

**UNIVERSIDADE DE SOROCABA
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO, PESQUISA, EXTENSÃO E INOVAÇÃO
PROCESSOS TECNOLÓGICOS E AMBIENTAIS**

Valmir De Jesus Rodrigues Almenara

**PROGRAMA AMBIENTAL E DE INTEGRAÇÃO SOCIAL DE SOROCABA UMA
VISÃO DE ATORES E CONTEXTOS**

**Sorocaba/SP
2022**

Valmir De Jesus Rodrigues Almenara

**PROGRAMA AMBIENTAL E DE INTEGRAÇÃO SOCIAL DE SOROCABA UMA
VISÃO DE ATORES E CONTEXTOS**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Processos Tecnológicos e Ambientais da Universidade de Sorocaba, como exigência para obtenção do título de Mestre em Processos Tecnológicos e Ambientais.

Orientador: Prof. Dr. Daniel Bertoli
Gonçalves

**Sorocaba/SP
2022**

Ficha Catalográfica

A453p Almenara, Valmir de Jesus Rodrigues
Programa ambiental e de integração social de Sorocaba : uma
visão de atores e contexto / Valmir de Jesus Rodrigues Almenara. –
2022.
187 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Daniel Bertoli Gonçalves.
Dissertação (Mestrado em Processos Tecnológicos e
Ambientais) – Universidade de Sorocaba, Sorocaba, SP, 2022.

1. Planejamento urbano – Sorocaba (SP). 2. Planejamento
urbano – Aspectos ambientais. 3. Política pública. 4. Política
ambiental – Sorocaba (SP). I. Gonçalves, Daniel Bertoli, orient. II.
Universidade de Sorocaba. III. Título.

VALMIR DE JESUS RODRIGUES ALMENARA

PROGRAMA AMBIENTAL E DE INTEGRAÇÃO SOCIAL DE SOROCABA UMA
VISÃO DE ATORES E CONTEXTOS

Dissertação aprovada como requisito
parcial para obtenção do grau de Mestre
no Programa de Pós-Graduação em
Processos Tecnológicos e Ambientais da
Universidade de Sorocaba

Aprovado em: 08/04/2022

BANCA EXAMINADORA



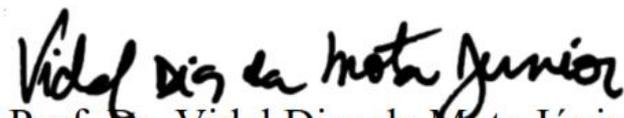
Prof. Dr. Daniel Bertoli Gonçalves

Universidade de Sorocaba



Prof. Dr. Nobel Penteado de Freitas

Universidade de Sorocaba



Prof. Dr. Vidal Dias da Mota Júnior

Universidade de Sorocaba

Este trabalho é dedicado a Deus, razão
suprema de todas as nossas ações, e fonte
de toda a vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelas oportunidades de minha carreira Profissional, a todos aqueles que direta ou indiretamente estiveram presentes na formulação, obtenção e execução do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba.

Ao Prefeito Vitor Lippi, por ter sonhado, planejado e tornar realidade um grande programa de melhoria de qualidade de vida da população. Ao Prefeito Paulo Mendes que confiou em nosso trabalho, e sempre nos motivou.

A toda a equipe da Prefeitura de Sorocaba, em especial aos profissionais da Unidade de Execução de Programa, que na pessoa do Engenheiro Luiz Roberto Boggiani (in-memoriam) presto homenagem.

Ao Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) nas pessoas da Dra. Moira Paz-Estensoro representante da entidade no Brasil a época do programa, ao executivo sênior José Rafael Neto, ao executivo principal da área ambiental Alfredo Paolillo.

A minha esposa Valéria e filhos Rodolfo e Nicoli.

A meus pais que sempre me incentivaram ao crescimento profissional e pessoal, em especial a minha mãe Natividade Almenara Rodrigues, cujo incentivo foi essencial para enfrentar este desafio.

A minha família, amigos, a meus alunos que tanto me motivaram, pois em minha atividade de ensinar aprendi muito.

Ao meu orientador Prof. Dr. Daniel Bertoli Gonçalves cujo incentivo e trabalho me conduziram seguramente a conclusão deste trabalho.

Ao Prof. Dr. Vidal Dias da Mota Junior que me apresentou o PPTA, e me incentivou a cursar, e que é parte de tudo que está aqui contado.

Ao Prof. Dr. Nobel Penteado de Freitas que é parte destes eventos até a conclusão.

Aos professores Prof. Dr. Rogério Augusto Profeta, Profa. Dra. Valquíria Miwa Hanai Yoshida, Prof. Dr. Fábio Squina e demais professores do Programa de Pós-Graduação em Processos Tecnológicos e Ambientais, todos sempre prontos a dar uma contribuição positiva.

A aqueles que mesmo sem serem nominalmente citados foram e são importantes em minha vida.

“Os homens são miseráveis porque não sabem ver nem entender os bens que estão ao seu alcance” (Pitágoras)

RESUMO

O planejamento urbano tem se mostrado ferramenta fundamental para a compatibilização dos aspectos econômicos, sociais, ambientais e tecnológicos no desenvolvimento dos municípios, e quando bem conduzido tem a capacidade de trazer melhorias para a qualidade de vida da população. O presente trabalho documenta o Programa Ambiental de Integração Social de Sorocaba, desde os fatores de sua gênese até a conclusão. Compara a proposta inicial de trabalho de trabalho com o resultado. Durante esse trajeto são efetuadas análises e obtidos resultados que ressaltando pontos fortes e oportunidades de melhoria. Trata-se de uma pesquisa aplicada, com objetivos descritivos e exploratórios, de abordagem quali-quantitativa, utilizando método hipotético dedutivo onde são adotados procedimentos bibliográficos, documentais e de estudo de caso. O estudo aponta que Sorocaba optou por um modelo que prioriza o planejamento estratégico com a participação da sociedade local, trazendo maior eficiência, modernização, inovação tecnológica e melhorias de qualidade de vida urbana, o que permitiu que o projeto incorporasse diversas ações em benefício da população do entorno das obras executadas. O resultado macro do programa foi a melhoria de qualidade de vida da cidade de Sorocaba, com reflexos em toda a região metropolitana. Um modelo de projeto de desenvolvimento urbano que poderá ser multiplicado e aperfeiçoado em outros municípios no futuro.

Palavras-chave: Meio Ambiente Urbano. Gestão de Programas Públicos. Políticas Públicas.

ABSTRACT

Urban planning has proved to be a fundamental tool for the compatibility of economic, social, environmental, and technological aspects in the development of municipalities, and when well conducted, it could bring improvements to the population's quality of life. The present work documents the Environmental Program for Social Integration of Sorocaba, from the factors of its genesis to its conclusion. Compares the initial work proposal with the result. During this journey, analyzes are carried out and results are obtained that highlight strengths and opportunities for improvement. This is applied research, with descriptive and exploratory objectives, with a quality-quantitative approach, using a hypothetical deductive method where bibliographic, documentary and case study procedures are adopted. The study points out that Sorocaba opted for a model that prioritizes strategic planning with the participation of local society, bringing greater efficiency, modernization, technological innovation, and improvements in the quality of urban life, which allowed the project to incorporate several actions for the benefit of the population. the surroundings of the works carried out. The macro result of the program was the improvement of the quality of life in the city of Sorocaba, with repercussions throughout the metropolitan region. An urban development project model that can be multiplied and improved in other municipalities in the future.

Keywords: Urban Environment, Management of Public Programs, Public Policy.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<i>Figura 1-Localização do Habiteto em relação ao Centro.....</i>	<i>31</i>
<i>Figura 2-Plano Diretor 2004-Sistema Viário.....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 3: Divisão territorial do trabalho do tropeirismo.....</i>	<i>63</i>
<i>Figura 4: O Caminho das Tropas nas Ruas de Sorocaba.....</i>	<i>64</i>
<i>Figura 5: Mapa da Cidade de Sorocaba em 1909.....</i>	<i>66</i>
<i>Figura 6: Divisão do Perímetro Urbano (Lei 119/2014).....</i>	<i>66</i>
<i>Figura 7: Anel Viário previsto pelo Plano Diretor de Sorocaba de 1966 (lei 1438/66).....</i>	<i>68</i>
<i>Figura 8: Croqui de Sorocaba em 2000.....</i>	<i>71</i>
<i>Figura 9: Solicitação CAF – Informação básica para Avaliação e Estruturação da Operação.....</i>	<i>74</i>
<i>Figura 10: Integrantes da Missão de Avaliação CAF e funcionários PMS.....</i>	<i>75</i>
<i>Figura 11:Matéria sobre a reunião da missão de avaliação da CAF.....</i>	<i>76</i>
<i>Figura 12: Lei Autorizativa 8214/2007.....</i>	<i>77</i>
<i>Figura 13: e-mail informando a aprovação do Empréstimo pela CAF.....</i>	<i>78</i>
<i>Figura 14: e-mail informando datas de Pré-Negociação e Negociação.....</i>	<i>80</i>
<i>Figura 15:Mapa Geral das Intervenções Viárias e extensões (prévia).....</i>	<i>85</i>
<i>Figura 16: Mapa do Programa com a Inclusão da Av. Itavuvú.....</i>	<i>89</i>
<i>Figura 17: Visão Geral dos três complexos viários do programa.....</i>	<i>90</i>
<i>Figura 18: Mapa do Complexo Viário A – Franco Montoro.....</i>	<i>91</i>
<i>Figura 19: Avenida Luiz Mendes de Almeida, desde a Rodovia Raposo Tavares até a antiga Rua 36 (atual Angelo Pupim) entrada da Vila dos Ingleses (situação inicial).....</i>	<i>93</i>
<i>Figura 20: Avenida Luiz Mendes de Almeida, desde a antiga Rua 36 (atual Angelo Pupim) até a Av. Getúlio Vargas -outro ângulo (situação inicial).....</i>	<i>93</i>
<i>Figura 21: Revitalização da Av. Luiz Mendes de Almeida (concluído).....</i>	<i>94</i>
<i>Figura 22: Duplicação da Av. Luiz Mendes de Almeida c/ Av. Getúlio Vargas (concluída).....</i>	<i>94</i>
<i>Figura 23: Implantação da Av. Santa. Cruz (concluída).....</i>	<i>95</i>
<i>Figura 24: Implantação da Av. Santa. Cruz – outro ponto de vista (concluída).....</i>	<i>95</i>
<i>Figura 25: Prolongamento da Av. Gal Osório da Rua José Angelo Fazano à Av. Angélica (situação inicial).....</i>	<i>96</i>
<i>Figura 26: : Prolongamento da Av. Gal Osório “ Est. Adão Pereira de Camargo” da Rua José Angelo Fazano à Av. Angélica (Concluída).....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 27: Revitalização da Est. Adão Pereira de Camargo (concluída).....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 28: Revitalização da Est. Adão Pereira de Camargo (concluída).....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 29: Prolongamento da Av. Angélica até a Av. Gonçalves Junior (situação inicial).....</i>	<i>98</i>
<i>Figura 30: Revitalização da Av. Gal. Osório da Av. Angélica até à Av. Gonçalves Junior(concluído).....</i>	<i>99</i>
<i>Figura 31: Av. Gonçalves Júnior até a Rua Adhemar de Barros (situação inicial).....</i>	<i>100</i>
<i>Figura 32: Trecho da Rua Adhemar de Barros até a Rua Hermelino Matarazzo (situação inicial).....</i>	<i>100</i>
<i>Figura 33: Trecho JJ Lacerda da Hermelino Matarazzo até a Rua Oswaldo Cruz (situação inicial).....</i>	<i>101</i>
<i>Figura 34: Trecho JJ Lacerda trecho final junto a Rua Oswaldo Cruz (situação inicial).....</i>	<i>102</i>
<i>Figura 35: Trecho JJ Lacerda trecho inicial junto a Hermelino Matarazzo (concluída).....</i>	<i>102</i>
<i>Figura 36: Trecho JJ Lacerda vista lateral (concluída).....</i>	<i>103</i>
<i>Figura 37: Trecho JJ Lacerda trecho final junto a Rua Oswaldo Cruz (concluído).....</i>	<i>103</i>
<i>Figura 38: Trecho JJ Lacerda duplicação e implantação do dispositivo de retorno (concluído).....</i>	<i>104</i>
<i>Figura 39:Trecho JJ Lacerda duplicação e implantação do dispositivo de retorno (concluído).....</i>	<i>104</i>
<i>Figura 40: Trecho A7 -Radial Norte (situação original).....</i>	<i>105</i>
<i>Figura 41: Trecho A7 -Radial Norte (situação original).....</i>	<i>105</i>
<i>Figura 42: Trecho A7 -Radial Norte com destaque para a chegada na Rua João Ribeiro de Barros (concluído)......</i>	<i>106</i>
<i>Figura 43: Trecho A7 -Radial Norte da Rua Oswaldo Cruz até João Ribeiro de Barros (concluído).....</i>	<i>106</i>
<i>Figura 44: Trecho A8 -com destaque para a chegada Radial Norte e início da João Ribeiro de Barros (situação inicial).....</i>	<i>107</i>
<i>Figura 45: Trecho A8 -Rua João Ribeiro de Barros trecho já duplicado com vista ao fundo da Av. Dom Aguirre e a Bacia de Contenção do Abaeté e parque de mesmo nome.....</i>	<i>107</i>
<i>Figura 46: Trecho A8 -A vista destaca ao fundo o local de chegada Radial Norte e início da João Ribeiro de Barros (concluído).....</i>	<i>108</i>
<i>Figura 47: Trecho A8 João Ribeiro de Barros (concluído).....</i>	<i>108</i>
<i>Figura 48:Trecho A8 João Ribeiro de Barros (concluído).....</i>	<i>108</i>
<i>Figura 49: Desenho Geral do trecho B da Av. Ipanema (B1) até Av. Independência (B7).....</i>	<i>109</i>

Figura 50: Trecho B1 ao fundo a Avenida Ipanema em primeiro plano Rua Comendador Genésio Rodrigues e Estrada do Dinorah (situação Inicial).	110
Figura 51: Trecho B1 em primeiro plano a Rua Comendador Genésio Rodrigues na confluência com Avenida Ipanema (concluído).	110
Figura 52: Trecho B1 na Estrada do Dinorah (situação inicial)	111
Figura 53: Trecho B1 na Estrada do Dinorah (concluído).	111
Figura 54: Trecho B1 na Estrada do Dinorah – vista geral (concluído)	112
Figura 55: Trecho B1 na Alameda do Horto (situação inicial)	112
Figura 56: Trecho B1 na Alameda do Horto (concluído).	113
Figura 57: Trecho B1 na Alameda do Horto destaque na transposição do Córrego Matadouro e ligação com a Avenida Edward Fru-Fru Marciano da Silva (concluído).	113
Figura 58: Trecho B2 -Edward Fru-Fru M. da Silva (situação inicial)	114
Figura 59: Trecho B2 -Edward Fru-Fru M. da Silva (concluído)	115
Figura 60: Trecho B2 -Edward Fru-Fru M. da Silva (concluído).	115
Figura 61: Trecho B3 -Ligação da Edward Fru-Fru M. da Silva com Avenida Itavuvú (situação inicial)	116
Figura 62: Trecho B3 -Ligação da Edward Fru-Fru M. da Silva com Avenida Itavuvú (concluído).	116
Figura 63: Trecho B3 -Ligação da Edward Fru-Fru M. da Silva com Avenida Itavuvú (concluído).	117
Figura 64: Trecho B3 - Readequação de Vias para Implantação de Terminal Passageiro – Av. Itavuvú (concluída).	117
Figura 65: Trecho B3 - Construção de Ciclovia na Av. Itavuvú (concluído)	118
Figura 66: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães (situação inicial)	119
Figura 67: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães – próximo ao Rio Sorocaba em início de implantação.	119
Figura 68: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães – nas proximidades da Av. Itavuvú (Concluída)	120
Figura 69: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães –visão geral (concluído).	120
Figura 70: Trecho B5 – Av. Tadao Yoshida (situação inicial)	121
Figura 71: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães trecho próximo ao Rio Sorocaba (situação inicial)	121
Figura 72: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães trecho próximo ao Rio Sorocaba e local de construção da ponte dupla (situação inicial).	122
Figura 73: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães trecho próximo ao Rio Sorocaba (situação inicial).	122
Figura 74: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães e Av. Tadao Yoshida vista do trecho de encontro com a ponte sobre o Rio Sorocaba (concluído).	123
Figura 75: Trecho B5 – Ponte dupla sobre o Rio Sorocaba ligando Av. Ulysses Guimarães e Av. Tadao Yoshida (concluído).	123
Figura 76: Trecho B5 – Ponte dupla sobre o Rio Sorocaba ligando Av. Ulysses Guimarães e Av. Tadao Yoshida (concluído).	124
Figura 77: Trecho B5 – Av. Tadao Yoshida (concluído).	124
Figura 78: Trecho B5 – Av. Tadao Yoshida (concluído).	124
Figura 79: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio antes das obras do Programa.	125
Figura 80: Trecho B5 – Av. Camilo Júlio antes das obras do Programa.	126
Figura 81: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio (concluído).	126
Figura 82: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio (concluído).	127
Figura 83: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio (concluído).	127
Figura 84: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (situação inicial).	128
Figura 85: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (situação inicial).	129
Figura 86: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (situação inicial).	129
Figura 87: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído).	130
Figura 88: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído).	130
Figura 89: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído).	131
Figura 90: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído).	131
Figura 91: Trecho C – Traçado planejado.	132
Figura 92: Trecho C (em execução).	133
Figura 93: Trecho C ao fundo Avenida Adão Pereira de Camargo nas proximidades do Aeroporto de Sorocaba (em execução).	134
Figura 94: Trecho C (em execução).	135
Figura 95: Trecho C nas proximidades do Quartel da Polícia Militar CPI-7 (configuração original).	135
Figura 96: Trecho C entroncamento da Rua Jurandir Scabia com a Rua Humberto de Campos (configuração original)	136
Figura 97: Trecho C – Avenida Pército de Souza Queiroz (concluído).	136

Figura 98:Trecho C – Avenida Pército de Souza Queiroz (concluída).....	136
Figura 99:Trecho C – Entroncamento da Rua Jurandir Scabia com a Rua Humberto de Campos (concluído). ...	137
Figura 100:Trecho C – Novo Viaduto sobre a via férrea	137
Figura 101:Readequação de Vias para Implantação de Terminal de Passageiro na Avenida Ipanema – (concluída).....	138
Figura 102:Ciclovía na Av. Santos Dumont (concluída).....	138
Figura 103: Obras Hidráulicas de Readequação e Reforço do Córrego do Curtume (em andamento)	138
Figura 104:Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú -Terraplanagem em andamento	139
Figura 105:Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú -Concluída.....	139
Figura 106: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú -Concluída.....	139
Figura 107:Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída).....	140
Figura 108: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída).....	140
Figura 109: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída).....	140
Figura 110:Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída).....	141
Figura 111:Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída).....	141
Figura 112:Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída).....	141
Figura 113: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída) – Acesso ao Parque Tecnológico.....	142
Figura 114: Foto da Implantação do Acesso ao Parque Tecnológico de Sorocaba (concluída).....	142
Figura 115: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído).....	144
Figura 116: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído).....	144
Figura 117: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído).....	145
Figura 118: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído).....	145
Figura 119: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído).....	145
Figura 120: Sistema de Lazer do Jd. Abaeté (Parque das Águas) - Concluído	146
Figura 121: Sistema de Lazer do Jd. Abaeté (Parque das Águas) - Concluído	147
Figura 122: Sistema de Lazer do Jd. Abaeté (Parque das Águas) - Concluído	147
Figura 123: Sistema de Lazer do Jd. Maria Eugênia – Concluído.....	148
Figura 124: Sistema de Lazer do Jd. Maria Eugênia – Concluído.....	148
Figura 125: Sistema de Lazer da Vila Formosa – Concluído	150
Figura 126:Sistema de Lazer da Vila Formosa – Concluído	150
Figura 127: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 1– Concluído.....	151
Figura 128:Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 1– Concluído.....	151
Figura 129: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 1– Concluído.....	151
Figura 130: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 2– Concluído.....	152
Figura 131:Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 2– Concluído.....	152
Figura 132:Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 2– Concluído.....	152
Figura 133:Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 3– Concluído.....	153
Figura 134:Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 3– Concluído.....	153
Figura 135:Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 3– Concluído.....	153
Figura 136: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 4– Concluído.....	154
Figura 137: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 4– Concluído.....	154
Figura 138: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 4– Concluído.....	154
Figura 139: Fluxograma de Desapropriações.....	158
Figura 140: Crescimento Urbano de Sorocaba de 1661 a 2000	159
Figura 141: Síntese de Empreendimentos Habitacionais produzidos ou em produção por Programa Federal, em Sorocaba em Nov.2010.....	162
Figura 142: Síntese da produção Habitacional realizada e em andamento do Governo Estadual no Município de Sorocaba em outubro de 2010.	163
Figura 143:Mudança dos Moradores do Santo André II para o Residencial Altos de Ipanema.....	164
Figura 144:Mudança dos Moradores do Santo André II para o Residencial Parque das árvores.....	165
Figura 145: Trecho A2 do Programa.....	165
Figura 146:Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.	166
Figura 147: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.	166
Figura 148: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.	166
Figura 149: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.	167
Figura 150:Projeto funcional do Trecho A2	167
Figura 151: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações	168

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AOD	Ajuda Oficial ao Desenvolvimento
BACEN	Banco Central do Brasil
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento
BMD	Bancos Multilaterais de Desenvolvimento
CAF	Corporação Andina de Fomento / Banco de Desenvolvimento da América Latina
CDHU	Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano de São Paulo
COFIEIX	Comissão de Financiamentos Externos
COPEM	Coordenação de Operações de Crédito a Estados e Municípios da Secretaria do Tesouro Nacional no Ministério da Economia
FNHIS	Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social
GETEC	Grupo Técnico da Comissão de Financiamentos Externos
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LDO	Lei das Diretrizes Orçamentárias
LIBOR	London Interbank Offered Rate
MF	Ministério da Fazenda
MIP	Manual de Instruções de Pleitos do Ministério da Economia
NUPLAN	Núcleo Técnico de Planejamento Urbano da Prefeitura de Sorocaba
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDRAE	Plano Diretor de Reforma do Aparelho do Estado
PGFN	Procuradoria Geral da Fazenda Nacional
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PNH	Política Nacional de Habitação
PNHD	Programa das Nações Unidas par o Desenvolvimento
PPC	Paridade Poder de Compra
PRAM	Programa de Apoio a Governos Municipais no Brasil
Programa	Grupo de Projetos relacionados
PVL	Pedido de Verificação de Limites de Crédito
SADIPEM	Sistema de Análise da Dívida Pública, Operações de Crédito e Garantias da União, Estados e Municípios
SCID	Sistema de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento

SEAIN	Secretaria de Assuntos Internacionais
SM	Salário-Mínimo
SNHIS	Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
STN	Secretaria do Tesouro Nacional
UEP	Unidade de Execução de Programa

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	15
2	REFERENCIAL TEÓRICO	18
2.1	Infraestrutura Urbana, qualidade de vida urbana e questões ambientais urbanas	18
2.2	Projetos e Obras Públicas no Brasil.....	41
2.3	Fontes de Crédito Externo.....	51
2.4	Crédito Externo, condições necessárias, custo e demais condições.....	56
2.4.1	Regra de Ouro.....	57
2.4.2	Endividamento Público, Contrapartidas e planos de pagamentos.....	59
3	DESENVOLVIMENTO.....	63
3.1	Gênese Histórica do Programa Sorocaba Total.....	63
3.1.1	Etapas prévias ao contrato	72
3.1.2	– Contrato do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba	81
3.2	A Execução do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba	86
3.2.1	Detalhamento do Programa	90
3.2.1.1	– Complexo Viário A - Franco Montoro (Trechos A1 a A8) -Ligando a Rodovia Raposo Tavares a Av. Comendador Camilo Júlio (Complexo Viário B – Ulysses Guimarães).....	91
3.2.1.2	- Complexo Viário B – Ulysses Guimarães (Trechos B1 a B7), ligação da Zona Norte com a Zona Industrial.....	109
3.2.1.3	-Complexo Viário C – Ligação da Av. General Carneiro até o Prolongamento da Avenida General Osório.....	131
3.2.1.4	– Demais obras viárias e complementares do Programa.	138
3.2.1.5	Parques:.....	143
3.2.1.5.1	Sistema de Lazer do Jardim Ipiranga:	143
3.2.1.5.2	Sistema de Lazer do Jardim Abaeté (Parque das Águas).....	146
3.2.1.5.3	Sistema de Lazer do Jardim Maria Eugênia	147
3.2.1.5.4	Sistema de Lazer da Vila Formosa.....	149
3.2.1.6	Ações Sociais (Desapropriações e reassentamentos):	155
3.2.1.6.1	Desapropriações.....	155
3.2.1.6.2	Reassentamentos	159
3.2.1.7	Demais ações ocorridas no âmbito do Programa Sorocaba Total.....	168
4	DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	170
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	173
	REFERÊNCIAS.....	179

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento humano como entende o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento Humano (PNUD), tem como uma de suas áreas foco o meio-ambiente, e o relaciona a quatro outras áreas: Governança Democrática, Redução da Pobreza, Prevenção e Recuperação de Crises e HIV/AIDS (GUILHERME; MACHADO; PAMPLONA, 2008).

Prover as cidades de planejamento adequado, efetuar investimentos que propiciem uma real evolução dos parâmetros acima citados, é fato digno de registro e estudo, o objetivo principal deste trabalho é uma análise histórica e conceitual do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (popularmente conhecido como “Programa Sorocaba Total”), que foi implantado de 2008 a 2012, com efeitos práticos que se espraiam ao longo do tempo, como semente de planejamento que será implantado no médio-longo prazo, acrescida das mutações e evoluções naturais impostas pela comunidade que é a precursora, razão de ser e grande atora do organismo vivo que são as cidades.

Enquanto objetivos específicos, o trabalho procura documentar as etapas de planejamento e execução do programa, e discutir as transformações ocorridas, a luz dos conceitos teóricos relacionados ao meio ambiente e ao desenvolvimento urbano, e a identificação dos atores envolvidos, e permite que se tenha um panorama amplo e bem estruturado, de forma a gerar uma visão crítica, e poder ser replicado. A análise se faz através do estudo de caso, revisão bibliográfica, focando conceitos da estruturação de macroproblemas humanos dentro de uma estrutura urbana, planos de ação, estruturas administrativas e participação técnica e popular, das quais resultaram obras físicas de preservação ambiental, de organização do espaço físico, de melhoria da mobilidade, da segurança, do conforto, no Meio Ambiente Urbano.

É necessária uma curta digressão histórica, para entendermos a gênese do Programa em estudo, analisando aspectos da geográfica, meio ambiente e histórico do local objeto do trabalho.

O Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (Sorocaba Total) é a consolidação de um Planejamento Estratégico de longo prazo, iniciado com os primeiros planos diretores da Cidade de Sorocaba, que foram parcialmente

cumpridos. A dinâmica da cidade impôs um cenário de desigualdades, a decisão política de alterá-lo, segundo se vai demonstrar através de bibliografia analisada a respeito, foi a grande mola mestra que permitiu a mobilização no sentido de se planejar uma evolução do meio ambiente urbano. Para que os planos se consolidassem foi necessária estruturação, um trabalho longo e iterativo, que envolveu as forças políticas da cidade, técnicos do município, consultorias contratadas, técnicos dos mais diferentes órgãos do Governo Federal, assistência técnica da instituição de fomento, negociações de condições contratuais, discussão e aprovação junto ao Senado Federal, e finalmente aval do Governo Brasileiro e assinatura de contrato com a Instituição de Fomento. Poderia se pensar, tanta consolidação, tanta evolução, temos então letra morta, um contrato firmado, com claros objetivos a serem cumpridos, datas, cronogramas físico-financeiros, tudo matematicamente fechado.

O que não surpreende a quem está familiarizado com o Gerenciamento de Projetos, técnica desenvolvida ao longo do tempo e consolidada através do “Project Management Institute (PMI)”, e seu famoso “Guia PMBOK (Project Management Body of Knowledge)”, é que projetos são dinâmicos, e dependem da interação com o que o livro citado intitula de “Stakeholders” que em tradução livre significa partes interessadas, aconteceu o óbvio, tivemos alterações e evoluções (INSTITUTE, 2017).

Em resumo o Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (Sorocaba Total) em sua montagem, aprovação e execução tem importante metodologia a ser disseminada e aprendida, é a ambiciosa pretensão deste trabalho documentar. Algo que deve ser dito, é que com diversos outros nomes o desdobramento dele, ainda se encontra em andamento, e talvez demandemos algumas décadas para termos esgotado, ou substancialmente modificado o que foi planejado neste Programa.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Infraestrutura Urbana, qualidade de vida urbana e questões ambientais urbanas

Desenvolvimento de um centro urbano é composto por aspectos de cunho econômico, social e de Infraestrutura Urbana, o que significa melhores condições de saneamento básico, saúde, educação, mobilidade urbana, de eletrificação, acesso aos meios de comunicação e melhores condições do meio físico do entorno dos domicílios (MORAIS; SOBREIRA; LIMA, 2018).

Infraestrutura Urbana é tradicionalmente vista como sistemas físicos, que são avenidas, saneamento básico (coleta de lixo, redes água e esgoto), aeroportos, portos, rodoviárias, é o que se denomina Infraestrutura pesada (hard infrastructure). Mais recentemente o conceito foi ampliado, passando a incluir componentes como educação, saúde, governança, liderança regional, conhecimento (por exemplo, produção de conhecimento científico aplicado) e amenidades que melhoram a qualidade de vida, esse conjunto é denominado infraestrutura leve (soft infrastructure), a qual em economias avançadas propicia criar e direcionar mudanças tecnológicas, obviamente que a importância da infraestrutura leve ocorre a partir da existência da pesada. Infraestrutura leve tem se tornado a base de economias de sucesso e sustentáveis (STIMSON; STOUGH; ROBERTS, 2006).

Existem também cidades que são o epicentro das atividades econômicas, políticas e tecnológicas que podem ser definidas como modelos para a existência humana. Esta disparidade, que merece ser estudada nos permite compreender o espectro de condições da qualidade de vida urbana.

Qualidade de vida urbana é um conceito ligado historicamente a partir das premissas de bem-estar social, qualidade ambiental, qualidade de vida, desigualdades sociais, pobreza, vulnerabilidade social, exclusão, sustentabilidade, desenvolvimento sustentável e vem sendo historicamente medida por meio de indicadores que mensuram essas condições.

Indicadores sociais já existiam na Roma Antiga que utilizava números para acompanhar o andamento de políticas e governos, os desenvolvimentos do cálculo matemático em período mais recente do iluminismo (Leibnitz e Descartes) deu impulso ao método, mais recentemente na década de 60 do século passado tivemos

os primeiros trabalhos gerando indicadores sociais, primeiro nos Estados Unidos da América e depois na Europa, no primeiro país tivemos a pioneira implantação de um sistema de indicadores sociais por Raymond Bauer, professor de Administração da Universidade de Harvard, que foi contratado pela agência espacial norte americana (NASA) para estudar efeitos sociais do programa de pesquisas espaciais, e que foi publicado em 1966, tal estudo ocorreu em resposta a pressão da situação social do país, o movimento de negros e mulheres por melhores condições, a luta pelos direitos civis, greves, revoltas estudantis e a existência de bolsões de pobreza em uma sociedade de opulência .

Implantou-se nesse período a guerra contra a pobreza, a qual para sua implantação necessitava de dados a respeito da estrutura e diferenciação interna da sociedade, indicando grupos e áreas a merecer atendimento prioritário. A grande conclusão que se obteve nesse momento foi de que progresso econômico não era capaz de gerar “bem-estar social”, vivia-se uma situação de pleno emprego, e de crescimento da renda, mas era evidente o descontentamento de larga margem da população, gerando uma situação de ameaça social, a qual deflagrou um esforço de controle social, a abordagem estritamente econômica não mensurava esta situação, novos pontos de vista aclarados por novos indicadores foram a mola mestra de políticas para apaziguar os ânimos.

Um grande esforço iniciado em 1966, de construção de um sistema de indicadores da área social, encetado por equipe multidisciplinar (sociólogos, economistas e cientistas políticos) ligadas ao meio acadêmico e ao planejamento governamental entregou em 1969 o documento “Towards a Social Report”, documento de referência na história de indicadores sociais. Sucessivos trabalhos ampararam o governo americano com indicadores que permitiram formular políticas de bem-estar social.

Em âmbito mundial, tivemos em seguida iniciativas semelhantes por parte da Comunidade Econômica Europeia (CEE) e da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), até o final da década de 1970 grande parte dos países ocidentais já possuía seu conjunto de indicadores sociais. Os mesmo a época focavam à relação entre crescimento e controle social, sobre aspectos patológicos da sociedade (pobreza, marginalidade, violência, velhice etc.), o social era mensurado em domínio fechado em clara contraposição ao econômico, deixando ao estado a tarefa de árbitro do bem comum, os indicadores eram essencialmente numéricos,

aclarando aspectos mensuráveis, sem mostrar aqueles que não se prestavam a mensuração, gerando uma situação de críticas e polêmicas.

As críticas se concentravam na concepção fechada do social, com uma separação irracional do econômico, o apelo era para que a visão fosse do todo, de um sistema único, a visão reducionista do problema delegando ao estado por meio de ações corretivas a solução, contundente aversão se deu ao caráter quantitativo, na visão de muitos o social tem um caráter qualitativo que foi desprezado, afastando-se assim da realidade histórica e antropológica, as quais mensuram conjuntamente e de maneira mais precisa o fato real (NAHAS, 2002).

Em nova evolução do quadro tivemos durante dos anos da década de 1970 a formulação de indicadores subjetivos, onde nasceu o uso da expressão “qualidade de vida”, época em que o conceito de qualidade de vida se coloca no debate político e acadêmico internacional, como contraponto aos aspectos ruins ligados ao progresso material, fruto dos modelos de desenvolvimento adotados.

O desejo por qualidade de vida remete à aspiração por melhores condições de saúde e bem-estar, tendo em vista os impactos e desigualdades sociais gerados pela urbanização crescente, tendo sua consolidação ligada a aspectos imateriais, com enfoque no indivíduo, a sua aspiração por satisfação pessoal, felicidade e bem-estar.

Nesse mesmo momento da história ganha importância a preocupação com a qualidade ambiental, que ganha relevância no cenário científico internacional e no debate político, motivado pelo problema mundial da degradação ambiental provocada pelo aumento da urbanização.

Tem-se então a consciência de que as gigantescas concentrações urbanas, com níveis alarmantes de poluição e a deterioração das condições socioambientais passam a ameaçar a sobrevivência da espécie humana e outras formas de vida no planeta. Fato consolidado na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano de 1972, em Estocolmo, evento que questionou o modelo de desenvolvimento baseado unicamente no crescimento econômico sem considerar o meio ambiente, dessa conferência surgem as propostas de congelar o crescimento populacional e o capital industrial (tese de crescimento zero), gerando um debate global da questão ambiental versus desequilíbrios socioeconômicos.

Ainda nesta década a Conferência de Estatísticos Europeus propôs indicadores ambientais, com o objetivo de monitorar países e regiões, uma discussão dos organismos internacionais de estatística perpassou as décadas de 1970 e 1980,

gerando indicadores que abrangeram os aspectos objetivos e os subjetivos do tema, através do consenso dos usuários a respeito da eficácia dos indicadores, que são instrumentos de avaliação de políticas públicas. Dada a vinculação óbvia desses indicadores com esfera governamental, ocorre uma limitação a partir do uso exclusivo de medidas objetivas para medir a qualidade ambiental. O que se viu foi uma baixa abrangência de expressão e significado, com críticas diversas no campo teórico e em aspectos metodológicos.

A partir de 1987 com a publicação da Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento - Nosso Futuro Comum - Relatório Brundtland ocorreu a disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável, conceito que busca harmonizar desenvolvimento econômico com proteção ambiental, efetuando importante ligação entre esses dois aspectos que é basal para o tema.

Nos anos entre 1980 e 1990 se verificam grandes impactos negativos nos indicadores sociais por conta do processo de urbanização acelerada, ou seja, problemas de infraestrutura urbana e de acessos a serviços, além de explosiva degradação ambiental, gerando insegurança relacionada à sustentabilidade do desenvolvimento humano. A década citada também se caracterizou por grande estagnação econômica, provocada por crise e reestruturação econômica dos países ocidentais, aliado ao avanço de políticas liberais que acreditam ser o mercado o critério de valor e a globalização, ocorreu um aumento significativo das desigualdades sociais e da pobreza a nível mundial, passando a mesma a ser um problema estrutural, ou seja, resultante do funcionamento dos processos produtivos da sociedade.

Essa complexa situação desaba sobre a década de 1990, fazendo com que a sustentabilidade se torne o eixo das preocupações no debate científico e político internacional, momento em que esta conjunção de interesses e preocupações focados nas cidades, no crescimento descontrolado delas, que toma forma o conceito de qualidade de vida urbana (SANTAGADA, 2007).

Qualidade de vida urbana foca o desenvolvimento das cidades, e os consequentes problemas socioambientais, com o fulcro parametrizar o seu desenvolvimento no nível local. No campo social o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) publicizou em 1990 o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que engloba indicadores de educação, saúde e renda da população possibilitando comparação hierárquica entre os 160 países da versão inicial de 1992,

o Brasil ocupando a posição 59 com IDH de 0,739 (NAIDICH, 2016). Tal evolução, se focarmos em indicadores quantitativos especificamente no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) a cidade de Sorocaba sofreu interessante evolução em 1991 tinha IDH de 0,579 figurando na posição 42^o. Município no estado de São Paulo, em 2000 o IDH foi de 0,721 e a cidade subiu para a 32^a. posição no estado, já em 2010 o IDH alcançou a marca de 0,798 alcançando a cidade para a 25^a. posição dentre os municípios paulistas (IBGE, 2021).

Aclarando um pouco mais o conceito de IDH, trata-se de um indicador de segunda geração, os de primeira geração tinham natureza restrita e simplória, a exemplo de PIB e PIB per capita da década de 1950, constatou-se que o crescimento econômico, visto individualmente, não provoca melhoria na qualidade de vida da população, a partir dos esforços do economista paquistanês Mahbud ul Haq com base nos trabalhos do também economista indiano Amarta Sen construiu-se o indicador IDH através de iniciativa do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), o IDH busca incorporar através de procedimento aritmético simples as dimensões combinadas de longevidade e educação, já a dimensão renda tem cálculo mais complexo, leva em conta o valor do rendimento em dólar americano e o corrige com base na Paridade do Poder de Compra (PPC), e o indicador reflete a existência de retornos decrescentes a escala no poder de transformação do rendimento em capacidades humanas, concluindo que nível avançado de desenvolvimento não é sinônimo de rendimento ilimitado.

