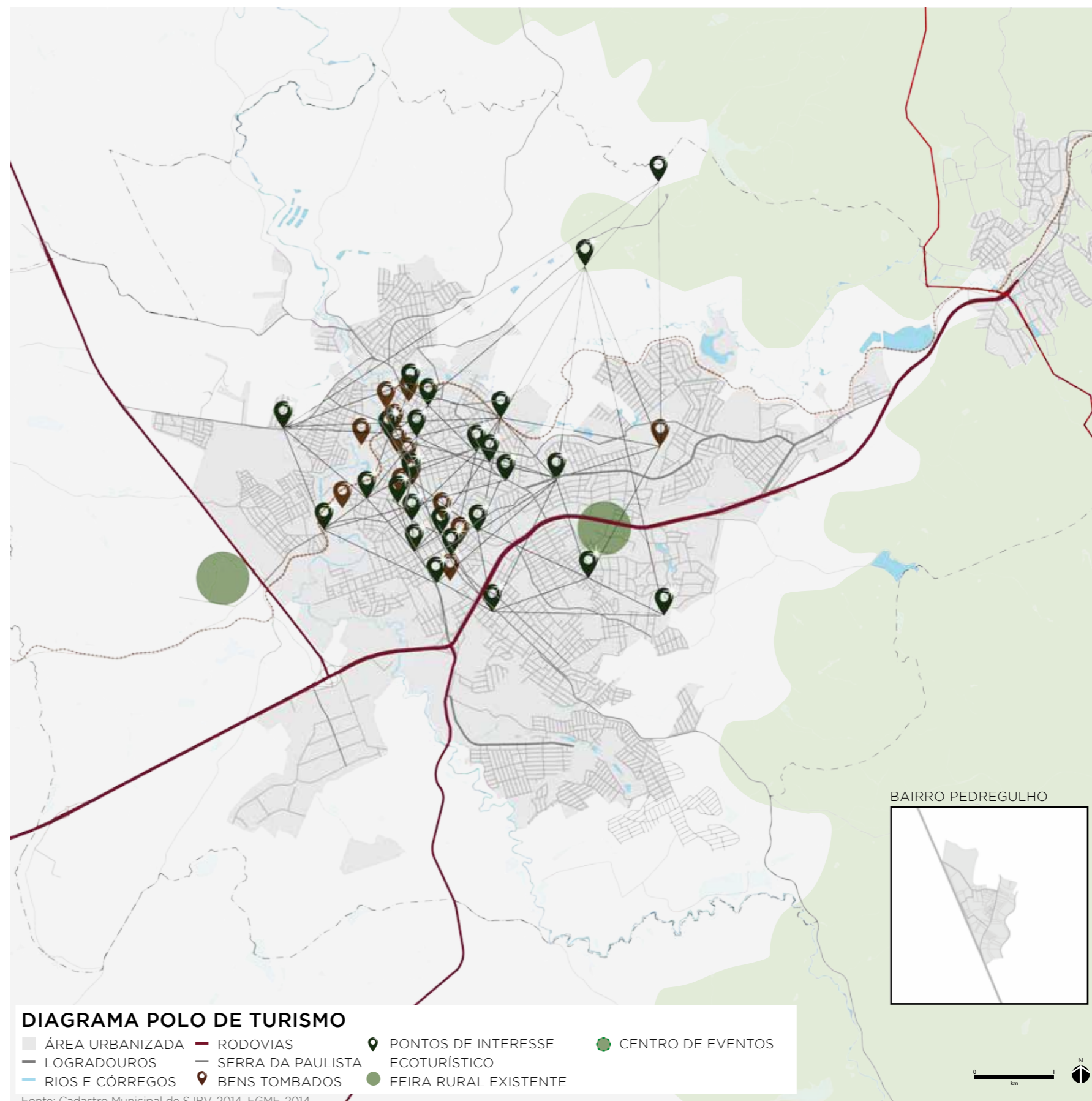
Para o desenvolvimento do Polo de Turismo, deve-se promover um inventário dos bens arquitetônicos e culturais tombados, os locais de interesse turístico, tais como o teatro municipal, paço municipal, catedral, criando um circuito dos imóveis tombados que integrarão o guia e o mapa turístico da cidade.

Além desses pontos de interesse da cidade, devem ser considerados atrativos como a pedra balão, o mirante da Serra Paulista e outras referências pitorescas da história dos sanjoanenses. É importante, também, identificar os trechos da Serra da Paulista que podem ser inseridos em trilhas ou percursos guiados. Devendo esses locais contar com espaços para descanso e instruções para a preservação do ambiente natural.

Deve-se também levantar e elencar os melhores restaurantes e os locais de maior concentração de atividades comerciais, destacando também os polos de ensino superior e os equipamentos de saúde de que a cidade dispõe. Estas informações poderão ser divulgadas por um plano de comunicação visual turístico, disponibilizado na rede hoteleira da cidade e de cidades vizinhas através de mapas impressos ou aplicativos eletrônicos para celular.

Ainda, o fomento às atividades turísticas pode ocorrer por meio da capacitação de empreendedores, apontando os benefícios diretos e indiretos das atividades turísticas, estimulando também os empreendedores rurais a integrar a relação de locais que poderão ser visitados e os produtos produzidos e comercializados no local.

A cidade conta com uma rede hoteleira com ocupação média acima de 70%, apresentando potencialidade para expansão. A agenda cultural poderia ser compartilhada com municípios vizinhos, com o intuito de criar uma rede de eventos sazonais que amplie as oportunidades turísticas da região, buscando inclusive atrair público que visitam cidades como Aguai e Poços de Caldas.



**PLANO DE COMUNICAÇÃO E ATRAÇÃO REGIONAL**

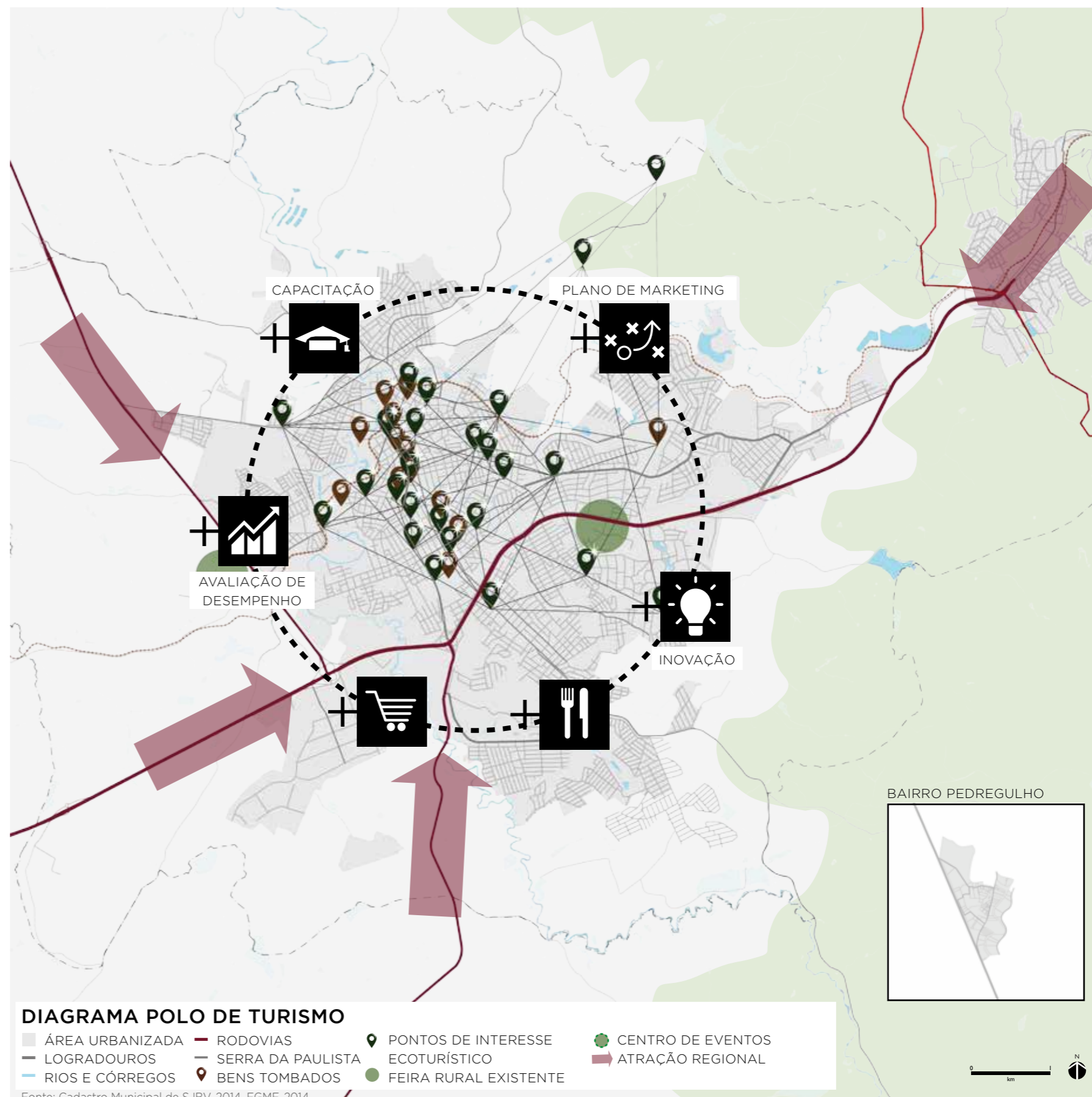
A construção de agenda de eventos programados pelos polo de tecnologia, de educação, de saúde e pelo setor de agronegócio, deverão ser cotejados com a agenda de eventos culturais sazonais, que a cidade já vem realizando anualmente.

Paralelamente, a Prefeitura deverá levantar junto aos municípios vizinhos a programação dos setores econômicos e sociais de eventos, aferindo inclusive a viabilidade de municípios menores compartilharem a utilização do espaço de eventos de SJBV, buscando criar uma rede de eventos que possam estimular o turismo regional.

Deve-se ainda, buscar a requalificação e o restauro de imóveis integrantes do patrimônio histórico e cultural, buscando a utilização para diferentes atividades e a ampliação de espaços para eventos culturais de interesse turístico.

Monitorar 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 turístico é também uma premissa desta etapa.

Para se alcançar o desenvolvimento desejado para 2050, a conexão por trem de passageiros ligando Aguai a SJBV e desta com Águas da Prata e Poços de Caldas, torna-se um elemento relevante. Com ele, amplia-se a oportunidade da rede de eventos turísticos a ser compartilhada com esses municípios, e, portanto, deve-se aumentar a disponibilidade de espaços para abrigar eventos mais especializados, relacionados com o polo de tecnologia e com o agronegócio.





# MODELO DE IMPLEMENTAÇÃO

A CIDADE DESEJADA  
SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO  
MONITORAMENTO E CONTROLE  
PRIORIDADES  
IMPLEMENTAÇÃO

## INTRODUÇÃO

O objetivo deste capítulo é discutir as estratégias para implementação das políticas públicas, dos projetos e das ações propostas neste plano, assim como avaliar sua factibilidade.

Factibilidade não somente calcada na disponibilidade de recursos de distintas fontes que historicamente garantem a dinâmica urbana da cidade, mas também na aderência que o plano deve ter ao desejo da cidade do amanhã pelos diversos segmentos sociais.

Os diversos segmentos sociais que habitam ou desfrutam do cotidiano sanjoanense devem ter a oportunidade de reconhecer no plano proposto as melhorias estruturais e a qualidade de vida que a administração pública municipal está empenhada em oferecer. A visibilidade dos benefícios do Plano São João 2050, a sua capacidade de se tornar um projeto da população local e o interesse das instituições de ensino superior e investidores antecede a importante preocupação com relação à disponibilização dos recursos financeiros. Desta forma, o desenvolvimento e a implementação das propostas e dos projetos catalisadores aqui previstos devem contar com instrumentos organizacionais e operacionais que estimulem a participação, cooperação e parceria das três esferas de governo e da sociedade civil.



## A CIDADE DESEJADA PELA POPULAÇÃO

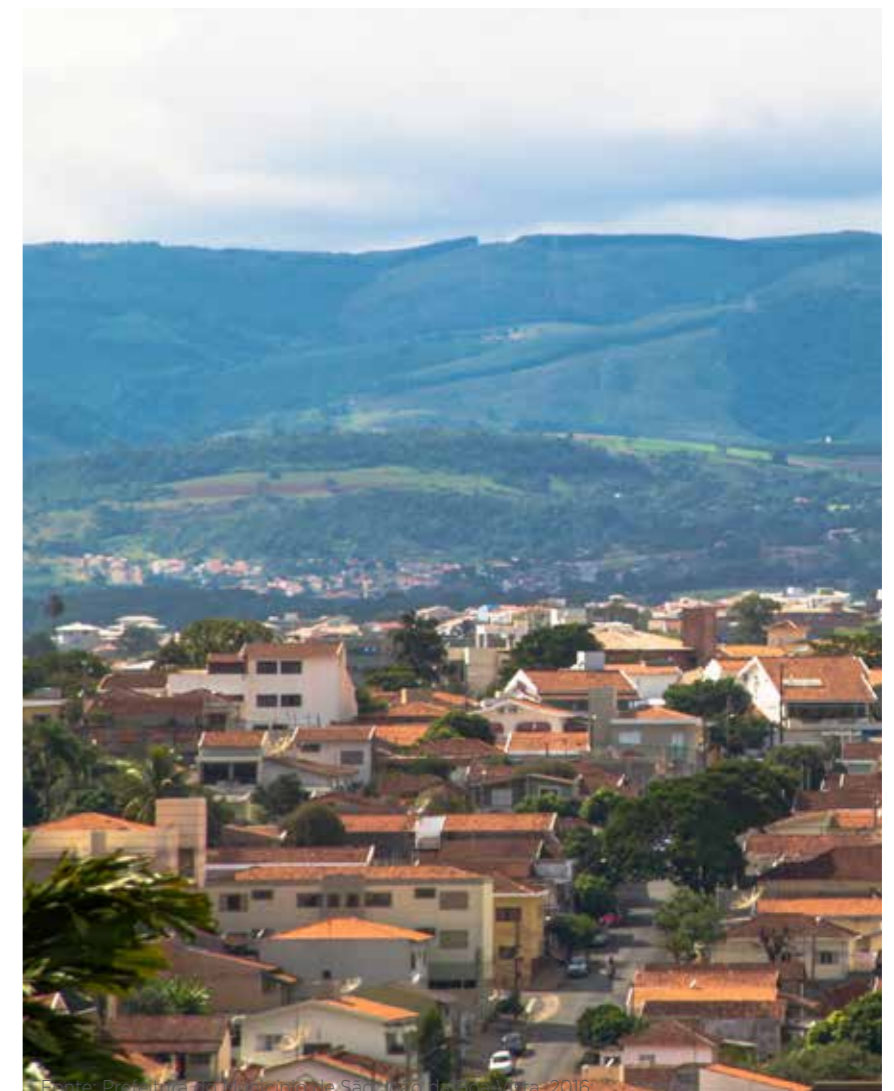
O plano São João 2050, nas seções precedentes, tratou de apresentar objetivos, propostas e projetos catalisadores que, no longo prazo, devem conduzir a cidade à concretização da visão pactuada por meio deste plano.

