

Planos Diretores Municipais no Estado de São Paulo e sua Implantação

ENG. LAURO BASTOS BIRKHOFF

Livre Docente da Cátedra de Planejamento II (1.ª e 2.ª parte) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da U.S.P.

(Continuação)

ESTÂNCIA HIDRO-MINERAL DE CAMPOS DO JORDÃO (14)

Analisaremos a seguir a pesquisa realizada. Partindo do Vale do Paraíba, à procura de caminho para as minas em 1729, estabeleceu-se no vale do Sapucaí, Gaspar Vaz da Cunha. Mais tarde Inácio Caetano Vieira de Carvalho, acompanhado de seus Filhos, estabeleceu-se nas cabeceiras do rio Capivari, fundando a Fazenda Bom Sucesso, que delimitava com Fazenda São Pedro, de propriedade de João Costa Manso, no Estado de Minas Gerais. Com a morte de Inácio Caetano foi sua propriedade adquirida pelo Brigadeiro Manoel Rodrigues Jordão em 1823, donde advém o nome de Campos do Jordão. Foram os higienistas Dr. Domingos José Nogueira Jaguaribe e Emílio Ribas que, valorizando o seu clima, propugnaram pelo nascimento da hoje conhecida cidade de Campos do Jordão, constituída de uma série de Vilas, Jaguaribe, Abernêssia e Capivari. Elevada a Município em 1943, passou a Estância de Campos do Jordão, em 13 de fevereiro de 1946. O município de Campos do Jordão, encontra-se no Planalto Sul Mineiro e tem uma superfície de 281 km², com uma altitude variando de 1590 a 2.000 m, onde se encontram os pontos mais altos da crista da Mantiqueira.

O sítio urbano é constituído pelo vale do Rio Capivari, com várias ramificações onde correm os ribeirões das Perdizes, Imbiri, Guarani e Abernêssia. A cidade é constituída de três Vilas, Abernêssia onde vive a população fixa; Jaguaribe onde vive a população de menores recursos e Capivari, constituída de residências de veranistas, hotéis e pensões. O clima de Campos do Jordão é clasificado como mesotérmico, com verões brandos e estação chuvosa no verão. Pode o seu clima ser comparado ao de Davos-Platz, na Suíça, considerada a região mais famosa para cura de moléstias pulmonares. Devido ao terreno ser muito acidentado, as propriedades são pequenas e os núcleos habitacionais denominados bairros, quer do município, quer dos municípios vizinhos, vivem em função de Campos do Jordão. Existe grande produção de frutas européias, peras, maçãs, pêssegos, framboesas, que deram origem à indústria de doces em conserva. A região possui ainda oliveiras, batatas, legumes, boa quantidade de

gado, para corte e leite. Neste município na época da pesquisa, sua população rural representava 5,8% da população total. A distribuição da população pelas áreas urbanas é a mais heterogênea possível, sendo sua densidade de ocupação muito baixa. Um dos grandes problemas da cidade é o excessivo número de loteamentos, o mais das vezes clandestinos. Apenas uma parte destes loteamentos existentes e que foi englobado no plano é suficiente para abrigar uma população de 200.000 habitantes.

Com exceção de alguns hotéis e sanatórios, são muito poucos os edifícios de mais de dois pavimentos na cidade. No que se refere à iluminação pública, esta é bastante precária. Quanto à iluminação domiciliar esta serve 95% dos edifícios urbanos. Quanto a água, a rede serve 87%. A rede de esgoto serve somente 5% dos prédios urbanos. Quanto à pavimentação das vias e galerias de águas pluviais, são desprezíveis as áreas servidas. Quanto ao ensino, este conta com seis escolas na zona rural. Na zona urbana, constatou-se a matrícula de 1852 alunos no curso primário, divididos em 23 classes existentes em oito grupos escolares, funcionando em vários períodos. No curso ginasial constatou-se a presença de 169 alunos em cinco classes. No curso científico, 21 alunos em duas classes e no normal, 13 alunos em duas classes. Quanto ao equipamento cultural e esportivo temos; no primeiro, três bibliotecas, um clube e um cinema; no segundo temos seis clubes de futebol, possuindo ainda um clube de tênis, com pista de atletismo e rинque de patinação, campos de bola ao cesto e voleibol. Quanto ao culto, existem oito igrejas católicas, três protestantes e três centros espíritas.

Já no âmbito da administração e serviços públicos, as repartições federais, estaduais e municipais acham-se em geral convenientemente instaladas.

No que diz respeito aos equipamentos sanitários, Campos do Jordão, possui um Dispensário de Tuberculose e treze Sanatórios com 1.422 leitos e um Centro de Saúde, não possuindo Hospital Geral.

A cidade é ligada a São Paulo por estrada pavimentada e à Pindamonhangaba por Estrada

(14) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Plano Diretor de Campos do Jordão. São Paulo, F.A.U., 1960.

de ferro eletrificada. O comércio é de pequena monta, localizado no vale do Capivari, inexistindo praticamente a indústria.

Muito embora Campos do Jordão tenha seu desenvolvimento quase que exclusivamente ligado ao seu clima e às suas belezas naturais, o turismo como indústria é atividade relativamente nova.

O turismo é baseado hoje em seus oito hotéis de classe, em suas várias colônias de férias e nas residências dos veranistas. Entre os lugares turísticos mais conhecidos devem-se citar: os Picos do Itapeva e Imbirí, a Gruta dos Crioulos, o Morro do Elefante, o Palácio do Governo, o Umurama, o Vale Encantado, o Jardim Embaixador, o Parque da Ferradura, a Pedra do Baú, o Horto Florestal e ainda diversas fontes hidro-minerais denominadas Marisa, Simão, Renato e Nossa Senhora das Graças.

O Plano Diretor de Campos do Jordão:

É ponto pacífico, entre os estudiosos do turismo nacional e internacional, que Campos do Jordão se transformará num dos maiores centros turísticos do País, figurando como elemento de vital importância no entrosamento de outros centros de atração, como as estâncias sul-mineiras, o Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília.

Desde muitos anos o Governo Estadual vem dispendendo enormes somas no aparelhamento não só desta, como das demais estâncias climáticas, hidro-minerais e balneárias do Estado. A construção de hotéis de turismo, de um modo geral, tem sido um dos meios mais frequentemente utilizados na valorização dessas estâncias.

Entretanto, soluções que possibilitam o desenvolvimento do turismo devem ser procuradas através do planejamento territorial. Estas soluções e a ordenação territorial, em benefício também da população fixa do município, constituem os fundamentos do Plano Diretor para Campos de Jordão.

Uma das soluções encontradas foi a valorização, através do zoneamento de extensa faixa ao longo do rio Capivari, permitindo-se na mesma, e somente nela, a construção de edifícios de habitação multifamiliar, de qualquer número de pavimentos, respeitados apenas os coeficientes de utilização e de ocupação de lotes. Como era de se esperar, a simples aprovação do Plano Piloto em setembro de 1950, despertou o interesse de inúmeros incorporadores para a possibilidade de renda que poderiam oferecer os edifícios de apartamentos em condomínio; assim é que cerca de dez edifícios foram incorporados, todos dentro das normas estabelecidas pelo Plano Piloto, e com amplo sucesso nas vendas.

Projetados de acordo com as recomendações contidas no Plano Piloto e obedecendo os gabaritos e coeficientes de ocupação e utilização previstos na legislação, esses edifícios oferecerão conforto semelhante aos melhores hotéis, com a vantagem de serem muito menos dispendiosos.

A organização da faixa reservada para este tipo de construção, nos moldes estabelecidos pelo Plano Diretor, virá certamente, dar um novo e vigoroso impulso ao turismo em Campos do Jordão.

A Zona Rural: A zona rural do município vem se empobrecendo dia a dia, em razão da valorização excessiva da terra provocada pelos loteamentos de

características urbanas que se fizeram em todas as áreas mais próximas. Estes loteamentos, além de afastarem o agricultor para zonas mais distantes, estão também destruindo as próprias belezas naturais da região.

Assim, o planejamento territorial procura visar, em primeiro lugar, a proteção da zona rural, tanto para a produção quanto para a atração turística.

Proíbe o Plano Diretor a devastação, queima e derrubada, sob qualquer pretexto, das matas que margeiam os cursos d'água; proíbe a intervenção particular em faixas de largura não inferior a 15 metros, ao longo dos rios e nas margens dos lagos, represas ou mananciais; e proíbe igualmente, a execução de obras que perturbem ou alterem esses acidentes naturais, sem prévia licença dos poderes competentes.

Da mesma forma, são colocados sob a proteção do Município, através da legislação que institui o Plano Diretor, todos os acidentes geográficos considerados atração turística e, sumariamente, declarados de utilidade pública os bosques, matas naturais e reservas florestais existentes.

O planejamento territorial procurou valorizar a zona rural, colocando sob as vistas da Comissão Técnica do Plano Diretor a organização e localização dos núcleos rurais e de antemão determinando, os possíveis usos do solo nessas áreas. Esta determinação tem em vista o provável desenvolvimento desses núcleos em futuras sedes de distritos, considerando que alguns deles já possuem população relativamente grande.

O Horto Florestal, instalado na antiga Fazenda da Guarda, subordinado que é ao Serviço Florestal do Estado, criado com a finalidade expressa de reflorestar a estância, cultivar todas as variedades de plantas adaptáveis ao clima e defender os pinheiros, poderia desenvolver o programa, de maneira modelar, que se recomenda para núcleos rurais, de interesse para o turismo e para agricultura em geral.

Poderão ser estabelecidas no Horto Florestal, entre outras, as seguintes atividades: Clubes Agrícolas — destinados a incrementar o interesse dos jovens turistas pelos problemas do campo. Poderiam eles aplicar aí algumas horas por dia, dirigidos por monitores especializados e tornar, assim, o trabalho uma parte das atividades diárias daqueles que estão gozando um período de férias. Particularmente aos estudantes esta atividade seria benéfica, tirando-os de uma atividade intelectual muito intensa. Piscicultura — Há muitas variedades de peixes adaptáveis ao clima e às condições potamográficas locais; a construção de viveiros e aquários para a criação dessas espécies seria uma atração turística e teria aí mesmo tempo finalidade prática e econômica. Fruticultura — Está mais do que provada a excelência do clima e as propriedades da terra para o desenvolvimento intensivo da cultura e exploração de frutas européias; uma estação experimental e de fornecimento de mudas selecionadas e fomento à industrialização dos produtos seria um meio de resolver o aproveitamento econômico de muitas terras rurais do município. Floricultura — O aspecto maravilhoso apresentado, na primavera, pelas flores em Campos do Jordão, é alguma coisa de estarrecer. Porque não incentivar essa cultura, fornecendo informações, sementes e mudas? As terras da Fazenda da Guarda, pela sua extensão, permitem perfeitamente, com ótimo rendimento, o desenvolvimento de um programa deste tipo. Acampamentos — Escotismo — Ainda dentro

da Fazenda da Guarda poderiam ser construídos abrigos para o escotismo, nos inúmeros locais disponíveis e que tão bem se prestam para este fim.