Trata-se de um índice com reduzido número de dimensões em sua construção, o que facilita seu entendimento, é também calculado globalmente, o que permite comparação de níveis de desenvolvimento humano. Importante destacar que o mero valor número não pode substituir o conceito, ou seja desenvolvimento humano tem múltiplas e complexas dimensões, muito além das três contempladas pelo IDH (Educação, Longevidade e Renda), podem ocorrer neste índice distorções do tipo um país A com alto PIB per capita, mas baixa expectativa de vida e baixo grau de educação pode ter IDH melhor que um país B, com baixo PIB per capita, alto grau de educação e baixa expectativa de vida, indicando portanto a necessidade de análise qualitativa e não somente quantitativa (um índice numérico), outros índices foram construídos, com falhas semelhantes (meramente numéricos) (GUIMARÃES; JANNUZI, 2005).

Sem desprezar o modelo numérico dos indicadores, a cidade de Sorocaba criou um modelo qualitativo, de forma a ouvir as demandas populares, diretamente na fonte, através das ações que serão demonstradas a seguir.

A cidade de Sorocaba optou por um modelo que prioriza o planejamento estratégico buscando eficiência, modernização e inovação tecnológica, buscando o desenvolvimento econômico local integrado a melhorias de qualidade de vida urbana, a aplicação desta técnica administrativa à gestão territorial procura maximizar as potencialidades, buscando a competitividade e concorrência atraindo assim novos investimentos e incorporação de novas tecnologias para evolução do processo administrativo com o objetivo final de melhoria da qualidade de vida da população (FAGUNDES, 2017).

Para que se entenda um pouco melhor o que consiste o planejamento estratégico no âmbito municipal, aprofundemos os conceitos envolvidos, planejamento é a ferramenta para administrar as relações com o futuro, trata-se de uma aplicação específica do processo de tomar decisões, elas buscam influenciar o futuro, ou seja o que será colocado em prática no futuro, a elas se dá o nome de decisões de planejamento. O planejamento é para a psicologia uma função cognitiva superior, uma habilidade refinada que envolve a decisão de lidar com o futuro refletindo uma forma de inteligência (MAXIMIANO, 2004).

Já o conceito de estratégia nasceu na antiguidade, a palavra provém do grego *strategeia* cujo significado literal é a arte ou ciência de ser um general, e cujo significado moderno, encontramos na conceituação abaixo.

Estratégia pode ser definida como a determinação dos objetivos e metas de longo prazo de uma organização, e a adoção de linhas de ação e a alocação de recursos necessário para alcançar esses objetivos (CHANDLER, [S.d.]

A junção de planejamento e estratégia, adotada no município de Sorocaba tem por base um modelo que busca a maior eficiência do estado, e que encontra base legal na Constituição Brasileira de 1988 (CASA CIVIL, 2021) e nas surge historicamente no Brasil a partir do Plano Diretor da Reforma do Estado (BRASIL, 1995) o qual é o contorno legal para a Emenda Constitucional número 19 de 4 de Junho de 1988 que modificou o regime e dispôs “sobre princípios e normas da Administração Pública”, servidores e agentes políticos, controle de despesas e

finanças públicas, a nova redação dada ao artigo 37 da Constituição de 1988 acresceu aos princípios administrativos já expressos – legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade – também o princípio da eficiência.

Na mesma direção o acréscimo do § 8 nesse artigo, passou a admitir, nos termos da lei, a ampliação da autonomia gerencial, orçamentária e financeira dos órgãos e entidades da administração direta e indireta por meio de contratos a serem firmados entre administradores e o Estado. Esses e uma série de outros instrumentos legais, buscaram alterar a atuação do servidor público de um modelo que primava pelo procedimento para um outro cujo objetivo é o resultado.

Todas essas mudanças buscaram também um impacto positivo na motivação, estabelecendo um regime de méritos com metas claras e previamente definidas (MARTELLO JUNIOR, 2016).

As administrações municipais, neste cenário, adotam o planejamento estratégico, um instrumento inovador, o desafio é agir e transformar a realidade local, com projetos adequados, diagnóstico preciso, monitoramento constante e indicadores para a mensuração de metas, este conjunto de ações, consegue sinalizar ações para resultados efetivos. Para maior compreensão segue a conceituação de Planejamento Estratégico Municipal a definição abaixo nos parece bastante sucinta e clara.

Planejamento estratégico municipal é um processo dinâmico e interativo para determinação dos objetivos, estratégias e ações do município e da prefeitura. É elaborado por meio de diferentes e complementares técnicas administrativas, com o total envolvimento dos atores sociais, ou seja, munícipes, gestores locais e demais interessados na cidade. É formalizado para articular políticas federais, estaduais e municipais e gerar qualidade de vida adequada aos seus munícipes (REZENDE; CASTOR, 2005).

A necessidade desta nova e poderosa ferramenta de trabalho se soma o desafio em termos de capacitação do pessoal para o desenvolvimento do trabalho estratégico. A qualificação é uma prioridade quando se trata dos gestores públicos brasileiros que dela necessitam para estar aptos a implementar eficientes e adequadas políticas públicas em prol da sociedade (MARTELLO JUNIOR, 2016)

Para que se entenda melhor o tema fazemos um paralelo entre o planejamento tradicional ou normativo que adota como premissa que o diagnóstico de um problema social é único e válido para toda e qualquer indivíduo, e que tem enormes limitações, quando se trata de conceber políticas públicas, ao contrário do Planejamento

Estratégico Municipal aqui citado (também conhecido como Planejamento Estratégico Situacional) que pode ser definido como “O cálculo situacional sistemático que relaciona o presente com o futuro e o conhecimento com a ação” (MATUS, 1993).

O Planejamento Estratégico Municipal incorpora ao tradicional uma nova categoria, a situação. A situação resulta da conjugação das expectativas e das leituras diferentes envolvidos no processo de formação de uma política pública fazem da realidade. Essa premissa, além de ser própria dos ambientes democráticos, incorpora ao planejamento maiores possibilidade de sucesso, pois, conforma e integra as expectativas dos vários grupos sociais envolvidos, dando legitimidade à política formulada, e propiciando maior envolvimento dos participantes (QUEIROS, 2007).

Aclarados esses conceitos passamos a conceituar outro tema bastante presente em uma porção expressiva dos atores que vão dar forma ao planejamento estratégico que gerou o Programa Sorocaba Total, os técnicos e políticos, através da importante ferramenta técnica de planejamento urbano os Planos Diretores.

No Brasil o que se conceitua planejamento urbano (e que nas décadas de 1930 e 1940 se chamava urbanismo) como sendo a ação do Estado sobre a organização do espaço intraurbano, assim entre nos essa definição tem consenso de que são atividades e discursos que se tornam realidade através dos planos diretores (DEÁK, CSABA; SCHIFFER, 1999).

No que tange ao recorte deste trabalho a questão do planejamento urbano é essencial, historicamente a cidade de Sorocaba tem um modelo de urbanização fortemente ligado a atividade econômica, a época dos tropeiros ocorreu a abertura e povoamento de inúmeras ruas periféricas ao centro administrativo e religioso, pela passagem das tropas pelo subúrbio da cidade, diferentemente do que ocorreu nas demais cidades no mesmo período (STRAFORINI, 2001).

O ciclo econômico algodoeiro que determinou a construção da Estrada de Ferro Sorocabana foi determinante de nova fase da urbanização da cidade, assim no período de 1882 a 1913 instalaram-se algumas fábricas de tecidos (Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte em 1882, Votorantim em 1893, Santa Rosália em 1890, São Paulo em 1909 e Santo Antônio em 1913) nas proximidades da Estrada de Ferro Sorocabana, com consequentes crescimento do viário nas proximidades da

Estação Central da Estrada de Ferro de Sorocaba e em direção ao leito ferroviário, a noroeste da ponte; com crescimentos secundários mais não menos importantes nas proximidades da Chácara Amarela (atual bairro da Vila Hortência), nesse período se nota ao lado das fábricas a formação de loteamentos urbanos e de vilas operárias, com a conseqüente formação dos bairros do Além linha e Além Ponte (CELLI, 2012).

Para enxergar de uma maneira mais clara esse desenvolvimento histórico, a cidade se formou na margem oeste do Rio Sorocaba, próximo a um cerrado de topografia menos acidentada, a primeira tendência de crescimento foi margear o rio no sentido norte-sul se espalhando pelo cerrado. Em 1875 os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana cortaram a cidade no sentido norte-sul, criando importante barreira ao crescimento urbano, o crescimento nos anos imediatamente posteriores, e durante todo o período que o transporte local se deu sobre trilhos (bonde e trem) foi margeando o rio rumo ao sul (Votorantim) e oeste pelo cerrado (ZIMMERMANN, 1992).

O crescimento no sentido leste e norte (Além-linha e Além Ponte) se deu em ritmo mais lento a partir de transposição de barreiras, concomitante à oferta de serviços públicos, e produziu uma malha viária formada por pequenos anéis circundados por outro maior margeando o rio e a linha férrea. Onde a topografia ou a abertura do espaço urbano propiciou, formaram-se anéis isolados de interligação local, onde estavam presentes os bondes e comércios de caráter local, tínhamos então uma malha rica em opções viárias, com densidade populacional homogênea, modelo que vigora até a década de 1940 (ZIMMERMANN, 1992).

Esse modelo de cidade compacta, com pouca ou nenhuma expansão sobre as áreas rurais que perdurou até a década de 1940 é o paradigma de vários autores, que defendem que nele ocorre melhor desempenho da energia, menor nível de poluição e consumo de recursos, com transporte coletivo eficiente (NEGREIROS, 2018)

A cidade até sua regulamentação urbanística tinha seu crescimento ditado pelos movimentos econômicos dos caminhos das tropas, da localização das indústrias e da posse das terras pela Câmara dos Vereadores ou pela Igreja Católica (STRAFORINI, 2001), a ela não se aplicavam os conceitos urbanísticos de Ebenezer Howard que defendia em 1898 a proposta de uma cidade jardim, em um núcleo urbano que não deveria ultrapassar 30.000 habitantes, cercado de um cinturão verde

(inspiração para os bairros jardins construídos em São Paulo); ou de Le Corbusier da década de 1920 de uma cidade com arranha céus dentro de um parque, com completa separação entre circulação de pessoas e pedestres, nem sequer chegou até nós o conceito de Daniel Burnham que em 1893 defendia a construção de edifícios monumentais em torno de bulevares e parques (MARICATO, 2001).

Em 1960 a cidade de Sorocaba tinha população estimativa de 136.271 habitantes (SANTORO; CYMBALISTA; NAKAHIMA, 2006), não se verificavam até o momento intervenções urbanísticas de peso por parte do poder público, sendo as iniciativas até então provincianas, sem qualquer dos modelos urbanísticos em voga, ou objeto de crítica, enquanto que nos Estados Unidos da América surgem críticas contundentes aos modelo de setorização da cidades (JACOBS, 2011), por aqui se aprova a setorização, um movimento sem volta, que foi aprofundado nas leis que regem o urbanismo em 1968 e nos posteriores regramentos sobre o tema.

Importante destacar que os paralelos entre o paradigma de urbanismo que vive a sociedade americana no início da década de 1960, e da cidade de Sorocaba, não são de todo aplicáveis a nossa realidade, os momentos são distintos, enquanto por lá existe uma grande preocupação do capital avançando sobre formas de habitar e viver, trazendo projetos que desvirtuam as relações humanas e estabelecem espaços amorfos por um lado, e em privilegiam os automóveis por outro (JACOBS, 2011), em nossa cidade se inicia a expansão urbana sob a égide do transporte sobre pneus (ônibus e carros), é quando temos uma mancha urbana a partir dos limites da ocupação anterior (baseada no transporte urbano sobre trilhos) escassamente interligada por anéis de circulação, prevalecendo as radiais, com vias coletoras do tráfego local que, a partir dos anéis mais externos, tomaram sentidos múltiplos, gerando maior flexibilidade nos itinerários de transportes sobre pneus e propiciando maior facilidade de retenção especulativa de terras (ZIMMERMANN, 1992).

Com esta nova situação do urbanismo foi contratado em 1961 o Escritório do Arquiteto Milton Carlos Ghiraldini, com o objetivo de elaborar um plano diretor para atender a demanda de espaços dos automóveis da cidade, que gerou o plano diretor de 1966 planejando três anéis viários radiocêntricos, dos quais somente o primeiro foi implantado (SOARES, 2017).

A expansão urbanística da cidade de Sorocaba, no período que precede a 1968 (data do Plano diretor-Lei 1.438/66 e Código de Obras-Lei 1.437/66 e Código de Zoneamento-Lei 1.541/68), gerou uma preocupação, com a ocupação de áreas desprovidas de equipamentos urbanos, com o espraiamento da população para além dos limites da infraestrutura, buscou se conter tal tendência através de um dispositivo legal que obrigava novos loteamentos situarem-se num raio máximo de 500 metros das áreas providas de infraestrutura (ZIMMERMANN, 1992), também com esses dispositivos legais delimita-se zonas de uso com listas de atividades permitidas e oficializa-se um grande Zona de Expansão Urbana, o mesmo corpo de leis cria a Zona Industrial (Bairros do Éden, Cajuru e Aparecidinha), a qual somente teve ocupação mais efetiva na década de 1970 (COMITRE, 2017). Complementa esse corpo de leis o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (Lei Ordinária nº 1672/1971) no qual se compatibilizou o adensamento e a disponibilidade de equipamentos sociais e serviços públicos, com diversos estímulos: - Concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços, a atividade industrial, proposta de acessibilidade e de melhorias dos acessos rodoviário e ferroviário. Na verdade esta última lei reitera as leis urbanística aprovadas até então (CYMBALISTA, RENATO; SANTORO, 2009).

Do ponto de vista teórico a cidade de Sorocaba a cidade de Sorocaba não se diferencia das demais, de mesmo porte, tipo de atividade e região, tem vastas áreas ocupadas entremeadas de vazios características do que se conhece como urbanização corporativa com categorias espaciais, a saber: - Modelo rodoviário, carência de infraestrutura, tamanho urbano, especulação imobiliária e fundiária, problemas de transporte, periferização da população mais pobre, gerando com o passar do tempo, um modelo de centro-periferia, com retroalimentação de cada uma das características citadas sobre as demais, gerando um quadro de deslocamento para a periferia da população mais pobre (SANTOS, 2008).

O modelo de centro e periferia é frequente no Brasil, no cenário urbano, especialmente nas décadas de 1940 até 1980, em Sorocaba, ele ocorre, através do interesse imobiliário e a burla da lei vigente, neste modelo o centro é privilegiado por infraestrutura e serviços, e local das decisões políticas como sede das instituições públicas, a periferia é local de carência, com pouca oferta de energia, rede de transportes e saneamento básico, local onde vicejam as autoconstruções com materiais precários e submoradias. A partir da década de 1980, e até os dias atuais,

o quadro se altera, pelo aumento exponencial dos interesses do mercado imobiliário, em conjunto com o poder público (COMITRE, 2017) .

Detalhando um pouco mais a questão da ocupação urbana em Sorocaba, na década de 1970 ocorreu uma acelerada expansão da mancha urbana, sem que as áreas anteriormente ocupadas chegassem a razoável densidade, dentre os vários municípios paulistas, em análise efetuada em 1989, somente a cidade de Araçatuba/SP possuía maior proporção de áreas com baixa densidade. Sorocaba teve um aumento de mancha urbana de 64% entre 1974 e 1980, em momento anterior, devido a “lei dos 500” ela ocorreu de maneira uniforme, no entanto verificam-se parcelamento fora dos parâmetros estabelecidos ao norte do município, por parte de políticos proprietários de terras urbanas. O movimento de ocupação dos espaços continuam na década de 1980, quando a “lei dos 500” foi generalizadamente descumprida (ZIMMERMANN, 1992).

Portanto na década de 1970 a cidade passa a ter grande proporção de áreas periféricas com baixa densidade, em contraste com as zonas centrais mais antigas com alta densidade, as cidades com densidades maiores são mais sustentáveis, alguns estudiosos afirmam que para uma cidade ser habitável, funcionalidades e populações devem se dispersar em densidade mais baixa, deve-se ter precaução ao ter como verdade este último conceito, uma vez que habitabilidade não é somente questão de forma urbana, mas também de preferência pessoal. O resultado combinado dessas duas tendências (como ocorre na cidade de Sorocaba) são resultado de políticas urbanas contraditórias (em um primeiro momento a lei dos 500 sendo cumprida, e no momento seguinte por interesses econômicos descumprida) (NEGREIROS, 2018).

Em momento mais recente (década de 1990 em diante) ocorrem investimentos privados voltados as periferias, que se revelam basais para que ocorram a (re)localização das atividades dentro do ambiente urbano municipal, com novas formas de consumo são criados centros de compras que promovem uma desconcentração em direção aos locais populosos, distantes do centro, é fator deflagrador de uma nova estrutura urbana formada por espaços complexos (com muita diferenciação entre socioeconômica entre eles) (ORTIGOZA, 1996).

É correto afirmar que o município de Sorocaba está em processo de transição do padrão centro-periferia para a expansão de investimentos e usos nas periferias. Que ocorreu primeiramente na porção noroeste da cidade, concomitante a ampliação dos corredores viários e a disseminação de loteamentos populares em vazios urbanos nas cercanias das novas avenidas (COMITRE, 2017). A partir da década de 1990 o processo acelera com o grande interesse do mercado imobiliário e permissividade do poder público (COMITRE, 2010).

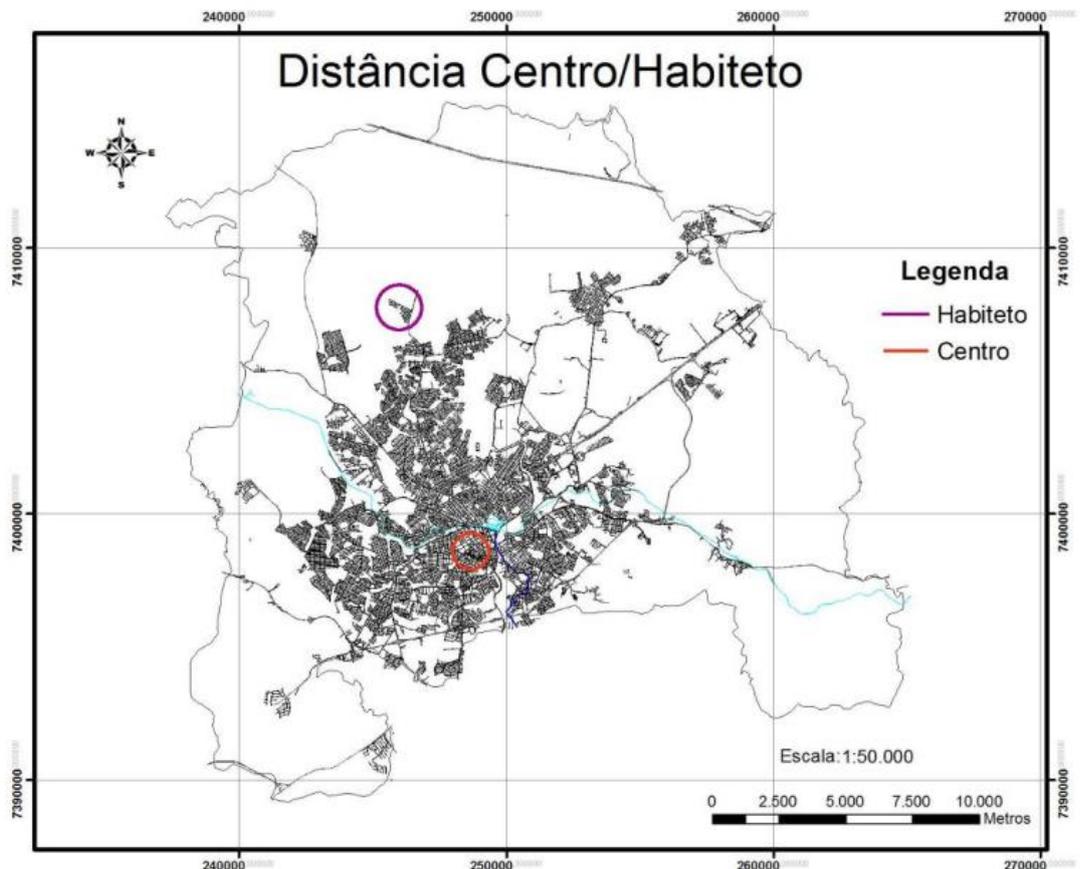
O que se verifica modernamente com relação as periferias de Sorocaba é a segregação socioespacial, por meio da implantação de condomínios para populações de médio e alto poder aquisitivo, os quais fechados por muros impedem o contato com as populações muitas vezes vizinhas de baixo poder aquisitivo, tais áreas são em regra servidas por excelente estrutura de comércio e serviços, o que altera do modelo prévio de centro-periferia, não propiciando no entanto aproximação de relações sociais, que muros, guaritas, cancelas, cercas e vigilantes impedem (COMITRE, 2017).

Para trazer uma resumida visão história que esclareça o ponto de vista teórico a questão do planejamento urbano, a cidade sempre esteve e está fortemente influenciada pela economia, extremamente pungente, que atrai populações, e cria espaços de ocupação, analisando a história contemporânea, que é o recorte deste trabalho, tivemos um modelo de centro-periferia de 1940 à 1980, no final dos anos 1970 e início da década de 1980 verifica-se a ocorrência de favelas, na proporção de 2% da população urbana. A política habitacional a época limitava-se a confinar essa população a áreas institucionais a oeste da região central, região a qual também foi objeto da construção de conjuntos habitacionais do Sistema Financeiro da Habitação (Central Parque, Verde Vale, Guadalajara I, Arco Íris, construídos e entregues até 1976, e vários outros após), a opção por esta zona, ao invés da zona norte (área de recepção de novas indústrias), a época, reflete a interferência do capital proprietário de terras. Em momento posterior com a construção do novo Paço Municipal (Palácio dos Tropeiros na década de 1980) surgem um novo eixo de ocupação na zona norte da cidade, mais uma vez atendendo os interesses do capital construtivo local e dos proprietários de terras (ZIMMERMANN, 1992).

Importante destacar que a partir do ano de 1997 aconteceu o Projeto de Desfavelamento de Sorocaba, realizado pela Prefeitura Municipal, que deslocou as

favelas espalhadas pelo território para um conjunto habitacional (Habiteto, denominado oficialmente Ana Paula Eleutério) nas margens da Avenida Itavuvú, na Zona Norte da cidade, nele ocorreu a implantação de grupos provenientes da retirada de aproximadamente 500 famílias de favelas e áreas de risco distribuídas pela cidade, para lotes urbanizados, ação foi finalizada em 1998, o projeto inicial previa a construção de moradias pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional (CDHU), porém devido as condições de distância dos lotes ao centro da cidade, difícil acesso ao centro comercial, empregos e etc., não houve concordância do órgão, causando a exclusão social desta população. Os únicos benefícios de infraestrutura a época foram serviço de água e esgoto e de energia elétrica, a pavimentação asfáltica que ocorreu somente em 2004, a situação desta população somente foi equacionada e resolvida, por parte de governos posteriores a partir de 2005.

Figura 1-Localização do Habiteto em relação ao Centro



Fonte: (COMITRE, FELIPE; ORTIGOZA, 2013, pag. 7)

As iniciativas de planejamento urbano prosseguem através dos trabalhos que precedem o plano Diretor de Sorocaba de 2004 (SOROCABA, 2004) se iniciaram em 1999 com a contratação pela Prefeitura de Sorocaba da empresa Ambiente Urbano Planejamento e Projetos S/C Ltda, que permitiu que em 2001 se produzisse um Projeto de Lei o qual foi discutido em 5 audiências públicas, entre março e maio de 2001, as temáticas das mesmas foram Ocupação e parcelamento do Solo, Sistema Viário, Patrimônio Cultural, Qualidade Ambiental, Habitação Popular, Saneamento e Drenagem, as quais definem a expansão da área urbana. Nesse momento ainda não se observa no teor dos debates as propostas do “Estatuto da Cidade” (naquele momento ainda em aprovação) não foram incluídas no debate.

Em Julho de 2001 foi Aprovado o Estatuto da Cidade (FEDERAL, 2008) o que exigiu uma revisão do texto do projeto de lei, que durou de Julho de 2001 a Outubro de 2002 quando foi entregue a Câmara, o qual tramitou até Novembro de 2003. Em agosto de 2003 ocorreram seminários temáticos aonde a equipe do executivo apresentou o Plano proposto, nos meses de setembro a novembro de 2003 ocorreram na Câmara de Vereadores audiências públicas com recebimento de propostas e englobaram as seguintes temáticas Sistema de circulação e transporte, uso do solo e zoneamento, índices e coeficientes urbanísticos, implementação do plano, gerando um relatório final à Câmara de Vereadores. A discussão na Câmara de Vereadores ocorreu e gerou emendas ao texto original, o teor final foi aprovado em julho de 2004 (SANTORO; CYMBALISTA; NAKAHIMA, 2006).

Alguns pontos do texto aprovado merecem destaque o primeiro deles trata da função social são eles:

“Art. 2º - As principais funções sociais do ordenamento do desenvolvimento urbano de Sorocaba são:

- I - Viabilizar a oferta de infra-estrutura e equipamentos coletivos à sua população e aos agentes econômicos instalados e atuantes no Município;
- II - Criar condições adequadas à instalação de novos empreendimentos econômicos, garantindo o desenvolvimento do Município enquanto pólo regional de comércio, serviços e produção industrial;
- III - Garantir a qualidade ambiental e paisagística, protegendo os recursos naturais.

Art. 3º - Para que o Município e a cidade cumpram suas funções sociais, a política de desenvolvimento expressa neste Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial fixa os seguintes objetivos:

- I - Garantir espaço adequado às diversas funções e atividades, de forma compatível com a manutenção do equilíbrio ambiental.
- II - Ordenar e controlar a expansão das áreas urbanizadas de forma a:

Preservar os recursos hídricos e demais recursos naturais não renováveis locais; minimizar deseconomias e impactos negativos sobre o meio ambiente no processo de ampliação das áreas urbanizadas; e

c) Permitir o correto dimensionamento e a programação da expansão dos sistemas de equipamentos e serviços públicos.

III - Promover o equilíbrio entre os usos e a intensidade de ocupação do solo e a disponibilidade de infraestrutura, visando a otimização dos investimentos públicos;

IV-Minimizar os conflitos de vizinhança;

V-Preservar o patrimônio cultural local, com destaque para os edifícios de interesse histórico e arquitetônico;

VI - Adequar a malha viária e os serviços de transporte coletivo à evolução das necessidades de circulação de pessoas e bens;

VII - Implementar, estimular e apoiar a melhoria da habitação de interesse social;

VIII - Integrar os programas de saneamento e drenagem à política de ordenação do território.

Art. 4º - Para que a propriedade imobiliária urbana cumpra sua função social, deverá atender aos seguintes requisitos:

I - Ser utilizada como suporte de atividades ou usos de interesse urbano, que incluem habitação, comércio, prestação de serviços e produção industrial com processos não poluentes, bem como a manutenção de espaços cobertos por vegetação, para fins de lazer ao ar livre e proteção de recursos naturais;

II - Ter uso e intensidade de aproveitamento compatíveis com: seguintes requisitos:

a) A capacidade de atendimento dos equipamentos públicos de infraestrutura e comunitários;

b) A manutenção e melhoria da qualidade ambiental; e

c) A segurança e o conforto dos proprietários ou usuários das propriedades vizinhas e atividades nelas exercidas (SOROCABA, C. M. DE, 2004).

Estão aí delineadas e firmadas as bases gerais do Programa Ambiental e de Integração social de Sorocaba (Sorocaba Total), os gabaritos de vias, no compromisso com a qualidade ambiental e com a implantação de um sistema de parques, buscando que eles ocorram prioritariamente nas várzeas do Rio Sorocaba e de alguns de seus afluentes (SOROCABA, C. M. DE, 2004).

O mapa abaixo (figura 2), do plano diretor de 2004, mostra a Zona Central delimitada pelo primeiro anel viário (em lilás) e em destaque as avenidas que compõem o Sorocaba Total, são três complexos viários, o primeiro denominado Franco Montoro (A1 à A8) se inicia na confluência da Avenida Dom Aguirre com Camilo Júlio (ligando por essa com a Rodovia Castelinho) e finaliza na Rodovia Raposo Tavares, o segundo denominado Ulysses Guimarães (B1 a B7) inicia na Avenida Ipanema e termina na Rodovia Castelinho, o terceiro denominado Mário Covas (C), liga a Av. General Carneiro com o Aeroporto de Sorocaba.

Figura 2-Plano Diretor 2004-Sistema Viário



Fonte: Lei 7.122/2004 – com acréscimo dos Complexos Viários do Sorocaba Total

Em paralelo aos trabalhos técnicos que culminaram no plano diretor de 2004 se desenvolve um trabalho de mestrado finalizado em 2003, trata-se de uma pesquisa, a dissertação foi intitulada Plano Estratégico para o Desenvolvimento Local: um instrumento para a melhoria da qualidade de vida (SILVA, 2003), foi defendida em 19 de setembro de 2003 perante banca na Universidade Estadual de Campinas e validou o título de mestre ao autor, que foi secretário municipal de Sorocaba de 1997 a 2006, esteve à frente da Secretária de Planejamento e Administração financeira (1997 à 1998) e da Secretária de Desenvolvimento Econômico (1998 à 2006), esse trabalho foi base para estruturação de ações do governo municipal dos anos de 2005 a 2012, com o uso do planejamento estratégico.

Ao investigarmos seu teor verificamos a questão de melhoria da qualidade de vida como dependente de uma multiplicidade de fatores sendo o desenvolvimento em seu sentido mais amplo (modelos físico, econômico e social) a mola mestra. O modelo físico caracteriza-se pela pelos condicionantes da população em termos de localização e funcionais (agricultura, industrial, de comercial, serviços, dormitório, cultural, artística, militar, administrativa e política) os quais são refletidas no plano diretor, que tem íntima relação com o planejamento estratégico que pode preconizar por exemplo uma nova zona industrial, ou uma zona de proteção permanente dos aquíferos etc.

O modelo econômico deve ser abordado considerando a inovação tecnológica, a competitividade empresarial e o desenvolvimento local, faz-se necessária a adoção de estratégia pública de desenvolvimento, utilizando recursos locais, ou atraindo recursos externos, propiciar ao mesmo tempo um ambiente que permita vantagens competitivas (custo e / ou diferenciação) às empresas instaladas no município. O desenvolvimento não ocorre por acaso, é necessário um promotor e esforços nesse sentido, podendo ocorrer de forma natural (por exemplo na presença de recursos naturais que induzem a sua exploração), sendo a forma mais comum a promovida, na qual se dá fomento através de incentivos, e não necessariamente pela ação pública.

Cabe aqui um parêntese, a ação pública de propiciar incentivos fiscais ou infraestrutura, até ambos, pode significar crescimento econômico, mas não necessariamente desenvolvimento, e podem ser investimentos socialmente muito caros, uma vez que cessados os incentivos artificiais, se desinteressam em permanecer no local. A ação do poder público local se revela extremamente produtiva quando consegue provocar um desenvolvimento equilibrado com a atração de empresas através de iniciativas do tipo formação de clusters, ou seja, aglomerados empresariais em seu território, que possuam forte relação com agentes locais e mesma vinculação industrial ou comercial, aumentando a produtividade pela inovação e formação de novas empresas.

Esta ação também pode propiciar a formação de redes flexíveis de pequenas empresas, que trabalham em regime de complementaridade, formando uma cadeia de suprimentos. Em resumo os arranjos e sistemas produtivos locais se beneficiam dos processos de aprendizagem evolucionários que ocorrem naturalmente, também

se caracterizam por sistemas de autorregulação, importante citar que as interações ocorrem entre instituições públicas e privadas.

O modelo social busca abranger os aspectos de satisfação das necessidades humanas e de articulação social, a primeira define o grau de qualidade de vida de uma localidade e está composta progressivamente das seguintes dimensões: - Básica (necessidades fisiológicas e de segurança) que são de alimentação, moradia, saúde primária, segurança física, economia de subsistência, e educação básica; - Intermediárias (sociais) que são moradia equipada, sistema hospitalar, limpeza urbana, saneamento, equipamentos urbanos, garantia de emprego, liberdade de transporte, formação profissional, privacidade, segurança de propriedade, atividades culturais e integração social; - Superiores (estima e autorrealização) que são qualidade do espaço residencial, recuperação psíquica, conservação do meio ambiente, qualidade da paisagem urbana, proteção do patrimônio histórico, conservação do meio ambiente, confiança no futuro individual e coletivo, liberdade de opção econômica, fortalecimento do tecido associativo, desenvolvimento intelectual, acessibilidade, informações e atividades de lazer.

Podemos dizer que uma vez satisfeitos os níveis inferiores a necessidade se remete aos superiores. A articulação social é básica para que o processo de planejamento estratégico ocorra com legitimidade, deve-se dar ênfase a força do associativismo, sem se esquecer, e de maneira a incluir estratos marginalizados. O nível de vitalidade dessas instituições da sociedade cível que podem tem baixo nível de articulação (a estrutura social está baseada nas associações familiares e de vizinhança), articulação média (com predomínio do baixo nível, mas com formação de grupos sociais mais organizados) ou Alto nível de Articulação social (onde ocorre forte presença de associações voluntárias e baixo nível de pessoas marginalizadas da participação).

Enfatiza-se que sem a participação da sociedade civil organizada, o exercício do planejamento estratégico não tem a relevância necessária. Tal participação nesse momento se dá pelas secretárias, conselhos municipais, órgãos técnicos de controle (DAEE, CETESB, IBAMA, DPRN etc.) e pela representação formal da vida da comunidade, através de órgãos de classe e de representação. Importante frisar que formadores de opinião e entidades de pressão social (mídia, sindicatos, etc.) não

participam diretamente do processo, terminando por influenciar somente por pressão política de apoio ou oposição (SILVA, 2003).

Com o início em 2005 de um novo governo municipal, nele são firmadas as bases de um planejamento estratégico, mantendo e ampliando o anteriormente iniciado, a mudança se inicia por uma reforma administrativa que cria cinco novas secretarias (Cultura, Parcerias, Recursos Humanos, Comunicação e Juventude) e renomeia a Secretaria de Habitação para Secretaria de Habitação, Urbanismo e Meio Ambiente (ANDRADE, 2005).

Em coletiva de imprensa em 13 de Maio de 2005 o Prefeito apresenta os novos secretários que assumiram as pastas criadas pela Reforma Administrativa, e informa que essa reformulação marca o início do planejamento estratégico que passará a nortear as ações de governo, serão reestruturados e mantidos os serviços públicos, e cada uma das secretarias existentes e criadas vai apresentar seus projetos, para que se realize o planejamento estratégico, o novo modelo administrativo é o das cidades promotoras de qualidade de vida, em funcionamento desde o final da década de 1980, no Canadá e em parte da Europa.

Importante ressaltar que nesse primeiro ano de governo está em vigência o planejamento efetuado pelo governo anterior, os Planos Plurianuais têm vigência de 4 anos, sendo que o primeiro ano de vigência do Plano Plurianual municipal é iniciado no segundo ano de mandato do chefe do Executivo e encerra no primeiro ano do prefeito subsequente (SOROCABA, P. DE, 2005).

Implementando essa filosofia de planejamento estratégico e processos administrativos mais ágeis é criada através de decreto em 21/02/2006 o Núcleo Estratégico de Governo, diretamente ligado à Chefia do Poder Executivo, com atribuições de coordenar o planejamento das ações prioritárias de governo; sendo formado pelo Vice-Prefeito e pelas secretarias municipais de Governo, Parcerias, Juventude, Habitação, Urbanismo e Meio Ambiente, Administração e Recursos Humanos. A estrutura se completa com a incumbência à Secretaria do Governo (SG), sem prejuízo das atribuições previstas em lei, as funções de planejamento tático e operação das ações prioritárias de governo que assim forem consideradas pelo "Núcleo Estratégico de Governo", junto a esta atribuição se cria também uma estrutura gerencial denominada "Núcleo Gerencial das Ações de Governo" composto de

Coordenadores de Projetos, Assessores Especiais e Assessoria Técnica da Secretaria de Parcerias.

O Núcleo Gerencial das Ações de Governo atuará visando transformar os programas de governo em planos de ação, cuja gestão e acompanhamento competem à Secretaria do Governo (SG), ações prioritárias de governo, que assim forem consideradas pelo "Núcleo Estratégico de Governo", terão prioridade em sua tramitação perante os órgãos da administração municipal, sob pena de responsabilidade (SOROCABA, 2006d) .

Criou-se assim um objetivo macro a ser alcançado de cidade promotora de qualidade de vida, um núcleo que produz planejamento estratégico e um outro a ele ligado que transforma o estratégico em tático, ou seja, operacionalizar, transformar em ações e controlar que elas sejam executadas. O núcleo gerencial tinha estrutura horizontal, era composto preferencialmente por professores universitários, de formação Economistas, Administradores de Empresas, advogados, oficiais da reserva da polícia militar, Engenheiros Civis, Advogados, Analistas de Sistemas etc., em resumo uma estrutura técnica, a que se denominava informalmente de Coordenadores de Projetos.

A primeira chefia que essa estrutura teve foi de um Mestre em Administração de Empresas, bastante focado em gestão, buscou implantar todas as modernas ferramentas para organizar e agilizar processos. Os Núcleos Estratégico de Governo e Núcleo Gerencial de ações de Governo se reuniam com o Prefeito todas as manhãs de segunda-feira, foram paulatinamente sendo criados programas de Governo e ações correspondentes, a essas foram atribuídos responsáveis pelo acompanhamento direto das ações denominados Gerentes de Projetos (SOROCABA, 2006b), eram também excepcionalmente convidados os responsáveis pelas ações, estabelecidos de comum acordo prazos para a realização das tarefas, e essas eram acompanhadas, inclusive com relatórios fotográficos, fazia-se uma análise de pontos fortes e de oportunidades de melhoria.

O conjunto dessa estrutura é denominado em Administração de Empresas de "Estrutura Matricial", e trata-se de um subproduto do Projeto Apolo/Saturno da Nasa, foi criada para gestão de um Programa de dimensões fenomenais, que em seu pico teve 20.000 organizações contratantes, subcontratantes, 200 universidades e

aproximadamente 400.000 pessoas não ligadas ao Governo que utilizou intensivamente a “Estrutura Matricial”, essa escolha não ocorreu por imposição superior e sim das experiências e necessidades internas. O conceito básico desta estrutura é conseguir interação mediante confrontos e equilíbrios, ou seja, um “Conflito Controlado” entre o Grupo que tem responsabilidade de alto nível com aqueles que tem responsabilidades funcionais específicas (MENDONÇA, 1973).

A operacionalização ocorreu com a criação de árvores de pacote de trabalhos mostrando a tarefa total dividida em seus componentes, essa estrutura dinâmica é progressivamente alimentada, de forma que cada tarefa tenha um responsável e um prazo para ocorrer, e assim o acompanhamento e as ações de correção de rumo foram sendo feitas. A essa estrutura matricial como um todo, foi oferecido treinamento do Programa Nacional de Gestão Pública (SOROCABA, 2006a).