Este conteúdo não emergiu apenas de um trabalho técnico de planejamento urbano, realizado a portas fechadas. Contou com um extenso processo de participação, incluindo audiências públicas, consultas a especialistas, discussão entre representantes setoriais e um abrangente trabalho de comunicação através de mídia social, conforme apontado no capítulo “Cenário Atual”.

Um plano de longo prazo é, portanto, um plano de grandes escolhas e consensos. Assim, as propostas apresentadas neste documento estão em nível estratégico e demandarão aprofundamento e detalhamento de forma a transformá-las em projetos efetivos. A participação dos diversos setores sociais e econômicos para a escolha e detalhamento dos projetos deverá, portanto, manter-se presente nos próximos anos para que o resultado esteja sempre em alinhamento com as expectativas dos cidadãos sanjoanenses.

Ao longo do desenvolvimento deste trabalho, os habitantes, usuários e investidores da cidade ganharam consciência da qualidade do espaço urbano que decorre do padrão de ocupação dos terrenos privados, do desenho dos espaços livres, da localização dos equipamentos urbanos e do equilíbrio dos usos. A qualidade da moradia para as várias faixas de renda, o e a eficiência do sistemas que compõem a mobilidade urbana somam-se aos fatores que contribuem para a qualidade de vida do cidadão sanjoanense como refletido no plano. O processo de construção do plano que procura dar a cada sanjoanense seu pertencimento é um forte pilar da sua transformação em realidade, o que aumenta a chance de seu sucesso.

A formação de um pacto sanjoanense em torno das grandes prioridades de desenvolvimento do município requer a consolidação da participação cidadã, da disposição política da gestão municipal de planejar o futuro e da convergência em torno dos projetos estratégicos de maior impacto transformador da realidade. Por não configurar um instrumento executivo, ancorado em leis e em procedimentos formais específicos, a legitimidade do Plano São João 2050 é estabelecida pela própria participação popular, de forma que a cidade, entendida como o conjunto de seus cidadãos e da sociedade civil organizada, aproprie-se do plano.



## A CIDADE DESEJADA PELA POPULAÇÃO

O Plano São João 2050 deve orientar a revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE), que tem força de lei e validade temporal pré-definida, garantindo a compatibilidade e aderência entre eles. Por sua vez, o PDE orienta leis como a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) e o Código de Obras (COE), entre outras, cuja finalidade é instrumentalizar diretrizes específicas contidas no PDE. Sem um processo constante e democrático de debate e revisão do Plano São João 2050, ele torna-se inócuo enquanto orientador para os futuros PDEs e leis complementares.

Desta forma, para garantir a perenidade e atualidade do São João 2050 sugere-se que o mesmo seja acompanhado pela Agência de Desenvolvimento de São João da Boa Vista, instituição que participa deste trabalho desde o seu diagnóstico. Sugerimos também a criação de Conselho Gestor formado por diferentes representantes dos setores da sociedade e que este Conselho Gestor crie mecanismos de monitoramento de implementação e de atualização sempre lastreados por uma ampla participação popular.

A expressão máxima da aderência do plano aos desejos da sociedade é a qualidade do ambiente de participação da sociedade em todo o processo de planejamento do plano. Diferentes formatos e métodos de escuta e participação cidadã devem ser contemplados no Conselho Gestor do São João da Boa Vista 2050. Este deve ser um ambiente propício ao engajamento da representação da sociedade civil na discussão e acompanhamento de implantação do plano, por meio da execução de projetos e ações previstas, bem como sua revisão ao longo do tempo previsto para a implantação.

Ao Conselho Gestor do São João 2050 compete também realizar a interface com a estrutura formal do Sistema Municipal de Planejamento.

Em síntese, a implementação do Conselho Gestor é a garantia de perenidade do Plano São João 2050 como visão de longo prazo e como instrumento de participação efetiva da população nessa visão. Além disso, um Conselho atuante permite sua necessária revisão periódica, garantindo permanente atualização dos desejos e ações respaldadas pelos cidadãos. O Plano deve ser visto, portanto, como um organismo vivo, dinâmico.

Com a finalidade de amparar as visões e ações descritas no Plano SBJV2050, seria aconselhável a criação de Planos de Metas lastreados no Plano São João 2050. O necessário detalhamento dos projetos descritos no Plano São João 2050 permitirá priorizar ações e estabelecer metas de curto, médio e longo prazos, com marcos e objetivos bem pontuados e factíveis. As metas de curto prazo (Plano Plurianual) devem estar inscritas dentro do período de uma administração, permitindo monitorar um comprometimento político de cada gestão com o plano. As metas de longo prazo devem também ser revistas a cada nova administração, permitindo ajuste metodológico, revisão de metas com base em externalidades e, mesmo, amadurecimento da própria visão estabelecida no Plano São João 2050. Isso deve ocorrer sempre com a devida participação popular que valida e legitima o processo.



# SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO

Como anteriormente discutido, o modelo de planejamento municipal deve contemplar a participação social ao promover o envolvimento da sociedade sanjoanense no processo decisório da definição, prioridades, execução e monitoramento e acompanhamento das ações e projetos, ajustes e reformulações eventuais ao longo do processo de implementação.

Além da criação das condições de controle e acompanhamento da sociedade torna-se fundamental para a implementação do São João 2050 a garantia da presença das ações e dos projetos nele previstos no Sistema de Planejamento Municipal de longo, médio e curto prazo, bem como a criação dos mecanismos que garantam o cumprimento das metas previstas para a realização das ações e dos projetos propostos. São peças básicas do sistema municipal de planejamento:

## PLANO DIRETOR

Estabelece as diretrizes de desenvolvimento do município, norteadas pelo papel social da propriedade, revisado a cada 10 anos com efetiva participação da sociedade.

## PLANO PLURIANUAL

Elaborado no primeiro ano de cada mandato da administração municipal, estabelece as metas fiscais e financeiras para quatro anos; como tal garante os recursos para a execução de projetos e ações nele contemplados.

## PROGRAMA DE METAS

Estabelece as metas e os indicadores de desempenho para cada gestão em razão do planejado e o executado.

## LEI DE DIRETRIZES ORÇAMENTÁRIAS

Estabelece as diretrizes para a elaboração da Lei Orçamentária Anual, de acordo com o previsto no Plano Plurianual vigente.

O Plano Diretor, o Plano Plurianual e a Lei de Diretrizes orçamentárias fazem parte da estrutura formal e são obrigatórios. A criação do Plano de Metas é uma proposta. Caberá ao Grupo Gestor de São João 2050 criar os mecanismos de interação com o Sistema Municipal de Planejamento de forma a defender sua implementação.

## MONITORAMENTO E CONTROLE

Se, por um lado, o aprimoramento do sistema municipal de planejamento e, conseqüentemente, a relevância e valorização do planejamento como prática de desenvolvimento somente dar-se-á quando bem delimitado o papel dos atores sociais na gestão pública, por outro lado, o monitoramento e controle das metas e indicadores baseados nos objetivos e propostas do São João 2050 permitem acompanhar ao longo do tempo a desejada execução das ações e projetos propostos. Faz-se necessário, portanto, a criação de um sistema de medição e acompanhamento acessível tanto aos gestores e as equipes de planejamento da administração municipal como pela sociedade civil, papel que caberia ao Grupo Gestor anteriormente mencionado.

Os indicadores do sistema de medição e acompanhamento a ser criado devem ser de natureza simples e numérica de modo a permitir o fácil manuseio e entendimento por parte dos gestores e da sociedade, cujas características (Banco Mundial, Hoornweg et al, 2006) devem contemplar: (i) sustentabilidade, ou seja, permanência de longo prazo; (ii) percepção de importância e relevância pela sociedade; (iii) credibilidade ou reconhecimento pela sociedade da idoneidade e legitimidade da entidade que elabora e divulga os indicadores pela sociedade; (iv) compreensão do sistema pelos atores que o manuseiam; (v) atualidade e frequência das informações; (vi) custo viável de implantação e manutenção do sistema pela administração municipal e (vii) fácil acesso ao sistema pela sociedade.

## PRIORIDADES

O estabelecimento da prioridade para a implementação das propostas contidas no plano que sempre envolveriam o Conselho Gestor e a Administração Municipal deve ser guiado por diretrizes discutidas na sequência.

As ações e os projetos de maior impacto transformador da realidade devem atingir um conjunto de objetivos importantes, entre os quais se destacam: (i) apontar e mostrar com clareza aonde as ações irão se manifestar, como serão executadas, por quem e quando serão implementadas; (ii) assegurar a articulação e a integração das proposições setoriais ou temáticas, em razão da complexidade dos problemas a serem enfrentados; (iii) mostrar com clareza como a melhoria da qualidade ambiental advinda das ações e projetos propostos se articula com os esforços pela inclusão social e pelo aumento da competitividade da economia local.

A definição das prioridades deve basear-se no aspecto estruturador do investimento, ou seja, aquele que impacta áreas ou setores onde já existem ou estão previstos investimentos significativos e deve incidir em (i) locais com presença de ativos patrimoniais importantes, naturais ou construídos, em quantidade e importância superiores àqueles encontrados em outras áreas do município, (ii) espaços de degradação ambiental e social, como por exemplo, o centro, cujas atividades tradicionais estão em declínio ou ameaçadas pela pressão de novas atividades, (iii) espaços ociosos marcados pela presença de áreas ou edificações ociosas ou vazias, ou (iv) espaços que não estão sendo utilizados de acordo com o seu potencial. As prioridades devem levar em conta a aposta na capacidade de irradiação dos benefícios e de exemplaridade ao servir como modelo a ser replicado em outras áreas (REYNALDO, 2005).

# IMPLEMENTAÇÃO

## INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA

A visão de futuro de São João da Boa Vista demanda a definição de políticas públicas, projetos e ações que devem pautar o desenvolvimento do município. Entretanto, o caráter intervencionista, propositivo e inovador na política de desenvolvimento urbano dos denominados instrumentos urbanísticos enunciados no Estatuto da Cidade, aprovado em 2001, sugere incluí-los como mecanismos fundamentais para o futuro que se propõe antecipar para os municípios brasileiros por meio do planejamento urbano e territorial.

A incorporação de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade ao novo PDE de São João da Boa Vista permitirá intervenções no território com vistas ao seu equilíbrio. Desta maneira, instrumentos urbanísticos não apenas orientam a regulação do uso e ocupação do solo, mas o reordenamento e a reestruturação, principalmente do espaço urbano, garantindo a função social da propriedade e as formas de intervenção no solo.

Conseqüentemente, políticas públicas, projetos e ações do desenvolvimento territorial e urbano contam com o dispositivo dos instrumentos urbanísticos para a sua formulação. Fundamental que estes atuem além da abrangência apenas normativa contemplada nos planos diretores e se relacionem de forma propositiva com os projetos e as ações previstos no Plano São João 2050.

Os municípios passaram a contar a partir da aprovação do Estatuto da Cidade, em 2001, com mecanismos e instrumentos capazes de responder parte dos desafios da gestão pública, no que se refere à concertação público-privada. Particularmente, por meio das operações urbanas consorciadas, da outorga onerosa do direito de construir e

da concessão urbanística que preservam o interesse público da atuação privada na produção da cidade.

A presença de imóveis vazios e subutilizados em áreas infraestruturadas apresenta-se como um risco à eficiência urbana e à consolidação de uma paisagem social equilibrada. Como tal, a mitigação desta deseconomia urbana e do fator de exclusão social que representa devem ser prevista nos projetos de valorização dos espaços construídos, notadamente do centro de São João da Boa Vista. Ocupação dos imóveis vazios e/ou subutilizados é uma proposta a ser contemplada no Plano São João 2050, cuja inclusão no Plano Diretor a ser revisado deve considerar os imóveis objeto de notificação e, conseqüentemente, parcelamento, edificação e utilização compulsórios (PEUC), imposto predial territorial urbano progressivo no tempo (IPTU progressivo no tempo) e desapropriação mediante pagamento em títulos da dívida pública, no caso de não atendimento dos prazos legais estabelecidos para a sua reutilização e/ou utilização adequada.

Os imóveis de interesse do município para ampliar ou qualificar a rede de equipamentos comunitários de interesse coletivo devem estar garantidos para a opção privilegiada de aquisição pelo poder público municipal. Como tal, deve ser prevista esta nova oferta nas áreas de maior adensamento conforme proposto no Plano São João 2050, por meio da

aplicação do Direito de Preempção. Este instrumento deve ser incorporado à revisão do Plano Diretor juntamente com a identificação dos imóveis de potencial interesse público.

Os mecanismos de ocupação, edificabilidade e uso do solo das cidades brasileiras caracterizam-se por considerar apenas o lote e pelo rigor do zoneamento. Enquanto o zoneamento espacializa as peças de solo urbano e regulariza a monofuncionalidade, frequentemente, a carga de urbanização prevista no lote desconsidera o sistema de suporte, tanto o enterrado (redes de abastecimento de água, esgoto e drenagem) como os superficiais (rede viária e de equipamentos públicos).

O incentivo fiscal e econômico deve ser previsto nas distintas naturezas da intervenção urbana programada em São João da Boa Vista, de modo a definir com clareza quais as ações e projetos são de responsabilidade dos atores privados e públicos envolvidos. O modelo econômico resultante do urbano precisará qual o montante de recursos estimados e qual a participação de cada ator. Os incentivos e instrumentos de estímulo deverão sempre preceder as medidas punitivas, tais como o IPTU progressivo e as desapropriações.

1. A infraestrutura básica é constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação. BRASIL, 1979, § 5o.

2. Consideram-se comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares. BRASIL, 1979, § 2º.

# IMPLEMENTAÇÃO

Não é admissível, por nenhum pretexto, que a população seja surpreendida com as normas, as regras e os projetos que incidem sobre o espaço físico do município. Deste modo torna-se fundamental a criação e a colocação em funcionamento de instrumentos e de política pública municipal de transparência e participação cidadã: os projetos e as ações propostas e validadas pela sociedade devem compor não somente o PDE, mas os planos plurianuais de investimentos; devem ser traduzidos e informados da forma mais compreensível por toda a população.

A política de transparência e participação cidadã deve contar com o suporte técnico que balize o impacto de vizinhança e ambiental dos empreendimentos, criando desta forma as condições de melhor posicionamento da sociedade como também a definição das possibilidades de correção, ajustes e/ou mitigação dos impactos dos empreendimentos propostos. A transparência e a participação, portanto, são um aspecto fundamental para embasar a decisão política, técnica e social do ordenamento do solo municipal.

Desta maneira, do novo PDE devem constar os instrumentos aplicáveis aos empreendimentos, em razão da sua natureza funcional e escala, que devem preceder à sua aprovação, bem como os mecanismos de discussão pública, disponibilização à sociedade e garantia de cumprimento. Esses instrumentos podem ser assim definidos:

## OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

Intervenção planejada em área localizada da cidade coordenada pelo poder público municipal, com a participação de proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental; pode prever modificações de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo.

