

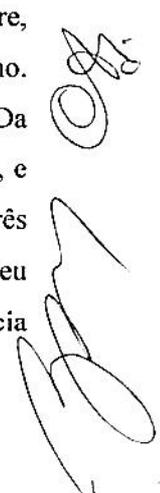
**ATA DA REUNIÃO-CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CMDU**

Data: 15 Junho de 2023-Horário: 09:30hs

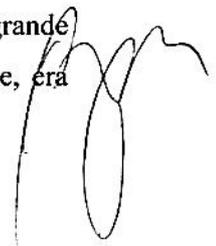
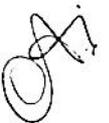
Local: Auditório do 7º andar do Paço Municipal

Aos quinze dias do mês de junho do ano de dois mil e vinte e três, Oswaldo Vieira, diretor da SEURBS, deu abertura a reunião, justificando a ausência do secretário de urbanismo e sustentabilidade e Presidente do CMDU Marcelo Manara, que está em Brasília com pautas próprias com relação às necessidades da cidade, que fará a abertura dos trabalhos e seguirá conversando sobre a pauta que já foi encaminhada via e-mail. Que um rito sempre presente, é a aprovação da ata da última reunião, encaminhada por e-mail em 18 de maio de 2023, pergunta se os conselheiros tem alguma sugestão ou comentário em relação a ata enviada ou se poderá considerá-la aprovada. Sem manifestação, ata de 19 de abril de 2023 aprovada. Passa para os informes, fará uma inversão na pauta, com a primeira questão é na aprovação e os ajustes urbanísticos da lei de parcelamento, uso e ocupação do solo, a lei do zoneamento que foi objeto de análise pelo conselho da plenária. Essa lei que resultou na lei complementar 667/2023, ela já está devidamente compilada com a lei original que é a 623/2019, e a lei já está disponibilizada no site da prefeitura, versão compilada, na página da SEURBS. O mesmo ocorre com a lei complementar 668, que fez os ajustes da contrapartida de pagamento da outorga onerosa, feitos alguns ajustes e que resultou na 668/2023, ela também já está compilada com o plano diretor que é a lei 612/2018, também está disponível na página da SEURBS. Informa ao conselho, que qualquer dúvida, qualquer esclarecimento, a secretaria estará a disposição. Com a chegada à plenária do secretário adjunto Ronaldo, Oswaldo pede que ele componha a mesa para participar da reunião. Com a palavra Ronaldo, que cumprimenta a todos e pede desculpas pelo atraso. Que vai comunicar alguns projetos importantes apresentados ao CMDU, ao COMAM, alguns projetos com bastante relevância. Que a ideia era de começar a tocar esse ano onde está sendo desenhado algumas dessas apresentações, será trazida em plenária para apreciação do CMDU e dos outros conselhos. Passa a palavra para que Oswaldo conduza a reunião e que estará a disposição até o final da reunião de hoje. Oswaldo agradece Ronaldo e dando sequência aos informes, o próximo é a criação da câmara técnica da lei de publicidade, onde foi apresentada na última reunião uma minuta de lei sobre a publicidade, uma modernização dos aspectos e normas que já estão vigentes desde 2003, mas, que será apresentado hoje um outro projeto de lei que é importante e mais prioritário para administração que é a atualização do cadastro das estradas municipais, então será invertida a ordem, postergar um pouco a criação da câmara técnica da lei de publicidade, será apresentada a proposta do cadastro, e se for necessário será criada a câmara técnica do cadastro das estradas, então voltará quando for oportuno a discussão da publicidade. Que nesse momento a prefeitura acaba tendo mais prioridade no cadastro, porque ele está muito desatualizado, é uma demanda que precisa equacionar na cidade. Oswaldo passa a palavra para a Engenheira Livia, chefe de divisão da área de desenvolvimento ambiental da SEURBS apresentar o plano de drenagem sustentável e lançamento da

biovaleta da Linha Verde que são estratégias sustentáveis na cidade. Com a palavra Livia que cumprimenta a todos e convida para compor a mesa, Maitê, Ricardo e Karina para fazer a apresentação. Inicia informando que a ideia é falar um pouco de um projeto, de um plano diretor que está sendo conduzindo na SEURBS, e após fará a apresentação, do projeto específico da biovaleta da Linha Verde, em que a empresa GEASA foi contratada para elaborar esse projeto. O plano diretor de drenagem sustentável e manejo, de águas fluviais, ele é uma construção na verdade cronológica da prefeitura e um entendimento que vem lá de trás. Que teve num primeiro momento um plano de saneamento em 2012 se iniciou a construção de um plano de macrodrenagem, 2013, olhando muito para questão dos grandes escoamentos, a cidade evoluiu ao longo do tempo, e o CMDU acompanhou de toda a criação dessa legislação, principalmente o plano diretor e a lei de uso e ocupação do solo. Em 2021, a secretaria de obras consolidou e conceituou junto com a primeira etapa do PDPMAP. Em 2020 pelo trabalho que vinha sendo feito no plano diretor e na lei, de uso e de parcelamento e ocupação do solo, era preciso avançar no conhecimento da drenagem sustentável no município, mas que não dava para colocar aquilo sem conhecer tecnicamente e integração da drenagem convencional com a drenagem sustentável. Então se conceituou essa etapa dois, que vem sendo construindo desde então. Na etapa um que é muito importante para a cidade, ela vai trabalhar o problema existente principalmente no foco dos grandes escoamentos, ela tem a questão também das áreas suscetíveis a inundação. No município nessa etapa dois o olhar será para o manejo sustentável, também buscando outras oportunidades de reestabelecer o ciclo hidrológico, no ambiente urbano, buscando também a questão, não só do controle da quantidade de água, mas também a questão da qualidade dessa água. Como que essa água chega, e também como é devolvida para os rios, abastecer os mananciais e fechar esse ciclo de forma mais sustentável. Pensando em áreas suscetíveis a inundações, a previsão dos barramentos, das obras de infraestrutura que são necessárias e a secretaria de obras, tem trabalhado. Para a etapa dois foi feita essa concepção em 2020 e houve a oportunidade em 2021 de submeter um projeto ao FEHIDRO para captar recurso para fazer essa etapa, onde foi captado de 1 milhão de reais, de 900.000 reais, já contratou a USP. A Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica irá elaborar esse projeto com a secretaria, entendendo que a USP, a UFCTH tem envolvido junto com São Paulo todos os cadernos de drenagem, estão na vanguarda desse conhecimento. Um projeto que começou no final do ano passado, com 1,5 ano de duração, um dos grandes produtos desse projeto, além de diagnóstico, é a elaboração desse manual, para que todos aprendam juntos e que o município tem, um cardápio de opções de drenagem muito mais rico e integrado. Esse projeto está em curso, no segundo semestre, vai começar essas oficinas e o secretário já demandou que se faça a oficina junto com o conselho. Para trabalhar, tem dentro do CDT, o desenvolvimento de tecnologias que vão ao encontro disso. Da canaleta de drenagem sustentável, as obras também estão ganhando sofisticação em relação a isso, e esse processo será de aprendizagem coletiva para o município. Nessa etapa a USP selecionou três bacias prioritárias no município para poder estudar o território, entender qual é o seu solo e o seu relevo, então foram escolhidas três pequenas bacias dentro de três bacias. A bacia do Cambui, a bacia