Outra providência para a proteção da zona rural foi a criação, através de legislação especial, da idéia de Unidade Turística, com o propósito de evitar loteamentos e arruamentos do tipo urbano em locais que a natureza se presta para a atração turística.

As Unidades Turísticas serão áreas em que se permitirá o loteamento, desde que os lotes não tenham área inferior a 1.000 metros quadrados e que exista um Centro de Atração Turística constituído, no mínimo, por um hotel, clube esportivo, ou outro estabelecimento cuja grandiosidade justifique sua condição de centro de atração e ocupando, em qualquer caso, áreas não inferiores a 12.000 metros quadrados.

Finalmente, o projeto do Circuito Turístico, aproveitando em parte o traçado de rodovias municipais, estaduais e federais existentes ou em projeto, ligando não só os vários pontos de atração turística como aproveitando fundos de vales e espigões, possibilitaria a instalação de Centros Cooperativos Rurais em locais convenientes.

A Zona Urbana: A composição do Plano para a zona urbana de Campos do Jordão obedeceu às conclusões da análise da pesquisa sócio-econômica, do conhecimento detalhado da realidade e das possibilidades futuras, dentro de uma filosofia de planejamento adotada pelo Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos e que se resume, de um modo geral, no estabelecimento de um Sistema de Vias, na programação do Uso da Terra, na criação de Espaços Verdes e na Sectorização.

A área urbana deve ser sectorizada, criando-se unidades de vizinhanças ou bairros, ordenados e equipados. Esta ordenação e este processo de equipar os bairros serão conseguidos mediante o controle das atividades privadas por meio das leis de zoneamento, leis de loteamentos, leis para as edificações, reunidas todas na Lei que instituiu o Plano Diretor, e mediante o controle das atividades públicas, com a programação de obras a serem executadas segundo as diretrizes do Plano Piloto.

A limitação da área urbana é outra medida recomendada para a composição do Plano na zona urbana; as cidades devem ter o seu perímetro limitado, para evitar o loteamento prematuro de glebas rurais e, também para se ter uma base concreta para calcular e distribuir os diversos equipamentos que servirão à população futura.

De acordo com o Plano, a área urbana total de Campos do Jordão terá 2.947 hectares dos quais cerca de 20% ou seja 625 Ha são áreas livres, constituídas por matas naturais, pinheirais e grotões.

A rede viária urbana acha-se detalhada no conjunto de plantas cadastrais que constituem as peças gráficas do Planejamento Territorial. Nesse mesmo conjunto de folhas aparecem também os perfis transversais das diversas vias projetadas. São elas, as vias-parque, as vias principais, rios e ribeirões canalizados e lagos.

A determinação das áreas destinadas aos vários usos obedeceu às conclusões obtidas pela análise da pesquisa sócio-econômica e às previsões de desenvolvimento da estância.

O Planejamento Territorial estabeleceu os seguintes usos:

Áreas residenciais — Atendendo à característica da cidade, as zonas residenciais foram distribuídas em quatro tipos, quanto à densidade líquida residencial (50, 140, 200 e 1.000 pessoas por hectare) e em zonas de habitação unifamiliar e multifamiliar. Áreas comerciais — Foram determinadas zonas de três tipos: a primeira, constituída pelos centros comerciais das unidades de vizinhança; a segunda constituída por uma faixa ao longo do rio Capivari, que será formada pelos estabelecimentos comerciais dos rés-do-chão dos edifícios de habitação multifamiliar; a terceira, constituída das faixas e centros comerciais situados em Abernèssia, Jaguaribe e Capivari. Áreas para indústrias — Foi reservada uma pequena área junto da Abernèssia, para o estabelecimento de pequenas indústrias, recomendando-se especialmente a manufatura. Área sanatorial — Denominada Parque Sanatorial, é a área onde estão localizados quase todos os sanatórios de cura de tuberculose e que poderá ser, no futuro, uma verdadeira cidade sanatorial, fundamentada no desenvolvimento da pesquisa e tratamento da moléstia.

Os espaços verdes determinados pelo Plano são de três tipos:

Reservas Florestais — Distribuem-se por toda a zona urbana, constituindo cerca de 20% dessa área urbana; são formados pelos restos das florestas latifoliadas tropicais que predominavam na região. Recreio Ativo — São as áreas projetadas para praça de esportes e localizados, uma em Abernèssia, outra entre Jaguaribe e Capivari, ambas no vale do Rio Capivari. Recreio Contemplativo — São as áreas projetadas, localizadas nos vales dos rios Capivari e Abernèssia e ribeirão das Perdizes; estas áreas serão tratadas paisagisticamente, com arborização e ajardinamento e pela retificação e represamento dos respectivos rios, formando alguns lagos.

A área residencial foi dividida em 20 setores ou unidades. Ainda que as peculiaridades topográficas locais não permitissem projetar unidades de vizinhança do tipo clássico, assim mesmo foram determinadas as áreas e respectivas populações, permitindo, no futuro, o projeto de redes de água, esgotos, energia elétrica, escolas, parques e outros equipamentos sociais. É de suma importância cuidar de fazer uma aplicação racional dos elementos calculados para estas unidades, na elaboração futura de seus planos de obras.

ESTÂNCIA HIDRO-MINERAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS ⁽¹⁵⁾

Análise da Pesquisa: Inicialmente como aldeamento indígena, em 1692, foi estabelecido neste local um aldeamento jesuítico, que depois de progredir, sofreu as consequências da expulsão dos jesuítas. Em 1767, no mesmo local foi estabelecida a Vila de São José do Paraíba, sofrendo as consequências do esplendor e decadência do Vale do Paraíba. A cidade em função de seu clima foi considerada estância climática em 1935 e em 1937 Estância Hidro-mineral. Localizado no Vale do Paraíba, o Município de São José dos Campos com uma área de 1.142 km², possui além da sede, 2 núcleos urbanos, os Distritos de Eugênio de Melo e de São Francisco Xavier. O clima é temperado com inverno seco. Encontram-se no município vários tipos de solo. A várzea que se constitui de aluviões recentes, formados pelas águas

(15) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos, Plano Preliminar de São José dos Campos. S. Paulo. F.A.U., 1962.

que descem da Serra do Mar e da Mantiqueira, formando solos muito ricos em "humus". Em seguida à várzea, nas duas margens do Paraíba, forma-se uma sucessão de colinas e terraços de pequena altitude. Nas zonas norte e sul do Município, apresentam-se regiões mais acidentadas, atingindo altitudes de 900 m na serra do Mar e 2.000 m na Serra da Mantiqueira. A cidade está situada num planalto elevado com relação à várzea, à salvo das inundações.

Quanto aos equipamentos públicos fundamentais, podemos considerar a cidade como bem dotada. A água é distribuída convenientemente tratada em 74,4% da área da cidade; a fim de evitar os constantes desperdícios, foi organizado um eficiente serviço de hidrômetros. Em 1960 para 6.630 ligações achavam-se instalados 2.571 hidrômetros

No que se refere à rede de esgotos, ela serve somente 37,2% da área total da cidade. Considerando-se, no entanto, a existência de vários sanatórios o lançamento de esgoto em natura no rio, apresenta perigos sérios para a saúde da população. Nestas condições foi instalado um serviço de tratamento do efluente dos esgotos, com a construção de lagões de oxidação. O município é servido pela linha tronco da Estrada de Ferro Central do Brasil e pela Via Dutra. A cidade possui boas linhas de ônibus urbanos e interurbanos. Com a construção da Via Dutra em 1950, houve um surto de progresso geral no Vale do Paraíba, notado principalmente pela industrialização desta área. O estudo econômico do município mostrou que em sua evolução, São José dos Campos acompanhou o crescimento apresentado pelo Vale do Paraíba. As atividades agrícolas do município são importantes sendo seu principal produto o arroz, seguido pelo feijão, milho, batata e café. Importante também é a pecuária, sendo seu principal produto o leite.

Em vista da sua posição, da existência de ótimas vias de transportes, de terrenos planos e da abundância de água e energia, é o Vale do Paraíba o local indicado para a instalação das indústrias novas que já não podem situar-se em São Paulo e circunvizinhanças, por já encontrar-se saturada esta região do ponto de vista industrial.

Tudo leva a crer que São José dos Campos será um centro importante da indústria automobilística, pois aí já instalaram suas fábricas a General Motors e a Ford. Quanto à população do município, censo de 1960 acusou a presença de 80.000 habitantes.

Em face dos estudos feitos e do alto grau de industrialização apresentado, admitiu-se para 1980, uma população de 300.000 habitantes.

Devido ao crescimento rápido da população em função da industrialização do município, é precária a rede escolar. Na zona rural existem três escolas municipais, dezessete escolas isoladas estaduais e quatro escolas estaduais de emergência, matriculando 719 alunos. Na zona urbana, além da existência de um grupo escolar em cada distrito, existem na cidade sete grupos escolares e duas escolas particulares, atendendo a 5.979 crianças. Funcionam ainda escolas isoladas, seis municipais e quatorze estaduais, e seis escolas de emergência. Aham-se matriculados no curso primário em São José dos Campos, 7.020 alunos. Para o ensino médio, existem três ginásios, uma escola normal, um colégio estadual, duas escolas de comércio e uma escola técnica industrial. Aham-se matriculados nos diversos cursos os seguintes alunos: ginásial 1.218, colegial 215, normal 142, comercial

227 e indústria 94. Para o ensino superior existem, além do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, a Faculdade de Odontologia e a Faculdade de Direito.

Entre associações culturais, contam-se o observatório astronômico, associações profissionais, clubes de teatro, conservatório musical, Rotary e Lions. As instituições de assistência são quatro creches e cinco asilos.

As associações esportivas e recreativas são treze, constituídas de clubes de futebol, atletismo, basquetebol e aeroclube.

Os cinemas são cinco, com 3.180 lugares. Para o culto, conta a cidade com dezessete igrejas católicas, nove igrejas protestantes e oito centros espíritas.

Para a defesa da saúde da população, existem no município, um centro de saúde, dois postos de puericultura, um dispensário de tuberculose e postos da Legião Brasileira de Assistência e do SAMDU. Os hospitais não especializados da cidade são a Santa Casa e o Hospital e Maternidade Marina Glória, ambos bem equipados. Sendo o município Estância climática, até pouco tempo, era o local muito procurado para tratamento da tuberculose pulmonar. Atualmente conta a cidade com nove sanatórios com um total de 958 leitos.

A pesquisa realizou um estudo circunstanciado do ponto de vista sócio-econômico e do equipamento de todos os bairros da cidade, bem como um levantamento de toda legislação referente a aspectos que interessam ao Planejamento Territorial.