A operação urbana consorciada incide sobre porções do território de especial interesse para o desenvolvimento urbano, cujo polígono define a área de intervenção urbana da operação a ser objeto de projetos urbanísticos. Estes devem conter entre outras questões da melhoria urbana a regularização fundiária, a execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, a constituição de reserva fundiária, o ordenamento e direcionamento da expansão urbana, a implantação de equipamentos urbanos e comunitários, a criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, a criação de unidades de conservação ou a proteção de outras áreas de interesse ambiental.

## OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Permite a venda de potencial construtivo acima do coeficiente de aproveitamento básico até limites máximos definidos em lei. Os recursos arrecadados pelo instrumento são revertidos para o Fundo de Desenvolvimento Urbano.

## CONCESSÃO URBANÍSTICA

Delegação da implementação de um projeto urbano específico a empreendedores privados, após procedimento licitatório. A remuneração do parceiro privado se dá pela exploração dos imóveis resultantes da intervenção, cabendo a ele arcar também, total ou parcialmente, com os custos da intervenção, dividindo os benefícios com o poder público.

Fonte: Recife, 2008; São Paulo, 2013, p.342

# IMPLEMENTAÇÃO

## RECURSOS NECESSÁRIOS

Parte do investimento do São João 2050 não depende de orçamento público, muito menos do orçamento do governo municipal. Parcela importante dos recursos públicos pode ser obtida do orçamento dos governos estadual e federal.

Várias das ações e dos projetos apresentam investimento com retorno financeiro. A identificação da origem dos recursos mais adequada para o financiamento de cada uma das ações e dos projetos selecionados depende de uma análise detalhada das suas características quanto à rentabilidade e ao retorno social dos investimentos. Entretanto, o financiamento do São João 2050 deve contar com recursos provenientes dos governos municipal, estadual e federal e do setor privado. Os recursos não-públicos dependem da operacionalização dos instrumentos urbanísticos e, principalmente, da capacidade de atração de investimentos privados para as atividades econômicas existentes e potenciais no município, contempladas nos projetos catalisadores definidos. Em qualquer cenário e projeto, uma vez que as prerrogativas dos setores público e privado não sejam necessariamente compatíveis, é fundamental apontar para a necessária prevalência do interesse público sem, contudo, inviabilizar o retorno do capital privado investido.



### CIDADE COMPACTA

A cidade compacta está direcionada à promoção da qualidade urbana de São João da Boa Vista, cujos recursos privados devem somar-se aos públicos, com base nos instrumentos urbanísticos, de outorga onerosa do direito de construir e de concessão urbanística, por exemplo.



### CENTRO ATRAENTE

O centro atraente engloba os projetos com grande retorno social. Como tal envolve variadas fontes de financiamento e cujos recursos privados devem somar-se aos públicos, também com base nos instrumentos de operação urbana consorciada, de outorga onerosa do direito de construir e de concessão urbanística.



### CINTURÃO VERDE

O parque urbano - cinturão verde é financiado principalmente por recursos estaduais e municipais que podem, parcialmente, serem captados nos programas nacionais de melhoria ambiental.

# IMPLEMENTAÇÃO



## POLO DE TURISMO, CULTURA E GASTRONOMIA

O turismo também envolve recursos privados que se somam aos necessários investimentos públicos para a dinamização do setor e a melhoria da infraestrutura e disposição dos ativos patrimoniais naturais e culturais.



## POLO DE TECNOLOGIA

O polo tecnológico envolve áreas complementares como capacitação, inovação, infraestruturas e um elenco de outras atividades econômicas além das existentes. Como tal, apesar da participação dos investimentos privados do setor, os recursos públicos na dotação da infraestrutura, no controle ambiental do parque industrial de São João da Boa Vista e a gestão pública entre os parceiros do setor e setores complementares, notadamente com as instituições de ensino, constitui o maior valor para o desenvolvimento do projeto e a atração de novas empresas e de população jovem para morar e atuar nas empresas do município.



## POLO DE SAÚDE

O polo de Saúde destaca para o potencial já instalado e aposta na atração de novos equipamentos de saúde, cuja oferta corresponde à demanda nas diversas complexidades do serviço e a distribuição espacial responde aos objetivos da mobilidade e cidade compacta. Embora haja a disponibilidade e margem de crescimento dos investimentos privados no setor, os recursos públicos, municipais, estadual e federal devem garantir a qualidade e universalização da oferta dos serviços de saúde.



## POLO DE EDUCAÇÃO

O polo de Educação expressivo no município e com significativo potencial de atração de novos cursos. O projeto envolve uma série de atividades complementares como sejam o acesso físico às unidades de ensino, a dotação/oferta de habitação para estudantes e/ou porcentagem de residência de jovens nos empreendimentos privados, centro de congressos e de feiras. A chave do sucesso do projeto é a manutenção dos cursos superiores e dos alunos existentes, a atração de novos cursos, alunos e professores jovens, sem esquecer a oferta de lazer e entretenimento, esportes, cultura que suportam a qualidade satisfatória da vida urbana. Os cursos superiores devem priorizar a articulação com as atividades produtivas instaladas e/ou a instalar. Desta feita, os investimentos privados neste setor se apoiam tanto nos demais investimentos privados de outros setores como nos públicos.

Em síntese, a viabilidade destes investimentos, tanto públicos como privados, depende de um conjunto de fatores econômicos, políticos e gerenciais e, principalmente, da capacidade de negociação do Plano São João 2050 e de suas diversas ações e projetos propostos. Em particular, no momento atual, a capacidade de financiamento do plano depende da recuperação da economia nacional e municipal e do afastamento do pessimismo do investidor. Pessimismo em parte superado pelo impacto positivo da ação de planejamento liderada pela administração municipal e pela confiança na melhoria das condições de vida decorrentes das ações e projetos propostos.

De forma específica, a gestão do plano deve orientar-se pelas seguintes diretrizes: (i) ambiente de negociação, articulação e parceria entre atores e capacidade de decisão do coletivo, onde a negociação de interesses na sociedade e entre as diversas esferas de governo tem espaço privilegiado e, ao mesmo tempo, condições efetivas para tomada de decisão coletiva, compartilhando as escolhas e as iniciativas; (ii) eficiência e eficácia das instituições para lidar com a diversidade e a complexidade dos desafios, com aplicação de inovadores instrumentos de gestão urbana e com as restrições financeiras; (iii) efetividade das ações de modo a assegurar a aderência destas aos objetivos do plano, apoiada no monitoramento e nos indicadores de desempenho e metas definidos na implementação.





# APÊNDICE

I- CONSIDERAÇÕES SOBRE DENSIDADE

II- MEMORIAL DE CÁLCULO DE LOTES



# ANEXO I - CONSIDERAÇÕES SOBRE DENSIDADE

A densidade urbana é foco de incontáveis discussões teóricas, que divergem entre si consideravelmente quanto às metodologias e técnicas. Ainda assim, é unânime entre os especialistas a visão de que densidades altas, desde que acompanhadas por infraestrutura compatível e mescla de usos e rendas, representam ganhos de eficiência urbana e qualidade de vida urbana. A concentração de pessoas maximiza o uso da infra-estrutura instalada, diminuindo seu custo de implantação e manutenção, ao mesmo tempo em que reduz a necessidade de expansão urbana para áreas periféricas. Ou seja, o conceito de densidade ajuda a programar o funcionamento de uma cidade.

Conceitualmente, a densidade urbana é entendida como a razão entre o número de habitantes e uma determinada área. É um conceito simples, mas muito controverso em relação à forma como é medida. Em primeiro lugar, é importante destacar os conceitos de densidades líquida, bruta e média. A densidade média tem como base o território como um todo, incluindo as áreas livres, ruas, equipamentos, usos não residenciais etc. O conceito de densidade média é muito próximo do conceito de densidade bruta, sendo considerados sinônimos na maioria das vezes. Alguns autores usam o termo de densidade bruta para medir a concentração residencial num território cotidiano, excluindo-se áreas industriais e grandes equipamentos de uso eventual, como grandes parques. A equipe responsável pelo presente trabalho desconsidera essa última interpretação, por entender que áreas industriais (que concentram empregos) fazem parte do cotidiano dos habitantes de uma cidade tanto quanto os comércios, por exemplo. Da mesma forma, uma cidade sem praças mas com muitos parques grandes pode ter sua densidade comparada à de uma cidade com praças dispersas e nenhum grande parque. Assim, adota-se aqui o conceito de densidade média como equivalente de bruta.

Quando observamos a densidade média ou bruta da cidade de São Paulo, por exemplo, chegamos ao número de 74,58hab/ha\* se considerada toda sua área urbanizada. Esse é um número considerado baixo pelos especialistas em geral. Em alguns bairros centrais, porém, a densidade nesses tecidos, isoladamente, pode alcançar números superiores a 267,15hab/ha\*. Como vemos, mesmo utilizando o mesmo critério, a mudança de recorte (área urbanizada total ou apenas um bairro específico) resulta em números muito diferentes.

\*IBGE - Censo demográfico, 2010

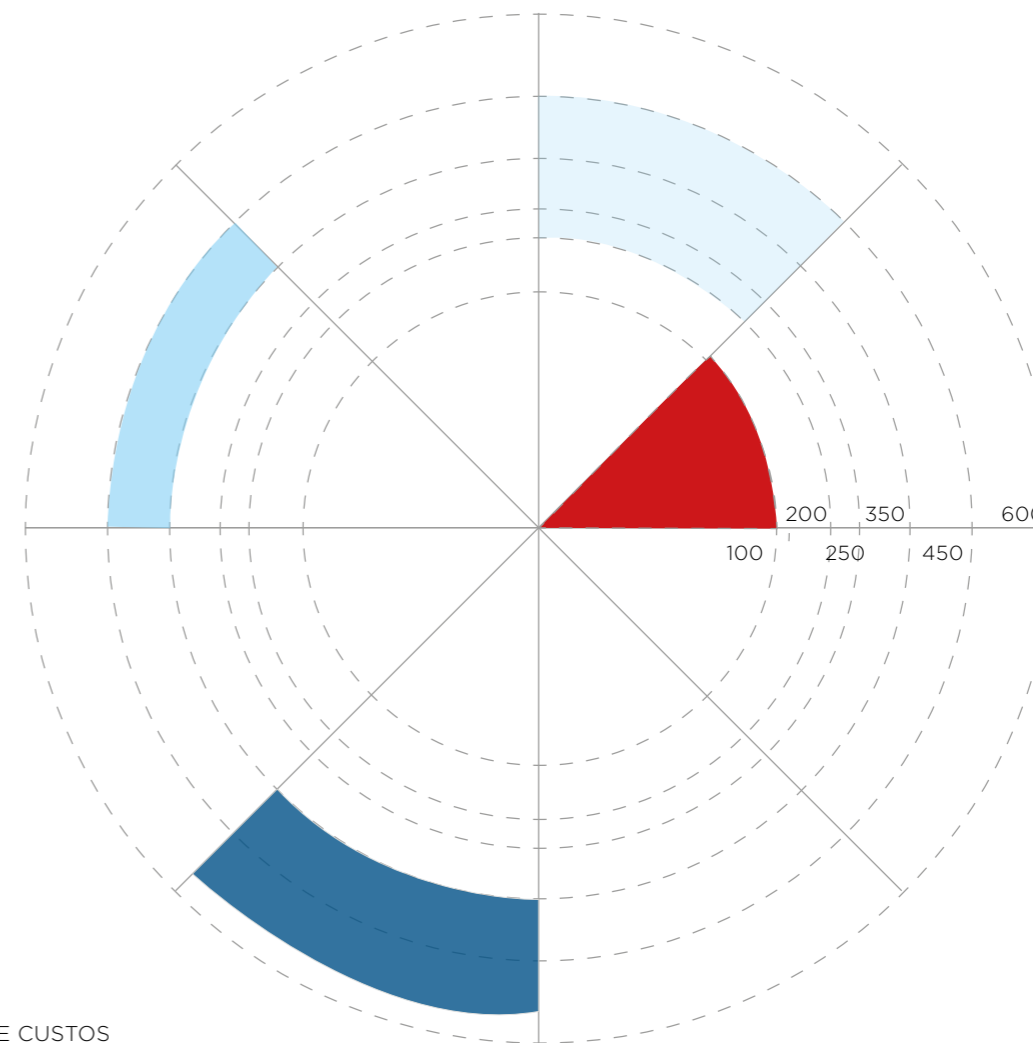
## PARÂMETROS DE DENSIDADE BRUTA DE ACORDO COM ESPECIALISTAS

**FRED RODRIGUES (1986):**  
<100HAB/HA INVIABILIZAM A PRESENÇA DE SERVIÇOS E >1.500HAB/HA GERAM "DESECONOMIAS"

**CELSON FERRARI (1979):**  
250 - 450 HAB/HA ("DENSIDADES ECONÔMICAS")

**ONU: 450 HAB/HA**

**MASCARO (1986): 450 A 540 HAB/HA OTIMIZA CUSTOS DE INFRAESTRUTURA URBANA, CUSTOS DA INCORPORAÇÃO E CUSTOS DE MANUTENÇÃO**



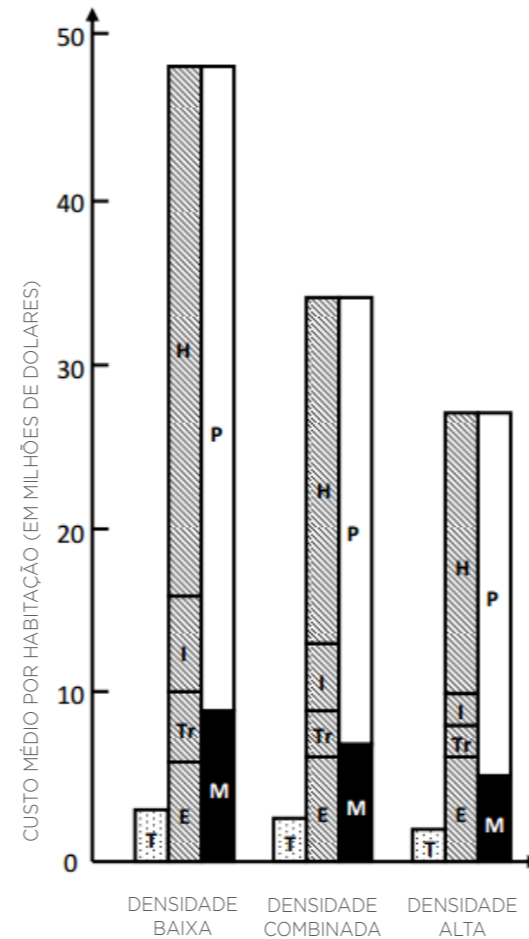
# DENSIDADE E ESTRUTURA URBANA

Já a densidade líquida, por sua vez, desconta os espaços comuns (ruas, equipamentos, praças etc.) e considera apenas os lotes residenciais. Normalmente, a densidade líquida é mais utilizada para medir a capacidade de quarteirões ou empreendimentos imobiliários específicos, e sua aplicação é menos relevante para uma análise na escala aqui proposta. Por esse motivo, vamos nos restringir ao conceito de densidade bruta ou média ao longo deste documento.