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

do Pararanguaba e a bacia do Senhorinha, onde estão sendo feitas tanto a questão da modelagem hidráulica como também a questão de qualidade. O monitoramento da qualidade, a ideia é que eles façam todos esses modelos hidráulicos, hidrológicos, com a questão da qualidade da água, e a partir daí, será desenvolvido esse manual dessas tecnologias, sustentáveis, baseadas na natureza, que a equipe da GEASA vai contextualizar um pouco melhor. E, falando de soluções baseadas na natureza, desde o final do ano passado também a prefeitura foi selecionada para participar do programa de acelerador, soluções baseadas na natureza da WRI, junto com 10 cidades do Brasil. A zona sul tem toda essa demanda, que o parque do Senhorinha, precisa ser entendido com uma capilaridade pela zona sul. Tem sido feito um trabalho, alinhado no entendimento do que o CMDU e o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano priorizaram investimentos para dar outorga em projetos, de qualificação dos espaços verdes dessas regiões e que incorporam as soluções baseadas na natureza. Para finalizar Livia informa que um desses projetos nasceu de um termo de compensação ambiental da Linha Verde junto com a secretaria de mobilidade, a primeira grande infraestrutura de drenagem sustentável no município, feito de forma arquitetada. Com esse projeto hoje foi feito o modelo conceitual, projeto básico, e então a contratação da empresa GEASA que vai trabalhar no detalhamento do projeto executivo e na implantação nos próximos dois meses. Com a palavra Maitê que cumprimenta a todos, se apresenta como coordenadora de projetos de infraestrutura verde da GEASA. Desse sistema de infraestrutura verde que vem trabalhando com propósito de trazer uma drenagem mais sustentável e lidar com os desafios das cidades ligados as águas e que todas as cidades passam por esses problemas relacionados a drenagem. Trazendo essa questão de conceito, acha que a infraestrutura verde tem se tornado cada vez mais popular, esse termo, mas não é um conceito novo, ele é um conceito já que tem raízes, na ideia de se criar um sistema de áreas verdes nas áreas para você trazer benefícios ambientais e qualidade de vida para as pessoas. Então a infraestrutura verde, chamada em várias agendas globais como soluções baseadas na natureza. Ela vai trabalhar um sistema de áreas verdes na cidade integrando a vegetação com o sistema hídrico, então não só a rede hídrica da cidade, mas todo o movimento da água pela superfície urbana, para tentar então devolver, aspectos da natureza que foram perdidos com a impermeabilização e a ocupação do solo. Que através disso, se cria uma rede de espaços que vão trabalhar em conjunto com a infraestrutura existente, adaptando ela aos ciclos naturais que continuam acontecendo, mesmo com as intervenções humanas. O termo, solução baseada na natureza, significa usar a própria natureza como uma solução, e hoje tem também os desafios climáticos presentes como desafios das nossas cidades, então se trabalha de uma forma que o desenvolvimento urbano não se opõe a natureza. Menos alagamento, menos inundações, menos picos de calor e de frio na cidade, menos doenças respiratórias ligadas a uma qualidade do ar, mesmo doenças de veiculação hídrica. Dos serviços ecossistêmicos como parte do funcionamento da cidade, como ela é uma infraestrutura, como ela trabalha com sistema de vários tipos de espaços e soluções, ela cria nesse diagrama, uma cidade que tem vários benefícios espalhados. A ideia de ter um grande parque e muitas áreas da cidade sem arborização para se beneficiar dessa infraestrutura verde, era