O Plano Diretor de São José dos Campos:

A delimitação da expansão urbana com base em previsões econômico demográficas é um objetivo hoje aceito por planejadores territoriais do mundo inteiro. Por um lado o cálculo estimativo de áreas para servir aos diferentes usos e funções urbanas (residência, trabalho, recreio e circulação) permite aos administradores uma idéia bastante aproximada dos equipamentos físicos (redes de água, esgoto, etc.) e sociais (escolas, parques, etc.), que deverão projetar e executar no futuro. Por outro lado as áreas rurais vizinhas às zonas urbanas ficam, desta forma, protegidas contra loteamentos prematuros, os quais deformariam definitivamente a função produtiva que devem desempenhar.

A determinação de zonas urbanas e de expansão urbana foi, portanto, o primeiro objetivo do Plano Preliminar de São José dos Campos.

Delimitadas estas zonas, julgou-se também oportuno destinarem-se dentro da zona urbana, áreas exclusivas para indústrias incômodas.

Isto foi feito mediante um zoneamento de massa. O estágio atual dos trabalhos de planejamento não permitiu maiores detalhes sobre o zoneamento. Porém, o estudo mais aprofundado de cada bairro fornecerá aos planejadores elementos para uma proposta mais minuciosa de zoneamento.

A divisão das zonas residenciais em setores (ou distritos) e unidades de vizinhança (ou bairros) foi o objetivo seguinte, fundamentado, também, em princípios aceitos universalmente, segundo os quais as cidades devem ser planejadas como organismo polinucleados, com diversos centros e sub-centros urbanos, visando uma maior racionalidade na distribuição dos equipamentos sociais nos bairros.

Cuidou-se em seguida do problema da circulação, planejando-se um sistema de vias principais urbanas, com o objetivo de estabelecer comunicações rápidas entre o centro da cidade e os bairros, e entre os próprios bairros. Procurou-se, também proteger os fundos de vale com avenidas-parque, garantindo a drenagem natural para águas pluviais e esgoto no futuro. Esta proteção trará benefícios imensos à cidade, pois evitará a necessidade de desapropriações onerosas de imóveis que eventualmente poderiam ser construídos, obstruindo os fundos de vale, na ausência de normas reguladoras. Finalmente, projetou-se o desvio dos trechos rodoviários que cortam a cidade atualmente, procurando canalizar o tráfego regional (de passagem) por áreas exteriores ao centro da cidade, de acordo também, com as mais modernas recomendações urbanísticas..

Outros problemas como por exemplo o da localização do centro cívico e da estação rodoviária, foram examinados sumariamente neste plano preliminar.

Zoneamento de Massa: Nas circunstâncias atuais do desenvolvimento do município de São José dos Campos, julgou-se de grande interesse propor um zoneamento preliminar que se chamou "de massa" e de expansão urbana e determinando, em linhas gerais, os usos admissíveis dentro destes limites. Este zoneamento preliminar que se chamou "de massa" ao mesmo tempo que proporcionará medidas positivas no sentido de evitar a má localização de indústrias e o loteamento indevido das áreas rurais periféricas, servirá de base para os estudos posteriores que culminarão na elaboração de uma lei de zoneamento para São José dos Campos.

Da pesquisa realizada, extraímos as informações básicas para a determinação das áreas funcionais urbanas,

O zoneamento de massa foi proposto também, com base em outros fatores dentre os quais poderemos enumerar: a) Fatores de ordem geográficas e climáticas, relevo e topografia, direção dos ventos dominantes; b) Possibilidade de abastecimento de água e eliminação de esgotos e resíduos; c) **Fatores econômicos, sociais, políticos e outros;** d) Facilidade de comunicações; distribuição equilibrada das zonas habitacionais, comerciais, industriais; e) Localização atual da indústria: necessidade de encontrar harmonia entre as soluções puramente técnicas e aquelas que representam os **anseios da população**, como revelados estes anseios.

O zoneamento de massa proposto cogitou apenas das grandes áreas destinadas para futuros parques distritais e para localização de instituições regionais.

Além desta área, outras serão mais tarde destinadas para finalidades recreativas e institucionais de cada bairro e distrito. Estimando esta reserva futura em aproximadamente 10% da área residencial, teremos mais 347 ha de área verde livre na cidade.

Este total, que parece elevado, quando confrontado com as áreas existentes nos outros municípios paulistas, é justificado no caso de São José dos Campos em função dos seguintes fatores: a) As áreas incluídas naquele total serão destinadas não apenas para parques e praças, mas também e principalmente, para escolas (de todos os níveis inclusive o superior) e outras instituições (de cultura, de

saúde, etc.). Devem se prever, para São José dos Campos como um centro regional metropolitano que será, áreas para instituições como, um centro universitário, um hospital regional, um estádio para esportes que prestarão serviço à população local e à da região. b) Devido a fatores naturais (topografia do terreno, inundações, etc.), extensas áreas próximas à zona urbana foram naturalmente preservadas e pouco valorizadas em função do uso permitido. Esta preservação natural possibilitará certamente desapropriações futuras a preços razoáveis. c) Embora apontadas pelo Plano Preliminar como áreas verdes, tais áreas não serão desapropriadas imediatamente. Somente o desenvolvimento do município irá equacionar ao futuro as necessidades recreativas e culturais da população e desta forma determinar uma escala racional de prioridades para as desapropriações.

Para o estudo do zoneamento de massa de São José dos Campos, procurou-se classificar as indústrias apenas em função do incômodo que cada uma poderia causar à sua vizinhança.

Dentro deste critério constituíram-se três grandes grupos: a) Indústrias cujo funcionamento não incomoda a vizinhança e que, portanto, podem se localizar próximas dos bairros residenciais. As características destas indústrias denominadas leves, serão fixadas por decreto, levando-se em consideração aspectos referentes ao tamanho da indústria (área ocupada, número de perários) a circulação por ela gerada, a intensidade dos ruídos e aos gases produzidos. b) Indústrias cujo funcionamento incomoda a vizinhança e que por este motivo devem localizar-se em zonas especiais, na periferia da zona urbana. Este grupo de indústrias será denominado "incômodas", para efeito de aplicação do zoneamento de massa do plano preliminar.

Muitas indústrias poderão ser classificadas quei como leves quer como incômodas, considerando-se apenas o tipo do produto. A diferenciação entre um e outro tipo de indústria deverá ser feito em função dos índices que serão fixados por leis. d) Indústrias nocivas e perigosas que deverão ser afastadas das zonas urbanas e localizadas em áreas na zona rural, com condições favoráveis para seu funcionamento.

O zoneamento de massa do Plano preliminar, limitou-se à determinação de áreas para localização de indústrias incômodas. As áreas para indústria leve serão indicadas em função dos estudos de cada bairro, estudos estes que serão desenvolvidos a seguir, objetivando a formulação do Plano Diretor. Até que esta indicação seja feita, a localização de indústrias leves na zona urbana ficará na dependência, de estudos e de pareceres, do Escritório Técnico de Planejamento. Os estabelecimentos para prestação de serviços que incomodem a vizinhança (oficinas, grandes depósitos, garagens e outros) deverão, também, localizar-se nas áreas reservadas para indústrias leves.

As áreas para indústrias nocivas e perigosas serão fixadas em função dos estudos da zona rural do município. Durante estes estudos, qualquer solicitação para localizar indústrias deste tipo no município, deverá ser examinada e aprovada pelo Escritório Técnico de Planejamento.

De acordo com as conclusões do levantamento econômico preliminar, tomando-se por base princi-

palmente dados levantados em São José dos Campos e uma comparação com Santo André, concluiu-se pela necessidade de reservar aproximadamente 728 ha para as indústrias incômodas.

A área de 2.192,08 ha determinada no Plano Preliminar é bastante superior à indicação apresentada, pelos seguintes motivos: a) Algumas grandes indústrias que estão se estabelecendo no município adquirem áreas muito superiores às que necessitariam em função do número de operários que possuem ou possuirão, considerados os índices adotados. As áreas excedentes adquiridas pelas indústrias estão sendo utilizadas para grandes parques, com funções estéticas e para alojamento para diretores e hóspedes; b) Muitas destas grandes indústrias utilizam atualmente, operários de outros municípios e provavelmente esta mão de obra importada continuará existindo, o que resulta numa subestimação de área, caso se considerasse, para o cálculo desta área, apenas o número de operários residentes em São José dos Campos. Evidentemente, esta mão de obra utilizando tal deslocamento de longos percursos deve ser combatida no futuro, não sendo porém possível contar com uma solução do problema em prazos curtos e médios. c) Reservando uma área superior à indicada pelos economistas como suficiente e necessária para desenvolvimento da cidade, o Plano Preliminar faz uma concessão ao desejo da população de São José dos Campos, manifestado nas reuniões e nos debates realizados entre os técnicos e a Comissão do Plano. A Comissão do Plano pretendia que se reservasse, ao longo de todo o trecho da rodovia Presidente Dutra que atravessa o município, áreas destinadas às indústrias, objetivando com isso facilitar a compra de glebas por novas indústrias que desejassem localizar-se em São José dos Campos. Os técnicos julgaram razoável atender esta pretensão.

Trata-se de uma concessão criticável talvez à primeira vista, porém plenamente justificada em vista dos seguintes fatores: a) a limitação de áreas para indústrias incômodas em terrenos mínimos resultaria certamente numa valorização especulativa destas áreas, situação que deve ser encarada com cuidado e evitada se possível; b) desde que as áreas excedentes não se localizem muito distantes das zonas residenciais, criando-se desta forma problemas de circulação e obrigando os operários a longos percursos residência-trabalho, tal reserva superior às recomendadas pelas previsões econômicas, não acarreta dificuldades ponderáveis às administrações futuras. São poucos os equipamentos públicos que tais áreas necessitarão (geralmente as próprias indústrias providenciam o fornecimento de energia e o abastecimento de água para suas atividades). Portanto é limitado o prejuízo que uma super-estimação de área para as indústrias incômodas poderá trazer às futuras administrações.

Foram reservados quatro grandes setores para áreas residenciais na zona urbana e expansão urbana de São José dos Campos. Esta área de 3460 ha, somada 2.193 ha destinados à indústria e aos 948 ha destinados às áreas verdes, perfazem um total de 6611 ha, para a futura cidade de São José dos Campos. Para determinar e dimensionar os quatro setores residenciais propostos no Plano Preliminar, partiu-se do princípio de que a densidade líquida deverá ser superior a 200 hab/ha e inferior a 300 hab/ha. Esta limitação visa facilitar a distribuição de equipamentos e serviços públicos por toda a po-

pulação e evitar concentrações excessivas que resultariam da diminuição do tamanho mínimo dos lotes, para se obterem densidades altas.

Atualmente várias zonas estão praticamente desabitadas. São áreas destinadas à expansão dos setores residenciais da cidade, compreendendo mais ou menos 30% da zona residencial total prevista no Plano Preliminar. Esta zona de expansão urbana é objeto de estudos cuidadosos dos planejadores, sendo que grande parte da área está loteada. Procura-se verificar a possibilidade de remanejar os arrendamentos atuais, alterando-lhes o traçado com o fim de obter uma integração maior entre as várias glebas. Desta forma será possível projetar um sistema viário principal, estabelecendo-se ligação rápida com o centro urbano atual. Procurar-se-á dividir, a zona de expansão urbana em unidades de vizinhança, projetando aí parques, centros comerciais, escolas e outras instituições de interesse social para cada uma delas.

O Escritório Técnico de Planejamento proporá ao poder Executivo, tão logo tenha elementos para tal, uma política de investimento a curto prazo nestas áreas, objetivando criar bairros modelares que constituirão a nova São José dos Campos. Fácil é de se prever as consequências promissoras que uma promoção de tal tipo terá no desenvolvimento do município. A paisagem do setor reservado à expansão residencial é magnífica e possibilitará projetos de alto nível.

São José dos Campos se transformará num futuro próximo, em entroncamento rodoviário de grande importância. Atualmente o município é atravessado pela rodovia Presidente Dutra (no sentido leste-oeste), pela rodovia que liga Campos do Jordão ao Vale do Paraíba (vinda do norte até a sede do município) e pela rodovia que liga o Vale ao Litoral Norte do Estado (na direção sul do município).

Atualmente a rodovia que segue para Campos do Jordão atravessa os bairros da zona norte de São José dos Campos (Alto da Ponte e Santana). Portanto, todo veículo vindo de São Paulo, em demanda de Campos do Jordão, é obrigado à atravessar toda a cidade. Tal situação, hoje é tolerável, se tornará extremamente incômoda e prejudicial à comunidade no futuro, com o aumento do tráfego. Este problema se tornará mais grave quando se concretizar a ligação Campinas-São José dos Campos. Esta rodovia certamente terá um tráfego intenso e pesado, que de outras zonas do Estado demandará o Litoral Norte ou o Rio de Janeiro, evitando a passagem por São Paulo. Além disso o tráfego São José dos Campos-Campos do Jordão deverá aumentar bastante no futuro, em função da possibilidade de se utilizar o pôrto de São Sebastião para escoamento de produtos da região sul-mineira, via Itajubá-Campos do Jordão-São José dos Campos-Caraguatatuba-São Sebastião.

Estas considerações justificam suficientemente o propósito de desviar o tráfego transversal à rodovia Presidente Dutra, pelo fundo de vale do córrego do Vidoca, fazendo com que as rodovias de Campinas e Campos do Jordão se encontrem num ponto ao norte do rio Paraíba e juntas cruzem o rio para encontrar a rodovia de Caraguatatuba no ponto em que o córrego do Vidoca corta a rodovia Presidente Dutra. Neste ponto será construído então um trevo que solucionará o problema de cruzamento de todas as vias regionais em São José dos Campos.

Assegurar-se-á desta forma, ao tráfego de passagem, uma circulação contínua, livre de qualquer interferência com o trânsito local.

Esta proposta do Plano Preliminar coincide em linhas gerais com o projeto em estudo pelo DER do Estado de S. Paulo. Simplesmente alguns detalhes deverão ser ajustados para a harmonização das duas proposições.

O problema do tráfego de aproximação, isto é, de veículos que demandam à cidade de São José dos Campos, será resolvido por meio de vias locais paralelas às vias regionais, ficando desde já reservadas áreas ao longo das vias regionais para esta finalidade.

SISTEMA DE VIAS PRINCIPAIS

O planejamento do sistema viário no Plano Preliminar limitou-se à atual zona urbanizada. As vias principais das zonas de extensão urbana serão estudadas posteriormente, como parte do planejamento geral. A conexão do sistema viário da atual zona urbanizada com o sistema viário regional e com o sistema viário das zonas de expansão urbana, será estabelecida por meio de vias marginais à rodovia Presidente Dutra e pelo prolongamento das radiais principais estabelecidas no Plano Preliminar. Os critérios básicos adotados para o sistema viário proposto foram os seguintes: a) As vias principais não deverão seccionar as unidades de vizinhança propostas, mas sim contorná-las e desta forma contribuir para defini-las territorialmente. Dentro das unidades da vizinhança existirão apenas vias secundárias cujo detalhe não cabe neste Plano Preliminar;

b) Procurou-se aproveitar na medida do possível vias existentes cujas características permitam uma adaptação para as futuras funções de ligar os bairros com o centro urbano. Estas vias deverão ser alargadas quando necessário à critério do Escritório Técnico do Planejamento, fixando também o recuo das novas edificações a serem construídas nestas vias.

c) O estabelecimento do sistema viário principal orientou-se no sentido de encontrar, tanto quanto possível, as soluções mais econômicas.

O desenvolvimento de São José dos Campos, transformando a cidade em um possível centro metropolitano, ponto de convergência de interesses regionais exige dos planejadores a previsão de áreas para vários serviços e instituições de importância supra municipal.

Uma das principais exigências neste sentido, é a de reservar um local para sediar todos os serviços administrativos municipais, estaduais e federais, além das instituições culturais. Este conjunto constituirá o Centro Cívico de São José dos Campos.

Para este fim, foi proposta a reserva de uma área ligada à Praça Afonso Pena para nela localizar o Centro Cívico. A proposta foi aceita pela Comissão do Plano e a Prefeitura declarou esta área de utilidade pública.

Entre os fatores que justificam esta medida, enumeram-se: a) Nas proximidades da praça e mesmo fazendo frente para ela já existem vários edifícios que sediam serviços públicos e autárquicos, bem

como instituições culturais. b) A área se localiza bem próxima à zona de comércio central, bancária e de escritórios. O conjunto Centro Cívico, setor comercial e zona de negócios, constituirá no futuro o centro metropolitano de São José dos Campos. c) A área apresenta condições de ocupação atual bastante favorável, pois parte da mesma está vaga, os prédios existentes são velhos e de pouco valor, pesando para efeito de futura desapropriação apenas o valor dos terrenos. d) Do local escolhido se descortina toda a várzea do rio Paraíba. Isto representa para os projetistas do Centro Cívico, uma possibilidade plástica magnífica para aproveitamento arquitetônico e paisagístico da área.

Não se cogita da construção imediata do Centro Cívico; obras mais urgentes no sentido de atender necessidades primárias da população estão a exigir prioridade dos poderes públicos. A previsão de área para o Centro Cívico, entretanto, é de necessidade imediata, a fim de que se tenha desde já, uma diretriz para a localização dos futuros edifícios públicos em São José dos Campos.

As desapropriações poderão ser parceladas e as construções serão feitas na medida que o desenvolvimento municipal exigir e as possibilidades financeiras permitirem.

Outro problema de interesse imediato é a localização adequada da estação rodoviária. O Plano Preliminar propõe um sistema de vias regionais e principais. É preciso que a estação rodoviária seja localizada e projetada, em função deste sistema viário, para facilitar o acesso de veículos que procedem de outros municípios e para evitar congestionamentos futuros. A localização da estação rodoviária próxima ao centro da cidade é um fator ponderável na escolha do local. Levando-se em consideração estes fatores, foi proposta a localização da estação rodoviária na confluência das ruas Sebastião Hume com a Benedito Francisco Candelaria.

Outros equipamentos importantes que devem ser previstos imediatamente são: A Cidade Universitária; o Estádio Municipal; o Cemitério; o Mercado Municipal, integrado num plano de abastecimento, e o plano dos transportes coletivos.

Em princípio, os técnicos consideram as áreas livres previstas no Plano Preliminar como adequadas e suficientes para abrigar estas instituições. É preciso porém estudar detalhadamente cada um dos equipamentos mencionados, debater as soluções possíveis com os membros no Conselho de Desenvolvimento do Município, a fim de se chegar a uma escolha realista de locais para o exercício destas funções.

Particularmente, o problema do Mercado Municipal exige um estudo pormenorizado com a colaboração de agrônomos visando a formulação de um Plano de Abastecimento para a cidade. Condição indispensável para este Plano de Abastecimento será a adoção da divisão setorial da cidade com a criação de mercados distritais.

O transporte coletivo deverá ser planejado considerando-se as tendências da expansão urbana, para prevenir futuros congestionamentos.

Consta da pesquisa, um levantamento da situação administrativa da Prefeitura de São José dos Campos. O Plano Preliminar apresenta um programa de reorganização interna dos serviços muni-

cipais. Neste estudo é dada ênfase especial à organização do Escritório Técnico de Planejamento.

É analisada em profundidade neste Plano Preliminar a situação econômico-financeira da Prefeitura de São José dos Campos.

ESTÂNCIAS BALNEÁRIAS DE CARAGUATATUBA, UBATUBA, ILHABELA E S. SEBASTIÃO

(16) (17)

A pesquisa para os planos das Estâncias situadas no Litoral Norte do Estado, foi realizada com um sentido regional, já que todos os grupos populacionais ali estabelecidos, apresentam basicamente as mesmas características.

Esta pesquisa foi realizada simultaneamente, durante o período de férias de julho de 1960, a fim de poder integrar na equipe, professores e especialistas dos diversos ramos, provenientes de vários Institutos da Universidade de São Paulo.

A pesquisa foi planejada e coordenada por técnicos e funcionários do Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos.

No final do trabalho, cada equipe apresentou um relatório. Estes relatórios serão analisados a seguir:

Problemas fluviais e marítimos das cidades de Caraguatatuba, Ubatuba, Ilhabela e São Sebastião (18);

Até o final do século XVIII era bastante próspera esta região como produtora de açúcar, café e fumo, tendo grande movimento os seus portos. Condições políticas forçaram a supremacia do porto de Santos, em detrimento dos portos da região. No século XIX, com a abertura de estradas ligando o litoral Norte, ao altiplano do Vale do Paraíba, floresceram novamente os portos desta região com exportadores de café. A construção das estradas de ferro ligando São Paulo ao Rio, e São Paulo a Santos, carregaram para esses dois portos toda a produção da região reduzindo à estagnação os então florescentes portos do Litoral Norte Paulista.

O Porto de São Sebastião, apresenta tecnicamente as melhores condições de abrigo e acesso; canal situado entre o continente e a ilha de São Sebastião é bastante amplo, tendo 1.500 m na região mais estreita; as profundidades variam de 15 a 50 m em águas mínimas e o porto é protegido dos ventos dominantes por um quebra mar natural.

Em vista do constante congestionamento do porto de Santos, o Governo do Estado, construiu um pequeno cais em São Sebastião, utilizado principalmente para exportação de banana. Hoje ressurge a idéia da ampliação do porto, com estudos bem adiantados e executa-se o "pier" de atração para navios da Petrobrás, instalando-se aí o terminal marítimo para abastecimento da refinaria de Cubatão. Caraguatatuba e Ilhabela não apresentam condições técnicas para a instalação de portos. Quanto a Ubatuba, em vista da existência de um trapiche e de fábrica de gelo, poderia aí ser instalado um pequeno porto local, para servir de base à indústria da pesca. Seria de conveniência a instalação de linha regular marítima ligando Santos aos pontos do Litoral Norte.

SERVIÇOS PÚBLICOS (19)

No que se refere às comunicações regionais, em primeiro lugar, devem-se citar as marítimas, precárias quanto ao tipo e frequência das embarcações. Há ausência de estaleiros e oficinas de reparação, falta de depósitos de combustíveis ao longo da orla marítima, instalações de embarque e desembarque precárias ou ausentes. O transporte na região é função do mar, inexistindo, entretanto, obras de defesa contra as intempéries.

Inexiste ligação ferroviária nesta área. Quanto à rodoviária, é de boa qualidade, ligando os três municípios entre si e esses à via Dutra, pela estrada Caraguatatuba-São José dos Campos; Ilhabela é ligada ao continente por um "ferry-boat". Existem estradas precárias, uma ao longo da costa, ligando São Sebastião a Cubatão e uma estrada ligando Ubatuba a Taubaté. As estradas municipais são em pequeno número e de má qualidade. Não existe ligação aérea, sendo precárias as ligações telefônicas. Os correios e telégrafos funcionam normalmente. Quase todo o transporte de mercadorias é feito por caminhões, sendo o transporte de passageiros realizado por ônibus.

Não existe transporte coletivo urbano, funcionando somente linhas de ônibus intermunicipais que suprem aquela deficiência. O serviço de abastecimento de água é precário nas cidades, sendo a água distribuída in natura. Quanto ao esgoto, existem pequenas áreas servidas, achando-se no momento em ampliação as redes de esgotos em todas as quatro cidades. A inexistência de redes de águas pluviais em toda a área acarreta enchentes nas épocas das grandes chuvas, pelo transbordamento dos rios de pequena correnteza.

A coleta de lixo é feita nas áreas centrais das cidades, sendo o mesmo lançado nos pântanos como atêrro, sem nenhum cuidado sanitário. A distribuição de energia elétrica é deficiente; a energia é produzida por usinas locais, já obsoletas e com capacidade insuficiente.

ASPECTOS HISTÓRICOS (20)

Considerando que a fundação de São Sebastião e de Ubatuba é da primeira metade do século XVII, existem em toda a costa, monumentos históricos de grande valor. Foram estudados e selecionados os seguintes monumentos: a) De arquitetura urbana — Conjunto do centro da cidade de São Sebastião e do Bairro de São Francisco, e diversos edifícios em Ubatuba e Ilhabela. b) De arquitetura religiosa — Igrejas Matriz de Ubatuba, Ilhabela e São Sebastião, Convento de São Francisco do bairro do mes-

(16) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Planejamento do Litoral Norte. Boletim n.º 1, 2.ª ed., São Paulo, F. A. U., 1960

(17) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Planejamento do Litoral Norte. Boletim n.º 2. São Paulo, 1960.

(18) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Pesquisa do Litoral Norte. V. 2 — Aspectos físicos da ação humana. São Paulo, F. A. U., nov. 1960.

(19) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Pesquisa do Litoral Norte — 2.3 — Serviços Públicos. São Paulo, FAU., Setembro de 1960.

(20) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Pesquisa do Litoral Norte. II.1 — Aspectos históricos. São Paulo, FAU., Setembro 1960.

mo nome, Capela de São Gonçalo em São Sebastião e Capelas de Engenho, nos vários municípios. c) De arquitetura militar — Vestígios de vários fortes, como os de ponta do Araçá e ponta das Canas. d) De arquitetura rural — Várias fazendas e engenhos, sendo os mais conhecidos, Guacá e Santana em São Sebastião, e Engenho D'Água em Ilhabela. A região é muito rica em peças de mobiliário e artes menores, bem como em manifestações folclóricas.

ASPECTOS DEMOGRÁFICOS (21)

Foram visitados 1.111 domicílios, sendo 560 em Caraguatatuba, 226 em Ubatuba, 211 em São Sebastião e 104 em Ilhabela, com a finalidade de pesquisa e previsão da população. Foi encontrado um número total de 3973 veranistas nas regiões assim distribuídas: Caraguatatuba, 1726; Ubatuba, 966; Ilhabela, 573; São Sebastião, 744. Quanto aos hotéis e pensões, foram encontrados 43 estabelecimentos, assim distribuídos: Caraguatatuba, 16, com uma capacidade para 681 hóspedes; Ubatuba, 16, com capacidade para 335; São Sebastião, 6, com capacidade para 143 e Ilhabela, 5, com capacidade para 82 hóspedes.

ASPECTOS ECONÔMICOS (22)

Foi a seguinte a situação encontrada na zona rural dos municípios visitados, com relação a vários fatores: a) Atividades agrícolas — Exceção feita de algumas grandes propriedades, pertencentes a empresas industriais da capital, que cultivam as suas fazendas no litoral norte, em bases realmente comerciais (em São Sebastião e Caraguatatuba), e da experiência favorável da cultura intensiva praticada em pequenas propriedades pertencentes a imigrantes japoneses, a maior parte dos estabelecimentos da região, se limitam a fornecer matéria prima para a fabricação de aguardente, ao lado da cultura de bananeiras. A pequena lavoura de subsistência, praticada nos micro-estabelecimentos, não conta com excedentes comerciais ponderáveis.

O absentismo dos proprietários, a dificuldade de recrutamento da mão de obra, originária na sua maioria de altiplano, (aliás, pouco estimulada pelas precárias condições de vida e baixo salário que se lhe oferecem), a falta de assistência técnica, são alguns fatores explicativos da fraca densidade de ocupação das terras na região.

Os minifúndios que se justapõem às grandes propriedades defrontam com outros obstáculos para sua expansão econômica. A natureza desfavorável do terreno (pedregoso e acidentado), justam-se a incerteza da posse da terra, as dificuldades de acesso ao mercado consumidor e talvez a maior atração exercida sobre o homem, pela pequena pesca, atividade dominante na região.

Daí a facilidade com que entregam os seus pequenos sítios à forasteiros, loteadores e veranistas. Parece ponto pacífico o papel relevante representado nessa região pela melhoria das vias de comunicação e meios de transporte, sejam êstes marítimos ou terrestres. Pode-se já notar a influência exercida por estradas ainda não terminadas na vida econômica da região, ainda que se reconheçam aspectos negativos como: a facilitação do êxodo da população nativa, fuga para atividades extra-primárias

e quebra de padrões culturais tradicionais. Lembremo-nos no entanto, que as estradas constituem apenas um dos elementos civilizadores da região e a agricultura representa uma das atividades econômicas. O quadro é mais complexo, e as soluções de sua problemática, também são múltiplas. b) Pesca — Atividade predominante em toda a região apresenta, no entanto, graduações que exprimem desde as condições de certa prosperidade dos pescadores de Ilhabela e do Saco da Ribeira, em Ubatuba, até aqueles que utilizam apenas canoas, linha e espinhel, em Ubatuba, Ilhabela, São Sebastião e Caraguatatuba.

Assim, a dispersão dos pequenos pescadores, a precaridade de sua técnica tradicional e primitiva, nos leva a considerar a atividade pesqueira na região como base ainda frágil de uma estrutura econômica de certa solidez. Condições naturais favoráveis existem, porque as humanas são quase negativas. Desta maneira, todos os recursos que se invertam em benefício dessa população, ajustando-a melhor à sua atividade preferida e propiciando-lhe nível de vida razoável, devem merecer a aprovação geral. Indiscutivelmente tais inversões se devem realizar baseadas em propósitos honestos e sãos. Inversões que contribuem para fixar o homem à região, como elemento ativo, numa economia em expansão e não com objetivo de assistência social, sem outra finalidade que o de impedir que morra à mingua.

c) Indústrias rurais — As visitas feitas a alguns estabelecimentos (fábricas de gelo e frigoríficos, salgas, limo, engenhos de aguardente, fábricas de farinha de mandioca e olarias) são suficientes para mostrar, com raríssimas exceções, as condições de limitação em que se encontram as indústrias rurais na região. Limitação das dimensões das unidades e na técnica de produção. Verificamos a precariedade das instalações das fábricas de gelo e dos frigoríficos, absolutamente incapazes de atender a uma procura efetiva. As salgas constituem um início adequado de compensação às restrições impostas à conservação do pescado, mas são também limitadas em número e de capacidade reduzida. A preparação do limo não passa de uma atividade meramente subsidiária, de pequena expressão econômica. Os engenhos de aguardente, indústria tradicional da região, não conseguiram ainda vencer a força da inércia no sentido da ampliação de suas instalações e do aperfeiçoamento da técnica de produção. A irrisória produção de farinha de mandioca, produto tradicional na região, não condiz com as possibilidades do mercado que encontra. As olarias numerosas mas pequenas, não conseguem produzir o suficiente para atender à procura crescente de tijolos.

Dessa maneira, conta a região com um esboço de industrialização rural, dependendo o seu desenvolvimento da conjugação de fatores internos e externos. Gestão direta dos responsáveis, melhoria técnica da produção, visão comercial do negócio, se incluiriam entre os primeiros; os meios de comunicação, transportes mais regulares e adequados entre os segundos.

Nas zonas urbanas, além do comércio necessário ao abastecimento da população fixa e flutuante,

(21) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Pesquisa do Litoral Norte. II.2 — Levantamento da População flutuante. São Paulo, FAU., Nov. 1960.

(22) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Pesquisa do Litoral Norte. II.3 — Aspectos Econômicos. São Paulo, FAU., Setembro 1960.

geralmente mal equipado, existem pequenas indústrias de doces, bebidas, bom artesanato local (cestas, esteiras, objetos feitos com conchas e caramujos). Quanto ao equipamento sanitário, este resume-se em um Pôsto de Assistência Médica em cada município, da Santa Casa em Caraguatatuba e do Hospital em São Sebastião. A educação é realizada em grupos escolares nas sedes dos municípios e em 70 escolas isoladas, distribuídas na zona rural. Existem ginásios em São Sebastião, Caraguatatuba e Ubatuba. As repartições públicas, federais, estaduais e municipais, possuem instalações precárias. Quanto à habitação, existe um verdadeiro contraste entre o tipo da habitação da população local e a habitação dos veranistas, geralmente de boa qualidade e muitas vezes de luxo.

PLANO PRELIMINAR DE CARAGUATATUBA

(23)

Caraguatatuba apresenta uma série de desvantagens naturais em relação aos municípios vizinhos de Ubatuba e São Sebastião. Suas terras são arenosas e extremamente ácidas, com exceção dos aluviões mais férteis, dando resultados mais pobres comparados com condições semelhantes na mesma região. A ilha de São Sebastião colocada no caminho dos ventos dominantes, impede a aeração, num clima extremamente úmido.

Apesar de não possuir pôrto, Caraguatatuba é a cidade mais populosa da região, devido a estrada de rodagem Caraguatatuba — São José dos Campos.

Sendo passagem obrigatória para as outras cidades do Litoral Norte, em pouco tempo ultrapassou-as em comércio, hotéis e nas demais comodidades.

De acordo com as previsões Caraguatatuba, contará em 25 anos com 24.000 habitantes, (compreendida a sede e os bairros de Enseada e Managuçu) como população permanente e 8.000 turistas.

Considerando que a cidade acha-se colocada em uma faixa plana de 700 m de largura entre os contrafortes da montanha e o mar, em vista da penetração turística, floresceram loteamentos sem as mínimas condições de serviço, na mais desenfreada exploração imobiliária, ao longo das praias. Admitindo-se uma densidade bruta de 70 hab/ha, a área loteada de Caraguatatuba, pode abrigar 105.000 habitantes. Isto prova a impossibilidade de extensão de serviços públicos para toda área loteada.

Quanto ao zoneamento, devemos distinguir vários setores: residencial, comercial, industrial, de serviço, centro cívico, espaços livres e de expansão urbana.

Para a zona residencial foram consideradas as necessidades da população permanente e da turística. A população permanente concentra-se no setor operário e na zona de média densidade. A população flutuante se concentrará junto às praias, onde foram impostas restrições severas quanto à altura das edificações. A zona de alta densidade, permitindo desenvolvimento em altura, está afastada da praia e próxima ao comércio. A zona operária estará próxima dos setores industrial e de serviço.

O setor comercial é único, segundo a tendência atual da cidade, estando colocada entre a área reservada aos turistas e a zona de alta densidade.

Pela sua própria posição de entroncamento rodoviário, em seu crescimento normal, a cidade exigirá áreas industriais e de serviço já previstos no plano. Foi proposta a criação de um centro cívico, em vista da mudança do Grupo Escolar, instalando-se no edifício a Prefeitura e a Câmara, dando início à organização do centro cívico.

Foram criadas três praças públicas e uma zona verde separando a cidade da área industrial.

Foi fixada a área de expansão da cidade e conseqüentemente, o limite da zona rural que deve ser preservada em seu estado atual.

Deslocou-se o traçado da rodovia Santos-Rui de Janeiro para os primeiros contrafortes da serra, que além de liberar a área urbana do tráfego de passagem confere à rodovia um caráter turístico. As vias principais delimitam os diversos setores da cidade, tendo como principal escopo proteger as praias da circulação de veículos, transformando a avenida beira-mar atual, em local para estacionamento de veículos, interrompendo-a, com praças de gração e "cul-de-sacas".

PLANO PRELIMINAR DE UBATUBA (24)

A população prevista para Ubatuba para os próximos 25 anos, é de 10.800 habitantes, sendo 7.600 população fixa e 3.200, turistas. Seguindo a própria tradição do uso do solo urbano, o plano previu a permanência do comércio no núcleo mais antigo da cidade e a conseqüente concentração populacional nas suas imediações.

A cidade foi dividida em duas unidades de vizinhança, a primeira constituída do núcleo urbano atual. Nela se localizam os equipamentos administrativos e sociais, o comércio, a população fixa e os turistas de baixa renda.

A segunda desenvolve-se ao longo da praia de Itaguá, com uma largura de 350 metros, com baixa densidade e será utilizada de preferência pelos veranistas.

O comércio na primeira unidade, continuará no centro tradicional, localizado no rés do chão de edifícios de habitação coletiva, prevendo-se galerias ao correr das fachadas.

A segunda unidade terá um centro comercial junto ao rio Itaguá, servindo também a praia do Tenório. Além do parque municipal proposto ao longo da praia, o plano prevê a conservação em estado natural dos morros e costões que enquadram as praias.

A rodovia será afastada, tangenciando a cidade a uma distância de 2 Km. fazendo a ligação Santos-Rio de Janeiro. As vias principais delimitarão as unidades de vizinhanças propostas.

PLANO PRELIMINAR DE ILHABELA (25)

Todo desenvolvimento de Ilhabela terá como fator econômico o turismo. Procurou-se com este

(23) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Plano Preliminar de Caraguatatuba. São Paulo. FAU., 1961.

(24) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Plano Preliminar de Ubatuba. São Paulo. FAU., 1961.

(25) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Plano Preliminar de Ilhabela. São Paulo. FAU., 1961.

planejamento desenvolver harmônicamente toda faixa litorânea, desde o centro urbano até o bairro do Perequê. A população prevista para a cidade é de 3.500 habitantes nos próximos 25 anos, sendo a população flutuante de 1.500 turistas. A cidade será constituída de dois centros, o atual, e outro desenvolvido no Perequê. Nestes centros, localizar-se-ão áreas comerciais e áreas residenciais com densidades mais elevadas. Todas as áreas próximas às praias, destinadas aos turistas serão de baixa densidade, vedando-se a construção em altura. Os espaços livres verdes protegerão as belezas naturais, praias, morros e costões. As vias principais serão paralelas às praias, seguindo o sopé das montanhas, acompanhando a topografia.

Foram previstos terminais para o "ferry-boats" e para as embarcações, na cidade atual e no Perequê. Está previsto um pequeno campo de pouso com 400 m de pista, para aviões de turismo.

PLANO PRELIMINAR DE SÃO SEBASTIÃO (26)

Considerando que as proposições do Plano deviam ser válidas por 25 anos, admitindo-se que em função do porto, a cidade irá industrializar-se, a população urbana irá aumentar, atingindo a 70% do total, no final do período.

A população prevista, para essa época será de 17.600 habitantes. A distribuição das edificações, a localização e tendências da zona comercial, a situação do porto, a área central de valor histórico, as características tradicionais e folclóricas dos bairros do Pontal da Cruz e São Francisco, bem como as relações entre o mar e a montanha, foram as dominantes seguidas no planejamento dos usos do solo urbano. A cidade foi dividida em quatro unidades de vizinhança: a primeira contendo a cidade propriamente dita (zona comercial, zona histórica, centro cívico, terminais rodoviário e ferroviário e zona portuária); as outras unidades serão localizadas no Pontal e Fazenda; em São Francisco e na zona sul-Topolândia. A zona comercial atual, agora localizada na zona histórica, será deslocada na direção da montanha e do porto, envolvendo o futuro centro cívico a ser localizado em torno do atual Ginásio. A zona histórica será preservada como um todo, constituindo uma atração turística. A área do porto será ampliada com aterros, localizando-se em sua retroterra a área industrial, terminal ferroviário, os pátios de manobra e áreas para armazéns gerais. Os espaços livres verdes protegerão as belezas naturais, as praias, os costões, locais históricos e a Fazenda Santana.

A rodovia Santos-Rio de Janeiro será deslocada em toda sua extensão para os contrafortes da montanha, passando a atual rodovia à condição de via expressa. As vias principais limitarão as zonas comerciais e residenciais, delimitando também as unidades de vizinhança.

ESTÂNCIA HIDRO-MINERAL DE SERRA NEGRA (27)

Situada em zona de topografia acidentada, o solo do município é do tipo massapé e salmourão. A área rural de Serra Negra possui 196,94 km² e uma população de 6701 habitantes, representando essa população, uma porcentagem de 56% sobre a po-

pulação total do município. A zona rural conta com 771 propriedades, havendo um predomínio de propriedades pequenas. Deste total de 771 propriedades, 53% possuem área até 10 hectares. A atividade principal é a agricultura, sendo o café o principal produto cultivado. Apenas nove propriedades dedicam-se à pecuária e cinco cultivam e industrializam a cana, possuindo inclusive engenhos próprios. Além do café, cultivam-se outros produtos, de muito menor expressão econômica. Isto pode ser verificado, se observarmos as áreas cultivadas, de cada um deles. Conta o município com 4.500.000 cafeeiros, ocupando a área de 2.500 alqueires; o milho ocupa 450 alqueires; a cana, 120 alqueires; o arroz, 80 alqueires; o feijão, 70 alqueires. No setor da pecuária, conta o município com 3.600 bovinos; 1.000 suínos; 40.000 aves (frangos, patos, perus, etc.). Anualmente, são criados 2.000 bovinos, 1.000 suínos para corte e se produzem 420.000 litros de leite. O café não é apenas o principal produto da zona rural, como também a maior fonte de riqueza do município. O café da região é vendido em Santos, através de quatro ou cinco intermediários que adquirem toda a produção da região. Isto porque, a não ser com raras exceções, os fazendeiros não possuem máquinas para beneficiar café. Muitas culturas de café são mantidas em nome da tradição, seguindo ainda os mesmos métodos antigos de cultivo do solo. Contudo, já se inicia um movimento de renovação, em que os lavradores buscam organizar, de forma racional, suas plantações. Um dos problemas maiores com que se defronta o cafeicultor, é o da falta de braços. A zona rural está se despovoando, dadas as precárias condições de vida que oferece aos colonos: em 1940, na zona rural, se concentrava 75% da população do município; em 1950, 65%; em 1960, 56% da população total. Nesta região dominam as pequenas propriedades, exploradas pelos próprios donos, auxiliadas por colonos. Além das culturas tradicionalmente realizadas, as únicas possibilidades de introdução de novas culturas na zona, se reduzem ao plantio nas terras inaproveitadas, de eucaliptos e pinus, reflorestando a área.

Existem na zona rural 19 escolas e 13 capelas, sendo estas, as únicas instituições sociais que atingiram a região. Não existem igualmente, pontos de atração, em torno dos quais se reuna a população das fazendas. Não se encontram nem mesmo as célebres "vendinhas" que servem de ponto de reunião, para a população de uma determinada área. Na época da pesquisa a população do município era de 11.927 pessoas, sendo que 5.226 pertenciam à área urbana, vivendo o restante na zona rural. A cidade está localizada em terreno excessivamente movimentado, em razão do que permanecerão na área urbana, zonas que dificilmente serão urbanizadas. A rede de água, serve toda área urbana com água devidamente tratada. Na cidade existem somente redes particulares de esgoto que lançam o efluente em natura nos córregos. Acha-se em execução a rede de esgoto urbana e respectiva estação de tratamento. Mais da metade das ruas da cidade estão pavimentadas quer em paralelepípedos, quer em asfalto. A cidade é bem suprida de energia elétrica. A área de comércio é na realidade uma zona de uso misto, utilizada para comércio e residência; em vista dos acidentes naturais apresenta-se na zona urbana uma taxa de 28 m² de

(26) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Plano Preliminar de São Sebastião. São Paulo. FAU., 1961.

(27) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Plano Preliminar de Serra Negra. São Paulo. FAU., 1961.

área livre por habitante, o que é uma taxa excepcionalmente alta para a média das cidades brasileiras. Mais de 50% das 1.360 habitações encontradas, podem ser classificadas como populares ou precárias, no entanto, em vista do turismo que cresce constantemente, sofre a área urbana intensa exploração imobiliária, achando-se em construção e projeto, grandes edifícios de apartamentos com mais de oito pavimentos. As repartições federais, estaduais e municipais acham-se razoavelmente instaladas. Serra Negra conta com 19 escolas rurais e 2 urbanas para o ensino primário. Para ensino pré-primário, possui um parque infantil, um curso pré-primário funcionando no Grupo Escolar e outro funcionando no Externato Sagrada Família. Além disto funcionam na cidade os cursos; ginásial, colegial, básico e técnico de comércio. As escolas rurais atendem 426 alunos e as urbanas, inclusive os cursos pré-primários, atendem aproximadamente a 1.059 alunos, sendo que, destes, 815 pertencem aos cursos primários. Os cursos secundários e médios, englobam 297 alunos. Na zona rural há 19 escolas e a área da zona é de 196,94 km², o que confere a cada unidade escolar, a responsabilidade de atender a uma área de 10,36 km².

Em 76% das escolas rurais, ou seja, em 13 unidades, há sobra de vagas, o que indicaria à primeira vista, que é suficiente o número de escolas rurais. O que de fato sucede é que a população rural, sendo muito dispersa é muito difícil, dada às distâncias, que as crianças possam frequentar a escola. O fato das distâncias se constituírem em obstáculos à maior frequência às escolas, junta-se a situação precária das estradas que servem à zona.

Uma análise dos índices de evasão escolar, aponta a cifra altíssima de 50% de evasão registrada em nada menos do que seis escolas rurais.

A escola não presta assistência de nenhum tipo (médica, dentária, alimentar). Esta é uma constante que se verifica em tôdas as escolas rurais.

Serra Negra conta, com oito instituições que prestam serviços e atendem aos necessitados. Tais associações podem ser consideradas como uma reação da realidade às suas próprias necessidades, reação essa, que tem a finalidade de cobrir as insuficiências ou a ausência do poder público.

A simples observação nos leva a uma conclusão isto é, as instituições de assistência da cidade, são de iniciativa particular. Este caráter particular caracteriza não só as instituições de caridade, propriamente ditas, como também, a própria assistência hospitalar. Um aspecto a ser ressaltado, no que diz respeito às atividades assistenciais, é o extraordinário sentimento de solidariedade que une o povo local, levando-o a colaborar intensamente, para que se consiga realizar aquelas obras de que a cidade necessita.

Das instituições existentes, cinco prestam apenas serviços, isto é, auxiliam aos necessitados, dando-lhes assistência alimentar, fornecendo-lhes remédios. Além disto, existem associações ou grupos de pessoas que colaboram com o Pôsto de Puericultura e fornecem enxovais às futuras mães.

Uma fato curioso a registrar-se, em relação às associações de caridade de Serra Negra, é o de atenderem em grande maioria, casos e necessidades de habitantes da zona rural. Isto se explica pelo fato de não haver nenhuma assistência, na zona rural. Um dos problemas que mais aflige a população local é o abandono de menores, seja abandono total e perma-

nente, devido à falta de recursos dos pais, seja abandono durante as horas em que os pais trabalham fora.

De um modo geral, podemos afirmar que as condições de saúde no município, não são das piores. As próprias características geográficas e topográficas são favoráveis.

Os postos de puericultura e médico, atendem os casos mais simples e mais comuns e encaminham ao Hospital, os casos de doença mais grave. O Hospital de Serra Negra é modelar, contando com todos os recursos requeridos pela moderna medicina e cirurgia. O Pôsto de Puericultura é bastante procurado, especialmente, por fornecer leite às crianças.

Há na cidade de Serra Negra, atualmente, duas agremiações com finalidade social e esportiva. São elas o "Serra Negra Estância Clube" e o "Portuguesa Atlético Clube", que totalizam, conjuntamente, 675 associados. Entretanto, êstes clube não contam com instalações esportivas; possuem quando muito, suas sedes sociais. O Estádio Municipal, atualmente em construção, oferecerá oportunidades para que a população jogue e dispute partidas de futebol e basquetebol. Não existem em Serra Negra locais adequados e bem construídos para exercício de atividades esportivas. É necessário que providências sejam tomadas, com urgência, para que o habitante de Serra Negra tenha onde passar, de modo saudável, suas horas de lazer.

Há, em Serra Negra, um predomínio acentuado e praticamente total da religião católica. Esta é uma tendência que persiste desde a fundação da cidade, que está, ela própria, ligada à construção de uma igreja, a atual matriz da cidade. Assim, segundo o censo de 1950, para uma população de 13.197 pessoas, temos 12.934 católicos.

Na cidade, há uma igreja matriz e uma outra igreja, havendo, também, várias capelas, na zona rural. A simples constatação do número de templos católicos espalhados na zona rural, faz crer que ela está muito bem assistida do ponto de vista religioso. Contudo, notamos que apenas há um bom número de templos católicos disseminados na área, mas que não cumprem sua função, pois não estão, de fato, em atividade, por falta de padres que nêles oficiem. A situação é de completo abandono, no que diz respeito à assistência religiosa.

Após a religião católica, a que maior número de crentes congrega é a religião espírita, seguindo-se em importância a religião protestante.

Conclui-se que a zona urbana possui igrejas, templos e centros, em número suficiente, que estão em franca atividade e não há, dêsse modo, nenhum problema no que se refere à assistência religiosa, na cidade de Serra Negra. As deficiências e as falhas vão ser encontradas, ôbviamente, na zona rural do município.

Conta ainda a cidade com uma biblioteca, sendo de notar que a maioria dos leitores consulta apenas o jornal do dia. Circulam na cidade dois periódicos. Existem dois cinemas com o total de 1.210 lugares e funciona uma estação de rádio.

Plano Preliminar de Serra Negra:

Um dos mais graves problemas de Serra Negra é sem dúvida o dos loteamentos prematuros. Assim quer na zona urbana, quer na zona rural, existem lo-

teamentos suficientes para o crescimento da cidade para os próximos 30 anos. Note-se, entretanto, que estes loteamentos não possuem nenhum equipamento. No que se refere à zona rural, foi projetado o sistema viário para município, o qual deverá interligar os futuros Centros Cooperativos Rurais propostos em número de 17, valorizando os bairros existentes. Nestes centros deverão ser instaladas escolas mistas, correio, centro de saúde e rudimento de comércio. Foi proposta a instalação de uma Escola de Iniciação Agrícola, a qual destina-se à formação de técnicos bem orientados no trato dos problemas da terra.

Quanto à zona urbana, além da criação de um sistema orgânico de vias principais, foi proposta a mudança da rodovia que liga Águas de Lindóia a Amparo, afastando-a da zona central da cidade, bem como a construção de uma perimetral urbana que conectará tôdas as estradas que demandam Serra Negra.

O plano sugeriu um zoneamento de massa para a cidade, em vista da grande quantidade de lotes existentes e desocupados. Além da área residencial foram previstas áreas comerciais e industriais. Quanto aos espaços verdes, foram elas amplamente localizadas na cidade, aproveitando os acidentes topográficos.

ESTANCIA BALNEÁRIA DE ITANHAÉM (28)

Itanhaém está situada no litoral sul do Estado de São Paulo, sendo a linha da costa menos dependente do relêvo que no litoral norte; as praias se alongam por dezenas de quilômetros e as baixadas amplas resultam em monótona topografia. O Município com uma área de 517 km², compreende a baixada com duas longas praias, Peruíbe e Praia Grande, seguindo-se depois os esporões da Serra e a própria serra. Na baixada o maior rio é o Itanhaém, sendo seu clima classificado como tropical marítimo. A cidade, localizada próxima à foz do rio Itanhaém, tem uma área de 62 ha. Quanto ao serviço de água, êste abastece praticamente tôda a área urbana. Pequena parcela das ruas existentes é pavimentada, sendo a cidade bem servida de telefones. A coleta de lixo é feita somente na sua área central. 50% das residências são providas de iluminação elétrica, sendo a energia distribuída, escassa e de má qualidade. O município é servido por estrada de ferro e por ótima rodovia. Cidade das mais antigas do Brasil, Itanhaém teve sua fundação em 1533; exerceu até a época das bandeiras função importante como centro administrativo religioso e agrícola. Passando depois por uma fase de estagnação tornou-se centro da cultura da banana, com a construção da estrada de ferro. Com o advento do turismo, foram-se estabelecendo em tôda extensão das praias, tomando como centro as estações da estrada de ferro, uma série de núcleos habitacionais.

A população do município, de acôrdo com a pesquisa, é de 1.310 habitantes, correspondendo 4.440 à cidade, da qual somente 47% correspondem a população fixa. O principal fator de desenvolvimento da cidade é o turismo. Na área rural a principal atividade é a agrícola, sendo seu produto mais importante a banana, seguida da mandioca, abacaxi e arroz. O fenômeno de urbanização tem sido uma constante no município de Itanhaém, decrescendo constantemente as atividades extrativas de lenha e palmito. A afluência dos turistas para estas praias tem como razão principal a melhoria dos transportes, a intensificação do hábito de veranejar, o alto custo dos ho-

téis, pensões e a exploração imobiliária nas áreas de Santos, São Vicente e Guarujá. Como resultado desta procura surgiram em tôda a Praia Grande loteamentos desprovidos das condições mínimas de habitabilidade, os quais foram adquiridos pelas populações das grandes cidades do planalto paulista.

Há no município de Itanhaém seis unidades escolares, sendo cinco na área rural, com 259 alunos matriculados e um grupo escolar na sede com 460 alunos. Possui a cidade, no momento, um ginásio muito bem instalado que contribuirá para a elevação cultural da população da região, liberta agora, da cidade de Santos, localidade mais próxima que possuía ginásios. É importantíssima a influência do trem, transporte barato, para os alunos em geral. Sua influência é tão imprtante que o horário das aulas é função do horário dos trens.

No campo da saúde, Itanhaém está equipada com gabinete dentário municipal no grupo escolar, pôsto de puericultura, pôsto de assistência médico-sanitarista, pronto socorro municipal e maternidade. Quanto aos hospitais, está Itanhaém dependendo completamente da cidade de Santos.

Na zona rural predominam as grandes propriedades, cuja produção básica é a banana, transportada inicialmente por água ou estrada de ferro para Santos. Hoje o é, por caminhões, que se dirigem para o sul, em direção à Argentina e Uruguai. Os proprietários vivem em Santos, sendo os camaradas engajados na base de salário mensal ou empreitada, fornecendo o proprietário, geralmente, casa e armazém.

Plano Preliminar de Itanhaém:

Entre o outeiro do Convento e o oceano, sôbre uma esplanada, está a cidade de Itanhaém, um dos mais antigos núcleos de povoação do Estado. Geograficamente, o município situa-se no litoral sul, distando 43 km de Santos, pela Rodovia. Apesar de sua proximidade com êste centro e São Vicente, não acompanhou o ritmo de desenvolvimento de seus vizinhos o que se explica pelo fato de ter estado Itanhaém, durante muitos anos sem comunicação direta com ambas as cidades, a não ser por mar ou pela praia, que foi por muito tempo o único caminho viável, quando a maré permitia.

Além disso, próxima que é da Capital do Estado, achava-se completamente isolada desta, pela escarpa abrupta da Paranapiacaba, onde apenas uma trilha, a punha em contato com o planalto (antigo caminho de Santo Amaro, que parte de Pôrto Velho, na margem direita do rio Branco).

Os vestígios da passagem do colono português são expressos apenas pelo pequeno núcleo urbano, pois o solo não oferecia recursos minerais, como outros locais do litoral sul, a região do Ribeira, onde o ouro no passado formou vilas, ricos remanescentes históricos. Ao lado desses fatores coloca-se a própria formação da costa, praias extensas e retilíneas com o mar aberto, dificultando a navegação das canoas ou a colocação de rêdes de arrasto. A menor quantidade de cardumes, devido à conformação do litoral, ausência de morros, tudo enfim concorre para que Itanhaém tenha diante de si um ambiente pouco favorável ao progresso.

(28) Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Plano Preliminar de Itanhaém. São Paulo. FAU., 1961.

O aparecimento da ferrovia, proporcionou a ligação São Paulo-Santos, e em 1915, São Vicente-Itanhaém. A partir de 1930, já com melhoria dos serviços ferroviários, estendeu-se a linha até Juquiá. Em 1960 a abertura do tráfego da rodovia São Vicente-Itanhaém, coincidiu com o estado de saturação na utilização dos terrenos de Santos e São Vicente, o que trouxe a Itanhaém um surto de progresso atestado pelo número de loteamentos e construções novas pelos bairros surgidos, e pelo movimento dos hotéis.

Quanto às construções, não se concentraram estas no sítio primitivo da cidade, mas se espalharam pela sua parte baixa, isto é, a área que ainda neste século era coberta d'água e de mangues, e que como atêrro da estrada de ferro "arrastou" a cidade para a barra do rio. Nos bairros da Prainha, Praia dos Sonhos e Praia do Meio, concentrou-se a população flutuante. A tendência atual da população fixa é concentrar-se na zona além da ferrovia, correspondente aos núcleos do Guarauá, Vila São Paulo, Jardim Ivoty além da rodovia, e o de Belas Artes, depois do rio.

O progresso no ritmo das construções ainda não trouxe um real elemento de fixação da população, nem concorreu para a criação de um cinturão verde, o que acarreta encarecimento dos produtos alimentícios, já que os centros abastecedores da cidade são Santos e São Vicente.

A maior riqueza da zona itanhaense é a banana. É neste trecho do litoral que se encontra o local ideal para a cultura desta fruta: poucos ventos, chuvas incessantes e clima quente sem invernos rigorosos. Entretanto, o cultivo da banana nesta região é o que se pode denominar de "agricultura comercial", com o único fito de exportação em massa do produto, sem cuidar das consequências futuras, trazidas por tal método de exploração da terra. A produção dessa zona chega a ser de 800 toneladas diárias, sendo uma parte destinada ao mercado interno (Capital do Estado, Santo André, São Bernardo e São Caetano) e outra ao mercado externo, destacando-se a Argentina.

Atualmente, um grupo industrial, está se interessando e estudando a possibilidade da industrialização da banana. Isto constituirá, portanto, mais um elemento a favor do desenvolvimento de Itanhaém, além de ser um fator de fixação da população. Para tal, contribuirá também a instalação da comarca de Itanhaém, que atenderá aos municípios vizinhos de Mongaguá, Pedro de Toledo, Itariri, Peruíbe e Juquiá, concorrendo ainda para que Itanhaém se torne o centro de atração desta região.

De acôrdo com a previsão feita, a população fixa de Itanhaém nos próximos 20 anos alcançará a cifra de 16.130 habitantes. Nesta década verificou-se um aumento de 50% na população, porcentagem essa semelhante à observada em Santos por ocasião de seu desenvolvimento (1900-1920). Sabe-se ainda que a população flutuante, dentro do atual crescimento demográfico, nos próximos 20 anos, contará com um número de pessoas igual ao da população fixa. Contará a cidade ao fim desse período, com uma população de 32.000 habitantes, para a qual foram planejados e calculados os diversos equipamentos físico-biológicos necessários ao bem estar do homem em comunidade.

Outro fator de suma importância para as diretrizes básicas do planejamento do município é o representado pelo loteamento de áreas distantes do

atual centro urbano, que penetrando pelo interior do município, não apresentam a mínima possibilidade de possuir em futuro próximo melhoramentos públicos, vivendo estes loteamentos, apenas da especulação imobiliária. Pode-se agrupar os loteamentos existentes em três tipos: 1) Loteamentos já devidamente arruados, próximos ao centro urbano, contando com alguns melhoramentos públicos (água, luz e telefone). Caracterizam-se pelo padrão elevado das construções, na sua grande maioria pertencentes a turistas; é o caso do Cibratel e da Prainha, havendo em cada um deles um centro polarizador, representado no primeiro pelo hotel e no segundo pelo Iat: Clube de Itanhaém. 2) Loteamentos iniciados com boas possibilidades de desenvolvimento, mas que, ou por falta de interesse dos loteadores ou dos proprietários, tenderam à desvalorização. Um caso típico é o Camburiú, na praia de Peruíbe. 3) Loteamentos sem a mínima possibilidade de receber melhoramentos públicos por parte da Prefeitura, devido à distância que os separa do centro, não havendo nêles uma população que justifique a existência de tais equipamentos. Predominam na Praia Grande, desde Itanhaém até Mongaguá, excetuando-se o bairro de Suarão, que apesar de situado a 4 km da sede do município, conta com um número significativo de habitantes, concentrados em tórno de um centro polarizador: a igreja. Possui Suarão escola municipal, água, luz e telefone.

Na faixa além da ferrovia, o valor do terreno diminui, sendo vendido à população de menor poder aquisitivo. Como consequência, é comum o caso de subdivisão de lotes, sobretudo no Jardim Ivoty, Guarauá e Belas Artes. O objetivo básico do planejamento nestas áreas é o saneamento físico do ambiente, dotando-o de serviços públicos municipais e procurando melhorar o padrão de habitação.

Este conjunto de fatos e o forte crescimento vegetativo da população, sobretudo a partir de 1950, são os responsáveis pela formação de zonas urbanas desprovidas, total ou parcialmente, de serviços públicos elementares.

Tomando como base as pesquisas feitas no local, os dados estatísticos e os elementos históricos clígdos no decorrer dos estudos, verifica-se que: 1 — A rodovia veio solucionar o problema de comunicação e foi o fator fundamental do desenvolvimento de Itanhaém. Com a ligação da BR-6 com a BR-2, o município tornar-se-á passagem obrigatória daqueles que demandam sul e vice-versa. 2) — Consequentemente, as praias de Itanhaém, por estarem mais próximas a essa região do país, deverão estar equipadas para receber o movimento turístico daí oriundo. Confirmar-se-á assim, o desenvolvimento da estância em função do turismo, em constante e firme ascensão. 3 — O desenvolvimento da agricultura se fará numa segunda etapa ligada à industrialização.

A Zona Urbana:

A pesquisa constatou ser de 5.125 ha a área urbana, abrangendo esta área tóda a orla da praia e estendendo-se para o interior até a profundidade média de 3 km. Esta área está quase que totalmente loteada, desprovidos estes loteamentos de qualquer serviço de utilidade pública. O número de edificações é da ordem de 2.000 e o número de lotes da ordem de 20.000. Considerou-se, no plano como área urbana sômente 425 ha, já servidos de luz, que podem abrigar uma população fixa de 16.000 habitantes para

uma densidade bruta de 75 Hab/Ha, admitindo-se ainda mais 16.000 habitantes como população flutuante.

A área urbana foi dividida em 9 setores ou unidades de vizinhança, nas quais estão previstas áreas para comércio, escolas e demais equipamentos. Na delimitação destes setores, levou-se em consideração o sítio urbano e a distribuição da população na área; indicaremos os diversos setores. O centro da cidade, localizado entre a praia, o rio Itanhaém, a estrada de ferro e a rua D. Pedro II; esta é a área mais valorizada. A Vila São Paulo, situada entre o Morro do Convento, a estrada de ferro e a rodovia, a qual abriga a população de nível mais modesto. O Jardim Ivoty, vasta área loteada em lotes pequenos, ainda não foi povoada; acha-se situada além da rodovia. A zona situada além do rio Itanhaém entre a linha férrea e a praia, utilizada pelos turistas, é a melhor equipada da cidade. Além da via férrea em direção da Praia dos Sonhos, localiza-se o Jardim Belas Artes, unidade bem definida e mal equipada. Constituirá outra unidade o loteamento Cibratel; trata-se de

área em formação, habitada exclusivamente por turistas. No que se refere ao comércio, além do comércio local a ser instalado nas unidades de vizinhança, destinou-se ao comércio central da cidade uma área de 14 ha. Tratando-se de estância balneária foi dado ao plano preliminar especial ênfase às áreas de recreio e turismo. Assim, foi reservada em local acessível uma área de 1,5 ha para construção de estádio municipal provido de equipamento para todos os tipos de esporte.

Perfeitamente enquadrado no sistema rodoviário estadual, foi projetado um sistema municipal de rodovias, constituído de vias expressas delimitando as unidades de vizinhança, bem como vias paisagísticas ligando pontos de interesse turístico. Grande importância foi dada na elaboração do plano preliminar à proteção das belezas naturais, que, além das praias, podemos citar o Morro do Convento, o Morro do Sapucaeteva, a Ilha Givura, o Púlpito de Anchieta.

(no próximo número: "Crítica dos planos elaborados")



SEMINÁRIO SÔBRE POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

Realizar-se-á na Faculdade de Higiene e Saúde Pública da Universidade de São Paulo — Departamento de Saneamento, o Seminário sôbre Poluição Atmosférica, patrocinado pela Organização, Panamericana da Saúde-Organização Mundial da Saúde, em período a ser fixado.

Poderão participar Engenheiros, Médicos, Arquitetos, Químicos, Metereologistas, Advogados, Economistas e Industriais. Inscrições e maiores detalhes no Departamento de Saneamento, Caixa Postal 8099 — São Paulo.



- *"Uma das dificuldades do problema do abastecimento de água às áreas metropolitanas importantes é que nas mesmas aumentam não só a população mas também as necessidades per capita..."*

Persy Johnson-Marshall, Reino Unido

- *"As autoridades sanitárias sabem que devem às medidas preventivas seus maiores êxitos. Cabe-lhes, já, papel preponderante na promoção dos serviços de abastecimento de água, melhoramento do meio ambiente, drenagem e numerosas outras medidas essenciais à saúde ambiental. Os programas de construção de moradias não poderão proporcionar a seus beneficiários boas condições de saúde se as autoridades sanitárias não assumirem nos mesmos a responsabilidade e liderança que lhes cabe".*

Charles L. Senn, EUA