Cidades que costumam ser referência mundial de eficiência, costumam ter densidades mais elevadas que outras. Essa densidade representa um ganho de escala que beneficia o funcionamento do comércio, do serviço, dos equipamentos públicos e privados e das redes. Ou seja, dado um tecido urbano, a concentração de pessoas implica menor quantidade de investimento em implantação (custo inicial) e manutenção (custo fixo) de infraestruturas e equipamentos diretamente relacionados ao espaço físico: vias, iluminação pública, policiamento, transporte coletivo, coleta de lixo, saneamento, abastecimento de água, energia elétrica e gás, limpeza, sinalização, jardinagem etc.

Os equipamentos dimensionados em função do número de usuários (portanto determinados pela demanda, e não diretamente relacionados à quantidade de espaço físico atendido), por sua vez, se instalados próximos dos seus usuários, aliviam os sistemas de transporte e têm seu uso facilitado aos cidadãos de diversas idades e condições sociais. Fazem parte deste grupo hospitais, escolas, equipamentos de esporte e lazer, entre outros. Projeções financeiras apontam que um aumento de 800% na densidade implica acréscimo de apenas 30% de investimento, conforme vemos nos gráficos ao lado.

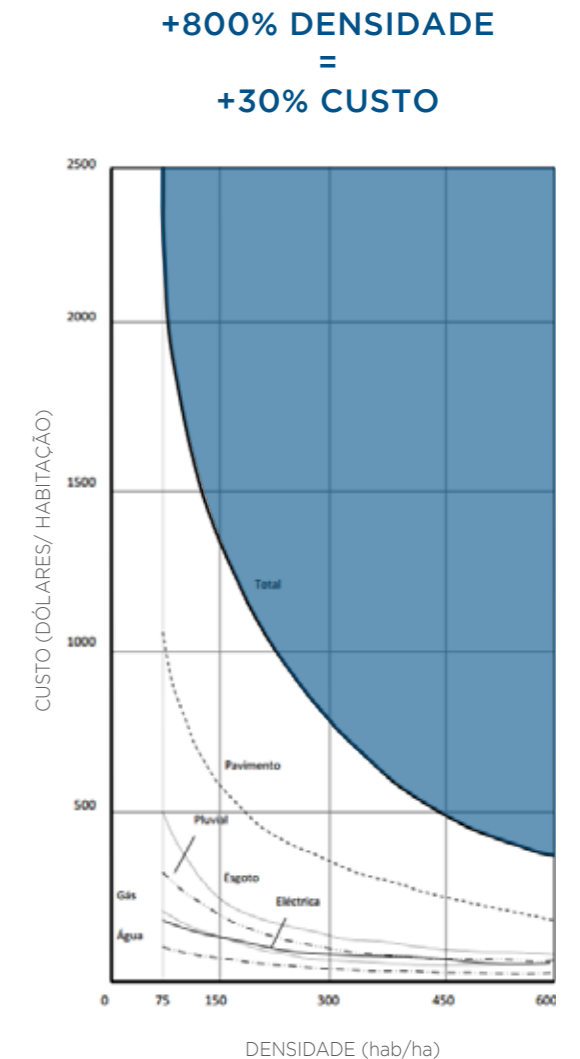
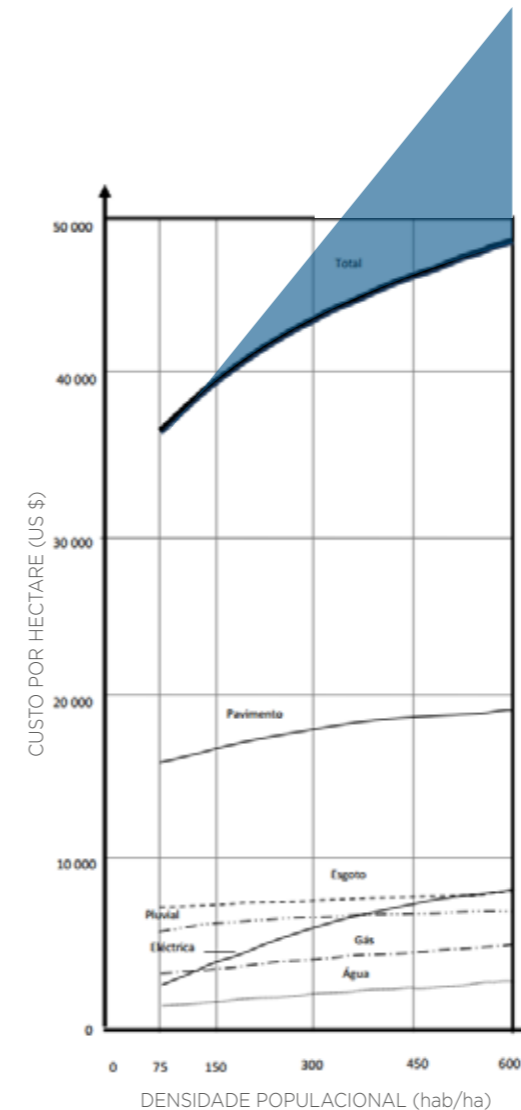
## DENSIDADE X CUSTO



- T** HABITAÇÃO
- I** INFRAESTRUTURA
- Tr** TRANSPORTE
- E** ESCOLAS, UTILIDADES P. E ESPAÇOS PÚBLICOS
- T** TERRENO
- M** INVESTIMENTO MUNICIPAL
- P** INVESTIMENTO PRIVADO

Densidade (Hab. / ha)	Dólares por Habitante
200	150
300	92
700	22
1000	12
1300	24
1700	69
1900	114

Tabela 8 - Custo de Infra-estruturas por habitante relacionado com a densidade populacional. Fonte: Ferrari, retirado de Mancini (2008).



Redes	Custo por Habitação (Dólar de 1977)				Custo por hectare (Dólar de 1977)			
	Densidade: Fogos/ha				Densidade: Habitantes/ha			
	15	30	60	120	75	150	300	600
Pavimento	1 099	571	305	159	16 494	17 131	18 327	19 124
Drenagens pluviais	388	207	106	54	5 976	6 215	6 375	6 534
Abastecimento de água	87	47	29	19	1 307	1 436	1 753	2 367
Drenagem de águas residuais	488	247	126	63	7 331	7 410	7 570	7 649
Abastecimento de gás canalizado	217	121	66	39	3 267	3 641	3 995	4 701
Abastecimento de energia eléctrica	168	125	97	63	2 534	3 769	5 823	7 665
<b>Total</b>	<b>2 447</b>	<b>1 318</b>	<b>729</b>	<b>397</b>	<b>36 909</b>	<b>39 602</b>	<b>43 843</b>	<b>48 040</b>

Tabela 9 - Custo médio das redes urbanas em função da densidade, em dólares (1977). Fonte: Mascará (1987), retirado de Mancini (2008).

# DENSIDADE E ESTRUTURA URBANA

Mas não devemos considerar apenas aspectos financeiros. Mais pessoas convivendo no mesmo espaço urbano correspondem, também, a uma maior interação entre cidadãos, resultando potencialmente em maior estabilidade social, facilidade de controle do espaço e redução da criminalidade. Implica, igualmente, a uma maior escala e eficiência para o comércio (que será mais rentável para os comerciantes e mais diversificado para os consumidores) e um cenário urbano mais vivo e dinâmico. Alguns autores consagrados abordam as altas densidades urbanas da seguinte forma:

“Baixas densidades reduzem diversidade de usos, tornando-as mais desertas e favorecendo problemas como criminalidade e vandalismo.” (JACOBS, Jane. 2000)

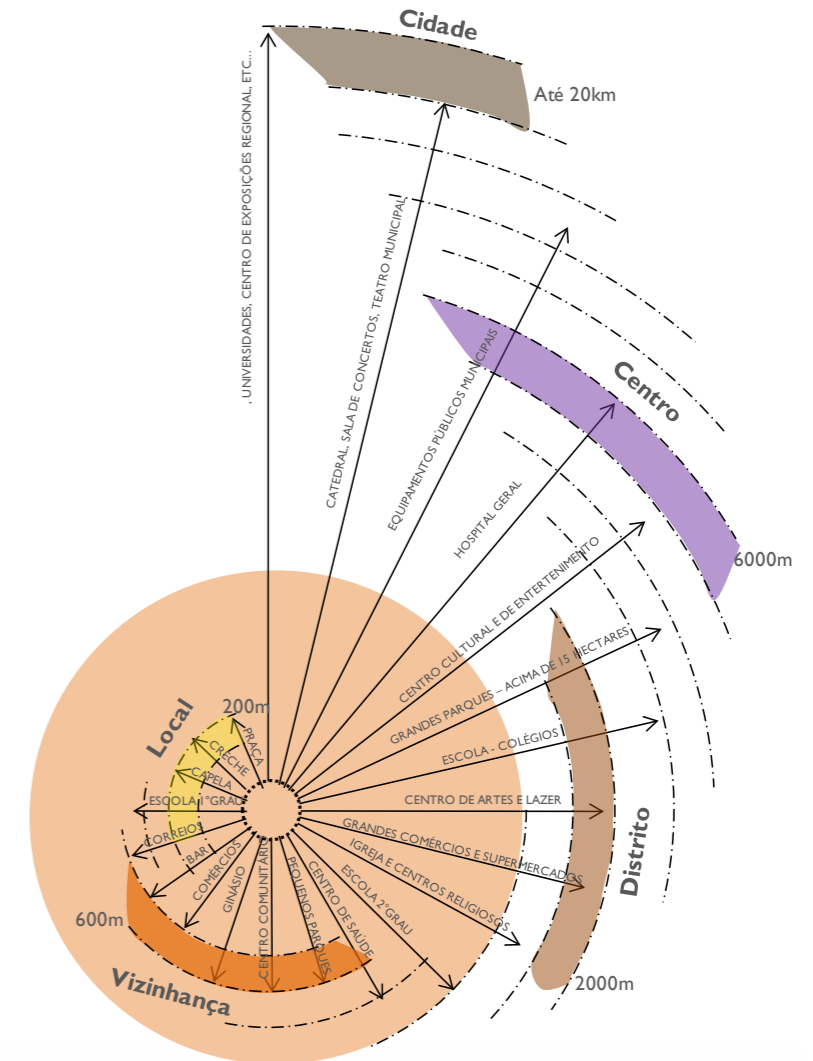
“Densidades urbanas maiores são importantes para se alcançar um desenvolvimento sustentável.” (HAUGHTON, Graham; HUNTER, Colin. 1994)

Porém, não há uma regra universal válida e parâmetros precisos. Pode ser válido o raciocínio do Fed (Banco Central Americano), que diz que um aumento de 100% na densidade urbana pode resultar em aumento de produtividade de 4%, mas é fundamental estabelecermos limites de comparação e restrições para uma universalidade de critérios. Em primeiro lugar, o aumento da densidade não é desejável a qualquer custo: se sobrecarregadas, as infraestruturas invertem seu desempenho de custo e controle. É importante, portanto, estabelecer uma visão de longo prazo e buscar uma adequação gradual entre a demanda (cidadãos) e a oferta (espaços, equipamentos, infraestruturas etc.).

## DENSIDADES PARA CADA TIPOLOGIA HABITACIONAL

TIPO DE HABITACÃO	DENSIDADE (DOM/ha)	DENSIDADE (HAB/ha)
UNIFAMILIARES ISOLADAS	12	30,24
GEMINADAS A DOIS	18	45,36
GEMINADAS EM FITA	30	75,6
BLOCOS DE 3 PAVIMENTOS	50	126
BLOCOS DE 10 PAVIMENTOS	70	176,4

Fonte: Mascaró, 1989



## OCUPAÇÕES PARA A MESMA DENSIDADE



Fonte: Vivre en Ville, inspiré de Urban Task Force, 1999

# DENSIDADE E ESTRUTURA URBANA

Do ponto de vista conceitual, Júlio Vargas (2003) observa que o mero índice de densidade urbana não é garantia de eficiência e qualidade:

“Densidade com parâmetro de otimização da capacidade de suporte não pode se sobrepor à discussão de paisagem, ambiente, patrimônio, identidade e dinâmica social.”

(VARGAS, Júlio. 2003)

De fato, quando se desprezam aspectos culturais e sociais em nome da alta densidade, pode-se provocar um problema maior do que a solução almejada. Mesmo que a capacidade de suporte das infraestruturas esteja equilibrada, é importante observar outros aspectos intangíveis. Exemplos de altas densidades indesejadas são as favelas cariocas (que podem apresentar densidades da ordem de 1.000 a 1.500 hab/ha). A densidade no bairro do Marais, em Paris, um dos maiores destinos turísticos no mundo, é equivalente à densidade da Cidade Tiradentes, bairro periférico de São Paulo.

**PACAEMBU, SP DENSIDADE=50hab/ha**



**CIDADE TIRADENTES, SP DENSIDADE=350hab/ha**



**CENTRO DE ESTOCOLMO DENSIDADE=160hab/ha**



**CENTRO DE COPENHAGEN DENSIDADE=180hab/ha**



**NOTTING HILL, LONDRES DENSIDADE=173hab/ha**



**KREUZBERG, BERLIN DENSIDADE=240hab/ha**



**MARAIS, PARIS DENSIDADE=310hab/ha**



**EIXAMPLE, BARCELONA DENSIDADE=359hab/ha**



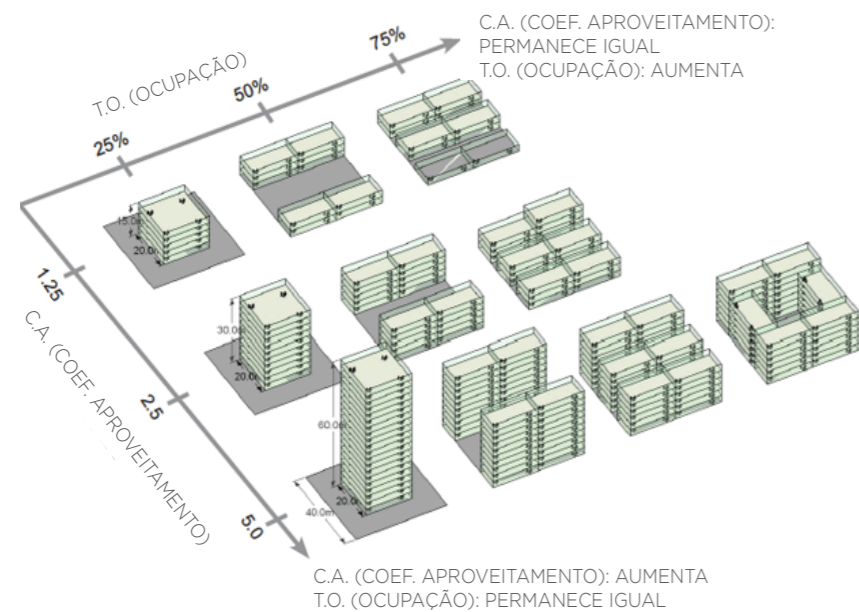
## TIPOLOGIA URBANA X DENSIDADE

TIPOLOGIA URBANA	DENSIDADE BRUTA
FAVELAS (RJ)	1.000- 1.500 hab/ha
BAIRROS VERTICALIZADOS (SP)	300- 400 hab/ha
BAIRROS POPULARES HORIZONTAIS (SP)	100- 150 hab/ha
BAIRROS TIPO "JARDINS" (SP)	50- 60 hab/ha

Fonte: Del Rio, 1990; Gurin, 1994.