Em 31 de Julho de 2006 iniciou seu funcionamento o Núcleo Técnico de Planejamento Urbano da Prefeitura de Sorocaba (Nuplan), contando inicialmente com quinze técnicos entre Engenheiros e Arquitetos, especializados em áreas como plano diretor, agronomia, sistema viário, recursos hídricos, patrimônio histórico, uso do solo e trânsito, tendo sua participação compartilhada com os departamentos de origem, em momento posterior foi implantada a participação de Universidades, Entidades de Classe (Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Sorocaba e Instituto dos Arquitetos do Brasil), entre outras (SOROCABA, 2006a). Tal estrutura técnica foi essencial para a definição e estruturação das soluções a serem supridas pelo Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba

Em paralelo a esta estrutura de funcionamento foram realizadas Plenárias de Participação Cidadã, no ano de 2006 foram realizadas nos pontos cardeais da cidade, iniciativas nas quais os cidadãos são informados sobre as ações planejadas em orçamento para suas regiões, e participam propondo ações as quais são analisadas pelos órgãos técnicos da Prefeitura quanto a sua viabilidade, os munícipes recebem por carta retorno a suas demandas. (SOROCABA, 2006c). No ano de 2006 foram realizadas seis plenárias no mês de Agosto com a participação de 2000 pessoas (SOROCABA, 2006b).

A realização dessas Plenárias seguiu ocorrendo até o ano de 2012. Como parte da programação de ouvir diretamente a população são realizados encontros com a

população, denominados Prefeito no Bairro, no qual a estrutura de Governo (Prefeito, Secretário e Assessores) se desloca a setores da cidade para receber a população, os pedidos podem ser feitos diretamente por pronunciamento, ou endereçados por via escrita (um grupo de funcionário no local colhe as demandas), aquelas solicitações passíveis de resolução imediata são tratadas de imediatos, as demais objeto de estudo, tem resposta por escrito; no dia 24/02/2007 se realiza na Zona Norte no Parque das Laranjeiras, sendo esta a terceira edição, duas anteriores ocorreram no Parque São Bento e na região das Vilas Zacarias, Sabiá, João Romão, Bairro dos Morros e adjacências (SOROCABA, P. DE, 2007c), em 05/05/2007 ocorreu a quinta edição no Parque Vitória Régia tendo a quarta ocorrido no Jardim Nova Esperança (SOROCABA, P. DE, 2007a), em 28/07/2007 a sétima edição levou ao Conjunto Habitacional Ana Paula Eleutério (Habiteto) tendo a sexta ocorrido no Jardim Luciana Maria (SOROCABA, P. DE, 2007b).

O Habiteto é bastante emblemático quanto a necessidade de melhoria de qualidade de vida, uma vez que para lá foi deslocada toda a população de área de risco da cidade, em um projeto de desfavelamento iniciado em 1998, as construções ocorreram com as próprias madeiras dos barracos de origem, sendo posteriormente incrementada por diversas iniciativas (fábrica de blocos comunitária e através de mutirões e iniciativas individuais), em etapa posterior foi planejada a construção de casas pelo CDHU, mas não ocorreu aprovação técnica desse órgão (distância do núcleo habitacional ao centro da cidade, pouca possibilidade de inclusão social, acessibilidade ao emprego etc.), uma pequena parcela desse núcleo (quarenta famílias de um total de 1.080) foi beneficiada em 2003 através de verba a fundo perdido concedida pela Caixa Econômica Federal, permanecendo os imóveis e infraestrutura bastante precários até o ano de 2004 (MEIRA, 2006), tendo o resgate dessa situação começado a ocorrer a partir de 2005.

No mês de setembro de 2007 ocorre a consolidação das 500 propostas obtidas pelas Plenárias de Participação Cidadã que ocorreram nas Zonas Oeste, Sul, Leste, Norte e Distrito Industrial as quais foram incorporadas a Lei Orçamentária Anual, o número é ligeiramente menor do que o do ano anterior quando foram 580 propostas atendidas em orçamento (SOROCABA, P. DE, 2007d)

Em Julho de 2007 é realizado um Censo do funcionalismo público municipal, que entre outras questões busca fornecer parâmetros para selecionar e fundamentar diagnósticos e reivindicações feitas pelos funcionários, para problemas locais e específicos (SOROCABA, 2007a); no retorno desta pesquisa, que serviu como de clima organizacional verificou-se que era grande a insatisfação do funcionalismo pelos problemas cotidianos que tinham no atendimento das demandas da população, sem que fossem ouvidos nas soluções.

A partir desta constatação objetivou-se construir um plano de melhoria contínua, nos moldes do Prêmio Nacional de Gestão Pública do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o Prêmio Sorocaba de Gestão Pública é anunciado em 24 de Agosto de 2007, é uma iniciativa que busca dar voz ao funcionalismo público, na solução de problemas objetivando melhorar o atendimento a comunidade, ele tem duas categorias Gestão Pública e Melhoria de Processos (SOROCABA, 2007b).

Um parâmetro digno de nota é a evolução da receita do município de Sorocaba dos Balanços Municipais do portal da transparência temos os seguintes totais gerais de variações ativas – 2010 (ano em que parte do programa Sorocaba Total havia sido concluído) = R\$ 1.174.472.80,12, no ano de 2012 (obras do programa concluídas) =R\$ 1.622.142.759,11 e em 2020 chegamos a R\$ 3.137.727.810,22 (SOROCABA, P. M. DE, [S.d.]). Se observado unicamente o ponto de vista de receita, o município teve enorme evolução.

2.2 Projetos e Obras Públicas no Brasil

Por suas dimensões continentais, seu imenso mercado produtor e consumidor, grande diversidade mineral e vegetal, o Brasil tem enormes oportunidades de investimentos em infraestrutura. Milhares de quilômetros separam fontes produtoras e consumidoras, um mercado externo em expansão nos desafia a uma moderna infraestrutura de portos e aeroportos. Não menores as oportunidades existentes nas cidades brasileiras, a migração da população do meio rural para o urbano é tendência histórica que se consolidou entre 1940 e 1980 quando tivemos um aumento da população residente nas cidades de 26,35% para 68,6%, nesse mesmo período a população do Brasil triplicou e a população urbana se multiplica por sete vezes, em

2008 temos 77% da população brasileira vivendo em cidades (numericamente quase igual a população total de 1980).

Tal tendência de urbanização ocorre a partir do fim da segunda guerra mundial, alavancada pela alta natalidade, queda da mortalidade, devida aos avanços sanitários e melhoria geral da qualidade de vida (SANTOS, 2008).

Os municípios brasileiros têm sofrido ao longo do tempo forte pressão por investimentos, que atendam a necessidade de infraestrutura, gerando a qualidade de vida as suas populações. Para que se entenda de maneira ampla o tema é necessário que analisemos os fatos que precedem, bem como as fontes de recurso para que ocorram Projetos, Programas (junção de muitos projetos) e os seus produtos que são as Obras Públicas.

As políticas públicas são respostas dos governos, no sentido de mitigar ou solucionar problemas ou atender demandas da sociedade, em cumprimento aos direitos fundamentais previstos nas Constituições, e são a fonte básica de qualquer ação seja ela imaterial (leis, decretos etc.) ou um serviço oferecido a população (programa, ação de governo etc.). Sendo de vital importância os processos de formação, elaboração, implementação e avaliação delas. Governabilidade e Governança são duas palavras chaves no tema a primeira se refere à capacidade política do governante, em obter apoio das forças sociais e políticas para suas políticas governamentais, a segunda diz respeito à capacidade técnica, financeira e administrativa do Estado para realizar os compromissos assumidos com a sociedade através de planos, programas e ações que gerem resultados efetivos.

Os aspectos de Governabilidade do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (Sorocaba Total) foram detalhados exhaustivamente nos capítulos anteriores deste trabalho. Trataremos agora de focar aspectos da Governança, tratando do tema de forma geral (aplicável a outras situações genéricas) e em particular mostrando como se operacionalizou no programa.

O Estado moderno, de maneira geral, tem se caracterizado por contínua crise de Governança, progressivamente se verifica incapacidade de formular e executar políticas públicas que produzam resultados efetivos, em circunstância de em que as sociais são crescentes, o fenômeno é mundial desde os anos de 1970, e no Brasil se verifica o recrudescimento a partir da década 1990, consequência da Constituição Brasileira de 1988, a qual implementa a busca por maior eficiência, eficácia e efetividade de políticas públicas.

O que se verifica no caso Brasileiro é dificuldade de implementação das reformas previstas por esse novo modelo gerando déficit de competitividade global, e baixas taxas de crescimento econômico, agravados pelos problemas sociais (desemprego, segurança pública deficiente, exclusão social) e de acesso de grande parte da população aos serviços públicos essenciais (saúde e educação), a necessidade cresce e a capacidade financeira e técnica dos Governos decresce com o passar dos anos .

O modelo de planejamento Brasileiro se origina na Constituição de 1988, mais especificamente no artigo 165 que estabelece os instrumentos legais Plano Plurianual (PPA), Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA) (CIVIL, C. P. da R., 2021), até o momento não tivemos por parte do parlamento regulamentação desses instrumentos constitucionais (Lei Complementar), sendo no entanto regidos pelos Decreto Presidencial nº 2829 de 29/10/1998 e a Portaria nº 42 de 14/02/1999 do Ministério de Estado do Orçamento e Gestão que disciplinava a questão a primeira foi recentemente revogada pelo Decreto 10.179 de 18/12/2019, sem qualquer outra normativa que a substitua.

A necessidade dessas três peças orçamentárias ocorre em todas as esferas da Administração Pública (Municipal, Estadual, Federal e Distrito Federal). O Plano Plurianual identifica as prioridades da gestão durante quatro anos, cada novo Governo recebe este plano em vigência, e tem até o dia 31 de agosto do primeiro ano de cada governo para encaminhar um novo, o mesmo deve ser elaborado com participação popular, que uma vez aprovado pelo legislativo passa a vigorar no ano seguinte. A Lei das diretrizes orçamentárias (LDO), que estabelece as prioridades para o ano seguinte, deve ser encaminhada ao legislativo até o dia 15 de cada ano, para que seja votado até 17 de julho, sem essa aprovação não ocorre o recesso parlamentar de meio do ano, essa é uma peça base para a elaboração do orçamento do orçamento.

Com base no PPA e na LDO é elaborada a Lei Orçamentária Anual (LOA) é ela que define a origem, o montante e o destino dos recursos, com uma previsão de receitas, empréstimos e outras fontes a serem arrecadadas durante o ano, constituem o “teto” para as despesas que poderão ser executadas pelo governo, o envio ao legislativo deve ocorrer até o dia 31 de agosto de cada ano, e a discussão e votação deve ocorrer até o dia 22 de dezembro de cada ano.

A utilização de receita pública deve obedecer uma série de normas, com vistas a boa utilização, além dos preceitos constitucionais dispostos no Artigo 37 da

Constituição Federal de 1998 estabelecem que devem ser observadas Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência, dentre deste corpo legal se destaca a Lei Complementar 101 de 4 de maio de 2000, conhecida como Lei da Responsabilidade Fiscal – LRF que visa impor o controle de gastos, da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, condicionando-se os gastos a capacidade de arrecadação de tributos desses entes políticos, a mesma impõe normas de conduta com relação ao orçamento público e pesadas punições a quem a descumprir.

As fontes de recursos são os tributos, impostos, taxas e contribuições; além disso é possível a obtenção de recursos através de empréstimos dos Bancos Públicos e privados e organismos internacionais (BIRD, BID etc., conforme será discriminado a seguir), outra fonte são os títulos públicos que são ofertados ao mercado constituindo outra modalidade de empréstimo usual (CONSULTORIA DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA, 2016).

De acordo com o artigo 212 da Constituição Federal de 1988 os Estado e Municípios devem aplicar, anualmente, no mínimo vinte e cinco por cento da receita resultante de impostos para a manutenção e o desenvolvimento do ensino, e na mesma rubrica a União deve aplicar no mínimo de dezoito por cento. Ainda segundo determina a Constituição Federal de 1998 em seus artigos. 156, 158, e 159, quinze por cento dos impostos arrecadados pelo município, devem ser destinado às ações e serviços de Saúde pública (SERRANO, 2018).

O comprometimento das receitas por gastos obrigatórios diminui a capacidade de investimentos do setor público em Infraestrutura (QUEIROS, 2007). A baixa capacidade de investimento do estado, que a mais de duas décadas se situa em torno de 2% do produto interno bruto (PIB) em infraestrutura, faculta que se recorra a financiamentos para obras públicas e projetos no Brasil, o financiamento governamental no Brasil ocorre em esmagadora maioria pelos bancos estatais alavancados por recursos do Orçamento Geral da União (preponderantemente o BNDES, complementados pela CEF e pelo Banco do Brasil), com aporte de fundos (FI-FGTS e fundos constitucionais) na proporção de 83% de todo o investimento em infraestrutura, os bancos comerciais tem pouca participação pois tem enfoque em operações de curto prazo.

Os investimentos em infraestrutura urbana têm tido expressiva um aumento de participação de instituições de fomento estrangeiras (Banco Mundial, Banco

Interamericano de Desenvolvimento, CAF etc.) com a garantia da União (COSTA; GONZÁLEZ; ALMEIDA, 2014).

Tratando especificamente das operações de crédito externo a entes públicos, os quais necessariamente tem que ter o aval da União, são em verdade linhas de crédito abertas entre o Governo Brasileiro e Bancos Bilaterais e Multilaterais, para atender a si próprio, aos bancos públicos e aos entes subnacionais (estados, municípios e distrito federal), no ano de 2012 possuíamos uma carteira de projetos em execução, financiados por estas entidades, da ordem de US\$ 35 bilhões, sendo o principal destino dos financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o maior tomador de empréstimos junto ao Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) também conhecido como Banco Mundial, e a segunda maior carteira de projetos junto ao Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), com um número muito grande de experiências exitosas.

O relacionamento com essas instituições remonta a década de 1940, sendo o Banco Mundial o pioneiro, financiando o setor de energia. O Brasil foi um dos principais mentores da criação do BID, através da “Operação Pan-Americana” criada pelo presidente Juscelino Kubitscheck, que gerou as bases para a criação desta instituição de desenvolvimento. A relações do Brasil com a CAF é antiga, a instituição foi criada em 1970 como Corporação Andina de Fomento, é hoje denominada Banco de Desenvolvimento da América Latina, a partir de 1995 passou a ter o Brasil como país membro, e hoje temos a condição de acionista majoritário na instituição.

As instituições financeiras acima citadas (BID, BIRD e CAF) são os três bancos mais representativos no financiamento do processo de desenvolvimento do país, com especial destaque para a CAF que no ano de 2019 aprovou operações de crédito no valor de US\$ 13 bilhões para o Brasil, esse valor é maior do que o montante que seus principais concorrentes na região, o BID e o Banco Mundial, eles se comprometeram em fornecer em recursos para o desenvolvimento da América Latina.

A CAF processa as aprovações de empréstimos mais rapidamente do que o BID ou o BIRD, com prazos que variam de três a quatro meses, em média. Essas instituições atuam no espaço de ação da cooperação financeira internacional denominado “financiamento para o desenvolvimento” podendo ser classificados como intermediários financeiros internacionais, cuja propriedade encontra-se compartilhada entre Estados soberanos, que captam recursos no mercado de capitais privados e de fontes oficiais, os direcionando a custos competitivos para o financiamento projetos

públicos e privados nos países mutuários, com baixo retorno financeiro, mas com importantes retornos sociais e econômicos, gerando crescimento econômico equitativo, através do acesso mais competitivo aos mercados internacionais de crédito.

Estas instituições têm características operacionais e de governança próprias, atuando como modelo institucional cujas principais funções são a mobilização de recursos financeiros, apoio e criação de capacidade institucional e transmissão de conhecimento, provisão de bens públicos globais e regionais. Existiam em 2012, a nível mundial, mais de trinta instituições atuando como Bancos Multilaterais de Desenvolvimento (BMD), sendo que a América Latina e Caribe possuem o maior número destas instituições com atuação em sua área (dezenove instituições), sendo onze delas exclusivamente nesta região.

Formam um mercado competitivo (entre si), onde cada uma busca um diferencial com vantagens comparativas, apresentando vantagens substanciais em relação a outras fontes de financiamentos (por exemplo cooperação bilateral e fontes de financiamento públicas e privadas), fornecem recursos financeiros de médio e longo prazo para financiamento de projetos em áreas que proporcionam complementação econômica e produtiva dos respectivos membros.

A estrutura da CAF permite que os países tomadores de financiamentos (mutuários), ou seja, todos os países membros tem acesso as suas linhas de crédito, com maior poder de voto; ao contrário das demais instituições, em outras palavras o formato é de “um clube de mutuários”, onde todos os acionistas são tomadores de empréstimos. O desempenho da CAF chama a atenção, possui capital inferior aos demais organismos (da ordem de US\$ 6,3 bilhões em 2012) e número relativamente pequeno de mutuários (dezoito países), e tem sido capaz de manter um volume aprovações equiparado ao BID (capital de US\$ 116,8 bilhões e 188 países membros), em 2012 a CAF aprovou 170 projetos e o BID 169 projetos.

O que confere a CAF uma característica de agilidade e dinamismo, com um custo administrativo o mais baixo dentre todos (CAF=1%, BID= 6% e BIRD=8%), tais características são essenciais para os entes subnacionais que não possuem muita estrutura para enfrentar pesadas exigências técnicas e burocráticas. A CAF tem sua atuação em escala sub-regional, com baixa complexidade de operações, é focada em investir em infraestrutura viária e urbana, o que explica sua reduzida estrutura administrativa e agilidade de resposta.

Importante observar que os “BMDs” foram tiveram expressiva aprovação de recursos de 1995 a 2010 para bancos de Desenvolvimento principalmente para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o que demonstra que eles estão por trás do financiamento destas entidades aos investimentos os quais tiveram como clientes finais o financiamento das pequenas e médias empresas.

A partir de 2007, por decisão do governo federal os financiamentos dos “BMDs” passaram a ser direcionados a Estados e Municípios. São elementos essenciais e determinantes para obtenção por parte de entes subnacionais de financiamento de bancos multilaterais a capacidade institucional de concepção e execução de projetos, a capacidade de articulação com o governo federal (garantidor da operação) e com as próprias instituições multilaterais, e que a meu ver é a mais importante barreira a obtenção dele, condições financeiras propícias.

Embora os empréstimos dos “BMDs” (BIRD, BID e CAF) se constituam um nicho, por exemplo em 2012 os valores desembolsados por essas instituições correspondam a 6,3% do desembolso do BNDES que atingiu US\$ 80 bilhões, desempenham importante papel na geração de conhecimento, e de associação ao governo na definição de áreas e formas de atuação que exploram vantagens comparativas e geram projetos de alto valor agregado, notadamente nos entes subnacionais (COSTA; GONZÁLEZ; ALMEIDA, 2014).

A atuação do Governo Federal na seleção dos projetos elegíveis ao Financiamento Internacional se dá através de um mecanismo de apresentação e seleção de projetos, em seu formato mais recente (2019) ao Ministério da Economia através das Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais e da Secretaria de Assuntos Econômicos Internacionais (SEAIN) que com seu Comitê de Financiamentos Externos (COFIEEX) examina e autoriza a preparação de programas/projetos do setor público com apoio de natureza financeira de fontes externas, em especial a municípios (objeto desta dissertação), dentre outros entes públicos. Da estrutura do Ministério da Economia a COFIEEX é presidida pelo Secretário Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, exerce a função de Secretário-Executivo da COFIEEX o Secretário de Assuntos Econômicos Internacionais, também a compõem o Secretário de Orçamento Federal, o Secretário do Tesouro Nacional, o Secretário de Política Econômica, o Secretário de Avaliação de Políticas Públicas, Planejamento, Energia e Loteria, o Secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura; do Ministério das Relações Exteriores o Secretário

de Política Externa Comercial e Econômica; e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), como órgão consultivo.

Ao COFIEX cabe definir anualmente por meio de resolução, as áreas estratégicas para fins de financiamento de fontes externas, observar o limite global de financiamentos externos, observar o limite de concessão de garantia da União para operações de crédito estabelecido pelo Senado Federal e estabelecer critérios técnicos para avaliação das propostas. A autorização para preparação de programas/projetos das operações de crédito deve obedecer os requisitos de avaliação favorável pela Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Economia (STN/ME) quanto a capacidade de pagamento e trajetória do endividamento, cumprimento de contratos de renegociação de dívidas entre o proponente mutuário e a União, e ao programa de ajuste fiscal a ele associado; também é necessária a avaliação favorável por parte da SEAIN quanto a aspectos técnicos e operacionais do programa/projeto.

As limitações atuais para municípios são ter população superior a cem mil (100.000) habitantes, contrapartida de pelo menos 20% do programa/projeto a ser financiado, sendo que a contrapartida não pode ser composta por gastos com juros, comissões ou outros encargos decorrentes do financiamento. A análise de pleitos pelo COFIEX ocorre através de cinco critérios o nível de endividamento (STN/ME), aspectos técnicos e operacionais e enquadramento nas prioridades setoriais (SEAIN/ME) e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) beneficiando comunidades com menor índice.

Esses critérios classificam os programas / projetos pois existem limites totais de financiamento estabelecidos para cada reunião do COFIEX. A essa análise precede, o contato com a instituição multilateral e uma carta de interesse entre as partes no sentido do financiamento, após deve se efetuar o preenchimento de carta consulta, pela internet no Sistema de Gerenciamento Integrado da SAIN-SIGS (<http://www.sigs.planejamento.gov.br/sigs>) devendo ser assinado digitalmente pela autoridade máxima do ente solicitante (no caso de Município os Prefeitos). A etapa seguinte é o convite por parte da Secretaria Executiva do COFIEX para uma apresentação ao GTEC, na qual serão convidados a participar os ministérios ou órgão setorial ao qual as ações previstas estejam afetas, sendo o convite extensivo ao acompanhamento do programa/projeto na fase de preparação.

É necessário que qualquer projeto/programa a ser apreciado tenha sua inclusão confirmada na Lei Orçamentária Anual (LOA) do solicitante. A aprovação do pleito ocorre por unanimidade dos membros do COFLEX, e geram resoluções com validade de 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser prorrogados por mais 12 (doze) meses a pedido formal.

Após essa aprovação, se sucedem missões técnicas do agente financiador com o objetivo de preparar o projeto/programa. Concluída a preparação o agente financiador elabora as minutas contratuais que são encaminhadas a SEAIN/ME que as distribui à STN/ME e a PGFN/ME e ao mutuário. É necessário, em seguida, que o município abra processo junto a Coordenação-Geral de Operações de Crédito de Estados e Municípios da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Economia – COPEM/STN/ME, com lei autorizativa por parte do legislativo para se contrair o empréstimo (ECONOMIA, 2019).

A etapa seguinte de envio de contrato negociação somente ocorre com um aval da COPEM e com o atendimento de regularidade de uma quantidade muito grande de documentos indicados no Manual de Instruções de Pleitos (MIP) obtido em <http://conteudo.tesouro.gov.br/manuais/mip>, este trabalho não objetiva substituir esse documento extenso e bem elaborado, nossa contribuição ao Município ou Estado quem busquem financiamento internacional, pela experiência prática, é que a análise se dá pela totalidade dos documentos, e todos eles devem estar válidos no momento da análise, qualquer um fora de validade, implica em reenvio de todos, e nova etapa análise, também é mister alertar que as certidões de cumprimento dos limites de gastos mínimos de saúde e educação deve ser emitida pelo competente Tribunal de Contas, que muitas vezes não efetuou ainda essa análise, no momento da solicitação, o que é um grande complicador.

A etapa inicial da análise é a verificação de limites para financiamento, que trataremos de forma resumida em capítulo seguinte, o sistema atualmente é quase totalmente “on-line” pelo Sistema de Análise da Dívida Pública, Operações de Crédito e Garantias da União, Estados e Municípios (SADIPEM) disponível em <https://sadipem.tesouro.gov.br>, o que foi uma grande evolução, a época da apreciação de limites do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba, os documentos eram enviados ao STN no formato físico, a verificação é bem rigorosa, incorrendo o funcionário público que a autorizar sem as devidas garantias penas diversas, até de prisão, aplicável também ao solicitante.

A garantia dada pela União ao empréstimo deve corresponder contragarantia a ser oferecida formalmente pelo contratante do empréstimo através de vinculação de receitas diretamente arrecadadas e provenientes de transferências constitucionais, com poderes para o garantidor retê-las e empregar o valor na liquidação de dívida vencida. (BRASIL, 2017).

Uma vez atendidas as verificações no âmbito da COPEM/STN/ME é marcada a pré-negociação para análise e discussão das minutas contratuais, a qual se dá com representantes (da área técnica e procurador jurídico com poderes para representar o ente) do mutuário (Município, Estado ou Distrito Federal), da STN/ME e da PGFN/ME, define-se nela a posição da delegação brasileira nas negociações com o agente financiador. A experiência prática obtida com o Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba é que esses contratos são bastante padronizados, as variações são pequenas nuances, como a cláusula que solicitamos de reconhecimento dos gastos efetuados no Programa a partir da aprovação do COFLEX, o que permitiu no caso em questão um razoável reembolso em valores no primeiro desembolso (a cláusula permitia até vinte por cento do valor total do contrato) e o reconhecimento de contrapartidas efetuadas no período.

A negociação ocorre entre os participantes da pré-negociação e os representantes da instituição multilateral (agente financiador). Ao se chegar a essa fase, já temos um panorama bem definido, normalmente em um período se resolve essa formalidade. Etapa seguinte o contrato é enviado a diretoria do agente financiador que o aprova. Nova verificação do STN/ME, que verifica documentação em dia do município, parecer jurídico e o credenciamento no Registro de Operações Financeiras (ROF) junto ao Banco Central do Brasil (BACEN), o processo segue a PGFN/ME que emite parecer e elabora a Exposição de Motivos do Ministro da Fazenda ao Presidente da República, solicitando o envio de mensagem ao Senado Federal, com vistas à autorização de contratação e à concessão de Garantia da União (ECONOMIA, 2019).

Uma vez aprovado no Senado Federal, agenda-se a assinatura do contrato, que pode ser na cidade do tomador do empréstimo ou em Brasília/DF, assinam o contrato a autoridade máxima do ente tomador do empréstimo (no caso de Município o Prefeito), um (a) Procurador (a) da República assina o contrato de garantia da União, e o (a) representante da instituição multilateral no Brasil. Uma vez assinado o contrato, inicia-se o período de carência (4 anos no caso do Programa Ambiental e de

Integração Social de Sorocaba) para a execução das obras, nesse período de desembolso os pagamentos devidos pelo Município são somente os custos da Avaliação (parcela única, no caso do Programa em estudo foi de R\$ 15.000,00 quinze mil dólares), os juros sobre os valores já recebido (London Interbank Offered Rate (Libor) + 0,9% ao ano no caso do Programa em estudo) e comissão de compromisso sobre os valores disponibilizados mas ainda não utilizados (0,55% ao ano no caso do Programa em estudo), o contrato total teve prazo de 10 anos (4 anos de desembolso e carência e 6 anos de pagamentos semestrais, sendo a primeira parcela vencida 6 meses após o período de carência), o empréstimo do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba já foi integralmente pago pelo Município, a época em que se realiza este trabalho.

2.3 Fontes de Crédito Externo

Dentre as fontes citadas abaixo, as três primeiras concentram a maioria dos negócios com o Brasil, com um empate técnico entre a CAF e o BID, no número de projetos aprovados, e com uma vantagem da primeira em função da agilidade mostrada na análise, estruturação e aprovação de projetos/programas, com uma estrutura administrativa bastante enxuta (COSTA; GONZÁLES; ALMEIDA, 2014).

Conhecendo melhor a CAF, ou seja, os projetos mais relevantes da atuação no Brasil, o financiamento do Gasoduto Brasil-Bolívia (3.150 Km de extensão) aprovado em novembro de 1998, entrou em operação parcial em 1999 e teve financiamento parcial da CAF, marcante a atuação da instituição multilateral nos municípios brasileiros, a operação de empréstimo para Sorocaba foi a terceira cidade Brasileira a obter empréstimo para municípios dentro do Programa de Apoio a Municípios (PRAM), a ele se seguiram na mesma modalidade, para as cidades de Caxias do Sul/RS e Manaus/AM (2008), um número muito grande de municípios brasileiros já usufruiu dessa linha de crédito.

1- CAF – Banco de Desenvolvimento da América Latina

Instituição Financeira Multilateral que apoia, entre outras, atividades que geram crescimento econômico e integração regional. Com abrangência dos setores públicos e privados de seus países membros. Oferece empréstimos, financiamento estruturado, assessoria financeira, garantias, avais, participação acionária, cooperação técnica e linhas de crédito.

Apoia em especial o setor de infraestrutura, tais como transportes, telecomunicações, rodovias, geração e transmissão de energia, saneamento ambiental, água etc.

Site na internet: <http://www.caf.com>

Escritório no Brasil: SAF/Sul Quadra 2 Lote 4 Bloco D Edifício Via Esplanada, Sala 404 – Brasília – DF – 70.070-600

Telefone: (61) 2191-8600

2- BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

Instituição financeira multilateral que apoia o desenvolvimento econômico, social e institucional da América Latina e Caribe, com ênfase na integração regional. Com abrangência dos setores públicos e privado, possui três instituições:

- BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento: Fornece empréstimos a instituições públicas com garantia soberana (dos Governos Nacionais do país do tomador do empréstimo), e projetos do setor privado com enfoque em infraestrutura e desenvolvimento do mercado de capitais.

- CII - Corporação Interamericana de Investimentos: Efetua empréstimos e participação acionária para estabelecimento, ampliação e modernização de empresas privadas, preferencialmente pequenas e médias.

- FUMIN - Fundo Multilateral de Investimentos: Fundo que atua como laboratório para o desenvolvimento, através de experimento, empreendendo e assumindo riscos, para apoiar modelos de sucesso de micro e pequenas empresas, através de indicadores de resultado e compartilhamento do conhecimento.

Site na internet: <http://www.iadb.org>

Escritório no Brasil: Setor de Embaixadas Norte - Quadra 802, Conjunto F - Lote 39 - Asa Norte –Brasília - D.F - Brasil. - 70800-400.

Telefone: (61) 3317-4200

3- BM – Banco Mundial

Instituição financeira multilateral que apoia o desenvolvimento econômico, social e institucional a nível mundial. Apoia áreas como educação, saúde, administração pública, infraestrutura, desenvolvimento financeiro e do setor privado em agricultura, meio ambiente e recursos naturais.

Possui quatro agências:

- BIRD – Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento: Fornece empréstimos e cooperação técnica a países membros elegíveis.
- IDA – Associação de Internacional de Desenvolvimento: Fornece empréstimos em termos altamente concessionais e doações para países membros menos desenvolvidos.
- IFC – Corporação Internacional de Financiamento : Fornece empréstimos, participação acionária e assistência técnica para o setor privado de países em desenvolvimento.
- MIGA – Agência Multilateral de Garantias de Investimento: Fornece garantias para investidores de países em desenvolvimento contra perdas causadas por riscos não comerciais.

Site na internet: www.worldbank.org

Escritório no Brasil: SCN Quadra 02, Ed. Corporate Financial Center, Cj. 702/703 – Brasília - DF – 70.712-900.

Telefone: (61) 3329-1000

- 4- FONPLATA - Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
Instituição financeira multilateral composta pelo Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai busca reduzir as disparidades socioeconômicas e promover complementaridade e sinergia de esforços das instituições de desenvolvimento. Apoia áreas como transporte, logística, desenvolvimento produtivo, meio ambiente, água, saneamento, desenvolvimento urbano, saúde e educação.

Site na internet: www.fonplata.org

Sede: Avenida San Martín, 155 – Equipetrol – Santa Cruz de la Sierra – Bolívia

Telefone: (591 3) 315-9400

- 5- KFW - KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU

Banco de Fomento do Governo Alemão para a economia alemã e apoio a países em desenvolvimento. Propicia cooperação bilateral, a partir de recursos do Tesouro Alemão para empréstimos e contribuições financeiras a fundo perdido para países em desenvolvimento. Apoia áreas como

infraestrutura econômica e social, setores industrial e agropecuário, projetos de conservação do meio ambiente e dos recursos naturais, pequenas e médias empresas e financiamento de estudos e serviços.

Site na internet: <http://www.kfw.de/EN>

Escritório no Brasil: SCN Quadra 1, Brasília Trade Center, Sala 1706, 70.711-902, Brasília

Telefone: 61 3328-0049

6- AFD - Agência Francesa de Desenvolvimento

Instituição financeira pública francesa que apoia o crescimento econômico, a proteção ao meio ambiente e a melhoria de qualidade de vida das populações. Sua atuação se dá através de empréstimos a governos e entidades privadas, subvenções a programas/projetos de alto impacto sem rentabilidade imediata aptos a captação de empréstimos, garantias para incentivar instituições bancárias a conceder empréstimos a pequenas e médias empresas, tem participação em fundos próprios geridos pela PROPAECO (Sociedade para promoção e participação na cooperação econômica) que financia o setor privado, também oferece assistência técnica, para o melhor desempenho dos projetos financiados.

Site na internet: <http://www.afd.fr>

Escritório no Brasil: Setor Comercial Sul (SCS), Quadra 09 – lote C - S/N – Bloco A – Torre C – Sala 1103. Edifício Parque Cidade Corporate, Brasília, Distrito Federal. CEP:70308200

Telefone: 61 3322-4320

e-mail: afdbrasilia@afd.fr

7- FIDA - Fundo Internacional para o Desenvolvimento da Agricultura

Agência das Nações Unidas que mobiliza recursos financeiros para o incremento da produção agrícola dos países em desenvolvimento, com enfoque nos pequenos produtores rurais, trabalhadores sem terra e população rural pobre em geral. Especificamente busca combater à fome e a pobreza rural nos países em desenvolvimento, através do financiamento de programas/projetos com o objetivo de aumentar a renda dessas populações. Atua em desenvolvimento agrícola, infraestrutura rural,

pecuária, treinamento e capacitação institucional, além de serviços financeiros, armazenagem, processamento e venda de alimentos e tem forte atuação no desenvolvimento de pequenas e médias empresas.

Escritório no Brasil: rio Conjunto das Nações Unidas, Praça Municipal Thomé de Souza - Salvador – Bahia – Brasil - 40.020-010

Site na internet: <http://www.ifad.org>

Telefone: (71) 3183-5721

8- JICA - Agência de Cooperação Internacional do Japão

Órgão do Governo Japonês, provém Assistência Oficial para o Desenvolvimento e estabilidade econômica dos países em desenvolvimento para a paz e desenvolvimento no mundo. Oferece empréstimos e cooperação técnica sua atuação é nas áreas de mobilidade, saneamento, infraestrutura, prevenção de desastres e meio ambiente.

Escritório no Brasil: N Quadra 2, Bloco A, Ed. Corporate Financial Center, 4ºAndar, Sala 402 – Brasília – DF – Brasil - 70712-900

Site na internet: <https://www.jica.go.jp/brazil/portuguese/office/>

Telefone: 61 3321-6465 - Fax: 61 3321-7565

e-mail: br_oso_rep@jica.go.jp

9- NDB – New Development Bank

Instituição Multilateral composta por Brasil, Rússia, Índia , China e África do Sul (BRICS) que financia projetos de Infraestrutura e Desenvolvimento Sustentável em seus membros, e em países em desenvolvimento. Atua em promoção do desenvolvimento dos países membros, apoio ao crescimento econômico e promoção da competitividade, criação de empregos através de compartilhamento de conhecimentos entre países em desenvolvimento, oferece assistência técnica para programas/projetos por eles financiados.

Site na internet: <https://www.ndb.int/>

Sede: 32-36 Floors, BRICS Tower - 333 Lujiazui Ring Road, Pudong Area Shanghai – CHINA - 20.0120

10- GEF - Global Environment Facility

Fundo Global para o Meio Ambiente é uma organização financeira independente formada por 183 países, atua como agente catalizador na melhoria do meio ambiente mundial, apoiando atividades relacionadas a biodiversidade, degradação do solo e mudanças climáticas.

Site na internet: <https://www.thegef.org>

Sede: 1899 Pennsylvania Ave NW, Washington, DC 20006, EUA

11- BEI - Banco Europeu de Investimentos

Instituição vinculada aos países da União Europeia atua para melhorar o potencial da Europa em termos de empregos e crescimento, apoia ações para atenuar as alterações climáticas e promove as políticas europeias no exterior. Oferece empréstimo a clientes grandes e pequenos para apoiar o crescimento e emprego, também oferece os mesmos para clientes que se disponham a investir (contrapartida).

Sites na internet: <http://www.europa.eu>

<http://www.eib.org>

Endereço: 98-100 boulevard Konrad Adenaver, L – 2950 Luxemburg

Telefone: +35243791

2.4 Crédito Externo, condições necessárias, custo e demais condições

O crédito externo para entes público em regra tem a garantia da União, e para que ela ocorra além da autorização formal do Senado Federal, a legislação vigente estabelece limites de endividamento, através do inciso II do artigo 167 da Constituição federal, a qual proíbe a realização de operações de crédito que excedam as despesas de capital (CIVIL, 2021), é denominada regra de ouro, e cuja verificação acontece através do Pedido para Verificação de Limites, conforme critérios definidos no § 3º da Lei de Responsabilidade Fiscal, que estabelece a necessidade de pareceres de órgãos técnicos e jurídicos, demonstrando a relação custo-benefício, o interesse social e econômico da operação e a necessidade de expressa autorização (legislativa) e previsão na lei orçamentária (CIVIL, 2021); em concordância com a Resolução

43/2001 do Senado Federal que disciplina para os entes subnacionais, o que é dívida pública, em seus parâmetros mobiliária, consolidada líquida e define o que é operação de crédito e operações que se equiparam a ela (FEDERAL, 2021), para verificar o cumprimento das obrigações citadas a análise é baseada na dívida atual e futura, capacidade de endividamento e de pagamento, e documentação diversa como se verá a seguir.

A verificação desse pedido se efetua, desde fevereiro de 2017, através de envio de documentos eletrônicos integrados ou anexados, através de um sistema intitulado Sistema de Análise da Dívida Pública, Operações de Crédito e Garantias da União, Estados e Municípios – SADIPEM, o qual integra ações da STN/ME e Instituição Financeira, informando com consulta o estado do trâmite, os documentos necessários a serem anexados ao sistema são relatórios fiscais consolidados, atestados de tribunais e contas, etc. os quais podem ser detalhadamente consultados no Manual para Instrução de Pleitos (MIP) editado pelo Ministério da Economia, cuja última edição se deu em 15/07/2021, e que é continuamente reeditado com evoluções.

O que o sistema faz é automatizar o preenchimento e tramite do Pedido de Verificação de limites (PVL) (BRASIL, 2017). A época do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (Sorocaba Total) o trâmite era todo físico, por meio de documentos enviados pelo Correio, ou protocolados diretamente no à época Ministério da Fazenda, se a época da análise, qualquer das certidões estivesse vencida, a documentação como um todo era dada como inapta, com a necessidade de protocolo de nova documentação completa; com o acúmulo de tarefas do Ministério, contava-se bastante com a sorte, para que a conclusão do processo não fosse postergada por longo prazo, fato que não acontece no atual sistema, que de maneira mais racional e aproveitando os recursos tecnológicos disponíveis, facilita o processo para todos os envolvidos (BRASIL, 2017).

2.4.1 Regra de Ouro

A regra de Ouro Brasileira está claramente inscrita na Constituição Federal de 1988 e proíbe que os governos nos âmbitos Federal, Estadual e Municipal realizem operações de créditos que excedam o montante de suas despesas de capital, trata-se de dispositivo inspirado em normas internacionais, como exemplo a Alemanha adotou a mesma entre os anos de 1969 e 2009. O objetivo desta regra é evitar que

despesas correntes sejam suportadas por operações de crédito, estabelecendo um orçamento dual separando os gastos de capital dos gastos correntes, tem por motivação estabelecer um controle rígido para o orçamento corrente que se pretende esteja equilibrado enquanto prove flexibilidade para execução de investimentos que gerem benefícios duradores e reforcem o patrimônio público.