preciso se deslocar até esse parque, trabalhar tudo isso em todos os espaços disponíveis da cidade. E a água vai ter um papel muito importante, porque conforme ela vai escoando pelo território, ela vai levando problemas. E, transferindo esses problemas para frente, tem a definição desse conceito de soluções baseadas na natureza, pela comissão europeia. Maitê informa que a Livia, teve oportunidade de ser uma das consultoras técnicas do WRI no acelerador de soluções baseadas na natureza, financiamento estrangeiro, especialmente por causa da questão climática, para ajudar as cidades. Esse desenvolvimento a implantar projetos que são mais resilientes, tanto a questão de deslizamentos, as questões de inundação, enchente, as questões ligadas a perda de biodiversidade, produção de alimento, então ela abrange um guarda-chuva de problemas. O que se entende é que preservar, restaurar, ou imitar a natureza é o caminho para lidar com esses problemas. Então passa a criar uma engenharia natural em conjunto com a arquitetura e a engenharia, e esse conceito ele tem uma raiz muito forte na proteção da biodiversidade. Esse termo soluções baseadas na natureza surgiu em 2008, numa publicação do banco mundial, para proteção da biodiversidade frente às mudanças climáticas, então para diferenciar um projeto, uma política pública se é ou não uma solução baseada na natureza, ela tem que favorecer a biodiversidade também, então não só as pessoas, não só lidar com os problemas urbanos, humanos, mas também favorecer a biodiversidade. Na tela Maitê apresenta uma demonstração em dois parques, um na cidade do Jaraguá do Sul e um na cidade na China, os dois são parques para inundação, para cheia de um rio, com o mesmo propósito de lidar com essa macrodrenagem. Eles funcionam muito bem quando eles protegem a cidade dessa enchente do rio, só que o de Jaraguá do Sul a foto mostra que não favorece a biodiversidade, é um equipamento urbano que favorece as pessoas, ajuda a cidade a se proteger contra a enchente do rio, mas ele não restaura a natureza do rio, ele não favorece a biodiversidade urbana. É um equipamento público de lazer, de contato com a água, que lida com a enchente, ele não é uma solução baseada na natureza. Enquanto o da China ele restaura o ecossistema da beira do rio, então ele pode ser chamado de solução baseada na natureza. Que tem várias agendas globais, uma delas em 2030, das 17 ODS, tem o acordo de Paris, e a ONU. Nessa publicação de 2020 ela vai pontuar que embora a gestão da água não seja pontuada como um elemento essencial no acordo de Paris e na agenda 2030, ela é essencial para que se alcance os 17 ODS, e também para todas as medidas de adaptação e mitigação aos efeitos de mudança climática. Então, a gestão da água ela vai ter um papel muito importante e cada vez mais presente. Nessas abordagens, quando trabalha a gestão da água com essa forma, integrando os processos de retenção, infiltração, evapotranspiração, começa a lidar com o alcance da segurança hídrica. Já tem o gerenciamento da disponibilidade da água, quando você cria um jardim, em uma estrutura impermeabilizada que vai levar a água para longe, permite que a água infiltre no solo, permite a recarga das águas subterrâneas, permite a devolução da água que choveu para paisagem, isso vai melhorar os mananciais de água, porque eles têm conexões no subterrâneo. Quando a água passa por um meio filtrado, ou seja, planta solo e materiais inertes, cria um filtro natural, então filtra a sujeira que a água da chuva traz da atmosfera e que a água da chuva traz da superfície. E, quando se usa a

infiltração e a retenção por meio dessas soluções, reduz os riscos de enchente, de alagamento e de longas estiagens, e são esses três pontos que precisa ser trabalhado para chegar ao gerenciamento da segurança hídrica. São vários os problemas conhecidos e associados à forma como tem sido feito o manejo da água, só usando a engenharia cinza. Que todas as cidades cresceram junto aos seus rios, ele tem sempre uma situação de vazão normal e uma situação de uma vazão mais cheia, a sazonalidade. Então quando a área de preservação é ocupada de um rio, é chamada de enchente. Quando é feita uma drenagem com pontos baixos, deficientes, ou uma rede que não tem capacidade para atender o escoamento gerado, cria-se os alagamentos e quando é impermeabilizada muito a bacia hidrográfica, a água vai escoar muito rápido no rio, e vai ocupar um lugar que não é mais dela, então a chamada de enchente e inundação. Os problemas de microdrenagem são os alagamentos, se consegue resolver facilmente com jardins de chuva e as biovaletas, e a intenção é fazer um piloto para que a cidade possa avaliar e aprovar os resultados desse tipo de infraestrutura. Na tela mostra uma forma de drenagem de um córrego, um rio em 1943, como era naturalizado, depois em 1985, foi ocultado da paisagem, foi tamponado e recebeu uma avenida, em 2021 e por causa de uma forte chuva ele quebrou esse asfalto e voltou. A equipe especializada da GEASA se debruça sobre a atualização desses conceitos, e hoje tem uma metodologia que aplica em todos os projetos, seja ele para uma bacia inteira, seja ele para um jardim de chuva numa rua. O território é estudado, como ele era sem a ocupação urbana e o que aconteceu com ele na após a ocupação, do ponto de vista da água, para entender o quanto de água mais vai escoar por causa da impermeabilização, o quanto de água não vai mais infiltrar, e o quanto de sujeira a água vai carregar. Que, através de cálculos hidrológicos, se consegue saber qual é o volume que é preciso colocar nessas soluções verdes para tratar a poluição, para lidar com o problema das inundações, dos alagamentos, e para devolver a água, a paisagem e melhorar também a disponibilidade hídrica na região. É aplicada a hidráulica, a drenagem, hidrologia, para infraestrutura verde. Maitê apresenta um gráfico onde indica a avaliação e a mudança do uso e ocupação do solo, pintado em azul, o pico de cheia, ou seja, quando ocorre uma chuva, quanto tempo demora para a água escoar e causar uma cheia. O cálculo feito pelo volume e o estudo das características do lugar e também verifica quais são as melhores soluções para elas serem distribuídas. A água quando ela escoar pela superfície ela leva uma série de poluentes, tanto os que estão no ar e os que estão no chão. São poluentes orgânicos, fezes, urinas de animais, pessoas, e sabões, óleos, graxas, e essa poluição elas vai direto para um ralo, uma grelha, uma boca de lobo, que vai para uma galeria e chega ao rio. Essa é uma poluição difusa, ela causa 25% da perda de qualidade dos corpos hídricos urbanos, dessa poluição. Quando ela passa pelo jardim, tem a natureza trabalhando para limpeza da água, então ela vai infiltrar a sujeira vai ficar presa nas raízes e a planta e as bactérias vão lidar com isso de uma forma natural. Então pegando um caso hipotético, se estuda através da vazão para chegar aos volumes, antes da ocupação, a vazão era 4.81m^3 por segundo, com a urbanização a vazão dessa quantidade de água que escoar através do tempo é 16. Então quadruplicou a quantidade de escoamento com essa ocupação, aplicam-se os cálculos e descobre quanto que tem que amortecer para segurar