# DENSIDADE E ESTRUTURA URBANA

Mas, se não há consenso, quais parâmetros de densidade podem contribuir para a discussão a respeito de São João da Boa Vista? É certo que não se deve buscar um adensamento de maneira indiscriminada, e deve-se avaliar tecnicamente todas as infraestruturas de maneira conjunta e isolada, sem abrir mão de um processo de planejamento participativo. Não obstante, considerando que os números relativos a São João da Boa Vista são significativamente tímidos no que se refere à densidade urbana (24,71 hab/ha), é pertinente a busca por uma maior densidade média, com trechos onde o adensamento deva ser mais expressivo em função de suas características. Mesmo considerando o crescimento previsto a longo prazo, não há riscos evidentes de colapso de infraestrutura, se promovido com coerência, nem necessidade de verticalização. Pelo contrário, o reforço das centralidades e a otimização do sistema de transporte parecem ser resultados promissores de um adensamento, que pode ocorrer sem prejudicar a identidade da paisagem urbana e cultural de São João da Boa Vista.



Fonte: densityatlas.org 2015

A densidade não tem "cara" pre-determinada, nem significa necessariamente verticalização. Ela é resultado da combinação entre T.O. (Taxa de Ocupação: porcentagem de ocupação da superfície do terreno), C.A. (Coeficiente de aproveitamento: quantidade de m<sup>2</sup> construídos permitidos), gabarito (altura máxima) e Cota Parte (m<sup>2</sup> máximos por unidade habitacional).

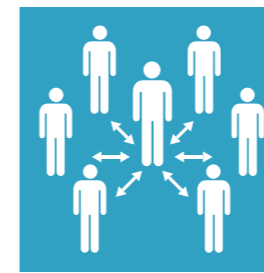
## BENEFÍCIOS DA ALTA DENSIDADE



Vitalidade urbana



Uso eficiente de terra urbana



Maior interação e controle social



Eficiência na oferta de infraestrutura



Geração de receitas



Geração de economia de escala



Maior acessibilidade de emprego



Possibilidade de saneamento de baixo custo



Facilidade de acesso aos consumidores

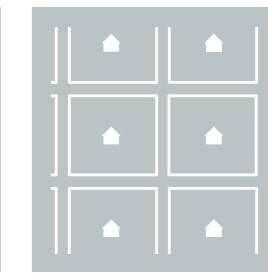
## RISCOS DA BAIXA DENSIDADE



Maiores riscos de degradação ambiental



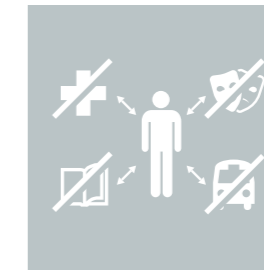
Pouca interação e controle social



Excesso de consumo de terra urbana



Excesso de consumo de infraestrutura



Precária acessibilidade aos serviços públicos



Altos custos e precariedade para oferta e manutenção do transporte público





# ANEXO II - MEMORIAL DE CÁLCULO DE LOTES

## EXPECTATIVA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL E OPORTUNIDADES PARA UMA MAIOR COMPACIDADE URBANA

De acordo com os estudos disponíveis, São João da Boa Vista tem cenários de crescimento populacional que indicam possibilidades muito distintas para a cidade.

De um lado, o cenário agressivo apresentado no estudo da Urban Systems (UBusiness 2014, pág.46-59) toma como base de crescimento de domicílios uma taxa geométrica de crescimento anual (TGCA) para 2014 de 1,42%, que é praticamente 50% superior à TGCA aferida em 2010 pelo Censo IBGE, e a mantém constante para os períodos seguintes. De outro lado, o cenário tendencial (UBusiness 2014, pág.26-45) observa a dinâmica estadual como parâmetro para extrapolação das taxas de crescimento, o que permite relativizar o índice atípico ocorrido entre 2010 e 2014, quando a TGCA populacional foi praticamente o dobro do período anterior e da tendência estadual para 2020.

Cabe observar que, embora a quantidade de habitantes por domicílios tenda a continuar decrescendo, considerar o cenário agressivo para uma previsão de demanda habitacional parece ser muito deslocado da leitura da realidade atual. De fato, tanto a vitalidade macroeconômica - premissa para adoção desta visão agressiva - quanto o comportamento padrão do crescimento populacional e domiciliar típicos parecem sugerir uma postura mais cautelosa em termos de crescimento e demanda. Desta forma, as discussões com a sociedade acerca de uma visão de futuro deverá levar em conta, sobretudo, o cenário tendencial.

### PROJEÇÃO POPULACIONAL E DOMICILIAR DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA - CENÁRIO TENDENCIAL

ANOS	POPULAÇÃO	TGCA* POP	DOMICÍLIOS	TGCA* DOM	HAB/DOM	DOM/PERÍODO
2010	83.639	0,78	27.584	-	-	-
2014	88.477	1,42	29.835	1,36	2,97	2.251
2020	92.018	0,66	32.824	1,67	2,80	2.989
2030	96.158	0,44	37.256	1,35	2,58	4.432
2040	99.463	0,34	41.093	1,03	2,42	3.837
2050	102.475	0,30	44.832	0,91	2,29	3.739

média de hab/dom(2010-2050): 2,61

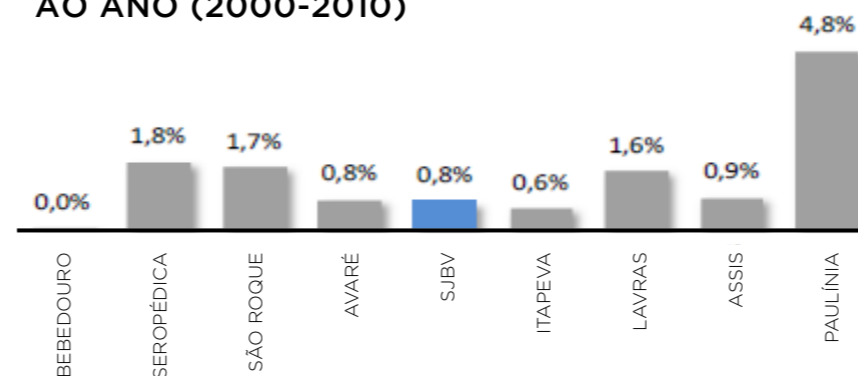
### METODOLOGIA DE ANÁLISE DE CIDADES IRMÃS ESTUDO URBAN SYSTEMS 2014



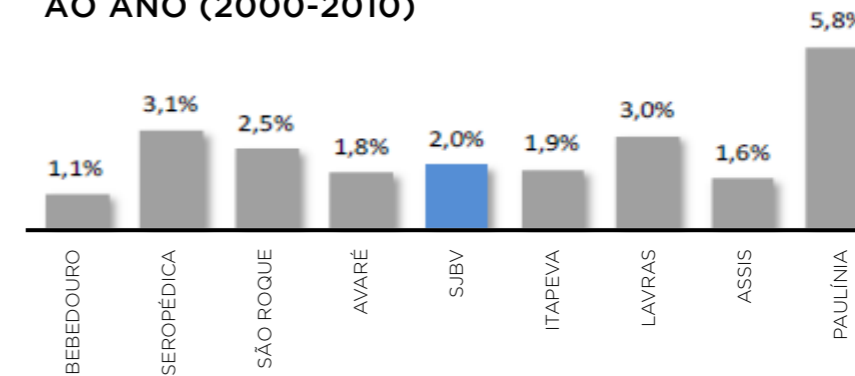
### COMPARATIVO POPULAÇÃO - CIDADES IRMÃS

MUNICÍPIO	UF	POPULAÇÃO
BEBEDOURO	SP	75.123
SEROPÉDICA	RJ	84.047
SÃO ROQUE	SP	84.297
AVARÉ	SP	85.669
SÃO JOAO DA BOA VISTA	SP	88.477
ITAPEVA	SP	89.788
LAVRAS	MG	98.192
ASSIS	SP	98.498
PAULÍNIA	SP	99.148

### CRESCIMENTO POPULACIONAL MÉDIO AO ANO (2000-2010)



### CRESCIMENTO DOMICILIAR MÉDIO AO ANO (2000-2010)



Construído por metodologia descrita no estudo da Urban Systems, observa-se neste cenário a compilação e cruzamento de dados estatísticos oficiais de cidades com porte demográfico e perfil econômico semelhantes, todas do Estado de São Paulo. As oito cidades escolhidas para compor o cenário tendencial (quatro mais populosas e quatro menos populosas) ajudam a criar uma perspectiva mais realista de crescimento populacional, de empregos e de domicílios.

Fonte: IBGE-Urban Systems, 2014.

## OPORTUNIDADES PARA UMA MAIOR COMPACIDADE URBANA

No cenário tendencial, portanto, é previsto um acréscimo de aproximadamente 15 mil domicílios até o ano de 2050, a taxas médias de cerca de 440 novos domicílios por ano. Este número deverá alinhar e configurar a produção imobiliária dos próximos anos, embora os números sugeridos pelos projetos já previstos sejam significativamente mais altos que isso.

A previsão de área para absorver a demanda populacional prevista para 2050, utilizando-se um coeficiente de aproveitamento do solo equivalente a 1,0 (lotes unifamiliares - ocupação de baixa densidade), é de 1.179.240m<sup>2</sup> em área líquida urbanizada ou 2.358.480m<sup>2</sup> em área bruta a urbanizar (conforme projeções da Urban Systems-UBusiness 2014). Levando em conta que a cidade dispõe de uma quantidade muito razoável de terrenos não edificadas em área urbanizada (5.306.894,92m<sup>2</sup> - Mapa de Lotes e Glebas não ocupados), recomendamos discutir e analisar instrumentos e ações para promover a ocupação dessas áreas de forma prioritária, orquestrando-a com a oferta de novos loteamentos já previstos. Esses instrumentos (preferencialmente incentivos, mas também devem ser considerados indutores como IPTU progressivo) devem estimular a utilização de lotes já urbanizados e o adensamento do tecido urbano, aproveitando as infraestruturas instaladas. Em particular, cabe discutir instrumentos urbanísticos que estimulem o redesenvolvimento e fortalecimento de áreas centrais da cidade buscando atingir densidades mais elevadas e maior equilíbrio entre moradia e emprego, sempre tendo em vista a necessária harmonia com a paisagem, o patrimônio histórico e a cultura locais. Trata-se, portanto, de uma oportunidade de reverter possíveis tendências de espraiamento urbano.

METODOLOGIA:

- PARA EQUIVALÊNCIA ENTRE AS FAIXAS DE RENDA DO ESTUDO DA URBAN SYSTEMS 2014 E DO MINISTÉRIO DAS CIDADES COM O PADRÃO PRÉ ESTABELECIDO PELA PREFEITURA DE SÃO JOÃO (MCMV, CDHU, POPULAR, MÉDIO E ALTO) TRAÇAMOS UMA MÉDIA DE ÁREA PRIVATIVA POR PADRÃO E ENCAIXAMOS O VALOR NA ÁREA PRIVATIVA MÉDIA DA TABELA DA URBAN SYSTEMS, COMPARANDO, ASSIM, PADRÃO SJBV COM FAIXAS DE RENDA.

- PARA DISTRIBUIÇÃO DA DEMANDA TOTAL POR PADRÃO UTILIZAMOS A PORCENTAGEM PRÉ ESTABELECIDO NO ESTUDO DA URBAN SYSTEMS.

- PARA DISTRIBUIÇÃO DA DEMANDA POR ANO POR PADRÃO DO CENÁRIO TENDENCIAL UTILIZAMOS A PORCENTAGEM EQUIVALENTE AO CRESCIMENTO POPULACIONAL E DOMICILIAR POR PERÍODO, TAMBÉM CONFORME O ESTUDO DA URBAN SYSTEMS.

### EQUIVALÊNCIA FAIXAS DE RENDA E PADRÃO SJBV

PADRÃO DE HABITAÇÃO - PREFEITURA DE SJBV 2015	social (MCMV+CDHU)	popular	médio	alto
FAIXA DE RENDA - MINISTÉRIO DAS CIDADES	0 - R\$3.275,00	DE R\$3.275,00 A R\$5.000,00	DE R\$5.000,00 A R\$10.000,00	ACIMA DE R\$10.000,00
ÁREA MÉDIA DE CONSTRUÇÃO - LOTEAMENTOS SJBV 2015	56m <sup>2</sup>	81,45m <sup>2</sup>	144,45m <sup>2</sup>	423,2m <sup>2</sup>
PORCENTAGEM POR FAIXA DE RENDA*	75%	14%	8%	3%

\*Distribuição por faixa de renda conforme Estudo Urban Systems, 2014.

### DEMANDA DOMICÍLIOS / PADRÃO - PERÍODO\* - CENÁRIO TENDENCIAL ATÉ 2050

ANOS	social (MCMV+CDHU)	popular	médio	alto	TOTAL*
2014-2015	352	66	38	14	469
2015-2016	359	67	38	14	478
2016-2020	1.496	279	160	60	1.995
2020-2030	3.341	624	356	134	4.454
2030-2040	2.888	539	308	116	3.851
2040-2050	2.812	525	300	112	3.749

\*Distribuição da demanda por padrão e por período conforme Estudo Urban Systems, 2014.

### DEMANDA DOMICÍLIOS / PADRÃO TOTAL:

Nº LOTES	social (MCMV+CDHU)	popular	médio	alto	TOTAL
	11.248	2.100	1.200	450	14.997

\*Distribuição da demanda por padrão conforme Estudo Urban Systems, 2014.

### DEMANDA - PROMOÇÃO SOCIAL

	PADRÃO	Nº
Nº DE FAMÍLIAS EM ESPERA* - PROMOÇÃO SOCIAL	social	3787
Nº DE FAMÍLIAS EM ESPERA* - PROMOÇÃO SOCIAL	popular	682

\*Número de famílias cadastradas que aguardam em fila a disponibilidade de lotes/residência, conforme PROMOÇÃO SOCIAL SJBV 2015.