A seguir se explica de forma simplificada o conceito da restrição orçamentária que define a variação no endividamento público, pode-se dizer que a variação do endividamento público (ΔD) é igual à soma do déficit primário (DP), que corresponde à diferença entre as receitas e despesas primárias (não financeiras), somadas aos juros da dívida pública (J = despesa financeira) e reduzida das receitas financeiras (RF), portanto: $\Delta D = DP + J - RF$.

A base da restrição é simples, se as receitas públicas não cobrem as despesas totais (primárias ou financeiras), o governo está em déficit, a ser coberto por novas operações de crédito, o contrário é o superávit, que propicia redução de endividamento.

Para um melhor entendimento do tema devemos saber que despesas públicas correntes são aquelas que não contribuem para a aquisição de bens de capital, as de capital como o próprio nome, adquirem bens de capital como exemplo destas execuções de obras, aquisição de equipamentos etc. e geram como contrapartida um ativo fixo no patrimônio público, ao contrário as despesas correntes reduzem o patrimônio líquido do setor público.

Mais alguns conceitos são necessários para a compreensão da lógica da regra de ouro, o déficit corrente (DC) que é a soma do déficit primário (DP) mais juros (J) da qual se deduz os investimentos públicos (I) e as despesas primárias de capital (DK), a fórmula obtida é: $DC = DP + J - I - DK$, um valor positivo indica orçamento deficitário, o valor nulo equilíbrio e o valor negativo superavitário.

Em resumo a regra de ouro brasileira proíbe novas operações de crédito que excedam estas despesas de capital, as quais são bastante abrangentes levando em conta o investimento público (I), as despesas primárias de capital (DK), as despesas financeiras com empréstimos (DF) e a atualização monetária do principal da dívida pública (AM), a restrição pode ser representada como: $\Delta D \leq I + DK + DF + AM$, a qual também se aplica sobre o déficit corrente da seguinte forma: $DC \leq RF + DF + AM$. A expressão que resume a regra de ouro é $DP + J - I - DK \leq RF + DF + AM$ (ECONOMIA, 2019).

Utilizando a fonte oficial do Manual para Instrução de Pleitos (MIP), regulamentado pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN), que estabelece os procedimentos de instrução dos pedidos de análise dirigidos ao Ministério da Economia (ME) (verificação de limites e condições e análise da concessão de garantia), tem-se que a regra de ouro é verificada separadamente no exercício anterior e no corrente, da seguinte forma no anterior são analisadas as receitas de operações de crédito nele realizadas e as despesas de capital nele executadas, no corrente as receitas de operações de crédito e as despesas de capital constantes da lei orçamentária.

2.4.2 Endividamento Público, Contrapartidas e planos de pagamentos

O financiamento externo tem sido importante para o Brasil, tendo claramente duas grandes finalidades a primeira em situação de crise econômica do país (1999 e 2004), momentos em que ocorreu a contratação de empréstimos de caráter programático, de valores altos e rápido desembolso, que objetivavam suprir o país de recursos financeiros para o fechamento de contras do balanço de pagamentos, o que provocou limitação de recursos, em função da exposição dos bancos e relativa escassez de recursos dos organismos internacionais, com o ajuste de nossa economia, os fluxos de financiamento cresceram de maneira consistente, sendo a partir de 2007 direcionados a estados e municípios ocorrendo majoritariamente uma segunda e até hoje preponderante finalidade que é a utilização na área de infraestrutura física, esta modalidade é uma política deliberada do governo federal, como resposta a pressão dos entes federados (COSTA; GONZÁLEZ; ALMEIDA, 2014).

Para um melhor entendimento do tema, é importante saber que e existe a nível mundial o Sistema de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (SCID), o qual propicia recursos para o desenvolvimento dos povos, esse conceito (o que é desenvolvimento) tem evoluído ao longo dos anos, e se manifesta através de exigência dos credores a concessão, temos um histórico das últimas duas décadas nas quais se buscam agendas comuns de desenvolvimento, inicialmente através dos objetivos do milênio (estabelecidos no ano 2000) e posteriormente substituídos a partir de 2015 pelos objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), os quais são

popularmente conhecidos como Agenda 2030, que defende uma maior participação dos entes subnacionais.

Esta modalidade tem sua origem no momento imediatamente após a Segunda Guerra Mundial (Tratado de Bretton Woods de julho/1944) com a criação do Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e do Fundo Monetário Internacional (FMI).

Outra forma de Cooperação Internacional é a Ajuda oficial ao desenvolvimento (AOD) que efetua a transferência de recursos de origem pública de países doadores, a qual se dá por transferência direta através de Agências Oficiais de Cooperação, via Instituições Bilaterais ou multilaterais e através de Instituições não Governamentais em favor de países em desenvolvimento. Esta última modalidade tem sua origem formal na Resolução 2.626/1970, da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, pela qual os países signatários se comprometem a destinar 0,7% do PIB para a Ajuda oficial ao Desenvolvimento, a AOD é chamada de Política Social de Aspecto Global, promovendo a paz e a prosperidade e propiciando relações diplomáticas mais fluídas entre os povos.

Quando operacionalizado através de organismos bilaterais ou multilaterais é oferecido através das modalidades de Ajuda Financeira através de Doação (“Grants”) ou empréstimos (“Loans”) os quais tem juros e demais obrigações financeiras, com intervalo para o reembolso final e período de carências mais favoráveis do que os oferecidos pelo mercado financeiro internacional, outra modalidade é a ajuda técnica na qual se faz a transferência de conhecimentos técnicos. É importante observar que normalmente os empréstimos são mesclados com ajuda financeira.

Importante frisar que a imensa maioria dos empréstimos tem contrapartida financeira (a exceção ocorre com operações puramente financeiras), a qual se define como sendo o valor que o mutuário se compromete a investir no projeto ou programa. Os empréstimos têm como moeda base em todo o seu percurso do Dólar dos Estados Unidos da América (ECONOMIA, 2019).

A contrapartida está normalmente ligada a agenda buscada pela instituição multilateral, que como explanado tem evoluído bastante, e também custos diversos de responsabilidade direta do Município, no caso do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba, cujo contrato foi assinado em 2008, tem como contrapartida obrigatória a construção de Áreas Recreativas (Parques), os Estudos e a Gestão necessários, as desapropriações, a fiscalização de obras, uma parte das

obras civis, os imprevistos, os impostos, juros e demais encargos do contrato, sendo que os gastos elegíveis são considerados a partir da data de 7 de dezembro de 2006 (data de aprovação da preparação do Programa pela Comissão de Financiamentos Externos –COFLEX), o que permitiu a consideração de uma série de ações que haviam ocorrido, dentro do contexto do programa, até a data de assinatura do contrato.

No contrato do programa em análise o valor do empréstimo de US\$ 42.790.000,00 (Quarenta e Dois Milhões Setecentos e Noventa Mil Dólares Americanos) foi o mesmo da contrapartida. A contrapartida a época da obtenção do financiamento era usualmente de 50% do valor total do projeto/programa e poderia incluir juros e despesa financeiras do contrato (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2005), a determinação mais recente é de que a contrapartida mínima seja de 20% do valor total do programa/projeto objeto de financiamento, sendo que não podem compor a mesma gastos com juros, comissões ou outros encargos do financiamento, e a contrapartida continua sendo admitida a partir da data de publicação da resolução COFLEX autorizando a preparação do programa/Projeto (ECONOMIA, 2019).

Um resumo do empréstimo do Programa ambiental e de Integração Social de Sorocaba foi contratado junto a Corporação Andina de Fomento, teve empréstimo no valor de US\$ 42.790.000,00 (Quarenta e dois milhões Setecentos e Noventa Mil Dólares dos Estados Unidos da América), e no mínimo igual valor de contrapartida, com prazo de vigência de 10 (dez) anos da assinatura, com carência de 4 (quatro) anos (período previsto das obras), com um acréscimo de seis meses para o vencimento da primeira parcela do pagamento da amortização do empréstimo.

Durante o período de carência o “Município” pagou somente os juros pactuados à “Corporação”. Foi ainda cobrado em parcela única o valor de US\$ 15.000,00 referente ao custo de Avaliação Técnica e a Comissão de Financiamento de zero vírgula cinquenta e cinco por cento (0,55%), do montante do empréstimo pela outorga do empréstimo. Os juros foram semestrais sobre os saldos devedores do principal do empréstimo à taxa anual variável resultante da soma da taxa LIBOR para empréstimos a seis (6) meses aplicável ao período de juros, mais a margem de zero vírgula noventa por cento (0,90%). Libor Significa a taxa interbancária de Juros, em qualquer período de juros, sobre empréstimos definidos em Dólares dos Estados Unidos da América, no período de 6 meses, determinado pela British Bankers Association (BBA) e publicada pela Reuters em sua página LIBOR01, pela Bloomberg em sua página “BBAM”, ou por qualquer outro sistema de informação de reputação

internacional similar e que realize a prestação de serviços de informação de taxas correspondentes, expressa como taxa anual às 11h de Londres, Inglaterra, e com 2 (dois) dias úteis anteriores ao início do período de juros.

Sobre os saldos não desembolsados do empréstimo o município pagou uma Comissão de Compromisso no valor de zero vinte e cinco por cento (0,25%) anual, o pagamento ocorreu a cada período semestral, sendo devida a partir do vencimento do primeiro semestre de vigência do contrato até o desembolso da totalidade do empréstimo (FOMENTO, 2008).

O pagamento do principal da dívida ocorreu entre o segundo semestre de 2013 até o segundo semestre de 2018, momento em que a dívida foi integralmente paga.

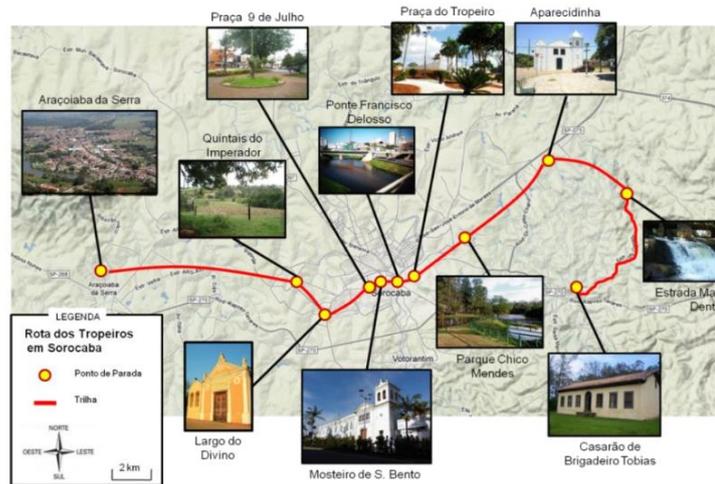
O programa que sucedeu ao presente foi o Programa Ambiental e de Otimização Viária do Município de Sorocaba com empréstimo no valor de US\$ 70.000.000,00 (Setenta milhões de dólares americanos) com igual contrapartida, celebrado entre a Corporação Andina de Fomento e o Município de Sorocaba em 09 de Outubro de 2018, tem prazo de 12 (doze anos), com carência de 4 anos, as condições pactuadas são de Juros de 1,75% + Libor 6 meses , comissão de compromisso de 0,35%, comissão de financiamento de 0,65% e custo de avaliação de US\$ 50.000,00.

O mesmo encontra-se em execução com prazo para conclusão até outubro de 2022, as demais condições contratuais são bastante similares as do contrato anterior, com exceção do reconhecimento de gastos que no anterior contemplava o período desde a aprovação pela COFIEX, e neste a aprovação da operação pela CAF.

Com base no sistema do Tesouro Nacional de Análise da Dívida Pública, Operações de Crédito e Garantias da União, Estados e Municípios e focando nele unicamente os municípios, verificamos que todos os contratos da CAF estão atrelados a Libor 6 meses, e a taxa de juros varia de 0,9% do Programa em análise até 2,65% aplicada ao município de Fortaleza/CE em contrato assinado em 14/05/2012. Os prazos totais de contrato variam de 10 anos (caso em estudo) com carência de 4 anos a 18 anos (caso de Santo André com o Programa Sanear Santo André -SANEASA) que tem carência de 5 anos (ECONOMIA, 2021).

Em termos de estrutura urbana a cidade foi se expandindo, em um formato diferenciado das demais cidades do país, nelas se notava o ajuntamento em torno das igrejas, Sorocaba se expandiu em torno de eixos comerciais inicialmente ligados ao caminho dos tropeiros (MATTOS, 2017), conforme mapa abaixo, que mostra com fotos e nomenclaturas modernas este trajeto.

Figura 4: O Caminho das Tropas nas Ruas de Sorocaba



Fonte: (MACHADO-HESS, 2012 ,p.53)

Com alguma concomitância com o ciclo da “Feira de Muares” ocorre o ciclo algodoeiro deflagrado pela necessidade das Indústrias têxteis Europeias, de buscar alternativas de fornecimento, em função da indisponibilidade de seu principal abastecedor, pela guerra civil nos Estados Unidos da América (Guerra da Secessão 1861-1865), tendo se iniciado em 1860, perdurou até 1877, e motivou a construção da Estrada de Ferro Sorocabana (Fundada em 1872 e entrou em operação em 1875), ligando a cidade a São Paulo e por meio de outra ferrovia já existente ao Porto de Santos (Aldrighi e Saes, 2005). Digna de nota e com especial destaque a industrialização da cidade iniciada nos idos de 1850 através da tecelagem da seda (PORTO, 2014), posteriormente com o ciclo do algodão propiciou que a partir de 1864 iniciassem atividades as indústrias têxteis (ALMEIDA, 1968a), um grande número de fábricas têxteis aqui se instalam em 1881 a Fábrica Nossa Senhora da Ponte, 1890 – Fábrica de Tecidos Votorantim (o desmembramento da Cidade de Votorantim ocorreu em 1963), em 1896 as Fábricas Santa Rosália e Santa Maria. Temos neste momento uma cidade que se desenvolve, com comércio e serviços ativos, e com industrialização crescente.

Em um parágrafo se descreve a cidade em 1893:

Sorocaba deve lembrar-se de que não é mais a Sorocaba dos tempos passados; deve bem considerar que, só no seu perímetro, agazalha actualmente talvez mais de dez mil almas, e que, além das muitas industrias que progridem e florescem no seu seio, o sibilar da locomotiva que a visita diariamente, ha dezoito annos, lhe grita varias vezes ao dia: Avante!” (LOPES PINHEIRO DE CARVALHO, 2004)

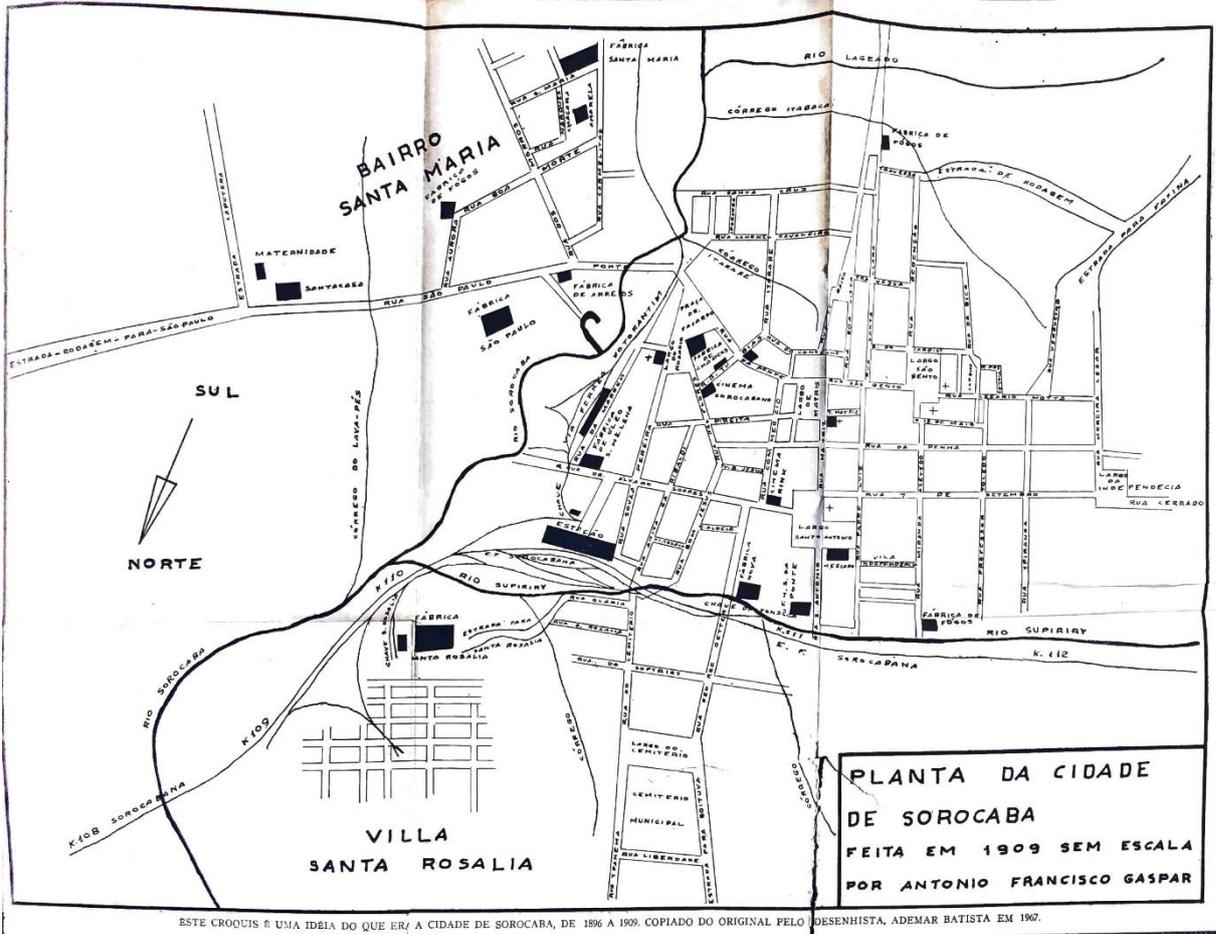
O ciclo de desenvolvimento se acelera com a construção da Usina Hidrelétrica junto a Cachoeira de Itupararanga, obra iniciada em 1905 e concluída em 1912, pelo Grupo Light, que encampou a empresa de eletricidade local, comprou o Banco União e criou a empresa São Paulo Electric Company Limited, que também instalou e operou o sistema de bondes da cidade (PINHEIRO, 2006).

Estavam aí bem delineadas as linhas mestras de desenvolvimento da cidade, comércio e indústria, as quais perduram até os dias atuais. Essa conjunção de fatores leva a um expressivo aumento populacional ao longo dos anos, e necessidade de ordenamento urbano, os núcleos habitacionais passam a gravitar em torno das indústrias instaladas no município, através das vilas operárias. Destacam-se também os expressivos investimentos efetuados em mobilidade, distribuição hídrica, saneamento básico, energia e na melhoria do arruamento (LEITE, 2017).

Tais esforços de organização urbana incipiente culminam com o Plano de Desenvolvimento Urbano de 1914 (Lei 119 de 2014), que divide a cidade em três Zonas (A, B e Invisíveis), sendo a primeira o que hoje consideramos o centro histórico, a segunda nos limites do desenvolvimento da cidade, naquele momento; sendo que ambas se enquadravam no que poderíamos considerar área urbana de Sorocaba, no início do século XIX, a última não era considerada parte integrante do espaço urbano.

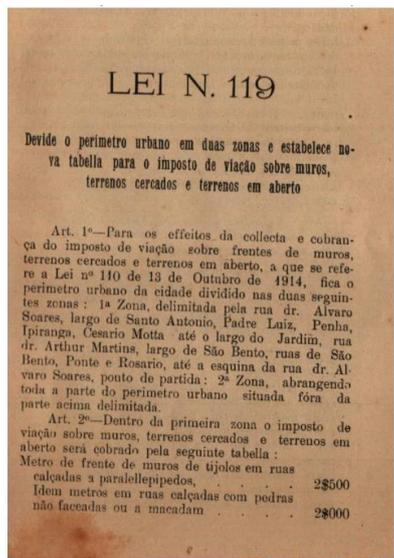
O mapa abaixo compreende as Zonas A e B, e a lei delimita as zonas.

Figura 5: Mapa da Cidade de Sorocaba em 1909



Fonte: (GAPAR, 1967)

Figura 6: Divisão do Perímetro Urbano (Lei 119/2014)



Fonte: Codificação das Leis da Camara Municipal de Sorocaba (1914-1915), p.126.

A lei 119/2014 se constitui em um primeiro esforço de delimitação da malha urbana, com fixação de impostos e a consolidação em lei das diferentes condições urbanas das diferentes classes sociais, as famílias mais tradicionais habitavam as zonas A e B (Urbanas), enquanto imigrantes e pessoas mais pobres a “zona invisível”. Aqueles que habitavam as zonas urbanas tinham a seu dispor melhoramentos urbanos fundamentais à segurança social, tendo em vista a integridade humana e salubridade pública (água, esgoto e iluminação pública) enquanto na outra zona essa distribuição não era efetiva. Essa distinção de acesso a infraestrutura urbana é uma das molas mestres do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (Sorocaba Total), a qual procura juntamente com outros esforços e programas resolver.

Essa diferenciação observada entre centro e periferia é regra no cenário urbano brasileiro, em especial nas décadas de 1940 até 1980, em Sorocaba se verifica uma diferenciação clara dos fragmentos segundo condições de infraestrutura e funções, com o centro possuindo concentração de infraestrutura e serviços públicos e privados, e a periferia com escassez e precariedade de infraestrutura e serviços, sendo ocupado por classe social de baixo poder aquisitivo. A partir da década de 1980 verifica-se uma expansão dos interesses do mercado imobiliário, em concomitância com o poder público. Do ano 2000 em diante pode-se afirmar que o município de Sorocaba se encontra em transição do padrão de desenvolvimento urbano centro-periferia para a expansão de investimentos e usos nas periferias com destaque para as implantações de modernos centros de compra e condomínios fechados. Esse movimento é catalisado pela desconcentração industrial da cidade de São Paulo ocorrida a partir de 1970, que beneficiou a cidade de Sorocaba, criando-se uma polarização regional que culminou com a criação da Região Metropolitana de Sorocaba por meio da Lei 1/2014 (COMITRE, 2017).

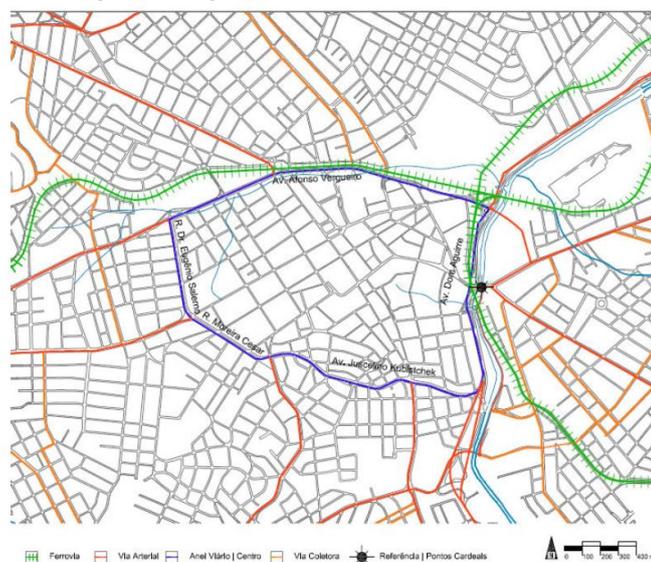
Esse panorama geral de periferias ocupadas e insuficientemente interligadas com a com as demais Zonas da cidade e com a Industrial trouxe a necessidade de integração entre regiões, por meio da construção de complexos viários, ademais houve a necessidade prover a esses nichos de aparelhamento urbano na área de lazer; esses foram os motes principais do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba. A eles se somaram outras iniciativas de construção de escolas, postos de saúde, ciclovias, redes de água e esgoto, projetos habitacionais e de

desfavelamento, instalações de espaços para o contraturno das escolas (Oficinas do Saber), um número muito grande de melhorias urbanas, as quais não foram diretamente objeto do Programa em estudo, mas entendo que são consequências indiretas da urbanização e da revalorização dos espaços, da autoestima e pertencimento por parte da população.

A situação-problema que ensejou o Programa, verificamos que o sistema viário da cidade é consequência da origem da cidade, e de seu desenvolvimento histórico. A cidade se desenvolveu a partir do caminho dos tropeiros, em eixos comerciais, ligando o núcleo urbano aos núcleos vizinhos e tomou a forma basicamente radial. A malha viária da cidade teve seu padrão induzido e consolidado pelos fatores de relevo acidentado, rio Sorocaba seccionando em leste e oeste, traçado da Rodovia Raposo Tavares que também corta a cidade de leste a oeste, a Ferrovia Sorocabana que secciona a cidade no sentido norte a sul e a Estrada de Ferro Votorantim que liga o Município à vizinha Votorantim e se desenvolve no sentido Norte-Sul a partir do Centro.

O Plano Diretor de Sorocaba de 1966 prevê a instalação de três avenidas radiais (Avenida São Paulo, Rua Coronel Nogueira Padilha e Rua Aparecida) (SOROCABA, C. M. DE, 1966) e estabelece um anel viário radioconcêntrico (Primeira Perimetral) formado pelas Avenidas Afonso Vergueiro, Eugênio Salerno, Moreira César, Juscelino Kubitschek e trecho da Dom Aguirre (CELLI, 2012), o qual somente foi concluído no final da década de oitenta.

Figura 7: Anel Viário previsto pelo Plano Diretor de Sorocaba de 1966 (lei 1438/66)



Fonte: (CELLI, 2012, pag. 98)

Em 1978 tivemos um novo plano diretor que não foi aprovado, em seguida 1982 tivemos o início de um novo plano diretor que não foi apresentado à Câmara de Vereadores, da evolução deste tivemos uma nova proposta de plano diretor que foi entregue à Câmara Municipal em 1991, e ficou parado até 1995, sem qualquer apreciação, quando foi feita uma nova revisão que gerou o Projeto de Lei nº 167/952, o projeto ao final se transformou na Lei Municipal 4.874/95 como Lei dos Corredores Comerciais, em evolução posterior tivemos a Lei 7122/2004 - Plano Diretor de Desenvolvimento Físico e Territorial de do Município de Sorocaba (SANTORO; CYMBALISTA; NAKAHIMA, 2005).

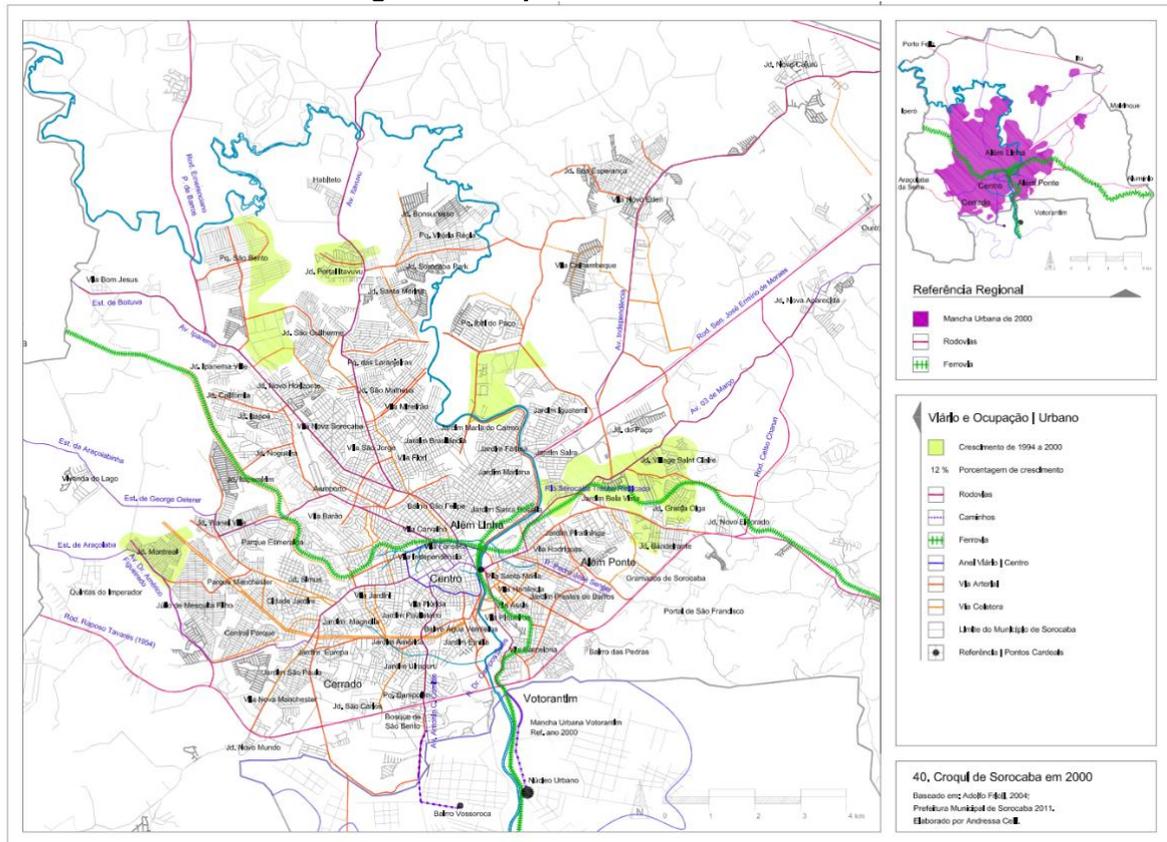
Definiu-se a funcionalidade do sistema, detalhando o número de faixas de rolamento das vias e o funcionamento de suas intersecções. Se estabelece como vias coletoras, as vias que cumprem o papel complementar de articulação das vias arteriais definidas como os principais eixos viários, com a função de articular os diversos setores da cidade entre si e o centro da cidade. São elas a **Primeira Perimetral** (Figura 5: Anel Viário previsto pelo Plano Diretor de Sorocaba de 1966 (LEI 1438/66)) - Forma um anel no entorno da área central, encaminhando os fluxos entre os diversos corredores que articulam a região central com as demais regiões . Em decorrência do traçado viário da cidade, é ponto quase obrigatório para a comunicação entre as diversas regiões da cidade. É composta pelas avenidas Afonso Vergueiro, Eugênio Salerno, Moreira César, Juscelino Kubitschek, e trecho da Dom Aguirre; **Avenidas marginais ao Rio Sorocaba** - Dão acesso às três principais rodovias (SP-280, SP-270, SP-079) e conectam importantes bairros ao anel central (I Perimetral); **Rodovia Raposo Tavares** - Percorre todo o limite sul da área urbana de leste a oeste. Tem função complementar de atender o tráfego local; **Avenida General Carneiro** – Articula, através da Avenida Armando Pannunzio, as regiões Central, Serrado e Lajeado com a Rodovia Raposo Tavares e a SP-264; **Avenida Afonso Vergueiro** – Desenvolve-se paralelamente à Avenida General Carneiro e atende a região leste na sua área mais central; **Avenida Barão de Tatuí** - Liga o centro através das avenidas Professora Izoraida Marques Peres e Antônio Carlos Comitre à região sul e ao vizinho município de Votorantim; **Avenida Comendador Pereira Inácio** – Desenvolve-se de norte para o sul e é a principal conexão do anel central com a vizinha cidade de Votorantim e Rodovia Raposo Tavares; O **conjunto das avenidas Washinton Luiz, Bento Mascarenhas, Jequetinhonha e Américo de Carvalho**, compõe a ligação inter-bairros de leste para oeste.

Além destas se destacam as demais interligações de setores da cidade com o centro na **Região do Além-Linha** a ligação é articulada pelo binário da **Rua Hermelino Matarazzo e Comendador Oeterer**, que se ligam às avenidas Ipanema, (principal acesso à região noroeste) e Avenida Itavuvú, (principal ligação com a região norte), também as avenidas General Osório, Adhemar de Barros e Santos Dumont, conectam o Aeroporto Estadual de Sorocaba ao Centro da cidade no noroeste; na **Região do Além-Ponte** as avenidas São Paulo, que é o antigo trecho urbano da Rodovia Raposo Tavares. Além de ser o principal eixo do quadrante Sudeste da cidade, esta via é a principal responsável pela ligação entre as Rodovias Castelinho e Raposo Tavares e Cel. Nogueira Padilha que faz a ligação entre o início da Avenida São Paulo, próximo da área central e a Rodovia Raposo Tavares em zona densamente urbanizada e se desenvolve no sentido sudeste, ruas Newton Prado e Dr. Campos Sales – Estas vias se desenvolvem paralelamente ao Rio Sorocaba, no sentido norte-sul e ligam-se à área central do Município à Votorantim e à Rodovia Raposo Tavares. Avenidas Eng^o Carlos Reinaldo Mendes e Sadrac de Arruda, ao sul da Rodovia Castelinho faz a ligação entre esta o distrito industrial e a Rodovia Raposo Tavares Avenida Independência, que é a principal via de acesso ao distrito industrial norte, atendendo também os bairros do Éden e Cajurú.

O meio de transporte mais usual para passageiros e cargas é o rodoviário, complementado pelo transporte ferroviário, o qual atende especificamente ao transporte de cargas e possui ainda um Aeroporto regional, o qual se vocacionou a manutenção de Aeronaves, possuindo importante oficina da EMBRAER, dentre outras.

O município é atendido por aproximadamente cento e onze linhas de ônibus, que se utilizam prioritariamente das vias arteriais acima descritas, todo o sistema se apoia em dois terminais situados nas perimetrais Terminal São Paulo na Av. Dom Aguirre, marginal ao Rio Sorocaba e Terminal Santo Antônio na Avenida Afonso Vergueiro para onde acorrem os ônibus vindos dos Bairros e vice-versa, efetuando o transbordo e interligação em área ligeiramente mais afastada da região central. A época da concepção do Programa estava propostos terminais nas regiões com esta mesma finalidade, sendo que alguns (Terminais da Itavuvú e Ipanema) foram apoiados financeiramente pelo Programa.

Figura 8: Croqui de Sorocaba em 2000



Fonte: (CELLI, 2012, pag. 98)

Desenhado esse quadro geral, se chega a situação problema que deflagrou a necessidade do Programa em seu componente viário, os problemas decorrem principalmente de limitadores físicos existentes em Sorocaba, que são limitadores de qualquer iniciativa de solução, são eles o relevo, as transposições necessárias do Rio Sorocaba e o traçado das linhas férreas; os quais tornam onerosa qualquer intervenção, como complicador as regiões são altamente urbanizadas, o que gera alto custo de desapropriações, a ideia inicial prevista nos planos diretores de implantação de mais dois anéis perimetrais se torna inviável; daí decorre a limitada articulação entre as radiais em praticamente todas as regiões da cidade, considerado o padrão das vias locais e a utilização da primeira perimetral já implantada. O tráfego é lento e oneroso, pelas grandes distâncias a serem percorridas nas radiais, e pela baixa capacidade das vias coletoras somado ao fato da saturação da perimetral nos picos de demanda. Além da não implantação das demais perimetrias previstas, importantes artérias necessárias deixaram de ser implantadas, ou o foram de maneira parcial e descontinuada, muitas vezes até misturando diretrizes e inviabilizando seu uso como previsto. Essa situação impede a articulação viária de diversos bairros ao longo de

dois eixos principais: **1) Ligando a Zona Norte ao Distrito Industrial** que se desenvolve no sentido leste-oeste passando pelo a época futuro Terminal Itavuvú (apoiado e construído pelo Programa) e terminando na Avenida Ipanema, bem próximo a “Cruz de Ferro” na interligação desta com a Estrada de Iperó. **2) Ligando a Zona Industrial a Rodovia Raposo Tavares** iniciando-se ao norte da cidade, na altura do Distrito Industrial, tangencia a área central, passando pela região do Aeroporto e termina na Rodovia Raposo Tavares. **3) Ligando o Aeroporto a Região Oeste da Cidade** inicia-se na cabeceira do Aeroporto de Sorocaba na Avenida Adão Pereira de Camargo e termina na Avenida General Carneiro nas proximidades do sétimo batalhão de polícia militar, sendo este uma derivação do segundo eixo, e foi em algum momento chamado de entorno do Aeroporto, que a época já se planejava como grande polo de geração de emprego e renda, o que se confirmou nos anos posteriores. Estavam aí traçados os futuros **Complexo viários Ulysses Guimarães (1), Franco Montoro (2) e Mário Covas (3)**, os quais serão pormenorizados a seguir.

3.1.1 Etapas prévias ao contrato

O rito para solicitação de financiamentos externos iniciou-se com a elaboração de Carta-Consulta, a qual continha informações gerais da Proposta, detalhando o que a situação problema, a solução apresentada com justificativa, um Cronograma Físico-Financeiro detalhando os componentes, e identificação dos envolvidos (Mutuário e Responsáveis pelo contato).

Em rematada síntese:

O presente Programa consiste em ações que resultem na solução para os problemas identificados, em especial a implantação de novos corredores viários que permitirão a interligação de grandes avenidas da cidade sem passar pela região central, a implantação de novos parques, ações de urbanização e obras de drenagem urbana. Há expectativa de que o resultado final alcance o encurtamento de distâncias, melhor mobilidade do trânsito e, conseqüentemente, contribua para o desenvolvimento e valorização dos bairros, bem como propicie a criação de novos polos comerciais (SOROCABA, 2006c).

A análise foi feita pela Comissão de Financiamentos Externos (COFIEIX) da Secretária de Assuntos Internacionais (SEAIN) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (a época em que foi apresentada a proposta em 2006, atualmente a COFIEIX está vinculada ao Ministério da Economia), foi pautado na 73ª sessão da COFIEIX de 07/12/2006, com o seguinte resultado:

Recomendação 902 de 7 de dezembro de 2007.

A comissão de Financiamentos Externos – COFIEIX, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Artigo 2º, Inciso I, do Decreto nº 3.502, de 12 de junho de 2000.

RECOMENDA

Ao Senhor Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizar, com a(s) ressalva(s) abaixo, a preparação do Programa a seguir nos seguintes termos:

1. Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba
2. Mutuário: Município de Sorocaba-SP
3. Garantidor: República Federativa do Brasil
4. Executor: Prefeitura Municipal de Sorocaba-SP
5. Entidade Financiadora: Corporação Andina de Fomento-CAF
6. Valor do Empréstimo: até US\$ 42.790.000,00
7. Contrapartida Financeira: até US\$ 42.790,00 Município de Sorocaba

Ressalva(s):

- a) A operação será contratada em Dólar Americano podendo ser em moeda nacional, no montante equivalente a até US\$ 42.790.000,00, dependendo do previsto no contrato de empréstimo e da conveniência da parte do mutuário e do garantidor;
- b) A contrapartida com recursos próprios, prevista para a operação de crédito, deverá ser de pelo menos 50% do valor do projeto a ser financiado;
- e
- c) O Município previamente às negociações formais de empréstimo externo deverá demonstrar dispor de capacidade de pagamento, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Ministério da Fazenda, bem como apresentar as contragarantias aceitáveis ao Tesouro Nacional.