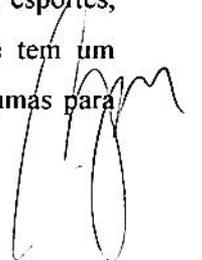
aquele azul do triângulo, e quanto que tem de segurar para tratar a poluição e esses dois valores eles não são somados. O trabalho feito é para a cidade, segurar esses 10.514m³ e consegue-se atingir a meta de tratar a poluição difusa do amortecimento. Dessa forma, se trabalha várias escalas do território, desde a escala do lote, trazendo diretrizes, incentivos. Para que as pessoas façam jardim de chuva nos seus quintais, na escala da rua, até a escala do bairro e da bacia hidrográfica e assim por diante. Será trabalhado um piloto, na escala do viário, mas é uma aplicação de escala do lote, onde é feito um canteiro central. O jardim de chuva é a solução que se tornou mais popular, esse é um projeto desenvolvido em parceria e foi um arranjo também, com a prefeitura de Contagem, Minas Gerais, o Iclei, o Interact-bio, o Ricardo da Piso Verde que também participou com outros profissionais. Na tela Maitê apresenta uma área de 400m² aproximadamente, é um jardim de chuva que foi implantado para lidar com os alagamentos que têm nessa praça, a vegetação se adapta muito bem, porque ela passa a se relacionar novamente com os ciclos. Mostra a foto de um jardim de chuva em Belo Horizonte, também com as mesmas parcerias, num espaço público, com grande visibilidade, com uma placa explicando todo o contexto dele numa ação socioeducativa. Que dentro desse programa se trabalhou a revitalização de uma nascente. Apresenta a foto de um jardim de chuva em São Paulo, que é uma tipologia que tem se reproduzido em vários logradouros, tem uma abertura na guia para a água entrar no jardim e um projeto piloto da prefeitura de Salvador, que foi realizada o ano passado em parceria com o Iclei e ONGs internacionais que apoiam esse tipo de projeto. Após quatro meses do plantio, a vegetação como já cresceu e tomou conta do espaço por causa do favorecimento dos processos da natureza. Desse projeto foi feita a capacitação com sete secretarias da prefeitura, construído um manual, uma cartilha em conjunto com a prefeitura que pode ser levado para frente por outros profissionais. Apresenta na tela um vídeo de um jardim, quando a água entra da sarjeta para dentro, ela vai ocupar um espaço, ele é rebaixado em relação ao nível do passeio, ele forma como se fosse uma pequena bacia vegetada. Essa água vai infiltrar, os poluentes vão ser tratados, vai melhorar a sensação térmica desse entorno, por causa da umidade que é gerada. E, do outro lado tem uma tela que é o vertedouro, então o excesso de água é lançado de volta para a sarjeta. É feito o cálculo hidráulico para garantir que a solução não fique empossada e não crie ali uma área que possa trazer problemas. As biovaletas são soluções trabalhadas na escala do viário, desde a escala do lote até a escala do quarteirão, do bairro e de uma avenida. Mostra na tela uma biovaleta projetada para um bairro no Rio Grande do Sul, sem chuva e com chuva. Junto com o viário, outra forma de fazer jardim de chuva, e soluções na requalificação urbana, como foi feito numa ciclovia de Campinas, um estudo para a prefeitura, como poderia usar o jardim de chuva para compensar a área que foi impermeabilizada pela própria ciclovia. Para favorecer quando é trazida a natureza, uma simples adaptação, é rebaixado o plantio e abre espaço para que a água entre, é calculada a vasão para saber qual o tamanho da abertura. Num jardim de chuva de calçada, de uma forma a tratar os poluentes através dos mecanismos de fitorremediação e os elementos, de uma solução, o número onde a água chega, pode ser uma canaleta, uma abertura de sarjeta. O talude tem uma inclinação, com pontos em

toda a vegetação, a forração do solo, a vegetação da base, o sistema de raízes, e uma camada de pedra. Ele pode ser usado também como estratégia de mobilidade, associado a proteção de pedestre, ciclistas, para os carros desacelerarem. Que usando o conceito da vaga verde, tira uma vaga de carro por rua, abre espaço para a água infiltrar. Então, mesmo com a biovaleta se cria uma ponte, uma passarela para o pedestre e traz outros elementos da arquitetura. Essas soluções em conjunto, trabalhada na quadra, poderia também falar de telhado verde, parede verde, que são outros elementos da infraestrutura verde. O sistema de jardim de chuva integrado com biovaleta, tudo funcionando em conjunto. O cálculo feito para saber o volume, se tiver 100.000 metros de viário na bacia hidrográfica que foi estudada, pega 100 metros cada quadra, ou seja 1.000 quadras de 100 metros, com uso de duas vagas de carro por quadra, ou seja, 8 m² de jardim de chuva por quadra, terá 4.000 m³ sendo amortecidos só nesse jardim de chuva. Se cada esquina tiver um jardim de chuva de cinco m², será amortecido 2.552, então só trabalhando na escala do viário de forma distribuída, daquele valor de 10.415, já estará lidando com 6.525. Essa escala da paisagem tem soluções mais robustas, no lugar de fazer um reservatório só concretado, são os piscinões anfíbios, os reservatórios com parque. Apresenta na tela um reservatório projetado para Uberlândia, com a chuva, sem a chuva, um pouco mais forte, é uma paisagem anfíbia, ela pode receber a água e depois que a água vai embora, ela continua bem ali para o uso das pessoas. Mostra outra imagem de um reservatório anfíbio que foi projetado para Juiz de Fora e que está em processo. É um lugar para macrodrenagem, um lugar para as pessoas e para a natureza. Apresenta o projeto piloto de São José dos Campos, a ideia é trabalhar a infraestrutura verde num canteiro central que está sendo pensado como uma biovaleta. Será estudada essa área de intervenção, da mesma forma de como a água chega, a velocidade dela, quanto de poluente ela traz, e com um detalhamento desse projeto da prefeitura para um executivo e fazer as obras de implantação. A vegetação ela é pensada propriamente para esse tipo de estrutura, uma intervenção, como previsão de ser 510 m² de infraestrutura verde. Em frente a nova estação da linha verde, tem a prancha de projetos da prefeitura, será feita visita de campo, ensaio de infiltração, estudo do impacto no ciclo hidrológico, analisar e compatibilizar o projeto com a infraestrutura existente. Tanto a infraestrutura para as pessoas, quanto àquela infraestrutura invisível, que está embaixo da terra, tem que ser estudada o que tem ali. É feito o projeto de paisagismo e plantio, é validado esse projeto com a equipe da prefeitura e se inicia a obra. Maitê finaliza se colocando à disposição para tirar dúvidas. Com a palavra Livia que agradece Maitê, espera que todos tenham entendido esse projeto que está começando com a GEASA, é um pontapé inicial, para trazer projetos que integrem todas essas questões colocadas pela Maitê. Com a palavra Karina que trabalha na GEASA junto com a Maitê, na questão das propostas, já trabalhou alguns anos em mais de 40 projetos de infraestrutura verde. Que está feliz em estar aqui e ver essa drenagem sustentável, tudo que o município está trazendo, junto com a Livia. Que o projeto piloto na linha verde, a ideia é que ele traga para a prefeitura compreender como que funciona esse processo da implantação da infraestrutura verde no município, e que isso possa ser replicado. Oswaldo agradece Livia, Maitê e passa a palavra para Juarez do departamento de gestão ambiental, que pede que fique