### DEMANDA ATENDIDA - LOTES COM EDIFICAÇÕES ATUALMENTE EM CONSTRUÇÃO\*

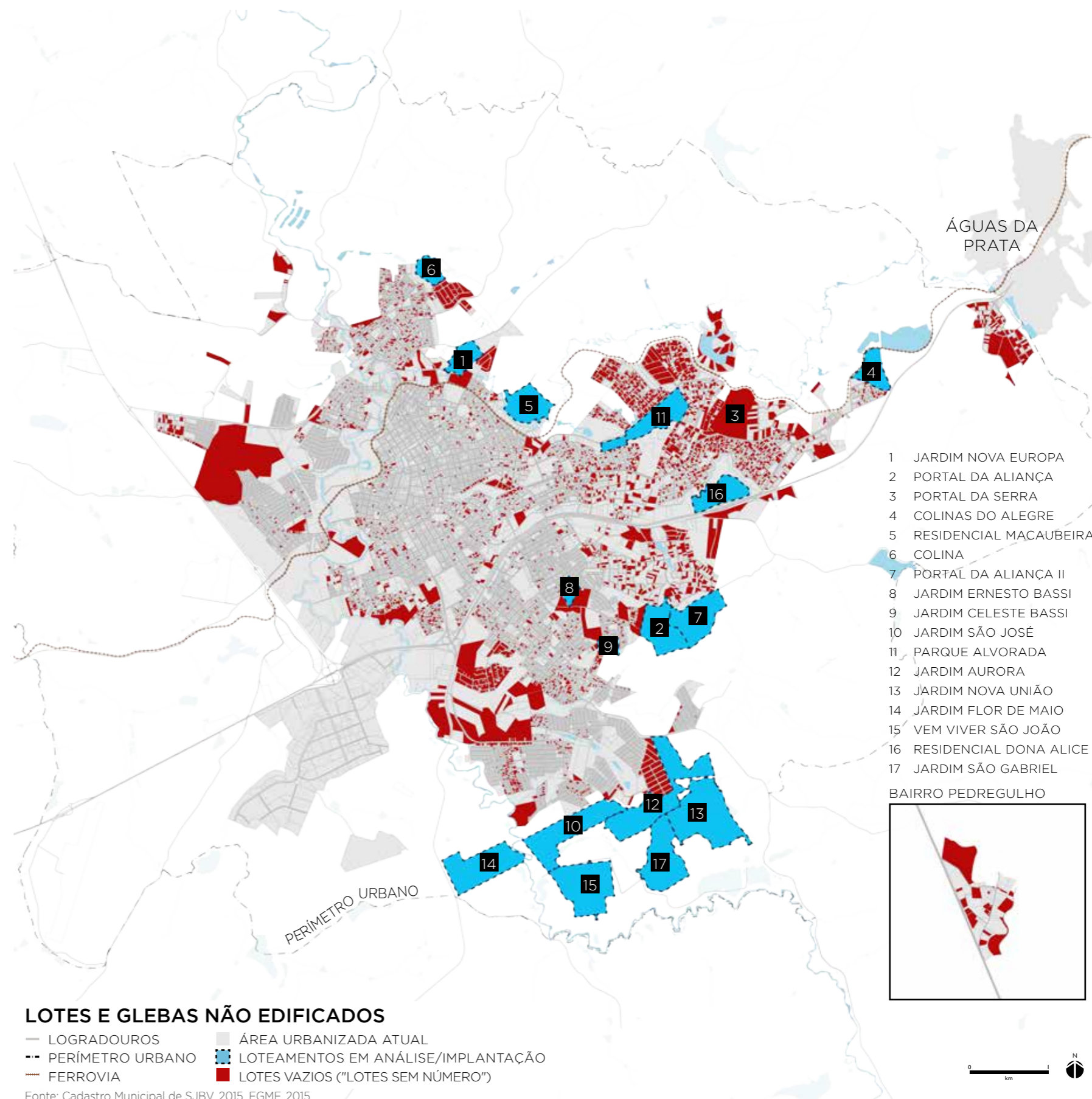
	social (MCMV+CDHU)	popular	médio	alto	TOTAL	TOTAL DO CENÁRIO x 0,72 (% habitação)
<160m <sup>2</sup>	0	148	182	0	330	
160m <sup>2</sup> - 387m <sup>2</sup>	29	397	521	105	1.052	
387m <sup>2</sup> - 744m <sup>2</sup>	0	15	81	99	195	
744m <sup>2</sup> - 19.999m <sup>2</sup>	0	14	82	26	122	
TOTAL	29	574	866	230	1.699	1.223

## OPORTUNIDADES PARA UMA MAIOR COMPACIDADE URBANA

A partir de um mapeamento dos terrenos urbanos já existentes e desocupados, foi possível desenvolver uma visão muito interessante das possibilidades para o atendimento da demanda habitacional e, concomitantemente, para o adensamento e a compactidade urbana. Afinal, ao invés de olhar para os limites externos da cidade como oportunidade de novos empreendimentos, por que não olhar para os hiatos presentes na malha urbana existente e buscar maneiras de ocupá-los?

Foi realizado junto à prefeitura de São João da Boa Vista o levantamento do número de lotes em oferta na cidade - tanto lotes livres ou em oferta existentes, recentemente produzidos e não absorvidos (apesar de muitos desses lotes estarem vendidos, para a finalidade deste estudo considera-se um lote absorvido quando estiver construído e constituir um domicílio), quanto lotes em projeto ou em construção (loteamentos em análise/implantação). Do total de lotes somente em análise e implantação (novos loteamentos) temos 8.864 unidades. Apenas partindo desse número temos um primeiro cenário: se todos esses lotes forem ocupados por uma família (somente de lotes de novos loteamentos com taxa projetada de 2,61hab/dom) temos lotes capazes de absorver um crescimento urbano estimado em 23.135 habitantes.

Para um total de lotes em oferta existentes, conforme o cadastro municipal, consideramos o número de lotes vazios - "lotes sem número" - qualificados individualmente conforme sua área e seu padrão (social, popular, médio e alto), que somam uma área total de 5.306.894,92m<sup>2</sup> em 6.792 lotes (inclui-se neste total tanto lotes em tecidos mais antigos e consolidados, quanto lotes de loteamentos periféricos recentes). Neste levantamento constam desde terrenos de área bastante reduzida, até grandes glebas urbanas que alcançam superfícies individuais de mais de 370.000m<sup>2</sup>. Classificam-se desde lotes em oferta de loteamentos recentes até glebas e lotes sem uso e ocupação.



# OPORTUNIDADES PARA UMA MAIOR COMPACIDADE URBANA

Partindo da identificação e utilização desses lotes vazios na cidade para a acomodação do crescimento populacional, foi feito o seguinte recorte amostral: num primeiro momento, foram eliminados todos os lotes abaixo de 160m<sup>2</sup> (correspondente ao lote mínimo de acordo com a legislação municipal vigente) e todos os lotes maiores de 20.000m<sup>2</sup>, cujo loteamento é compulsório e, portanto, demandariam um prazo para sua ocupação. Assim, tem-se uma lista de lotes somando 6.439 que poderiam ser aproveitados de maneira imediata e que correspondem a 69% da área não ocupada total. Considerando a grande diversidade de tamanhos dos terrenos dessa amostra, foi aferida uma área média de lote residencial (387m<sup>2</sup>) e uma porcentagem média de lotes residenciais (72%), conforme dados do cadastro municipal (ver metodologia na página seguinte). Com esses números, foi possível elencar os lotes indivisíveis pela área média (portanto de até 744m<sup>2</sup>) e lotes acima desse limite. Para os lotes abaixo de 744m<sup>2</sup>, considerou-se um domicílio por lote. Os lotes maiores foram, então, somados e divididos pelo lote médio. Embora não sejam lotes necessariamente contíguos, o exercício de remembramento/desmembramento permite alcançar uma quantidade teórica de lotes que, embora possam ter tamanhos diferentes, teriam em conjunto os mesmos 3.669.090,35m<sup>2</sup>. Considerou-se, também, uma média de habitantes por domicílio entre 2010 e 2050 (2,61) para estimarmos a capacidade de acomodação dos lotes analisados.

## CENÁRIO I

LOTES	NÚMERO	ÁREA (m <sup>2</sup> )
<b>TOTAL</b>	<b>6.792</b>	<b>5.306.894,92</b>
<b>&lt;160m<sup>2</sup></b>	<b>327</b>	<b>43.626,57</b>
<b>160m<sup>2</sup> - 387m<sup>2</sup></b>	<b>4.739</b>	<b>1.298.226,85</b>
<b>387m<sup>2</sup> - 744m<sup>2</sup></b>	<b>987</b>	<b>478.442,75</b>
<b>744m<sup>2</sup> - 19.999m<sup>2</sup></b>	<b>713</b>	<b>1.892.420,75</b>
<b>&gt;20.000m<sup>2</sup></b>	<b>26</b>	<b>1.594.178,00</b>
<b>Nº DE LOTES E ÁREA TOTAL APROVEITÁVEIS</b>		
	<b>6.439</b>	<b>3.669.090,35</b>
<b>LOTES UNITÁRIOS INDIVISÍVEIS PELA MÉDIA AMOSTRAL</b>		
	<b>5.726</b>	<b>1.776.669,60</b>
<b>LOTES UNITÁRIOS CONSIDERANDO SOMATÓRIA DE LOTES MAIORES DE 2X A MÉDIA AMOSTRAL DIVIDIDOS PELA MÉDIA</b>		
	<b>4.890</b>	<b>1.892.420,75</b>
<b>TOTAL DE LOTES INDIVISÍVEIS EXISTENTES + LOTES DIVIDIDOS PELA MÉDIA AMOSTRAL</b>		
	<b>10.616</b>	<b>3.669.090,35</b>
<b>MULTIPLICAÇÃO PELA MÉDIA DE Nº DE HAB/ DOMICÍLIO PROJEÇÃO 2010-2050</b>		
	<b>2,61</b>	
<b>TOTAL DE HABITANTES COMPORTADOS NOS VAZIOS CONSIDERADOS</b>		
	<b>27.708</b>	
<b>PORCENTAGEM MÉDIA DE USO RESIDENCIAL NA CIDADE CONFORME CADASTRO MUNICIPAL</b>		
	<b>72%</b>	
<b>TOTAL DE LOTES RESIDENCIAIS UNIFAMILIARES (EXISTENTES + DIVIDIDOS)</b>		
	<b>7.644</b>	
<b>TOTAL DE HABITANTES COMPORTADOS NOS VAZIOS CONSIDERADOS USANDO MÉDIA HAB/DOM=2,61 E 72% USO RESIDENCIAL</b>		
	<b>19.950</b>	

### METODOLOGIA:

- PARA CENÁRIO I:
  - 1º DESCONSIDERAMOS OS LOTES MENORES DO QUE OS LOTES MÍNIMOS MUNICIPAIS CONFORME LEI 1366/04 E POSTERIORES ALTERAÇÕES;
  - 2º DESCONSIDERAMOS LOTES ACIMA DE 20.000m<sup>2</sup>, CUJO APROVEITAMENTO DECORRE DE LOTEAMENTO OBRIGATÓRIO;
  - 3º OS LOTES CONSIDERADOS SÃO AGRUPADOS CONFORME SUA RELAÇÃO COM A MÉDIA DE ÁREA DOS LOTES HABITACIONAIS URBANOS (DE ACORDO COM CADASTRO MUNICIPAL);
  - 4º DOS LOTES APROVEITÁVEIS, CONSIDERANDO AS POSSÍVEIS DIVISÕES PELA ÁREA MÉDIA, ALCANÇA-SE O TOTAL DE LOTES POSSÍVEIS;
  - 5º APLICA-SE A MÉDIA DE HABITANTE/DOMICÍLIO DO INTERVALO ENTRE 2010-20150 CONFORME PROJEÇÃO DO CENÁRIO TENDENCIAL DA URBAN SYSTEMS PARA ESTIMAR O NÚMERO DE HABITANTES QUE PODERIAM SER ACOMODADOS NOS LOTES URBANOS EXISTENTES;
  - 6º CONSIDERA-SE A MÉDIA DE USO RESIDENCIAL NOS LOTES URBANOS ATUAIS, CONFORME CADASTRO MUNICIPAL, PARA ESTIMAR A QUANTIDADE DE LOTES E HABITANTES EFETIVOS. OS DEMAIS LOTES PODEM SER UTILIZADOS PARA OUTRAS ATIVIDADES DE COMÉRCIO, SERVIÇO, LAZER OU INSTITUCIONAL;
  - 7º CALCULADA A NOVA DENSIDADE MÉDIA URBANA NO CASO DE OCUPAÇÃO DE TODOS OS LOTES CONSIDERADOS;
- PARA CENÁRIO II: ADICIONAR LOTES MENORES QUE LOTES MÍNIMOS E ACIMA DE 20.000m<sup>2</sup> (COM A MESMA METODOLOGIA DE DIVISÃO).

## CENÁRIO II

LOTES	NÚMERO	ÁREA (m <sup>2</sup> )
<b>&lt;160m<sup>2</sup></b>	<b>327</b>	<b>43.623,57</b>
<b>&gt;20.000</b>	<b>26</b>	<b>1.594.178,00</b>
<b>&gt;20.000 DIVIDIDOS</b>	<b>2.060</b>	<b>1.594.178,00</b>
<b>LOTES NÃO CONSIDERADOS ANTERIORMENTE</b>		
	<b>2.387</b>	<b>840.712,57</b>
<b>LOTES NÃO CONSIDERADOS ANTERIORMENTE DIVIDIDOS PELA MÉDIA AMOSTRAL</b>		
	<b>2.387</b>	<b>840.712,57</b>
<b>LOTES NÃO CONSIDERADOS ANTERIORMENTE (&lt;160M<sup>2</sup> + DIVIDIDOS)</b>		
	<b>2.387</b>	<b>840.712,57</b>
<b>PORCENTAGEM MÉDIA DE USO RESIDENCIAL NA CIDADE CONFORME CADASTRO MUNICIPAL</b>		
	<b>72%</b>	
<b>TOTAL DE LOTES RESIDENCIAIS UNIFAMILIARES (&lt;160M<sup>2</sup> + DIVIDIDOS)</b>		
	<b>1.718</b>	
<b>TOTAL DE LOTES RESIDENCIAIS UNIFAMILIARES (&lt;160M<sup>2</sup> + DIVIDIDOS) + CENÁRIO I</b>		
	<b>9.362</b>	
<b>TOTAL DE HABITANTES COMPORTADOS NOS VAZIOS CONSIDERADOS USANDO MÉDIA HAB/DOM=2,61 E 72% USO RESIDENCIAL</b>		
	<b>24.435</b>	

## ANÁLISE DENSIDADE MÉDIA URBANA - CENÁRIO I

POPULAÇÃO URBANA ATUAL	85.474	DENSIDADE MÉDIA ATUAL	24,71
POPULAÇÃO URBANA ATUAL + ESTIMADA	105.424	NOVA DENSIDADE MÉDIA	30,48

## ANÁLISE DENSIDADE MÉDIA URBANA - CENÁRIO II

POPULAÇÃO URBANA ATUAL	85474	DENSIDADE MÉDIA ATUAL	24,71
POPULAÇÃO URBANA ATUAL + ESTIMADA	109.909	NOVA DENSIDADE MÉDIA	31,77

# OPORTUNIDADES PARA UMA MAIOR COMPACIDADE URBANA

Os resultados dos cenários são interessantes: levando em conta a amostra de 69% dos lotes urbanos livres, podemos dizer que há espaço devidamente aproveitável para acomodar uma população de 19.950 pessoas. Se considerarmos também os lotes menores de 160m<sup>2</sup> e o parcelamento das glebas acima de 20.000m<sup>2</sup> (a um índice de 50% de área líquida), configurando uma utilização de 85% da área total desocupada, a cidade comportaria uma população de 24.435 pessoas somente nos terrenos disponíveis.

Se somarmos ainda os lotes previstos nos loteamentos em aprovação/implantação, a capacidade de absorção total da cidade sobe para 43.085 habitantes (cenário I) até 2020. Considerando o cenário II, o total seria de 47.570 novos habitantes. Neste caso, equivalente a 53,76% de crescimento populacional<sup>1</sup>.