Assinam a carta com De Acordo em 18/12/2006:

- 1- José Calos Miranda – Secretário Executivo;
- 2- José Bernardo de Azevedo Bringel- Presidente
- 3- Paulo Bernardo Silva –Ministro de Estado do Planejamento Orçamento e Gestão

A esta aprovação se seguiu a criação da Unidade de Execução de Programa (UEP), através do decreto 15.419 de 27/12/2006 , do qual se destaca:

Art. 2º - A Unidade de Execução de Programa (UEP) do Município deverá atuar como gestora das atividades e programas envolvendo operações de crédito interno e externo para o Município de Sorocaba, nos termos da lei e acordos firmados com organismos nacionais e internacionais (SOROCABA, 2006e).

Etapa seguinte a cidade recebeu uma Missão de Identificação e Orientação, que ocorreu nos dias 13 e 14 de Março de 2007, com a visita do Executivo da CAF Sr. John Jairo Rendon e da Sra. Moira Paz-Estenssoro, Chefe da Representação da C.A.F. no Brasil. O objetivo da visita, como o próprio nome já informa foi identificar as necessidades da cidade, e orientar o município para os próximos passos junto a instituição de fomento.

A esta se seguiu da missão de Avaliação e Estruturação da Operação que ocorreu de 14 à 18 de Maio de 2007 a mesma foi integrada por por John Jairo Rendon (Chefe da Missão), Alfredo Paolillo e Daniel Lopera, executivos da CAF assessorados por três engenheiros consultores de firma de engenharia EDL Ltda, contratados pela

CAF para apoio da Missão; Eng^o Enrique Dávila, Eng^o Enrique Forero e Eng^o Rafael Herrera.

O objetivo da missão foi conhecer a fundo a situação de marco regulatório, econômica, de organização técnica, socioeconômicos e notadamente levantar dados para calcular uma taxa interna de retorno do empreendimento, ou como eles colocaram a RPC (Razón Precio cuenta), de forma a mensurar economicamente o programa. Foram previamente solicitadas as informações básicas para Avaliação, Estruturação da Operação:

Figura 9: Solicitação CAF – Informação básica para Avaliação e Estruturação da Operação

PROGRAMA/PROYECTO:		
<i>Información básica para Evaluación y Estructuración de la Operación Aplicable según el caso a D.F, Estado ó Municipio,</i>		
	<i>Descripción</i>	<i>Estado actual y Responsable.</i>
1	Organigrama del D.F./Estado/ Municipio	
2	Organigrama del Organismo Ejecutor y del Organismo competente en materia de Medio Ambiente (Estadal/Mpsal). Breve descripción de sus principales funciones.	
3	Propuesta para la creación de la Unidad de Gerenciamiento (de Ejecución cuando corresponda) del Programa/Proyecto	
4	Principales normativas federales, estatales y municipales (marco jurídico) de la gestión ambiental y para expropiaciones y reasentamientos, según el caso.	
5	Breve descripción de proyectos similares en ejecución y acciones socio-ambientales exitosas en el ente territorial	
6	Breve descripción de las principales funciones del Consejo de Medio Ambiente u organismo que cumpla tales funciones	
7	Breve descripción de los procesos de clasificación (municipal, estatal o federal) sobre la obtención de licencias ambientales (o dispensas cuando el caso califique). Describir cuándo se requiere un Relatorio de Evaluación de Impacto Ambiental y/o Plan de Control Ambiental (PCA)	
8	Breve descripción de cada uno de los proyectos incluidos en el Programa, ó de cada una de las obras que integren el proyecto: a) Ubicación b) Descripción de la problemática a resolver y la justificación de la ejecución del proyecto/obra c) Descripción de la importancia estratégica del proyecto/obra en el contexto de la integración regional (vías) y dentro del Plan Plurianual (PPA). d) Estado actual del proyecto/obra (anteproyecto, p. Básico, p. Ejecutivo) e) Riesgos en su ejecución f) Aspectos críticos (incluirl cifras e indicadores) g) Impactos ambientales h) Medidas de mitigación. i) Medidas de prevención j) Medidas de reposición k) Medidas de contingencia l) Seguimiento, aplicación y/o monitoreo m) Cronograma de estudios, licitación, ejecución física, financiera y socio-ambiental n) Recursos humanos requeridos para la ejecución y gestión socio-ambiental. o) Beneficios esperados y beneficiarios. Situación de reasentamientos p) Existe evaluación económica? (TIR, VANE, C/B) q) Mecanismos de ejecución propuestos	
9	Para cada uno de los proyectos/obras, evaluación del estado de obtención de licencias ambientales (previa e instalación para aquellos en ejecución o cuya ejecución todavía no se haya iniciado y/o licencia de operación en caso que la obra estuviese concluida). Fotocopia de las licencias ambientales disponibles.	
10	Desagregación de los presupuestos proyecto/obra, en función de costos directos obra civil, componente ambiental y social, impuestos, contingencias, escalamientos, expropiaciones y reasentamientos	
11	Mapa geo referenciado que incluya ubicación espacial de los proyectos/obras y su importancia estratégica en el contexto del sector económico que corresponda (transporte, saneamiento, etc)	
12	Experiencia en administración y ejecución de préstamos con organismos multilaterales y/o banca local. Perfil de la deuda.	

Fonte: Arquivo do autor.

Com a chegada da missão, cada componente recebeu uma via impressa com todas as informações solicitadas, e os técnicos e executivos, após breve estudo do

material, visitaram todas as Secretárias Municipais e setores direta ou indiretamente envolvidos, aclarando pontos que julgaram necessário aprofundar, ou efetuando novas solicitações. A equipe multidisciplinar teve Engenheiros Civis, Especialistas Ambientais, Sociais, Economista além do Chefe da Missão da Vice-Presidência da CAF, seguiu-se visita a cada um dos locais de obra, importante informar que as ações do programa já haviam se iniciado (destaco Avenida Santa Cruz, Américo de Figueiredo, Mario Covas trecho da Percito de Souza, Vila Barão trecho da Mário Covas, Laranjeiras Ulysses Guimarães, Av. Américo Figueiredo), e foram reconhecidas seja como item financiado, outras ainda como contrapartida.

É importante salientar que até este momento tínhamos tanto do Governo Brasileiro como da CAF, apenas uma intenção favorável ao financiamento, muitas outras ações foram necessárias para a aprovação de ambos e assinatura do contrato que somente ocorreu em 08/09/2008 (15 meses e 20 dias após o término desta missão).

É importante salientar que até este momento tínhamos tanto do Governo Brasileiro como da CAF, uma intenção favorável ao financiamento, muitas outras ações foram necessárias para a aprovação de ambos e assinatura do contrato que somente ocorreu em 08/09/2008 (15 meses e 20 dias após o término desta missão).

Figura 10: Integrantes da Missão de Avaliação CAF e funcionários PMS.



Fonte: Jornal Diário de Sorocaba – Foto de Capa da Edição de 15/5/2007

Figura 11: Matéria sobre a reunião da missão de avaliação da CAF

CAF discute condições para financiamento

Ontem, membros da Corporação Andina de Fomento (CAF) fizeram uma visita ao prefeito Vitor Lippi. A entidade, com sede em Caracas, na Venezuela, é uma instituição financeira formada por 17 países da América Latina e Caribe, incluindo o Brasil. O objetivo do encontro foi discutir as condições necessárias para que a cidade obtenha recursos para desenvolver o Programa Sorocaba Total, que prevê melhorias das condições de mobilidade urbana.

Até sexta-feira, o grupo estará no Paço para analisar a economia da cidade e instituir as regras para o financiamento. O Programa Sorocaba Total inclui implantação de 22 novos quilômetros de corredores viários, seis novos parques e obras de drenagem urbana, que permitirão a interligação de grandes avenidas, sem a necessidade de os motoristas passarem pelo Centro.

Durante a visita, o prefeito mostrou aspectos econômicos de Sorocaba. "A cidade cresce 3% ao ano e possui um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 7 bilhões", disse Lippi. "Lutamos para que Sorocaba seja um modelo de gestão pública e, para isso, investimos em planejamento estratégico", explicou.

O órgão abriu uma linha de crédito de até R\$ 90 milhões, para financiar 50% das obras, pelo prazo de dez anos. O projeto já foi aprovado pelo Tesouro Nacional, e ministérios das Cidades e do Planejamento, e sua execução depende de aprovação pela Câmara Municipal e Congresso Nacional.



Lippi durante encontro com membros da Corporação Andina de Fomentos

Fonte: Jornal Diário de Sorocaba – Edição de 15/5/2007- Pag.A3

Em seguida a esta missão (26/6/2007) tivemos a visita de um representante da SEAIN/MP que por dois dias visitou os locais de futuras obras e se inteirou das tratativas entre o município e a CAF.

A etapa seguinte foi a solicitação de autorização de empréstimo a Câmara Municipal, houve uma rodada inicial de apresentação do Programa aos vereadores no Gabinete do Prefeito Vitor Lippi, na qual a equipe técnica envolvida apresentou em detalhes o que foi planejado, os valores envolvidos, os benefícios a população, e o impacto nas finanças do Município, houve proveitosa sessão de perguntas, e

esclarecida cada uma delas, aprovação informal por parte dos vereadores presentes, que elogiaram a iniciativa. Se seguir o envio de lei autorizativa a Câmara, a qual teve primeira e segunda discussões, com o devido acompanhamento e esclarecimentos da equipe técnica da UEP e técnicos da Prefeitura.

Em 8/7/2007 foi aprovada a Lei Autorizativa 8214, cujo texto integral segue abaixo:

Figura 12: Lei Autorizativa 8214/2007

www.LEISMUNICIPAIS.com.br - Informação legal em tempo real

Page 1 of 1

FONTE: www.leismunicipais.com.br

LEI Nº 8214, DE 5 DE JULHO DE 2007.

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A CONTRATAR OPERAÇÃO DE CRÉDITO INTERNACIONAL COM A CORPORAÇÃO ANDINA DE FOMENTO - CAF, A OFERECER GARANTIAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito internacional com a Corporação Andina de Fomento - CAF, até o valor de R\$ 93.667.310,00 (Noventa e Três Milhões, Seiscentos e Sessenta e Sete Mil, Trezentos e Dez Reais) para a execução do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba - Sorocaba Total.

§ 1º O valor definido no caput refere-se ao equivalente em Reais do valor autorizado pela Recomendação nº 902, de 07 de dezembro de 2006, da Comissão de Financiamentos Externos - COFIEIX, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, de US\$ 42.790.000,00 (quarenta e dois milhões, setecentos e noventa mil dólares americanos) a uma taxa de câmbio de R\$ 2,189 (dois reais e cento e oitenta e nove centavos) por US\$1 (um dólar americano).

§ 2º A contrapartida a ser aplicada pelo Município na execução do Programa, com recursos próprios, deverá ser de, no mínimo, o equivalente ao valor do financiamento definido no caput.

Art. 2º Os prazos de amortização e carência, os encargos financeiros e outras condições de vencimento e liquidação da dívida a ser contratada, obedecerão às normas pertinentes estabelecidas pelas autoridades monetárias federais.

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como contragarantias à garantia da União, as cotas de repartição constitucional previstas nos artigos 158 e 159 complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas no art. 156 da Constituição Federal, nos termos do parágrafo 4º do artigo 167, bem como outras garantias em direito admitidas.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Palácio dos Tropeiros, em 5 de julho de 2007, 352º da Fundação de Sorocaba.

VITOR LIPPI
Prefeito Municipal

MARCELO TADEU ATHAYDE
Secretário de Negócios Jurídicos

MAURÍCIO BIAZOTTO CORTE
Secretário do Governo e Planejamento

WALTER ALEXANDRE PREVIATO
Secretário de Finanças em substituição

MARIA APARECIDA RODRIGUES
Chefe da Divisão de Controle de Documentos e Atos Oficiais

<http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/forpgs/showinglawprint.pl>

3/10/2007

Fonte: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sorocaba/lei-ordinaria/2007/822/8214/lei-ordinaria-n-8214-2007-autoriza-o-poder-executivo-a-contratar-operacao-de-credito-internacional-com-a-corporacao-andina-de-fomento-caf-a-oferecer-garantias-e-da-outras-providencias?q=lei+8214%2F2007> acessado em 03/01/2022.

Nesse interim prosseguiam as elucidações de dúvidas técnicas, destaco que a principal foi a diferença de metodologias para mensurar o retorno do investimento do programa, entre as que adotamos no Brasil e as adotadas pela CAF, conforme aclarado em e-mail pelo Professor Flaviano Agostinho de Lima, que segue abaixo transcrito:

Felizmente estou bem, com muito trabalho! Espero poder contribuir mais uma vez. Pretendo analisar rapidamente o material enviado. Somente lembro que tenho vários compromissos inadiáveis nos próximos dias e estudarei mais atentamente no final de semana.

Posso adiantar que o modelo RPC não é adotado somente pela Colômbia, embora tenha se originado de lá, mas por outros países latino-americanos de língua espanhola. Nasceu do pessoal latino/colombiano que trabalhava/trabalha no BID. Este modelo foi desenvolvido a partir da "miscelânea" entre os cálculos de valores presentes, tir (taxa interna de retorno), pay back, valor presente, etc., e o teste da matriz identidade de Roy, que calcula a declividade e os autovalores, ainda amparado conforme o cálculo com o teste de Slutsky. Tentam fazer análise conjunta econômica, financeira e social.

Mas o que a CAF pede não chega a tanto, o que demandaria um tempo maior e outras informações. O Brasil não adota esse caminho tendo em vista outra realidade. Caso vocês avancem, peço me informar.

Felizmente o problema foi contornado pelos técnicos Colombianos, a partir de nossas informações, e em 4/08/2007, recebemos o e-mail de confirmação que o Comitê de Empréstimos da CAF, na reunião de 03/10/2007 recomendou a aprovação do empréstimo de US\$ 42,79 Milhões ao Município de Sorocaba.

Figura 13: e-mail informando a aprovação do Empréstimo pela CAF

ENC: Material completo (incluye archivo PDF con cambios) de Sorocaba

LIOTTE, PATRICIA <PLIOTTE@caf.com>
Para Valmir de Jesus Rodrigues Almenera

Responder Responder a Todos Encaminhar

qu 04/10/2007 17:58

ATT562825.htm 4 KB
RE Sorocaba.doc 137 KB
Cambios Sorocaba.pdf 213 KB
Municipio Sorocaba DEC 290907 (2).doc 2 MB
Municipio Sorocaba RRC para CPI 250907.doc 155 KB

Date: Thu, 4 Oct 2007 10:10:10
To: "PAZ ESTENSSORO, MOIRA" <MPAZESTENSSORO@caf.com> Cc: "ETEROVIC, DEBORAH" <DETEROVIC@caf.com>; "LLOSA, MANUEL" <mlosa@CAF.com>
Subject: RV: Material completo (incluye archivo PDF con cambios) de Sorocaba

Estimada Moira:

Tengo el agrado de informarte que el Comité de Préstamos e Inversiones (CPI) en su reunión de ayer resolvió recomendar la aprobación del préstamo al M. Sorocaba por US\$ 42,79 millones, de acuerdo con la versión final del Documento de Evaluación de Crédito (DEC), Resumen de Revisión de Crédito (RRC) y Resumen Ejecutivo (RE) adjuntos, en base a la cual se están elaborando la Resolución respectiva y el Borrador de Contrato. En esta versión final hay modificaciones en las Condiciones Especiales Ambientales respecto a la versión que el Sr. Valmir nos dió su conformidad el 26/09/07. Para avanzar con seguridad, te agradeceré hacer nueva consulta al Sr. Valmir para que nos dé su conformidad con estos cambios, para lo cual te envío (en archivo PDF) detalles que como puedes ver, en unos casos amplían redacción de la condición y en otros precisan sus alcances. Es urgente tu respuesta para seguir avanzando en la preparación de la Resolución y del Borrador de Contrato.

Saludos,
Carlos

Fonte: Arquivo do Autor

Se seguiu a esta a Resolução 5877/07 da Corporação Andina de Fomento, na qual o Presidente Executivo aprova que se proceda a negociar e formalizar os contratos necessários para outorgar o empréstimo para financiamento parcial do Programa Ambiental e de Integração Social do Município de Sorocaba, que conclui a

preparação do projeto, neste momento a CAF já nos enviou as minutas contratuais, as mesmas também foram encaminhadas a SEAIN/MP (órgão coordenador de todo o processo de negociação, que as distribuiu a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) ambas do Ministério da Fazenda.

Os próximos passos foram provar ao Banco Central do Brasil (BACEN) o registro da operação de crédito, que após manifestação formal da STN/MF autorizou o município a iniciar negociações formais, respeitadas as condições financeiras já pactuadas, e solicitamos formalmente ao Ministro da Fazenda autorização para contatação, a qual protocolamos junto a PGFN com encaminhamento de farta documentação, a mesma abre o processo e encaminha a STN, que verifica os limites de endividamento da União (Avalista do Contrato), o município deve provar sua capacidade de endividamento e previsão orçamentária para a contrapartida necessária, e encaminhar Lei Autorizativa a solicitação com a CAF a capacidade de endividamento do Município junto ao Secretaria do Tesouro Nacional (STN) do Ministério da Fazenda (hoje da Economia), essa capacidade foi sendo progressivamente constatada, era condição básica para a admissibilidade pelo Secretaria de Assuntos Internacionais, para estar recomendando a solicitação; mas agora é o momento final, em que o Município tem que oferecer os repasses de verbas como contragarantias, que efetivamente cubram a concessão do aval pelo tesouro. Ademais o STN/MF exigiu atualização durante todo o período de cumprimento dos limites mínimos constitucionais de investimento em educação e saúde, bem como de situação regular quanto ao pagamento de precatórios, certidões expedidas pela Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (limites) e pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP), as quais exigiram muita gestão para serem expedidas (prazos muito curtos para se obter e no caso do TJSP coincidiu com um momento em que estavam reorganizando o setor).

Da parte da PGFN a principal exigência foi de alteração do texto da lei autorizativa do empréstimo (8214/2007), que foi substituída pela lei 8.296 de 22/11/2007, com a seguinte redação:

Altera a redação do Art. 1º e § 1º da Lei Municipal nº 8.214, de 05 de julho de 2007 e dá outras providências.

Projeto de Lei nº 313/2007 – Autoria do EXECUTIVO.

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O Art. 1º da Lei Municipal nº 8.214, de 05 de julho de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito internacional com a Corporação Andina de Fomento – CAF, até o valor de US\$

42.790.000,00 (quarenta e dois milhões e setecentos e noventa mil dólares americanos) para a execução do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba – Sorocaba Total.” (NR)

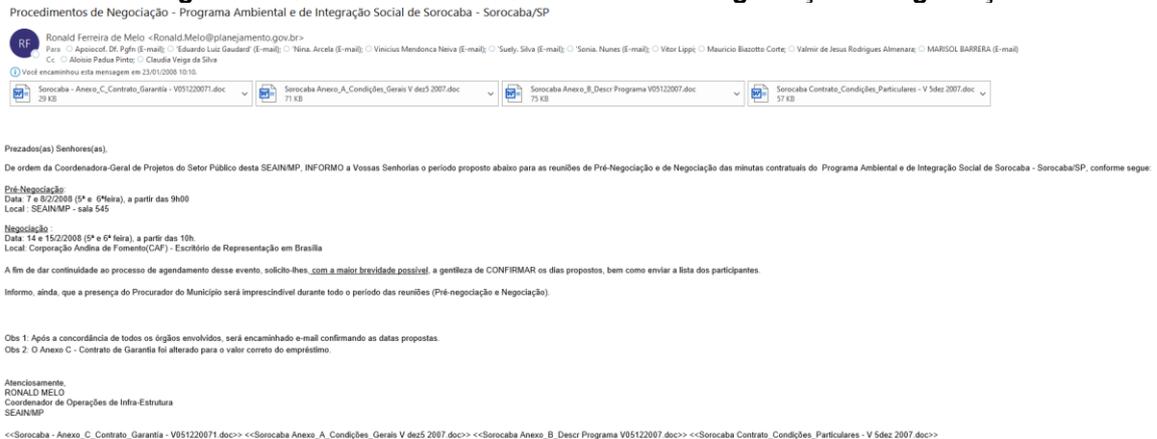
Art. 2º O § 1º, do Art. 1º, da Lei nº 8.214, de 05 de julho de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§1º O valor definido no caput refere-se ao valor autorizado pela Recomendação nº 902, de 7 de dezembro de 2006, da Comissão de Financiamentos Externos – COFIEIX, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e é equivalente a R\$ 93.667.310,00 (noventa e três milhões, seiscentos e sessenta e sete mil, trezentos e dez reais) a uma taxa de câmbio de R\$ 2,189 (dois reais e cento e oitenta e nove centavos) por US\$ 1 (um dólar americano).” (NR)

Art. 3º Ficam mantidas as demais disposições constantes da Lei nº 8.214, de 05 de julho de 2007.

Vencidas as aprovações junto a STN e PGFN, foram marcadas as datas de Pré-negociação (Município e Governo Brasileiro) e de Negociação (Município, Governo Brasileiro e CAF), conforme e-mail abaixo transcrito:

Figura 14: e-mail informando datas de Pré-Negociação e Negociação



Fonte: Arquivo do autor

As Pré-Negociação e Negociação ocorreram nas datas e horários propostos. Após elas ainda foi necessária a manutenção de certidões diversas junto a STN, é importante que se esclareça que o Contrato de Empréstimo Internacional com a CAF é uma negociação entre governos, com a garantia da união, qualquer problema na execução contratual é resolvido por arbitragem, não sendo cabível qualquer ação na Justiça tanto Brasileira quanto de qualquer outro país do mundo, as cláusulas contratuais são soberanas, com o aval do Estado Brasileiro. Dai o extremo cuidado de todos os órgãos do Governo Federal em especial da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional.

A pré-negociação é efetuada entre o Governo Municipal (representantes da Secretaria de Governo e Planejamento e da Unidade de Execução de Programa e um Procurador Municipal) e a União (Secretaria de Assuntos Internacionais(SEAIN)/Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MP), Secretaria do Tesouro Nacional(STN)/Ministério da Fazenda (MF) e Procuradoria

Geral da Fazenda Nacional/ Ministério da Fazenda (MF) através de uma advogada procuradora da República); já a etapa de Negociação é entre o Governo Brasileiro (com os mesmos representantes da etapa prévia) e a Corporação Andina de Fomento através da Representante no Brasil e do Executivo Sênior no Brasil, com a participação do Município (com os mesmos representantes).

Vencida esta fase o Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva encaminha através da mensagem presidencial 410 de 20 de Junho de 2008 propõem ao Senado Federal que seja autorizado o empréstimo internacional entre o Município de Sorocaba e a Corporação Andina de Fomento para o Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (REPÚBLICA, 2008). Em 16 de Julho de 2008 através da Resolução Nº. 23 de 2008 o Senado Federal aprova e autoriza o Município de Sorocaba (SP) a contratar operação de crédito externo, com a garantia da União com a Corporação Andina de Fomento (CAF) no valor de até US\$ 42.790.000,00 (quarenta e dois milhões e setecentos e noventa mil dólares norte-americanos) para o financiamento parcial do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (FEDERAL, 2012).

O contrato é assinado em 08 de setembro de 2008, a solenidade ocorreu na Usina Cultural Ettore Marangoni, representando o Município assinou o Prefeito em Exercício Geraldo de Moura Caiuby, pela CAF assinou a Dra. Moira Paz-Estenssoro representante no Brasil e pelo Governo Brasileiro a Procuradora da República Ana Lúcia Gato de Oliveira (FERRARI, 2008).

3.1.2 Contrato do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba

O contrato que foi celebrado entre o Município de Sorocaba e a Corporação Andina de Fomento com o Aval do Governo Brasileiro, foi apresentado e firmado em versões em português e em espanhol, constou das seguintes partes:

- a) Condições particulares de Contratação: Nesta estão caracterizados os entes do contrato, caracterização do Programa junto ao Programa de Apoio aos Governos Municipais da CAF, modalidade do empréstimo em dólares americanos, objeto genérico do empréstimo, o valor do empréstimo de US\$ 42.790.000,00 (Quarenta e dois Milhões Setecentos e Noventa Mil Dólares dos Estados Unidos da América). O prazo do empréstimo de 10 (dez) anos, incluídos nestes os 4 (quatro) anos de carência. A aplicação dos recursos

em custos diretos da construção da obra, custos ambientais e sociais, custos de pré-investimento, comissão de financiamento, custos de avaliação técnica no valor de US\$ 15.000,00 (Quinze Mil Dólares Americanos).

Nomeia como “Órgão Executor” o Município de Sorocaba por intermédio de sua estrutura técnico-administrativa coordenada pela “Unidade Executora do Programa (UEP)”.

Prazo de desembolso o município tem (6) seis meses para solicitar o primeiro desembolso e até (48) quarenta e oito meses para solicitar o último desembolso do empréstimo, a partir da data de assinatura do contrato (ocorreu em 8 de setembro de 2008).

São prévias ao primeiro desembolso, que a UEP esteja em operação, a existência e operação de um sistema de acompanhamento e de controle da execução orçamentária, financeira, técnica, ambiental e social do “Programa” e a contratação de uma empresa de reconhecida capacidade técnica, encarregada de realizar a auditoria externa do “Programa”.

Estabelece condições técnicas ao primeiro desembolso com a obrigatoriedade de apresentação de Ficha Técnica do Projeto Básico, Editais de Licitação com as condições e formas de contratação, Cópia autenticada pelo órgão municipal competente dos contratos de obras e do Plano de Gestão Ambiental e Social (que incluem ações para acumular, transportar e efetuar deposição final dos resíduos sólidos, orgânicos e inorgânicos, perigosos e não perigosos; plano de comunicações e relações comunitárias; plano de contingências; e o orçamento ambiental e social atualizado).

Cópia autenticada pelo órgão municipal competente dos contratos de assistência técnica, de fiscalização de obras e das demais ações ambientais e sociais.

Durante o período de desembolso do empréstimo o “ Município” deverá apresentar, durante o segundo semestre de cada ano, cópia da Lei do Orçamento Anual do Município de Sorocaba para o ano seguinte (Lei de Diretrizes Orçamentárias =LDO), demonstrando a inclusão de contrapartida necessária para o “Programa”, além de comprovar nos primeiros quarenta e cinco dias de cada exercício fiscal que os recursos de contrapartida estão

incluídos na Lei Orçamentária Anual (Lei Orçamentária Anual = LOA), além de manter operativa a “UEP” durante todo o período do “Programa”, transcorridos os desembolsos de 40% (quarenta por cento) e 80% (Oitenta por cento) o “Município deve demonstrar, por meio de execução orçamentária, o valor do respectivo aportado como contrapartida” (CAF, 2008) .

O “Município” deve enviar relatórios Inicial (em até 30 dias da assinatura do contrato) e Semestrais (dentro de 45 dias seguintes ao último dia dos meses de Junho e Dezembro) com o avanço físico, financeiro e demais aspectos relevantes do “Programa”, relatório de auditoria externa, avanço de execução ambiental e social do “Programa” e final que deverá ser entregue dentro de até 90 dias seguintes ao último desembolso do empréstimo a este relatório se denomina “Relatório de Encerramento do Programa”.

Importante salientar que a “CAF” admite efetuar reembolso de investimentos e gastos efetuados com o “Programa”, à solicitação do “Município” entre 7 de dezembro de 2006 (data da aprovação da preparação do programa pelo “COFIEIX”) e a data do cumprimento das condições Prévias ao Primeiro desembolso, não podendo esse montante exceder a 30% (trinta por cento) do total do Empréstimo.

A amortização do empréstimo inicia-se aos 54 (cinquenta e quatro) meses a contar da assinatura de contrato, os juros são pagos semestralmente sobre os saldos devedores do empréstimo à taxa anual variável resultante da soma da taxa LIBOR para empréstimos a 6 meses aplicável ao período de juros, mais a margem de 0,90% (zero vírgula nove por cento).

Estabeleceu-se também uma Comissão de Compromisso pelos valores tornados disponíveis ao “Município” no valor de 0,25% (zero vírgula vinte e cinco por cento) anual, aplicado sobre os saldos não desembolsados, pagos semestralmente e Comissão de Financiamento no valor de 0,55% (zero vírgula cinquenta e cinco por cento) do valor total do empréstimo devida a partir da vigência do contrato, a ser paga até a realização do primeiro desembolso.

Existe também o compromisso de divulgação do “Programa” com a competente citação de que a “CAF” é o organismo financiador (também em todos os documentos que se refiram ao “Programa”).

A garantia do contrato é dada pela República Federativa do Brasil que assina um anexo de garantia (anexo C).

Toda comunicação entre as partes é por escrito, e deverá ser acompanhada de cópia a Secretária de Assuntos Internacionais (SEAIN) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e ao Ministério da Fazenda aos cuidados da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, Coordenação-Geral de Operações Financeiras da União.

As eventuais modificações contratuais serão efetuadas por escrito e de comum acordo entre “CAF”, “Município” e o “Garantidor”.

Toda a controvérsia que surja entre as partes decorrentes de interpretação ou aplicação deste contrato e que não se solucione por acordo entre elas será submetida a decisão de Tribunal Arbitral.

As partes se submetem à jurisdição do país do “Município”, para todo o assunto que não seja de competência exclusiva do “Tribunal Arbitral”.

Prevalece o contido no anexo A sobre as demais disposições de contrato.

O contrato tem vigência a partir de sua assinatura até o término do pagamento.

O Contrato está composto por Anexo “A”: Condições Gerais de Contratação”; Anexo “B”: Descrição do Programa; Anexo “C” Contrato de Garantia.

As condições gerais estabelecidas no contrato, são fruto de experiências anteriores do Estado Brasileiro e da Instituição Multilateral (CAF), na implementação de outros programas de investimentos notadamente a nível Federal e Estadual a cidade de Sorocaba foi a terceira no país a obter esse tipo de empréstimo a primeira Caxias do Sul, teve condições Gerais bastante semelhantes, as fases de pré-negociação e negociação estabeleceram evoluções importante em especial a clausula de reconhecimento das obras e despesas ocorridas dentro do objeto apoiáveis pelo “Programa”, no período entre a aprovação da preparação do “Programa” pela “COFIEX” e o primeiro desembolso, o que permitiu ao “Município” ter um folego inicial para as obras, e alavancou o “Programa” em sua arrancada inicial.

O anexo B é de primordial importância para este trabalho, nele se descreve o “Programa”:

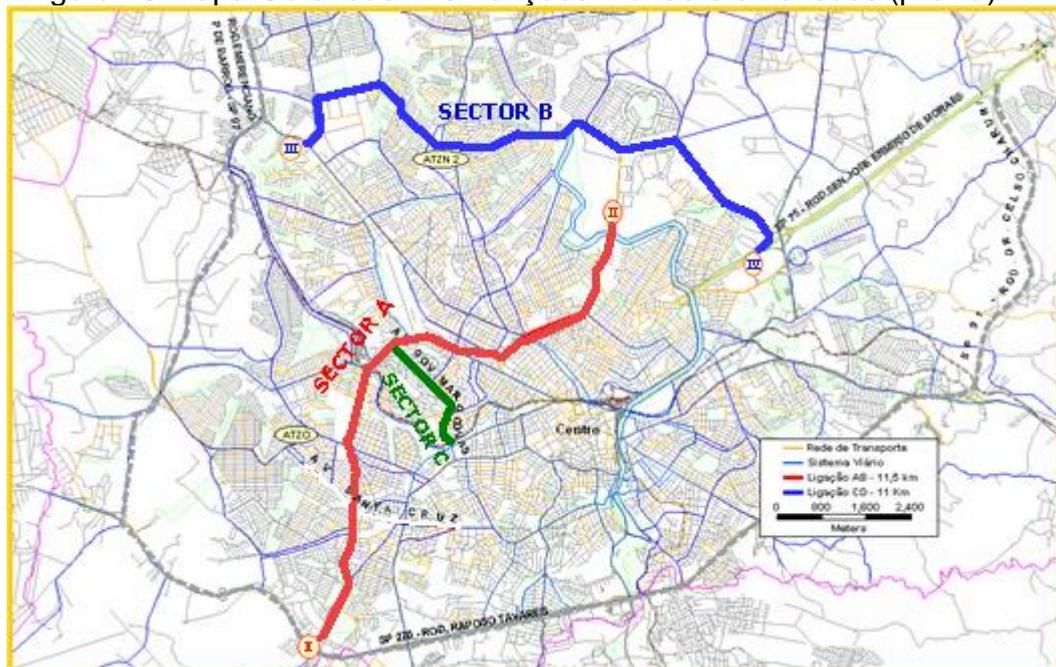
O objetivo geral do Programa é melhorar a qualidade de vida da população mediante a construção de adequada infra-estrutura viária na zona urbana do município, reduzindo os tempos de deslocamento entre o centro da cidade e bairros periféricos. O programa é descrito de acordo com as áreas de intervenção consideradas no PRAM (Programa de Apoio a Governos Municipais – CAF), o Programa se inscreve no Componente de Infra-estrutura Urbana. Assim as diferentes obras que o integram contam com anteprojeto que serviram de base para estimar os custos de estudos, e construção para os três trechos (A, B,C) . A seguir se descreve de maneira resumida os três trechos mencionados. É importante destacar o fato de que nos trechos A e B existe transporte público e particular, mas para o trecho C há tráfego somente particular.

TRECHO A: União da zona oeste com a zona industrial O trecho A comunica a Rodovia Raposo Tavares com a Avenida Comendador Camilo Júlio e se divide em nove segmentos viários. Além disso, conta com um canteiro central de largura variável e calçadas laterais. Neste trecho é necessário realizar a reabilitação da via, construção de sistema de iluminação e paisagismo no canteiro central e na ciclovia.

TRECHO B: União da zona norte com a zona industrial. O trecho B conecta a Avenida Ipanema com a Rodovia Senador José Ermírio de Moraes e se divide em segmentos que majoritariamente contam com duas pistas com largura que variam de 7 a 9,5 metros. Além disso, conta com um canteiro central de largura variável e calçadas laterais de até 4 metros. Neste trecho é necessário pavimentar novamente, realizar iluminação, sinalização e paisagismo.

TRECHO C: União da Avenida General Carneiro com a Avenida General Osório: O Trecho C comunica a Avenida General Carneiro com a Avenida General Osório, ao redor do aeroporto. A avenida está projetada para ter um gabarito de 30 metros, no qual se localizam duas pistas de largura aproximada de 8.50 metros, cada, prevendo-se duas faixas por pista, um canteiro central de largura variável e duas calçadas laterais. A avenida cruza um conjunto de ruas que requerem a adequação dos cruzamentos. Também a pista existente se encontra em mau estado e não só terá que se construir a nova pista como também adequar à existente (FOMENTO, 2008).

Figura 15: Mapa Geral das Intervenções Viárias e extensões (prévia)



EIXO A: Conexão Rodovia Raposo Tavares – Avenida Comendador Camilo Julio		
ID	Segmento Viário	Extensão (km)
A1	Luiz Mendes de Almeida	1.9
A2	Marginal a Itanguá	3.7
A3	General Osorio	0.5
A4	General Osorio	2.0
A5.1	Brasil	0.5
A5.2	Brasil / Maciel Baiao	0.7
A6	JJ Lacerda	1.0
A7	Radial Norte	0.6
A8	Joao Ribeiro de Barros	1.7
Total		12.6

EIXO B: Conexão Avenida Ipanema – Rodovia Senador José Ermírio de Moraes		
ID	Segmento Vial	Extensión (km)
B1	Jd. Flamboyant	1.9
B2	Edward Fru – Fru / Marciano da Silva	3.7
B3	Intersección Itavuvú / Edgard Fru-Fru	0.5
B4	Ulysses Guimaraes	2.0
B5	Tadao Yoshida	0.5
B6	Comendador Camilo Júlio	0.7
B7	Fernando Stecca	1.0
Total		10.2

EIXO C: Conexão Gr. Carneiro con Av. Gr. Osorio		
ID	Segmento Vial	Extensión (Km.)
C1	C Mario Covas	2.6
Total		2.6

Fonte: Aatoria própria para missões CAF (Identificação e Avaliação)

Os parques são contratualmente contrapartida do Município ocorre por parte da CAF o acompanhamento das execuções, de acordo com os parâmetros ambientais e sociais exigidos.

3.2 A Execução do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba

O contrato firmado permite reconhecer as obras ocorridas entre a aprovação pela COFLEX e o cumprimento das condições prévias ao primeiro desembolso, e pertinentes ao programa, assim foram reconhecidas (como valor financiável ou contrapartida), segue breve relação delas:

-Viário: A2 – Av. Santa Cruz (da Av. Dr. Armando Panunzzio à Av. Américo Figueiredo): implantada a segunda pista, nos trechos onde a primeira pista já era existente, e nova via, onde ela ainda não existia, da Avenida Santa Cruz, com extensão de 2,60 km, que cruza as Margem do Córrego Itanguá e liga a Av. Dr. Armando Pannunzio a Av. Américo Figueiredo, duas importantes vias artérias no Município. A Av. Américo Figueiredo foi duplicada, de forma parcial, e revitalizada em alguns trechos.

Trecho A3 - Prolongamento da Avenida Gal. Osório (da R. José Ângelo Fazano à Av. Angélica): implantada ciclovia na Av. Gal. Osório, além dos serviços de pavimentação e drenagem da Av. Adão Pereira de Camargo.

Trecho B3 - Ligação da Avenida Edward Fru-Fru com a Avenida Itavuvú: implantada ciclovia, além de Área de Transferência, do transporte coletivo, no trecho que fará a ligação da Edward Fru-Fru Marciano da Silva com as proximidades da Av. Ulysses Guimarães. Trecho B4 - Avenida Ulysses Guimarães (da Avenida Itavuvú até o Rio Sorocaba): implantada a segunda pista, nos trechos onde a primeira pista já era existente, e nova via, onde a mesma ainda não existia, da Av. Ulysses Guimarães, em aproximadamente 82% de sua extensão. Neste trecho também foram implantadas algumas galerias, em concreto armado, nos pontos de transposição com o córrego.

Trecho C – Obras executadas na Ligação da Avenida General Carneiro até o Prolongamento da Avenida General Osório e o Contorno do Aeroporto que compreende a continuação deste trecho até a recém implantada Área de Transferência, do transporte coletivo, da Avenida Ipanema: implantada a segunda pista, nos trechos onde a primeira pista já era existente, e nova via, onde ela ainda não existia, da Av. Pército de Souza Queiroz e da Av. Mário Covas. Construído Terminal e Área de Transferência, do transporte coletivo, na chegada do Contorno do Aeroporto à Av. Ipanema. Implantada ciclovia em toda a extensão da Av. Santos Dumont, que também faz parte do Contorno do Aeroporto.

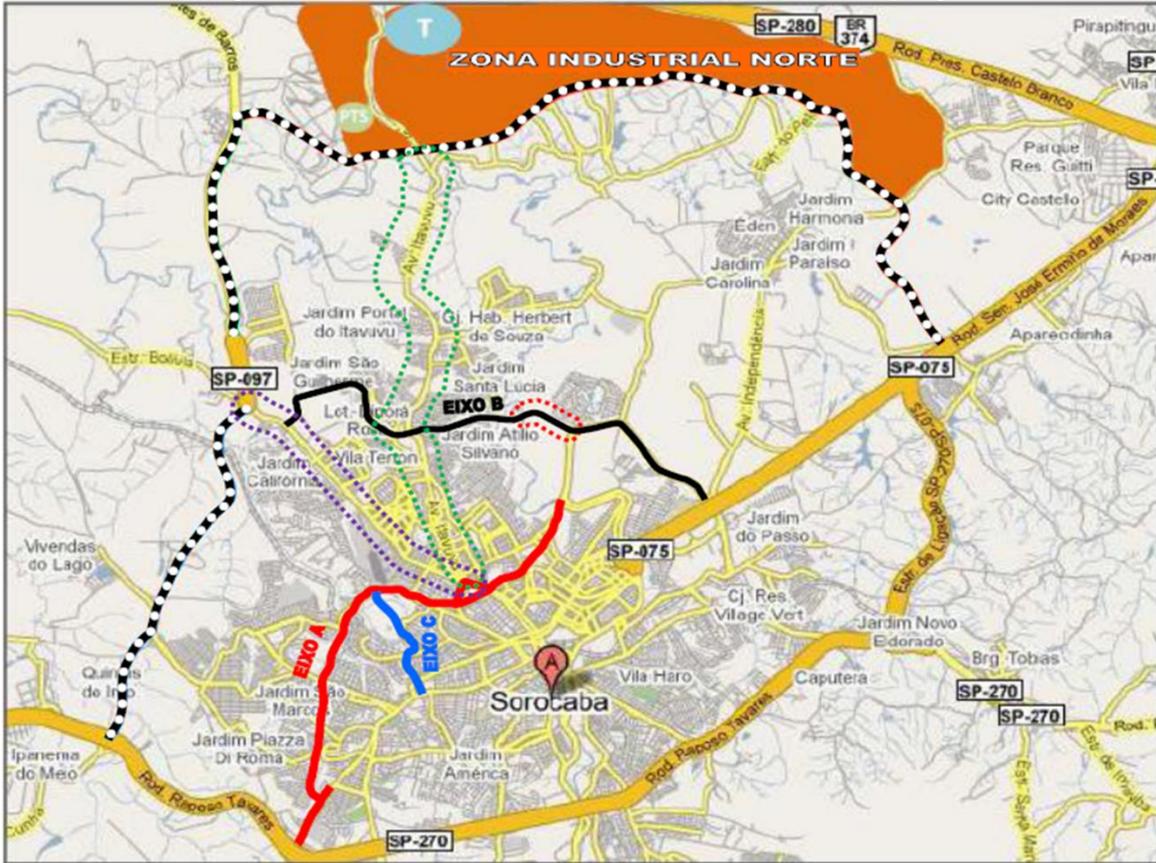
Parques: Jardim Abaeté: com aproximadamente 48.000 m², encontrasse totalmente implantado, com calçadas, pistas de caminhadas em saibro, quadras de esporte, pista de skate, anfiteatro de arena, playground, gramas, fontes luminosas e árvores. Vila Formosa: encontrasse em etapa inicial de implantação que compreende a execução de calçadas, pistas de caminhadas em saibro, implantação de iluminação, gramas, árvores e pista de skate. Jardim Maria Eugênia: com área aproximada de 30.000 m², encontrasse totalmente implantado, com calçadas, pistas de caminhadas em saibro, implantação de iluminação, gramas e árvores. Jardim Ipiranga: com aproximadamente 73.500 m², encontrasse totalmente implantado, com calçadas, pistas de caminhadas em saibro, quadras de esporte, pista de skate, anfiteatro de arena, gramas e árvores. Juntamente com o parque foi construída Área de Transferência de Passageiros, do transporte coletivo. Foram também reconhecidas despesas com a estruturação do programa.

Em 9 de Fevereiro de 2011, através do Ofício UEP/SGP 25/2011, foi enviado pelo Município ao GTEC/COFIEX, solicitação de alteração do contrato de empréstimo firmado entre o Município de Sorocaba e a Corporação Andina de Fomento, com garantia da República Federativa do Brasil, para a inclusão da Avenida Itavuvú no Programa. O pleito solicitado corresponde especificamente a alterações a serem feitas no Anexo B do Contrato de Empréstimo e consistiram em inclusão, na “Descrição do Programa”, de obras da Avenida Itavuvú, remanejamento no “Orçamento Estimado do Programa” do aporte de contrapartida, de US\$ 5.033.000,00 (Cinco Milhões e Trinta e Três Mil Dólares dos Estados Unidos da América), da categoria “K Imprevistos” para a categoria “B. Obra Civil / Custos Diretos”, para fazer face aos custos da solicitação. Em 30 de maio de 2011, a COFIEX expediu a Recomendação nº 620, sugerindo a aprovação do pleito. Em 6 de Junho de 2011, pelo procurador da Fazenda Nacional, foi emitido o Parecer PGFN/COF/Nº 1010/2011, do ponto de vista jurídico, à formalização do aditivo contratual, submetendo-o a instância superior. Em 7 de Junho de 2011, a PGFN aprovou o parecer.

Em 07 de Novembro de 2011, através do Ofício UEP/SPG 351/2011, foi enviado pelo Município a Corporação Andina de Fomento – CAF, solicitação de substituição física de parte do Complexo Viário Franco Montoro, correspondente a implantação da via Marginal ao Córrego Itanguá (A2), pela execução física integral das obras de implantação da Avenida Itavuvú, entre o trecho cuja via é existente e a Rodovia Castelo Branco, ajustando assim as metas a serem alcançadas até 2012 com o prazo estabelecido no contrato de empréstimo entre a Corporação Andina de Fomento e o Município de Sorocaba. Em 24 de Novembro de 2011, através do Ofício CAF/BR/427/2011, o agente financeiro aprovou a referida substituição, considerando a grande importância da implantação da Avenida Itavuvú para o desenvolvimento socioeconômico do Município.

3.2.1 Detalhamento do Programa

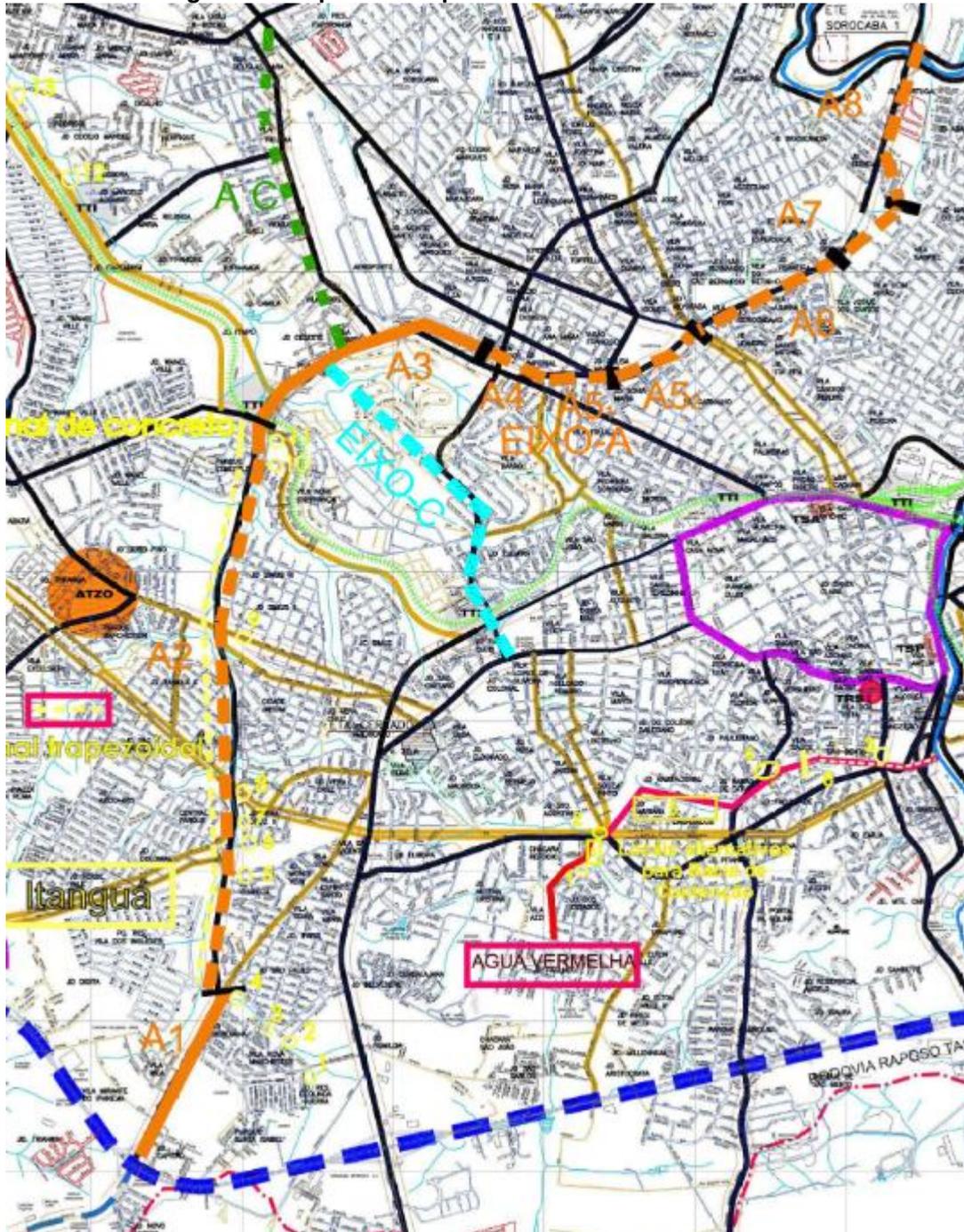
Figura 17: Visão Geral dos três complexos viários do programa



Fonte: Autoria própria

3.2.1.1 – Complexo Viário A - Franco Montoro (Trechos A1 a A8) -Ligando a Rodovia Raposo Tavares a Av. Comendador Camilo Júlio (Complexo Viário B – Ulysses Guimarães).

Figura 18: Mapa do Complexo Viário A – Franco Montoro



Fonte: Autoria própria

Trecho A1: da Rodovia Raposo Tavares (altura do Km 104) até a Rua 36 (atual Rua Angelo Pupin) inclusive.

- Extensão: 1.5 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30.00 m a avenida intercepta na altura do Km 104 da Rodovia Raposo Tavares. Considerada como principal via de acesso ao CEAGESP - Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo e ao Hospital UNIMED, ao longo dela existem comércios, clube, escola, igreja, Vila dos Velhinhos e residências. Existia com duas pistas de 8,00 metros. canteiro central de 6,00 metros, passeio de 4,00 metros. e quatro faixas de rolamento até a Rua 36. O trecho recebeu revitalização paisagística, manutenção na iluminação, na sinalização e recapeamento.

A Rua 36 atualmente encontra-se implantada com duas pistas e quatro faixas de rolamento. em bom estado de conservação, no final da rua existe o Condomínio Residencial Vila dos Ingleses composto de mais de 1100 unidades residenciais A via integra-se ao complexo viário de ligação da zona Oeste com a zona industrial.

Trecho A1a: da Rua 36 (defronte a Rua Vicente Latorre Neto) até a Av. Getúlio Vargas

- Extensão: 0.4 Km (aproximadamente). Comentário: Existia implantada com uma pista. com largura de 8.00 metros e operando com mão dupla de direção, rua em bom estado de conservação e sem passeio, possui o relevo acentuado e um fluxo elevado de veículos e pedestres.

Nesse trecho a rua esteja prevista no Plano Diretor como Via Coletora com gabarito proposto de 20.00 metros. o local e existia parcialmente aberta para implantar a 2ª pista.

Tendo em vista que a Av Getúlio Vargas, inicia-se em uma importante radial da cidade Av. Dr. Armando Pannunzio), essa avenida interligada ao trecho A 1 é um corredor alternativo de acesso à região central da cidade.

Como a Avenida Getúlio Vargas que se encontrava implantada com duas pistas e quatro faixas de rolamento, a duplicação do trecho em questão, permitiu a conclusão do corredor que foi executado com gabarito proposto para a 2ª pista de 8,00 metros e duas faixas de rolamento.

Figura 19: Avenida Luiz Mendes de Almeida, desde a Rodovia Raposo Tavares até a antiga Rua 36 (atual Angelo Pupim) entrada da Vila dos Ingleses (situação inicial)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 20: Avenida Luiz Mendes de Almeida, desde a antiga Rua 36 (atual Angelo Pupim) até a Av. Getúlio Vargas -outro ângulo (situação inicial)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 21: Revitalização da Av. Luiz Mendes de Almeida (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 22: Duplicação da Av. Luiz Mendes de Almeida c/ Av. Getúlio Vargas (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Trecho A 2: da Rua 36 até a Rua José Ângelo Fazano : Trecho excluído do Programa, foi substituído pela Avenida Itavuvú.

Na região compreendida por esse trecho foi Implantada a Avenida Santa Cruz.

Figura 23: Implantação da Av. Santa Cruz (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 24: Implantação da Av. Santa Cruz – outro ponto de vista (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Trecho A 3: da Rua José Ângelo Fazano até a Av. Angélica

- Extensão: 2,00 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial Padrão I o corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 metros. Considerada como via alternativa de acesso ao aeroporto. ao longo dela existem comércios, escola, igreja, residências. Existia a via duas pistas de 8,50 metros, canteiro central com largura variável. passeios de 3.00 metros e quatro faixas de rolamento. em bom estado de conservação.

O trecho recebeu revitalização paisagística de manutenção na iluminação, na sinalização e recapeamento.

Figura 25: Prolongamento da Av. Gal Osório da Rua José Angelo Fazano à Av. Angélica (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 26: : Prolongamento da Av. Gal Osório “ Est. Adão Pereira de Camargo” da Rua José Angelo Fazano à Av. Angélica (Concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 27: Revitalização da Est. Adão Pereira de Camargo (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 28: Revitalização da Est. Adão Pereira de Camargo (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Trecho A 4: da Av. Angélica até a Av. Gonçalves Júnior

- Extensão: 0,50 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30, 00 metros. a avenida nesse trecho está estava por edificações residenciais e comerciais. Operando em binário através da utilização de vias existentes. quais sejam Rua Isaltino Guanabara Rodrigues da Costa e Rua Duílio Bonani o trecho com interseções críticas recebeu melhoria viária. Nesse trecho está localizado o SAAE – Serviço Autônomo de Água e Esgoto.

O gabarito executado para o referido trecho é passeio com 3,00 metros de largura e pista com 8.50 metros de largura e duas faixas de rolamento cada.

Figura 29: Prolongamento da Av. Angélica até a Av. Gonçalves Junior (situação inicial)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 30: Revitalização da Av. Gal. Osório da Av. Angélica até à Av. Gonçalves Junior(concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Trecho A 5.1: da Av. Gonçalves Júnior até a Rua Adhemar de Barros

- Extensão: 0,50 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 m. existia a avenida implantada somente com uma pista, operando com mão dupla de direção. Foi integrada ao complexo viário a via tornou-se um importante corredor de acesso ao aeroporto, ao hipermercado, a área central da cidade e a zona industrial.

O gabarito executado para o referido trecho é passeio com 3.00 metros de largura e pista com 9,50 metros de largura e três faixas de rolamento cada e canteiro com largura variável.

Trecho A 5.2: da Rua Adhemar de Barros até a Rua Hermelino Matarazzo.

- Extensão:0,70 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00m atualmente a avenida existia somente com uma pista, operando em mão única de direção com duas faixas de rolamento em binário com a rua Maciel Baião que possui também duas faixas de rolamento, formando-se com a Avenida Ipanema. uma grande rotatória no entorno do hipermercado Carrefour na Rua Maciel Baião próximo a interseção com as avenidas Ipanema e Itavuvú onde está localizado o Pronto Atendimento - Unidade Pré-hospitalar, existente um estrangulamento ocorreram desapropriações de algumas residências unifamiliares para melhoria do gabarito da rua.

Figura 31: Av. Gonçalves Júnior até a Rua Adhemar de Barros (situação inicial)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 32: Trecho da Rua Adhemar de Barros até a Rua Hermelino Matarazzo (situação inicial)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

- Trecho A 6 (J. J. Lacerda): da Rua Hermelino Matarazzo até a Rua Oswaldo Cruz

- Extensão: 1,0 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 m, existia a via bastante acidentada, com somente com uma pista. operando com mão dupla de direção Ao longo da rua existem comércios escola. residências

O gabarito executado para a avenida é passeio com 3,50 metros de largura e pista com 9,00 metros de largura e três faixas de rolamento cada e canteiro com largura de 6,00 metros.

Figura 33: Trecho JJ Lacerda da Hermelino Matarazzo até a Rua Oswaldo Cruz (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 34: Trecho JJ Lacerda trecho final junto a Rua Oswaldo Cruz (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 35: Trecho JJ Lacerda trecho inicial junto a Hermelino Matarazzo (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 36: Trecho JJ Lacerda vista lateral (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 37: Trecho JJ Lacerda trecho final junto a Rua Oswaldo Cruz (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 38: Trecho JJ Lacerda duplicação e implantação do dispositivo de retorno (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 39: Trecho JJ Lacerda duplicação e implantação do dispositivo de retorno (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

- Trecho A7 (Radial Norte): da Av. Oswaldo Cruz até a Rua João Ribeiro de Barros

- Extensão: 0,6 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00m, estava a via aberta. O gabarito executado para a radial foi de 9,00 metros de largura para as pistas, seis faixas de rolamento, 3,50 metros de largura para os passeios e largura variável com o mínimo de 5,00 metros para o canteiro central.

Figura 40: Trecho A7 -Radial Norte (situação original)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 41: Trecho A7 -Radial Norte (situação original)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 42: Trecho A7 -Radial Norte com destaque para a chegada na Rua João Ribeiro de Barros (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 43: Trecho A7 -Radial Norte da Rua Osvaldo Cruz até João Ribeiro de Barros (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

- Trecho A 8: Rua João Ribeiro de Barros até a ponte sobre o Rio Sorocaba
- Extensão: 1,7 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 m estava implantada somente em parte com uma pista, operando com mão dupla de direção, a porção final de ligação com a Av. Dom Aguirre, já se encontra duplicada.

O gabarito executado para a via é de 9,00 metros de largura para as pistas, seis faixas de rolamento, 3,00 metros de largura para os passeios e largura variável para o canteiro central. Ao longo da via existem condomínios residenciais.

Figura 44: Trecho A8 -com destaque para a chegada Radial Norte e início da João Ribeiro de Barros (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 45: Trecho A8 -Rua João Ribeiro de Barros trecho já duplicado com vista ao fundo da Av. Dom Aguirre e a Bacia de Contenção do Abaeté e parque de mesmo nome.



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 46: Trecho A8 -A vista destaca ao fundo o local de chegada Radial Norte e início da João Ribeiro de Barros (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 47: Trecho A8 João Ribeiro de Barros (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 48: Trecho A8 João Ribeiro de Barros (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

3.2.1.2 - Complexo Viário B – Ulysses Guimarães (Trechos B1 a B7), ligação da Zona Norte com a Zona Industrial.

Figura 49: Desenho Geral do trecho B da Av. Ipanema (B1) até Av. Independência (B7)



Fonte: Autoria Própria

Trecho B 1: da Av. Ipanema até o Jd. Famboyant através das vias Rua Comendador Genésio Rodrigues, Estrada do Dinorah e Alameda do Horto.

- a) R Com. Genésio Rodrigues - extensão=0,35 Km
- b) Estrada do Dinorah (da Rua Com Genésio Rodrigues até a Rua do Horto) - extensão = 0,65 Km

c) Alameda do Horto - extensão = 1,00 Km

d) Ligação da Av Edward Fru-Fru Marciano da Silva com a Alameda do Horto - extensão= 0,20 Km

- Extensão Total: 2,20 Km (aproximadamente)

- Comentário: As Ruas Com Genésio Rodrigues e a Estrada do Dinorah estão previstas no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I com gabarito proposto de 30,00m. A Alameda do Horto está prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 m.

Na situação anterior ao Programa existiam vias abertas com pista simples em terra com gabarito do leito carroçável de aproximadamente 8,00 metros, operando com mão dupla de direção a havia uma interrupção por uma barreira física (córrego do matadouro), foi necessária a transposição sobre o córrego do matadouro para interligar com a Av. Edward Fru-Fru Marciano da Silva.

Ao longo das vias existem chácaras residenciais e de recreação. O gabarito executado para o referido trecho é passeio com 3,00 metros de largura pista com 7,00 metros de largura com duas faixas de rolamento cada e canteiro central de 10,00 metros de largura.

Figura 50: Trecho B1 ao fundo a Avenida Ipanema em primeiro plano Rua Comendador Genésio Rodrigues e Estrada do Dinorah (situação Inicial).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 51: Trecho B1 em primeiro plano a Rua Comendador Genésio Rodrigues na confluência com Avenida Ipanema (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF.

Figura 52: Trecho B1 na Estrada do Dinorah (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 53: Trecho B1 na Estrada do Dinorah (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 54: Trecho B1 na Estrada do Dinorah – vista geral (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 55: Trecho B1 na Alameda do Horto (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 56: Trecho B1 na Alameda do Horto (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 57: Trecho B1 na Alameda do Horto destaque na transposição do Córrego Matadouro e ligação com a Avenida Edward Fru-Fru Marciano da Silva (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

- Trecho B 2: Av. Edward Fru-Fru Marciano da Silva
- Extensão: 1,4 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00m, a avenida é a principal via do loteamento residencial São Guilherme. Ao longo dela existem comércios e residências. Em data anterior ao Programa a avenida encontrava-se pavimentada com

duas pistas de 8,50 metros, quatro faixas de rolamento, canteiro central com largura de 4,50 metros e passeios de 4,25 metros.

O trecho teve seu paisagismo revitalizado, foi feita manutenção na iluminação, na sinalização e recapeamento.

Figura 58: Trecho B2 -Edward Fru-Fru M. da Silva (situação inicial)



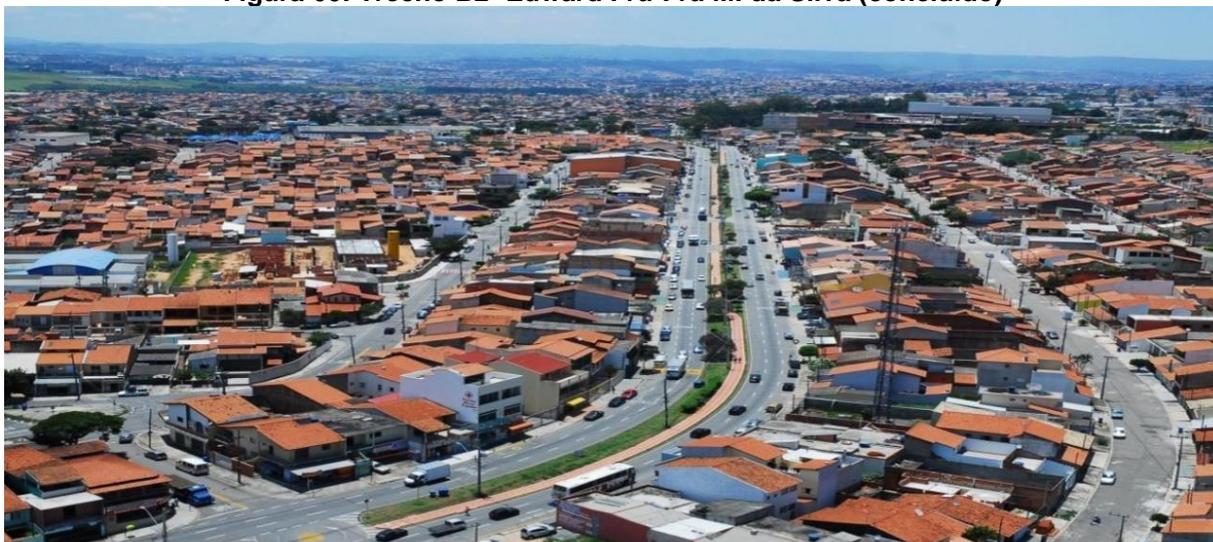
Fonte: Arquivo do Autor

Figura 59: Trecho B2 -Edward Fru-Fru M. da Silva (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 60: Trecho B2 -Edward Fru-Fru M. da Silva (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Trecho B3: Ligação da Av. Edward Fru-Fru Marciano da Silva com a Av. Itavuvú
• Extensão: 0.25 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 m. a ligação é importante para dar continuidade ao complexo viário e a área de Transferência de Transporte Coletivo da Zona Norte.

O gabarito executado para o referido trecho é passeio com 4,00 metros de largura. pista com 8,50 metros de largura com duas faixas de rolamento cada e canteiro central com largura de 5,00 metros.

Figura 61: Trecho B3 -Ligação da Edward Fru-Fru M. da Silva com Avenida Itavuvú (situação inicial)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 62: Trecho B3 -Ligação da Edward Fru-Fru M. da Silva com Avenida Itavuvú (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 63: Trecho B3 - Ligação da Edward Fru-Fru M. da Silva com Avenida Itavuvú (concluído).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 64: Trecho B3 - Readequação de Vias para Implantação de Terminal Passageiro – Av. Itavuvú (concluída).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 65: Trecho B3 - Construção de Ciclovía na Av. Itavuvú (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

- Trecho B 4: Av. Ulysses Guimarães da Av. Itavuvú até o Rio Sorocaba
- Extensão: 2,4 Km (aproximadamente)
- Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial- Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00m., a Av. Ulysses Guimarães foi interligada a Av. Tadao Yoshida. com a construção de uma ponte sobre o Rio Sorocaba é uma nova opção de acesso da região Norte à Zona Industrial.

Inicialmente a Av. Ulysses Guimarães no seu trecho primeiro, que está localizada na margem esquerda do Rio Sorocaba, estava implantada parcialmente com uma pista e operando com mão dupla de direção interrompida por córregos, os demais trechos encontram-se abertos em terra. sendo foram construídas de galerias para a implantação da avenida.

Ao longo dela existem comércios e residências, escola, igrejas. O gabarito executado para a avenida é passeio com 3,00 metros de largura. pista com 9.50 metros de largura com três faixas de rolamento cada e canteiro central com largura de 4,50 metros.

Figura 66: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 67: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães – próximo ao Rio Sorocaba em início de implantação



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 68: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães – nas proximidades da Av. Itavuvú (Concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 69: Trecho B4 – Av. Ulysses Guimarães –visão geral (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Trecho B 5: do Rio Sorocaba até a Av. Camilo Júlio

- Extensão: 1,0 Km (aproximadamente)
- Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00m, a avenida encontra-se aberta em terra, porém sem trânsito face a necessidade de interligação com a Av. Ulysses Guimarães através da construção da ponte sobre o Rio Sorocaba. O gabarito executado para a avenida foi de passeio com 3,00 metros de largura pista com 9,50 metros de largura com três faixas de rolamento cada e canteiro central com largura de 10 metros.

Figura 70: Trecho B5 – Av. Tadao Yoshida (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 71: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães trecho próximo ao Rio Sorocaba (situação inicial)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 72: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães trecho próximo ao Rio Sorocaba e local de construção da ponte dupla (situação inicial).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 73: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães trecho próximo ao Rio Sorocaba (situação inicial).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 74: Trecho B5 – Av. Ulysses Guimarães e Av. Tadao Yoshida vista do trecho de encontro com a ponte sobre o Rio Sorocaba (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 75: Trecho B5 – Ponte dupla sobre o Rio Sorocaba ligando Av. Ulysses Guimarães e Av. Tadao Yoshida (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 76: Trecho B5 – Ponte dupla sobre o Rio Sorocaba ligando Av. Ulysses Guimarães e Av. Tadao Yoshida (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 77: Trecho B5 – Av. Tadao Yoshida (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 78: Trecho B5 – Av. Tadao Yoshida (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

- Trecho B6: da Av. Tadao Yoshida até a Av. Fernando Stecca (Av. Comendador Camilo Júlio)
- Extensão: 1.0 km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 m, a avenida é uma das principais vias de acesso a Zona Industrial

Atualmente a avenida encontra-se implantada somente com uma pista, operando com mão dupla de direção e em mau estado de conservação.

Nesse trecho da avenida existem indústrias, posto de abastecimento de combustível e o condomínio residencial Ibiti do Paço.

Grande trecho da avenida fisicamente já se encontra liberada para a duplicação, faltando somente a regularização das desapropriações das áreas.

O gabarito proposto para a avenida é passeio com largura variável em torno de 4,00 metros. pista com 9,50 metros de largura com três faixas de rolamento e canteiro central com largura variável.

A duplicação da avenida no trecho oposto, ou seja, da Av Tadao Yoshida até a Ponte da Radial Norte em prolongamento a Rua João Ribeiro de Barros já foi executada.

Figura 79: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio antes das obras do Programa.



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 80: Trecho B5 – Av. Camilo Júlio antes das obras do Programa.



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 81: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 82: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 83: Trecho B6 – Av. Camilo Júlio (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Trecho B 7: da Av. Com Camilo Júlio até a Av Independência

- Extensão: 2,5 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I e corredor de transporte coletivo com gabarito proposto de 30,00 m, a avenida é uma das principais vias de acesso a Zona Industrial.

A configuração inicial da avenida era de somente com uma pista, operando com mão dupla de direção e em mau estado de conservação Ao longo da avenida

existem comércios, indústrias, condomínios, posto de abastecimento de combustível. Grande trecho da avenida fisicamente já se encontra liberada para a duplicação, faltando somente à regularização das desapropriações das áreas.

O gabarito proposto para a avenida é passeio com largura variável em torno de 4,00 metros, pista com 9,50 metros de largura com três faixas de rolamento cada e canteiro central com largura variável.

Figura 84: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (situação inicial).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 85: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (situação inicial).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 86: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (situação inicial).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 87: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 88: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 89: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

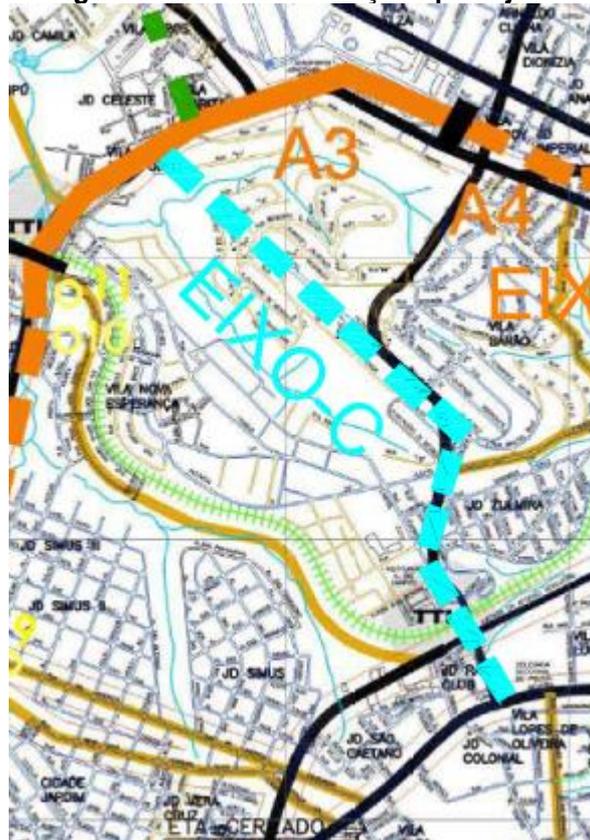
Figura 90: Trecho B7 – Av. Fernando Stecca (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

3.2.1.3 Complexo Viário C – Ligação da Av. General Carneiro até o Prolongamento da Avenida General Osório.

Figura 91: Trecho C – Traçado planejado



Fonte: Autoria própria

Trecho C: através das vias: Rua Humberto de Campos, Rua João de Almeida Melces, Rua Gumercindo Gonçalves, Av. Pército de Souza Queiroz até o Prolongamento da Av. Gal. Osório.

- Extensão: 2,6 Km (aproximadamente)

Comentário: Prevista no Plano Diretor como Via Arterial - Padrão I com gabarito proposto de 30,00 rn, a avenida será importante via de ligação da região Oeste a avenida de contorno do aeroporto do município.

A Rua Humberto de Campos, atualmente considerada como um corredor de tráfego, opera com mão única de direção com duas faixas de rolamento. Ao longo da mesma existem comércios, posto de abastecimento de combustível, edificações multifamiliares, Pronto Atendimento - Unidade Pré-hospitalar, escola e residências.

Existe na referida rua uma passagem superior (pontilhão) sobre a via férrea.

Outras vias, tais como: Rua Salvador Stefanelli, Rua Jurandir Escarbia, Rua João de Almeida Melces. Rua Américo Corra. Rua Carmella Capossolli de Freitas e Rua Gumecindo Gonçalves, também são utilizadas como corredor de tráfego, com

mão única de direção, com duas faixas de rolamento e em mau estado de conservação e existência de várias interseções críticas.

Ao longo dessas vias, existem comércios e residências.

A Av. Pército de Souza Queiroz, atualmente encontra-se implantada somente com uma pista, operando com mão dupla de direção e em mau estado de conservação. Grande trecho da avenida fisicamente já se encontra liberada para a duplicação. Ao longo desse trecho existem comércios, residências e escola. Somente o seu prolongamento incide em propriedades de população de baixa renda, sendo que algumas encontram-se em áreas invadidas.

O gabarito executado para o referido trecho é passeio com 3,00 metros de largura e pista com 9,50 metros de largura e três faixas de rolamento cada, com canteiro central variável. Será executado um novo pontilhão sobre a linha férrea.

Figura 92: Trecho C (em execução)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 93: Trecho C ao fundo Avenida Adão Pereira de Camargo nas proximidades do Aeroporto de Sorocaba (em execução).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 94: Trecho C (em execução).



Fonte: Arquivo do autor

Figura 95: Trecho C nas proximidades do Quartel da Polícia Militar CPI-7 (configuração original).



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 96: Trecho C entroncamento da Rua Jurandir Scabia com a Rua Humberto de Campos (configuração original)



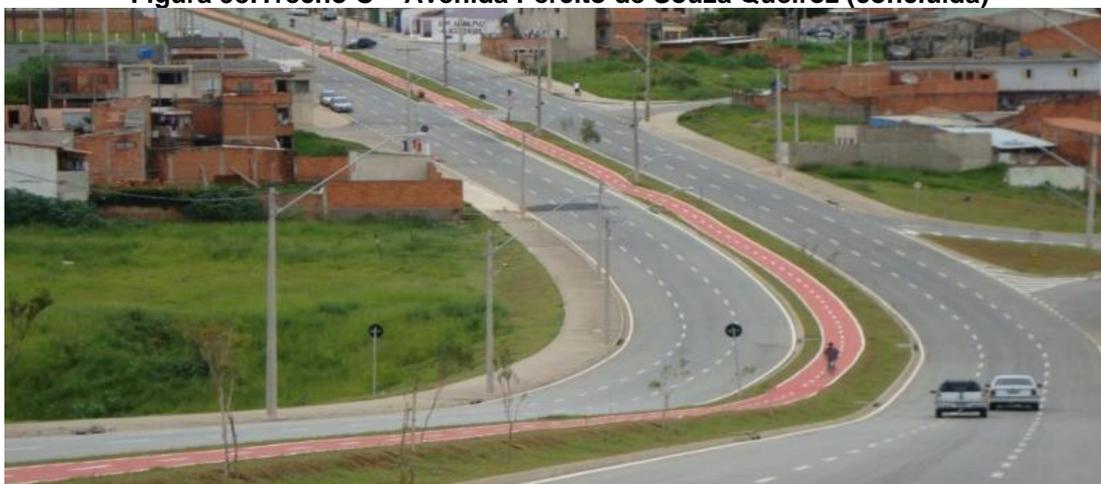
Fonte: Arquivo do Autor

Figura 97: Trecho C – Avenida Pército de Souza Queiroz (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço à CAF

Figura 98: Trecho C – Avenida Pército de Souza Queiroz (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 99: Trecho C – Entroncamento da Rua Jurandir Scabia com a Rua Humberto de Campos (concluído).



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 100: Trecho C – Novo Viaduto sobre a via férrea



Fonte: Google Maps – Streetview – Outubro/2019

3.2.1.4 – Demais obras viárias e complementares do Programa.

Figura 101:Redequeação de Vias para Implantação de Terminal de Passageiro na Avenida Ipanema – (concluída).



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 102:Ciclovia na Av. Santos Dumont (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 103: Obras Hidráulicas de Redequeação e Reforço do Córrego do Curtume (em andamento)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 104: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú - Terraplanagem em andamento



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 105: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú - Concluída



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 106: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú - Concluída



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 107: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 108: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 109: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 110: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 111: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída)



Fonte: Arquivo do Autor

Figura 112: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída)



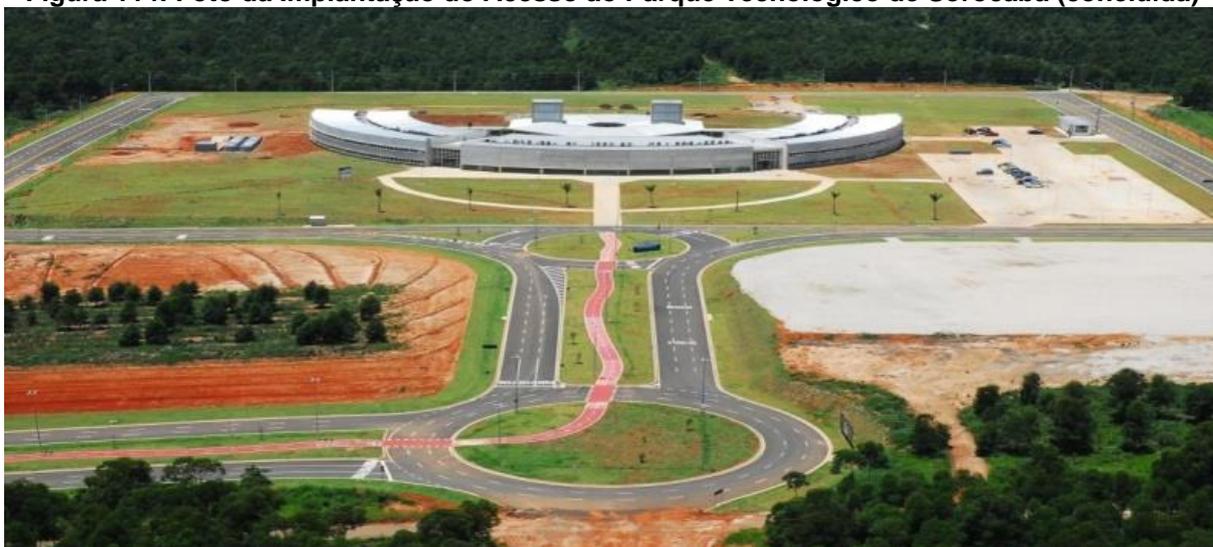
Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 113: Implantação do Prolongamento da Avenida Itavuvú (concluída) – Acesso ao Parque Tecnológico.



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 114: Foto da Implantação do Acesso ao Parque Tecnológico de Sorocaba (concluída)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

3.2.1.5 Parques:

A Constituição Federal de 1988 traz muito claramente no Capítulo VI, do Art. 225, que: “ Todos têm o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (CASA CIVIL, 2021).

No contexto do Programa os parques foram instrumentos de socialização, de pertencimento, como esclarece (QUEIROGA, 2016) “ O viver em público se transformou, há maior uso de parques em cidades de todos os tamanhos.”

A característica da imensa maioria dos parques em Sorocaba é de estarem inseridos dentro do espaço urbano, próximos às residências, e com a característica de serem conexões de ruas e avenidas, se caracterizam por serem essenciais para o convívio em sociedade, encontro com a natureza e não raro locais de manifestações de cultura e espaço para feiras, exposições e espetáculos artísticos.

Sendo que se destaca o uso deles para caminhadas, piqueniques normalmente aos finais de semana, e locais de leitura e contemplação.

São essenciais para a população da cidade, que procura neles o lazer e atividades físicas, se classificam, portanto, como essenciais para o bem-estar a saúde física e mental. Importante observar que é possível se utilizar desses espaços para a implantação de políticas públicas de lazer, meio ambiente e animação sociocultural, promovendo a vida social e arranjos de relacionamento social (KACHINSK; SANTOS; CARDOSO-LEITE, 2018).

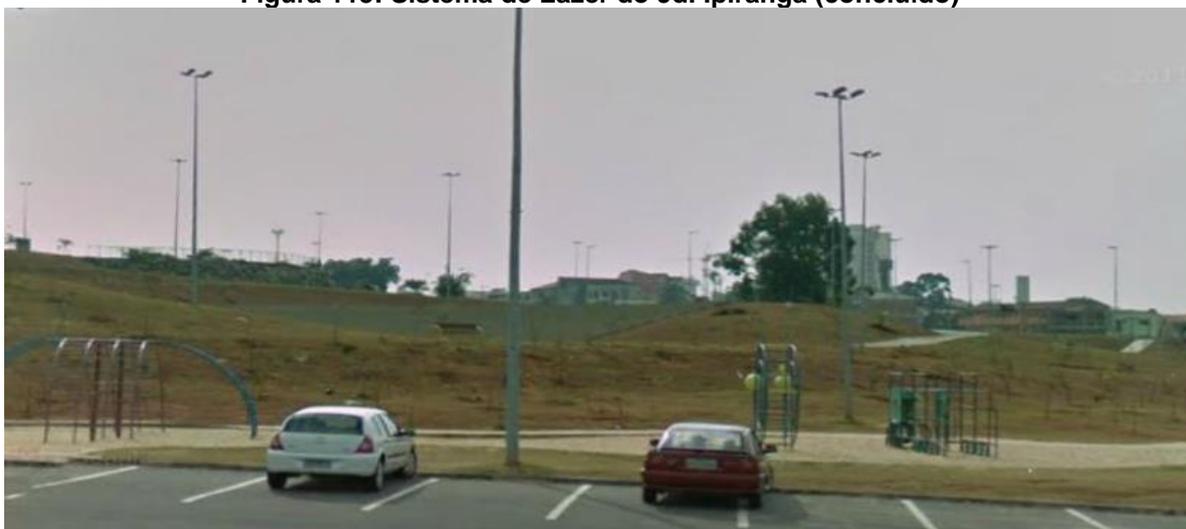
Tendo em vista a contribuição altamente positiva desses instrumentos urbanos é que o Programa construiu e foram aceitos como contrapartida para o Programa os a seguir descritos :

3.2.1.5.1 Sistema de Lazer do Jardim Ipiranga:

Localizado na Zona Oeste e com 73,5 mil metros quadrados, está totalmente implantado, foram construídas quadras poliesportivas, tanques de areia, playgrounds com balanços, centopeias, trenzinhos, caracol, escorregadores, gaiolas e carrossel, pista de skate, anfiteatro de arena, pistas de caminhada, equipamentos para ginástica

ao ar livre e bolsão de estacionamento, praça central em piso cerâmico e deck em madeira, e sistema de iluminação.

Figura 115: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 116: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 117: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 118: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 119: Sistema de Lazer do Jd. Ipiranga (concluído)



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

3.2.1.5.2 Sistema de Lazer do Jardim Abaeté (Parque das Águas)

Com 162 mil metros quadrados, o local dispõe de campos de futebol, vestiários com chuveiros e sanitários, fraldário, praça de eventos com piso intertravado de concreto e palco em alvenaria, praças com bancos, pistas de caminhada em saibro e concreto estampado, ciclovia, anfiteatro de arena com palco, arquibancadas, área administrativa, enfermaria, camarins e base para a Guarda Municipal. Para as crianças em área de 810 metros quadrados, foram instalado playground com piso de areia fina e vinte e equipamentos de lazer e brincadeiras, como gangorras, balanços, escorregadores, tirolesa, roletas e escadas.

Foram nele implantadas pistas de Skate em área de 1,7 mil metros quadrados.

Figura 120: Sistema de Lazer do Jd. Abaeté (Parque das Águas) - Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 121: Sistema de Lazer do Jd. Abaeté (Parque das Águas) - Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 122: Sistema de Lazer do Jd. Abaeté (Parque das Águas) - Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

3.2.1.5.3 Sistema de Lazer do Jardim Maria Eugênia

Com área de 30.000 m², com calçadas, pistas de caminhada em saibro, iluminação, ciclovia em concreto colorido, passeios em concreto vassourado, grama

e árvores também melhorias no córrego (Gradil de Proteção, drenagem e galerias e construção de passarela em concreto armado), quiosques com bancos, árvores e gramíneas além de iluminação do local.

Figura 123: Sistema de Lazer do Jd. Maria Eugênia – Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 124: Sistema de Lazer do Jd. Maria Eugênia – Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

3.2.1.5.4 Sistema de Lazer da Vila Formosa

Compreendeu a recuperação de 212 mil metros quadrados de área do Córrego, que o nomeou, com extensão de 1,7 quilômetros em quadro grandes segmentos, o primeiro com 60 mil metros quadrados, compreende o trecho entre as Ruas Amador Calvilho Fernandes e Antônio Castilho, o segundo com 66 mil metros quadrados, compreende o trecho entre as Ruas Antônio Cassillo Filho e João Marcolino, o terceiro com 56 mil metros quadrados, compreende o trecho entre as Ruas João Marcolino e Benedito Nunes, o quarto com 30 mil metros quadrados entre a Rua Benedito Nunes e a Avenida Ulysses Guimarães; foram construídas ciclovias, pistas de caminhada, plantio de árvores, gramas e arbustos, além de diversos equipamentos como tanques de areia, pista de skate, bancos, equipamentos de ginástica, playgrounds, anfiteatro de arena, campos de futebol, iluminação, bolsões de estacionamento, etc... .

No âmbito das ações denominadas Fortalecimento do Sistema de Áreas Naturais Protegidas e Execução do Plano de Relações Comunitárias foi criado o Jardim Botânico de Sorocaba, na margem direita do Rio Sorocaba, uma ação gestada dentro do âmbito do programa com o objetivo de gerenciar as informações botânicas existentes sobre a Flora regional, apresentando e expondo espécimes botânicos *ex situ* e *in situ*, articulado com outros parques municipais e áreas de interesse (SOROCABA, P. M. DE, 2010a) ; sua inauguração ocorreu em março de 2014, e conta com uma área de 70.000,00 m² que engloba fragmentos de vegetação de transição entre cerrado e mata atlântica. O local está estruturado para ser um importante centro de conservação da biodiversidade e cumprir com eficiência as funções de educação para desenvolvimento sustentável, pesquisa, conservação, lazer e cultura.

Dispõe de um palacete de cristal que abriga coleções de plantas e exposições, com jardins composto dos temas Cerrado, Floresta Tropical, Jardim Árido e Jardim japonês. Há também um jardim sensorial de plantas medicinais, um orquidário, que foi construído com tijolos de demolição, ferragens reaproveitadas e bambu, e possui um roseiral em formato de sol.

No jardim botânico de Sorocaba também pode-se encontrar um espaço para estudos científicos, na identificação de espécies vegetais (herbário) e pesquisa bibliográfica (sala de leitura).

Figura 125: Sistema de Lazer da Vila Formosa – Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 126: Sistema de Lazer da Vila Formosa – Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 127: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 1– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 128: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 1– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 129: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 1– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 130: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 2– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 131: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 2– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 132: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 2– Concluído



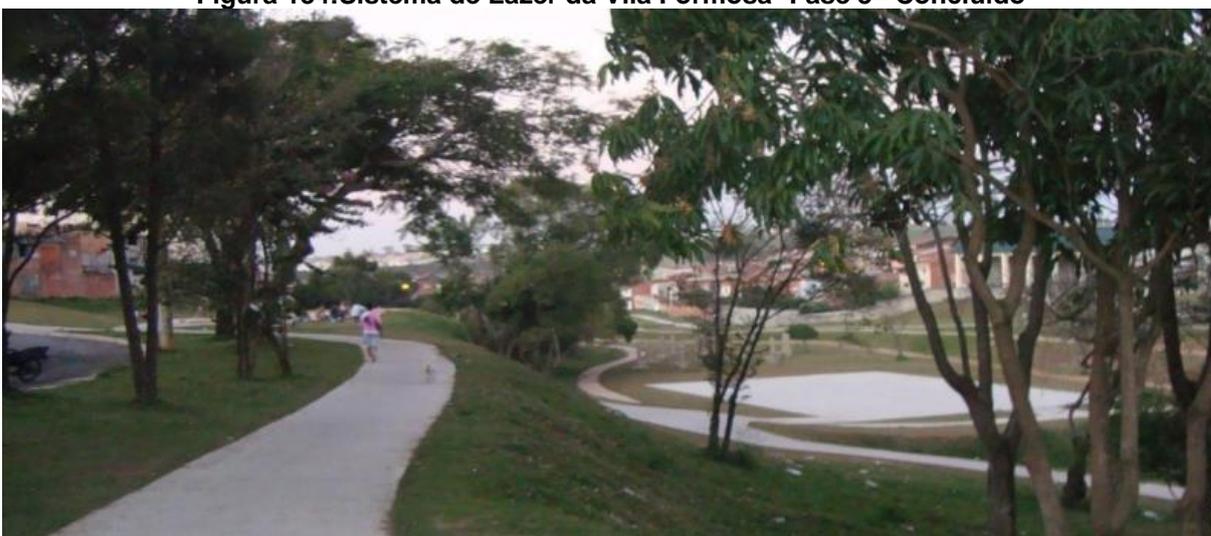
Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 133: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 3– Concluído



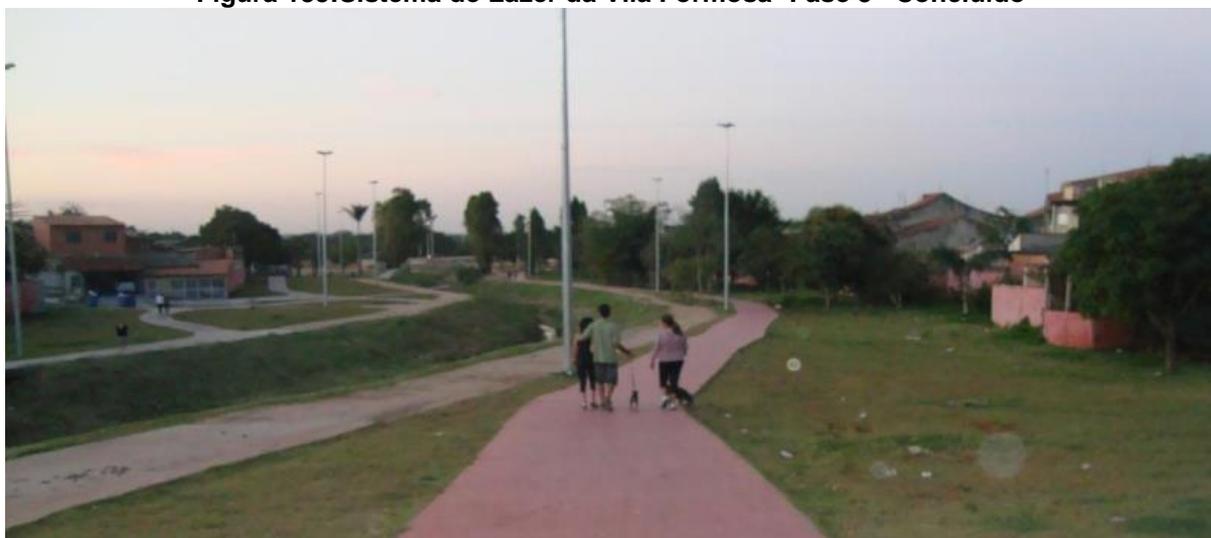
Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 134: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 3– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 135: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 3– Concluído



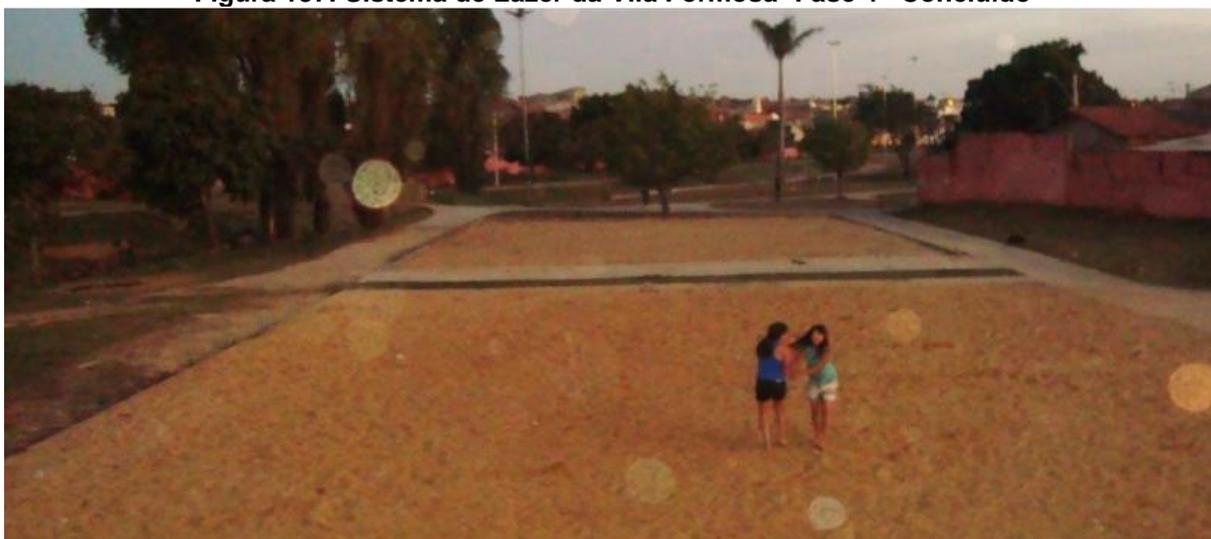
Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 136: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 4– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 137: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 4– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

Figura 138: Sistema de Lazer da Vila Formosa -Fase 4– Concluído



Fonte: Relatório Final de Avanço CAF

3.2.1.6 Ações Sociais (Desapropriações e reassentamentos):

3.2.1.6.1 Desapropriações

O Programa previu dois tipos de ações para as áreas a serem ocupadas pelas avenidas, nas quais existiam construções Desapropriações e Reassentamentos.

As desapropriações ou mais propriamente a desapropriação por utilidade pública na qual os bens particulares podem ser desapropriados pela União, Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, sendo possível também que ocorra entre entes públicos respeitada as hierarquias, ou seja a União pode desapropriar Estados estes podem exercer esse direito sobre municípios, mediante as competentes atualizações administrativas.

Precede a desapropriação, a edição pelo do Decreto de Utilidade Pública os quais delimitam previamente os espaços necessários as obras futuras e informam a finalidade de uso, não raro uma vez que os planos diretores preveem a ocupação desses espaços esses são elaborados, inviabilizando que por um período (5 anos), que o proprietário se beneficie na indenização de melhorias que faça no imóvel ou parte dele objeto de uma futura desapropriação (BRASIL, 1941).

Aqui se trata especificamente de desapropriação para fins de abertura e melhoramento de vias ou logradouros públicos, podendo incidir em imóveis com ou sem edificação. Uma vez definido o traçado da avenida por projeto executivo, tem-se com exatidão os espaços onde vai ocorrer essa incidência, inicia-se aqui um trabalho técnico de Engenharia Civil, que envolve o levantamento com exatidão de cada uma das áreas, por meio do Cadastro Georreferenciado da Imóveis do Município, após o que a aquisição de todas as matrículas ou transcrições junto aos Cartórios de Registros de Imóveis dos legítimos proprietários dos imóveis que serão desapropriados, a próxima etapa é a avaliação dos imóveis que é feita por estudo de Engenharia Civil, ao contrário do propalado pelos não técnicos, de que a indenização aos imóveis objeto de desapropriação se dá por valores venais, a indenização se dá por rigorosos valores de mercado.

A avaliação é uma análise técnica que leva em conta valor, preço e custo, levando em conta aspectos tangíveis e intangíveis (aluguéis, arrendamentos,

comodatos, parcerias, servidões, cessões, “royaltes”, entre outros), a lei da oferta e da procura, o princípio da semelhança (em uma mesma data, dois bens semelhantes, em mercados semelhantes, têm valores semelhantes), o princípio da proporcionalidade (as diferenças de valor são proporcionais às diferenças de características relevantes dos bens), o princípio da rentabilidade (eficiência no aproveitamento do imóvel), princípio do maior e melhor uso e princípio da exequibilidade (dos vários cenários possíveis é adotado o mais viável).

O valor será apurado pelo valor de mercado, levando-se em conta a atividade econômica nele desenvolvida (se se desenvolve um comércio no local por exemplo é necessário se levantar e remunerar o fundo de comércio, através de análise contábil que determina o valor dessa indenização).

Na avaliação o profissional tem acesso, o mais das vezes, unicamente a valores desejados pelos vendedores, estando, portanto, sujeito a determinado nível de imperfeição com relação ao valor real do bem.

De maneira simplificada se procura junto ao mercado imobiliário, anúncios de imóveis à venda na região de interesse, com características semelhantes, valor anunciado não é sempre o valor efetivo da venda.

Pode esse trabalho de avaliação se revestir de imensa complexidade, caso em que serão necessários profissionais de diferentes áreas técnicas para se chegar a um valor da desapropriação, é o caso por exemplo de quando se desapropria terra com plantações em produção, é necessário se remunerar a safra, e o lucro cessante.

No caso de imóveis residenciais entram na avaliação a topografia do terreno, a idade do imóvel, seu estado de conservação, eventuais falhas ou acréscimos que possua que valorizem ou desvalorizem, em modelos matemáticos que mensuram as variáveis envolvidas (NBR, 2019) .

Após a conclusão da avaliação do imóvel, o(s) proprietário (s) é (são) chamado (s) para acordo amigável pela Secretária da Finanças, de forma extrajudicial em ocorrendo o proprietário recebe o valor à vista, assim que efetuada a transmissão de posse a Prefeitura (Escritura Pública efetuada em Cartório de Notas), no caso específico do Programa a grande maioria dos imóveis desapropriados o foram de maneira amigável, os dois grandes atrativos são o valor correto de mercado, e o recebimento à vista.

Os imóveis em que não houve acordo de valores são objeto de Ação Judicial expropriatória, o andamento da ação pode ser homologatório que é o caso em que o

proprietário do bem aceita nos autos o valor proposto, ou contenciosa (quando o juiz fixa o valor da indenização).

Na ação contenciosa o juiz nomeia um perito de sua confiança que vai elaborar um laudo de avaliação provisória, com o depósito pela Prefeitura da quantia desta avaliação judicial, o proprietário pode receber imediatamente 80% (Oitenta por cento) do valor da avaliação provisória do perito judicial, após esse depósito é emitida pelo Juiz a imissão da posse em favor da Prefeitura.

No processo também é facultado ao proprietário eleger um perito de sua confiança para elaboração de laudo técnico de avaliação, de posse desses laudos o processo segue para sentença definitiva em primeiro grau, podendo a critério do proprietário, ou do poder público seguir para instâncias superiores, sem prejuízo da posse que já está garantida a Prefeitura desde a imissão da posse pelo Juiz (BEZNOS, 2016).

Os casos de Ação Judicial expropriatória são bastante complexos e demorados, em muitos casos, seja por envolverem a necessidade de pagamento de fundo de comércio, ou outras peculiaridades do tipo, ou quando envolveram empresas poderosas que buscam por ação jurídica em instancias superiores inviabilizar o processo de desapropriação, não obtém êxito, mas provocaram atrasos ao programa; essas ações têm mero caráter protelatório.

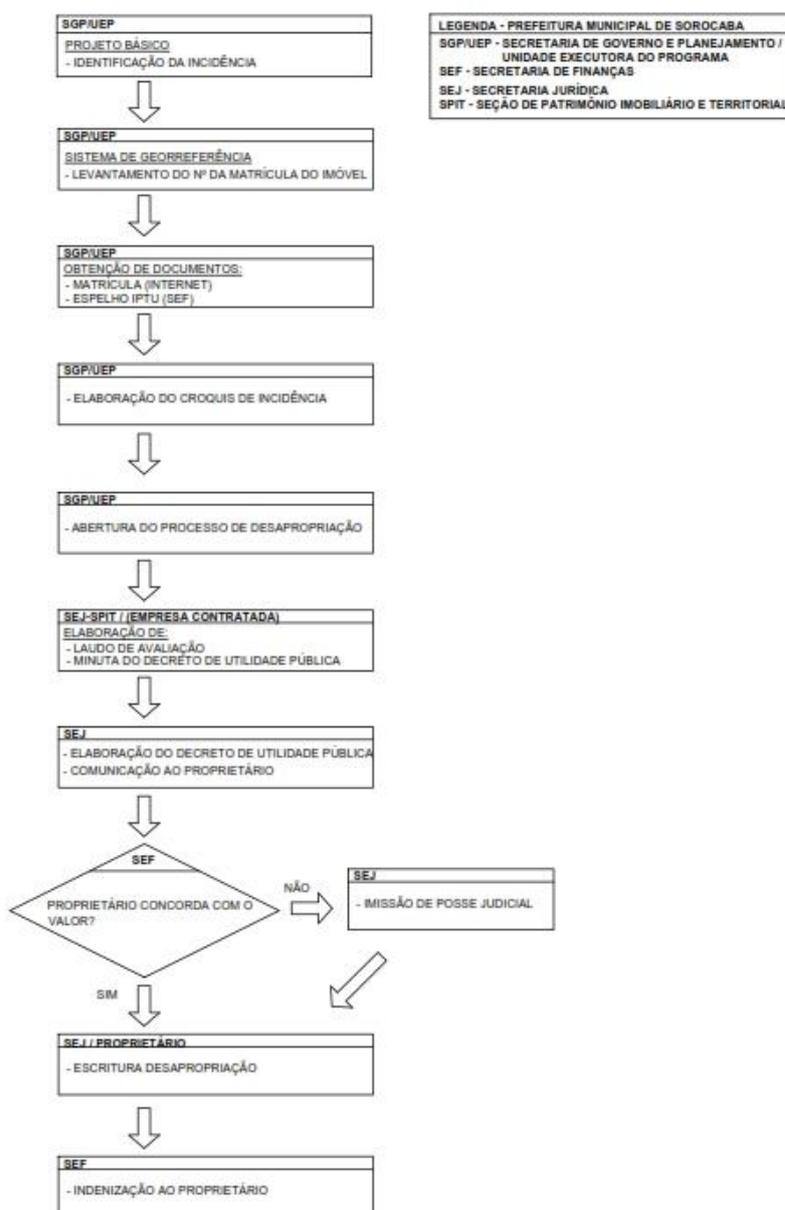
As desapropriações chegaram a casa dos 337 imóveis em perfazendo 138.400 m2 em terrenos e residências, perfazendo indenizações e custas ligadas as mesmas no valor total de US\$ 18.283.000,00 (Dezoito Milhões, duzentos e Oitenta e Três Mil Dólares Americanos), além da questão técnica envolvida, a Unidade de Execução do Programa (UEP) prestou importante serviço a comunidade, sendo uma porta aberta aos municípes, em especial os mais humildes, que acorriam para ter notícias reais a respeito de suas moradias, se seriam objeto de desapropriação, e uma vez que eram, a certeza de que os valores de avaliação seriam de mercado, e pagos à vista, uma vez que toda a transferência se efetive, e a aqueles que julgavam que os valores ofertados não correspondiam ao que tinham em mente, sempre foi oferecida com muita clareza a via judicial, o que lhes permite levantar 80% do que o perito judicial apura em seu trabalho de avaliação provisória, sem prejuízo de uma decisão final que eventualmente possa lhe ser favorável.

Muitos foram os que tiveram uma pequena parte de sua propriedade desapropriada, e deixaram de habitar lugares ermos e com pouca infraestrutura, recebendo modernas

avenidas, e todos os aparelhamentos urbanos, inclusive áreas de lazer. Pode-se afirmar que os locais atendidos direta ou indiretamente pelo Programa sofreram expressiva transformação positiva.

Figura 139: Fluxograma de Desapropriações

FLUXOGRAMA DESAPROPRIAÇÕES



Fonte: Autoria Própria

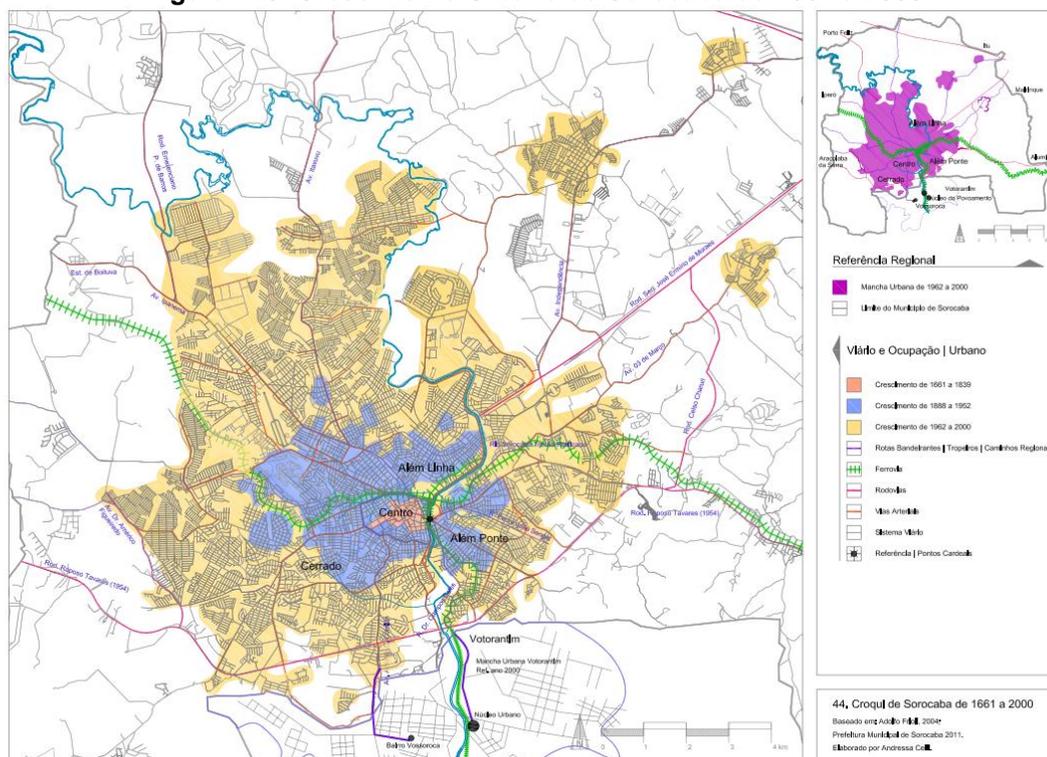
3.2.1.6.2 Reassentamentos

O processo de ocupação do solo urbano tem sido ao longo dos séculos, nas cidades brasileiras, ditado pela condição econômica de seus moradores, assim os que dispõem de mais recursos ocupam os espaços com melhor atendimento pela infraestrutura urbana (centro), relegando as classes menos abastadas ocupar espaços menos privilegiados (periferia).

Tal dinâmica se acelerou com a eclosão da Revolução Industrial que potencializou o processo de urbanização.

Em particular na cidade de Sorocaba cujo processo de industrialização foi pioneiro em termos brasileiros com o advento da Indústria Têxtil, e posteriormente pelas indústrias de bens de consumo fez com que a ocupação e valorização dos espaços urbanos fosse acelerada.

Figura 140: Crescimento Urbano de Sorocaba de 1661 a 2000



Fonte: (CELLI, 2012, pag. 187)

A distinção entre centro e periferia foi o padrão nas cidades brasileiras, em especial entre as décadas de 1940 até 1980, sendo o centro local dotado de infraestrutura e serviços, e a periferia com insuficiência de serviços básicos como saneamento, energia e rede de transportes, também se observa uma precarização

das construções, com ocupação de áreas irregulares, autoconstrução, materiais precários, gerando um quadro de submoradias cujo extremo ocorre nos barracos de madeira (COMITRE, 2017).

Importante observamos algumas particularidades desse processo, como afirma (CARLOS, 2007):

As habitações mais “pobres” localizam-se, obviamente, nos terrenos mais baratos junto às áreas com insuficiência ou inexistência de infra-estrutura, junto às indústrias, nas áreas alagadiças às margens dos rios e córregos ou mesmo nos morros, em função do preço do metro quadrado do terreno na metrópole. As favelas se localizam nas áreas onde a propriedade privada da terra, em princípio, não exerce seu poder, isto é, terras da prefeitura ou áreas em litígio.

É digno de nota, e especialmente importante para se entender a necessidade de reassentamentos, e o contexto em que gerou a postergação de um dos trechos (trecho A2 – Marginal ao Córrego Itanguá) que foi incluído no Programa seguinte, e que propiciou parte dos valores que possibilitaram a inclusão de um novo trecho (prolongamento da Avenida Itavuvú do Conjunto Habitacional Hebert de Souza até a Rodovia Presidente Castelo Branco), que atende ao Parque Tecnológico de Sorocaba e a Fábrica de veículos Toyota e ao complexo de indústrias que a atendem diretamente (sistemistas).

É importante aclarar este ponto, através de uma breve digressão histórica,

Detalhando o trecho A2, os levantamentos do segundo relatório de avanço do Programa mostram uma previsão de 146 imóveis objeto de desapropriações e 274 famílias que construiriam em áreas públicas a serem retiradas do trecho e reassentadas (ALMENARA, 2009).

Esclarecendo que aos ocupantes de terras públicas, segundo os códigos civis de 1916 e 2002 (Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002) em vigência, não se aplica a indenização ao particular que construa benfeitorias nas mesmas, visto que a indenização é efeito adstrito ao instituto da posse, e posse não há.

No entanto a Constituição Brasileira de 1988 em seu artigo sexto coloca a moradia como direito social (ROMEU; ANJOS, 2012). Por consequência é obrigação do poder público prover moradia a todos. A cidade de Sorocaba possui um Plano Local de Habitação de Interesse Social, a gênese deste ocorre com a criação do Ministério das Cidades e do Conselho das cidades, este último implementa um processo participativo através da realização das Conferências em âmbito municipal, estadual e federal molas mestras da definição de uma Política Nacional de Habitação (PNH), a

qual foi aprovada em 2004 pelo Conselho Nacional de Habitação, sendo uma das políticas setoriais da Política nacional de Desenvolvimento Urbano, através de um planejamento e estratégia de implementação gradual de seus instrumentos, recursos e programas (SOROCABA, 2010b).

No que tange ao que trata aqui, que é reassentamento de ocupantes de áreas verdes, no trajeto das futuras avenidas é de interesse a política de Habitação de Interesse Social que atende à demanda por habitação das camadas de mais baixa renda, em especial a aqueles na faixa de zero a três salários mínimos de renda familiar e que necessitam de investimentos subsidiados, tal programa foi regido pelo Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) e pelo fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (CASA CIVIL (PRESIDENCIA DA REPÚBLICA), 2005).

A partir dessas políticas o município passa a ter acesso a recursos onerosos e não onerosos para atender ao preceito constitucional no que tange a atender a famílias em risco social, em especial as habitantes de áreas de risco (margens de rios e córregos, etc...), foi através dos programas Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) que foi possível planejar a esse atendimento a populações de baixa renda, habitantes de área de risco, como é o caso dos que habitam as margens do Córrego Itanguá (trecho A2 do Programa – Marginal ao Córrego Itanguá).

Importante informar que esta política nacional foi secundada por política estadual através da Lei Estadual 12.807/2008 e com a criação de um Conselho Estadual de Habitação através do Decreto 53.823/2008, sendo iniciativas consolidadas na atuação da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo – CDHU e da instituição do Programa Estadual de Regularização de Núcleos Habitacionais- Cidade Legal através do decreto estadual 52.052/2007, todas essas políticas e recursos deram protagonismo aos governos locais, na captação e gestão de recursos disponíveis.

Também permitiu que se viabilizassem as delimitações de Áreas de Especial Interesse social ou Zonas de Especial Interesse Social através da Lei Municipal 8.451/2008.

Em novembro de 2010 temos uma grande quantidade de empreendimentos em construção para atendimento a faixa de renda de zero a 3 salários-mínimos (faixa que permite os reassentamentos) por programas do Governo Federal em Sorocaba, conforme quadro abaixo.

Figura 141: Síntese de Empreendimentos Habitacionais produzidos ou em produção por Programa Federal, em Sorocaba em Nov.2010

Programa	Empreendimento	Unidades Construídas	Unidades em Construção	Unidades em Aprovação	Total
INOCOOP	Jardim Paulistano	198	-	-	579
	Aparecidinha	102	-	-	
	Chácara Caracante (Jd. Sandra)	229	-	-	
	Jardim Santa Catarina	50	-	-	
PAR	Residencial Imperatriz	192	-	-	395
	Residencial Maria Elvira	171	-	-	
	Residencial Maria Elvira II	32	-	-	
PMCMV	De 0 a 3 SM	-	800	3.605	4.405
	Acima de 3 SM	-	3.578	744	4.322
Total		974	4.378	4.349	9.701

Fonte: Prefeitura de Sorocaba/Secretaria de Habitação, novembro de 2010 – Elaboração Integra Sociedade Cooperativa, 2011 – (SOROCABA, 2010b)

Também digno de menção os programas de promoção habitacional do Governo Estadual em Sorocaba, em especial do Programa Núcleo Habitacional por Empreitada/CDHU (85% da produção atende famílias com renda até 3 salários mínimos) e o programa de reassentamento habitacional. Importante observar a existência de um programa de regularização fundiária do Governo Municipal denominado Cidade Legal que concede regularização fundiária a ocupantes de áreas públicas, públicas dominiais ou particulares desde que não sejam áreas de risco.

Figura 142: Síntese da produção Habitacional realizada e em andamento do Governo Estadual no Município de Sorocaba em outubro de 2010.

Programa	Empreendimento	Modalidade	N° de UHs	Situação
SH 3 e 4	Sorocaba B1 - Ulisses Guimarães	Empreitada Global	1.056	Entregues entre 1994/1998
	Sorocaba D1 - Hebert Souza			
	Sorocaba D2 - Ulisses Guimarães			
Chamamento Empresarial	Sorocaba E	Empreitada Global	928	Entregues em 1998
	Sorocaba G			
PHAI Servidor Público	Sorocaba	Carta de Crédito	38	Entregues entre 2008/2009
Núcleo Habitacional por Empreitada	Sorocaba K	Empreitada Integral	160	Entregue em 2005
Reassentamento Habitacional	Sorocaba H	Administração Direta	484	Entregue entre 2008/2009
Parceria com os Municípios	Sorocaba R	Turn Key	272	Entregues em 2010
SubTotal - Produção realizada			2.938	
Cidade Legal	37 Assentamentos Precários	Regularização	7.474 ⁽¹⁾	Em andamento desde 2006
Parceria com os Municípios	Sorocaba S	Turn Key	279	Em Licitação
	Sorocaba T			
Vila Dignidade	Sorocaba XXXV	Turn Key	24	Em Licitação
-	Sorocaba U	-	355	Em Programação
SubTotal - Produção programada para ser realizada			658	
Total de Unidades Habitacionais - produzidas e previstas⁽²⁾			3.596	

Fonte: Prefeitura de Sorocaba/Secretaria de Habitação, novembro de 2010 – Elaboração Integra Sociedade Cooperativa, 2011 – (SOROCABA, 2010b)

O planejamento do Programa previa o reassentamento das famílias em área de risco, as Margens do Córrego Itanguá (trecho A2).

Uma sentença judicial de Julho de 2010 determinou a reintegração de posse, de uma área de risco as Margens do Rio Sorocaba denominada Jardim Santo André II, nela viviam 320 famílias as quais deveriam ser desalojadas, sem direito a indenização de suas construções, e naquele momento sem qualquer solução (SMETAL, 2011).

Em 2012 foi tomada a decisão de destinar os imóveis destinados ao reassentamento do Programa para esta destinação social, assim 193 famílias foram transferidas em Maio de 2012 para o residencial Altos de Ipanema (Avenida Ipanema esquina com a Comendador Genésio Machado) (CRUZEIRO, 2012) e as demais em para o Residencial Parque das Árvores na estrada do Dinorah em Dezembro de 2012 (SOROCABA, E. DE J. DO D. DE S., 2012).

Figura 143: Mudança dos Moradores do Santo André II para o Residencial Altos de Ipanema



Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul 23/05/2012-Disponível em <https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/389619/148-familias-do-jardim-santo-andre-ii-ja-estao-morando-no-altos-do-ipanema>, acessado em 27/09/2021.

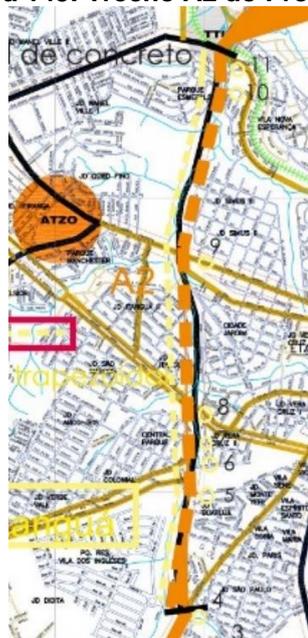
Figura 144: Mudança dos Moradores do Santo André II para o Residencial Parque das Árvores



Fonte: Jornal Diário de Sorocaba 28/12/2012-Disponível em <http://www.diariodesorocaba.com.br/noticia/223438> , acessado em 27/09/2021.

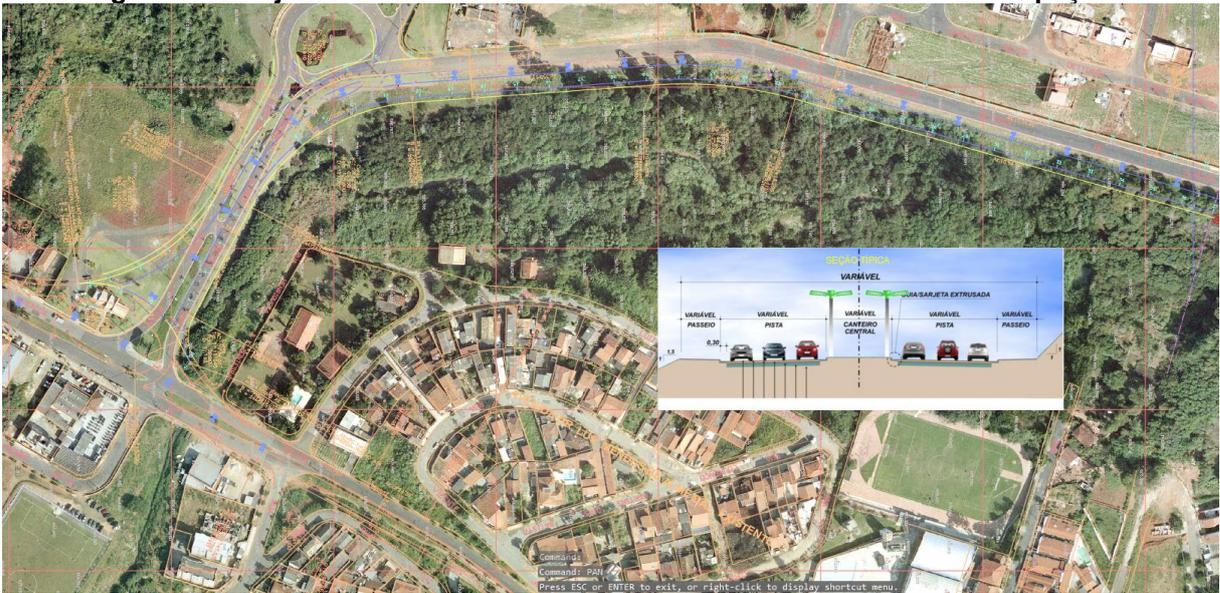
Os projetos funcionais, com fotos aéreas e imagens que mostram a grande incidência do projeto sobre famílias em que invadiram áreas públicas as margens do córrego (áreas de risco), e construíram nelas, não sendo passíveis portanto de ressarcimento por parte do poder público, o planejamento inicial era de reassentamento, diante da indisponibilidade dos imóveis planejados para abrigarem as famílias ocorreu a decisão de postergar essa etapa para o Programa seguinte (Programa Ambiental e de Otimização Viária de Sorocaba, em execução)

Figura 145: Trecho A2 do Programa



Fonte: Autoria Própria

Figura 146: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.



Fonte: Projeto Funcional - DE-UEP-PLS-EA2-FU-001-RA

Figura 147: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.



Fonte: Projeto Funcional - DE-UEP-PLS-EA2-FU-002-RA

Figura 148: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.



Fonte: Projeto Funcional - DE-UEP-PLS-EA2-FU-003-RA

Figura 149: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações.



Fonte: Projeto Funcional - DE-UEP-PLS-EA2-FU-003-RA

Figura 150: Projeto funcional do Trecho A2



Fonte: Projeto Funcional - DE-UEP-PLS-EA2-FU-003-RA

Figura 151: Projeto funcional do Trecho A2 indicando incidência sobre ocupações

Fonte: Projeto Funcional - DE-UEP-PLS-EA2-FU-003-RA

3.2.1.7 Demais ações ocorridas no âmbito do Programa Sorocaba Total

O Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (Sorocaba Total), gerou como produto adicional um seguimento de suas ações, o Programa Ambiental e de Otimização Viária de Sorocaba com financiamento de US\$ 70.000.000,00 (Setenta Milhões de Dólares Americanos) e contrapartida de US\$ 70.000.000,00 (Setenta Milhões de Dólares Americanos), perfazendo um investimento total de US\$ 140.000.000,00 (Cento e Quarenta Milhões de Dólares Americanos), antes da finalização do primeiro tivemos a aprovação do segundo pelo COFIEX e o contrato foi assinado com a Corporação Andina de Fomento com aval do Governo Brasileiro em 09/10/2018, com prazo de execução até 09/10/2022 (Painel COFIEX em <http://painel-cofiex.economia.gov.br/painel-cofiex> acessado em 27/09/2012).

Assim a questão dos reassentamentos que impactariam o Programa, por força dos acontecimentos, foi transferida para o Programa Ambiental e de Otimização Viária de Sorocaba e conforme explanado anteriormente, houve a inclusão do acréscimo do prolongamento da Avenida Itavuvú, o que era condição para a instalação da montadora Toyota e suas empresas fornecedoras na Zona Industrial Norte, nessa mesma região e propiciada por esse evento foi construído o Parque Tecnológico de

Sorocaba e criado o Parque Natural Municipal Corredores da Biodiversidade (como contrapartida paga pela montadora pelo seu impacto ambiental de instalação).

4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A cidade de Sorocaba urbanisticamente viveu o paradigma da concentração de infraestrutura e população, fomentado pelo transporte coletivo por bondes e trens até a década de 1940, com o advento do transporte sob rodas (automóveis, ônibus e caminhões) buscou-se uma legislação que coibisse o espraiamento excessivo da cidade (lei dos 500 metros, ou seja nenhum novo loteamento poderia ser criado a distância maior que essa distância de uma infraestrutura urbana) o qual perdurou até próximo a década de 1970, com a grande pressão imobiliária, e os interesses econômicos aliados aos políticos a cidade passou a ter um novo paradigma de alta dispersão de população e de favelização crescente.

A dinâmica do crescimento urbano da cidade de Sorocaba deflagrou a necessidade do Programa Ambiental e de Integração Social, a evolução do conceito de periferias desprovidas de infraestrutura urbana e com baixa qualidade de vida de seus habitantes, uma realidade em que estas populações passaram a ser vistas como um mercado de interesse para a iniciativa privada, suscitou investimentos em empreendimentos habitacionais (loteamentos e conjuntos habitacionais), centros de compras etc., atraiu também investimentos do setor público que através de toda uma legislação criada para propiciar a participação popular na definição da aplicação de recursos foi buscar as demandas que atendidas requalificaram imensas áreas, a periferia deixa de ser “depósito de excluídos” para se tornar em área valorizada em todos os aspectos caros a necessidade humana, promovendo qualidade de vida a seus habitantes.

A cidade de Sorocaba optou por um modelo que prioriza o planejamento estratégico buscando eficiência, modernização e inovação tecnológica, buscando o desenvolvimento econômico local integrado a melhorias de qualidade de vida urbana, a aplicação desta técnica administrativa à gestão territorial procura maximizar as potencialidades, buscando a competitividade e concorrência atraindo assim novos investimentos e incorporação de novas tecnologias para evolução do processo administrativo com o objetivo final de melhoria da qualidade de vida da população (FAGUNDES, 2017).

O que se demonstra é que a implantação das avenidas, parques, ciclovias, infraestrutura para fibra ótica, calçadas e demais ações diretamente ligadas ao Programa Ambiental e de Integração social de Sorocaba ocorreram ações de melhoria

da infraestrutura urbana, e estas não foram apenas ditadas pela visão de seus agentes políticos, passaram a ser ouvidos os funcionários públicos, a sociedade organizada (Conselhos, entidades de classe, etc.), e a população em geral (o que dá uma dimensão qualitativa as solicitações), as demandas foram analisadas quanto a sua viabilidade, e planejadas em orçamento, para posterior execução, as quais ocorreram durante a execução do Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba, entregue junto com o conjunto de obras transformação quantitativa e qualitativa da Infraestrutura urbana nas regiões onde foi implantada, com indiscutível melhoria da qualidade de vida.

Em especial os parques implantados no Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba, tem características comuns entre si, com destacado papel no que tange a qualidade de vida urbana, com relevância ambiental na recomposição da flora, na atração de espécies da fauna como aves e outros animais, na potencial melhora da qualidade do ar, na preservação das nascentes, etc..

Tomando-se como exemplo o Parque “Maestro Nilson Lombardi” conhecido como “Parque do Ipiranga”, que implantado pelo Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba, se integra a Casa do Cidadão do Ipiranga (atendimento descentralizado da Prefeitura de Sorocaba, integrando diversos serviços públicos) e Área de transferência de linhas de ônibus da Zona Oeste, atende a diversas ocupações e bairros populares.

Com intenso uso por público de faixa etária diversificada, com preponderância de jovens, que se apropriam do espaço com eventos organizados pela própria população (exemplo da “Musicada” que é um festival que reúne artistas independentes que realizam suas apresentações musicais), sendo também atendido pelo poder público em diversos projetos como a Virada Cultural, de âmbito estadual, que tem como um dos palcos esse parque, estando também integrado ao Território Jovem (iniciativa da secretaria da Juventude, com o objetivo de propiciar convivência saudável) e a Oficina do Saber (espaço de escola lúdica oferecida nos contra períodos de aula aos estudantes de escolas municipais, propiciando a implantação do conceito de escola em tempo integral) que foram equipamentos urbanos contemporâneos a implantação do parque (algumas dessas iniciativas foram descontinuadas pelas administrações posteriores).

A análise que se faz é de que esses parques cumprem a função de prática do encontro social, e de opções de lazer e cultura, o que claramente é uma necessidade humana básica, e preceito da qualidade de vida (BURGOS, 2015).

Em âmbito que foge ao do estudo técnico, e como é normal nesse tipo de ação de vulto, que envolve grandes investimentos, e expressivas mudanças, houveram forças políticas de oposição, as quais buscaram obstar a existência dele, e que mesmo após a conclusão, com o claro objetivo de desmerecer ou invalidar as conquistas, se opôs as realizações, afirmando dentre outras coisas que o Município viria a falência, por conta da dívida adquirida (US\$ 42.790.000,00, a ser paga em 6 anos, ou seja US\$ 7.131.666,00 por ano, contra uma receita em 2012 do Município da ordem de US\$ 783.425.000 ,00 ou seja o empréstimo onera em 0,9% a receita do Município), e um sem número de argumentos, todos eles descartados pelos fatos.

Deve-se também ressaltar o trabalho da equipe técnica atuante junto ao Núcleo Técnico de Planejamento (NUPLAN) constituído por técnicos das diversas secretaria, e autarquias municipais, a participação dos representantes técnicos da Engenharia, Arquitetura, de pesquisadores de Universidades e faculdades locais, que juntos criaram as diretrizes técnicas do Programa. Também importante a exigência da CAF de que contratássemos assessorias técnicas especializadas para a execução de projetos, controle administrativo, fiscalização de obras e auditoria externa. A Unidade de Execução de Programa também contou com pessoal comissionado, para a execução do Programa, a realidade é que a estrutura de pessoal efetiva da Prefeitura era insuficiente para o trabalho necessário para o programa. E a estrutura montada para especificamente para o Programa, uma vez este concluído, foi desmobilizada, não gerando ônus permanente para a municipalidade.

Durante e após a conclusão dos trabalhos, foram elaborados e apresentados relatórios completos das atividades realizadas, os quais devidamente validados por auditoria externa foram entregues aos órgãos de controle do Governo Brasileiro e a CAF, e foram validados sem qualquer óbice a aceitação. Da mesma forma tivemos inspeções presenciais dos técnicos do Tribunal de Contas do Estado, do Governo Brasileiro e da CAF, durante todo o transcorrer do Programa, sem quaisquer observações negativas aos trabalhos realizados.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A característica principal da raça humana é o crescimento, a reinvenção de si mesmo, de seus entornos, e a contínua evolução, não é diferente com o meio ambiente urbano, as cidades são vivas e através da legítima ação e das pressões das populações, dos trabalhos técnicos que buscam mitigar essas positivas solicitações por melhoria, se desenham planos que são visões de um futuro desejável, de início arcabouços, que vão se desenvolvendo e tomando rumos a medida em que são detalhados, e se tornam realidade.

O Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba (Sorocaba Total) consolidado em uma carta-consulta para empréstimo internacional (única fonte disponível, naquele momento, para o tema) em 2006, sofreu evoluções nas diversas missões técnicas que envolveu técnicos da Prefeitura, do Governo Federal, da Instituição de fomento, passou por aprovações legislativas a nível municipal, dos órgãos técnicos do Governo Federal e finalmente do Senado Federal. Continuas evoluções por parte dos técnicos na fase de projetos (básico e após executivos) que enriqueceram a proposta original com melhores e mais eficientes ligações através de acréscimos dos gabaritos de avenidas inicialmente previstos, da previsão de ligação entre eixos mais eficientes (viadutos), da correção de insuficiência de drenagem de água pluvial (reforço de tubulações sobre córrego enterrado na Radial Norte, dentre outros), obras de arte de pequeno a grande porte (pontes sobre córregos e sobre o Rio Sorocaba), urbanização de áreas marginais, com calçadas e canteiros centrais com padrão de qualidade em todas as avenidas parte do programa, construção de parques, ciclovias, infraestrutura para rede de fibra-ótica para atender a todos os próprios municipais lindeiros aos complexos viários, viabilização de nova linha de alta tensão para atendimento a cidade (no canteiro central do eixo Ulysses Guimarães), através de recursos do programa original foi elaborado e aprovado junto a COFIEIX o programa Ambiental de Otimização Viária de Sorocaba no valor de US\$ 140.000.000,00 (Cento e Quarenta Milhões de Dólares) atualmente em execução, e foram deixados prontos estudos prévios para o Rodoanel Norte. A Unidade de Execução de Programa, organismo da estrutura municipal criado por exigência do Programa Sorocaba Total tornou-se instituição permanente que detém tecnologia para elaboração e execução de empréstimos nacionais e internacionais.

A grande lição apreendida é de evolução constante do planejado em ações efetivas e que buscam os objetivos maiores. A existência de uma nova Zona Industrial ao Norte da cidade com uma montadora e várias outras indústrias nela instaladas, um parque tecnológico, a alocação de famílias residentes em áreas de risco para conjuntos habitacionais, foram consequências ou objeto do programa. As ações do entorno das obras propiciaram uma mudança total de paradigma dos locais, com a construção de escolas em tempo integral, centros de saúde, asfaltamento das vias próximas, iluminação pública, dentro outras inúmeras outras ações, de melhor atendimento as populações de regiões inteiras que foram beneficiadas pelas melhorias propostas pelo programa e complementadas pelos anseios populares, não menos importante a melhora da autoestima da população, que foi ouvida em suas reivindicações, ocorreu também sensível melhora da segurança pública pelo melhor acesso e urbanização.

O resultado macro do programa foi a melhoria de qualidade de vida da cidade de Sorocaba, com reflexos em toda a região metropolitana.

O modelo de projeto de desenvolvimento urbano apresentado neste trabalho que resumidamente se baseia na elaboração progressiva de Planos Diretores, no planejamento estratégico que envolveu a sociedade civil organizada, os funcionários públicos e a população se consolida através de criação e implantação de um **Núcleo Estratégico de Governo**, diretamente ligado a Chefia do Poder Executivo que fica responsável pela coordenação do Planejamento Estratégico e da criação das ações prioritárias de governo, e que é formado pelas Secretarias chaves da estrutura municipal.

Completando inteligentemente a estrutura administrativa necessária, se cria um **Núcleo Gerencial das Ações de Governo**, que produz planos Gerenciais a partir do estratégico, ou seja, transforma planos de governo em planos de ação, tal estrutura horizontal coordena as ações de uma grande estrutura de Gerentes de Projetos os quais cascadeiam as ações mediante prazos no maior nível de detalhe possível. Semanalmente nas manhãs de segunda-feira se reúne Prefeito, Núcleos Estratégico e Gerencial e eventualmente Gerentes de Projetos e convidados especiais para monitorar os prazos, por meio de cronograma detalhado de ações, fotografias e demais documentos necessários para que monitore a necessidade de alterações seja de recursos complementares, ou até em extremo alteração ou evolução da meta inicialmente pretendida.

Trata-se, portanto, de um método dinâmico, alimentado continuamente pela evolução dos fatos, com a participação da população, com intenso debate e aprofundamento constante do que foi proposto. Esse formato cria uma situação de conflito controlado entre o grupo que tem responsabilidade de alto nível com aqueles que tem responsabilidades específicas, o que gera dinamismo e evoluções expressivas com índices de sucesso muito alto, ao final dos primeiros quatro anos de Governo se verifica que noventa e oito por cento dos objetivos estratégicos de Governo propostos foram cumpridos, com o atendimento das demandas da população que foram comprovadas por uma votação de aprovação por parte 80% dos eleitores o que lhe garantiu reeleição em primeiro turno.

Também importante ressaltar, que não foi o conflito interno controlado que foi criado o único motivo do sucesso, o Prêmio Sorocaba de Gestão nos moldes do Programa Nacional de Excelência na Gestão Pública (Gespública), deu destaque e premiou os melhores programas e práticas das secretarias, e classificou o desempenho e a evolução de cada uma delas. Por meio de relatórios anuais de Gestão que as Secretárias se submetiam a auditoria de voluntários que identificavam pontos fortes e oportunidades de melhoria, dentro de um critério constante preconizado pelo “Gespública”, e pontuavam em uma escala que ia até mil pontos, falar desse tema é assunto a ser explorado, em outro trabalho científico, não sendo o objetivo deste , fica o convite para uma das pesquisadores que busquem aprofundar a muitas vertentes possíveis advindas deste trabalho.

Necessário também citar que a Prefeitura de Sorocaba a época dos fatos aqui citados obteve vários empréstimos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social através do Programa de Modernização de Administração Tributária (PMAT) e com esses recursos estruturou um núcleo de ergonomia, trocou todos os móveis e cadeiras da prefeitura, adquiriu novos computadores, reestruturou espaços, criou e administrou uma Escola de Gestão Pública, a qual deu constante treinamento aos funcionários municipais, propiciando inclusive pós-graduação em Gerência de Cidades, dentre muitas outras iniciativas que treinam e valorizam o funcionário público e dão em retorno a população serviços de qualidade.

Dentro da mesma linha de evolução a cidade de Sorocaba se filiou a Associação Internacional de Cidades Educadoras, tendo implantado um sistema de melhoria contínua em todas as escolas municipais, e propiciado duas pós-graduações

a cada um dos dirigentes da educação municipal, com excelentes resultados sobre os índices que medem a eficiência da educação.

Importante ressaltar que o nome formal do Programa Sorocaba Total, se inicia com as palavras Programa Ambiental, sobre esta vertente foram realizadas muitas ações, destaco a criação em 15 de dezembro de 2008 através da Lei 8.641 a Secretaria Municipal do Meio Ambiente, a qual foi composta por 3 diretorias (Educação Ambiental, Licenciamento e Controle e Gestão e Planejamento) (MANFREDINI; GUANDIQUE; ROSA, 2015). A atuação desta secretaria propiciou êxitos importantes na premiação do Programa Município Verde e Azul da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, além de atuação junto a educação ambiental, e ter sido eleita cidade sustentável e ter a totalidade de seus esgotos tratados, sem qualquer despejo "in-natura" no Rio Sorocaba, propiciando que fosse construída e esteja em funcionamento, captação, tratamento e distribuição da água do mesmo a população.

Sob o mote ambiental foram concebidos os parques lineares, atendendo o previsto no Plano Diretor de 2004, o qual expressamente prevê a implantação de um Sistema de Parques prioritariamente nas várzeas do Rio Sorocaba e seus afluentes (SOROCABA, C. M. DE, 2004). Além dos parques apresentados neste trabalho, e que foram formalmente reconhecidos como contrapartida ocorreram ações importantes, concluídas em momento posterior, como são os casos dos parques do Parque Itanguá próximo ao Jardim Marly, e do Parque do Jardim Iguatemi que foi concluído em momento posterior como Parque Natural Porto das Águas, e até o Jardim Botânico de Sorocaba, que foi gestado no programa, sendo uma de suas missões fornecer mudas de cerrado para as necessidades de mitigação havidas pelas obras.

Todas as obras do programa tiveram o competente licenciamento ambiental, e dentro da necessidade de mitigação o Município de Sorocaba assumiu o compromisso de criação do Parque Natural Municipal de Brigadeiro Tobias o qual com área de 117.067,39 metros quadrados, a unidade de conservação foi implantada pela Prefeitura de Sorocaba no entorno do Casarão de Brigadeiro Tobias, sendo que trata-se de área de transição de dois biomas – a Mata Atlântica e o Cerrado – ricos em diversidade de espécies, mas também muito ameaçados.

Dentro do apoio técnico previsto pela CAF para o programa foi contratada a empresa Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, integralmente custeada pela instituição de fomento, que assessorou a Secretaria de Meio Ambiente na elaboração de trabalho técnico intitulado "Plano Diretor Ambiental de Sorocaba" (WALM

ENGENHARIA E TECNOLOGIA AMBIENTAL, PREFEITURA DE SOROCABA-SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, 2011).

De forma indireta o Programa Sorocaba Total propiciou a instalação da montadora de veículos Toyota, e empresas “sistemistas”, propiciando ligação asfaltada direta das instalações fabris a cidade de Sorocaba (prolongamento da Avenida Itavuvú, contemplada pelo Programa), como mitigação da instalação industrial foi custeada pela empresa o Parque Natural Municipal de Corredores da Biodiversidade (PNMCBio) que tem área atualmente de 715 mil metros quadrados.

Em resumo Programa Sorocaba Total realizou obras ambientais segundo previsto no Plano Diretor de 2004 (parques lineares), obteve todas as licenças ambientais para sua execução, propiciando áreas de preservação permanente através de suas mitigações, com a conseqüente recomposição da flora, na atração de espécies da fauna como aves e outros animais, propiciando melhora na qualidade do ar, preservação de nascentes e outros benefícios de natureza ambiental. Outra perspectiva digna de nota é importante papel no sentido de planejamento de futuro (Plano Diretor Ambiental de Sorocaba). O financiamento não teria sido aprovado pelo Governo Brasileiro ou pela CAF sem a devida atenção e atendimento aos requisitos ambientais, é premissa; ademais as muitas visitas de inspeção da CAF eram sempre acompanhadas de técnico ambiental e a liberação de recursos sempre necessitou deste aval.

Também importante destacar que a participação popular, que ocorreu durante o programa, encetando uma transformação em todo o entorno das obras, é fruto do atendimento aos preceitos legais da Constituição Brasileira, e do Estatuto das Cidades, cabendo como tema esse estudo, para trabalhos futuros.

Devido a evolução de todos os parâmetros de desenvolvimento econômico, social e de qualidade de vida, a cidade tem recebido um grande número de investimentos, na forma de Centros de Compras, Indústrias e Comércio em geral, além de ter transformado seu aeroporto em centro de manutenção de nível mundial abrigando dentre outras instalações um centro de manutenção de jatos executivos da Embraer.

O modelo de projeto de desenvolvimento urbano aqui apresentado poderá ser multiplicado e aperfeiçoado, em outros municípios no futuro, esperamos sinceramente que este trabalho possa ser útil para esta finalidade.

Algumas observações finais se fazem necessárias, a primeira delas é que os empréstimos internacionais são possíveis, ao setor público, para entes particularizados, ou seja Municípios, Estados e a própria Federação, não sendo de momento uma possibilidade para consórcios de Municípios. A segunda se refere as evoluções possíveis para este trabalho, mostrando melhoria de qualidade de vida versus especulação imobiliária. Uma terceira de desenvolver estudos comparativos entre o programa Sorocaba Total, e outros programas e planos, tais como o plano diretor ambiental de Sorocaba, entre outros, que não foram possíveis de ser incorporados neste trabalho dadas as limitações de tempo e espaço.

REFERÊNCIAS

- ALDRIGHI, D. M.; SAES, F. A. M. DE. **Financing pioneering railways in São Paulo: the idiosyncratic case of the estrada de Ferro Sorocabana (1872- 1919).** *Estudos Econômicos (São Paulo)*, v. 35, n. 1, p. 133–168, mar. 2005.
- ALMEIDA, A. DE. **Memória história sobre Sorocaba (VII).** *Revista de História*, v. 37, n. 76, p. 345, 1968a.
- ALMEIDA, A. DE. **Memória histórica sobre Sorocaba (VI).** *Revista de História*, v. 36, n. 74, p. 313, 1968b.
- ALMENARA, V. DE J. R. **Estudo das áreas de incidência de Avenidas-Programa Sorocaba Total.** . Sorocaba/São Paulo: [s.n.], 2009.
- ANDRADE, Marcelo. **Câmara aprova reforma administrativa.** *Jornal Cruzeiro do Sul*, Sorocaba/São Paulo, 7 abr. 2005. , p. A-5.
- BEZNOS, C. **Aspectos Jurídicos da Indenização na Desapropriação.** Segunda ed ed. Belo Horizonte: [s.n.], 2016.
- BRASIL. **Decreto-lei n. 3.365** - de 21 de junho de 1941 (Desapropriação). , 1941, p. 21–24.
- BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado.** . [S.l: s.n.]. , 1995
- BURGOS, R. **Espaços públicos e o direito à cidade: contribuições teórico-conceituais a partir de estudos sobre o uso de parques urbanos em contextos de segregação espacial nas cidades de São paulo e Sorocaba.** *Revista Cidades*, v. 12, n. 20, p. 105–140, 2015.
- CAF. **Contrato de empréstimo condições gerais de contratação corporação andina de fomento e município de sorocaba - Anexo A.** . Sorocaba/São Paulo: [s.n.]. , 2008
- CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** 1a. Edição ed. São Paulo/Brasil: [s.n.], 2007. v. 53.
- CASA CIVIL, P. DA R. **Constituição da República Federativa do Brasil** -atualizada até 20/1/2021. , 2021, p. 1–165.
- CASA CIVIL (PRESIDENCIA DA REPÚBLICA). **Lei Nº 11.124**, De 16 De Junho De 2005. , 2005, p. 1–8.
- CELLI, A. **Evolução urbana de Sorocaba.** 2012. 187 f. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

CHANDLER, A. D. JR. ***Strategy and Structure Chapters in the History of the Industrial Enterprise***. 1a. ed. Cambridge, Massachusetts: [s.n.], [S.d.].

COMITRE, F. **A Evolução Do Uso E Ocupação Do Solo Na Periferia Urbana De Sorocaba-Sp: Do Esquecimento Ao Despertar Dos Interesses Públicos E Privados**. *Geo UERJ*, São Paulo: Contexto, 2001. p. 368., v. 0, n. 31, p. 770–799, 30 dez. 2017.

COMITRE, F. **As políticas habitacionais sociais como fomentadoras dos problemas urbanos. O caso do Conjunto Habitacional Ana Paula Eleotério em Sorocaba-SP**. . Porto Alegre: [s.n.], 2010

COMITRE, FELIPE; ORTIGOZA, S. A. G. **Segregação sócioespacial e o poder público - uma análise do projeto de desfavelamento em sorocaba-sp** . v. 8, n. 1, p. 48–69, 2013.

COSTA, Carlos Eduardo Lampert; GONZÁLES, Manuel José Forero; ALMEIDA, N. F. **A lógica de funcionamento dos bancos multilaterais de desenvolvimento e o seu relacionamento com o brasil no período 1990-2012**. *Boletim de Economia e Política Internacional*, v. Jan./Abr., n. 16, p. 18, 2014. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3793>>.

CRUZEIRO, Equipe On Line Jornal. **Remoção Santo Andre II para Altos de Ipanema**. *Cruzeiro do Sul*, Sorocaba/São Paulo, 23 maio 2012. , v. 23/05/2012, p. 26–28.

CYMBALISTA, Renato; SANTORO, P. F. **Planos Diretores processos e aprendizados**. Primeira ed. São Paulo/Brasil: Publicações Pólis, 2009.

DEÁK, CSABA; SCHIFFER, S. **O processo de Urbanização no Brasil**. Primeira ed. São Paulo/Brasil: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

ECONOMIA, M. DA. **Manual de Financiamentos Externos -Versão 2019**. . Brasília/DF: Ministério da Economia - Secretaria Especial do Comércio Exterior e Assuntos Internacionais - Secretaria de Assuntos Econômicos Internacionais. Disponível em: <<https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/guias-e-manuais/manual-de-financiamento-externos.pdf/view>>. , 2019

FAGUNDES, C. DE A. **Sorocaba, cidade do futuro e futuro da cidade: avaliação das políticas públicas urbanas e da qualidade de vida**. 2017. 250 f. Universidade Estadual de Campinas, 2017.

FEDERAL, S. **Autorização do Senado Federal para Contratação do Sorocaba Total**. *Diário Oficial da União*, v. 540, n. 061, p. 7042, 2012.

FEDERAL, S. **Estatuto da Cidade**. , fev. 2008, p. 102.

FERRARI, G. **Prefeitura e CAF firmam contrato para modernizar o sistema viário**. *Cruzeiro do Sul*, n. 9/08/2008, p. 2008, 2008.

FOMENTO, C. A. DE. **Contrato de empréstimo condições gerais de contratação corporação andina de fomento e município de sorocaba - Anexo B. Corporação Andina de Formento.** Sorocaba/São Paulo: [s.n.], 2012

GAPAR, A. F. **Minhas Memórias Sorocaba-São Paulo Santos e Viceversa 1896 a 1909.** Primeira ed. Sorocaba/São Paulo: Editora Cupolo, 1967.

GUILHERME, J.; MACHADO, R.; PAMPLONA, J. B. **A ONU e o desenvolvimento econômico: uma interpretação das bases teóricas da atuação do PNUD 1.** . [S.l.: s.n.], 2008.

GUIMARÃES, J. R. S.; JANNUZI, P. D. M. **IDH, indicadores sintéticos e suas aplicações em políticas públicas: uma análise crítica.** *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 7, n. 1, p. 73, 31 maio 2005.

IBGE, I. B. DE G. E E. **Índice de Desenvolvimento Humano, IDH - Municípios Paulistas.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sorocaba/pesquisa/37/30255?tipo=ranking&ano=2010>>. Acesso em: 17 out. 2021.

INSTITUTE, P. M. **Guia PMBOK.** Sexta Edição ed. Newton Square, PA: Group, Independent Publishers, 2017.

JACOBS, J. **Morte e Vida das grandes cidades.** 3a. ed. São Paulo/Brasil: [s.n.], 2011.

KACHINSK, K. V. B.; SANTOS; SANTOS, MARIA HELENA MATTOS BARBOSA DOS; CARDOSO-LEITE, E. **Oferta de Parques Urbanos e Naturais em Sorocaba (SP): alavanca para políticas de uso público.** *Revista Brasileira de Ecoturismo (RBEcotur)*, v. 11, n. 3, p. 467–490, 2018. Disponível em: <<https://periodicos.unifesp.br/index.php/ecoturismo/article/view/6683/4264>>.

LEITE, T. R. **A Transformação do Espaço Urbano no Eixo Sudeste de Sorocaba.** 2017. 169 f. UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, 2017.

LOPES PINHEIRO DE CARVALHO, R. **EXPERIÊNCIAS URBANAS E REPRESENTAÇÕES 1890-1914.** *Revista de História*, n. 151, p. 201–225, 2004.

MACHADO-HESS, E. D. S. **ATLAS ESCOLAR DE SOROCABA - SP História , Geografia e Ambiente (Anos Iniciais do Ensino Fundamental).** 2012. 136 f. Universidade de São Paulo, 2012.

MANFREDINI, F. N.; GUANDIQUE, M. E. G.; ROSA, A. H. **A história ambiental de Sorocaba.** Sorocaba/São Paulo: [s.n.], 2015.

MARICATO, ERMÍNIA; ROSA, C. S. M. **Morte e vida no urbanismo moderno - Resenha.** . São Paulo/Brasil: [s.n.], 2001

MARTELLO JUNIOR, O. **O Planejamento Estratégico e sua Correlação com as Leis Orçamentárias Municipais.** 2016. 30 f. Fundação Getúlio Vargas, 2016.

MATUS, C. **Política, Planejamento & Governo-Tomo I**. Primeira ed. Brasília/DF: [s.n.], 1993.

MAXIMIANO, A. C. A. **Introdução à Administração**. 6a. edição ed. São Paulo/Brasil: [s.n.], 2004.

MEIRA, S. I. DE. **Planejamento e gestão urbanos em sorocaba-sp: análise das políticas públicas de habitação popular**. *Raega - O Espaço Geográfico em Análise*, Estatuto das Cidades: 2001, v. 12, n. 12, p. 59–72, 31 dez. 2006.

MENDONÇA, F. DE. **Estrutura Matricial de Organização - INPE-415-LAFE**. . São José dos Campos-São Paulo: Presidência da República - Conselho Nacional de Pesquisas-Instituto de Pesquisas Espaciais. , 1973

MORAIS, G. A. DE S.; SOBREIRA, D. B.; DE LIMA, J. E. **Padrão e determinantes da infraestrutura urbana das microrregiões brasileiras**. *Geosul*, v. 33, n. 66, p. 262–291, 2 mar. 2018.

NAHAS, M. I. P. **Bases teóricas , metodologia de elaboração e aplicabilidade de indicadores intra-urbanos na gestão municipal da qualidade de vida urbana em grandes cidades : o caso de Belo Horizonte**. 2002. 373 f. Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR), 2002.

NAIDICH, P. **Desarrollo Humano: Informe 1992 del PNUD. Delito y Sociedad**. Santa Fé, Argentina: UNL - Univeridade Nacional del Litoral. , 2016

NBR, A. **Abnt Nbr 14653-1**. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas. , 2019

NEGREIROS, I. **Retrofit urbano: uma abordagem para apoio de tomada de decisão**. 2018. 314 f. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

ORTIGOZA, S. A. G. **As franquias e as novas estratégias do comércio urbano no Brasil**. 1996. 180 f. Universidade Estadual Paulista, 1996.

PINHEIRO, L.; FILHO, N. **Discursos do progresso e persistência da tradição : a remodelação urbana de sorocaba (1914-1921 / 1938-1943)**. *Politeia: História e Sociedade*, v. 6, n. 1, p. 177–192, 2006.

PORTO, A. J. **Sericicultura no estado de São Paulo**. *Boletim de Indústria Animal*, v. 71, n. 3, p. 291–302, 2014.

QUEIROGA, E. F. **Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros**. 2016. 284 f. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

QUEIROS, R. B. **Formação e gestão de políticas públicas**. Vigésima E ed. Curitiba/Paraná: [s.n.], 2007.

REPÚBLICA, P. DA. **Despacho 410_20_06_2008-Propoem ao Senado Autorizar o Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba.** *Diário Oficial da União*, n. 118, p. 6, 2008.

REZENDE, DENIS ALCIDES; CASTOR, B. V. J. **Planejamento Estratégico Municipal: empreendedorismo participativo nas cidades, prefeituras e organizações públicas.** 2a. ed. Rio de Janeiro: [s.n.], 2005.

ROMEU, H.; ; ; ANJOS, D. O. S. **A não obrigação do Estado em indenizar as benfeitorias erigidas em terras públicas ante a inaplicabilidade dos efeitos da posse.** 2012. 68 f. Centro Universitário de Brasília - InICEUB, 2012.

SANTAGADA, S. **Indicadores Sociais: Uma Primeira Abordagem Social E Histórica.** *Pensamento Plural*, v. 01, p. 113–142, 2007.

SANTORO, P. F.; CYMBALISTA; NAKAHIMA, R. **Plano Diretor de Sorocaba: um olhar sobre os atores e a auto-aplicabilidade dos instrumentos urbanísticos.** IV Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico Desafios para o Direito Urbanístico Brasileiro no Século XXI, 2006.

SANTORO, Paula Freire; CYMBALISTA, Renato; NAKAHIMA, R. **Sistematização do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial do Município de Sorocaba Lei n o 7.122 de 17 de junho de 2004.** . São Paulo/Brasil: [s.n.], 2005.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira.** 5a. edição ed. São Paulo/Brasil: [s.n.], 2008.

SILVA, L. C. L. **Plano Estratégico para o Desenvolvimento Econômico Local : um instrumento para a melhoria da qualidade de vida.** 2003. 215 f. Universidade Estadual de Campinas, 2003.

SMETAL, Imprensa. **Moradores do Santo André 2 vivem agonia às vésperas de reintegração.** Sorocaba/São Paulo, 19 maio 2011.

SOARES, M. V. **Sorocaba: Cidade Nômade [deslocamento, intersticialidade e transversalidade].** 2017. 117 f. Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2017.

SOROCABA, C. M. DE. **Aprovação do plano diretor do município de sorocaba E.** . [S.l: s.n.]. , 1966

SOROCABA, C. M. DE. Lei 7122/2004 - **Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial do Município de Sorocaba.** , 2004, p. 1–91.

SOROCABA, P. DE. **Anúncio do Sorocaba Total e Quinta Edição do Prefeito no Bairro.** *Município de Sorocaba - Órgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, n. 1256, p. 24, 2007a.

SOROCABA, P. DE. **Capacitação do Programa Nacional de Gestão Pública (Gespública).** *MUNICÍPIO de SOROCABA, Órgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, v. 1212, n. dia 30, p. 79, 2006a.

SOROCABA, P. DE. **Censo dos funcionários públicos de Sorocaba**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, n. 1267, p. 32, 2007a.

SOROCABA, P. DE. **Nuplan reúne técnicos para estudar a cidade**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, v. 1217, n. 04/08/2021, p. 40, 2006a.

SOROCABA, P. DE. **Participação Cidadã**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, v. 1221, n. 1/09/2006, p. 40, 2006b.

SOROCABA, P. DE. **Plenárias de Participação Cidadã em 2006**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, v. 1216, n. 28/07/2006, p. 1, 2006c.

SOROCABA, P. DE. **Portaria 22542-2006 - Designa Gerentes de Projetos**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, v. 1233, n. 24/11/2006, p. 5, 2006b.

SOROCABA, P. DE. **Prefeito no Bairro no C.H. Ana Paula Eleutério**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, n. 1269, p. 176, 2007b.

SOROCABA, P. DE. **Prefeito no Bairro-Laranjeiras em 24_02_2007**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, n. 1246, p. 48, 2007c.

SOROCABA, P. DE. **Prefeitura colhe 500 propostas da população para orçamento de 2008**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, n. 1275, p. 52, 2007d.

SOROCABA, P. DE. **Prêmio Sorocaba de Gestão Pública**. *Município de Sorocaba - Orgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, n. 1273, p. 32, 2007b.

SOROCABA, P. M. DE. **CARTA CONSULTA Programa Ambiental e de Integração Social de Sorocaba**. . Sorocaba/São Paulo: [s.n.]. , 2006c

SOROCABA, P. M. DE. **Decreto 14795/2006 - Programas e Ações Prioritárias de Governo**. , 2006 d, p. 10–11.

SOROCABA, P. M. DE. **Decreto nº 15.419, de 27 de dezembro de 2006. Dispõe sobre a criação da unidade de execução de programa - UEP.**, p. 107–118, 2006e.

SOROCABA, P. M. DE. **Dispõe sobre a criação do jardim botânico de sorocaba**. , 2010 a, p. 8–9.

SOROCABA, P. M. DE. **Plano Local de Habitação de Interesse Social - PLHIS**. . Sorocaba/São Paulo: [s.n.]. , 2010b

SOROCABA, P. M. DE. **Portal de Transparência da Prefeitura de Sorocaba**. Disponível em:

<<https://transparencia.sorocaba.sp.gov.br/TDAPortalClient.aspx?417>>. Acesso em: 12 jan. 2022.

SOROCABA, Prefeitura De. **Planejamento Estratégico marca nova fase da Administração.** *Jornal Município de Sorocaba - Órgão Oficial da Prefeitura de Sorocaba*, Sorocaba/São Paulo, 13 maio 2005. , p. 1.

SOROCABA, Equipe de Jornalismo do Diário de Sorocaba. **Prefeitura conclui mudança de famílias ao Parque das Árvores.** *Diário de Sorocaba*, Sorocaba/São Paulo, 28 dez. 2012. , p. 9–11.

STIMSON, R. J.; STOUGH, R. R.; ROBERTS, B. H. **Regional Economic Development.** Second Edi ed. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2006. v. 36. (Advances in Spatial Science).

STRAFORINI, R. **No Caminho das Tropas.** Primeira ed. Sorocaba/São Paulo: TCM-Comunicação, 2001.

WALM ENGENHARIA E TECNOLOGIA AMBIENTAL, PREFEITURA DE SOROCABA-SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, c. *Trabalho técnico para plano diretor ambiental de sorocaba.* . Sorocaba/São Paulo: [s.n.], 2011.

ZIMMERMANN, G. *Fundação Seade - Cenários da Urbanização Paulista-SP no século XXI-8.pdf.* . São Paulo: Fundação SEADE ; Secretaria de Planejamento e Gestão -Governo do Estado de São Paulo. , 1992