registrado, o empenho da equipe do Oswaldo, que a Bruna se debruçou muito sobre o escopo do projeto, agradecer a integração da SEURBS, dos dois departamentos de gestão ambiental, departamento de planejamento urbano, que é o grande responsável pela concepção também do projeto. Oswaldo agradece Juarez e comenta que pela quantidade de áreas verdes que nascem nos loteamentos, com as sarjetas e as guias contínuas, não tem nenhum ponto em que você tenha uma separação, um rebaixamento que a própria água da rua, da sarjeta, poderia entrar na área verde, então ela vai para boca de lobo e vai para o sistema central da drenagem. Pela quantidade de área verde que tem, e as que vão surgir com os novos loteamentos, é uma medida simples para o loteador, ele tem que fazer a guia, ele pode de repente, deixar a guia interrupta, interromper a guia em alguns trechos, a cada x metros, porque você tem uma rua, a gente exige que a área verde tenha testada para rua, então muitas vezes ela tem uma testada de 40, 50 metros, com duas interrupções, já está contribuindo, isso sem muito cálculo. Para esclarecer explica que a área verde dos loteamentos que são 5% da área loteada, ela é permeável, a área impermeável que recebe alguma impermeabilização é sistema de lazer. Imagina que seja uma alternativa muito simples na hora da aprovação de um loteamento se criar esse tipo de conexão. Acredita que para os loteadores não terão dificuldade nenhuma para esse tipo de medida. Com a palavra a conselheira Angela da Elo e do CECOV que acredita ser importante essa mudança, esse conceito, simples e sustentável que poderá acrescentar nos projetos, essa colaboração, para melhorar a vida daquelas pessoas que vão viver naquele lugar. Com a palavra Ricardo da GEASA que faz uma observação, achou muito interessante a biovaleta para trafegar, para conduzir a água. Que tem um projeto de um condomínio no interior de São Paulo, na cidade de Monte Mor, não tem guia, não tem calçada, não tem muro e não tem portão, tudo integrado, paralelepípedo, grama, biovaleta, toda a condução. Então é possível trazer soluções baseadas na natureza, que é a condução natural da água gerada pelo próprio tráfego, porque antigamente esse tráfego, à medida que a água começou a passar, naturalmente foi feita a biovaleta, por isso que chama SBM. Oswaldo agradece Ricardo e dando prosseguimento a reunião, passa a palavra para doutor Teles para finalizar uma dúvida que surgiu nas últimas reuniões sobre a possibilidade da criação de um grupo do WhatsApp para os conselheiros, foi pedido alguns esclarecimentos jurídicos, se havia algum impedimento, pede que o doutor Telles se manifeste, esclareça, para que possa prosseguir com a pauta técnica. Doutor Teles cumprimenta a todos e esclarece que na última reunião houve a proposta de criação do grupo do WhatsApp, do CMDU, e após a discussão do conselho, houve por bem fazer um encaminhamento ao jurídico da prefeitura, para que se manifestasse sobre a possibilidade ou não da criação do grupo. Foi criado um processo administrativo interno e encaminhado para o jurídico, com questionamento, e o jurídico foi bem breve e respondeu em poucas linhas. Para compreender a decisão do jurídico, ele entende que não há qualquer proibição na criação do grupo do WhatsApp, entende que é uma ferramenta de comunicação. O despacho é *“Desde que não se sobreponha a formalidades legais, como atas, votações presenciais, ou telepresenciais, as quais exigem concomitância e se aconselham visualização de quem delas participe assinaturas de termos e etc, nada impede a autorização de*