## OFERTA NOVOS LOTEAMENTOS\* / PADRÃO

ANOS	social (MCMV+CDHU)	popular	médio	alto	TOTAL
2014-2015	0	0	0	0	0
2015-2016	0	0	412	0	412
2016-2020	1018	1448	4700	1286	8.452
2020-2030	0	0	0	0	0
2030-2040	0	0	0	0	0
2040-2050	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>1018</b>	<b>1448</b>	<b>5112</b>	<b>1286</b>	<b>8.864</b>

\*Nº total de lotes disponíveis em loteamentos em análise e em implantação física por padrão e por período conforme Cadastro Municipal SJBV, 2015.

## OFERTA LOTES E GLEBAS NÃO EDIFICADOS / PADRÃO - LOTES ABAIXO DE 160m<sup>2</sup> (LOTE MÍNIMO\*)

<160m <sup>2</sup>	social (MCMV+CDHU)	popular	médio	alto	TOTAL	TOTAL DO CENÁRIO
	0	271	56	0	327	235

\*Lote mínimo, conforme Lei Nº 1.366 de 7 de julho de 2004, SJBV, 2015.

## OFERTA LOTES E GLEBAS NÃO EDIFICADOS / PADRÃO - CENÁRIO I (MÉDIA AMOSTRAL\*)

	social (MCMV+CDHU)	popular	médio	alto	TOTAL	TOTAL DO CENÁRIO
lotes indivisíveis 160m <sup>2</sup> -387m <sup>2</sup>	30	1311	2581	817	4.739	x 0,72 (% habitação)
lotes divisíveis 387m <sup>2</sup> -744m <sup>2</sup>	0	50	343	594	987	
lotes divisíveis 744m <sup>2</sup> -19.999m <sup>2</sup>	2	98	529	84	713	
área total (m <sup>2</sup> ) 744m <sup>2</sup> -19.999m <sup>2</sup>	1.836,72	432.992,71	1.288.159,83	169.431,49	1.892.420,75	
lotes divididos por 387m <sup>2</sup> 744m <sup>2</sup> -19.999m <sup>2</sup>	5	1119	3329	438	4.890	<b>7.644</b>

## OFERTA GRANDES GLEBAS NÃO EDIFICADAS\*

lotes divisíveis	área total *0,5 (m <sup>2</sup> )	>20.000m <sup>2</sup>	lotes divididos por 387m <sup>2</sup>	TOTAL	TOTAL DO CENÁRIO
			26	26	x 0,72 (% habitação)
			797.089,00		
			2.060	2.060	<b>1.483</b>

\*Lotes considerados como "grandes glebas", conforme Cadastro Municipal de SJBV, 2015.

### METODOLOGIA:

- PARA NÚMERO DE LOTES EM OFERTA (NOVOS LOTEAMENTOS), FORAM CONSIDERADOS OS LOTES DE TODOS OS LOTEAMENTOS CLASSIFICADOS COMO EM APROVAÇÃO, EM ESTUDO, EM DIRETRIZES E EM IMPLANTAÇÃO E DIVÍDIOS CONFORME PADRÃO PRÉ ESTABELECIDO PELA PREFEITURA DE SJBV.

- PARA ANÁLISE DE GRANDES GLEBAS NÃO EDIFICADAS, NÃO FORAM CONSIDERADOS CONDICIONANTES DE VIABILIDADE TÉCNICA DE IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA, CONDIÇÕES TOPOGRÁFICAS, REGULAMENTAÇÃO DE APP E RESERVAS DE FLORESTAS. A ÁREA TOTAL DAS GRANDES GLEBAS FORAM DIVIDIDAS PELA MÉDIA AMOSTRAL PARA SIMULAR UM NÚMERO DE LOTES POSSÍVEIS PASSÍVEIS DE OCUPAÇÃO.

<sup>1</sup> Porcentagem relativa ao número total de habitantes de 2014 e o estimado pela oferta do cenário até 2020.

## RESULTADOS DOS CENÁRIOS DE OCUPAÇÃO DE LOTES DISPONÍVEIS

	LOTES	HABITANTES	
LOTEAMENTOS	Nº TOTAL DE LOTES DISPONÍVEIS: NOVOS LOTEAMENTOS PREVISTOS*	8.864	23.135
CENÁRIO I + LOTEAMENTOS	Nº TOTAL DE LOTES DISPONÍVEIS: NOVOS LOTEAMENTOS* + LOTES CENÁRIO CONSERVADOR (LOTES E GLEBAS DE 744m <sup>2</sup> A 19.999m <sup>2</sup> DIVIDIDOS POR MÉDIA AMOSTRAL DE 387m <sup>2</sup> )	16.508	43.085
CENÁRIO II + LOTEAMENTOS	Nº TOTAL DE LOTES DISPONÍVEIS: NOVOS LOTEAMENTOS* + LOTES CENÁRIO CONSERVADOR + LOTES <160m <sup>2</sup> + GRANDES GLEBAS	18.226	47.570

# OPORTUNIDADES PARA UMA MAIOR COMPACIDADE URBANA

Numa abordagem mais detalhada, foi, então, possível traçar uma relação entre a oferta prevista por faixa de renda, a demanda e a expectativa de disponibilidade dos lotes para ocupação. Partindo-se da demanda estimada por período e faixa de renda, além da composição social apresentadas no estudo realizado pela Urban Systems, agregamos a classificação de renda do Ministério das Cidades e o tempo médio de aprovação e construção de empreendimentos por padrão (verificado em média conforme os protocolos e alvarás

expedidos pela Prefeitura). Como estimado anteriormente, se considerarmos isoladamente os lotes ainda não disponíveis (projetos em estudo/aprovação ou empreendimentos em implantação), temos uma quantidade relevante de lançamentos em diversas faixas de renda até o ano de 2020.

Ao introduzir a questão dos lotes urbanos desocupados, que trazem à discussão uma questão de extrema relevância para a eficiência urbana e para o mercado imobiliário local, o cruzamento entre expectativa de demanda e previsão

de oferta leva a um panorama de absorção desequilibrado, no qual há sobreoferta de lotes de padrão médio e alto, e sobredemanda de lotes de habitação social e popular. Em resumo, a produção imobiliária prevista precisa ser analisada e redirecionada para as oportunidades surgentes.

## DEMANDA LOTES / PADRÃO - CENÁRIO TENDENCIAL \* X OFERTA / PADRÃO - CENÁRIO I + LOTEAMENTOS

ANOS	social (MCMV+CDHU)				popular				médio				alto				TOTAL DEMANDA	TOTAL OFERTA
	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di^1$	$\Delta dp^2$	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di^1$	$\Delta dp^2$	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di^1$	$\Delta dp^2$	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di$	$\Delta dp$		
2015**	4.118	25	4.093	4.093	335	1.785	-1.450	-1.450	-586	4.502	-5.088	-5.088	-152	1.331	-1.483	-1.483	3.714	7.643
2015-2016	359	0	4.452	359	67	0	-1.383	67	38	412	-5.462	-374	14	0	-1.469	14	478	412
2016-2020	1.496	1.018	4.930	478	279	1.448	-2.552	-1.169	160	4.700	-10.003	-4.540	60	1.286	-2.695	-1.226	1.995	8.452
2020-2030	3.341	0	8.270	3.341	624	0	-1.928	624	356	0	-9.646	356	134	0	-2.561	134	4.454	0
2030-2040	2.888	0	11.159	2.888	539	0	-1.389	539	308	0	-9.338	308	116	0	-2.446	116	3.851	0
2040-2050	2.812	0	13.971	2.812	525	0	-864	525	300	0	-9.038	300	112	0	-2.333	112	3.749	0
																	18.242	16.507

## DEMANDA LOTES / PADRÃO - CENÁRIO TENDENCIAL \* X OFERTA / PADRÃO - CENÁRIO II + LOTEAMENTOS

ANOS	social (MCMV+CDHU)				popular				médio				alto				TOTAL DEMANDA	TOTAL OFERTA
	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di^1$	$\Delta dp^2$	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di^1$	$\Delta dp^2$	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di^1$	$\Delta dp^2$	DEMANDA	OFERTA	$\Delta di$	$\Delta dp$		
2015**	4.118	25	4.093	4.093	335	1.981	-1.646	-1.646	-585	4.542	-5.127	-5.127	-152	1.331	-1.483	-1.483	3.715	7.879
2015-2016	359	0	4.452	359	67	0	-1.579	67	38	412	-5.501	-374	14	0	-1.469	14	478	412
2016-2020	1.496	2.501	3.447	-1.005	279	1.448	-2.748	-1.169	160	4.700	-10.042	-4.540	60	1.286	-2.695	-1.226	1.995	9.935
2020-2030	3.341	0	6.787	3.341	624	0	-2.124	624	356	0	-9.685	356	134	0	-2.561	134	4.454	0
2030-2040	2.888	0	9.676	2.888	539	0	-1.585	539	308	0	-9.377	308	116	0	-2.446	116	3.851	0
2040-2050	2.812	0	12.488	2.812	525	0	-1.060	525	300	0	-9.077	300	112	0	-2.333	112	3.749	0
																	18.243	18.226

METODOLOGIA:

- PARA O COMPARATIVO DE DEMANDA E OFERTA (NÚMEROS ESTABELECIDOS NAS TABELAS ANTERIORES DE DEMANDA E OFERTA - CENÁRIO TENDENCIAL) FIZEMOS OS SEGUINTE CÁLCULOS:

1.  $\Delta di$  - DELTA INCREMENTAL - REFERE-SE À DEMANDA EXCEDENTE OU OFERTA EXCEDENTE DO PERÍODO, SOMADA À DEMANDA EXCEDENTE OU OFERTA EXCEDENTE ACUMULADA DE PERÍODOS ANTERIORES

2.  $\Delta dp$  - DELTA POR PERÍODO - REFERE-SE À DEMANDA EXCEDENTE OU OFERTA EXCEDENTE DO PERÍODO APENAS.

3. SOMATÓRIA DA DEMANDA PROJETADA CONFORME URBAN SYSTEMS + DEMANDA PROMOÇÃO SOCIAL PARA LOTES SOCIAIS E POPULARES (FAMÍLIAS CONVIVENTES) - DEMANDA ATENDIDA PELOS LOTES COM EDIFICAÇÕES EM CONSTRUÇÃO

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE: OS NÚMEROS EM AZUL SÃO REFERENTES À UMA DEMANDA EXCEDENTE - UMA OPORTUNIDADE DE SE PRODUIR MAIS UNIDADES PARA ATENDER A POPULAÇÃO; E OS NÚMEROS EM VERMELHO REFEREM-SE À UMA SOBREOFERTA.

## OPORTUNIDADES PARA UMA MAIOR COMPACIDADE URBANA

De forma clara e inequívoca, considerando-se apenas os lotes urbanos existentes (cenário I) e os loteamentos em andamento, com uma ocupação de baixa densidade (habitações unifamiliares em lotes médios de 387m<sup>2</sup>), a demanda habitacional para 2050 estaria praticamente resolvida (em números brutos, sem considerar diferença de padrão social, popular, médio e alto). Portanto, ratifica-se a percepção de que a cidade não precisa - e não deve - alargar suas fronteiras com o pretexto de acomodar o crescimento populacional.

Tendo em vista essa leitura, sugerimos que esse ponto deva ser um dos mais importantes da discussão de visão de futuro da cidade. Afinal de contas, os impactos de uma sobreoferta imobiliária seriam custosos para a cidade como um todo, a saber: (I) tecidos subocupados, gerando deseconomias de escala para infraestruturas e serviços urbanos (transporte, segurança, educação, saúde etc.); (II) a baixa densidade projetada para a expansão urbana em curso não deverá justificar a mistura de usos pela inviabilidade de instalações comerciais e de serviços nessas novas áreas (ausência de massa crítica de consumo); (III) esgarçamento do tecido social pelo caráter homogêneo de classes por empreendimento; e (IV) possível redução de preços e atração de camadas de população de cidades vizinhas, transformando São João da Boa Vista em cidade dormitório.





# GLOSSÁRIO

**Área do município:** área relativa à região administrativa.

**Área urbana ou urbanizada:** área de um município caracterizada pela edificação contínua e pela existência de equipamentos sociais destinados às funções urbanas básicas como habitação, trabalho, recreação e circulação.

**Centralidade** - Tecido funcionalmente relevante para a estruturação da dinâmica urbana. Concentra empregos e atividades não residenciais.

**Equipamentos urbanos:** Todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinado à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

**Espraçamento:** É o termo usado para a expansão horizontal das cidades, ou espalhamento, muito antes de atingir uma densidade demográfica ideal nas áreas já consolidadas.

**Gabarito:** Corresponde ao limite de altura imposto às edificações, expressa em metros ou número de pavimentos

**Índice ou Coeficiente de Aproveitamento:** Indica um valor numérico que, quando multiplicado pela área do terreno, resulta na área máxima edificável que se permite em algumas regulamentações urbanísticas. Serve para gerenciar o processo de densificação horizontal ao nível dos terrenos urbanos. (ACIOLY, C. DAVIDSON, F., 1998)

**Lote médio:** É a área média (em m<sup>2</sup>) de lotes da cidade de São João da Boa Vista, conforme Cadastro Municipal de SJBV, 2015, desconsiderando os padrões de lotes de: CESP, grandes glebas, industrial, SABESP, terras da união, terras do estado, terras do município e áreas urbanas isoladas.

**Lote Mínimo:** É a área mínima (em m<sup>2</sup>) de lotes, conforme a Lei Nº 1.366 de 7 de julho de 2004 que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano do município de São João da Boa Vista.

**Perímetro urbano:** limite legal entre área urbana e área rural .

**Taxa de ocupação:** Indica a porcentagem da área horizontal de terrenos urbanos passível de ser ocupada, segundo a legislação em vigor em uma cidade, e que determinará a área que deve permanecer livre de construção nesses mesmos terrenos. (ACIOLY, C. DAVIDSON, F., 1998)

**Uso e ocupação do solo:** Um dos mecanismos do planejamento urbano, permite o rebatimento da reprodução social no plano do espaço urbano e a ocupação do solo, determinando a maneira pela qual a edificação pode ocupar o terreno urbano, em função dos índices urbanísticos incidentes sobre o mesmo.

**Vazios urbanos:** Constituem-se em espaços não construídos, caracterizados como remanescentes urbanos, áreas ociosas. Existem devido à ausência de ocupação funcional, interesses sociais e transformações de usos urbanos.

**Densidade:** razão entre o número de habitantes e o território, indicando concentração de pessoas. pode ser bruta, se considerada a área total do recorte, ou líquida, se relativa apenas aos terrenos privativas constituintes do tecido urbano.



# BIBLIOGRAFIA

ABDAL, Alexandre. *Indústrias e Serviços na Macrometrópole Paulista: para a caracterização produtiva de um amplo espaço econômico*. Belo Horizonte: 2010

ARAÚJO, Leandro Letti da Silva Araújo. *A Conservação Natural como Parâmetro para o Planejamento do Território: Aplicação dos princípios da ecologia de paisagem em área de expansão urbana no município de São João da Boa Vista, SP*. São Carlos: 2010

AARP & WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE. *Density: a livability sheet*. 2015

ASSUMPÇÃO, Thomaz. *Infraestrutura e Logística: As Vantagens Competitivas e os Desafios da Região Metropolitana de Campinas*. Campinas: 2014.

