



Urbano / parana XV

Atual Zm2

Proposta Zm2

Das regras v. transito de Souza de Arouche



Av. Sapopemba nº 8300.

Av. ZCPB/SA
proprietor Zens Z

ATENDIMENTO NO GABINETE

SR. PASCHOAL LAMONICA

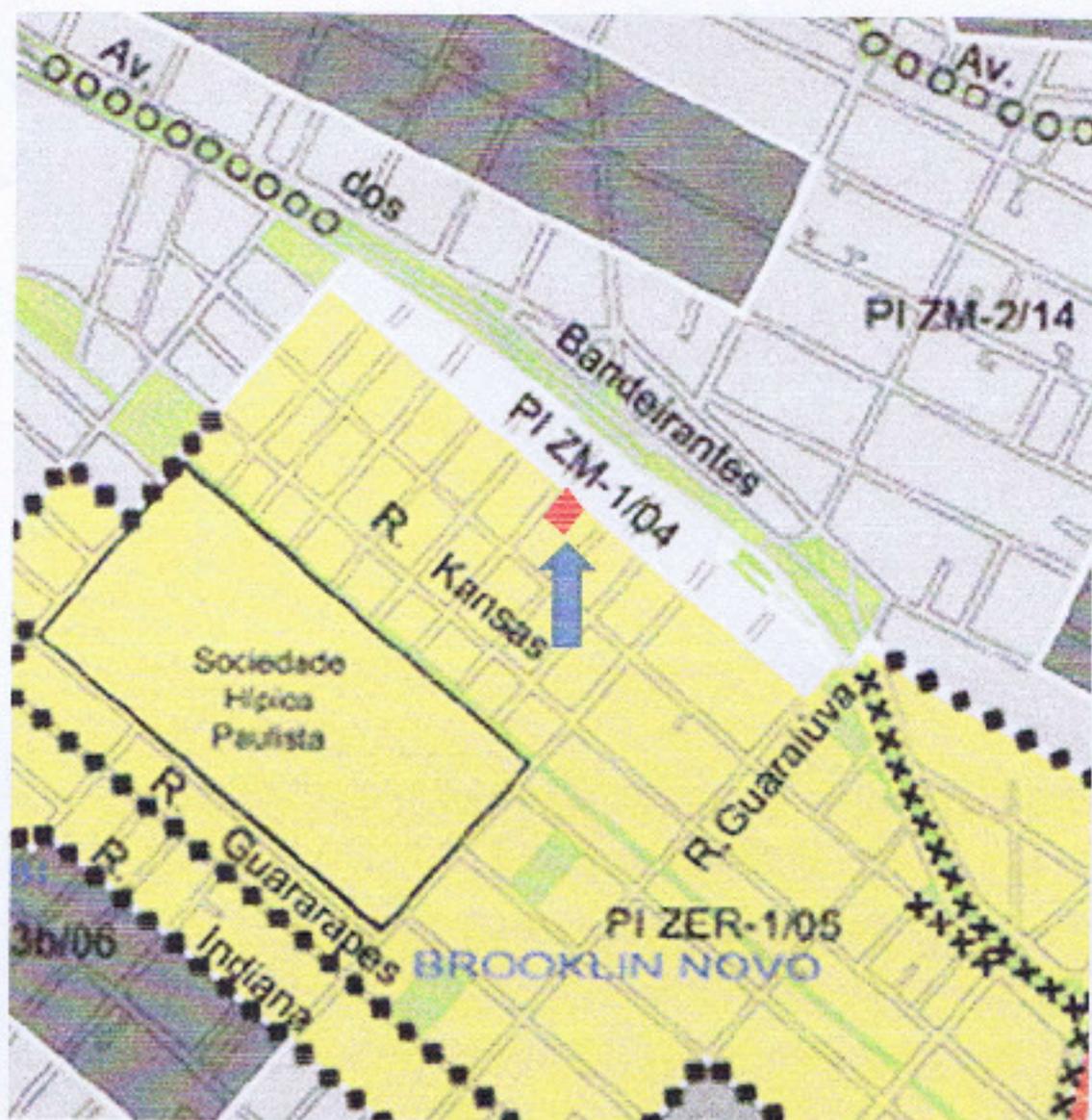
TEL. 5306 0769 - 99201 - 1934

END. RUA BREJO ALEGRE, 487

085.320.0023-1

Rua Descobertas
ZM 1/04 P1
Bairro Alegre
ZEE 1
Antiga Z9/023

Conflito de uso
na prática uso irregular
na via
problema: zoneamento de
um dos lados da via
* uso irregular de ambos os lados.

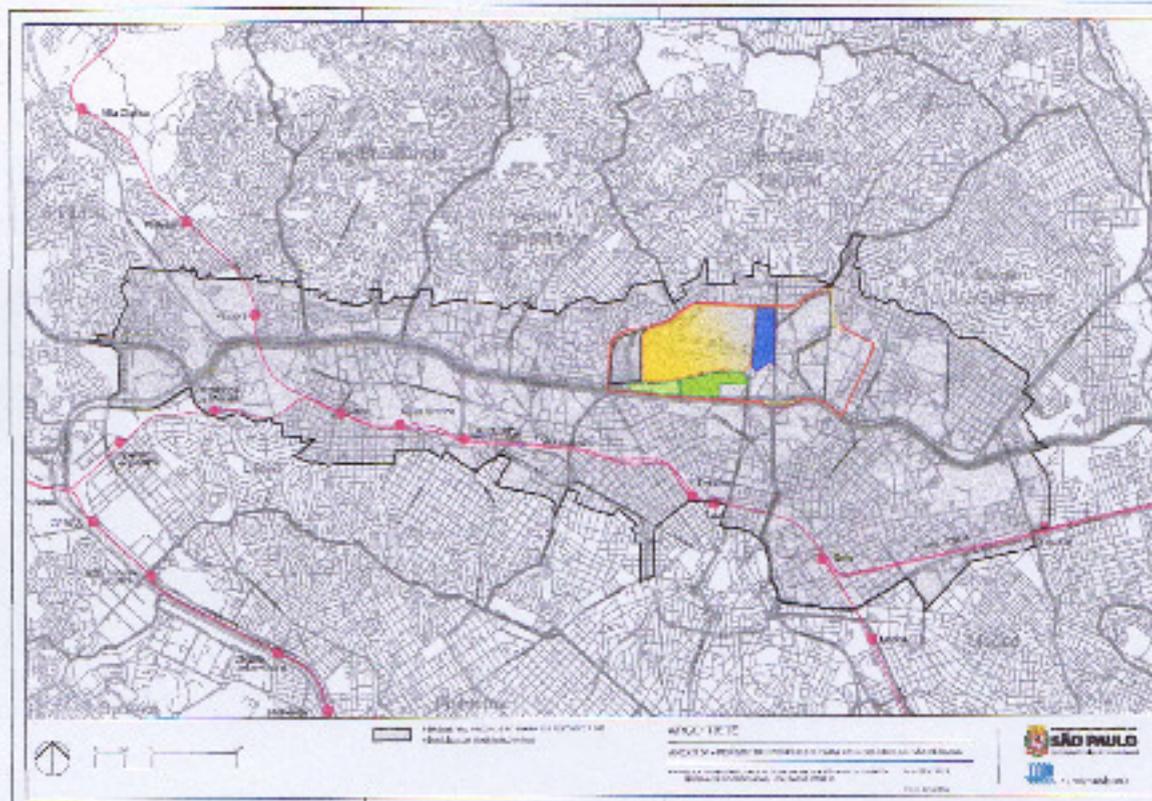


Rua Brejo Alegre, 487 – Subprefeitura de Pinheiros

ZER – 1/05

Arco Tietê: São Paulo, a Metrópole e seus Aeroportos.

Os argumentos nascidos da discussão sobre as rela es aeroporto-cidade acontecida na Prefeitura de São Paulo durante a elabora o do Plano Diretor Estratégico do Município entre 2001 e 2004 podem pautar o Arco Tietê em 2013.



Os aeroportos são espaços públicos.

A Constitui o de 1988 estabeleceu - com o preceito da Autonomia Municipal - ao ente federativo local, responsabilidades sobre esses espaços. Em 2001 o Estatuto da Cidade garantiu mecanismos para as municipalidades exercerem papel de protagonista de seu próprio desenvolvimento e da gestão dos equipamentos públicos instalados em seu território.

Por outro lado, historicamente as municipalidades nunca foram chamadas a participar desse debate, fazendo com que o desenvolvimento da atividade aeroportuária acontecesse unicamente por intermédio dos gestores federais, seja

em terra com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, seja no ar com o Departamento de Aviação Civil – DAC e sem diálogo com o território onde está inserido.

No período em que se instalaram os debates para atender as diretrizes do Estatuto da Cidade, algumas cidades aeroportuárias se mobilizaram na compreensão do assunto, qualificando seu corpo técnico, discutindo com a população sobre a atividade em seu território, no processo participativo de elaboração de seus planos diretores de desenvolvimento urbano.

O debate envolvendo as diversas subprefeituras, com presença dos gestores dos aeroportos, promoveram a aproximação dos Planos Diretores dos Aeroportos aos Planos Diretores Estratégicos das Cidades fazendo com que um levasse em conta as diretrizes do outro, garantindo uma sinergia para gerar desenvolvimento de um e de outro.

Os gestores públicos locais e federais podem e devem dar visibilidade ao assunto, oferecê-lo ao debate, sinalizando e alertando para as oportunidades que a cidade oferece no contexto da gestão dos aeroportos localizados nos territórios municipais e em regiões metropolitanas.

Esses espaços públicos devem ser considerados como de operação estratégica para o desenvolvimento local e regional, sendo assim, o gerenciamento desses equipamentos deve atender prioritariamente aos designios, vocações e padrões de legislação das cidades e aos direitos, interesses, necessidades e esperanças de seus habitantes.

A expectativa é que possamos pautar um processo criativo de discussão que privilegie a cidade como parceira da gestão de seus aeroportos, contribuindo para o desenvolvimento da atividade aeroportuária e esta atuar como fator de desenvolvimento urbano local e regional.

Nesse contexto é que ganha importância discutimos a participação das municipalidades como protagonistas do assunto, as oportunidades que as cidades aeroportuárias encerram em seus territórios para o desenvolvimento sustentado

da atividade são muitas e devem influir no planejamento estratégico da atividade, hoje restrito aos sítios dos aeródromos.

São Paulo vive grandes transformações para sua adaptação a uma realidade pós-industrial, ainda em busca de um termo que a defina adequadamente, tornando necessária e estratégica que se promova uma política que garanta a mobilidade de bens, serviços e de passageiros, num relacionamento eficiente entre os vários meios de transportes: o rodoviário, o metroviário, ferroviário, fluvial, marítimo e o aéreo, enfim um Plano de Logística de cargas e passageiros.

As dimensões do país e sua distância de outros continentes sempre colocaram o Brasil como grande mercado usuário e promotor de transporte aéreo de passageiros e cargas. A demanda por transporte aéreo em uma cidade como São Paulo sinaliza um crescimento cada vez mais acelerado.

A distância do aeroporto aos centros de demanda de passageiros e cargas aéreas é fator diretamente responsável pela logística, qualidade e custos dos serviços de transporte. A pujança humana e econômica e as oportunidades de uma cidade pós-industrial em nível global são medidas também em função disso.

Com isso a tendência de construir imensos aeroportos cada vez mais distantes dos centros urbanos vem sendo invertida com a organização de uma rede de aeroportos menores, mais bem entrosados com a malha urbana e seus sistemas de transporte de superfície. Aeronaves e sistemas de navegação e controle sofreram dramáticas melhorias tecnológicas para se adequarem a essa tendência e suas novas realidades, tornando as aeronaves cada vez mais amigáveis aos espaços urbanizados.

Felizmente a cidade de São Paulo preservou a capacidade física de operar dois aeroportos dentro de sua área urbana, Congonhas e Campo de Marte, de forma a se qualificar no futuro imediato como das poucas metrópoles a poder propor soluções criativas para a interface do transporte aéreo com a cidade.

Há de se frisar a indecifrável ausência de integração dos nossos aeroportos com um transporte eficiente de massa como o Metrô, que precisa ser corrigida.

Um sinal de como a cidade deve enfrentar essa questão foi apresentado durante a gestão da Prefeita Marta Suplicy, quando a cidade discutiu e aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e que será revisado agora no início da gestão do Prefeito Haddad por intermédio do Arco do Futuro como forma de qualificar a cidade e suas dinâmicas.

Nos Planos Regionais das Subprefeituras de Santo Amaro, Jabaquara e Vila Mariana definiu-se para o entorno de Congonhas uma Área de Intervenção Urbana – AIU, indicando possibilidades de novos índices de ocupação e novo zoneamento, incentivando a qualificação daquelas áreas, aplicando conceitos e ferramentas urbanísticas previstas no Estatuto da Cidade. O Plano Diretor Estratégico indica ainda a necessidade de um Plano Urbanístico que oriente as funcionalidades e as relações urbanísticas da cidade com o aeroporto além de um Plano Econômico que proponha um diálogo de atividades produtivas assentadas no desenho urbanístico envolvendo os anéis viários constantes da AIU, que irão traçar as novas diretrizes de ocupação urbana para o entorno daquele aeroporto.

É a cidade oferecendo oportunidades de maior eficiência para a atividade aeroportuária em áreas próximas ao aeródromo. Vale lembrar que tais iniciativas foram apresentadas e discutidas no Grupo de Trabalho que reuniu equipes técnicas da Prefeitura de São Paulo e INFRAERO. Infelizmente, à época, o gestor aeroportuário não valorizou a iniciativa da municipalidade para esse debate nem as referências apresentadas por seus técnicos para além do sítio aeroportuário, responsivos que foram aos argumentos urbanísticos pautados.

Os novos arranjos urbanos, descritos na AIU Congonhas incentivam outros caminhos de circulação e novas “portas” para aumentar a eficiência do aeroporto e melhorar o diálogo com a cidade. Há um minianel viário de serviço previsto no entorno do aeroporto e outro de maior abrangência, descritos no Plano Diretor como componente urbana de apoio ao melhor funcionamento do equipamento.

A já congestionada Av. Washington Luis é hoje a única ligação com o aeroporto, sendo que a Av. Bandeirantes e a Rua Tamoios são interfaces óbvias para se

transformarem nas novas "portas" de Congonhas, com potencial de reorganização urbana, trazendo investimento e melhorias para outros lados e porções da cidade.

Na realidade São Paulo precisa atender o número crescente de passageiros da maneira mais conveniente. Levar esses passageiros para aeroportos mais distantes também não vai funcionar. A própria Infraero desativou, por um período, grandes áreas do terminal de passageiros do Galeão no Rio de Janeiro e de Confins em Belo Horizonte, que foram abandonados pelas companhias aéreas em nome da percepção de que os passageiros preferiam embarcar em Aeroportos melhor situados em relação às suas cidades, ou seja, mais próximos da demanda.

Daí a oportunidade de uma operação interligada do Aeroporto de Congonhas com o do Campo de Marte, arranjo estratégico que poderá resolver no curto prazo, a demanda crescente na cidade, de passageiros em voos regionais e domésticos, além de promover melhoria e eficácia no tráfego de Congonhas.

A área do Campo de Marte – apontada no perímetro do Arco Tietê na inicial – é um pouco maior do que a de Congonhas e o aeroporto permite a construção de uma segunda pista de pousos e decolagens, já prevista há muitos anos no Plano Diretor daquele aeroporto. Com custos relativamente baixos, a demanda atual poderia ser distribuída convenientemente entre os dois aeroportos, resultando em melhoria instantânea na qualidade dos serviços.

Os argumentos do programa de governo do Prefeito Fernando Haddad, que trata do Arco do Futuro evidenciam os nexos do que foi proposto para qualificar a relação da cidade com seus aeroportos do Plano Diretor Estratégico de 2002 com o que se pretende implementar para o desenvolvimento de São Paulo agora com seu processo de revisão recém inaugurado.

O aeroporto do Campo de Marte, situado num dos segmentos territoriais do Arco do Futuro, sendo chamado de Arco Tietê, se insere nesse discurso urbanístico, considerando ser esse equipamento urbano um polo estratégico de relações econômicas e sociais do ponto de vista local, regional, nacional e internacional.

No entanto, não vemos a Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, pautar as relações estratégicas

do Aeroporto do Campo de Marte com seu entorno urbano, no chamamento público para elaboração de estudos de transformação urbana da área denominada Arco Tietê. A proposição descreve:

"O espaço urbano do perímetro do Arco Tietê contém relações complexas que articulam escalas urbanas e econômicas de abrangências do local ao regional, que devem necessariamente ser consideradas na análise deste território. Tem-se, como exemplo, um conjunto de projetos de mobilidade com interferência direta no perímetro considerado: o projeto implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV); o projeto de implantação dos trens regionais; a expansão da rede metroviária dentro do município de São Paulo e considerando inclusive possíveis diretrizes de enterramento das linhas; o plano de melhoramentos viários instituídos pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e dos Planos Regionais Estratégicos e a rede de corredores de ônibus municipais. Pode-se considerar outras propostas, relativas ao meio ambiente, como o plano de macro drenagem da bacia do Alto Tietê".

Vemos no edital a intenção em estabelecer as necessárias ligações intermodais e suas relações com aquele território, mas deixam de fora o aeroporto. Sabemos que não virá do gestor aeroportuário brasileiro o olhar sobre o território, essa matéria é da compreensão e responsabilidade do ente federativo local, o município. É, portanto, tarefa do Plano Diretor em sua revisão, pautar e oferecer argumentos sobre esse tema, como o que se deu com a AIU Congonhas. Infelizmente nunca posta em prática, assim como o Plano Diretor Estratégico como um todo.

São Paulo é o maior destino de negócios e eventos do Brasil e tem registrado aumento significativo no ISS do Turismo e na ocupação hoteleira ano após ano, no entanto sequer tem um plano de logística e a sua infraestrutura aeroportuária está parada no tempo em termos da relação dos seus aeroportos com o incrível dinamismo da cidade. Não há diálogo entre esses equipamentos urbanos e a cidade que os acolhe. Ambos se ressentem disso.

Acreditamos que estão na cidade, nas suas dinâmicas, as muitas oportunidades de qualificar as atividades do aeroporto; não há mais sentido pensar apenas o sítio

aeroportuário isolado de seu suporte urbano, como tem sido tratado pelos gestores aeroportuários e também os acanhados gestores municipais.

As oportunidades no entorno do Campo de Marte valorizam uma reestruturação abrangente, que integre o Anhembi - grande parque de feiras, eventos e negócios, o metrô bem próximo, o Parque da Juventude implantado no desativado Carandiru, infraestrutura hoteleira em desenvolvimento, proximidade de dois terminais rodoviários (Tietê e Barra Funda), além do futuro trem de alta velocidade se relacionando com essas oportunidades, além de servir de "laboratório" para se criar uma compreensão estratégica da logística de passageiros e cargas a ser aplicada em outros pólos logísticos da cidade.

Uma Área de Intervenção Urbana AIU - Campo de Marte, aos moldes da desenhada para Congonhas no Plano Diretor Estratégico de 2002, poderia estabelecer as condições adequadas para mobilizar as oportunidades de seu entorno traduzidas em um Plano Urbanístico acompanhado de um Plano Econômico de modo a qualificar todo o conjunto urbanístico que teria o aeroporto como seu Polo aglutinador.

Uma síntese possível de ser descrita passa por entender o Campo de Marte conjugado ao maior centro de eventos e negócios da América do Sul ou, o maior centro de eventos e negócios da América do Sul conjugado a um aeroporto. Com todas as oportunidades urbanas a complementar essa composição estratégica que poucas cidades do mundo podem ter.

Tais atitudes no relacionamento do aeroporto com essas oportunidades permitiriam, também, ver outras prioridades de modo a melhor discutir um Plano Aeroportuário Metropolitano, todas possíveis ações exigem que a cidade de São Paulo e a Região Metropolitana devam ter que se preparar para as novas realidades que se delineiam para um futuro já previsível, com investimentos que promovam o seu desenvolvimento integrado e sustentado, assim sendo, a gestão metropolitana para nossos aeroportos passa a ser prioritária.

O Plano Diretor de São Paulo indicou corredores viários para ajudar a cidade a articular-se com os outros municípios das regiões Leste e Sul da Metrópole,

valorizando eixos estruturais de desenvolvimento. Um deles é o da Avenida Jacu-Pêssego, tramo leste do Arco do Futuro, que fará a ligação do Aeroporto de Guarulhos com o Grande ABC e abre possibilidade futura de ser estendida até o Porto de Santos, numa ligação com a rodovia dos Imigrantes.

Deixa de ser uma utopia começar a pensar seriamente sobre a escolha de um possível novo sítio para a construção de um quarto aeroporto para a Região Metropolitana de São Paulo.

Aviões supersônicos para uso corriqueiro em viagens internacionais, aeronaves com maior capacidade, novas demandas e posturas criativas de logística intermodal para os voos internacionais, novas tecnologias e procedimentos de segurança, monitoramento e controle, tudo isso irá exigir instalações com novos requisitos de relacionamento com a cidade que precisam ser dimensionados, planejados e construídos com um mínimo de previsibilidade, pauta para um necessário Plano Aeroportuário Metropolitano.

O momento para mudanças de postura e atualização do modelo de gestão incluindo os territórios das cidades e suas relações regionais não poderia ser mais propício, em que o Governo Federal discute a reformulação do setor indicando a oportunidade de se trilhar um novo caminho a ser criado para a atividade em nosso país.

A grande novidade nesse cenário é a participação estratégica das cidades, a compreensão das suas dinâmicas, contribuindo com as oportunidades urbanísticas, com o conhecimento de seu território, o mesmo território onde os aeroportos estão inseridos.

A participação das cidades aeroportuárias nesse debate, trazendo consigo os diferentes setores de atividades que as compõem completariam o quadro de referências econômicas, sociais e da administração pública e mais a participação de todos os atores aderentes ao tema aeroportuário, passando pelas associações de empresas aéreas e trabalhadores de terra e do ar, as logísticas de carga e de passageiros e assim promover mudanças, de fato estratégicas, capazes de