qualquer ferramenta de comunicação pelo conselho municipal de desenvolvimento urbano. A toda evidência cabe aos conselheiros determinar os limites da autorização de tais ferramentas, caso por ventura institucionaliza no âmbito de suas atividades. Sem mais no momento, permaneço a disposição.” Que foi essa a manifestação da SAJ, sucinta, mas basicamente ele compreendeu que não há proibição e que cabe ao conselho decidir se vai utilizar ou não e como vai ser utilizada essa ferramenta. Oswaldo agradece Teles, e como o assunto é uma deliberação do grupo, não faz parte da pauta, então coloca para a próxima reunião, mas fica esclarecido que então cabe ao conselho decidir o que é mais conveniente, ou melhor, para os trabalhos. Oswaldo agradece Teles e dando sequência a pauta técnica, pede para a conselheira Taciana Miranda, que fez uma sugestão de pauta em algumas reuniões passadas, sobre uma revitalização de áreas na região do Jardim Satélite, próxima a rua Antônio Aleixo, que tem áreas públicas, a sugestão de requalificação dos espaços que ela traz para o conselho. Com a palavra Taciana Miranda Bueri, da Associação de Amigos, Moradores e Empreendedores do Jardim Satélite, AME Satélite. Inicia com a sugestão de pauta, de um ponto que vem pleiteando a algum tempo junto a prefeitura, referente a LDO e LOA. É uma área verde que está pedindo requalificação, até para identificarem toda essa área. Na tela apresenta a área localizada na Av. Mário Covas sentido litoral e sentido oeste, onde tem uma área verde e a intenção é de adoção dessa área. Mostra no mapa a área denominada institucional, e a sugestão é que ela seja uma área verde em consonância com todo o núcleo congelado que foi regularizado pela prefeitura, inclusive aqui tem um ponto que acha que vai muito com a pauta explanada anteriormente, referente a questão de alagamento e inundação. Que a associação tem um trabalho junto com a SGHO e a SMC. É uma área de alagamento, principalmente quando chove muita água desce para toda a área da Antônio Aleixo. Então, sugere em relação ao uso sustentável do local, uma academia ao ar-livre, pista de caminhada, plantio de nativas e estender a área verde. Que a área de proteção ambiental no local algumas questões já estão sendo tratadas com a SGHO que é a gestão de obras, são manilhas que foram colocadas na Cidade Jardim, foram feitas adequações na rua Porto Novo, devido ao volume muito grande de água que desce nessa região e alaga, chegando ao ponto de interromper o trânsito. Que existe um terreno onde o proprietário não construiu, porque o local virou um escoador de água, onde na última chuva forte no ano passado, teve um alagamento bem significativo no local. Taciana também coloca em consulta o estudo de viabilidade de um campo de futebol, tem uma área verde, todo sábado e domingo tem jogo e há perturbação de sossego, por conta de fogos e a área não comporta a questão de estacionamento, é situação absurda. No dia seguinte tem animais mortos, solicita um estudo de viabilidade desse campo de futebol e também a revitalização de seis vielas no bairro. Oswaldo agradece Taciana pela sugestão e colocação, assuntos que envolvem a ação de várias secretarias, fará um relato, encaminhará para o secretário Marcelo Manara, mas acha que tem que ser tratado via governança, porque envolve obras, a questão ambiental da SEURBS, envolve esporfes, drenagem, tem vários aspectos envolvidos. A viela, a própria secretária de mobilidade tem um cuidado para evitar as passagens de motos, então ela tem que colocar obstáculos em algumas para

OM



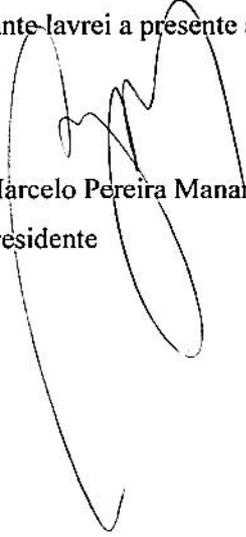
evitar essa passagem, na verdade tudo que foi solicitado não é uma ação exclusiva de uma secretária. Oswaldo se prontifica a passar o relato para o secretário Marcelo Manara, para que ele encaminhe a governança e na medida em que tiver mais informações e esclarecimentos, dará a devolutiva devida ao conselho de maneira geral. Com a palavra secretário adjunto Ronaldo, que acha importante conseguir e dar uma resposta eficaz para Taciana. Solicita que Taciana encaminhe uma solicitação para cada uma dessas vielas de uma maneira, que tipo de revitalização, área verde, iluminação, pavimento, limpeza, lixeira quebrada, repintura. Pede que informe em cada uma desses locais que tipo de revitalização precisa, porque o termo revitalização é muito genérico. Pede que oficie a secretaria executiva e será encaminhada direto para a secretaria de manutenção da cidade. Então, quando a solicitação vem estratificada para a secretaria, já facilita o entendimento e a resposta. Com a palavra Oswaldo que agradece Taciana e dando continuidade a pauta, entra na proposta da prefeitura, na atualização do cadastro das estradas municipais, e entende que é um momento muito oportuno para fazer isso, o Marcelo Reis que é sociólogo e chefe de divisão da área de pesquisa capitaneou esse estudo e essa proposta, e na verdade é um projeto de lei, para poder fazer essa atualização precisa ser encaminhada a câmara municipal. Então a ideia é estar apresentando os conceitos, o material será encaminhado via e-mail para os conselheiros, é um projeto simples e acredita que vai beneficiar bastante, na apresentação dele, o quanto está desatualizado e que é preciso trabalhar com certa urgência e prioridade. Que está invertendo a pauta, postergando um pouco a legislação de publicidade pela priorização que está dando para o cadastro. Com a palavra Marcelo Reis, que cumprimenta a todos e numa fala breve, pretende apresentar um projeto importante com todos os detalhes. Que esse projeto vem contemplar uma necessidade da prefeitura de preencher uma lacuna que existe, uma lacuna jurídica inclusive, porque tem muitas estradas, muitas vias que já são utilizadas há muitos anos, que em algum momento já foram oficiais no cadastro da prefeitura e hoje elas não são mais, elas não têm um escorço jurídico. O projeto inteiro foi conduzido pela divisão de pesquisa da secretária de urbanismo e sustentabilidade de sistema viário rural. Elas são vias, classificadas pelo código de trânsito brasileiro como vias de trânsito rural, embora nem todas elas estejam no perímetro. Na tela Marcelo apresenta um panorama do que será a apresentação, um contexto, um método, os dados e a proposta em si. A maior parte são anexos que poderão ser encaminhados para o conselho. No plano diretor de 2018, em seu artigo 45, ele traz o comando de que deverá ser atualizado o mapa das estradas municipais com georreferenciamento dos trechos de estradas urbanas e rurais existentes e a elaboração de um plano de melhorias priorizando a integração territorial do município como um todo. O histórico do mapa das estradas rurais foi no começo da década de 70 já constava a numeração das estradas, são as SJC e três números na sequência. No levantamento histórico mostrou que foram feitos recadastramento em 1978, 1980 e 1995, esse também conduzido pela divisão de pesquisa pela socióloga Amélia Oikaua. De 1995 para cá surgiram muitas leis específicas, então há uma servidão rural através de um projeto de lei do executivo ou do legislativo denominada com um nome específico. Mostra uma imagem do recadastramento de 1978, já bastante desgastado o papel. Em

1995, essa carta constava como anexo V do plano diretor aprovado e a lei complementar 121/95, ela já tinha uma sistematização das estradas, então, tinha a tipologia, a nomenclatura SJC, e os três dígitos correspondentes e essa carta então instituiu oficialmente o mapa das estradas. Em 2006 foi aprovado um plano diretor, através da lei complementar 306, que revogou o plano diretor de 1995, e com isso revogou o mapa das estradas, ficando com esse vazio jurídico por não terem mais o seu arcabouço legal. Esse é um exemplo de lei de denominação que veio posteriormente. Essa lei é de 2008, e a já era observado algumas falhas, ela não traz um croqui de localização, não coloca uma codificação, não dá um número para a estrada, ela simplesmente diz que fica denominada de estrada municipal Benedito Marcondes Filho a antiga estrada da Orion. Ela não tem os elementos que deveriam compor uma identificação da estrada. A divisão de pesquisa elencou todas as leis referentes ao tema de estradas municipais e com o auxílio do sistema de controle de leis, o patrimônio imobiliário, foi feita uma consulta legislativa na câmara para ver se alguma lei tinha escapado. O último mapa de 1995 revogado foi usado como base e com alguns ajustes. Algumas correções foram feitas, consultadas legislações, manuais técnicos no âmbito estadual e federal, DNIT, DER, todos os órgãos que padronizam a classificação de estradas municipais no âmbito do município. Foram feitas vistorias em campo, mais de um ano percorrendo o território inteiro de São José dos Campos, com apoio importante que vale a pena destacar e deixar registrado em ata que foi da divisão de desenvolvimento rural, da sala do empreendedor. Foram percorridas todas as estradas, com o auxílio de GPS e mapeado o trajeto, condições de tráfego e ocupação. Na tela mostra algumas fotos das vistorias, a estrada do Jaraguariuna que já foi objeto de decreto, oficializada ano passado. Identifica o limite de São José dos Campos com Sapucaí Mirim, a estrada do Rio Manso onde tem o oratório, a represa do Jaguari vista a partir da estrada do Sobrado e a última estrada também do Rio Manso. Os dados gerais do projeto, a proposta é oficializar 85 estradas, soma da quilometragem de 460 quilômetros de estradas rurais. A maior extensão é a Juca Carvalho que tem 42 quilômetros, e a menor extensão das estradas a Martins Guimarães que ficou só o trecho para além da linha férrea, então tem uma ocupação do fundo que ficou com 826 metros. A distribuição, até cinco quilômetros a maioria das estradas são 56, de 5 a 10 quilômetros 16, e acima de 10 quilômetros 13 estradas. A seguir Marcelo vai passar pela lei complementar de 29 artigos, ela tem quatro anexos importantes, o mapa das estradas municipais, fichas cadastrais como já é no cadastro de 1995, cada estrada tem a sua ficha. O anexo III traz a rede de estrada que é uma maneira padronizada pelo DNIT de apresentar a malha de estradas municipais, e o anexo IV ele traz as reorganizações viárias, porque no território urbano são desclassificadas muitas estradas que já não tem características, por exemplo, a estrada do Cajuru. A D. Antônio José Couto, ela até o trecho da Carvalho Pinto, começando na rotatória do Gás, ela já é uma avenida, então ela foi descaracterizada, e com isso no anexo mostra o trecho que foi descaracterizado, a denominação nova que vai ter, e procura guardar referência a denominação antiga e possível impactos que isso vai ter no viário da região. O artigo I estabelece o sistema viário rural, o segundo artigo ele vai definir o anexo I, o mapa das estradas municipais, o terceiro estabelece o cadastro, o quarto estabelece a rede, e o quinto

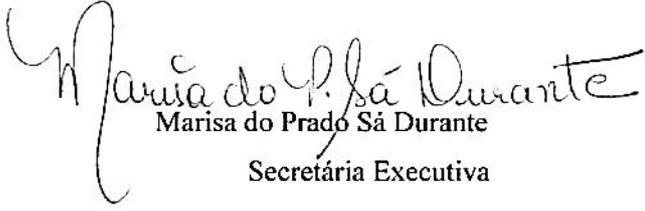
disciplina a inclusão de novas estradas, porque pode acontecer no território rural de uma servidão vier a adquirir características de estrada rural, ela será incluída nos três anexos anteriores. A definição de estrada municipal na lei é caracterizada como estradas municipais, as rodovias e estradas situadas no perímetro rural do município, originárias de servidão de uso comuns destinados a ligação entre localidades de características rurais ou os usos predominantemente rurais e industriais. O parágrafo único faz uma exceção, em caráter transitório, são admitidas estradas municipais no perímetro urbano em localidades com características rurais. Sobraram bem poucas em locais que tem essa característica mais rural. O artigo sétimo traz os critérios para conversão, os critérios que foram usados também para o estabelecimento das estradas. O uso comum por mais de 15 anos ele tem a ver com o usucapião público, então uma servidão ela só vem para o patrimônio depois de 15 anos de uso comum. Então isso é um critério, não tem como abrir mão, porque senão poderá incorrer em desapropriação indireta. E o segundo critério é que atenda pelo menos três propriedades com famílias residentes para não caracterizar que a prefeitura está oficializando um acesso individual e favorecendo alguém. O artigo VIII diz que não serão objetos de classificação as vias integrantes dos núcleos informais, porque a regularização fundiária inclusive deu endosso com relação a isso, que a regularização dessas vias e núcleos informais ela vem com o projeto de regularização fundiária. E o capítulo terceiro que tem os artigos de XI a XIV ele traz as convenções, então o formato do código é padronizado para todos os níveis, tanto no federal, são as BRs, estadual as SP, e no município, se convencionou adotar três caracteres para definição da localidade, então Piracicaba, por exemplo, é PIR e três dígitos, SJC para São José dos Campos. A tipologia também das estradas são classificadas em radiais, que são aquelas que saem do que seria a sede do município para as regiões, tem três radiais apenas que é a da Vargem Grande, a do Jaguari, a Juca de Carvalho. Longitudinais, transversais, diagonais e de ligação. O artigo XIV traz o critério de denominação das estradas que será o mesmo das vias urbanas, são critérios, que a pessoa efetivamente tenha falecido, tenha a certidão de óbito, no caso denominação por nome de pessoa, e que não exista homônimos, então não pode nomear uma estrada com o nome de outra já existente. O artigo XV ele altera a classificação de estradas inteiras, estão sendo tiradas das características de estrada e trazendo para o sistema viário urbano, classificando como avenidas. Um exemplo é a estrada municipal Antônio Frederico Ozanan, na zona leste, já com característica de avenida. A estrada municipal do Quebra Eixo, vai ser avenida José Paixão Amâncio, Santo Antônio do Alto, Joaquim Gonçalves da Silva, Iuta Takanashi que é uma estrada minúscula que sai da estrada velha em direção a Flora Takanashi. Todas elas vêm para classificação de rua ou avenida. O artigo XVI ele altera trechos, então a estrada do Cajuru, no trecho urbano ela virá para o logradouro urbano, será uma avenida, que após a Carvalho Pinto ela continua até a Rodovia Tamoios e continua sendo uma estrada. Esses dois artigos, fazem essa conversão e o capítulo V vai falar sobre a manutenção. O artigo XVIII que incorpora a manutenção ao planejamento estratégico de uma série de secretarias da prefeitura, todas essas vão ter que olhar a questão das estradas, o artigo XIX, ela coloca possibilidade de que se possa disciplinar o tráfego das estradas, isso é uma questão em algumas localidades onde

tem tráfego de caminhões de extração de eucalipto, outros usos mais incômodos, pode se disciplinar por uma lei específica, ou um decreto para algumas condições para esse tráfego. O artigo XX ele permite que se dê manutenção em travessas, servidões e acessos, ou seja, em vias que não são estradas. Mediante a justificada há necessidade de atendimento de serviços públicos, às vezes uma ambulância que precisa chegar para pegar um paciente, van escolar, então essas servidões pode ser objeto de manutenção. O artigo XXI coloca revisão desse cadastro junto com o plano diretor, então será feita uma revisão acompanhando, uma carta das estradas como anexo do plano diretor. O artigo XXII ele traz a descaracterização da via como estrada municipal e o procedimento será de converter em logradouro urbano. O artigo XXIII proíbe algumas ações sobre estradas, como exemplo, erguer qualquer tipo de obstáculos ou barreiras, tais como cercas, postes, tapumes, transportar qualquer material, equipamento, em forma de arrasto ou qualquer outra modalidade que danifique o leito das estradas com as proibições no artigo XXIII. O artigo XXIV menciona quando houver manutenção na estrada com largura mínima de sete metros que é uma largura que permite a passagem de veículos nos dois sentidos. O artigo XXVII dispensa a faixa edificável na regulamentação fundiária, a critério da SEMOB, pode ser dispensada a faixa não edificável. O artigo XXVIII estabelece o anexo das alterações viárias e o artigo XXIX que é o último dessa lei entra em vigência na data de sua publicação. Marcelo apresenta como ficou o mapa das estradas, que será encaminhado aos conselheiros, onde elas na maioria estão no perímetro rural, perímetro urbano está identificado, e algumas estradas remanescentes, estrada Bezerra no Interlagos, a Joel de Paula, a do Jaguari e da Vargem Grande, que seriam as remanescentes em meio urbano, como foi colocado no parágrafo único, são localidades com características rurais. Estão sendo oficializadas 18 novas estradas, importante, porque permite uma maior segurança nos empreendimentos estabelecidos próximos. A maioria delas estão em São Francisco Xavier. Na estrada Queixo Danta, Martins e Canelar, são estradas que a prefeitura recebe consultas, elas não têm uma lei oficializando ainda, mas com essa lei agora do sistema viário rural se consegue dar essa segurança jurídica. O anexo II é um exemplo de uma ficha cadastral, está sendo inovada com relação ao cadastro de 1995 que trazia só elementos textuais. Que agora está sendo trazido o nome da estrada, a denominação popular, trajeto, extensão, topografia feita por geoprocessamento para as 85 estradas com uma ficha e os anexos. As reorganizações viárias, como exemplo a estrada da Orion que se tornou estrada Benedito Marcondes Filho, já está sendo revogada a lei, transformando ela em avenida, porque ela fica, no trecho totalmente urbanizado. O anexo XIV ele mostra o perfil dessa nova via, o começo dela, o final e a nomenclatura que ela recebeu de Avenida Benedito Marcondes Filho. Marcelo finaliza a apresentação, acha importante estabelecer esse marco legal mesmo das estradas, ter esse mapa formalizado e se surgir uma nova servidão que passe pelo critério dos 15 anos de uso comum, que atenda mais de uma propriedade e ela pode ingressar no mapa da mesma forma que essas localidades urbanas ainda que tenham estradas, e uma vez que venha acontecer loteamentos. Agradece a equipe da divisão de pesquisa, em especial a engenheira Elaine, que se embrenhou mesmo na documentação

sobre estradas municipais, e foi de imensa contribuição para esse projeto. Oswaldo agrade Marcelo e toda equipe da divisão de pesquisa, Elaine realmente assumiu essa proposta de trabalho. Que a ideia, é uma prioridade da prefeitura, já que nessas localidades hoje já é feita manutenção e o que precisa é realmente que se faça esse enquadramento das estradas. Então é preciso, com certa urgência encaminhar ao legislativo, não é matéria de audiência pública, não envolve a alteração de uso e ocupação do solo, nada nesse sentido. Oswaldo sugere o envio desse material por e-mail, diante da urgência da prefeitura, estabelecer um prazo para esse retorno de 10 dias com alguma sugestão que seja oportuna, e na próxima reunião já estabelecer quais foram as sugestões e colocar como apta para ingresso na câmara. A próxima reunião do dia 13 de julho será feita uma análise das sugestões e encaminhado esse projeto de lei para a câmara municipal se o conselho concordar com essa possibilidade. Pergunta se alguém quer fazer algum comentário dessa forma, esse encaminhamento. Nenhuma manifestação contrária, o material será encaminhado por e-mail, prazo de 10 dias para que os conselheiros debruçarem, façam as análises, se houver alguma sugestão e retornem, na próxima reunião será apresentada as sugestões e o conselho delibera sobre o encaminhamento para a câmara municipal desse projeto de lei. Nada mais a tratar Oswaldo encerra a presente reunião e eu Marisa do Prado Sá Durante lavrei a presente ata.



Marcelo Pereira Manara
Presidente



Marisa do Prado Sá Durante
Secretária Executiva