ATEIER PARISIEN D'URBANISME. *Densités vécués et formes urbanies: Étude de quatre quartiers parisiens*. 2003

BALBIM, Reanato Nunes. *Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais*. Brasília: Ministério das Cidades; Agência Espanhola de Cooperação Internacional AECI, 2008.

BOUVARD, Eric; TRIBOUILLARD, Clémentine. *Experiências Urbanas Paris - Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 2006.

BRASIL. Lei nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano.

CAIXA ECONÔMICA. *Demanda Habitacional no Brasil*. Brasília: 2012.

CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Ana Claudia. *O Estatuto da Cidade Comentado*. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.

CLARK, Greg. *The Bussness of Cities*. São Paulo: 2014.

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. *Programas de trens regionais*. 2013

CUNHA, Alexandre Abdal. *Desenvolvimento e Espaço: Da hierarquia da desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo à formação da Macrometrópole Paulista*. São Paulo: 2008.

DEL RIO, V. *Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento*. São Paulo: Pini, 1990.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. *Manual de Procedimentos para o Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego*. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001.

EMPLASA. *Macrometrópole Paulista*. São Paulo: 2012. EMLASA. *Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013::2040*. São Paulo: 2013.

FABIAN, Lourenzo; GIANNOTTI, Emanuel; VIGANÒ, Paola. *Recycling city: Lyfecycles, Embodied Energy, Inclusion*. 2012

FARR, Douglas. *Urbanismo sustentável. Desenho urbano com a natureza*. Porto Alegre: Bookman, 2013.

FERIANCIC, Gabriel; MURACHCO, Katine; STANISLAV, Feriamcic; MATHEUS, Rodrigo; MARTINS, Ivana Augusto. *Plano de Mobilidade Urbana, o novo instrumento de gestão pública*. Brasília: 2013.

FERRARIANANIAS, Rafael; ALVES, Flamarion Dutra. *Análise do Espaço Urbano de São João da Boa Vista*. Alfenas: 2012. FORUM FOR THE FUTURE. *Megacities on the move*. Londres: 2010.

FURTADO, Fernanda; BIASOTTO, Rosane; MALERONKA, Camila. *Outorga Onerosa do Direito de Construir: Caderno técnico de regulamentação e implementação*. Brasília: Ministério das Cidades, 2012.

GEOSYSTEMEC; CIPREJIM. *Sistema de Informação da Bacia Hidrográfica do Rio Jaguari-Mirim*. Espírito Santo do Pinhal: 2010.

FARR, Douglas. *Urbanismo sustentável. Desenho urbano com a natureza*. Porto Alegre: Bookman, 2013.

FERRARI, Celson. *Curso de Planejamento Municipal Integrado*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora. 1979

FRANCISCO, Vera Lúcia F. dos Santos; VEGRO, Celso Luis Rodrigues; ÂNGELO, José Alberto; GHOSBRIL, Carlos Nabil. *Estrutura Produtiva da Cafeicultura Paulista*. Vitória, 2009.

FREIRE, Carlos Eduardo Torres; CONSONI, Flávia Luciane. *Metamorfoses Paulistas: Atlas Geoeconomico da Cidade*. Vitória: 2012.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Déficit Habitacional no Brasil*. Belo Horizonte: Rona, 2006.

FRUNKIN, Howard. *Urban Sprawl and Public Health*. Atlanta: 2002.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. São Paulo: Instituto Pólis, 2005.

GRANDI, Guilherme. *Estado e Capital Ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo: FFLCH/USP, 2013.

GUNN, Philip. *Relações Sociais e produção de Inovação na Metrôpole: percepções e realidades em São Paulo*. In: IEA-USP (org.) *Macrometrópole: aspectos Sociais e Populacionais*. São Paulo: IEAUSP, p. 1-45. 1994.

HAUGHTON, G. & HUNTER, C. *Sustainable cities*. Londres: Jessica Kingsley Publishers. 1994.

HIDROSTUDIO. *Barragem de Uso Múltiplo do Rio Jaguari-Mirim*. São Paulo: 2014.

HIDROSTUDIO. *Reservatório R1 - Córrego Bananal*. São Paulo: 2014.

HIDROSTUDIO. *Reservatório R3 - Córrego São João da Boa Vista*. São Paulo: 2014

# BIBLIOGRAFIA

IBGE. Análise dos fluxos aéreos de passageiros e carga. Brasília: 2010.

IBGE. Ligações Aéreas. Rio de Janeiro: 2013

IBGE. *Redes e Fluxos do Território - Ligações Aéreas*. Brasília: 2010.

IBGE. *Sinópsese do Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: 2011.

ITDP, Brasil. *Lei de Mobilidade Urbana 12.587/12*. Brasília: Embaixada Britânica Brasília, 2012.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes. 2000

JUNIOR, Salvador Capri. *Processos Erosivos, Recursos Hídricos, e Riscos Ambientais na Bacia do Rio Mogi - Guaçu*. Rio Claro: 2011.

LACERDA, Sander Magalhães. *Logística Ferroviária do Porto de Santos: A Integração Operacional da Infra-Estrutura Compartilhada*. Rio de Janeiro: Revista BNDS, 2005.

LEFEVRE, Mégane. *Densité et formes urbanies: Vers une meilluere qualité de vie*. 2013

LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa; BRASIL. Prefeitura do Rio de Janeiro. I Encontro luso-brasileiro de reabilitação urbana. Centros históricos. Lisboa, 1995.

MARDIROSSIAN, Laure. *La densité urbanie: Plaquette pédagogique: Certu département Urbanisme Habitat*. 2010

MASCARÓ, Juan. *A forma urbana e seus custos*. In: TURKIENCZ, B. & MALTA, M. (eds.) *Desenho Urbano: Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Brasília: UnB, p. 61- 68. 1986.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIRDEMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Cadernos MCidades*. Brasília: 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Operações Urbanas: anais do seminário Brasil - França*. Brasília: Ministério das Cidades, 2009.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Política Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentável*. Brasília: 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Projeto Urbanístico Recife - Olinda. Olinda: 2006.

MONTORO, Guilherme Castanho Franco Montoro; MIGON, Márcio Nobre. *Cadeia Produtiva aeronáutica brasileiras: oportunidades e desafios*. Rio de Janeiro: Imprinta Express Gráfica e Editora, 2009.

NEWMAN, Peter. *Rediscovering compact cities for sustainability*. 2014

NEWMAN, Peter. *Density, the Sustainability Multiplier: Some Myths and Truths with Application to Perth, Australia*. 2014

NICOLAU, Nelson Mancini. *Plano Diretor São João da Boa Vista*. São João da Boa Vista: 2006.

OLIVEIRA, Cássio Antunes. *Infraestrutura de Transporte: Análise dos Principais Modais no Estado de São Paulo*. São Paulo: Revista Formação Online, 2012.

OLIVEIRA, Elzira Lucia de; GIVISIEZ, Gustavo Henrique Naves; NETO, Eduardo Luiz Gonçalves Rios. *Demanda Futura por Moradia no Brasil 2003-2023* Brasília: Ctp, 2009.

PAC 2. *Balanço do PAC do estado de São Paulo 2011-2014*. Brasília: Imprensa Nacional, 2014.

PAC 2. *Balanço do PAC do estado de São Paulo 2013*. Brasília: Imprensa Nacional, 2014.

PASTERNAK, Suzana. *O Estado de São Paulo no Censo 2010*. 2011.

PENA, Rodolfo Alves. *Problemas Socioambientais Urbanos*.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Roteiro para elaboração: plano de mobilidade urbana de São Paulo*. São Paulo: 2013.

RECIFE. Prefeitura Municipal do Recife. Lei nº 17.511 de 29 de dezembro de 2008. Revisão do Plano Diretor do Município do Recife. Diário Oficial do Estado, Recife, n. 148, 2008. p. 2-13.

REUSA. *Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos*. Jaboticabal: 2014.

REYNALDO, Amélia (org.). *Metrópole Estratégica. Região Metropolitana do Recife*. Recife: Agência CONDEPE/FIDEm, 2005.

ROBERTS, Brian. *Changes in Urban Density: Its Implications on the Sustainable Development of Australian Cities*. 2007

ROLNIK, Raquel. *Como produzir moradia bem localizada com os recursos do programa minha casa minha vida?*. Brasília: Ministério das Cidades: 2010.

RODRIGUES, Fred. *Desenho Urbano, cabeça, campo e prancheta*. São Paulo: Projeto Editores. 1986

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. *Cidades para um pequeno planeta*. São Paulo: Gustavo Gili. 2001.

ROSA, Junia Santa. *Como delimitar e regulamentar Zonas Especiais de Interesse Social: ZEIS de Vazios Urbanos*. Brasília: Ministério das Cidades, 2009.

SABATIER, Vicent. *Formes d'habitat et densités urbanies. Seminaire PLH*, 5 novembre 2010.

SABESP. *Relatório de Sustentabilidade*. São Paulo: SABESP, 2013.

SÃO PAULO (cidade). *Atlas Ambiental do Município de São Paulo*. São Paulo: SVMA, 2002 (acessível no sítio <http://atlasambiental.prefeitura.sp.gov.br>)

# BIBLIOGRAFIA

SÃO PAULO, 2013. *SP 2040: a cidade que queremos*. São Paulo: SMDU, 2012..

SCHERRE, Rafael Pereira. *Relatório de Desempenho Operacional dos Aeroportos ano base 2012*. Local: ANAC, 2013.

SIMAS, André Luis Fernandes Simas; PERES, Zuleica Maria de Lisboa. *Plano de Resíduos Sólidos do Estado de São Paulo*. São Paulo: 2014.

SANTOS, Divonei Gonçalves; FERNANDES, Julieta Cristina; BORGES, Aílton. *Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia*. Uberlândia: 2010.

SATIN, Janaina Rigo; CORTE, Thais Dalla. *Planejamento das Cidades e Princípio da Prevenção na Gestão de Recursos Hídricos*. Pelotas: Revista Memória em Rede, 2012.

SECRETARIA DA ENERGIA. *Boletim Informativo - Série de Informações Energéticas*. São Paulo: 2014.

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE. *Guia do Sistema Paulista de Recursos Hídricos*. São Paulo: SMA, 2008.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES E DA MOBILIDADE URBANA; MINISTÉRIOS DAS CIDADES. *Caderno de referência para elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília: 2007.

SECRETARIA NACIONAL DE PROGRAMAS URBANOS. *Acesso a terra urbanizada: implementação de Planos Diretores e regularização fundiária plena*. Florianópolis:UFSC,2008

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL. *Caracterização Socioeconômica de São Paulo: Região Administrativa de Araçatuba*. São Paulo: Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional, 2013.

SILVA, Francisca Adalgisa. *Governança Colaborativa: Gestão Local e Compartilhada*. São Paulo: SABESP

SILVA, Jorge Antônio Santos. *Turismo, Crescimento e Desenvolvimento: uma análise urbana-regional baseada em cluster*. São Paulo, 2004.SILVEIRA, Pelópidas. Plano de Mobilidade do Recife. Recife.

SMDU; DEURB. Revisão do Plano Diretor Estratégico Uso e Ocupação do Solo. São Paulo: 2013.

SOUSA, Liliâne Gomes Rocha; TORRES, Liziane Paula Pereira; AZEVEDO, Paula. *Áreas Urbanas: Centrais RMBH. Belo Horizonte*: Editora, Ano.

SOUZA, Joseane de; BRITO, Fausto. *Expansão Urbana de Belo Horizonte de da RMBH: A mobilidade residencial e o processo de periferação nos anos 80 e 90*. Belo Horizonte: UFMG,2008.

SPORL, Christiane. *Análise da Fragilidade Ambiental e Relevância*. São Paulo: 2001.

STEFANI, Celia Regina Baider. *O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. São Paulo: 2007.

SUZIGAN, Wilson. *A Industrialização de São Paulo: 1930 - 1945*. Rio de Janeiro: Rev bras Econ., 1971.

THÉRY, Hervé. *Atlas Seade da Economia Paulista*. Confins: 2007.

URBAN SYSTEMS. *Urban Flash*. São Paulo: 2014.

WALTERS, Nikki. *How To Prevent Urban Sprawl*.

VENCONVSKY, Vitor Pires. *Sistema Ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas*. Campinas: 2006.

LINKS:

<https://lsecities.net/media/objects/articles/urban-age-cities-compared/en-gb/> (acesso em outubro, 2015)

<http://www.theguardian.com/lifeandstyle/2014/apr/16/cities-need-goldilocks-housing-density-not-too-high-low-just-right> (acesso em outubro, 2015)

<http://gehlarchitects.com/> (acesso em outubro, 2015)

[https://en.m.wikipedia.org/wiki/Population\\_density](https://en.m.wikipedia.org/wiki/Population_density) (acesso em outubro, 2015)

[https://en.m.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_cities\\_proper\\_by\\_population\\_density](https://en.m.wikipedia.org/wiki/List_of_cities_proper_by_population_density) (acesso em outubro, 2015)

<http://densityatlas.org/> (acesso em outubro, 2015)

<http://www.ti.org/europedata.html> (acesso em outubro, 2015) (acesso em outubro, 2015)



# EQUIPE

## INSTITUCIONAL

PREFEITO MUNICIPAL:

VANDERLEI BORGES DE CARVALHO

VICE PREFEITA:

PATRÍCIA MARIA MAGALHÃES TEIXEIRA NOGUEIRA  
MOLLO

PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

DR. ADEMIR MARTINS BOAVENTURA

ASSESSORIA DE PLANEJAMENTO GESTÃO E DESENVOLVIMENTO:

AMÉLIA MARIA DE QUEIROZ MELO

EQUIPE TÉCNICA DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA:

ADRIANA HELOÍSA FERREIRA CARBONARA  
AMÉLIA MARIA DE QUEIROZ MELO  
ANA LAURA BARCELOS DO AMARAL ZENUN  
CAROLINA MASCARO VIEIRA  
DIRCEU DE LIMA BARBOSA  
ELIANE BUCIMAN DE LIMA ROSSI  
EVELYN TALITA ZANETTE  
FRED MARCON WESTIN  
GUILHERME BATTALINI SILVA  
JULIO LUÍS DE ALMEIDA LINO  
MARISA FRANCISCA FERREIRA LOPES  
MARTA FALAVIGNA DIAS QUEBRADAS  
RICARDO ROSSI GOULARTT BITTENCOURT  
RONALDO LUÍS  
WILSON DE SOUZA COELHO JUNIOR

## FUNDAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DA ENGENHARIA (FDTE)

COORDENAÇÃO GERAL:

MIGUEL BUCALEM

COORDENAÇÃO EXECUTIVA:

LOURENÇO GIMENES

EQUIPE TÉCNICA:

ANA MEIRELES  
DANILO CAMARGO IGLIORI  
MARIA TEREZA DINIZ  
NILZA MARIA TOLEDO ANTENOR

COLABORAÇÃO:

FERNANDO FORTE  
RODRIGO MARCONDES FERRAZ

ESTAGIÁRIOS:

KARINA RIBEIRO CARDOSO

CONSULTORIA:

AMÉLIA REYNALDO



APOIO:

