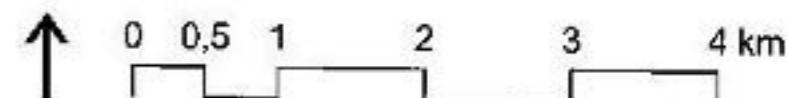


PROPOSTA DE AJUSTE NA MINUTA DO
PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

MAPA 01 - MACROZONEAMENTO
DETALHE DA PROPOSTA

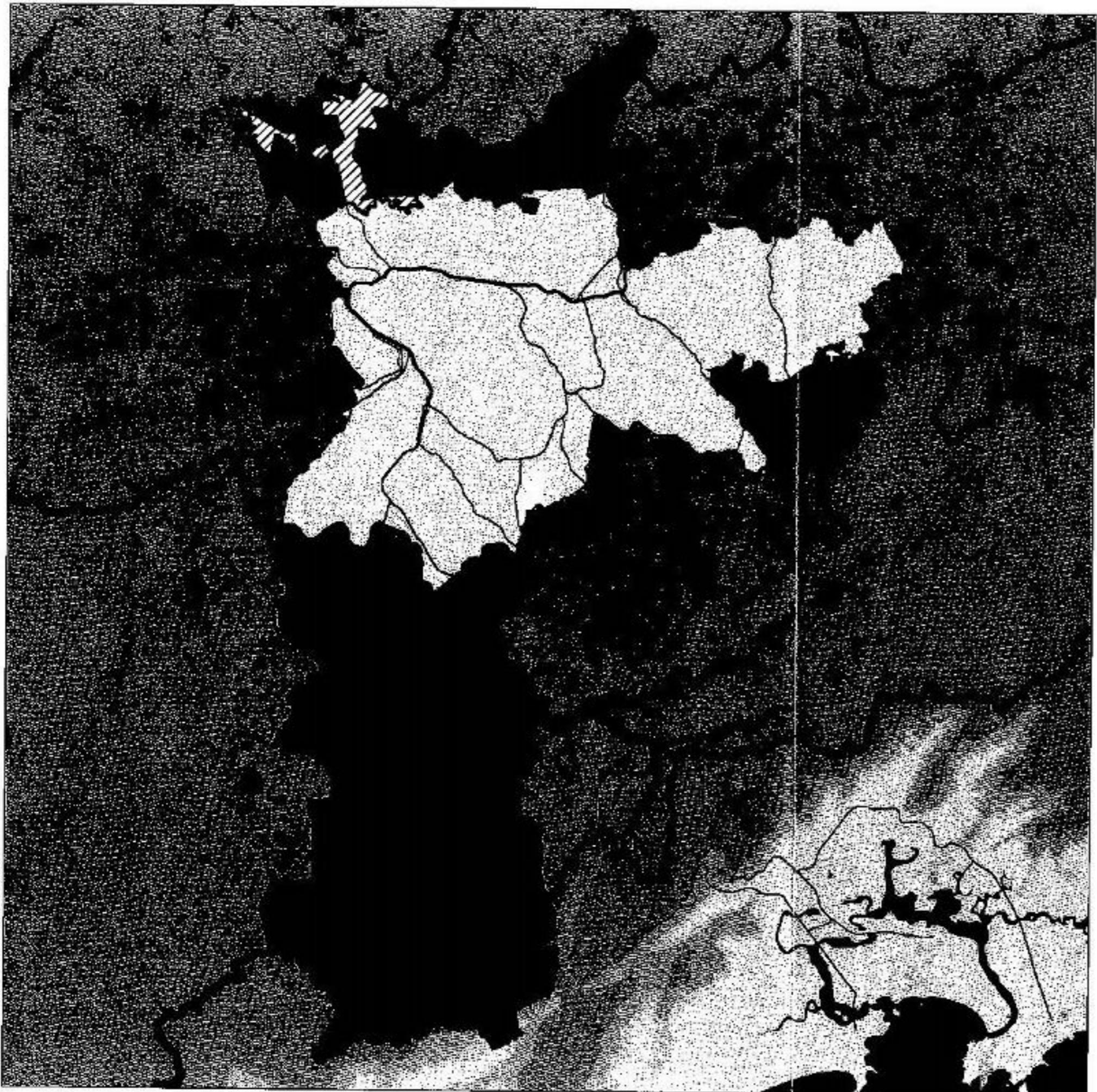


Proposta de ampliação da
Macrozona de Estruturação e
Qualificação Urbana



Mapa dos limites da ampliação da MEQU em relação ao Macrozoneamento
proposto na minuta do PDE 2013

Discussões Públicas da Minuta do Projeto de Lei/ 19 de agosto de 2013

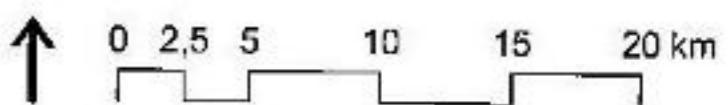


PROPOSTA DE AJUSTE NA MINUTA DO
PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

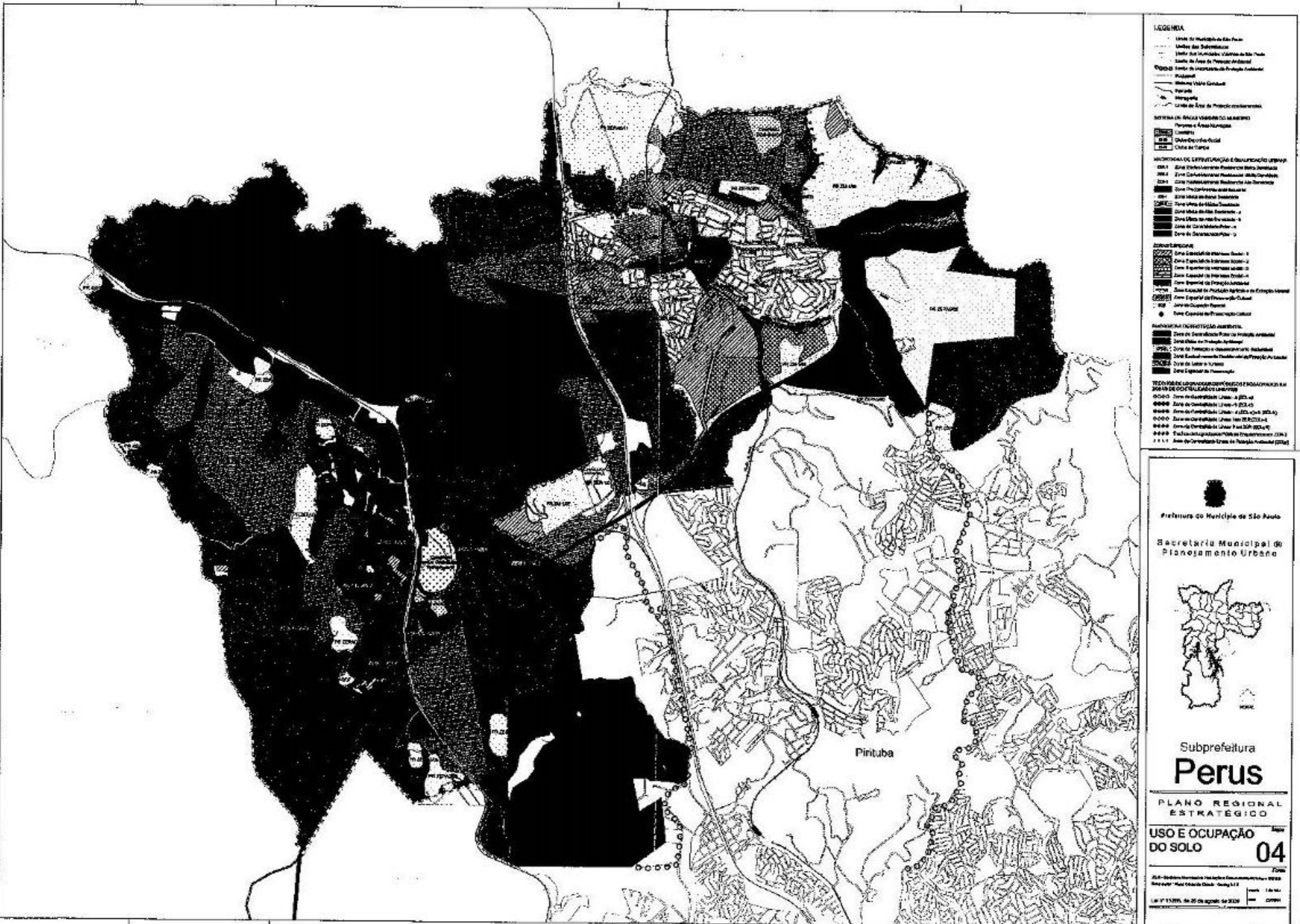
MAPA 01 - MACROZONEAMENTO
PROPOSTA



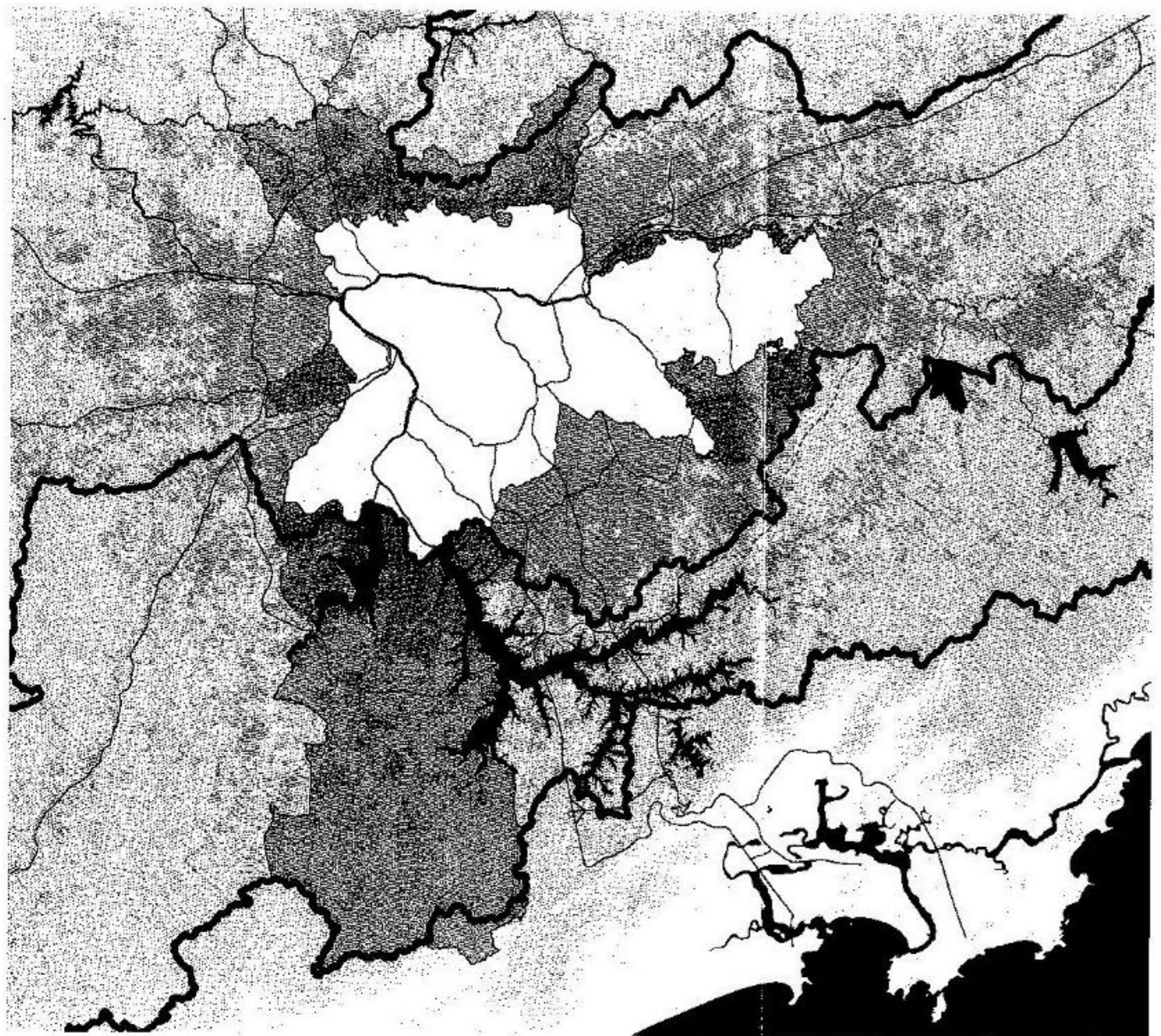
Proposta de ampliação da
Macrozona de Estruturação e
Qualificação Urbana



Mapa dos limites da ampliação da MEQU em relação ao Macrozoneamento
proposto na minuta do PDE 2013



**PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**
MAPA 01
MACROZONEAMENTO



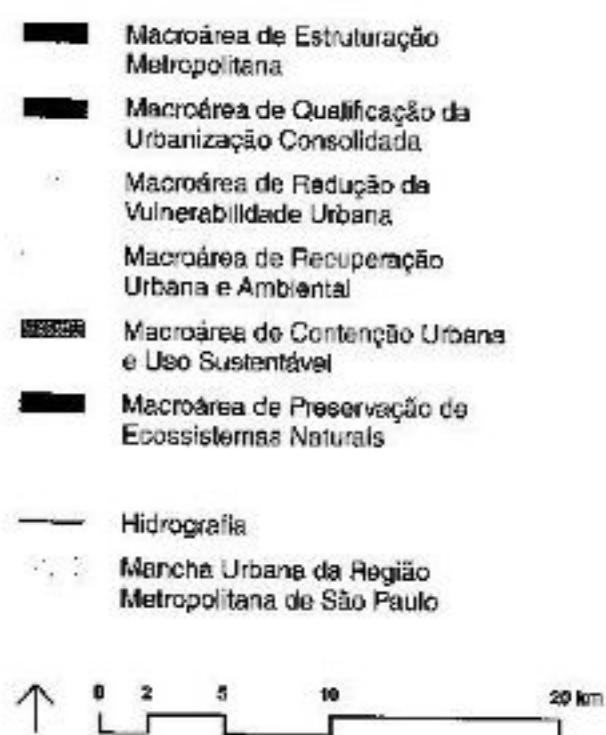
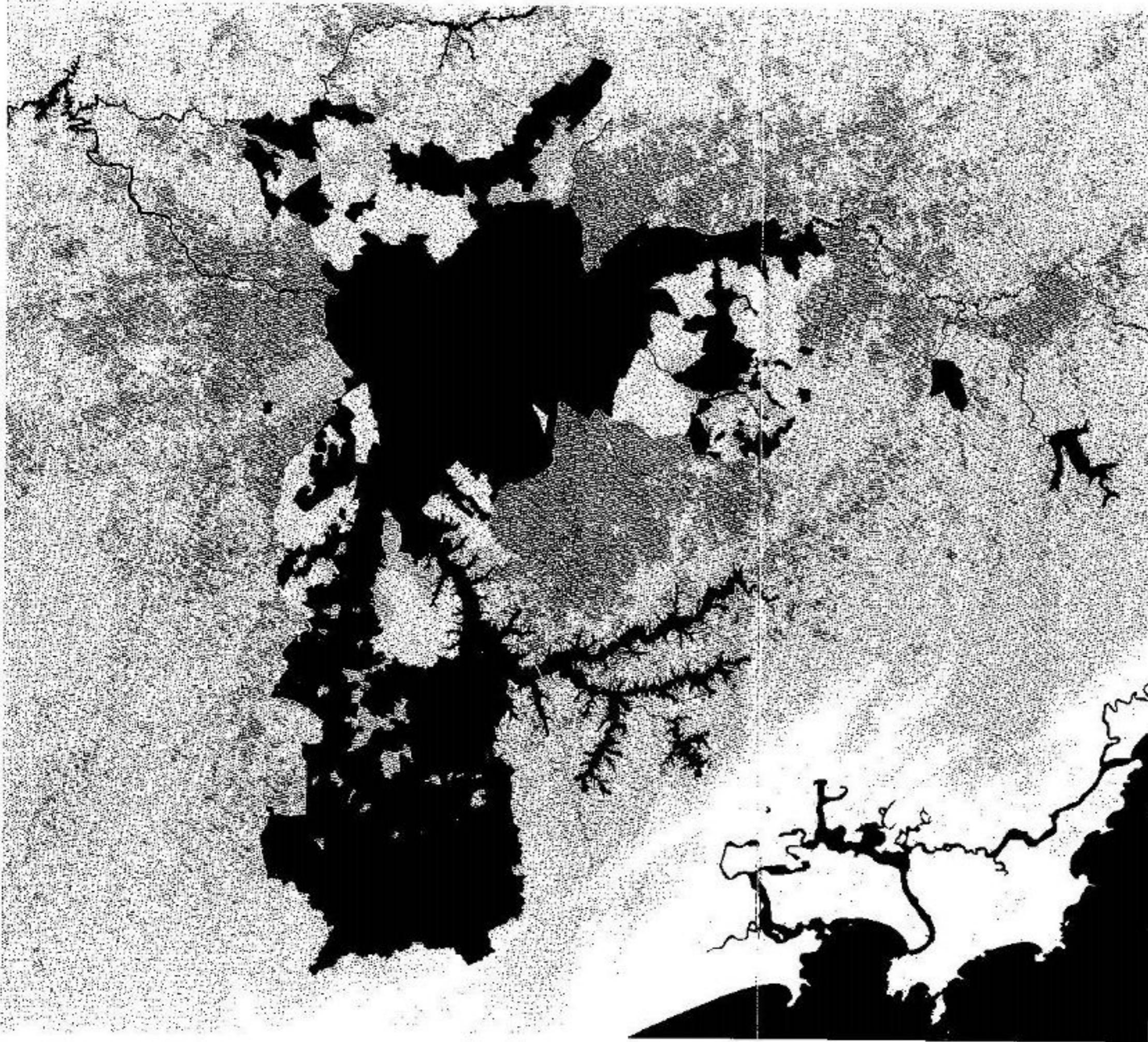
- Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana
- Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental
- Área de Proteção e Recuperação de Mananciais
- Hidrografia
- Sistema Viário Estrutural
- - - Rodovia Planejada
- Mancha Urbana da Região Metropolitana de São Paulo

↑ 0 2 5 10 20 km

**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

Versão para Discussões Públicas da Minuta
do Projeto de Lei / 19 de agosto de 2013

PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
MAPA 02
MACROÁREAS



PREFEITURA DE
SÃO PAULO
Versão para Discussões Públicas da Minuta
do Projeto de Lei / 19 de agosto de 2013



São Paulo, 05 de Fevereiro de 2014

Exmo. Vereador Nabil Bonduki,

Visando se envolver no processo de formulação do novo Plano Diretor do município de São Paulo, a construtora Porte realizou um estudo do projeto de lei PL 588/13 e chegou a algumas conclusões importantes. Por termos participado ativamente das transformações nos bairros da Zona Leste do município há mais de três décadas, especialmente nas áreas próximas ao centro expandido da cidade, atentamo-nos a esse região e desenvolvemos um estudo que mostra a relação dessa parte do território com as diretrizes propostas no referido projeto de lei.

Entendemos que os objetivos do plano atual estão bem fixados e são coerentes com o que a cidade precisa, apontando as transformações necessárias e vislumbrando com muita destreza uma São Paulo melhor que a que temos hoje. Contudo, algumas das diretrizes propostas no plano ainda podem ser melhoradas de forma a beneficiar a todos.

Enviamos te as conclusões dos nossos estudos, anexada a uma série de sugestões que gostaríamos que fossem incorporadas ao Plano Diretor e acreditamos ser uma evolução do texto atual, colocando a cidade no caminho que queremos.

Atenciosamente,

MARCEL BRANCO
Porte Construtora

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO ARTIGO 100 DO PL 658/2013

ART. 100 – Nas áreas inseridas nos perímetros das operações urbanas consorciadas a outorga de potencial construtivo adicional será regida, exclusivamente, pelas disposições de suas leis específicas.

§1º Nas áreas incluídas simultaneamente no perímetro da Operação Urbana Consorciada Águas Espremida e nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana cuja possibilidade de outorga de potencial adicional de construção através dos CEPACs tenha se esgotado, não se aplica o disposto no “caput”, passando esses imóveis a integrar os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana.

§ 2º Nos casos enquadrados na situação prevista no parágrafo anterior, cujos proprietários detêm CEPACs e tenham tido o pedido de vinculação ao imóvel negado pela insuficiência de potencial construtivo adicional, poderão utilizar os títulos para o pagamento da outorga onerosa relativa ao potencial adicional de construção, sem direito ao reembolso de valores, quando o valor equivalente dos CEPAC exceder o valor da outorga onerosa.

§3º Na hipótese do valor equivalente dos CEPAC ser inferior ao valor devido da outorga onerosa de potencial construtivo adicional, o valor poderá ser complementado, atendendo-se aos procedimentos previstos para o instrumento nesta lei.

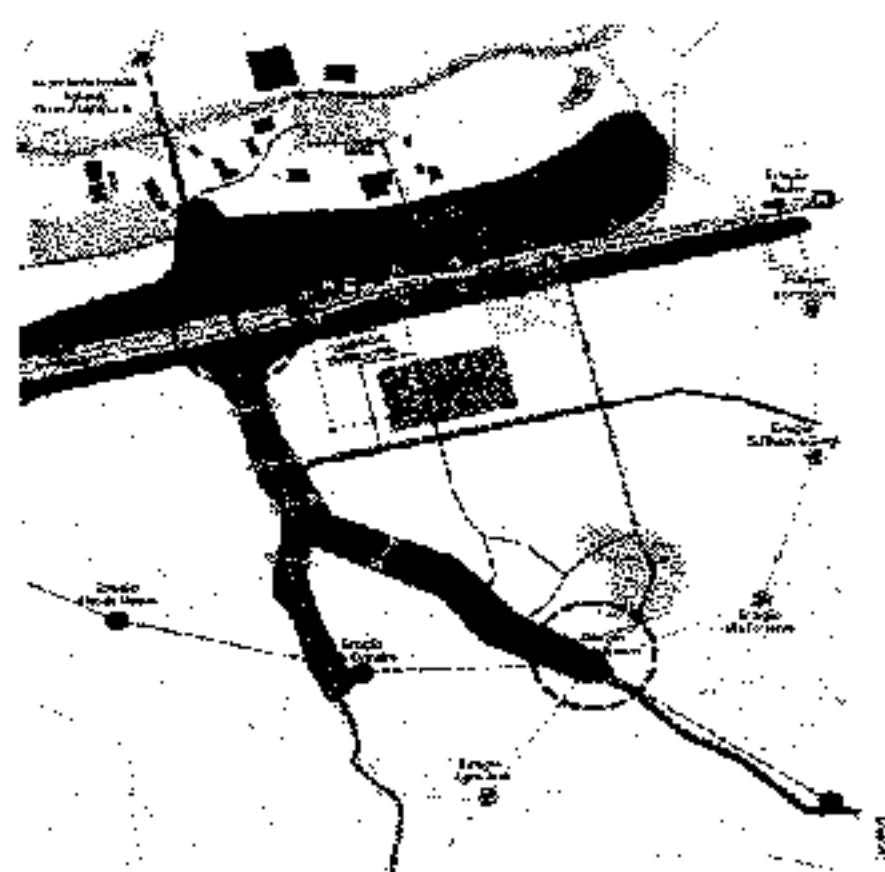
PARTE III - PLANO URBANO DO TATUAPÉ

O Plano Urbano do Tatuapé constitui-se numa proposta de desenvolvimento econômico, social, e urbano-ambiental do bairro, que inclui a criação de centro-idades, adensamento e proposição de ciclos de transporte público, melhoria da mobilidade urbana, criação de cinturões, melhoria das praças e parques existentes, criação de parques lineares.

Para a criação de centralidades, pretende-se estimular o uso misto no terreno, explorando a fechadura ativa, ampliar as calçadas, utilizando-se de painéis divisorios, ampliar os espaços de uso público, fomentando espaços para o convívio e sociabilidade.

A área objeto de proposta de restituição está incluída no PL 588/13, na Memória da Qualificação da Urbanização Consolidada.

ÁREA DO PROJETO



CRIAÇÃO DE CENTRALIDADES

A reformulação do bairro envolve a criação de novas centralidades e fortalecimento das existentes, com a proposição de novos padrões de ocupação que permitam liberar mais espaço público para calçadas, ciclovias ou áreas verdes.

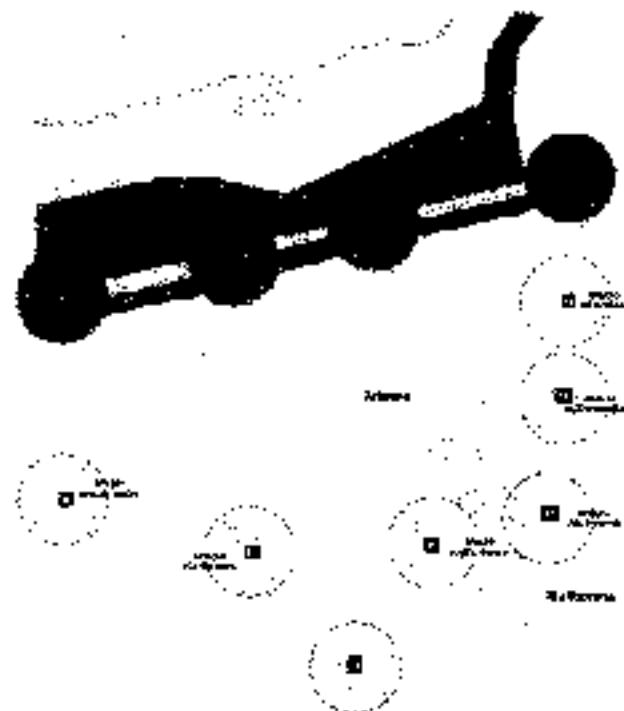
O PL 688/13 propõe que as centralidades se formem ao longo dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana. No entanto, na região que se pretende requalificar, à exceção da Racial Leste, os eixos constantes soam como propostas a implantar, não existem efetivamente.

CENTRALIDADES DE BAIRRO

ESTE EIXO DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA
ESTE EIXO DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA
ESTE EIXO DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA
ESTE EIXO DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

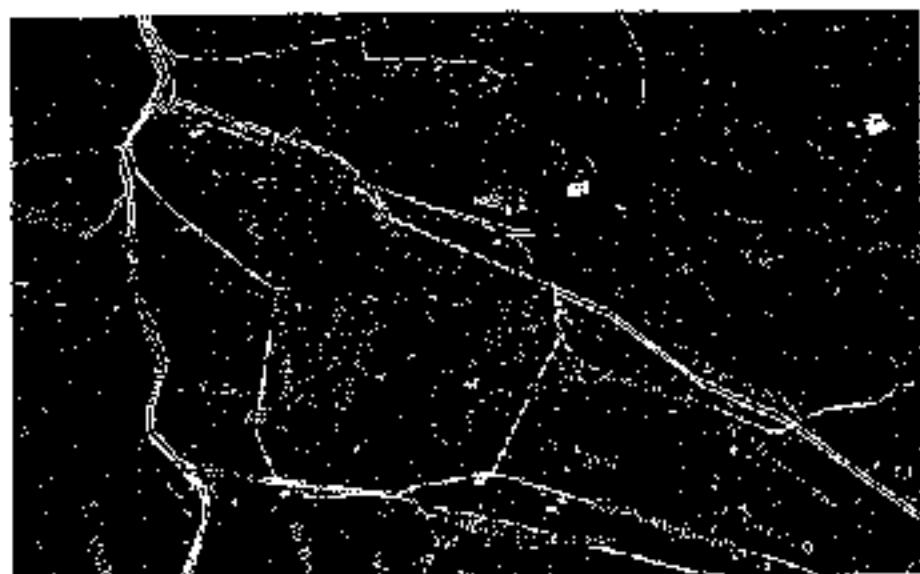
- Bairro Alto
Centro Histórico
- Centro Sul
Bairros Centro-Sul
Centro-Sul

Centro-Sul



Por outro lado, na previsão de implantação de linhas e estações do metro integrando as áreas aqui tratadas.

MAPA 3 PDE



O Artigo 60 do projeto de revisão do PDE dispõe que os novos licenciamentos nessas áreas poderão optar pelos procedimentos previstos nos eixos já implantados, somente após ter sido publicado o ato autorizativo de início da respectiva obra ou empreendimento, disposição legal que prejudica as oportunidades de criação de novas centralidades em torno a Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada na Zona Leste.

Outro fatoredor ao desenvolvimento da Zona Leste é o coeficiente de aproveitamento máximo igual a 2,0, principalmente se considerarmos que a região não possui ainda os eixos de estruturação da transformação urbana. O coeficiente de aproveitamento máximo 2,0 foi aplicado de forma genérica a todas as Macroáreas de Urbanização Consolidada e Qualificar, sem considerar as características específicas de cada região.

Na Zona Leste predomina o uso residencial horizontal, ao contrário das áreas centrais e no anel intermediário da cidade, onde há coerência expressiva da verticalização. A Zona Leste, é sabido, não possui grandes centralidades, nem tem recebido investimentos para a criação de verdadeiros polos que se transformem em alternativas de emprego para a população moradora de média e baixa rendas.

Vale citar o fenômeno recente do crescimento da classe média brasileira. Em reportagem na *Época Negócios*⁶, observa-se que:

Na HM, quem comprava a casa para o filho era o pai. Até porque o filho não tinha renda", afirma Henrique Bianco, fundador da consultoria voltada para o público de baixa renda que hoje pertence ao grupo Camargo Corrêa. Historicamente predominavam na carteira de clientes da empresa pessoas com mais de 50 anos. De seis ou sete anos para cá, isso conseguiu a mudar. Hoje, 70% da clientela da HM tem de 22 a 30 anos. Antes do "Minha Casa Minha Vida", para comprar um imóvel, por modesto que fosse, o brasileiro de baixa renda enfrentava uma taxa de juros de, aproximadamente, 8,5% a 9% ao ano. Com o programa, lançado em abril do ano passado, essa taxa foi reduzida para 4,5%. Em menos de um ano e meio, isso propiciou a aquisição de quase 800 mil unidades, algo sem precedentes no mercado brasileiro.

De uma vez só, esse consumidor teve sua renda reajustada, beneficiou-se de uma ascensão na classe - saiu da D e foi para a C - e de um mercado de trabalho mais pujante e formalizado. Muitos jovens matrincharam-se em cursos profissionalizantes e passaram a ter carreira assalariada. Ganham, assim, acesso ao mercado imobiliário. São esses os novos clientes da HM. Jovens casais, recém-casados ou na iminência de se casar. Em geral, ambos trabalham e estão saindo da casa dos pais. Por isso, em 80% dos casos, os imóveis vendidos pela construtora são primeira moradia. Os 10% restantes mudam-se de conjuntos habitacionais construídos no passado por BNH, Cchab ou CDHU, sem nenhum item de lazer ou segurança. Ou, simplesmente, deixam de pagar aluguel. "Hoje é fácil para uma pessoa que paga R\$ 450 de aluguel encontrar no mercado um produto melhor para comprar, em condomínio fechado, pagando a mesma coisa", diz Bianco.

Assim, além da demanda por serviços, há um mercado habitacional para segmentos de diferentes estratos da renda nessa Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, o que confere a possibilidade de criação, na região, de um padrão diverso do que até o momento predominou na cidade: promover a convivência entre diferentes grupos sociais, possibilitar emprego próximo à moradia, fomentar investimentos em saúde e educação, em formação profissionalizante estimular diferentes padrões de ocupação urbana.

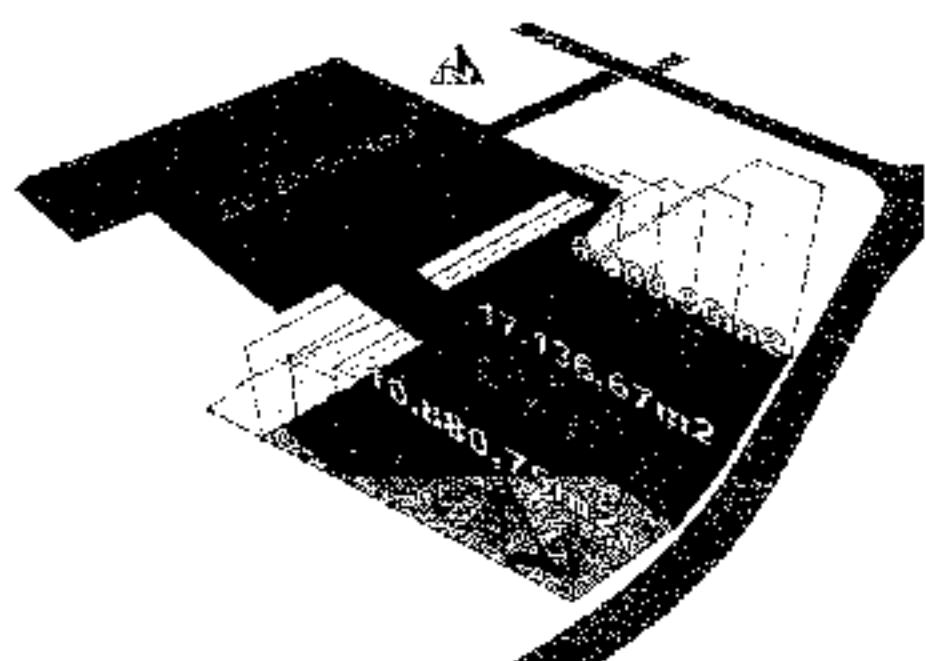
⁶ O Sócio Brasileiro – Pesquisa revela que o Brasil tem cada vez mais de classe. Disponível em: http://epocanegocios.uol.com.br/Revista/53/mar/01/FNT/FP454_1684428.html. Acesso em 11/12/13.

Porém, da forma como foi concebido, o PL 686/13 reduzirá as possibilidades de implantação do pacote de beneficiados. A simulação exposta a seguir, realizada a partir do lençol existente, demonstra como um padrão urbanístico mais adequado pode ser alcançado com um coeficiente de aproveitamento menor elevado.



Localização do território da região

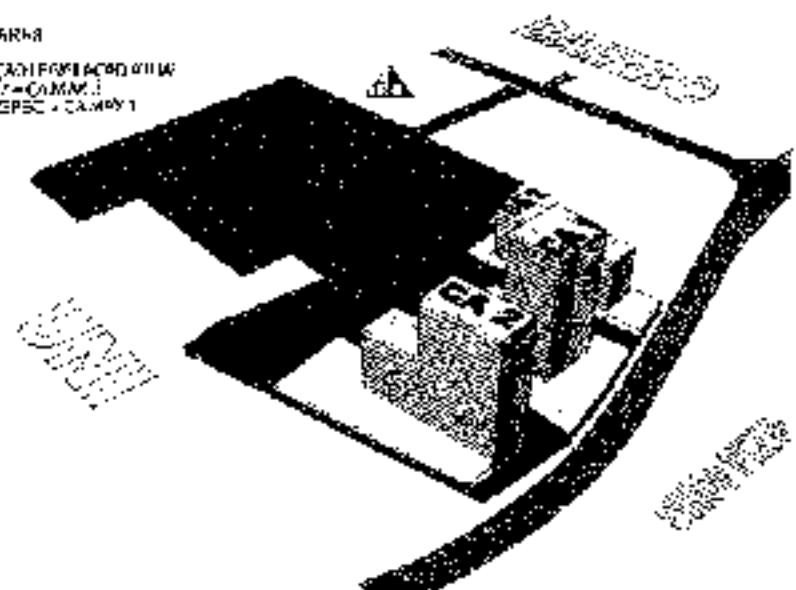
TERRENOS



SIMULAÇÃO LEGISLAÇÃO ATUAL

14.11.2004

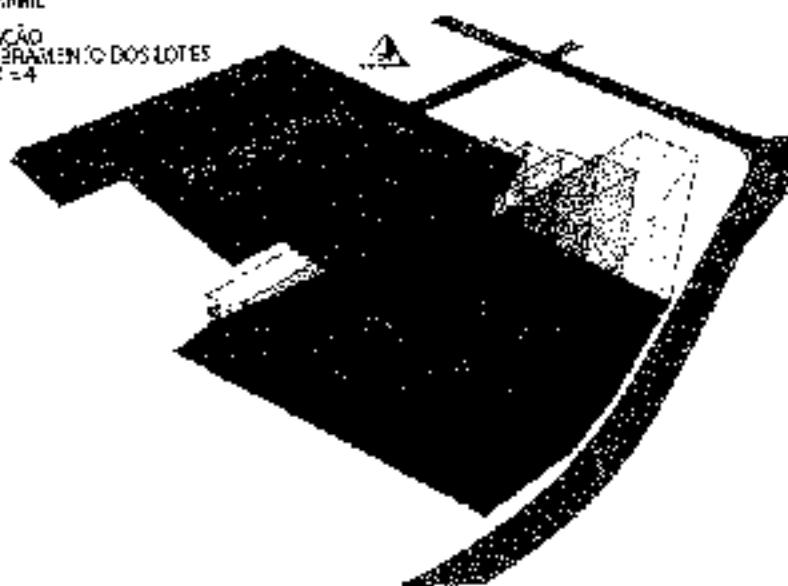
SIMULAÇÃO LEGISLAÇÃO ATUAL
CONSELHO NACIONAL
DE ENGENHARIA - CNE/CPBC - CAMPUS 1



SIMULAÇÃO COM CA MAX = 4,0

LOTE BARREL

SIMULAÇÃO
REMEMBRAMENTO DOS LOTES
CA MAX = 4



LOTE BARREL

SIMULAÇÃO
REMEMBRAMENTO DOS LOTES
CA MAX = 4

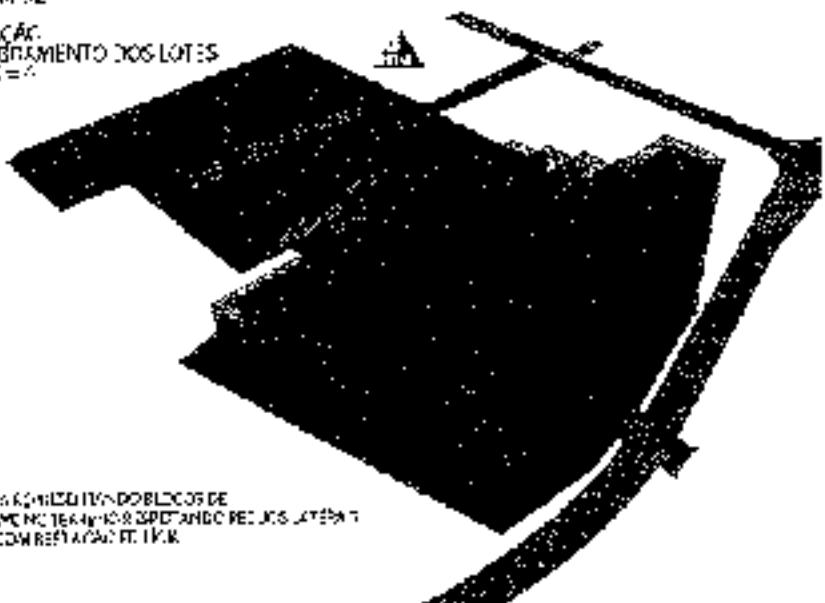
DETALHAMENTO DE
TODAS AS COMPLEXIDADES

ALIMENTAR EM ÁREA DE PESQUEDANCO
GRADIESENHO



LOTE BARREI

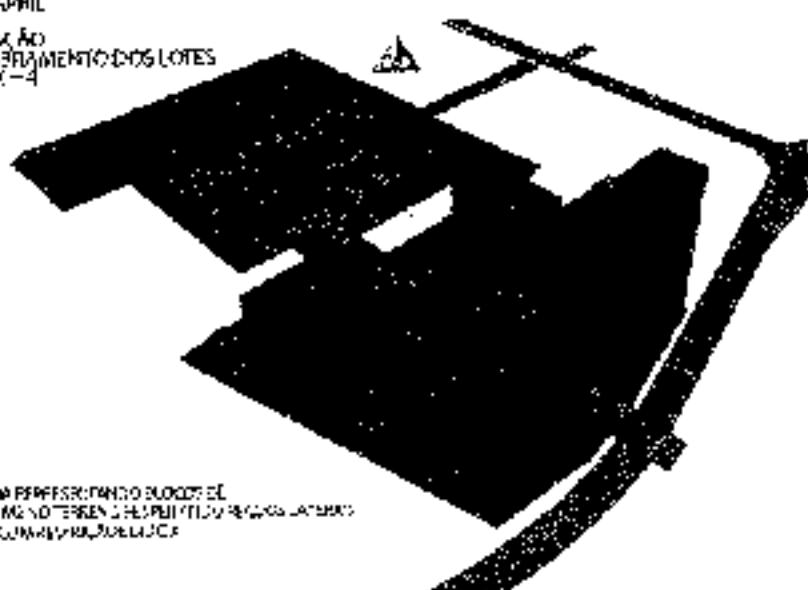
SUSTENACAO
REMEMBRAMENTO DOS LOTES
CP MAX=4



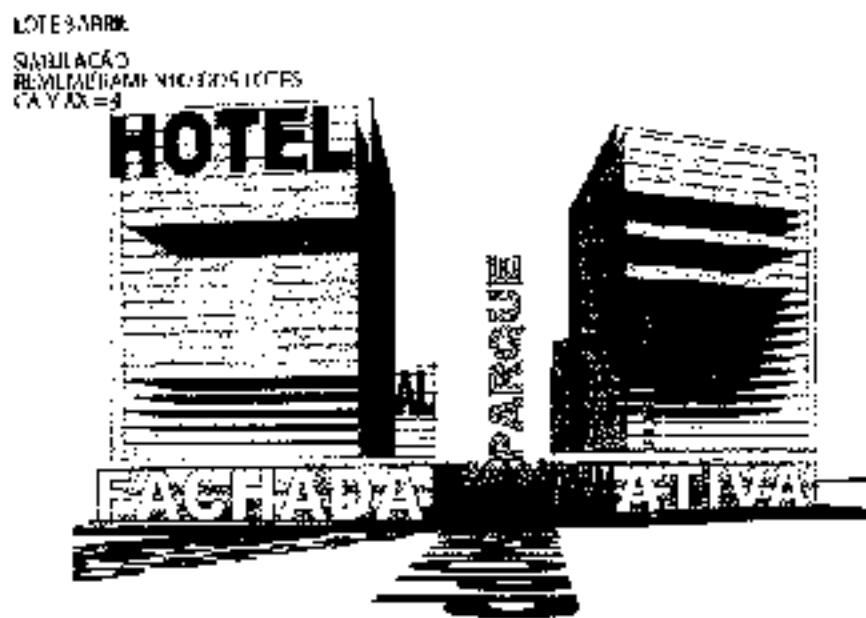
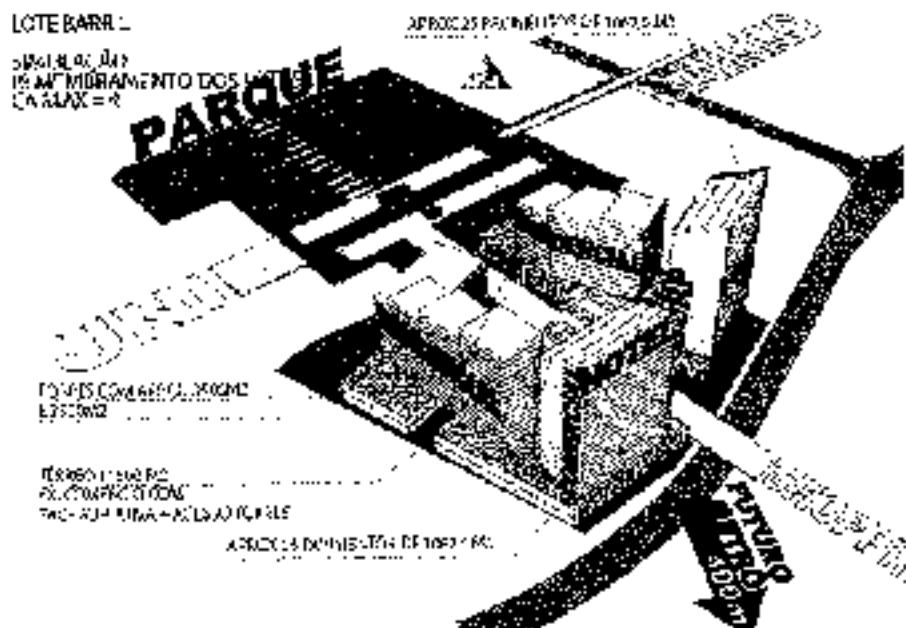
ACERCA DO LOTE IV-1 DO BLOCO DE
TRAVESIA NO TEARNO E SPATANDO REJOS LATENTES
E ZONAS COM REFERENCIA PT. 1M.8

LOTE BARREI

SUSTENACAO
REMEMBRAMENTO DOS LOTES
CP MAX=4



ACERCA DO LOTE IV-1 DO BLOCO DE
TRAVESIA NO TEARNO E SPATANDO REJOS LATENTES
E ZONAS COM REFERENCIA PT. 1M.8



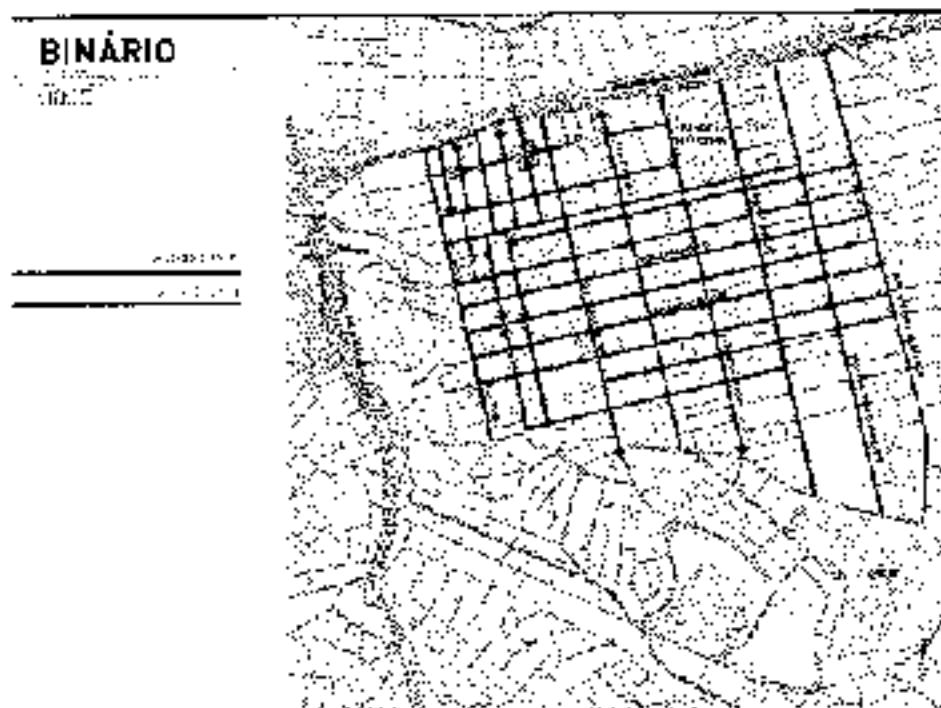
Cabe destacar que além da criação de centralidades, o projeto contempla diversos outros itens, configurando uma verdadeira reestruturação da região, um plano que poderá não se efetivar, se mantidas algumas das disposições do PL 688/13. O Plano Bairro Olímpico do Tatuapé contempla

propostas para mobilidade inteligente, de sustentabilidade econômica e social, de sustentabilidade socio-cultural e de sustentabilidade ambiental.

1. MODULARE INTELLIGENZA

- Incentivar o Transporte Pùblico;
 - Bicicletas;
 - Zonas 30;
 - Criação do Ciclovias.

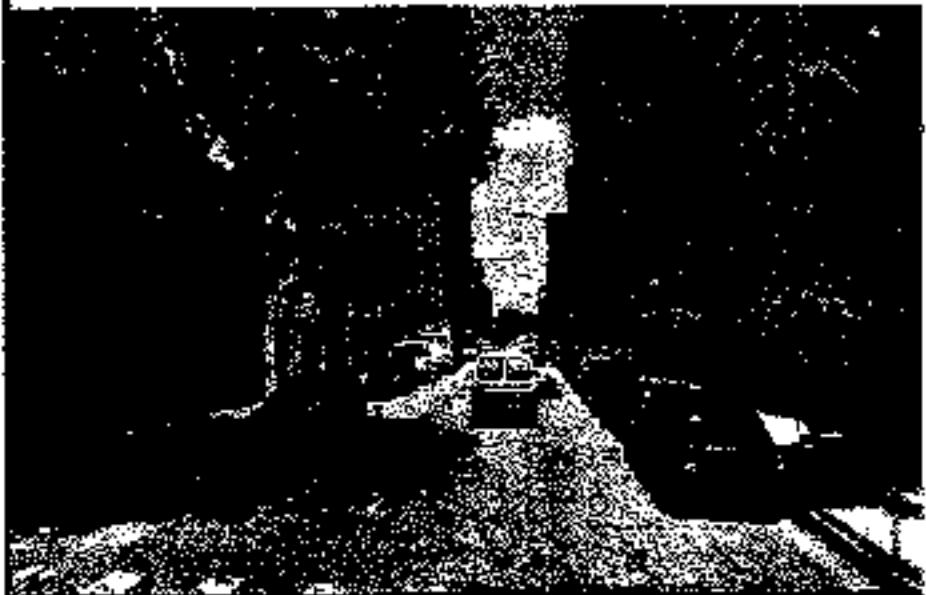
REFORMAS NO SISTEMA VIÁRIO



BINÁRIO

ESTE É O MUNDO
HOJE

R. D. MILNE / M. MARLEY



PROPOSTA

BINÁRIO

ABRIR E FECHAR PRAZO DE
VENCIMENTO DA HABITAÇÃO,
PERMETER ACESSO AO
SISTEMA DE COMPTO DE GASES
COMO ÁGUA, GÁS E ELETRO

07/01/2002

07/01/2002



BINÁRIO

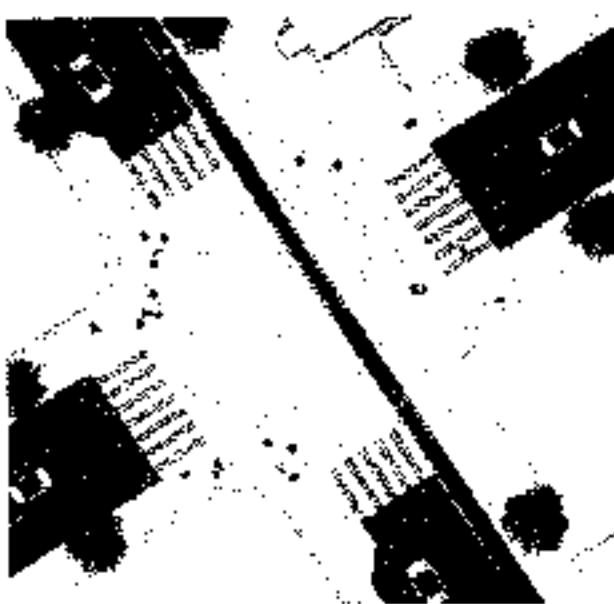
APRIL 1984

R. EMÍLIO HALLET



ZONAS 30

ANNE MARIE D'ARCO
SUSANNAH HARRIS
JULIA V. MURDOCH
CAROLYN
WILLIAMS
MICHAEL
WILLIAMS
ROBERT
WILLIAMS
JOHN
WILLIAMS
PAUL
WILLIAMS
RONALD
WILLIAMS
RONALD
WILLIAMS
RONALD
WILLIAMS



CICLOVIA

PROJETO DE UMA CICLOVIA
NO CENTRO DA CIDADE DE SÃO PAULO
ESTADO DE SÃO PAULO
BRASIL
DEPARTAMENTO DE
TRABALHO, CULTURA E
ESPORTES



2. SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA E SOCIAL

- Adensamento dos eixos viários;
- Uso Misto;
- 24 horas de entretenimento.

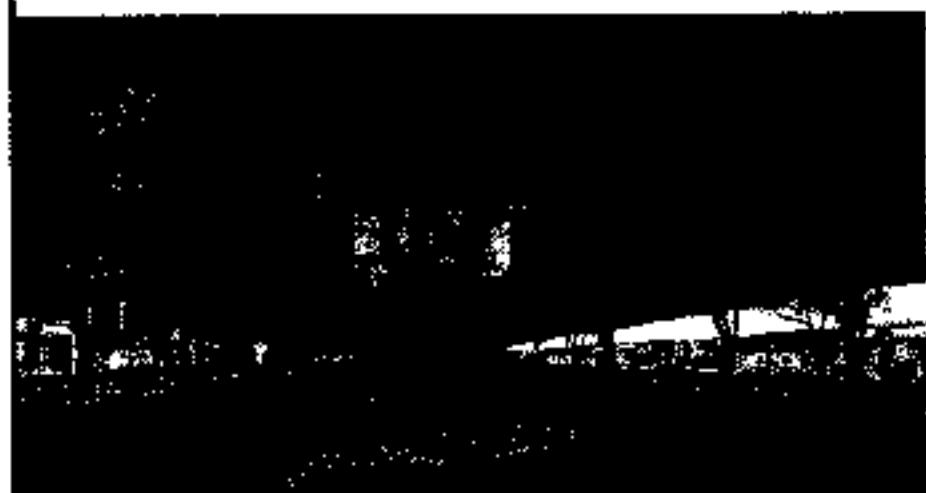
EIXOS VIÁRIOS

ANEXO 01 DO DECRETO N° 002, DE 09/01/2002
DO GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA



EIXOS VIÁRIOS

ANEXO 01 DO DECRETO N° 002, DE 09/01/2002
DO GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA



USO MISTO

HOJE CONHECER OS DIFERENTES USOS
E COMBINAR OS USOS É O MODO CERTIFICADO
PARA ENCONTRAR OS USOS CERTIFICADOS.

R. CANTAGALO



USO MISTO

HOJE CONHECER OS DIFERENTES USOS
E COMBINAR OS USOS É O MODO CERTIFICADO
PARA ENCONTRAR OS USOS CERTIFICADOS.

R. CANTAGALO





3. SUSTENTABILIDADE SOCIO CULTURAL

- Criação de novos espaços de convívio;
- Requalificação dos espaços existentes;
- Zonas de Lazer e entretenimento.

CONVIVIO

POL

R. JULIA IEAR



CONVIVIO

CONVIVIO. CONVIVIO. CONVIVIO. CONVIVIO.

R. JULIA IEAR

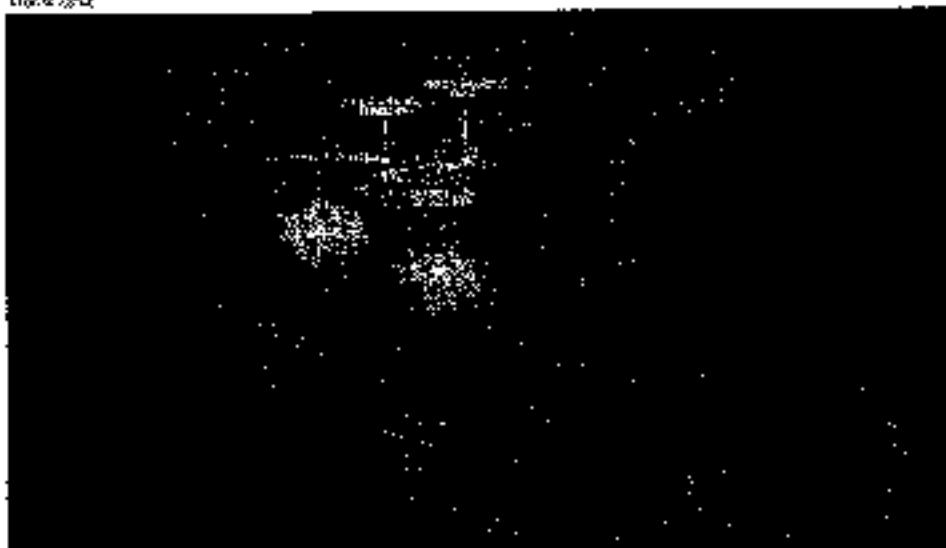


4. SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

- Melhoria das Praças e Parques Existentes
- Caminho Verde
- Parque Linear

PRAÇAS EXISTENTES

Centro de referência para o turismo da Região Centro-Oeste, com grande potencial turístico e cultural, é importante que seja mantida a sua identidade. O PCTB deve respeitar as características existentes, integrando-as ao desenvolvimento do turismo e ao planejamento urbanístico.



PRAÇAS EXISTENTES

PROPOSTA

Pr. NEL. SANTOS DA CÂMARA



PARQUES EXISTENTES

Este es un documento que muestra los parques existentes en el distrito de Cieneguilla. Se detallan los datos de cada uno de los parques, su ubicación, características y propietario. Los datos se obtuvieron de la Oficina de Planeamiento y Desarrollo Urbano.



PARQUES EXISTENTES

PROYECTOS

PARQUE CEPET



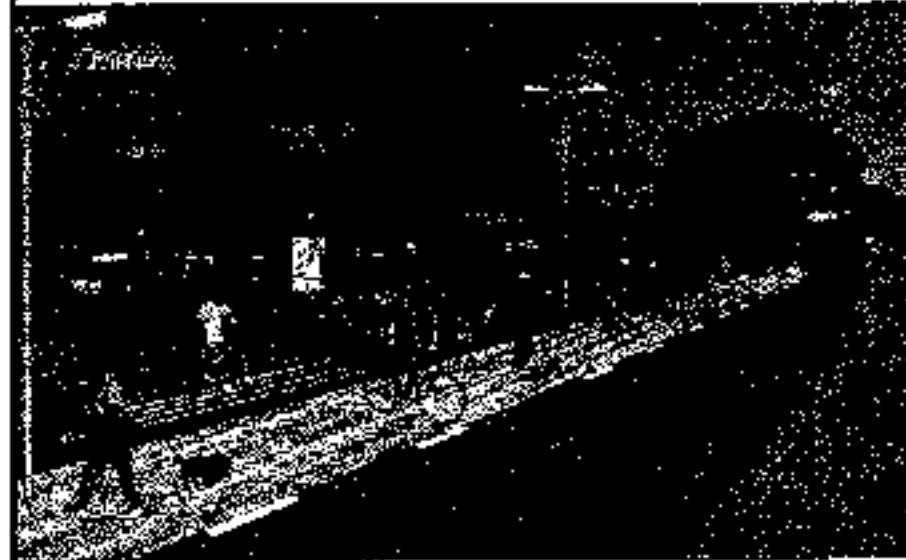
PARQUE LINEAR

ESTE LUGAR FAVORECE A VIDA SAUDÁVEL, DEIXA ALGUMAS ÁRVORES
SEMANAS DENTRO DA CIDADE, COM TERRAS VERDES E ÁRVORES.
TODOS OS CICLISTAS PODEM SESENTE.



PARQUE LINEAR

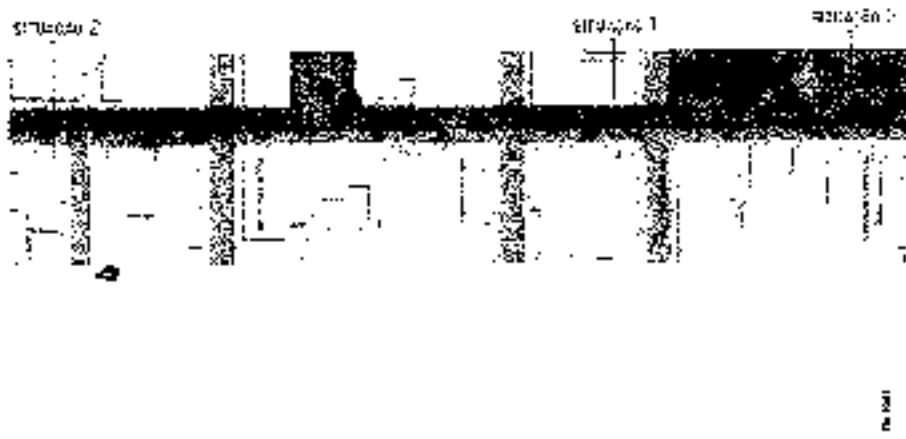
ESTE LUGAR FAVORECE A VIDA SAUDÁVEL, DEIXA ALGUMAS ÁRVORES
SEMANAS DENTRO DA CIDADE, COM TERRAS VERDES E ÁRVORES.



CAMINHO VERDE

Caminho Verde é o nome de uma estrada que liga o Rio de Janeiro ao interior da província de São Paulo. A estrada é muito importante para o comércio e a agricultura da região.

P. MONTE SERRAT



CAMINHO VERDE

É um caminho que liga o Rio de Janeiro ao interior de São Paulo.

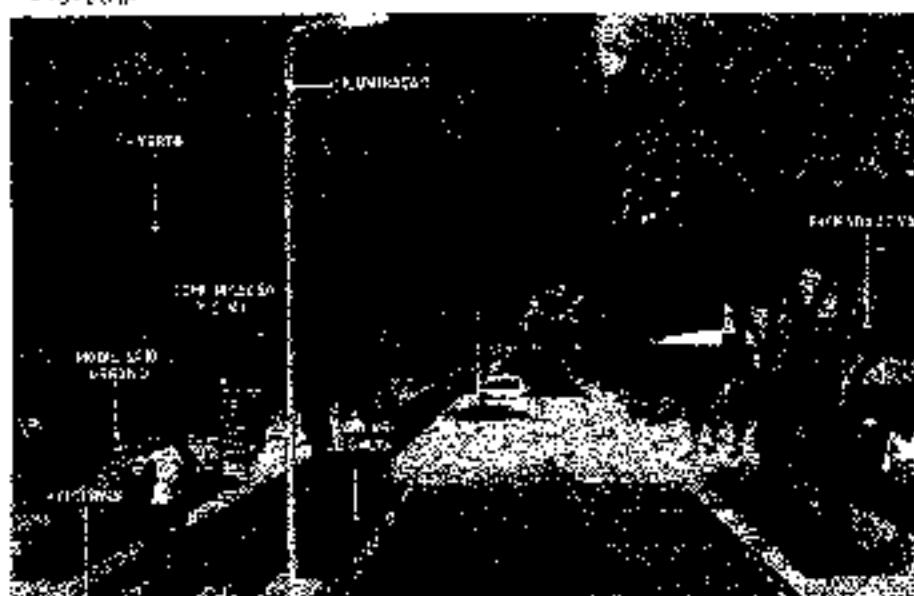
P. MONTE SERRAT
S. SUCÁO 3



CAMINHO VERDE

PROPOSTA

R. MONTE SERRAT



Para que a reestruturação de toda a Macroráea de Qualificação da Urbanização Consolidada da Zona Leste seja exequível não necessários alguns ajustes na proposta de revisão do PDC - PL 588/13, assunto abordado a seguir.

PARTE IV - CONSIDERAÇÕES SOBRE O PDE

A proposta de incentivar o adensamento e a criação de centralidades ao longo dos eixos de transporte coletivo de média e alta capacidade parece bastante acertada e compatível com o incentivo à transformação do padrão de mobilidade que tem predominado na cidade.

Entretanto, não obstante o acerto da proposta, há algumas considerações a fazer a respeito de dispositivos que podem dificultar ou até impedir que se alcancem os objetivos a mapeados, ou seja, promover o melhor aproveitamento do solo nessas áreas, com aumento da densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas.

Outro aspecto importante a ser ressaltado é a necessidade de fortalecimento das centralidades existentes e a criação de novas centralidades polares, nos bairros, especialmente nos bairros periféricos, e com especial atenção para a Zona Leste, que tem grande parte do território enquadrada na Macroárea de Recuperação da Vulnerabilidade Urbana (Mapa 2), cujo coeficiente de aproveitamento máximo é igual a 2,0 (art. 86 e Quadro 01) e também concentra várias ZEIS. Entendida-se também correta a preocupação com a questão habitacional e com a eliminação ou redução dos riscos relacionados à condição geológica desfavorável das áreas. Entretanto, é necessário proporcionar as condições para a geração de empregos, aumento da renda, e aumento das condições sociais como um todo (como educação, lazer, moradia digna, trabalho próximo à moradia).

Uma das poucas ideias para a formação de centralidades, com a criação de oportunidades de emprego, é incentivá-las na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, que abrange algumas regiões da Zona Leste. Porém, o PDE já fixou o aproveitamento máximo nessas áreas, desconsiderando as peculiaridades locais, e igualando a região a outras áreas do centro expandido, como Lapa, Pinheiros, Vila Mariana, cuja condição urbana difere bastante daquela encontrada na Zona Leste.

Outra possibilidade para a criação de centralidades e de oportunidades para melhoria da condição sócio-econômica da população moradora da Zona Leste é a definição de perímetros de incentivo ao desenvolvimento, já proposto no FDF, conforme Mapa 14. Mas a proposta do perímetro não é acompanhada de um plano, um programa voltado ao desenvolvimento econômico. Nos perímetros de incentivo das áreas ao redor da Avenida Jacu Pêssego, o coeficiente de aproveitamento proposto é 4,0 com isenção de outorga onerosa para empreendimentos não residenciais. Mas tal proposição, desacompanhada de um programa preciso

para o desenvolvimento de modo a beneficiar a população moradora da região, pode terminar por expulsar pequenos empreendedores locais ou iniciadores.

Além disso, há outras questões que aparentemente não estão bem formuladas na proposta de revisão do PDE. Qual o nível de aprofundamento dos PREs? Como se articulam os diferentes instrumentos de política urbana, em especial as Operações Urbanas Consorciadas, e outorga de potencial construtivo adicional e as Áreas de Intervenção Urbana – AIUs? Uma vez que o PL 688/13 anteriormente conferiu um caráter estrutural às Operações Urbanas Consorciadas, permitindo-as somente na Macroárea de Estruturação Metropolitana as AIUs, projetos de intervenção urbana em menor escala, poderiam ser propostas pelos PREs.

Feita esta introdução, passamos à discorrer sobre cada um dos dispositivos do PL 688/2013 para os quais se soluta a revisão.

2. ART. 60 PL 688/2103

De acordo com o artigo 60 do PL 688/2013, os incentivos concedidos às áreas inseridas nos eixos são válidos apenas para sistemas de transporte público de média e alta capacidade implantados (Mapa 3). Para as áreas inseridas nos eixos delimitados no mapa 3A, o licenciamento de novos empreendimentos imobiliários residenciais multifamiliares, horizontais e verticais ou de uso misto somente poderá ocorrer após o início de implantação daquele sistema de transporte público, de acordo com os critérios instituídos pelos incisos I e II desse mesmo artigo, a seguir reproduzidos.

- I - O início da implantação das infraestruturas será declarado mediante decreto, que indicará os imóveis afetados pelo regimento dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana.
- II - Considera-se iniciada a implantação das infraestruturas do sistema de transporte coletivo público de média e alta capacidade quando o empreendimento ou obra que tiver todas as autorizações emitidas pelos órgãos competentes e a Licença de Instalação emitida pelo órgão ambiental competente, quando for o caso, e quando for publicado o ato autorizativo de início da respectiva obra ou empreendimento.

A observação que se faz a respeito desse artigo é o tratamento homogêneo que foi conferido a situações diversas. Há infraestruturas cujos projetos já estão definidos, com processos de desapropriação de imóveis em curso, como é o caso de algumas obras do metrô. As

exigências estabelecidas no inciso II do artigo 60 podem demandar tempo excessivo, impedindo a ocupação das áreas cujo propósito é o melhor aproveitamento dos terrenos, o aumento das densidades demográficas e habitacional e das aliviadas levando à deterioração da região ou ao contrário, à valorização excessiva em função da expectativa das obras, tornando inviável a aquisição dos terrenos, por vezes já edificados, dificultando ou impedindo a formação de novos empreendimentos, de novas centralidades.

Aliás, como vimos anteriormente, não existem Eixos de Transformação Urbana na Zona Leste, dependendo a implantação dessa rede de estruturação da execução de obras futuras de infraestrutura urbana. Assim, uma vez que a implantação das obras já tenha se evidenciado por meio de ações como o início dos procedimentos de desapropriação, como no caso de regiões Andrade Franco e do Projeto apresentado na parte anterior, não há porque aguardar para o início à estruturação proposta pelo PDE.

Proposta:

Inclusão do Inciso III ao artigo 60

III) No caso de projetos de infraestrutura que estejam definidos e acompanhados de Decreto de utilidade pública, para fins de desapropriação, visando à implementação da obra correspondente, sendo observadas, na área atingida, os mesmos procedimentos previstos para os eixos de estruturação da transformação urbana com sistema de transporte público de média ou alta capacidade instado, desde que se tratem de eixos de transporte público na Zona Leste do Município.

2. ARTIGO 59, do PL 688/2013

2.1. § 3º, Inciso V do Art. 59. VAGAS DE GARAGEM

A ocupação ao longo dos Eixos da Estruturação da Transformação Urbana é estimulada desde já. Além dos terrenos localizados nessas áreas poderem alcançar o coeficiente de aproveitamento do bloco igual a 4,0, são as únicas porções do território nas quais os projetos protocolados antes 31 de julho de 2013 poderão ter aplicados os coeficientes estabelecidos no PL (até 4,0, art. 264), não se aplicando os estoques de potencial construtivo adicional. Porém, os incentivos dados aos empreendimentos localizados nesses áreas vêm acompanhados de

condicionantes que inibem a construção de novos empreendimentos. Uma delas é a limitação das vagas de garagem.

Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana o número de vagas para estacionamento de veículos foi limitado consideravelmente. Na legislação atual, lei nº 13.885/04 art. 190, há exigência de um mínimo de vagas, para o uso residencial, nessa proporção:

- Usos Residenciais: R1 (unifamiliares) e R2h e R2v (multifamiliares):
 - 1 vaga por habitação com área edificada até 200 m²
 - 2 vagas por habitação com área edificada entre 200 m² e 500m²
 - 3 vagas por habitação com área edificada superior a 600m²
- R2v edifícios residenciais verticais com unidades residenciais com área privativa de até 50m² devem atender à proporção mínima de:
$$G \geq Sc/2,5$$
, onde:
 - G = área mínima destinada a estacionamento de veículos;
 - Sc = área construída resultante do coeficiente de aproveitamento aceitado no projeto.

Para os edifícios comerciais, a exigência média é de, no mínimo, 1 vaga para cada 35m² de área construída computável.

O Projeto de Lei do PDE inverte essa lógica, ao impor, não mais a condicionante de uma proporção mínima de vagas, mas, ao contrário, um número máximo, e com números muito distantes da atual legislação.

Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, as vagas máximas para estacionamento de veículos, consideradas não computáveis, foram estabelecidas na seguinte proporção (art. 59, §3º, V):

- Empreendimentos residenciais: 1 vaga por unidade
- Empreendimentos não residenciais: 1 vaga de estacionamento para cada 100m² de área construída computável
- Empreendimentos de uso misto: 1 vaga por unidade habitacional e 1 vaga para cada 100m² de área computável construída para uso não residencial

É clara a intenção do Projeto do PDE em desestimular a utilização de veículos nas áreas servidas de transporte coletivo. Neste sentido, é preciso ponderar que se trata de uma diretriz, um objetivo a ser paulatinamente conquistado através de uma política urbana abrangente, que inclui a

efetiva implantação da rede, ações concretas de melhoria da mobilidade não motorizada, como o aumento e melhoria das calçadas (não apenas nos eixos), implantação de ciclovias articuladas com o sistema de transporte coletivo, e até mesmo sinalização semafórica que permita caminhar com conforto e segurança. É importante que se caminhe rumo à mudança do modo de mobilidade apoiado em excesso no transporte individual motorizado. Mas é importante compreender também que os sucessivos investimentos do poder público em sistema viário, em detrimento das ações voltadas à priorização do transporte público, aliada aos incentivos concedidos nos últimos anos levaram a uma elevada taxa de motorização na cidade de São Paulo. A síntese dos resultados da pesquisa ODI 2007⁷ mostra que:

- O total de 36,1 milhões de viagens realizadas diariamente na RMSP, em 2007, apresentou divisão porcentual entre os modos motorizados e não-motorizados, de 66% e 34%, respectivamente.
- O crescimento do número de viagens totais no período 1997/2007 foi de 21%. As viagens motorizadas tiveram acréscimo de 23% no período.
- A divisão modal ou distribuição percentual entre os modos coletivo e individual reverteu a tendência observada no passado, de queda de participação do modo coletivo. Em 2007, a divisão modal foi de 55% para o modo coletivo e 45% para o individual, retomando percentuais próximos aos observados na Pesquisa Origem e Destino de 1987.
- A população da RMSP, de 9,5 milhões de habitantes em 2007, cresceu 15% no período 1997/2007, mesmo porcentual de crescimento da frota de automóveis particulares, resultando na mesma taxa de motorização de 1997.
- A evolução das viagens motorizadas por meio principal mostra pequeno acréscimo de participação do metrô, enquanto que o trem e o sistema ônibus praticamente mantêm suas participações. A maior participação em 2007 é do automóvel, 41%, embora com participação menor do que em 1997, quando atingiu 47%. O transporte fretado e os táxis diminuíram suas participações. O transporte escolar e as

⁷ Pesquisa Origem e Destino 2007. Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das Informações. Pesquisa Domiciliar. Dezembro de 2008. Disponível em:
http://www.sidcida.com.br/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&hl=pt-BR&url=http%3A%2F%2Fwww.sidcida.com.br%2Fmetrop%2Farquivos%2FCO2007%2Fintesa_cc2007.pdf&sig2=NfIKQOT7Y1Kak0I Eg9euQ. Acesso em: 04/12/2013

motocicletas, apesar da pouca participação, apresentaram acréscimos no período 1997 / 2007.

- A distribuição percentual das viagens entre os modos motorizado e não-motorizado indica maior participação das viagens motorizadas quanto maior a renda familiar aumentando a participação desse tipo de viagem em todas as faixas de renda consideradas, no período 1997/2007. Na faixa de renda até R\$ 760,00 a participação das viagens não-motorizadas é maior e, a partir desse valor, predomina o modo motorizado.
- O modo ônibus aumenta ligeiramente sua participação nas faixas de renda familiar até R\$ 760,00 na comparação entre 1997 e 2007. A partir deste valor de renda, o ônibus diminui sua participação. Apesar de ter diminuído sua participação em 3 pontos percentuais no período de 1997 a 2007, o automóvel aumenta acentuadamente sua participação na faixa de renda entre R\$ 3.040,00 e R\$ 6.730,00. O metrô e o trem metropolitano não apresentam diferenças acentuadas na participação segundo renda familiar. O transporte escolar, apesar de ainda apresentar vares baixos, destaca-se por o aumento de sua participação em 2007, em todas as faixas de renda familiar. Vale também ressaltar o aumento de participação das motocicletas e das bicicletas, em todas as faixas de renda. A participação das viagens a pé apresentou decréscimos em todas as faixas de renda familiar.

Assim, embora a taxa de motorização seja maior entre a população de maior renda, é importante destacar que entre a população de renda média, é também notável a taxa de motorização. A se destacar também o discreto aumento na participação de viagens no modo metrô.

De acordo com os indicadores de mobilidade urbana da PNAD 2012⁸

- Mais da metade dos domicílios brasileiros (54%) dispõe de automóveis ou motocicletas para os deslocamentos dos seus moradores. Esse dado retrata a

⁸ Comunicado do IPEA 161 - Indicadores da Mobilidade Urbana da PNAD 2012, 24 de outubro de 2013. Disponível em:

http://www.gov.br/ipea/_ab/_ab_2012/2013/161.pdf?__acm=1368650533&__gda__=1401616161&__utma=1401616161.1401616161.1401616161.1401616161.1401616161.1. Acesso em: 01/12/2013

mudança do perfil de mobilidade da população brasileira, cada vez mais estruturada no uso dos veículos privados.

- A análise da posse por faixa de renda revela que, até mesmo nas camadas mais baixas, uma pequena parcela da população consegue ter acesso aos veículos privados. No estrato de renda de até ½ do salário mínimo per capita 28% das famílias possuem carro ou moto, sendo que nessa população há maior ocorrência de posse de motocicleta. De 2006 a 2012, a posse de veículos privados na camada mais pobre subiu 10 pontos percentuais. 35% das famílias abaixo da linha da pobreza (até meio salário mínimo per capita) já usufruem de veículos privados. 12 pontos percentuais acima do índice de 2006. As taxas mais baixas de renda devem observar as maiores taxas de crescimento da posse de veículos privados em função das demandas historicamente reprimidas, das políticas de aumento de renda da população mais pobre e da ampliação do crédito para essas famílias.

O problema do aumento da taxa de motorização são suas externalidades negativas: congestionamentos, aumento do número de acidentes, dentre outros. Pelo isso, reforça-se o acerto da proposição do PL 688/13 que busca inverter essa lógica. No entanto, é preciso considerar que:

1. A cidade não dispõe ainda de uma rede de transporte coletivo que permita que as pessoas se deslocuem para o trabalho, compras, lazer, e outras necessidades pessoais utilizando somente o transporte coletivo. Destaca-se a importância de estabelecer uma rede que integre os diversos modos de transporte, inclusive com modos não motorizados como a bicicleta.
2. Embora a intenção de uma cidade com esse mieto seja a redução dos deslocamentos, nem sempre é possível trabalhar próximo à moradia ou suprir todas suas necessidades, sendo muitas vezes necessário o deslocamento através do automóvel.
3. Não foi proposta no plano uma rede de garagens públicas, que permita a conexão com as redes de transporte público, para que as pessoas que não têm acesso às redes de média e alta capacidade possam optar por utilizar diferentes meios de transporte. A articulação das garagens nos eixos foi remetida ao Plano de Mobilidade Urbana, cujo prazo para elaboração é o estabelecido pela Lei Federal nº 12.637/2012. Esse prazo é estabelecido pelo §3º do artigo 24 dessa lei, que assim dispõe:

3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

4. A limitação das vagas não irá impedir (embora dificulte) a utilização do automóvel. Quando isso for uma opção ou uma necessidade do indivíduo, o automóvel será estacionado na rua (contribuindo para os congestionamentos) ou em estacionamentos privados.
5. A utilização pelo transporte público tem que se tornar um opção devido à qualidade, rapidez e segurança. A cidade deve oferecer escolhas.
6. O Plano não previu como se dará a análise dos órgãos de trânsito para os empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego nesses casos, nem como se dará a articulação com a legislação atual. Haverá conflito entre as diferentes legislações em vigor? As edificações serão exequíveis, ao aplicar as diferentes legislações concomitantemente?
7. Nos Eixos de Estruturação da Transferência: Líbana o uso não residencial é incentivado, através de dispositivos como a desobrigação de atendimento ao número mínimo de vagas de veículos para usos não residenciais (art. 50, §3º, III, c); considerar como não computáveis as áreas em terraço, no caso da implementação de ladeadas arius, até o limite de 50% da área do lote. Mas, deve-se observar que as áreas comerciais necessitam de vagas para carga e descarga, aspecto não considerado no PL. E, a depender do uso comercial que se instalar, é necessário que haja vagas para veículos, para o usuário que deseja transportar suas compras.

Mencionamos aqui a Lei nº 14.044/05, que em seu artigo 1º, dispõe sobre a exclusão das áreas cobertas de garagem das áreas computáveis para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento:

Art. 1º Ficam excluídos, das áreas computáveis para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento, as áreas cobertas, em qualquer pavimento, destinadas a garagem, estacionamento, carga, descarga e manobra de veículos, até o limite máximo do coeficiente de aproveitamento oficialmente adotado no projeto, exceptuado o disposto no parágrafo único deste artigo.

Proposta:

Inclusão de §5º ao artigo 59 do PL 688/13:

§3º. Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana incluídas na Macroráea de Qualificação Urbana da Zona Leste do Município, não se aplicam as disposições do inciso V do §3º deste artigo, mantendo-se as disposições da Lei nº Lei nº 14.044/95.

2.2. § 3º, inciso III, alínea b do art. 59 - Atividades Permitidas

O texto referente ao dispositivo acima mencionado está assim redigido:

"b) será admitida a instalação das atividades classificadas como nR1 e nR2";

O texto pode gerar dúvidas de interpretação quanto às atividades permitidas.

Proposta:

Propõe-se a seguinte redação:

b. Será admitida a instalação das atividades classificadas como nR1 e nR2, além das demais atividades permitidas na zona de uso, inclusive nR3, nos casos em que este for necessário."

2.3. QUADRO 04: Eixos de Estruturação da Transformação Urbana – alínea c

O texto da alínea "c" do Quadro 04 não deixa claro como se dará a inclusão nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, no caso dos acessos das linhas de trem, metrô, monotrilho e VLP elevado.

Proposta:

Propõe-se a redação a seguir:

c) O valor será estabelecido a partir de cada um dos acessos das estruturas, nas linhas de trem, metrô, monotrilho ou VLP elevado

3. ART 254, INCISO V DO PL 888/2013- LOTE MÁXIMO

O inciso V do Art. 254 do PL 888/2013 dispõe que o lote máximo, nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana deverá ser de 20.000m², mesmo resultando em remembamentos, e que o comprimento mínimo da quadra deve ser de 200m. A Lei de parcelamento do solo em vigor é a

Lei nº 9413/81, que caracteriza o parcelamento do solo como loteamento ou desmembramento. De acordo com as definições do Art. 1º da Lei nº 9413/81:

II - DESMEMBRAMENTO é a subdivisão de glebas em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

IV - LOTEAMENTO é a subdivisão de glebas em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

Como estamos tratando dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, obviamente as glebas incorrerão na situação de desmembramento, ou seja, haverá aproveitamento do sistema viário existente. Nessa situação, ainda conforme a Lei 9413/81, as glebas estão destinadas à doação de 20% da área, sendo 15% para áreas verdes e 5% para áreas institucionais. Não há necessidade de doação para o sistema viário, portanto, não há como obrigar ao comprimento máximo de quacha de 200m, dependendo da inscrição da gleba. Além disso, há incentivos para a destinação de áreas de fruição pública de, no mínimo, 250m². Enfim, o que se quer demonstrar, é que não está claro o objetivo pretendido com a obrigatoriedade do lote máximo de 20.000m².

Ainda, o artigo 34 do PL dispõe que o zoneamento poderá prever incentivos urbanísticos para os proprietários que doarem ao Município áreas necessárias à ampliação do sistema viário e cultural e do sistema de áreas verdes, proporcionarem usos mistos no mesmo lote, produziram unidades de habitação de interesse social, destinaram a faixa resultante do recuo frontal para fruição pública, dentre outras medidas estabelecidas em lei.

Outro ponto a observar é a ilegalidade de obrigar a destinação de áreas de lotes resultantes de parcelamentos ou desmembramentos que, ao remembriar seus lotes, não são obrigados à nova doação de área.

Proposta:

V- Os lotes com área superior a 20.000m² estarão sujeitos à doação de 15% da área, destinada à utilização pública, ou, quando a configuração do lote permitir, em quadras com até 200m, à doação de via pública com largura mínima de 12m, podendo as áreas doadas serem cumpridas para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote.

4. ARTIGO 86 E QUADRO 1 ANEXO AO PL 688/2013 – COEFICIENTE MÁXIMO IGUAL A 2,0

A proposta de adensamento ao longo dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana é, sem dúvida, um estímulo à criação de centralidades lineares, não podendo, entretanto, serem consideradas as únicas centralidades a serem criadas ou qualificadas no território do município. As centralidades lineares são uma das formas a serem considerar, não devendo ser desprezado o incentivo à criação de novas centralidades, ou o fortalecimento de centralidades locais, devendo ser encaradas como uma possibilidade de geração de empregos, de desenvolvimento econômico, social e urbano de territorialidades locais. Tanto a questão da centralidade como a da criação de oportunidades de trabalho aparece por diversas vezes no PL 688/2013:

Art. 3º - Compreende a função social da propriedade:

VII – a descentralização das fontes de emprego e o adensamento populacional das regiões com alto índice de oferta de trabalho...

Art. 8º - Objetivos Gerais do PDE.

VI - fortalecimento das dinâmicas produtivas, com criação de ambiente favorável à geração de emprego e renda e reestabelecimento de oportunidades no território

Art. 15 §1º

VI- desconcentração das oportunidades de trabalho e emprego em direção aos bairros periféricos.

Art. 21 §2º

VII- incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços, comércios e equipamentos comunitários

Art. 64 § 1º

V- qualificação e fortalecimento das centralidades locais por meio de sua articulação aos equipamentos urbanos e sociais, habilitando sistema ambiental e de mobilidade local.

Entretanto, o artigo 86 do PL 688/13 limita o coeficiente de aproveitamento na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana ao máximo de 2,0 (dois), exceto na Macroárea de Estruturação Metropolitana e na Rede de Estruturação da Transformação Urbana, cujo limite poderá ser superior.

Na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, de acordo com o Quadro 01 anexo ao PL, o coeficiente de aproveitamento máximo é igual a 2,0. O índice máximo de 2,0,

genérico para todo o território da Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada é incomparável com pelo menos um dos objetivos específicos para esta Macroárea:

Art. 15, §1º, VI - desconcentração das oportunidades de trabalho e emprego em direção aos bairros periféricos.

Um dos incentivos à geração de novas oportunidades pode ser a oferta de maior potencial econômico nas áreas das centralidades locais, que possibilitem o surgimento de edifícios corporativos, mercados, hotéis, equipamentos educacionais, como faculdades, universidades, hospitalais.

Deve-se considerar que o Plano Diretor trata das diretrizes genéricas para a cidade, não tendo ainda se aberto sobre os microrregiões, sobre as áreas das Subprefeituras, distritos e bairros, ou seja, sobre as particularidades de cada território. Esta é a tarefa delegada aos PRES e à nova lei de uso e ocupação do solo. Considera-se prematura a fixação desse índice, que poderá invisibilizar empreendimentos e a formação de centralidades especialmente na Zona Leste da cidade, carente da geração de empregos.

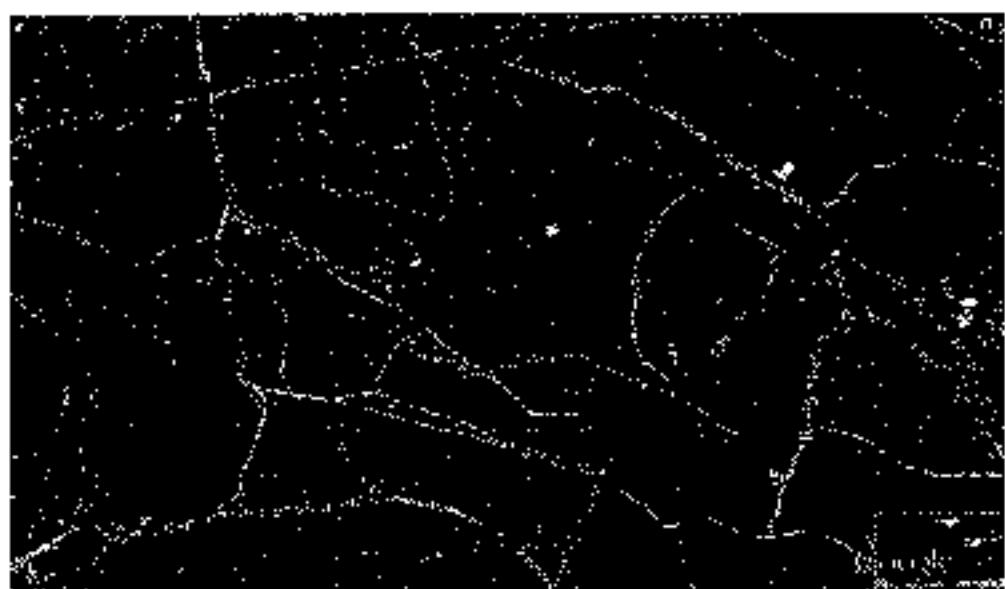
Para a construção de um novo modelo de mobilidade não basta estruturar um sistema eficiente de transporte coletivo. É preciso gerar oportunidades de trabalho nas áreas periféricas, de modo a diminuir os deslocamentos em direção às áreas que provêm os empregos. O coeficiente máximo que se propõe para as áreas periféricas é o mesmo estabelecido para as áreas dotadas de equipamentos, infraestrutura e empregos.

Não há sentido em se adotar o mesmo coeficiente genérico para a cidade, quando se está tratando de áreas tão distintas, como se percebe das imagens abaixo:

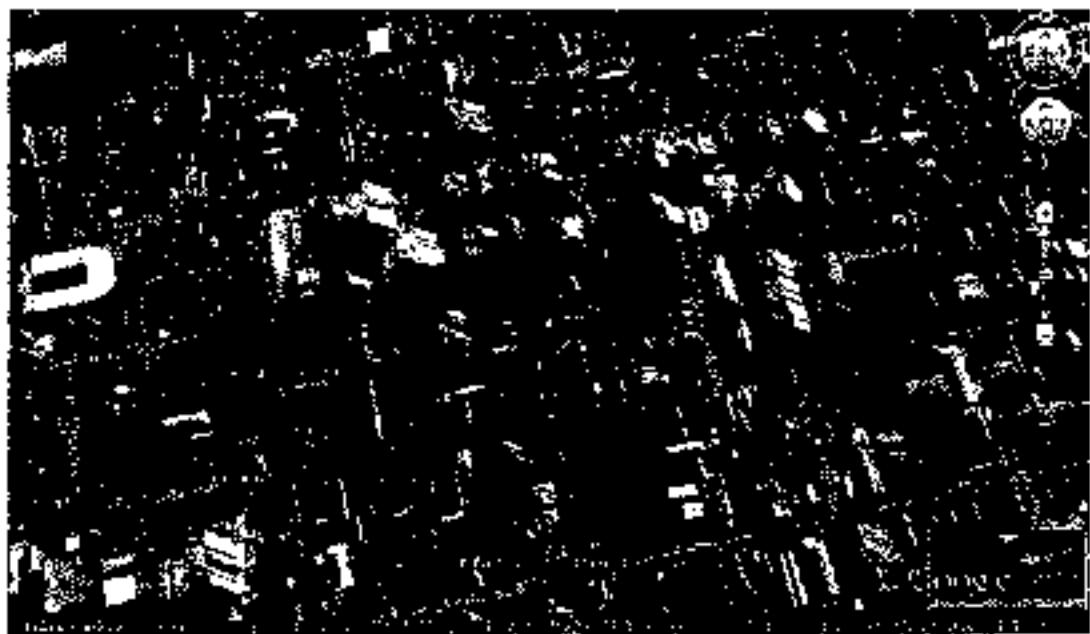
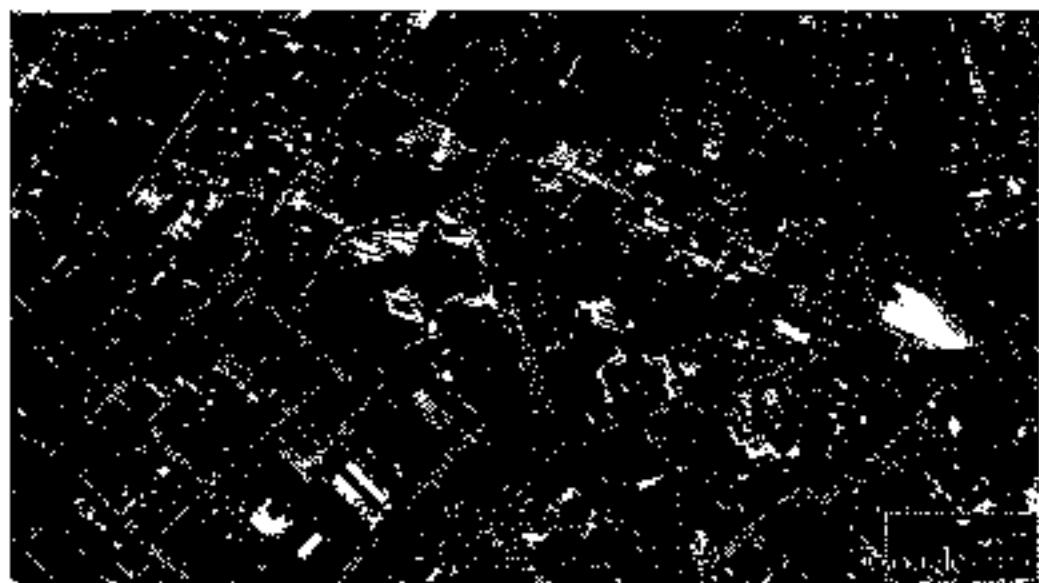
MACROÁREA DE QUALIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA

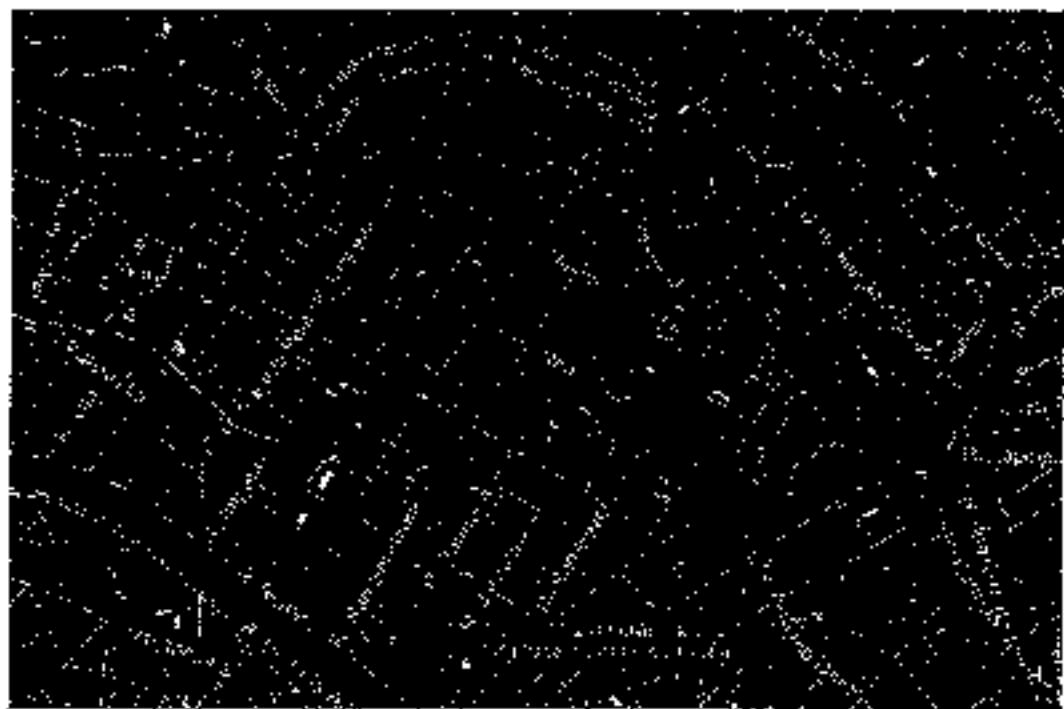


MACROÁREA DE URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA ZONA LESTE

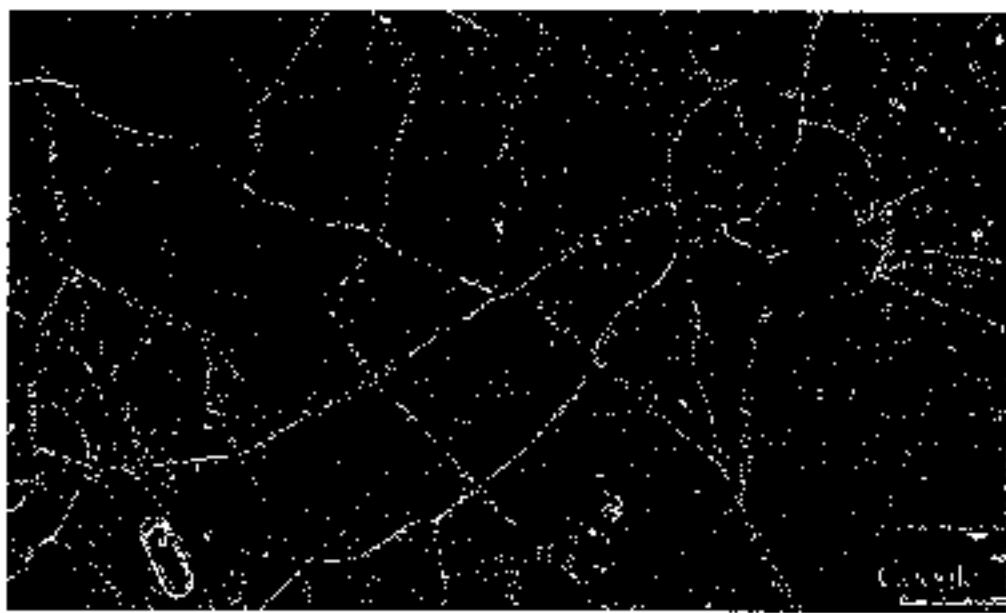


TRECHOS DESSA MACROÁREA – ZONA LESTE

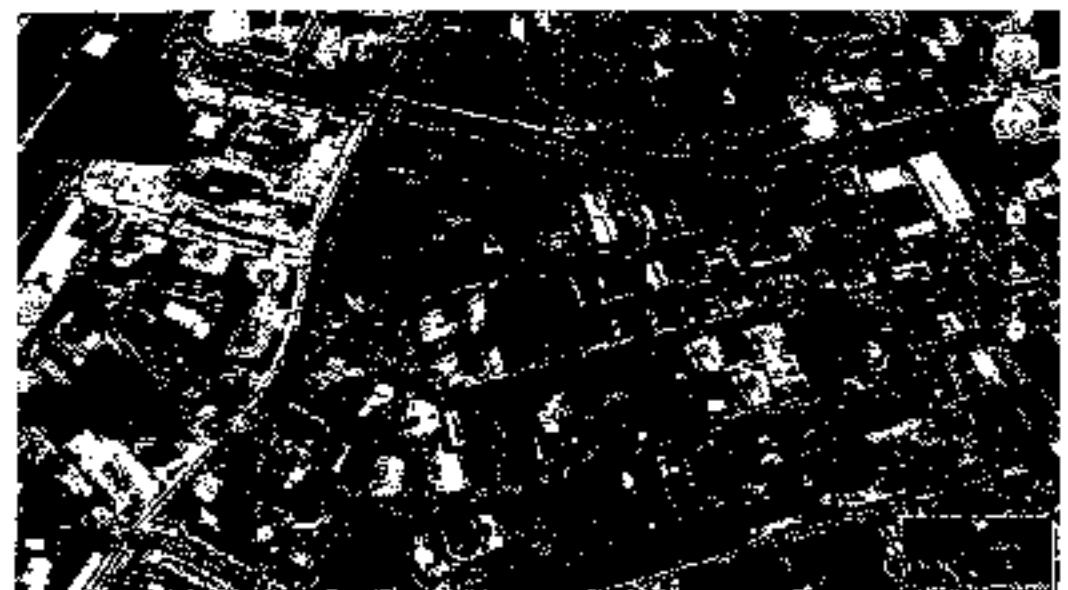
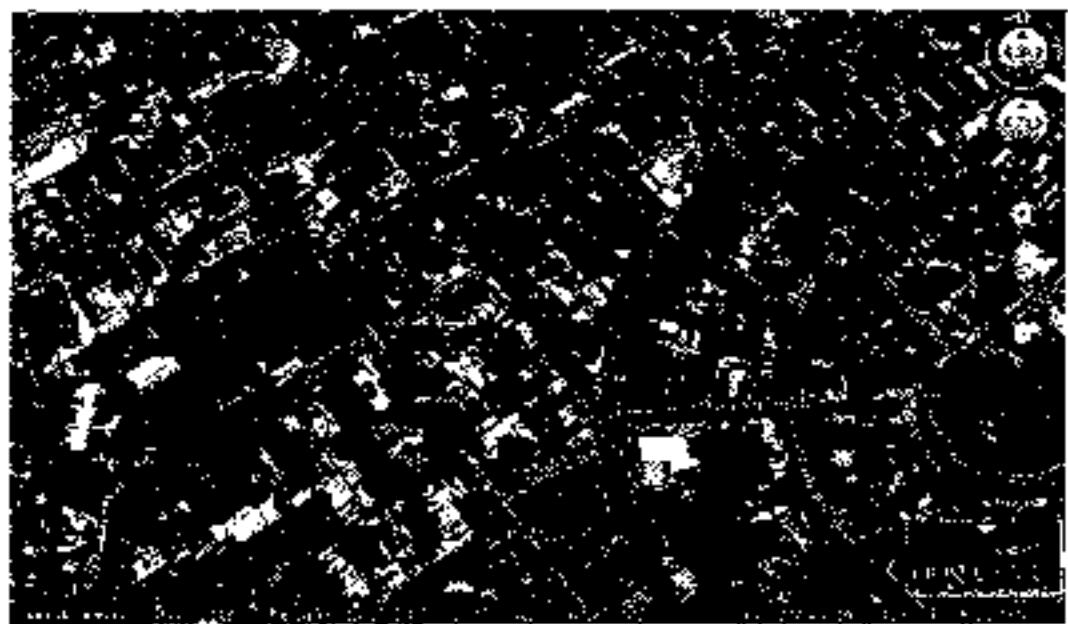


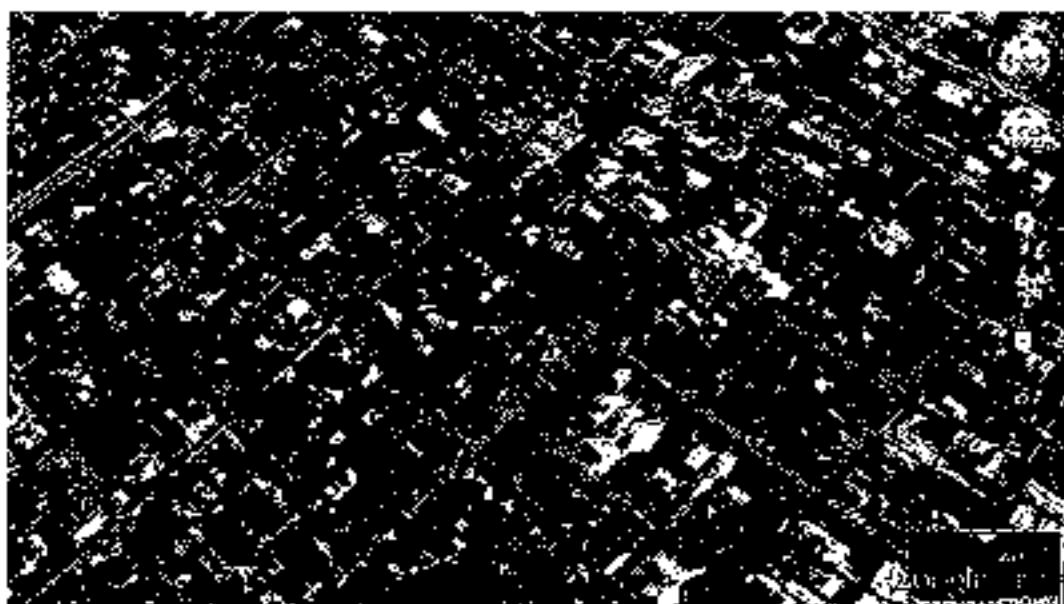


MACROÁREA DE QUAIS: FIXAÇÃO DA URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA
CENTRO EXPANDIDO



TRECHOS DESSA MACROÁREA





A meta da simplificação da legislação e da construção de um modelo que adense ao longo dos eixos de transporte com "remansos" onde haveria menor densidade construtiva ignora a necessidade urgente, já acima mencionada, do deslocamento das oportunidades de emprego, da alteração do modo de densidade nas áreas periféricas. As cidades não produzem um único tipo de centralização, mas diversos, as centralizadas que se formam ao longo dos eixos ferroviários, rodoviários, de transporte coletivo, ao redor de terminais de ônibus ou estações do metrô, e as esteiras ou polares, estas muitas vezes de caráter local.

Outro ponto que deve ser esclarecido, quanto à limitação do coeficiente de aproveitamento do lote, é que a densidade não deve ser confundida com a verticalização. A Zona Leste é uma área densamente ocupada com baixo índice de verticalização. A verticalização controlada, com parâmetros propostos pelo P.R.E e zoneamento, poderá possibilitar a liberação de áreas, melhorando a permeabilidade, a aeração, a criação de espaços que podem ser de uso público, bem como as condições ambientais, contribuindo para a redução das enchentes.

Proposta:

Propõe-se a inclusão da inciso IV no parágrafo único do Art. 86 do PI 688/13, passando o artigo 3G a ter esta redação:

Art. 96. O potencial construtivo adicional poderá ser adquirido até o coeficiente de aproveitamento máximo 2,0 (dois) na Macroárea de Estruturação e Qualificação Urbana, exceto nas áreas onde a legislação do parcelamento, uso e ocupação do solo estabelecer valores menores.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no "caput", poderá ser utilizado coeficiente de aproveitamento máximo superior a 2,0 na Macroárea de Estruturação Metropolitana e na Rede de Estruturação da Transformação Urbana, observado o ragamento específico trazido nesta lei:

i – nos perímetros descritos nas leis de operação urbana consorciada;

ii – nas áreas de intervenção urbana;

iii – nos eixos estruturadores da transformação urbana

IV- Na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada na Zona Leste do município.

5.PDE, PREs, PLANOS DE BAIRRO

O artigo 115 dispõe que os Planos Regionais das Subprefeituras complementarão as disposições do PDE, de modo a atender as peculiaridades do sítio de cada região e às necessidades e opções da população que nela reside ou trabalha. Já o artigo 116 destaca que os planos regionais das subprefeituras serão revisados conjuntamente com a legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e versarão sobre as questões específicas de cada região. O Artigo 117, por sua vez, destaca ainda que os PREs poderão demarcar perímetros de projetos urbanísticos de Áreas de Estruturação Local, que são definidas como porções do território destinadas ao desenvolvimento local, mediante integração de políticas e investimentos públicos em habitação, saneamento, drenagem e áreas verdes, mobilidade e equipamentos urbanos e sociais, espacialmente nas áreas de maior vulnerabilidade urbana social e ambiental. Trata-se, portanto, de áreas prioritárias para uma ação integrada das diversas esferas de atuação do poder público.

No entanto, o projeto de revisão do PDE não dispõe, em seu texto, quanto à possibilidade dos PREs propor mecanismos para o fortalecimento e a qualificação das centralidades existentes, criação de novas centralidades, nem abre a possibilidade para que os PREs proponham Áreas de Intervenção Urbana para realização, em parceria com a iniciativa privada, dos investimentos necessários na escala local. Não dispõe nem mesmo quanto à possibilidade dos PREs spontâneamente necessidade de investimentos em escala local ou propor mecanismos de parceria nesse mesmo âmbito.

O Pl. 689/13 não é, portanto, claro quanto ao papel dos PREs, nem lhes atribui a importância devida.

Proposta:

Alterar a redação do artigo 115:

Art. 115 – Os Planos Regionais das Subprefeituras complementam as proposições deste Plano Diretor Estratégico, de modo a atender às peculiaridades da sifil de cada região e às necessidades e opções da população que nela trabalha, podendo propor as diretrizes e ações necessárias ao desenvolvimento urbano, social e econômico da região

§1º Os Planos Regionais Estratégicos – PREs poderão propor áreas para a formação, requalificação ou consolidação de centralidades.

§2º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor os investimentos para a região, incluindo a criação de corredores de transporte coletivo, complementações do sistema viário, ciclovias ou vias turísticas, dentre outros.

§3º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor Áreas de Intervenção Urbana com o objetivo de promover o desenvolvimento urbano, econômico e social de determinada região pertencente ao território de Subprefeitura, para requalificação e reestruturação urbana e realização de investimentos de caráter local.

§4º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor taxas de ocupação do solo diferenciadas, até o máximo de 70%, para promover padrões urbanísticos diferenciados, desde que atendidas as taxas de permeabilidade, recuos e demais condições da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo

6. ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA - AIUs

As Áreas de Intervenção Urbana (art. 65) são porções do território definidas em lei, destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos com efeitos positivos na qualidade de vida, no atendimento às necessidades sociais, na efetivação dos direitos sociais e no desenvolvimento econômico do município. Serão propostas pela Prefeitura e geridas com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores públicos e privados, promovendo formas de ocupação mais intensa, qualificada e inclusiva do espaço urbano, combinadas com medidas que promovam o desenvolvimento econômico, racionalizem e democratizem a utilização das reservas de infraestrutura e a preservação dos sistemas ambientais. Dependem de lei específica que contenham os parâmetros de uso e

ocupação do solo no perímetro da intervenção, os mecanismos de recuperação para a coletividade, de parte da valorização dos investimentos realizados pelo Poder Público, os instrumentos para a democratização da gestão das áreas de intervenção, propostas para ofertas de serviços e equipamentos, mecanismos de integração de políticas setoriais de diferentes níveis de governo, mecanismos para a implantação compartilhada das intervenções propostas e de arrecadação de receitas mediante parcerias do Poder Público com o setor privado, ações para a provisão de habitação de interesse social para a população de baixa renda, res dentre na área de Intervenção. As propostas da AIU deverão estar baseadas em projetos de intervenção urbana que devem contemplar os itens descritos no §2º do artigo 128 do PL 688/13.

O conceito da AIU evançou com relação ao Plano anterior, seu caráter é mais local, concentra-se em territórios específicos, enquanto as Operações Urbanas tem um caráter catalisador da cidade, em nível metropolitano. No entanto, cada uma das AIUs deve ser aprovada por lei específica e o PDU não estabeleceu qual o coeficiente de aproveitamento máximo a ser estabelecido nas AIUs.

Proposta:

Propõe-se que, na realização dos PREs, caso haja projetos elaborados pelas Subprefeituras, contemplando todos os itens necessários à sua aprovação, as AIUs possam ser aprovadas juntamente com o PRE, sem a necessidade de lei específica. Sugere-se que, no caso de AIUs propostas pelas Subprefeituras, os recursos provenientes de outorga de potencial construtivo adicional sejam utilizados em investimentos na área da AIU. Sugestões de alteração:

1. Acrescer parágrafo único ao artigo 68 do PL 688/13:

ART. 68 Cada área de intervenção urbana poderá prever a quantidade de potencial construtivo adicional utilizável em seu perímetro de intervenção, com base na estrutura, forma, paisagem, características e funções urbanas previstas para o local bem como nos parâmetros de uso, ocupação, parcelamento e edificação propostos.

Parágrafo único. O coeficiente de aproveitamento máximo do lote nas Áreas de Intervenção Urbana – AIU será igual a 4,0 (quatro).

2. Acrescer § 4º ao art. 65 do PL 688/13

§ 4º As Áreas de Intervenção Urbana – AIUs poderão ser incluídas nos Planos Regionais Estratégicos, e aprovadas sem necessidade de lei específica, desde que sejam observadas todas as condições relativas às AIUs e aos projetos estratégicos constantes deste Plano Diretor Estratégico.

3. Acrescer §5º ao art. 65 do PL 888/13

§5º Nas Áreas de Intervenção Urbana propostas pelas Subprefeituras, quando houver outorga onerosa de potencial construtivo adicional, os recursos arrecadados deverão ser utilizados na própria periferia da AII.

7. PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

O PDE não apresenta uma proposta clara para o desenvolvimento econômico da cidade. Nos perímetros de incentivo ao desenvolvimento (Mapa 14), das regiões Jacu-Pêssego e Cupocé, o coeficiente de aproveitamento do lote poderá chegar a 4,0, de forma gratuita (art. 251 e 252). É necessário cautela com o mecanismo, uma vez que o incentivo, sem a definição de uma Área de Operação Urbana Consorciada ou uma Área de Intervenção Urbana poderá induzir à expulsão da população local e dos pequenos comerciantes.

Proposta:

inclusão dos perímetros de incentivo da Jacu-Pêssego e AV. Cupocé em Áreas de Intervenção Urbana ou Áreas de Operação Urbana Consorciada, uma vez que integram a Macroárea de Estruturação Metropolitana.

PL 688/13

**UMA PROPOSTA DE REVISÃO PARA A ZONA LESTE DO
MUNICÍPIO**

ANAGRAMA

JANEIRO / 2014

ÍNDICE

Apresentação	pag. 02
Sumário Executivo	pag. 03
Parte I	pag. 09
Parte II	pag. 25
Parte III	pag. 46
Parte IV	pag. 69

APRESENTAÇÃO

A revisão do Plano Diretor da Cidade de São Paulo representa uma grande oportunidade para a reestruturação da cidade, com especial frente à grande ênfase dada aos eixos de transporte público, que se pretende adensar e qualificar. No entanto, alguns dispositivos do PL 688/13 podem prejudicar, senão impedir o desenvolvimento de partes do território, notadamente nas áreas periféricas. O presente trabalho tem por objetivo propor alterações específicas no PL 688/13, de modo a propiciar o desenvolvimento de uma região da cidade, a Zona Leste, que há muito requer políticas específicas.

O trabalho é integrado por quatro partes, além do Sumário Executivo, a parte inicial, na qual apresenta-se de forma resumida as propostas de alteração requeridas.

A Parte I apresenta de modo sintético a estrutura proposta pelo PDE, e os objetivos específicos das diferentes Macroáreas e dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana. Como se verá, alguns dispositivos processados no PL 688/13 conflitam com esses objetivos, em especial quanto ao direcionamento das centralidades para as áreas periféricas.

A Parte II consiste na caracterização da Zona Leste, a partir de dados socioeconômicos que demonstram a necessidade urgente de reversão do quadro histórico, de baixa concentração de atividades econômicas, à qual se contrapõe um grande contingente populacional. Alguns instrumentos urbanísticos, como o PDE, Planos Regionais Estratégicos – PREs, Áreas de Intervenção Urbana – AIU, Planos de Desenvolvimento Específicos, podem contribuir consideravelmente para as mudanças há muito esperadas. Nessa parte apresenta-se também o enquadramento dado à Zona Leste pelo PL 688/13.

A Parte III refere-se à apresentação de Plano Urbano para a região do Tabuapé, uma proposta de desenvolvimento socioeconômico, social e urbano-ambiental do bairro, que inclui a criação de centralidades, adensamento e proposição de eixos de transporte público, melhoria da mobilidade urbana, criação de ciclovias, melhoria das praças e parques existentes, criação de parques lineares.

Finalmente, na Parte IV, são apresentados os itens para os quais se requer a alteração, acompanhados das justificativas e proposição de redação para os dispositivos que se pretende alterar.

SUMÁRIO EXECUTIVO

O projeto de Lei nº 688/13, revisão do PDF, constitui-se em instrumento de grande importância rumo à reestruturação urbana da metrópole paulistana. Inova em relação aos planos anteriormente formulados ao delinear uma área de estruturação metropolitana buscando a alteração do padrão de mobilidade urbana dominante e ao introduzir novas dinâmicas demográficas e econômicas da cidade junto aos eixos de transporte coletivos de alta e média capacidade. Ainda, traz mecanismos que estimulam a produção de habitação social na cidade. Destaca-se também a formulação de objetivos para cada uma das Macroáreas com as quais se recontou o território da cidade.

Por outro lado, o Plano tratou os diferentes territórios da cidade de forma homogênea, sem considerar suas desigualdades regionais e a necessidade de formulação de políticas públicas específicas para essas diferentes territorialidades.

Na Macroárea de Estruturação Metropolitana foi sólido fixado o coeficiente de aproveitamento igual a 2,0 sobre uma extensa área, que abrange todo o eixo estrutural da cidade: as várzeas dos Rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, com prolongamentos junto às Avenidas Jacu-Pêssego e Cupacú. No entanto, como é comum nessa Macroárea é permitida a criação de novas Operações Urbanas Consolidadas; desse modo, as diferentes características territoriais, sociais, econômicas e a necessidade das políticas públicas apropriadas para tais espécies podem ser contempladas através da aprovação de novos perímetros de Operações Urbanas Consolidadas ou Áreas de Intervenção Urbana.

Nos Planos de Estruturação da Transformação Urbana o coeficiente de aproveitamento igual a 4,0 é concedido de forma imediata, novamente sem considerar as diferentes territorialidades. Se por um lado tal decisão é extremamente positiva para os objetivos que há muito a cidade recorre – concentrar o desenvolvimento junto aos eixos de transporte público, induzindo a atração de usuários e a aproximação da moradia do local de trabalho, de outro, há que se considerar que alguns desses eixos existentes estão saturados já há algum tempo. Ainda, incluem condicionantes para a ocupação, como a obrigatoriedade de desalinhamento de áreas em terrenos superiores a 20.000m² de área, a redução no número de vagas para estacionamento de veículos consideradas não computáveis, que irão dificultar a cestação de habitação, e mesmo escritórios e comércios, para diferentes grupos sociais, cuja, seja, poderão desestimular a convivência destes grupos em um mesmo território.

Na Macroárea de Qualificação da Urbanização Considerada a situação não é diversa. O índice máximo igual a 2,0 foi só definido para áreas tão distintas como Lapa, Pirheiros, Vila Mariana, Campo Belo, Cambuci, Santo Amaro, Consolação e Mooca. Tatuapé, Água Rasa, Vila Prudente, Penha, Carrão, Vila Matilde, Vila Formosa, São Lucas e Aricanduva. Isto é, a Zona Leste, predominantemente residencial, desprovida de centralidades significativas, capazes de impulsionar o desenvolvimento econômico da região foi igualada a regiões densamente povoadas, e privadas de atividades comerciais e de serviços. Dificulta-se nesse caso a criação de oportunidades de trabalho para essa população em locais mais próximos à sua residência.

Nota-se ainda que na Zona Leste não há Eixos de Estruturação da Transformação Urbana implantados, estes estão ainda por implantar. A manter-se o PDE desta forma, perde-se a oportunidade de buscar a transformação socioeconómica da região, ou seja, o objetivo da criação de mecanismos para o desenvolvimento econômico, urbano e social. As áreas propícias para esse desenvolvimento são justamente a Macroárea de Qualificação da Urbanização Considerada e o bairro da Jardim- Passoaguá, uma vez que as demais áreas da Zona Leste foram enquadradas na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, cuja área de proteção ambiental.

Os Planos Regionais Estratégicos podem contribuir muito para a alteração dessa situação, em especial os planos das Subprefeituras da Mooca, Penha, Aricanduva e Vila Prudente, mas é preciso que se ajustem alguns aspectos do PDE para tornar isto possível. Vale lembrar que o PDL que ora está em revisão, e Lei nº 13.430/02, inovou ao propor, pela primeira vez em São Paulo, a elaboração dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, exatamente para romper com a homogeneidade conferida pela lei de uso e ocupação do solo aos diferentes territórios, e respeitar as especificidades locais. Evidentemente que podem ter ocorrido alguns equívocos, já que nenhuma lei está isenta de erros. Porem, este é o momento oportuno para aprimorar os PREs, conforncando-lhes inclusive instrumentos urbanísticos para que se possam promover as centralidades.

Os PREs das Subprefeituras de Aricanduva, Mooca, Penha e Vila Prudente ainda em vigência propuseram zonas de centralidades polares, cujos coeficientes de aproveitamento variam de 2,5 a 4,0. Mas para efetivá-las, podem ser criados instrumentos de parceria como as ALUs, ou outros que venham a ser propostos pelos PREs, para estimular a criação de centralidades, fortalecer a qualificar as existentes. Enfim, entende-se prematura a fixação de coeficiente de aproveitamento igual a 2,0 para a Macroárea de Qualificação da Urbanização Considerada da Zona Leste, previamente à elaboração dos PREs.

Para que a renaturalização da Zona Leste seja viável, entende-se necessário algumas ações no PL 686/01, a seguir descritas.

1. ART. 60 PL 688/2013

De acordo com o artigo 60 do PL 688/2013, os incentivos concedidos às áreas incluídas nos eixos são válidos apenas para sistemas de transporte público de média e alta capacidade implantados. Considerando a inexistência, na Zona Leste, de Eixos de Estruturação da Transformação Urbana implantados, e a edição do DECRETO Nº 59.387, DE 26 DE JULHO DE 2013, para desapropriação de móveis incluídos nessa região, propõe-se a inclusão de inciso III ao Art. 60:

III- No caso de projetos de infraestrutura que estejam definidos e acompanhados de Decreto de utilidade pública, para fins de desapropriação, visando à implementação da área correspondente, serão observados, na área atingida, os mesmos procedimentos previstos para os eixos de estruturação da transformação urbana com sistema de transporte público de média ou alta capacidade instalado, desde que se tratem de eixos de transporte público na Zona Leste do Município.

2. ARTIGO 59, do PL 688/2013

2.1. § 3º, inciso V do Art. 59- VAGAS DE GARAGEM

É clara a intenção do Projeto do PDE em desestimular a utilização de veículos nas áreas servidas de transporte coletivo. No entanto, é preciso ponderar que se trata de uma diretriz, um objetivo a ser paulatinamente conquistado, através de um política urbana abrangente, que inclui, no mínimo, a efetiva implantação da rede e a articulação com outros modos de transporte. É importante que se caminhe rumo à mudança do modo de mobilidade, mas, para tanto, é necessário que os investimentos sejam realizados, o que ainda não ocorreu na Zona Leste do Município. Propõe-se a inclusão de §5º ao artigo 59 do PL 688/13:

§5º Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana incluídas na Macroárea de Qualificação Urbana da Zona Leste do Município, não se aplicam as disposições do inciso V do §5º deste artigo, mantendo-se as disposições da Lei nº 14.044/05.

2.2. § 3º, inciso III, alínea b do art. 59- Atividades Permitidas

Para não gerar dúvidas quanto aos usos permitidos, propõe-se alterar a redação desse dispositivo:

b. Será admitida a instalação das atividades classificadas como nR1 e nR2, além das demais atividades permitidas na zona de uso, inclusive nR3, nos casos em que este for permitido.”

2.3.QUADRO 04: Eixos de Estruturação da Transformação

Para tornar mais claro o texto da alínea "c" do Quadro 04, sobre a inclusão nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, no caso dos acessos das linhas de trem, metrô, monotrilho ou VLP elevado, propõe-se a alteração da redação desse dispositivo:

c) O raio será estabelecido a partir de cada um dos acessos das estações, nas linhas de trem, metrô, monotrilho ou VLP elevado.

3. ART 254, INCISO V DO PL 688/2013- LOTE MÁXIMO

O inciso V do Art. 254 do PL 688/13 dispõe que o lote máximo, nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana deverá ser de 20.000m², mesmo os resultantes de remembramentos, e que o comprimento máximo da quadra deve ser de 200m. Propõe-se a substituição da obrigatoriedade por incentivos, alterando-se a redação desse dispositivo:

V- Os lotes com área superior a 20.000m² estarão sujeitos à doação de 15% da área, destinada à utilização pública, ou, quando a configuração do lote permitir criar quadras com até 200m, à doação de via pública com largura mínima de 12m, podendo as áreas doadas serem computadas para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote.

4. ART 86 E QUADRO 1 ANEXO AO PL 688/2013 – COEFICIENTE MÁXIMO IGUAL A 2,0

Reforça-se o que já se disse sobre a generalidade das diretrizes dadas pelo PL 688/13 que inclui numa mesma Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada regiões com características distintas. O coeficiente de aproveitamento máximo igual a 2,0 não é compatível com as diretrizes propostas pelo mesmo Plano, como a desconcentração das oportunidades de trabalho e emprego em direção aos bairros periféricos, o fortalecimento das dinâmicas produtivas, com criação de ambiente favorável à geração de emprego e renda e redistribuição de oportunidades no território, descentralização das fontes de emprego e o afastamento populacional das regiões com alto índice de oferta de trabalho e qualificação e fortalecimento das centralidades locais. Propõe-se a inclusão de inciso IV ao parágrafo único do Art. 86 do PL 688/13:

IV- Na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada incluída na Zona Leste do município

5.PDE, PREs, PLANOS DE BAIRRO

O projeto de revisão do PDE não dispõe, em seu texto, quanto é possibilidade dos PREs propor mecanismos para o fortalecimento e a qualificação das centralidades existentes, criação de novas centralidades, nem abre a possibilidade para que os PREs proponham Áreas de

Intervenção Urbana para realização, em parceria com a iniciativa privada, dos investimentos necessários na escala local. Propõe-se alterar a redação do artigo 115:

Art. 115 – Os Planos Regionais das Subprefeituras complementam as propostas desse Plano Diretor Estratégico, de modo a atender às particularidades do sítio de cada região e às necessidades e opções da população que nela trabalha, podendo propor as ações e ações necessárias ao desenvolvimento urbano, social e econômico da região.

§1º Os Planos Regionais Estratégicos – PREs poderão propor áreas para a formação, requalificação ou consolidação de centralidades.

§2º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor os investimentos para a região, incluindo a criação de corredores de transporte coletivo, complementações do sistema viário, ciclovias ou ciclofaixas, dentre outros.

§3º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor Áreas de Intervenção Urbana com o objetivo de promover o desenvolvimento urbano, econômico e social de determinada região pertencente ao território da Subprefeitura, para requalificação e reestruturação urbana e realização de investimentos de caráter local.

§4º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor taxas de ocupação do solo diferenciadas, até o máximo de 70%, para promover padrões urbanísticos diferenciados, desde que atendidas as taxas de permeabilidade, setores e domínios condicionantes da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo.

8. ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA - AIUs

O conceito de AIU avançou com relação ao Plano anterior, seu caráter é mais focalizado, concentra-se em territórios específicos, enquanto as Operações Urbanas tem um caráter estruturador da cidade, em nível metropolitano. No entanto, cada uma das AIUs deve ser aprovada por lei específica e o PDE não estabeleceu seu coeficiente de aproveitamento máximo. Propõe-se que na reunião dos PREs, caso haja projetos elaborados pelas Subprefeituras, contemplando todos os itens necessários à sua aprovação, as AIUs possam ser aprovadas juntamente com o PRE, sem a necessidade de lei específica. Sugere-se que, no caso de AIUs propostas, pelas Subprefeituras os recursos provenientes de outorga de potencial construtivo adicional sejam utilizados em investimentos na área da AIU. *Proposta de alteração de redação:*

1. Acrescer parágrafo único ao artigo 66 do PL 688/13:

ART. 66 Cada área de intervenção urbana poderá prever a quantidade de potencial construtivo adicional utilizável em seu perímetro de intervenção, com base na estrutura,

forma, paisagem, características e funções urbanas previstas para o local bem como nos parâmetros de uso, ocupação, parcelamento e edificação propostos.

Parágrafo único. O coeficiente de aproveitamento máximo do lote nas Áreas de Intervenção Urbana - AIU será igual a 4,0 (quatro).

2. Acrescer § 4º ao art. 65 do PL 688/13

§4º As Áreas de intervenção Urbana - AIUs poderão ser incluídas nos Planos Regionais Estratégicos, e aprovadas sem necessidade de ter específica, desde que sejam observadas todas as condições relativas às AIUs e aos projetos estratégicos constantes desse Plano Diretor Estratégico.

3. Acrescer §5º ao art. 65 do PL 688/13

§5º Nas Áreas de Intervenção Urbana propostas pelas Subprefeituras, quando houver ou força onerar-se de potencial construtivo adicional, os recursos arreudados deverão ser utilizados na própria periferia da AIU.

7. PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

O PDE não apresenta uma proposta clara para o desenvolvimento econômico da cidade. Nos perímetros de incentivo ao desenvolvimento (Mapa 14), das regiões Jacu-Pêssego e Cupocó, o coeficiente de aproveitamento do lote poderá chegar a 4,0 de forma gratuita (art. 251 e 252). É necessário cautela com o mecanismo, uma vez que o incentivo, sem a definição de uma Área de Operação Urbana Consolidada ou uma Área de Intervenção Urbana poderá induzir à expulsão da população local e dos pequenos comerciantes. Propõe-se a inclusão do perímetro de incentivo da Jacu-Pêssego em Área de Intervenção Urbana.

remanescentes florestais, biodiversidade, entre outros, que se interagir com elementos dos sistemas urbanos, resultam em áreas com diferentes estágios de preservação e degradação ambiental.

Os objetivos específicos da Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental são (art.13):

- Preservação, conservação e recuperação das características naturais dos elementos e processos que compõem os sistemas ambientais;
- Respeito às fragilidades geológicas geotécnicas e de relevo dos terrenos existentes;
- Garantia da manutenção dos serviços ambientais prestados pelos sistemas existentes;
- Promoção de atividades econômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável;
- Melhoria das condições urbanas e ambientais nos assentamentos, promovendo a compatibilização entre a garantia de moradias dignas, preservação da qualidade ambiental e dos bens e áreas de valor histórico e cultural;
- Eliminação e redução das situações de vulnerabilidade urbana, que expõem diversos grupos sociais, especialmente os de baixa renda, a situações de riscos, perigos e ameaças;
- Contenção da expansão urbana sobre áreas de interesse ambiental, e de proteção e recuperação dos mananciais hídricos.

3.2. Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana

- É caracterizada pelo interação entre sistemas urbanos e ambientais que apresentam vários graus de desigualdades socioespaciais, diferentes padrões de uso e ocupação do solo, múltiplas dinâmicas populacionais e diversos processos socioeconômicos.

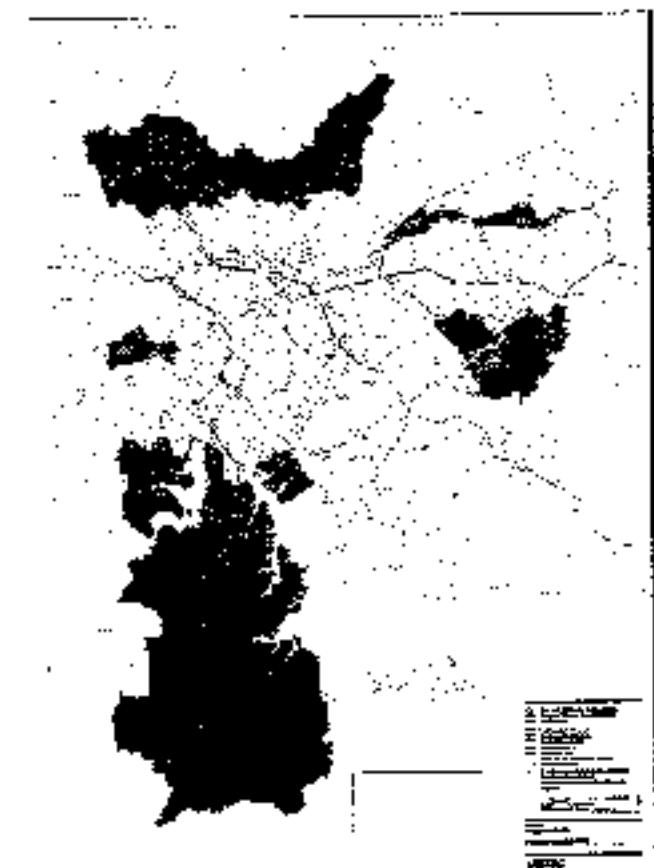
Os objetivos específicos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são (art. 15).

- Promoção da convivência mais equilibrada entre a urbanização e os componentes dos sistemas ambientais;

- Compatibilidade do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo e de infraestrutura para os serviços públicos;
- Orientação dos processos de reestruturação urbana de modo a **reporoar os espaços com poucos moradores**, fortalecer as bases da economia local e regional, aproveitar a realização de investimentos públicos e privados em equipamentos e infraestruturas;
- Eliminação e redução das situações de vulnerabilidades urbanas que expõem diversos grupos sociais, especialmente os de baixa renda, a situações de riscos perigos e ameaças;
- Diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os bairros;
- **Desconcentração das oportunidades de trabalho e emprego** em direção aos bairros periféricos

Para atingir seus objetivos as Macrozonas de Proteção e Recuperação Ambiental e de Qualificação de Urbanização Consolidada dividem-se em Macroáreas, a seguir sintetizadas.

MAPA 1 - MACROZONEAMENTO



- Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental
- Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana

Fonte: <http://gestacurbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca/>

4. MACROÁREAS DA MACROZONA DE PROTEÇÃO E RECUPERAÇÃO AMBIENTAL

4.1. Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais

- Caracteriza-se pela existência de sistemas ambientais cujos elementos ainda preservam, de forma total ou parcial, suas características naturais.

- Predominam, nessa Macroárea, áreas de remanescentes florestais naturais e ecossistemas associados com expressiva distribuição espacial e relativo grau de continuidade e conservação do solo; áreas de reflorestamento, bem como nascentes e cursos d'água ainda pouco impactados por atividades antrópicas e áreas com fragilidades geológico-geotécnicas e de relevo suscetíveis a processos erosivos, escorregamentos ou movimentos de massa;

Os objetivos específicos da Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais são:

- Mantenção das condições naturais dos elementos e processos que compõem os sistemas ambientais, bem como a preservação e áreas de interesse histórico cultural;
- Respeito às fragilidades geológico-geotécnicas e de relevo de seus territórios;
- Apoio à implementação e gestão das unidades de conservação institucionais e que vierem a ser criadas;
- Mantenção dos serviços ambientais prestados pelos sistemas ambientais existentes, em especial aqueles relacionados com a produção da água, a preservação da biodiversidade e das demais funções ecológicas.

4.2. Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável

- Localiza-se nas bordas da área urbanizada do território municipal;
- Caracteriza-se pela existência de fragmentos significativos de vegetação natural ou implantada, entremeados por atividades agrícolas, sítios, chãmanas de recrio e pequenos núcleos urbanos esparsos que impactam, em graus distintos, a qualidade de recursos hídricos e dos demais elementos dos sistemas ambientais com características geológico-geotécnicas e de relevo que demandam critérios específicos para ocupação.

Os objetivos específicos da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável são:

- Contenção dos processos de expansão e adensamento construtivo e demográfico dos assentamentos urbanos existentes;
- Preservação da paisagem natural e dos bens e áreas de valor histórico e cultural;

- Manutenção e recuperação de fragmentos de vegetação natural ou implantada;
- Conservação e recuperação dos corredores ecológicos, interligando os fragmentos florestais;
- Manutenção da conservação e da permeabilidade do solo e controle dos processos erosivos;
- Compatibilização dos usos com as condic平oes geológico-geotécnicas e de relevo dos seus terrenos e a legislação de proteção e recuperação aos mananciais;
- Manutenção e incentivo ao desenvolvimento de atividades agrícolas, social e ambientalmente sustentáveis, assegurando a condição rural dos imóveis e restringindo o percolamento urbano da terra e a abertura de novas vias de acesso;
- Incentivo aos usos e atividades de lazer, recreação e turismo, social e ambientalmente sustentáveis;
- Garantia do acesso a equipamentos sociais de apoio às comunidades urbanas e rurais isoladas e a terra e moradia adequada para as populações indígenas;
- Garantia de saneamento ambiental dos assentamentos urbanos e das áreas rurais com uso de tecnologias adequadas a cada situação;
- Garantia da trafegabilidade das estradas rurais, conservando a permeabilidade do solo e minimizando os impactos sobre os recursos hídricos e a biodiversidade;
- Manutenção e recuperação dos serviços ambientais prestados pelos sistemas ambientais existentes;
- Incentivo à criação de Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN);
- Incentivo aos serviços ambientais prestados pelos sistemas agroambientais.

4.3. Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental

- Caracterizada pela existência de áreas urbanizadas com distintos padrões de ocupação predominantemente horizontais, permeadas por vazios intraurbanos e cobertura vegetal pouco expressiva ou ausente, ocorrendo, ainda, áreas de exploração mineral ativas e desativadas, e assentamentos precários, muitos localizados em áreas suscetíveis e processos erosivos, escoadegamentos ou outros

5.2. Macroárea de Estruturação Metropolitana

- Localiza-se nas várzeas dos Rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, com prolongamentos junto às avenidas Jacu-Pêssego e Cupedé;
- Caracteriza-se pela existência de grandes vias estruturais e ferrovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos da Região Metropolitana de São Paulo, com baixa densidade habitacional e demográfica e maioritariamente ocupada por indústrias, instituições públicas, equipamentos de lazer e atividades comerciais e de serviços.

Os objetivos específicos são (art.20):

- Promção de transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do espaço urbano e na base econômica local com maior aproveitamento urbano e aumentos nas densidades construtivas, demográficas, habitacionais e de atividades urbanas, respeitando e integrando os bens e áreas de valor histórico e ambiental, e prevenção de galerias compartilhadas para os serviços públicos, casas que cabíveis;
- Recuperação da qualidade dos sistemas ambientais existentes;
- Promção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares ocupados pela população de baixa renda com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;
- Estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa renda;
- Melhoria e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, promovendo melhorias na qualidade ambiental e urbana do entorno;
- Melhoria das articulações entre os sistemas de transporte coletivo e diferentes padrões de uso e ocupação do solo;
- Promção de melhorias entre os modos motorizados e não motorizados de transporte;
- Regulação da promoção de empreendimentos imobiliários com captura das mais valias fundiárias decorrentes de investimentos públicos e geração de melhorias e benefícios para os espaços públicos e paisagem urbana,

- Solução e prevenção de problemas nas áreas com riscos geológicos- geotécnicos, de inundações e decorrentes de solos contaminados;
- Compatibilização de usos e tipologias de permeamento do solo urbano com as condicionantes geológico-geotécnicas e hidrológicas;
- Promoção da mescla e maior proximidade de diferentes tipologias residenciais para grupos de baixa, média e alta renda;
- Proteger, recuperar e valorizar na bacia o áreas de valor histórico e cultural.

Novas propostas de Cooperação Urbana Consorciada só poderão ser criadas no perímetro da Macroárea de Estruturação Metropolitana (pudendo esse perímetro ser expandido, conforme §2º do artigo 56)

6.3 Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana

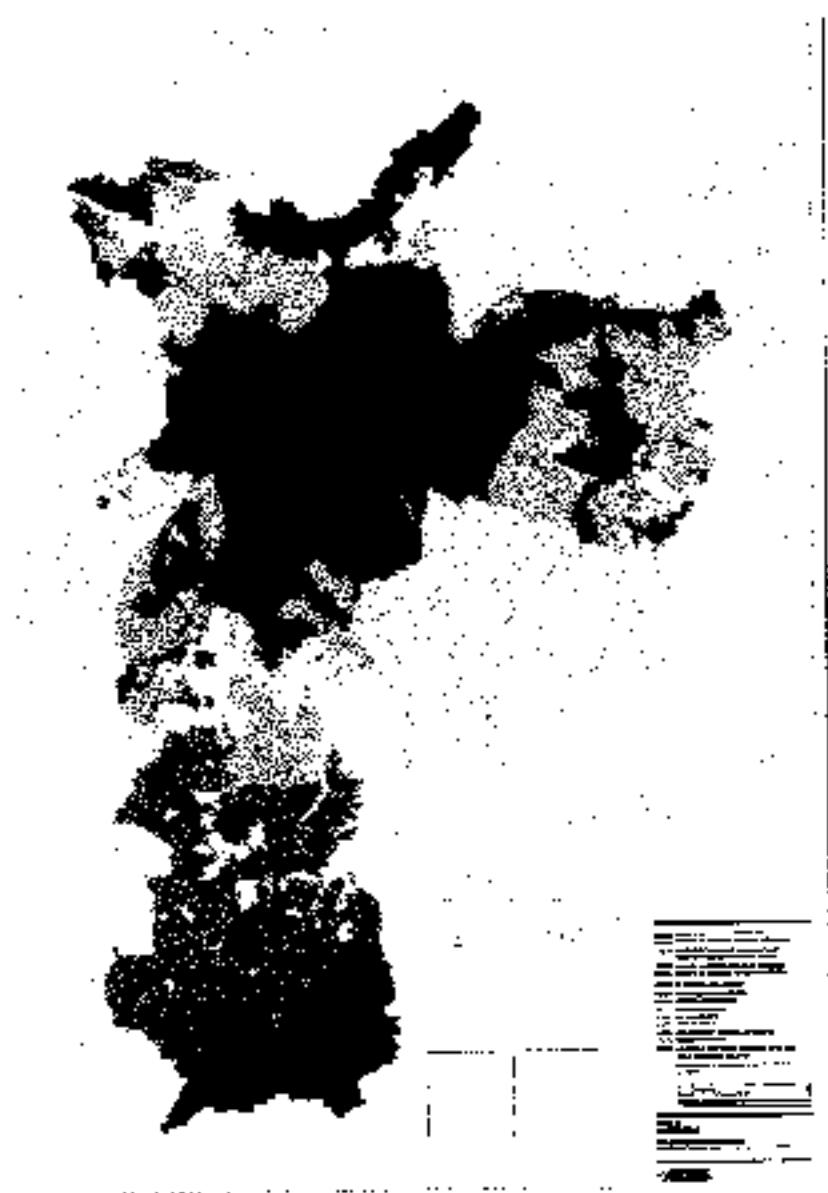
- Localizase na periferia da área urbanizada do território municipal, inserindo-se nas Macrozonas de Estruturação e Qualificação Urbana e de Proteção e Recuperação Ambiental.
- Caracteriza-se pela existência de elevados índices de vulnerabilidade social, baixos índices de desenvolvimento humano e assentamentos precários e irregulares, como favelas, lotamentos irregulares, conjuntos habitacionais populares, que apresentam diversos tipos de irregularidades fundiárias e déficits na oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, ocupada predominantemente por moradores da população de baixa renda que, em alguns casos, vive em áreas de riscos geológicos e de inundação.

Os objetivos específicos são (art. 21):

- Fortalecimento das capacidades da população social a partir de melhorias nas condições de vida, de convivência e acesso às políticas públicas;
- Promoção da urbanização e regularização fundiária dos assentamentos urbanos precários, dotando-os de serviços, equipamentos e infraestrutura urbana completa e garantindo a segurança na posse e a recuperação da qualidade urbana e ambiental;
- Construção de habitação de interesse social para reassentamento de populações moradoras de áreas de risco;

- Melhoria e complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, ciclovíario e de circulação de pedestres, criando-se de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas;
- Solução dos problemas existentes nas áreas com risco geológicos-geotécnicos, de inundações e recorrentes de solos contaminados e prevenção do surgimento de novas situações de vulnerabilidade;
- Compatibilização de usos e tipologias de parcelamento do solo urbano com as condicionantes geológico-geotécnicas e legislação de proteção e recuperação dos mananciais;
- Incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços e equipamentos comunitários;
- Compatibilização de usos e tipologias para o parcelamento do solo urbano com as condicionantes geológico-geotécnicas e de ruído;
- Garantia do direito à terra e à moradia adequada para as populações indígenas, com a oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas de acordo com os costumes e tradições dessas populações;
- Compatibilização das soluções de saneamento ambiental com condicionantes de ruído, geológico-geotécnicas e com a legislação estadual de proteção e recuperação aos mananciais nas porções inseridas na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental;
- Proteção, recuperação e valorização dos bens e árees de valor histórico e cultural;
- Instalação de galerias para uso compartilhado de serviços públicos, inclusive centrais de produção de unidades energéticas.

MAPA 2 - MACROÁREAS



Fonte: <http://www.cptm.br/cptm/prestadores/governos/biblioteca/>

- Macroárea de Estruturação Metropolitana
- Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada
- Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana
- Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental
- Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável
- Macroárea de Preservação de Ecosistemas Naturais

6. EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

Cabe ainda mencionar uma das grandes inovações do PL 688/2013, a proposição de uma Rede da Transformação Urbana, baseada nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, assim definidos:

- Áreas lindas ao longo dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade existentes e previstos;
- São definidas por linhas de metrô, linhas de trem, linhas de monotrilho, linhas de VLT, linhas de VLT², linhas de corredores de ônibus municipais e intermunicipais de média capacidade com operação em faixa exclusiva à esquerda do tráfego geral, e suas áreas de influência, conforme Quadro 04 anexo ao PL 688/2013;

Seus objetivos são (art. 58):

- Promover melhor aproveitamento do solo urbano nas proximidades dos sistemas de transporte coletivo público com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas, articuladas com boa oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, respeitando as características ambientais, geológico-geotécnicas e os bens e áreas de valor histórico e cultural;
- Incrementar a oferta de comércio, serviços e espaços produtivos nos bairros periféricos, aumentando as oportunidades de trabalho, emprego e geração de renda;
- Ampliar oferta de HIS para a população de baixa renda em áreas dotadas de infraestrutura onde há oferta de emprego;
- Qualificar as centralidades existentes ao longo dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade e estimular a criação de novas centralidades, especialmente com a instalação de atividades não residenciais em áreas com baixa oferta de empregos;
- Melhorar as condições urbanísticas dos bairros existentes;
- Melhorar as articulações entre os sistemas de transporte coletivo e diferentes modos de uso e ocupação do solo;
- Incrementar a oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;

- Promover melhor articulação entre os modos motorizados e não motorizados de transporte, especialmente de pedestres e ciclistas;
- Orientar a produção imobiliária de modo a gerar:
 - Diversificação nas formas de implementação das edificações nos bairros;
 - Valorização dos espaços públicos, áreas verdes e paisagem urbana;
 - Convivência adequada entre os espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais;
 - Reversão dos processos de segregação socioeconómica, prevendo a produção de HIS;
- Desestimular o uso do transporte individual motorizado;
- Planejar espaços para instalação de galerias para uso compartilhado de serviços públicos, inclusive centrais de produção de utilidades energéticas localizadas;
- Planejar espaços para implementação de mercados populares com árees para o comércio ambulante, em especial em locais com grande circulação de pedestres e nas proximidades de estações de trem e metrô e junto aos terminais de ônibus.

O coeficiente de aproveitamento máximo nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana poderá chegar a 4,0, conforme Quadro 01 do PL.

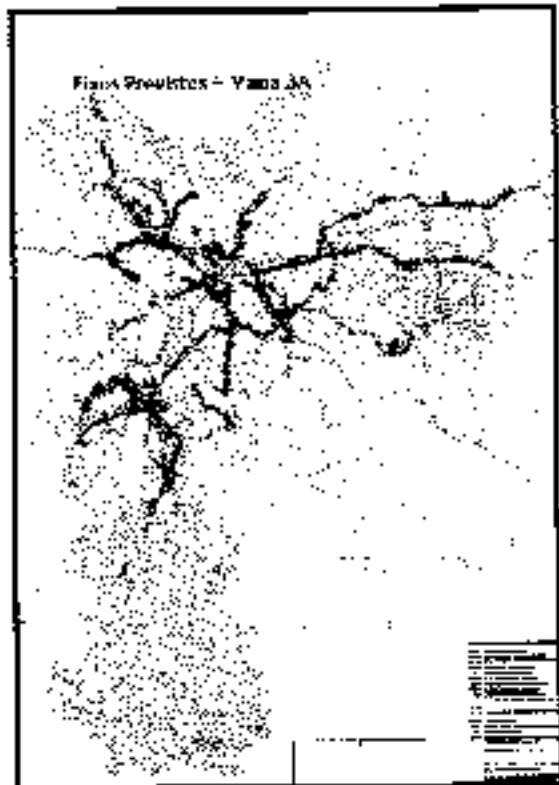
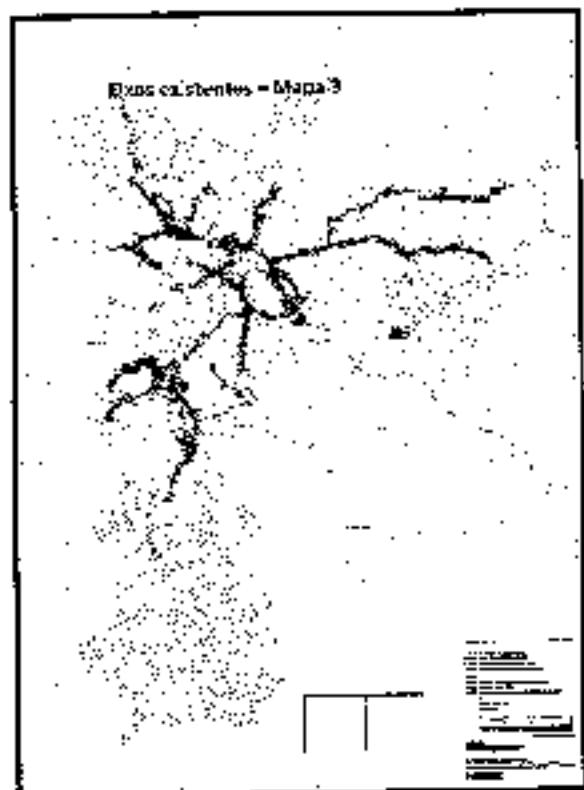
Quadro 01: Coeficiente de Aproveitamento Operativo que Atualmente se Aplica na Região Metropolitana de São Paulo

Área de Aplicação	Coeficiente de Aproveitamento	Máximas		Base de Referência da Construção Civil		Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) (baseado no valor da base de referência)	
		Coeficiente de Aproveitamento		Coeficiente de Aproveitamento			
		Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo		
Área Metropolitana de São Paulo	3,7			0,7			
Subprefeitura da Vila Prudente - Centro da Cidade	3,8	1	2	0,8	1	4	
Região da Tijuca e Méier - Urubu						20	
Área de Proteção Ambiental	3,5	1	3	0,5	1	25	
Área de Proteção Ambiental - Anhembi	3,2	1	2	0,2	2	4	
Centro Histórico e São Lourenço	3,2	0,2	0,2	0,2	0,5	N/R	
Reservatório Brás e Córrego Itapuã	NA	0,1	0,1	NA	0,1	0,1	

Notas:
a) O valor mínimo de coeficiente de aproveitamento é o que pode ser aplicado no caso de uso de solo com uso intensivo e baixa densidade.
b) O valor máximos de coeficiente de aproveitamento é o que pode ser aplicado no caso de uso de solo com uso intensivo e alta densidade.

MAPAS 3 E 3 A - EIXOS EXISTENTES E EIXOS PREVISTOS

Fonte: <http://gasteburg.biblioteca.ufc.br/biblioteca/>



PARTE II - DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

1. Introdução

As economias de cidades como São Paulo – núcleo de áreas metropolitanas essenciais para a economia nacional – possuem, como enfatiza Alvaro Comin¹, dinâmicas produtivas complexas, que combinam fatores aglomerativos ligados às cadeias industriais com regras associadas à multiplicidade de novos serviços².

No estudo realizado por Bessa et al. (2003)³, os autores reforçam a importância de se olhar para a diversidade da atividade econômica presente no município de São Paulo. A cidade aporta atividades industriais de baixa, média e alta tecnologia, além de serviços e comércio de natureza diversa. Em termos territoriais, os autores apontam algumas tendências para o município:

1. O chamado centro expandido – composto pelo centro histórico e pelas áreas contíguas a sudoeste e mais recentemente a oeste – continuará a exercer o seu papel de "centro gravitacional" da economia do município, sobretudo no que tange a serviços. Essa grande área contará com três centralidades de serviços (Centro Histórico, Paulista Marginal do Pinheiros/Berrini/Verbo Divino) e dois polos industriais com características distintas: um de empresas de alta, média e média-baixa intensidade tecnológica focalizado no eixo Jurubatuba e um aglomerado de empresas de baixa intensidade tecnológica situado nas áreas do Boa Retiro e Itaim.
2. No que diz respeito às antigas áreas industriais, em especial o Eixo Tamanduateí, a ausência de políticas de reconversão dessas áreas, gergalhos da infraestrutura e logística e a valorização do uso do solo continuam atuando como força retrátil à modernização do cinturão industrial paulistano.
3. Já com relação às áreas de expansão disponíveis no município, elas poderão receber empresas de segmentos aos quais a proximidade do mercado consumidor é

¹ Comin, A. (2012). A economia e a cidade: metamorfoses paulistanas. In: Comin, A. et al. (org). Metamorfoses Paulistanas: atlas geoeconômico da cidade. São Paulo: Imprensa Oficial.

² A cidade ainda concentra impulsionantes segmentos industriais, além do crescimento dos setores de serviços e comércio. A importância da cidade de São Paulo em termos nacionais deve ser medida não apenas em termos exaurientes produtivos, mas, também, como centro de comércio e lazer de serviços médios e especiaisizados e como principal porta de relações com o exterior.

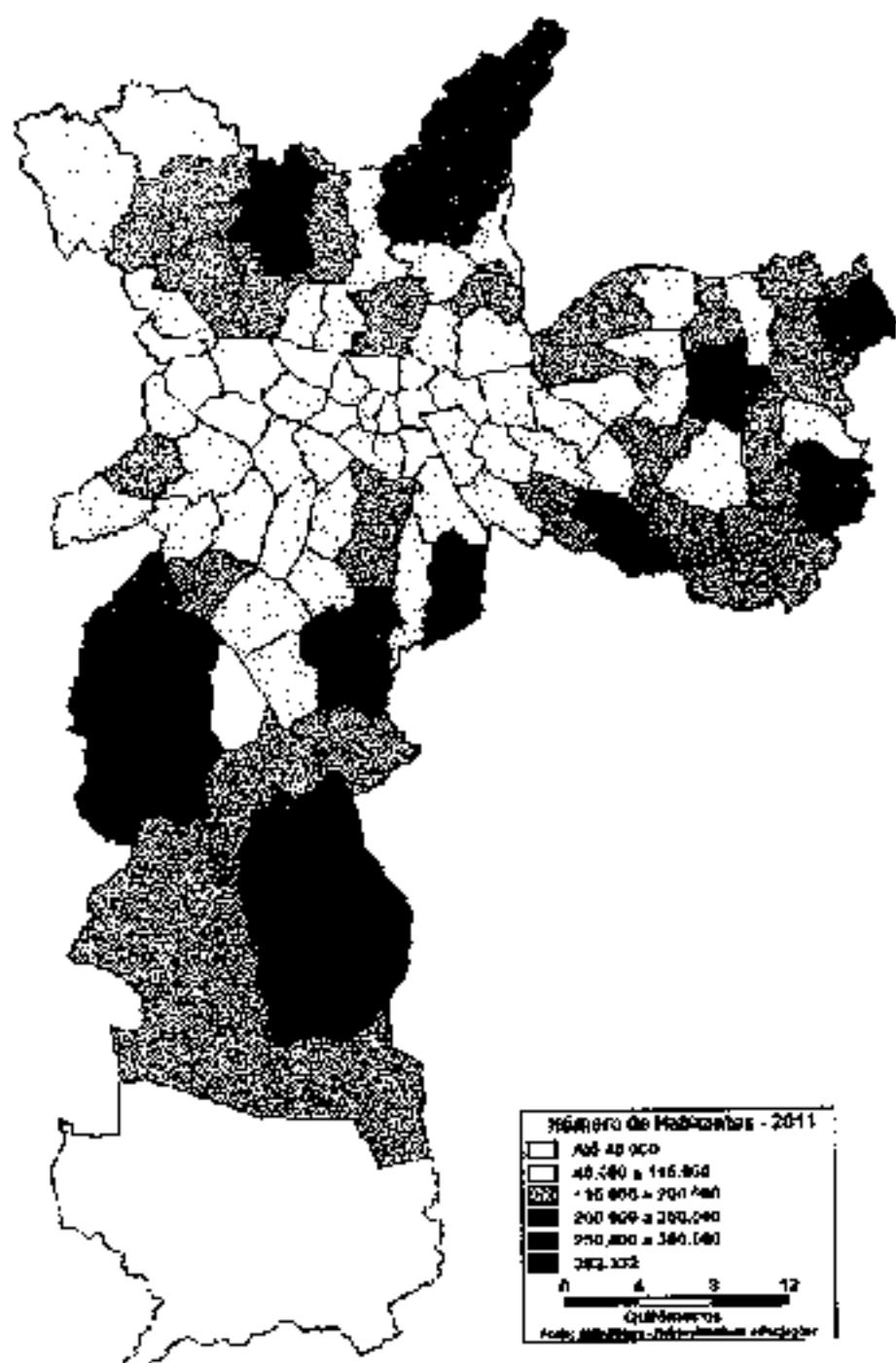
³ Bessa et al. (2012). Território e Desenvolvimento Econômico. In: Comin, A. et al. (org). Metamorfoses Paulistanas: atlas geoeconômico da cidade. São Paulo: Imprensa Oficial.

disponibilidade de mão de obra e as relações interempresariais são fundamentais para ganhos de produtividade. Ou seja, poderão situar desde empresas de segmentos intensivos em conhecimento e tecnologia que podem se inserir na malha urbana sem restrições logísticas e ambientais, até aquelas em que há relações de dependência entre os circuitos produtivos e polos de distribuição comercial. Outra estratégia será a utilização das áreas que compreendem o eixo metropolitano da Av. Jacu Pêssego e o polo industrial de Itacuuru, ambos com capacidade para apoiar segmentos industriais mais pesados e que têm expandido seus investimentos para outros municípios, encorajando mantêm suas sedes corporativas e escritórios de comercialização na capital.

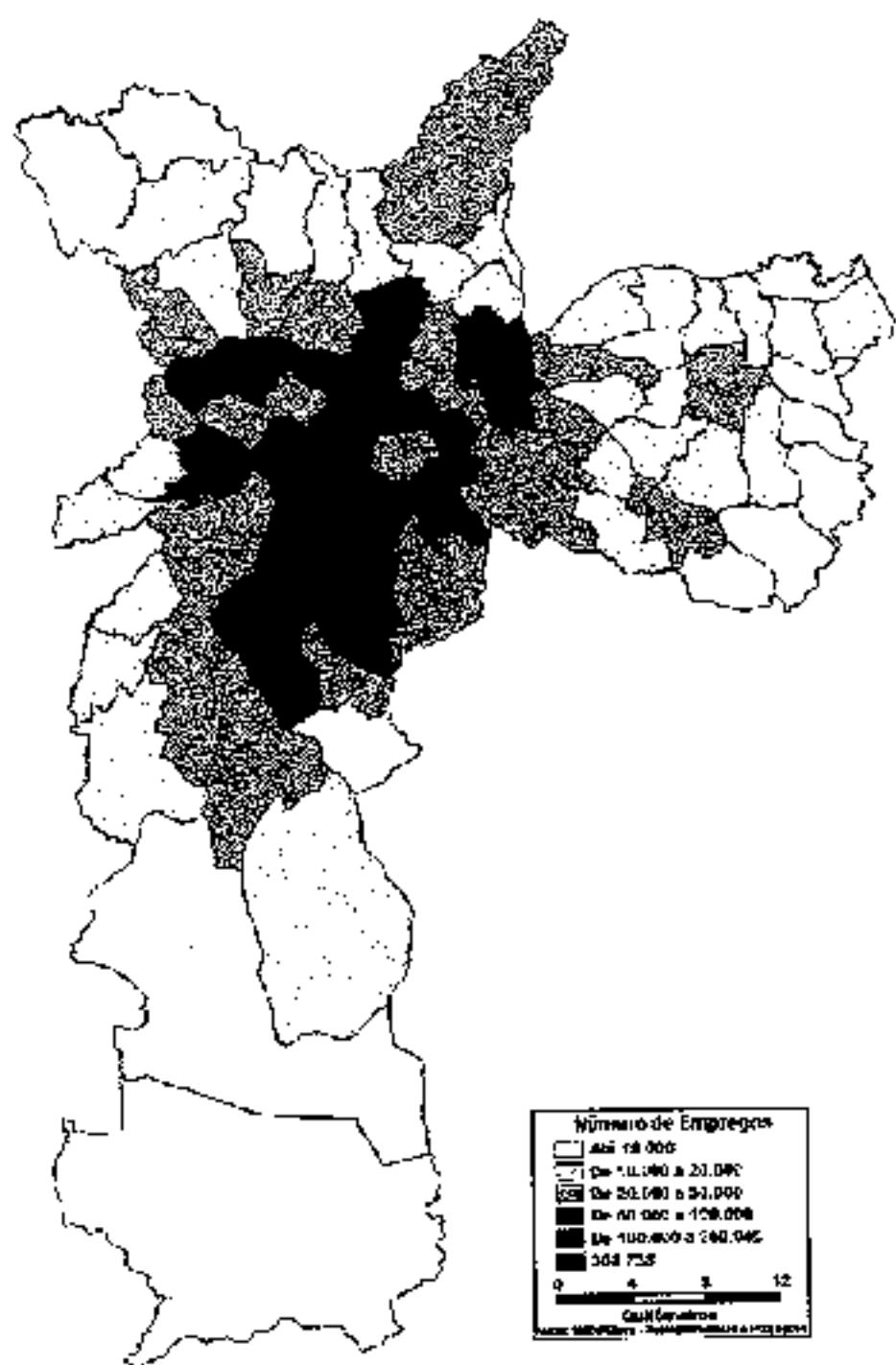
Políticas de fomento ao desenvolvimento econômico devem, portanto, contemplar a diversidade de atividades econômicas presentes no município.

Por outro lado, Ávaro Comin mostra em seu estudo como a concentração espacial das atividades econômicas dentro da cidade favorece a articulação entre moradia e empregos nos estratos médios e altos de renda, mas, negligencia os estratos mais baixos que habitam zonas periféricas mais distantes, especialmente, nos extremos Leste e Sul da cidade. Áreas precárias ao ponto de vista de infraestrutura e acesso a serviços, com taxas de desemprego bem mais elevadas que a média da cidade. Os Mapas 4 e 5 apresentam, respectivamente, o número de habitantes por distrito em 2011 e o número de empregos por distrito em 2011.

Mapa 4 – Número de habitantes por distrito em 2011 no Município de São Paulo



Mapa 5 – Número de Empregos por distrito em 2011 no Município de São Paulo



Os mapas revelam o contraste entre a densidade das oportunidades de trabalho na chamada parte expandida e a enorme concentração populacional nos bairros periféricos. Enquanto a região central e o eixo sudocetó se caracterizam pela elevada concentração de empregos e baixa densidade populacional, as regiões leste e sul apresentam comportamento inverso – limitado oferta de empregos e elevada concentração populacional. A exceção na região leste são os círculos situados próximos ao centro do município, Tatuapé e Mooca.

Esse padrão de segregação espacial é sustentado por fatores como: concentração do investimento imobiliário numa faixa limitada do território – centro expandido, com transbordamentos para as zonas Sul e Oeste e descontinuidade das políticas de estímulo à instalação de atividades econômicas nas áreas mais distantes do centro expandido.

Assim, como menciona Comin (2012), a compatibilização espacial do "dinheiro-trabalho-moradia-consumo" não acontece para as classes de baixa renda, que não conseguem alocar com os custos (não apenas financeiros) os longos e morosos deslocamentos dos bairros periféricos para as áreas centrais da cidade, onde se localizam as oportunidades de empregos. Além das políticas habitacional, de transportes, de infraestrutura viária e de tributação, a política de uso do solo pode ser um importante estímulo para atração de investimentos para as áreas mais distantes do centro expandido.

Nabil Bonduki⁴ comenta a importância das centralidades para a aproximação entre moradia e emprego:

"Outra ação estrutural para equilibrar a relação entre habitação e emprego é a criação de novas centralidades e postos de trabalho nas áreas periféricas da Região Metropolitana. Sem uma intervenção forte do poder público, mediante planos de desenvolvimento econômicos nas diferentes regiões - estimulando a instalação de novas atividades e geração de mais empregos onde hoje predomina uma verdadeira cidade-dormitório -, isso não tem condições de ocorrer. Foi o que começou a ser implementado entre 2003 e 2004, com o Plano de Desenvolvimento Econômico da Zona Leste, previsto no PDE, que objetivou criar uma nova centralizada em uma região onde uma população de seis milhões de moradores não tem opções de emprego. Mas, em 2005, a proposta foi paralisada pela prefeitura".

⁴ Bonduki, Nabil. O modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo precisa ser revertido. In: Estudos Avançados, vol. 25, nº.71 São Paulo Jan./Apr. 2011

O desenvolvimento urbano das áreas periféricas, para que elas possam atrair atividades econômicas, exige qualificação urbanística e regularização fundiária, articuladas com programas de inclusão social e de economia solidária, capaz de celebrar o empreendedorismo na população local. A transformação desses assentamentos periféricos precários em bairros de verdade, com infraestrutura, áreas verdes, equipamentos, documentação de posse e organização social teria enorme repercussão na redução da violência e mudaria a cara dos bairros-dormitórios que caracterizam a região, marcada por uma paisagem indígena e acidentada.

Com usos mais bem distribuídos, é possível reduzir a extrema necessidade de mobilidade que hoje é a regra na cidade. Mais moradia onde existem empregos, melhor distribuição das atividades econômicas, beneficiando áreas carentes de oportunidade de trabalho, e, ainda, empreendimentos imobiliários com misturas de uso contribuem para deslocamentos por distâncias menores. Mas em uma metrópole a questão de mobilidade será sempre um requisito importante.⁴

2. Zona Leste de São Paulo

A Zona Leste de São Paulo reúne as subprefeituras de Artur Alvim, Cidade Tiradentes, Freguesia do O, Guia Lopes da Cunha, Itaim Paulista, Itaquera, Mooca, Penha, São Mateus, São Miguel e Vila Prudente. Como podemos notar no Mapa 8, ela ocupa posição estratégica com relação à Região Metropolitana de São Paulo – está no centro da Região, fazendo limites com importantes municípios, como Guarulhos, Santo André, Mauá, São Caetano do Sul, Suzano, entre outros.

Mapa 6 - Região Metropolitana de São Paulo

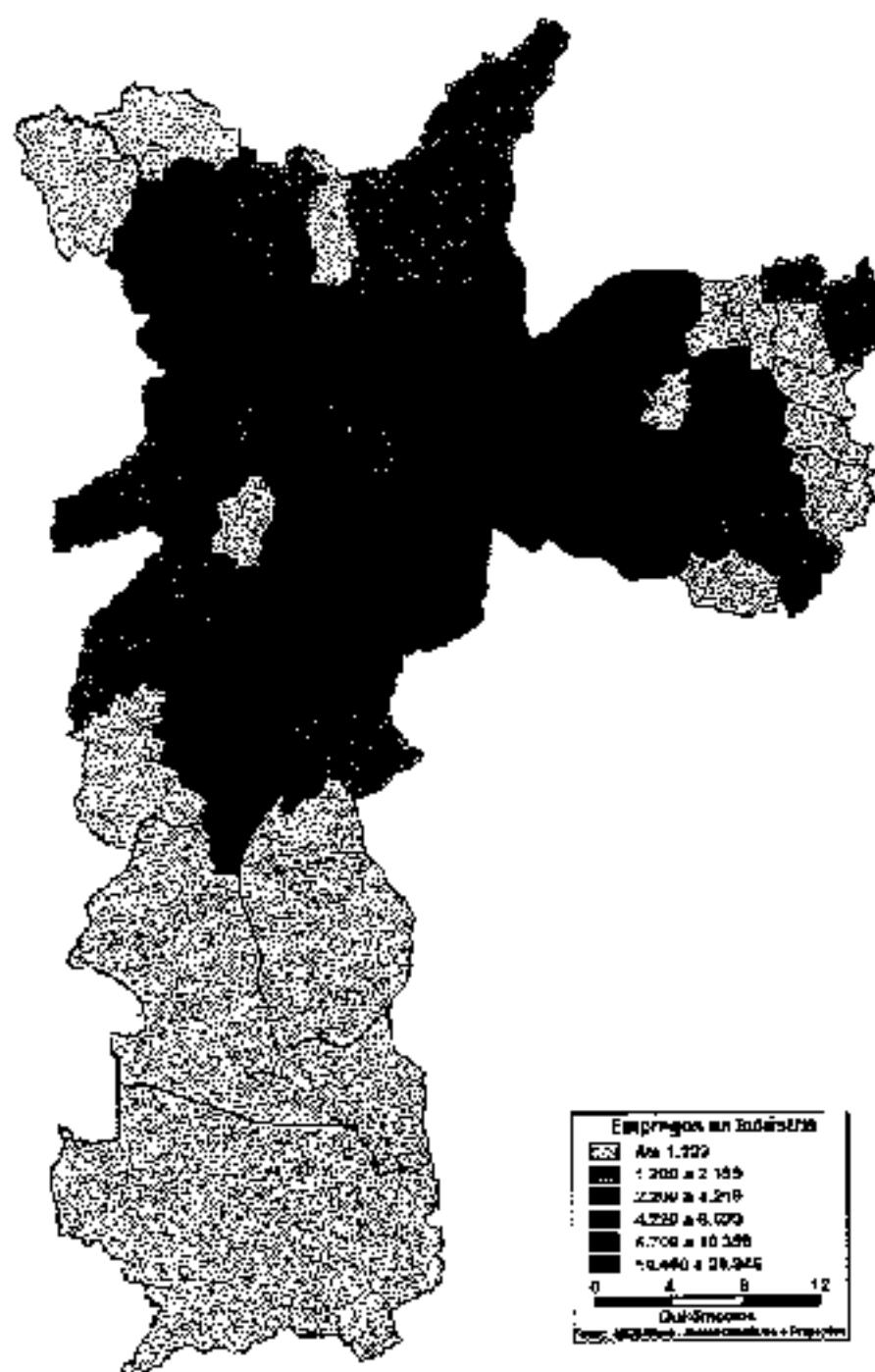


No entanto, a profundeza de ligações viárias, as más condições sociais e urbanas e a baixa densidade econômica fazem com que a região Leste esteja segregada do resto da megalópole. A região concentrava em 2010, de acordo com dados do IBGE e do Ministério do Trabalho, 38,3% da população de São Paulo e apenas 16,6% dos empregos. A densidade média para a região (722,4 pop/ha), por sua vez, é bem superior à média da cidade (74,6 pop/ha).

Os mapas 4 e 5, apresentados na seção anterior, confirmam essa informação. Enquanto a região central e o círculo suínego apresentam elevada concentração de empregos e baixa densidade populacional, os extremos leste e sul são caracterizados por elevada concentração populacional e baixa oferta de empregos. Os mapas a seguir detalham esta informação por distrito e tipo de atividade.

O mapa 7 apresenta o número de empregos no setor industrial por distrito de São Paulo.

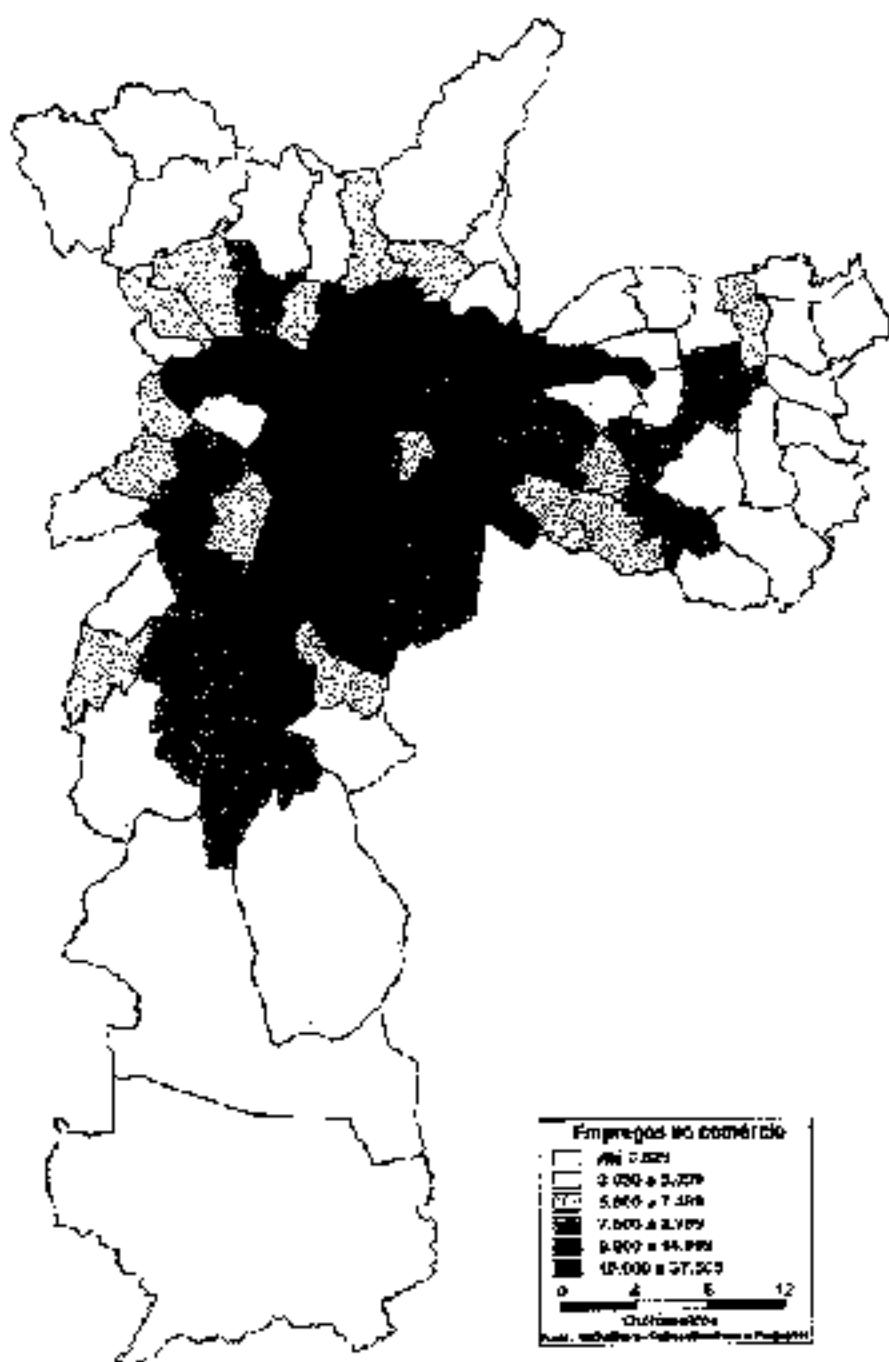
Mapa 7 – Número de Empregos em 2011 no setor industrial por distrito no Município de São Paulo



Como podemos notar, a Zona Leste ainda concentra em alguns distritos importante parcela dos empregos industriais, especialmente, nos distritos do Belém, Mooca, Água Rasa, Vila Prudente e São Lucas e o eixo composto pelos distritos de Cantão, Aicanduva e São Mateus.

A situação dos setores de serviços e de comércio diferem do setor industrial. O mapa 8 apresenta o número de empregos no setor comercial por distrito de São Paulo.

Mapa 8 – Número de Empregos em 2011 no Setor Comercial por distrito no Município de São Paulo.

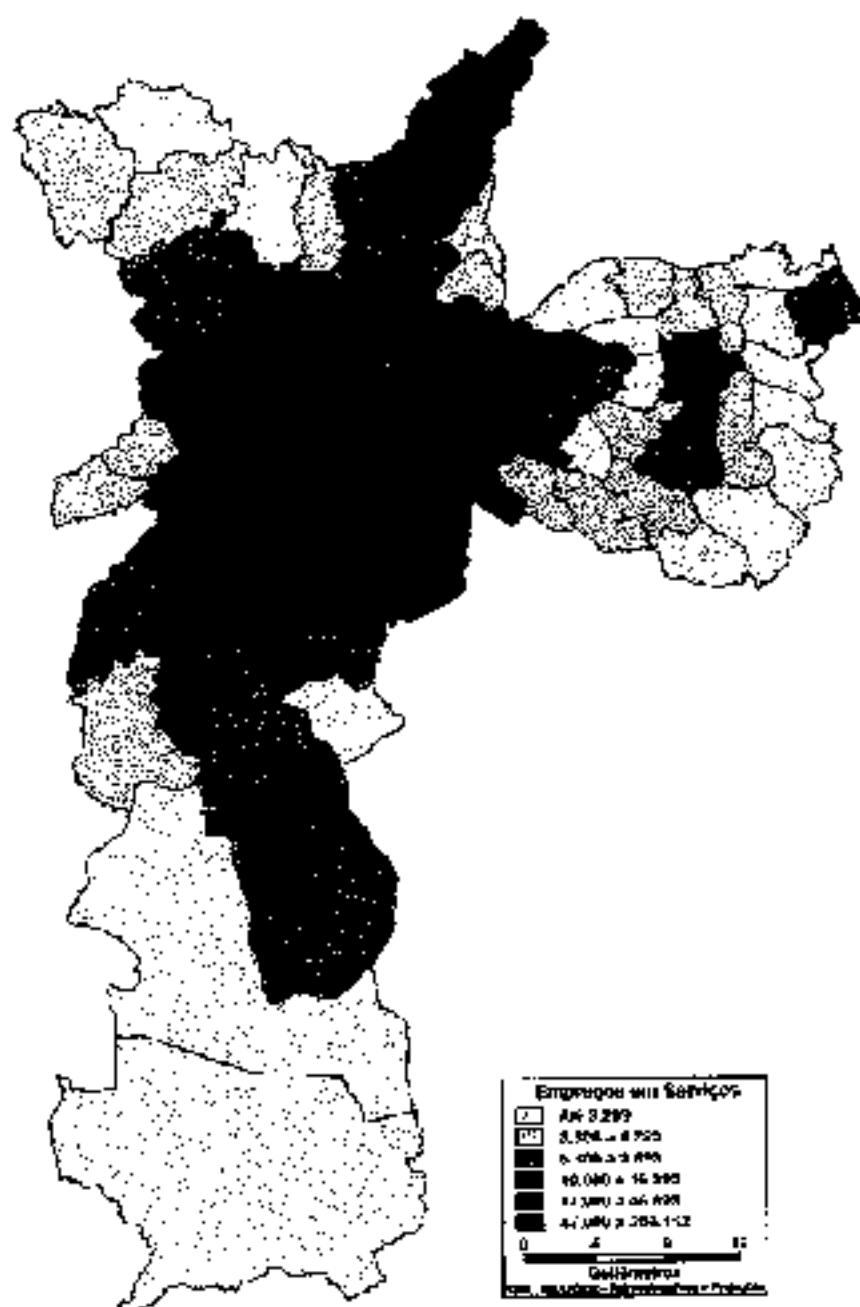


O mapa revela uma elevada concentração de empregos na região central e no corredor sudoeste, beneficiando os distritos próximos a essas áreas, como o Tatuapé, Mooca, Vila

Prudente, Belém, Água Rasa, Vila Formosa e Carrão. Além disso, o corredor formado pelos distritos de Ibaquera, Cidade Líder e São Mateus também concentram razoável parcela do emprego no centro da cidade.

O mapa 9 apresenta o número de empregos no setor de serviços por bairro de São Paulo.

Mapa 9 – Número de Empregos em 2011 no Setor de Serviços por distrito no Município de São Paulo



Como podemos notar, os empregos no setor de serviços concentram-se fortemente na área central e no corredor sudoeste. Neste caso também, os distritos localizados na faixa mais próxima

ao centro, como Tatuapé, Mooca, Belém, Vila Prudente, Penha e Vila Formosa parecem receber parcela dos empregos no setor, assim como o distrito de Itaquera.

A baixa concentração de atividade econômica na região acarreta, numa série de problemas para a Zona Leste e o município de São Paulo. Uma das consequências é a maior concentração da pobreza nos distritos que compõem a região leste da cidade. Como podemos notar pela tabela 1, a proporção de domicílios com baixa renda é bem inferior à média paulistana. Enquanto 71,5% dos domicílios da Zona Leste apresentam renda de até 5 salários mínimos, a proporção de domicílios nesta faixa para o município é de 63%. Por outro lado, apenas 2,1% dos domicílios da Zona Leste possuem renda acima de 20 salários mínimos, sendo que a proporção para o município é de 6,3%.

Tabela 1

Distribuição da População por faixa de renda		
Renda Familiar	São Paulo	Zona Leste
Ale 2 sal. Mínimos	29,0%	33,7%
De 2 a 5 sal. Mínimos	34,0%	37,6%
De 5 a 20 sal. Mínimos	30,7%	26,5%
Aclima de 20 sal. mínimos	6,3%	2,1%
Total	100,0%	100,0%

Fonte: Censo 2010.

Por outro lado, a distribuição da população de 10 anos ou mais por nível na instrução revela que a proporção de indivíduos com nível superior completo é bem maior (9,7%) na região quando comparada à média municipal (6,1%). Já a concentração de indivíduos sem instrução ou com só ensino médio incompleto é bem mais elevada na Zona Leste (61,4%) do que na média de São Paulo (56%).

Tabela 2

Distribuição da População de 10 Anos ou Mais de Idade, por Nível de Instrução		
Nível de Instrução	São Paulo	Zona Leste
Bem instruído e fundamental incompleto	37,5%	41,2%
Fundamental completo e médio incompleto	18,4%	20,2%
Médio completo e superior incompleto	26,7%	27,6%
Superior completo	16,1%	9,7%
Não determinado	1,2%	1,3%

Fonte: Censo 2010

Por fim, como mencionamos anteriormente, outro problema enfrentado são os grandes deslocamentos diários a que esta população está sujeita – para alcançar os empregos, provocando os conhecidos congestionamentos existentes nas principais vias da região.

Em estudo anterior, Kontic (2003) destacou o contraste existente entre a rarefação da atividade econômica na Zona Leste e a abundância de fatores, como terra e trabalho a baixo custo, além da proximidade de pólos econômicos importantes (Guarulhos e ABC). Alguns dos fatores que podem explicar esta situação são elencados pelo autor:

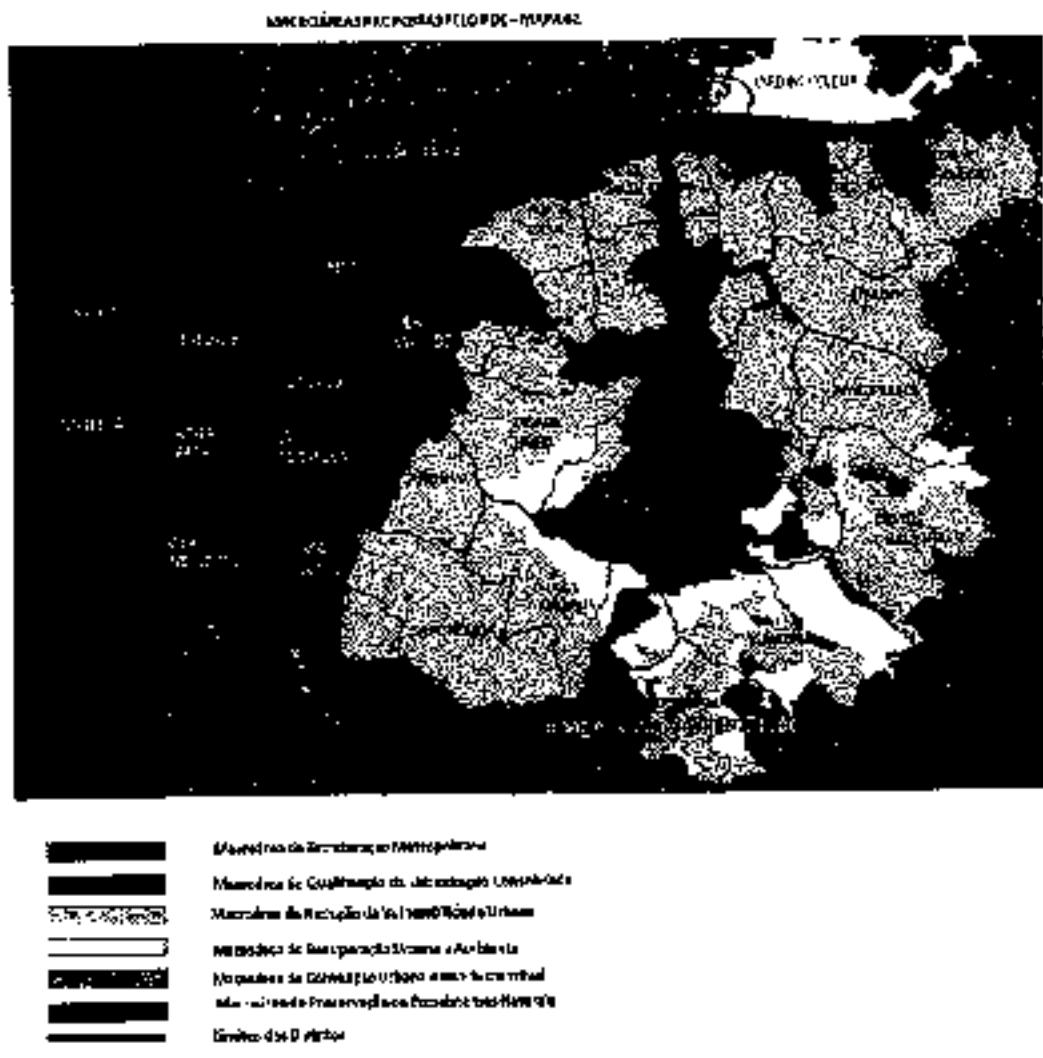
1. Parca infra-estrutura de ligação fílico-territorial;
2. Ocupação periférica, legal ou ilegal, de má qualidade causando danos ambientais e dificultando o planejamento adequado do sistema de mobilidade;
3. Política regional consolidada no II PND, cuja ênase se prolongou até o inicio dos anos 90, de desconcentração do crescimento industrial rumo a outros Estados e sua equivalente estadual de interiorização do investimento;
4. Política urbana municipal e zoneamento estadual cegos aos efeitos da expansão residencial periférica, sem consideração da necessidade de uma melhor distribuição da atividade econômica e dos empregos no território.

Uma importante intervenção do poder público, voltada à reversão desse padrão urbano polarizado, foi a construção da Avenida Jacu-Pêssoa, que corta a Zona Leste no sentido Norte-Sul ligando Guarulhos ao ABC, dois grandes polos industriais por meio do qual se espera induzir o desenvolvimento de uma zona industrial, localizada em Itaquera. A prefeitura de São Paulo tem como mote, ainda, a implantação de uma série de corredores do ônibus para a Região Leste.

melhorando a mobilidade da população ali residente. Outra importante estratégia é o estímulo ao desenvolvimento das centralidades de bairro, possibilitando a expansão da atividade econômica para as áreas periféricas.

O Plano Diretor pode ser um importante instrumento de atração de novos investimentos para a região, possibilitando a geração local de novos empregos, a melhora da renda da população ali residente e o incremento de indicadores sociais, além da redução dos deslocamentos diários da população. Este processo permitiria reduzir os congestionamentos na cidade, diminuir a demanda por transporte público – atualmente saturado – e melhorar as condições urbanas da região.

Examinemos agora a estrutura proposta pelo PL 688/13 para a Zona Leste do Município:



Como podemos notar pelo mapa acima, a maioria dos bairros da Zona Leste foi caracterizada pelo Plano Diretor Estratégico como Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana. Encontramos ainda porções dessa territorial incluídas na Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental, na Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável, e na Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, nas quais há forte restrição à ocupação.

As áreas incluídas na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana caracterizam-se pela existência de elevados índices de vulnerabilidade social, baixos índices de desenvolvimento humano e apresentam los preços e irregularidades, como favelas, assentamentos irregulares, conjuntos habitacionais populares, que apresentam diversos tipos de irregularidades fundiárias e déficits na oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, ocupada predominantemente por

população da baixa renda que, em alguns casos, vive em áreas de riscos geológicos e de inundação.

A implantação de atividades econômicas nessas áreas, dotadas de pouca infraestrutura urbana, esté mais ligada à consolidação das centralidades já existentes nos bairros, de forma a melhorar a oferta de comércio, serviços e equipamentos comunitários.

Ainda, é de se notar o considerável número de perímetros de ZEIS propostos nessa Macroárea, conforme extraído do Mapa 04 do PDE:



Portanto, reduz-se consideravelmente a possibilidade de fortalecer o polo de desenvolvimento econômico, e mantém-se entorno com melhores condições, o contingente populacional.

No entanto, encontramos áreas como os distritos cortados pela Avenida Jacu Pêssego - São Miguel, Vila Jacuí, Itaquera, José Bonifácio, - com forte potencial para atrair indústrias de médio e grande porte e atividades associadas a elas. Como podemos notar no mapa 7, esses distritos ainda não apresentam elevada concentração de indústrias. A Avenida Jacu Pêssego tem importância estrutural para o município por permitir a ligação da Rodovia Ayrton Senna - com acesso à Marginal do Tietê, ao município de Guarulhos, ao Aeroporto Internacional de Cumbica e à rodovia Presidente Dutra - com as avenidas Antônio Duarte e Ragueb Chot - com acesso aos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema. Essa avenida cria para o

município e em especial, para a região leste, importantes acessibilidades metropolitanas e inter-regionais. É importante ressaltar a existência de uma zona industrial, que foi reconhecida como Zona de uso predominantemente industrial em 1993 pelo governo estadual, com grande disponibilidade de glebas desocupadas⁷ que podem receber indústrias em busca de novas áreas.

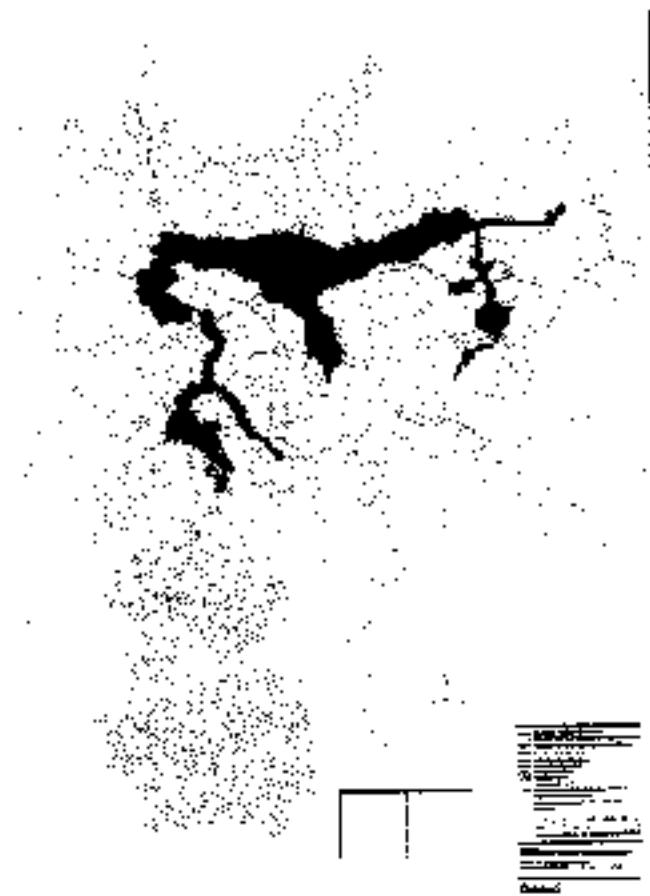
O PL 688/2103, Revisão do PDE, avança bastante nesse sentido ao propor a Macroárea de Estruturação Metropolitana na qual está incorporado o eixo Tamanduateí, áreas centrais e, ainda os periféricos de incentivo ao desenvolvimento econômico, como áreas ao redor da Rua Jacó-Pêssego e da Av. Cuipecê. Um dos objetivos dessa Macroárea é a promoção de transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do espaço urbano e o reaproveitamento da terra urbana, com aumento das densidades construtivas, habitacionais e das atividades urbanas.

Contudo, vale destacar, que a inclusão das áreas do entorno da Av. Jacó Pêssego na Macroárea de Estruturação e Qualificação Urbana e a sua classificação como perímetro de incentivo ao desenvolvimento não foi acompanhada de qualquer diretriz que oriente tal desenvolvimento específico para a Zona Leste a não ser a outorga gratuita de potencial adicional construtivo até o índice de 4,0, o que pode ter impactos negativos sobre a população local e o comércio regional.

Outra inovação do PL 688/13 também foram os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, que podem promover melhor aproveitamento do solo urbano nas proximidades do sistema de transporção coletivo, incrementando a oferta de comércios e espaços produtivos nos bairros periféricos, criando assim centralidades e aumentando as oportunidades de trabalho, emprego e geração de renda. Contudo, são trajetadas diretrizes e objetivos genéricos para toda cidade, contemplando as áreas dotadas de empregos, sem considerar as áreas que precisam ser estimuladas. Além disso, os Mapas 3 – Fixna Existentes e 3 A – Eixos Previstos – revelam a rarefação de eixos na Zona Leste, embora a região concentre a maior parte de eixos previstos.

⁷ Nakatô (2012) A dinâmica espacial em quatro trechos da cidade. In: Comin, A. et al. (org) *Metamorfoses Paulistanas: atlas geoeconômico da cidade*. São Paulo: Imprensa Oficial.

Mapa 5 PDE



PERÍFÉRIO DE INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO

Fonte: <http://geobaseurbana.prefeitura.sp.gov.br/Geobase/>

Por fim, temos os distritos da Mooca, Tatuajé, Cemão, Água Rasa, Vila Prudente, Penha, Vila Matilde, Vila Formosa e São Lucas com melhor infraestrutura urbana e acessibilidade do que as outras áreas da zona Leste. Esses distritos são os que possuem melhores condições para receber novas atividades econômicas, possibilitando a ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego na região. Pois estarem próximos à região central do município, esses distritos apresentam maior concentração de atividades como serviço, comércio e indústria, quando comparados aos outros distritos da região oeste. Estas áreas foram definidas pelo Plano Diretor como Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, que tem dentre seus objetivos a

ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego nos bairros existentes, bem como a melhoria de suas condições urbanísticas com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestrutura.

No entanto, o tratamento homogêneo previsto pelo plano para as Macrônreas de Qualificação da Urbanização Consolidada pode se transformar num entrave ao desenvolvimento econômico dessas centralidades. O plano prevê fraternidade similar para áreas muito esparsas. Nas áreas centrais, em especial nos bairros próximos ao centro, com elevada concentração de atividade econômica a que deve ser estimulado é o aumento da densidade construtiva e habitacional, ou seja, o incremento do uso residencial. De modo inverso, nas áreas periféricas o que se deseja é não somente a mudança do padrão de densidade, mas o incremento das atividades produtivas, de modo a estimular o desenvolvimento de centralidades existentes e a criação de novas centralidades.

Enfim, o que se quer demonstrar, é a necessidade de criar centralidades na Zona Leste, verdadeiros pólos de incremento à oferta de empregos na região, que criem condições para o seu desenvolvimento econômico e social. Tais centralidades não podem se resumir a centralidades lineares, até porque isto, por si só, não cumpria o objetivo de aproximar os empregos da residência. A cidade já possui, e necessita, nas áreas periféricas, qualificar as centralidades existentes, e estimular a criação de novas centralidades. Contudo, como vimos, a capacidade de desenvolvimento dessas áreas pode estar limitada pela forma homogênea como o plano tratou as diferentes centralidades incluídas nessa Macrârea.

No caso mais específico da subprefeitura da Mooca, zona de transição entre o centro da cidade de São Paulo e a região leste, concentrando ainda estoque de terra e potencial econômico, ela pode ser importante espaço para atração de investimentos, gerando novas oportunidades de emprego mais próximo da população da região. Isto por razões que se seguem:

1. Boa localização e acesso tanto em direção ao centro expandido, quanto em direção aos demais bairros da Zona Leste.
2. Proximidade e facilidade de acesso ao Aeroporto de Guarulhos.

Demandada importante por serviços e comércio pela população local e do entorno, indicada pelo rápido engatamento do potencial constitutivo para este uso, infelizmente uma falha do PDU anterior. Em outras palavras, neste anel na Zona Leste que tangencia o centro expandido já existe demanda constituída para novas atividades. Atualmente, contudo, elas estão bloqueadas seja pela falta de uma estratégia de desenvolvimento que aforce o conjunto da Região Leste e suas partes de forma mais articulada, ou ainda, por uma série de limitações regulatórias que infelizmente

acabam por reproduzir o processo de segregação. Um olhar sobre as Macrozonas e Macroáreas da ZL indica que, excluído o eixo Jacu-Pêssego e o anel a que se torna nos referimos, os demais escângos estão limitados ao ponto de vista da atividade econômica por restrições ambientais, pela amplitude das ZEIS ou polos limites da infraestrutura existente.

Neste aspecto, as sugestões que desenvolvemos na última parte têm como objetivo preencher algumas lacunas que encontramos na atual proposta de revisão do PDL, de modo a efetivamente permitir que o potencial de regiões como a do Tatuzá e Mooca seja mais plenamente realizado. Por outro lado, algumas questões mais gerais que afetam diversas dinâmicas urbanas (limitação de vagas nos eixos, coeficiente máximo = 2, entre outros), inclusive a da ZL serão também abordadas, pois podem implicar entaves a empreendimentos comerciais e de serviços na região.

A/C Adv. Trípoli, Advogados



Ao
Exmo. Sr. Vereador Nabil Bonukî
Relator da Comissão de Política Urbana da
Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 10 de fevereiro de 2014

PROTOCOLO

Entregue nesta data o seguinte documento:

- Memorial Técnico Justificativo de reenquadramento do imóvel sítio à Rua Penaforte Mendes, 132 a 186 – Consolação, São Paulo.

Data : 10 / 02 / 14

Recebido por :

Mariaem Garsé Fonseca
(nome por extenso)

Ao
Exmo. Sr. Vereador Nabil Bonduki
Relator da Comissão de Política Urbana da
Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 10 de fevereiro de 2014

Ref: PL 688/13 - Revisão do Plano Diretor de São Paulo (Lei 13430/02)

**Revisão do enquadramento do imóvel sito à Rua Penaforte Mendes, 132 a 186-
Via coletora - Consolação / SP**

Prezados Senhor

Vimos pela presente apresentar-lhes o **Memorial Técnico Justificativo** demonstrando a real caracterização do imóvel em epígrafe, de propriedade da **PORTO SEGUR** - CIA DE SEGUROS GERIAS, CNPJ nº 61.198.164/0001-60, conforme as matrículas de propriedade e IPTU's correspondentes anexos, totalmente regularizado (ver alvarás, licenças, e autos de vistoria AVS e AVCB), hoje utilizado como edifício de escritórios, oficina de manutenção, guarda de materiais e serviços gerais da empresa.

Como se já não bastasse os motivos acima, que descharacterizam a propriedade como improdutiva e passível de uma classificação de ZEIS, o imóvel é ainda objeto do Processo nº 2013-0.210.777-8, protocolado junto a SEL-PMSP em 26/07/2013, em tramitação atualmente no SEL/SERVIN-1 desde 07/02/2014 (ver anexo), referente ao projeto de construção de um edifício de uso nR, destinado especialmente a um "call center", atividade esta reconhecidamente como um grande gerador de empregos.





PORTO
SEGURO

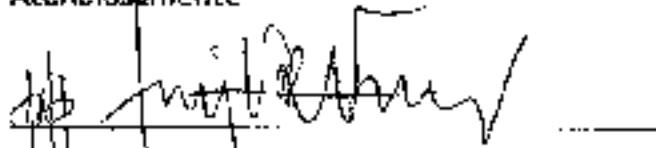
Os imóveis em questão, hoje pela legislação vigente e especialmente a Lei 13885/04, localizam-se na SE-2CPb-05, que admite além do potencial Cmáx = 4, com TO= 0,70, os usos nR1 e nR2, propícios ao pleito requerido no processo protocolado com o pedido de construção nova já citado.

As fotos anexas ilustram bem a situação atual e mostram claramente a qualidade da ocupação das edificações existentes.

Desta forma, considerando as ponderações acima, solicitamos que seja incluída na revisão do PL 688/13, ou o respectivo substitutivo, a cargo de vossa relatoria a ser encaminhado proximamente à Câmara, a reclassificação dos imóveis supra referidos.

Sem mais para o momento, subscrivemo-nos

Atenciosamente



PORTO SEGURO - CIA DE SEGUROS GERAIS

Anexos: Matrículas nº 181.881, 181.882 e IPTU's dos imóveis envolvidos.

Auto de Regularização e Alvará de Aprovação e Execução de Reforma, AVS e AVCB da edificação existente.

Protocolo e Situação do processo (SIMPROC) atual

Quadro 04 do Livro IX PRe-SE / Características de Aproveitamento, Dimensionamento e Ocupação dos lotes.

Mapa 4 : Zoneamento atual e da ZEIS do PL 688.

Imagens aéreas

Fotos do local



4º Oficial de Registro de Imóveis da Capital

Maria Rosa Sottano Constantino dos Santos

Certifica a pedido de pessoa interessada que zelando os finos deste

Registro a seu cargo, deles consta:



1260348

LIVRO N° 2 - REGISTRO
GERAL

Volume - Flora

181.881

01

4º OFICIAL DE REGISTRO DE IMÓVEIS
de São Paulo

São Paulo, 28 de dezembro de 2011.

IMÓVEL: PRÉDIO e seu respectivo terreno, situados na Rua Dr. Penaforte Mendes nº 166, no 17º Subdistrito - Bela Vista, medindo o terreno 6,54m de frente para a referida rua, por 31m da fachada nos fundos, de ambos os lados, e 6,54m nos fundos, encerrando a área total de 202,74m², confrontando de encontro da rua vizia para o imóvel, do lado direito com o prédio nº 160 da Rua Dr. Penaforte Mendes, do lado esquerdo e nos fundos com o imóvel loteado pelo nº 186 da mesma rua.

CONTRIBUINTE: 010.033.0032-3

PROPRIETÁRIO: PASCHOAL CASTELLO JÚNIOR, brasileiro, do comércio, RG nº 486.501-5SP/SP, CPF/MF nº 005.409.868-87, casado pelo regime da comunhão universal de bens, em 19 de setembro de 1938, com SILVIA DE MAGALHÃES CASTELLO, brasileira, do lar, RG nº 650.020-SSP/SP, CPF/MF nº 875.707.948-87, domiciliada nesta Capital, na Rua Silvia nº 155, casa 01.

REGISTRO ANTERIOR: Transcrição nº 29.584, feita em 14 de novembro de 1945, neste Registro.

*Carla Sotano C. dos Santos
Assistente de Ofício*

R.01/

Data: 28/DEZEMBRO/2011

PROT. 445.046

Por Fórum de Partilha de 27 de maio de 1982, editado em 11 de julho de 1988, pelo Ofício e Juiz da 7ª Vara da Família e Sucessões do Foro Central desta Capital, extrato do processo nº 924/74 de inventário dos bens deixados por PASCHOAL CASTELLO JÚNIOR, CPF/MF nº 005.409.868-87 (falecido em 09 de julho de 1974, no casado civil de casado pelo regime da comunhão de bens, antes da Lei nº 6.313/77, com Silvia de Magalhães Castello), verifica-se que conforme sentença proferida em 28 de abril de 1982, transitada em julgado, o imóvel desta matrícula, avaliado em Cr\$97.363,00, foi vendido para ROMILDA CASTELLO, brasileira, solteira, do lar, RG nº 2.645.962-SSP/SP, LIP/AD nº 560.912.308-91, domiciliada nesta Capital, na Rua Penaforte Mendes nº 160, Bela Vista.

*Carla Sotano C. dos Santos
Assistente de Ofício*

continua na verso

matrícula
181.081

lote
01

Av.02/

Data: 15/JUNHO/2012

PROT. 453.947

Verifica-se o nome correto de **ROMILDA CASTIELLO**, conforme prova a certidão de casamento expedida pelo Oficial de Registro Civil das Pessoas Naturais e Tabelião de Notas do 30º Subdistrito - Ibirapuera, desta Capital, por escritura de 18 de maio de 2012, referida no R.04.

Carmo Batista C. dos Santos
Substituto Oficial

Av.03/

Data: 15/JUNHO/2012

PROT. 453.947

Por escritura de 18 de maio de 2012, referida no R.04, verifica-se o casamento de **ROMILDA CASTIELLO** com **FERNANDO AUGUSTO DOS SANTOS**, português, comerciante, RNE nº W-210.510-Z, CPP/MF nº 836 366.648-00, realizado em 08 de abril de 1976, pelo regime da comunhão parcial de bens, passando a correrão a assinar **ROMILDA CASTIELLO DOS SANTOS**, conforme prova a certidão de casamento expedida pelo Oficial de Registro Civil das Pessoas Naturais e Tabelião de Notas do 30º Subdistrito - Ibirapuera, dessa Capital.

Carmo Batista C. dos Santos
Substituto Oficial

R.04/

Data: 15/JUNHO/2012

PROT. 453.947

Por escritura de 18 de maio de 2012, de notas do 14º Tabelião área Capital, livro nº 3.630, fls. 133/138, **ROMILDA CASTIELLO DOS SANTOS** ou **ROMILDA CASTIELLO DOS SANTOS** com a autorização de seu marido **FERNANDO AUGUSTO DOS SANTOS**, já qualificados, sendo ele representado por Romilda Castello dos Santos, CPF/MF nº 560.912.308-91, nos termos da procuração mencionada no título, transmitiu por venda a PORTO SEGURO - COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, CNPJ nº 61.198.164/0001-60, com sede nesta Capital, na Avenida Rio Branco, 1485/9, Campos Elíseos, o imóvel desta matrícula pelo valor de R\$1.500.000,00.

Carmo Batista C. dos Santos
Substituto Oficial

O ato acima é o único registrado nesta matrícula.

Encolhimento..... 23,13
Estado..... 6,57
Munic. 4,87
Impresso Brasil.... 1,22
Total de Encol... 1,22
TOTAL..... 37,80
Reservatório de Gás 119/2013

CERTIDÃO EXPEDIDA NO DIA 19/05/2013
Para levanta de estatística, esta certidão é válida
por 30 dias (MSCEUSP, XIV, 13.ºº).

CERTIDÃO, dos termos do art. 19, §1º,
da Lei Federal nº 9013, de
31/12/1995, que «constante à data do
recepção/constatação de levantou teor da Imo
referido, relativo a circunstâncias do
imóvel com respeito às ALIENACÕES,
FÍNANCIAIS e/ou RENOTAÇÕES entre
os dias de 19/04/2013/

Lúcio Vitor F. Lima / Leandro H. de Oliveira
escrevendo sob risco de processo judicial

CERTIDÃO
de que o presente objeto
constitui ação de R\$ 10.
000,00 de Lei 6.015/1973, a que constante a data do
recepção anterior a abertura da matrícula, feito no dia 10
de maio de 2013, no TABELIÃO DE FÁTIMA DE PAULA, XX
da 25ª Zona, a quem o TABELIÃO DE FÁTIMA DE PAULA
transmitiu o documento, o qual é o PRESTAMO DA CORTEZONIA SCAR
que deve ser pago ao PRESTAMO DA CORTEZONIA SCAR
na quantia de R\$ 11.115,50 que abrange de
o Ramo 4º de Capital da XX da Nossa de Senhora de
Nazária (Carteiro da Capital).



4º Oficial de Registro de Imóveis da Capital

Maria Rosa Sottano Constantino dos Santos.

Certifica o pedido de pessoa interessada que revendo os livros deste

Registro a seu cargo, deles consta:

1260848

LIVRO N° 2 - REGISTRO
GERAL

matriarca

181.882

titular

01

4º OFICIAL DE REGISTRO DE IMÓVEIS
de São Paulo

São Paulo, 28 de dezembro de 2011.

IMÓVEL: PRÉDIO e seu respectivo terreno, situados na Rua Dr. Penaforte Mendes nº 160, no 17º Subdistrito - Bela Vista, medindo o terreno 7,66m de frente para a referida rua, por 31m da frente aos fundos, de ambos os lados, e 7,66m nos fundos, encerrando à área total de 237,46m², confrontando de quem de sua volta para o imóvel, do lado direito, parte com o prédio nº 150 e parte com o imóvel nº 186, do lado esquerdo, com o prédio nº 166, e nos fundos ainda com o mencionado imóvel nº 186, todos lancesados pela Rua Dr. Penaforte Mendes.

CONTRIBUINTE: 010.085.0033-3

PROPRIETÁRIO: PASCHOAL CASTELLO JÚNIOR, brasileiro, do sexo masculino, RG nº 486.301-SSP/SP, CPF/MF nº 305.409.868-87, casado pelo regime da comunhão universal de bens, em 19 de fevereiro de 1918, com SILVIA DE MACALHÃES CASTELLO, brasileira, do sexo feminino, RG nº 650.020-SSP/SP, CPF/MF nº 875.703.948-87, domiciliada nesta Capital, na Rua Silvia nº 155, esqº 01.

REGISTRO ANTERIOR: Transcrição nº 29.584, folha em 14 de novembro de 1945, neste Registro.

Cecília Sottano C. dos Santos
Substituta da Oficina

3.017

Data: 28/DEZEMBRO/2011

PROT. 445.346

Por Formal de Partilha de 27 de maio de 1982, editado em 11 de julho de 1988, pelo Ofício e Juiz da 2ª Vara da Família e Sucessões do Fórum Central desta Capital, extruído do processo nº 9247/4 de inventário dos bens deixados por PASCHOAL CASTELLO JÚNIOR, CPF/MF nº 005.409.868-87 (fechado em 09 de julho de 1974, no estado civil de casado pelo regime da comunhão de bens, antes da Lei nº 6.515/77, com Silvia de Magalhães Castello), verifica-se que conforme sentença proferida em 28 de abril de 1982, transitada em julgado, o imóvel deste matriarca, avaliado em Cr\$117.250,00, foi arrematado para a viúva moçoila SILVIA DE MAGALHÃES CASTELLO, brasileira, do sexo feminino, RG nº 650.020-SSP/SP, CPF/MF nº 875.703.948-87, domiciliada nesta Capital, na Rua Penaforte Mendes nº 160, Bela Vista.

Cecília Sottano C. dos Santos
Substituta da Oficina

continua no verso

181.882

01

R.029

Data: 05/06/2012

PROT. 453.948

Por escritura de 18 de maio de 2012, de notas do 14º Tabelião desta Capital, livro nº 3.630, fol. 129/132, SYLVIA DE MAGALHÃES CASTELLO ou SILVIA DE MAGALHÃES CASTELLO, já qualificada, transmitiu por venda a PORTO SEGURO - COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, CNPJ nº 61.158.164/0001-60, com sede nesta Capital, na Avenida Rio Branco, 1485/9, Campos EMbaos, o imóvel de que matrícula pelo valor de R\$1.500.000,00. Cadastralmente nº 010 035.0033-1.

Garcia Jardim & Jef Santos
Estadunidense Oficial

O ato acima é o último praticado nesta matrícula

CERTIDÃO

Certifico e dou fé de que a presente cópia é reprodução autêntica da feita à que se refere art. 19, § 1º da Lei 9.019/73 e, dela constante, a data do registro anterior à abertura da matrícula, feito há mais de 20 (vinte) anos. É CERTÍDÃO DE FILIAÇÃO VINICIUS MARIA (Provimento 2383 da Colégio de Conselheiros da Justiça, publicado no DUE de 11.11.93, que alterou o item 47 do Capítulo XII das Normas de Serviço da magistratura Cárregos).

Sociedades.....	21,15
Itaú	6,57
Carrefour	4,37
Bradesco CDB	1,27
Bradesco Turismo	1,22
TOTAL.....	37,01
Recebimento na Guia: 1992015	

CERTIFICA, nos termos do art. 19, § 1º, da Lei Federal nº 9015, de 31/12/1995, que a presente é cópia reproduzida de ato de feito do Imóvel referido, refletindo a situação jurídica do Imóvel com respeito às ALIENAÇÕES, ÔNUS REAIS e PRENOTAÇÕES até a data de 19/06/2013.

CERTIDÃO EXPEDIDA NO DIA 19/06/2013
Este documento é esboçado, sua certidão é válida
por 30 dias (NSC/ISP, XIV, 12, Vº).

Luzmara de F. Millo / Leonardo H. de Oliveira
Assessores ao tabelião, estavam autorizados

**Prefeitura do Município de São Paulo**Secretaria Municipal de Finanças
Departamento de Arrecadação e Cobrança**Certidão de Dados Cadastrais do Imóvel - IPTU**

Cadastro do Imóvel	:	010.035.0033-1
Nome do(s) contribuinte(s)	:	PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS CERAS
CPF/CNPJ	:	51.150.104/0001-60
Lote/parcela	:	R DR VENASCENSE MENDES , 160
CEP	:	01505-010
Código	:	16000-0
Área do Terreno (m²)	:	217
Terreiro(m)	:	7,75
Fração Herd	:	1,0000
Área Construída (m²)	:	140
Ano da Construção	:	1944
Base de Cálculo do IPTU (R\$)	:	396.645,00
Uso do Imóvel	:	30 - RESIDÊNCIA
Data de Emissão	:	10/10/2013

Ressalvado o direito de a Fazenda Pública do Município de São Paulo atualizar qualquer elemento que venha a ser apurado ou que se verifique a qualquer tempo, inclusive em relação ao período abrangido por esta certidão, a Secretaria Municipal de Finanças **CERTIFICA** que os dados cadastrais acima foram utilizados no cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano do Imóvel em 2013.

Certidão expedida via Internet com base na Portaria SF nº 008/2004, de 28 de Janeiro de 2004.

A autenticidade desta certidão poderá ser confirmada na página da Secretaria Municipal de Finanças (<http://www.prefeitura.sp.gov.br>).



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Finanças
Departamento de Arrecadação e Cobrança

Certidão de Dados Cadastrais do Imóvel - IPTU

Cadastro do Imóvel	010.036.8033-9
Nome do(s) contribuinte(s)	PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS CERAJC
ENPJ/FPF	61.198.164/0001-50
Local do Imóvel	R DR PEREIRAS MENDES, 166
CEP	04308-010
Endereço	36044-0
Área do Terreno (m²)	185
Terreno (m)	14,00
Fração Ideal	5.000
Área Construída (m²)	120
Area da Construção	120
Base de Cálculo do IPTU (R\$)	325.317,00
Uso do Imóvel	31 - ESTAÇAO OU CONSULTORIO NAO EM CONDOMINIO
Data de emissão	10/10/2013

Ressalvado o direito ne a Fazenda Pública do Município de São Paulo atualizar quaisquer elementos que venham a ser autorizados ou que se verifiquem a qualquer tempo, inclusive em relação ao período abrangido por esta certidão, a Secretaria Municipal de Finanças CERTIFICA que os dados cadastrais acima foram utilizados no cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano do imóvel em 2013.

Certidão expedida via Internet, com base na Portaria SF nº 006/2004, de 28 de Janeiro de 2004.

A autenticidade desta certidão poderá ser confirmada na página da Secretaria Municipal de Finanças (<http://www.prefeitura.sp.gov.br>).



Prefeitura do Município de São Paulo
 Secretaria Municipal de Finanças
 Departamento de Arrecadação e Cobrança

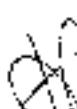
Certidão de Dados Cadastrais do Imóvel - IPTU

Cadastro do Imóvel	:	010.035-2349-B
Nome do(s) contribuinte(s)	:	PERFIL SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS
CPF/CNPJ	:	61.194.116/0001-60
Local do Imóvel	:	R. DR PENAFORTE MENDONÇA, 132 186
CEP	:	01300-030
Endereço	:	16041-0
Área do Terreno (m²)	:	3.989
Altura (m)	:	59,30
Fração Ideal	:	1.0000
Área Construída (m²)	:	4.120
Area de Construção	:	1.985
Base de Cálculo do IPTU (R\$)	:	7.148.616,00
Nº do Imóvel	:	64 - OFICINA/POSTO DE SERVIÇO, COM UTILIZAÇÃO MULTIPLO
Data de Emissão	:	23/09/2013

Ressalvado o direito de a Fazenda Pública do Município de São Paulo atualizar quaisquer elementos que venham a ser apurados ou que se verifiquem a qualquer tempo, inclusive em relação ao período abrangido por esta certidão, a Secretaria Municipal de Finanças **CERTIFICA** que os dados cadastrais acima foram utilizados no cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano do imóvel em 2013.

Certidão expedida **via Internet** com base na Portaria SF nº 008/2004, de 28 de Janeiro de 2004.

A autenticidade desta certidão poderá ser confirmada na página da Secretaria Municipal de Finanças (<http://www.prefeitura.sp.gov.br>).



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO

DOCUMENTO:

013-00001-AUTODESREGULARIZACAO

Nº FOLHA:

NOME DO PROPRIETÁRIO:

PROJETO - SEBUREU CITA DE SEBUREU

DATA DE PUBLICAÇÃO:

ENDEREÇO DO IMÓVEL:

RUA DA VILA 1000

CEP 01301-000 - CANTO DO PRAIAZINHO

ESTADO: SÃO PAULO

MUNICÍPIO: SÃO PAULO

ZONA DE RISCO:

MESMO NIVEL

DESCRIÇÃO:

O APADOM-2 EXPIDE O PRESENTE AUSO DE REGULARIZAÇÃO, PARA A ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO - 4119,49 M², ÁREA A REGULARIZAR - 5,56 M², ÁREA EXISTENTE ANTERIOR - 1109,92 M², NÚMERO DE PAVIMENTOS - 3, ÁREA DE TERRENO REAL - 4007,95 M², ESPAÇAMENTO - 3010,43 M².

CUM 59,30 RI DE TESTABA PRINCIPAL FRENTE PARA A R. DOUTOR JOSÉ MACHADO VENDEZ.

USO DO IMÓVEL:

- USOS NÃO RESIDENCIAIS COMPATÍVEIS: - SERVIÇOS PROFISSIONAIS.
- USOS NÃO RESIDENCIAIS TOLERADOS: LOJINHAS.

ZONAMENTO ATUAL: ZOP-B/005

CLASSE TERRITORIAL: VIA 04 - CULEBORA

AMPARO LEGAL:

1) LEI 8.130/73 COMBINADA COM A 1531-93/00/04 E E.E.I. 31.228/92.

REBALVOS:

- 1) DEVEM-SE OBSERVAR OS PARÂMETROS DE INCOMODIDADE DO QUADRO N. 02/C ANEXO A PLATE III DA LEI 1531-93/00/04.
- 2) POR OCASIÃO DO PEDIDO DE AUSTO DE LICENÇA DE FUNCIONAMENTO, DEVERÁ SER APRESENTADO CONTRATO DE LOCACAO DE TREZE (13) VAGAS EM OUTRO IMÓVEL DISTINTO NO MONTANTE 200 MPTO DO LOCAL, NOS TERMOS DO ART. 217, I, APENAS, C. PB. LEI 23.885/04.

NOTAS:

- 1) O PRESENTE DOCUMENTO RATTÉ-SE EXCLUSIVAMENTE A LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DEVIDO ALIANA, SESEM OBSERVADAS AS LEGISLAÇÕES ESTADUAL E FEDERAL, PERTINENTES.
- 2) ÁREA REGULAR DEMOLIDA REFERIA A CORRIDA DE 1.1.91 E 482,42 M².

REGISTRAÇÃO:

013-00001-AUTODESREGULARIZACAO

PROCESSO: 2017-0202963-3 EMISSÃO: 16/11/2017



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO E DESENVOLVIMENTO URBANO

CONTRIBUINTE

01000523498

NÚMERO

00027.1033-00

DATA DE PUBLICAÇÃO

16/04/2007

DOCUMENTO

049-0 ALVARÁ DE APROVAÇÃO E EXECUÇÃO DE REFORMA

NOME DO PROPRIETÁRIO

PROPRIÉTARIO: LIMA DO MERCOS GERAES

ENDEREÇO DO IMÓVEL

CEP/LOGRADOURO:

36064-0 R. DOUTOR PENA FONTE MENDES

NÚMERO

00132

COMPLEMENTO/NUMERO

BL

AR DO IMÓVEL: SE

ZONA DE USO

74-029

CATEGORIA DE USO

52.1 52.8



O DIRETOR DE APROVAÇÃO ESPEDE O PRESENTE ALVARÁ DE APROVAÇÃO E EXECUÇÃO DE ALVARÁ.

USO DO IMÓVEL:

ESTABELECIMENTO - SERVIÇOS DE COMERCIOS E NEGÓCIOS, SERVIÇOS DE OFICINAS,

SEM REFERENCIA DE ÁREA E COM MUDANÇA DE USO

ÁREA DE TERRENO: REAL	-	4000,000 M ²	LIVEL/USO: -	2930,33 M ²
ÁREA EXISTENTE	-	4762,04 M ²		
ÁREA A DEMINUIR/DIRIGIR	-	312,89 M ²		
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	-	4449,15 M ²		

DOM: 3 PREDIO: 001 ANDAR/ES: 00 PT/PT/PT/ES: 00 ESCRITÓRIO
ADMINISTRATIVO/OFICINA

AUTOR E PESS. TECNICA:

MONALDO UCANA

CREA: 5001721676

RESALVAS:

1. PUX UCANA JU. PEQUENO DO CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DEVERÁ SER APRESENTADO O ATESTADO DE MEDIÇÃO FINAL DO CORPO DE ENGENHEIROS.
2. DEVERÁ CONSTAR DO CERTIFICADO DE CONCLUSÃO A SEGUNDA MUSALVA: "NÃO SERÁ MELHORADA A CADA EXERTO, A LICENÇA DE FUNCIONAMENTO DO ESTABELECIMENTO SERÁ A APRESENTAÇÃO DO COMPROVANTE DE LOCAÇÃO DAS VAGAS PARA AUTOMÓVEIS DESCRIÇÃO, COM PRATO DE FERRO/MOD. TIPO MÉDIO DE ANO, NOS TERMOS DO PARAGRAFO UNICO DO ARTIGO 04 DA LEI 8.001/78".
3. PUX UCANA JU. PEQUENO DO CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DEVERÁ EFETUAR ASENTAR, COMPROMISSO DE LOCAÇÃO DAS VAGAS PARA AUTOMÓVEIS DESCRIÇÃO, COM PRATO DE FERRO/MOD. TIPO MÉDIO DE ANO, NOS TERMOS DO PARAGRAFO UNICO DO ARTIGO 04 DA LEI 8.001/78.
4. MONALDO UCANA CONCEDIDO O CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DA ADOCTRINA ATENDER INTEGRALMENTE OS NORMAS DE INSTALAÇÃO DE GÁS COMBUSTÍVEL, QUE LHE FOREM APLICAVELAS, CONFORME INSTRUTOS NOS EFEITOS 2470.1457 DE 07/10/97 E 2701.1/98 DE 20/09/98.
5. QUIMERO DE UCANA: 001

REQUINTARIO

01000523498-001

PROFESSOR: EDUARDO VIEIRA

DATA: 09/04/

EBC

ASSINANTE: 01/04/07

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SEU. PESQUISAS DA REGISTRAÇÃO DE IMÓVEIS - SP-001

CONTRIBUINTE

-10003523498

DOCUMENTO

LIVRO

Nº 01 - 27 VERSÃO DO DOCUMENTO DE PROPRIEDADE DE FORTALEZA

2012 10088-00

NOME DO PROPRIETÁRIO

DATA DE PUBLICAÇÃO

PORTO SEGURO CLA DE CONSULTOR CLAUDIO

16/09/2012

REGISTRO DE MOVEL

CÓDIGO

NÚMERO

16044-0 2 DOUTOR PENA FORTE MENDES

00138

COMPLEMENTO/RAMO

CEP

186

AR DO IMÓVEL 86

CLASSE DE USO

ZI-0223

CATEGORIA DE USO

S2.1 S2.0

DESCRIÇÃO

NOTAS:

1) O PRESENTE DOCUMENTO REFERE-SE EXCLUSIVAMENTE À PROPRIEDADE MUNICIPAL DEVENDO AINDA, SEREM OBSERVADAS AS LEGISLAÇÕES MUNICIPAL E FEDERATIVA, PERTINENTES.



EXCEPCIONAL

-10003523498-001

PROBLEMA: NÚMERO DE LIVRO DESCONHECIDO

SERV.

10088-00

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA DA HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO

CONTRIBUINTE

01003523498

DOCUMENTO

009-0-01 AUTO DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA

ANÚNCIO

2002/39374-00

NOME DO PROPRIETÁRIO

PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS

DATA DE PUBLICAÇÃO

30/10/2002

ENDERECO DO IMÓVEL

CÓDIGO NOME

16044-0 R. DOUTOR PENA FORTE MENDES

NÚMERO

COMPLEMENTO BAIRRO

186 CONSOLAÇÃO

CEP

SP DO IMÓVEL: SE 01308-010

ÁREA DO USO

24.029

CATEGORIA DE USO

92.1 92.1 92.9

DESCRIÇÃO

O DIRETOR DE CONTRIB-1 EXPIDE O PRESENTE AUTO DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA PARA PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, COM ÁREA CONSTRUTIVA DE 4742,96 M², COM 3 PAVIMENTOS, PARA A ATIVIDADE DE ESCRITÓRIO DE: AUDITORES, PERITOS E AVALIADORES, ESTACIONAMENTO, CENTRO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS.

USO DO IMÓVEL:

ESPECIALIZADO EM SERVIÇOS DE ESCRITÓRIO E NEGÓCIOS, SERVIÇOS DE ALQUILER, DISTRIBUIÇÃO E GUARDA DE BENS MOVEIS, GARAGENS PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE.

AMPARO LEGAL:

1) LEI 21.228/92 REGULAMENTADA PELO DECRETO 32.329/92.

RESSALVAS:

1) O PRESENTE AUTO DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA FOI EXPEDIDO MERTANTE APRESENTAÇÕES DE DECLARAÇÕES E DOCUMENTOS QUE ATESTAM A SEGURANÇA DO USO DA EDIFICAÇÃO.

NOTAS:

- 1) DEVE SER ATTIXADO NO ACESSO PRINCIPAL DA EDIFICAÇÃO, EM POSICAO VISIVEL PARA O PÚBLICO.
- 2) ESTE DOCUMENTO PERDERA SUA VALIDADE COMO COMPROVANTE DO ATENDIMENTO AS NORMAS DE LEGILDADE DE SEGURANÇA DE USO, CASO HAJA ALTERAÇÕES FRENTE AO PROJETO ACEITO OU NO USO/ATIVIDADE DA EDIFICAÇÃO.
- 3) OS RESPONSAVEIS LEGAIS PELA EDIFICAÇÃO RESPONDEM PELA MANTENÇÃO DA EFICIÊNCIA DO SISTEMA DE SEGURANÇA EXISTENTE, CONFORME DECRETO MUNICIPAL NÚMERO 32.963 DE 15 DE JANEIRO DE 1993.
- 4) ESTE DOCUMENTO REFERE-SE APENAS AO PROJETO DE SISTEMA DE SEGURANÇA DO IMÓVEL, NÃO SENDO VÁLIDO PARA COMPROVAR A REGULARIDADE DA EDIFICAÇÃO QUANTO AS CONDIÇÕES EDILÍCIAS E DE USO.
- 5) ESTE DOCUMENTO NÃO RECONHECE O DIREITO AO USO OU REGULARIDADE DA EDIFICAÇÃO, NA ZONA EM QUE SE SITUA.



REQUERIMENTO

01003523498-002

PROCESSO: 2002-0174432-1 EMISSÃO: 11/11/2002/01/01



POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

CORPO DE BOMBEIROS

AUTO DE VISTORIA DO CORPO DE BOMBEIROS

Nº 679275

O CORPO DE BOMBEIROS CIENTIFICA QUE A EDIFICAÇÃO OU ÁREA DE RISCO, CITADA ABAIXO, POSSUI AS MEDIDAS DE SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO PREVISTAS NO DECRETO ESTADUAL Nº 46.076/01.

Nº PROCESSO 1842/2002	Nº VISTORIA: 1266/2009
Endereço: Rua Dr. Penaforte Mendes 132/186	
Bairro: Consolação	Município: São Paulo
Ocupação: Escritórios / Oficinas	
Proprietário: Porto Seguro/Gia de Seguros Gerais	
Resp. pelo uso:	Porto Seguro/Gia de Seguros Gerais
Resp. Técnico:	Mei Gatti de Godoy Pereira
CREA 5062267416	CPF 044.026.2
Área Total: 4.099,61 m ²	Área Apurada: 4.099,61 m ²
Vistoriante: Sub-Ten-RM Santiago	
Válida até: 16/07/2012	
Observações:	

INDA BENEFICIADA DO ANEXO DE VISTORIA SOLICITADA NOVA VISTORIA AO CORPO DE BOMBEIROS

São Paulo

22

de Julho

2008

VERIFICAMENTO DE CONFORMIDADE ÀS MEDIDAS DE SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO	VERIFICAMENTO DE CONFORMIDADE ÀS MEDIDAS DE SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO
---	---

Q.D.S.: CONSTATANDO AS IRREGULARIDADES NAS MEDIDAS DE SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO, PREVISTAS NO DECRETO ESTADUAL Nº 46.076/01, O CORPO DE BOMBEIROS DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO FARÁ ÁVIA.

SISTEMA MUNICIPAL DE PROCESSOS
PROTÓCOLO DE ATUAÇÃO

NUMERO DO PROCESSO

* 2013 - 0.210.772 - 8 *

DADOS DO PROCESSO

ASSUNTO: 041-001
SIGACOM

SQL/INCRÁ - 3001063523498 1 REQ -

CÓDIGO DE OBRAS E EDIFICAÇÕES

MOTIVO: ALVARÁ DE APROVAÇÃO E SMC DE EDIFICAÇÃO NOVA

AUTUADO POR: 60-68-70-320 - SEL/SSAP-32

EM: 26/07/2013

DADOS DO INTERESSADO

CGC: 61.198.164/0143-09

NOME: PORTO SEGURD CIA. EX SEGUROS GERAIS

ENDERECO: R DOUTOR PERNAMBUCANO 112

BARRA: CONSOLIDAÇÃO

ENDEREÇO ELECTRÔNICO :NARICOMASSEPLAN.COM

! LOCALIZE SEU PROCESSO

! NA INTERNET: www.prefeitura.sp.gov.br/processos

! OU PELA CENTRAL DE ATENDIMENTO 156

-----*

2013

2013



Processos

Início - Serviços / Planejamento - Processos



PREFEITURA DE
SÃO PAULO

PLANEJAMENTO,
ORÇAMENTO E BUDGET

LEI ORÇAMENTÁRIA

DIÁRIO OFICIAL

DESENVOLVIMENTO, VISTAS E
COPIAS DE PROCESSOS

PERGUNTAS FREQUENTES

GLOSSÁRIO



SIMPROC

www.simpoc.sp.gov.br

Disponível nas versões PDF e XML

Processo: 2013-0.210.777-8

LOCALIZAÇÃO

Dicas e sugestões

Prevenir o extravio ou atraso em
seus processos

Unidades SIS/SERVIÇOS-1
01/01/2014 TECNICA DE EFETUACAO DE SERVICOS

Data: .../.../2014

SAC

EM TRANSITO PARA SIS/SERVIÇOS 09/02/2014

Faça sua solicitação

Endereços Rua Olavo Sette, 470

Bairro: ...

Telefone: 3202-7735

Período:

Atendimento dia: ...

SPONSOR

Selarino



Situação:

Empenhado

Contratado

SITUAÇÃO

Data:

09/02

SUBSTÂNCIAIS

Selarino



Vencimento:

OUTROS DADOS

Selarino



Assunto: COLETO DE OBRA E LOCAÇÃO

Motivo da Autuação:

ANEXO DE APROVAÇÃO E EXO DE EDIFÍCIO NUA NUA

encerrado/aberto/pendente dia: 01/02/2014

DADOS DO PROCESSO

Outro:

ASSUNTOS SOLICITADOS

Nova Pesquisa

- + Preferencialmente novo |
- + Expediente |
- + Consulta Eletrônica |
- + Mês Referência: Fevereiro de 2014

Copyright: EspaçoCidadão - Fone: 0800-11-962

CARACTERÍSTICAS DE APROVECHAMIENTO, DIMENSIONAMIENTO E OCUPACIONES LOTE

संगीत विज्ञान

Digitized by srujanika@gmail.com

THE JOURNAL OF CLIMATE

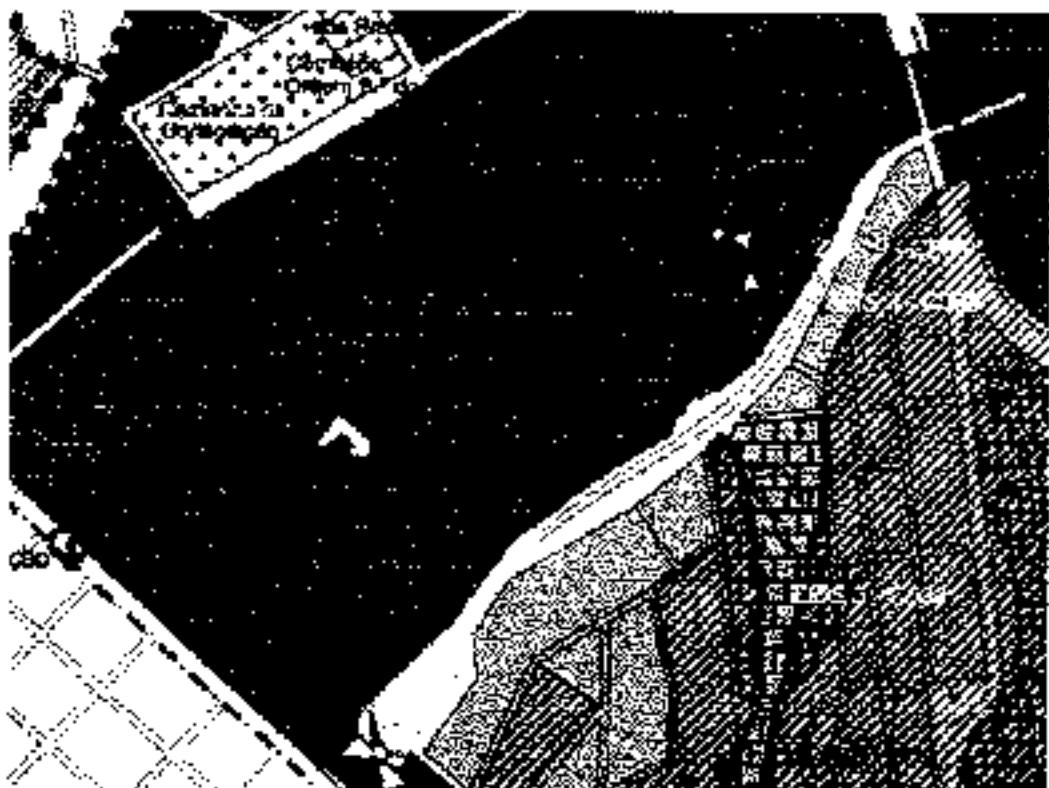
THE JOURNAL OF CLIMATE VOL. 17, NO. 10, OCTOBER 2004

THE JOURNAL OF CLIMATE

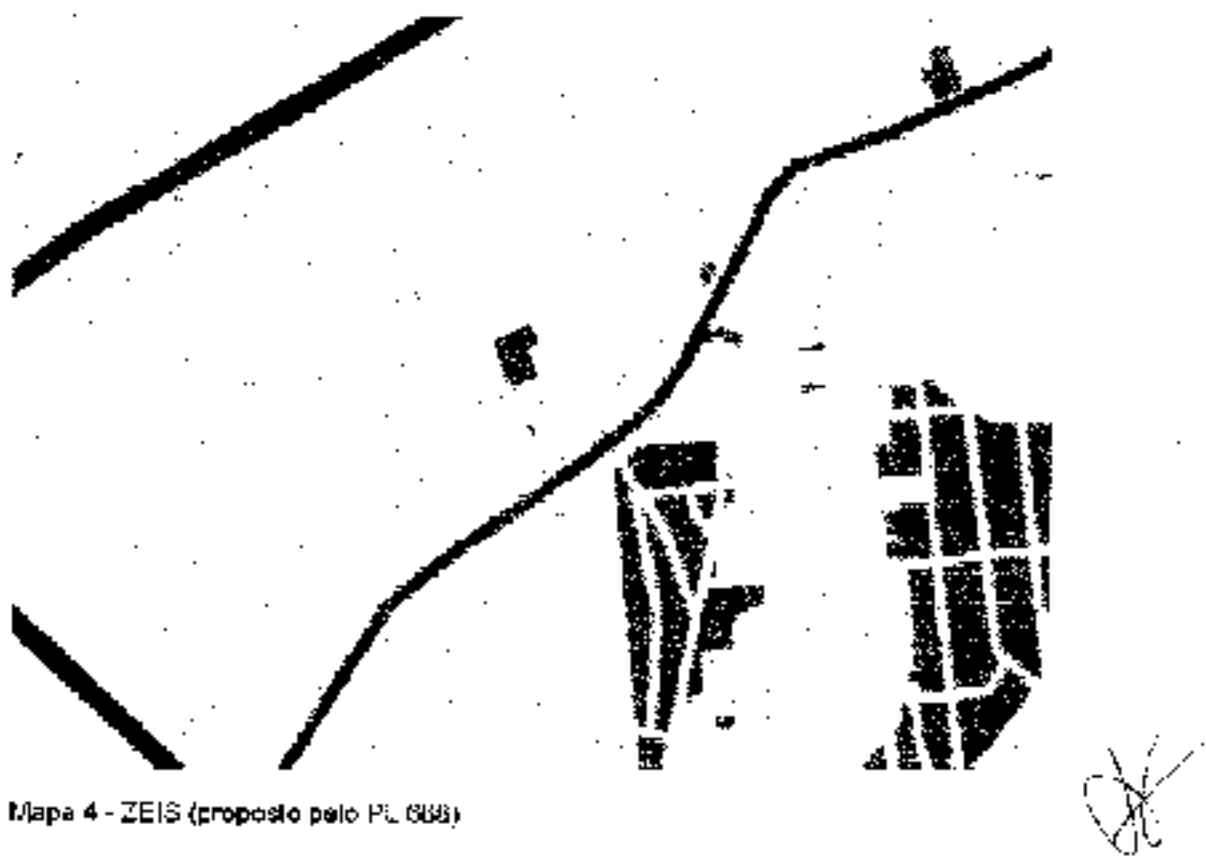
THE JOURNAL OF CLIMATE

P. B. HOGGARD / J. Nonlinear Sci. 2003.13:169-196.

THE JOURNAL OF CLIMATE VOL. 17, NO. 10, OCTOBER 2004



Mapa 4 do zoneamento atual. ZCPo-06 a via coletora



Mapa 4 - ZEIS (proposto pelo PL 666)



PORTO
SEGUR



Vista aérea geral



Vista aérea do imóvel

Corporação Porto Seguro

Av. Rio Branco, 1490 | 0100-0000 | R. Guanabara, 1230 - São Paulo | SP | 01204-0000 | www.corporacaoportoseguro.com.br



PORTO
SEGUR



Imagem área com perímetro do imóvel



Vista da Rua Henrique Mendes, 186

Corporação Porto Seguro

Av. Rio Branco, 1455 | São Paulo - SP | CEP 01000-000 | Rua Guaporé, 1238 | São Paulo | SP | CEP 01024-000 | www.corporacaoportoseguro.com.br



PORTO
SEGUR



Vista da Rue Pernaforte Mendes, 132



Vista da Rue Pernaforte Mendes, 166/166

MORADORES DO MAR PAULISTA APPELAM

Nós, moradores do distrito de Pedreira, pertencente à Subprefeitura de Cidade Ademar, em especial do bairro Balneário Mar Paulista e outros interessados, vimos através do presente expor e solicitar o que segue.

Foi com muita alegria e otimismo que no inicio desse ano tomamos conhecimento do projeto de lei nº 17/2014, de iniciativa do prefeito Fernando Haddad, que aprova melhoramentos viários necessários à implantação de corredores de ônibus, visando promover maior mobilidade urbana e desestimular o transporte individual, medida esta que se mostra a cada dia mais necessária frente aos insuportáveis congestionamentos que tomam conta da cidade.

As medidas anunciadas para a construção de cerca de 150 km de corredores de ônibus consistem, em grande parte, no alargamento de importantes vias de tráfego desta Capital, dentre as quais consta a Estrada do Alvarenga.

Em administrações passadas, foi construída a avenida Miguel Yunes, que passou a ligar, a grosso modo, o final da marginal Pinheiros com a Estrada do Alvarenga, dando vazão a um importante fluxo de veículos que se desloca para os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo e outros.

Esse fluxo de veículos, porém, não foi capaz de ser absorvido pela Estrada do Alvarenga, que atualmente possui uma única pista, passando então a escoar também pela Rua do Mar Paulista, Rodrigues de Medeiros, às margens da represa Billings, e outras ruas do entorno como Rua do Sossego, Rua Córrego Azul, Rua Matsuichi Wada, causando graves congestionamentos e deteriorando essa região, que é de baixa densidade demográfica, por tratar-se de uma ZEPAM, nos termos da legislação municipal e estadual.

Há um outro agravante, que causa caos na Alvarenga : as ruas laterais da Alvarenga estão fechadas a pedido dos moradores do conjunto Ingai e isto também atrapalha, até porque lá não é condomínio, então porque fechar?

Assim, não podemos deixar de saudar a iniciativa da Municipalidade no sentido de alargar a Estrada do Alvarenga, bem como instalar nela um corredor de ônibus para atender à população do bairro, que é composta, na sua maioria, por trabalhadores que residem nos bairros de Jardim Aparecida, Jardim Itapurá, Jardim Ofélia, Jardim Pedreira, Conjunto Residencial Ingai, Parque Primavera, Parque Dorotéia, Domitila, Abacateiro, Arrebento, e outros. São milhares e milhares de usuários do transporte coletivo, por toda a Estrada do Alvarenga, com grande concentração na Praça do Acuri.

Em suma, caso isso venha de fato a acontecer, os beneficiados diretos e indiretos podem ser cerca de 150 mil moradores, que é a população estimada do distrito de Pedreira.

Este corredor na Alvarenga é de extrema importância para os moradores de toda região da Pedreira, pois há milhares e milhares de passageiros "espalhados" por toda Alvarenga até Eldorado e São Bernardo, sendo que há uma grande concentração na Praça do Acuri.

Entretanto, de forma compreensível, porém equivocada, um grupo de comerciantes que terá os seus estabelecimentos desapropriados com o alargamento da Alvarenga, passou a se organizar e a pleitear que o referido alargamento ocorra na Rua do Mar Paulista e Rodrigues de Medeiros, e que ali seja implantado o corredor de ônibus da região.

Ora, quem acompanha as ações do Poder Público, sabe que o pleito dos comerciantes está na contramão de todas as políticas públicas que vêm sendo adotadas até aqui para a região dos mananciais.

Na rua do Mar Paulista, em outras administrações, foi instalada a única área de lazer do bairro, que é composta por um parque às margens da represa, denominado Praça Fernando Vitor de Araujo Alves, e uma pista de cooper, que costumam ser muito frequentadas mesmo durante a semana.

Não são raros também os finais de semana quando o parque recebe eventos culturais patrocinados pelos moradores, pela Igreja e pelo próprio Poder Público.

Na área podem ser encontrados ainda remanescentes da flora e da

fauna originais, em especial garças que frequentam a represa e bandos de papagaios e marrecos, além de outros animais.

Nessa questão, não se trata de contrapor o interesse dos moradores do Mar Paulista, que eshariam prejudicados caso o corredor passasse por lá, pois teriam seus imóveis desapropriados, com o interesse dos comerciantes, que desejam permanecer com seus negócios,embora sabemos que comerciante sabe se reinventar. Já não podemos dizer o mesmo das dezenas e dezenas de idosos,que moram na Mar Paulista e Rodrigues de Medeiros,moradores que moram há décadas,quando as ruas eram ainda de terra.

Pesa a favor de nós, moradores do Mar Paulista, o fato que nosso interesse coincide plenamente com a política urbanística adotada até agora e com a expectativa da maioria dos moradores da região, residentes dos bairros enumerados acima, que, se o corredor for instalado na Rua do Mar Paulista e na Rodrigues de Medeiros, estará obrigada, todos os dias, ida e volta, a fazer uma longa caminhada, cerca de 3 Km já que a Rua do Mar Paulista é uma das extremidades da região, ao contrário da Estrada do Alvarenga, que foi originalmente traçada para atender a maioria dos moradores cortando o bairro ao meio.Não há lógica em transferir um corredor de ônibus e gastar dinheiro público para uma via que não há nenhuma demanda de passageiros! Os corredores estão sendo criados para facilitar a vida de quem realmente necessita do transporte público,são nestas pessoas que os vereadores devem pensar.Sem contar que há muito os passageiros da Alvarenga esperam por este momento,até porque já era promessa de muitos políticos que atuam na região!

Não se trata também de estigmatizar os comerciantes, que durante décadas têm atendido a população do bairro,mas também não se pode dar a estes comerciantes o mesmo "tratamento" que foi dado aos comerciantes da Sabará,pois são realidades e necessidades bem diferentes! Além do mais nem todos serão desapropriados e muitos tem calçadas bem largas,é claro que há aqueles que não respeitaram o recuo exigido por lei,e também seria muito estranho protegerem somente alguns ,pois e como ficariam os comerciantes que ficam depois do número 1.921? Quer dizer que estes sentido Eldorado podem? Então não vemos o porque desviar um pequeno trecho da Alvarenga,e nem mesmo uma mão subindo e outra descendo,porque

isto iria prejudicar demais os passageiros que ficam do outro lado da Alvarenga, pensem nas pessoas que usam o ônibus todos os dias! Estes estão do lado oposto, mas muito oposto da Mar Paulista, os nobres vereadores tem que pensar na população carente da região, estes não podem ser sacrificados por causa de uma pequena parcela de comerciantes da Alvarenga. Estes comerciantes vem recebendo apoio somente do Ingai e dos comerciantes da Sabará, não da população que utiliza o ônibus.

Sabemos que muitos destes comerciantes tem mais de um comércio, e que o desemprego não será tão grande como alegam, já que nem todos serão desapropriados com o projeto corredor.

Assim, registramos nossos sinceros votos para que os comerciantes, que eventualmente sejam desapropriados, que são nossos vizinhos e amigos e que nos têm servido com muita diligência, tratem esse momentâneo prejuízo como uma nova oportunidade de reinstalar seus negócios, agora num bairro revitalizado e integrado com o restante da cidade pelo alargamento de sua principal avenida, que promete conferir-lhes maiores vantagens do que tiveram até aqui.

Lembramos aos nobres vereadores, que a opinião pública não apoia de forma alguma transferir um corredor para onde não há passageiros e pior, cometem um grande erro: devastar uma imensa área verde e nossa única área de lazer, para um pequeno trecho que sairia novamente na Alvarenga!

Basta lembrar que as construtoras terão enorme interesse em erguer novos empreendimentos imobiliários, ladeando os corredores de ônibus, conferindo um extraordinário incremento econômico à região, o que não será possível caso o corredor passe na região de proteção aos mananciais.

Diante das razões expostas, solicitamos aos nobres vereadores desta Câmara que mantenham, assim como foi concebido pelo senhor Prefeito, o oportuno e progressista alargamento da Estrada do Alvarenga.

Moradores da Mar Paulista e Rodrigues de Medeiros, juntamente com moradores do Domitila, Abacaterra e outros.

São Paulo, 8 de abril de 2014

Exmo. Vereador **NARBIL BONUKI**

E/M

Prezado Vereador,

Esta petição tem por objetivo formalizar mais um pedido dos moradores e empreendedores da Estrada do Alvarenga, lembrando que está prevista a desapropriação de mais de 300 imóveis, sendo que a maioria é de uso comercial, com isso causando desemprego para mais de 1.300 pessoas.

Além do "Binário", sistema já apresentado em petição com data 27 de março, estamos agora sugerindo outras duas alternativas:

- . Implementação da subida e descida dos ônibus pela Estrada do Alvarenga. Os carros e caminhões sobem sentido centro-bairro, pela Rua do Mar Paulista, descendo bairro-centro pela Estrada do Alvarenga.
- . Terminal na Av. Miguel Yunes, conjugando com nova estação da CPTM e ciclovía, saindo deste local os micro ônibus.

Cientes de que estas novas propostas serão estudadas e atendidas, esperamos que V.Sa. interceda a nosso favor na retirada da Estrada do Alvarenga no Projeto de Lei nº 017/2014.

Atenciosamente,

Comissão do Condomínio Alvarenga

5602-2020 Guerreiro
5613-5460 Valdir

Prezado Sr. Vereador

O trânsito na Estrada do Alvarenga está totalmente caótico. Há algum tempo já ouvimos diversas sugestões para a solução deste problema, e desde sempre, após discussões e mais discussões chegava-se a um ponto em comum: a Estrada do Alvarenga precisa ser duplicada.

Acredito que este projeto já vem de um passado um tanto distante, pois as calçadas da Estrada do Alvarenga são muito mais largas que o normal. É óbvio que a razão disso seria para que um dia ela fosse alargada. Muitos comerciantes respeitaram os seus limites e até hoje mantém estas calçadas largas, outros, nem tanto.

Não podemos deixar de mencionar que a Estrada do Alvarenga é a "artéria" principal da região, e vários bairros se criaram em torno dela, por onde trafegam milhares de pessoas para cumprir a sua rotina diária. E hoje, o que seria a solução para esta população dependente de transporte público, comerciantes de um trecho mínimo desta avenida, estão tentando impedir este projeto com sugestões absurdas, prejudicando toda a região.

Este minoria comercial, para que não sejam desapropriados, veem lutando com manifestações e sugestões, e uma das sugestões que ouvimos seria transferir uma via do transporte público da Estrada do Alvarenga para a Rua do Mar Paulista.

Sr. Vereador, se esta mudança é para beneficiar as pessoas da região, por que este projeto seria transferido para uma via onde não há demanda de pessoas? A população teria que caminhar uma distância de 2 a 3 km para tomar um ônibus ou para chegar em suas casas.

O corredor foi criado para beneficiar a população que faz uso e necessita do transporte público, e sempre que alguma atitude é tomada nesse sentido, certamente contraria interesses que sabemos quais e que temos certeza não se sobrepõe ao interesse da maioria.

Em nada ajudaria mudar o corredor para a Rua do Mar Paulista, pois esta rua tem início na Estrada do Alvarenga com uma extensão de 1.300 – 1.400m., continuando como Rodrigues de Medeiros por mais 400 ou 500m., saindo novamente na Estrada do Alvarenga. Assim é nítido que foge a qualquer medida de raciocínio inteligente e prático desviar um corredor para uma extensão tão pequena, com o fundamental agravante de que não há demanda de pessoas que utilizam ônibus neste trecho, estando distantes, em caminhada de 2 a 3 km para ter acesso ao transporte.

A Rua do Mar Paulista, que margeia um trecho da represa Billings, é generosamente arborizada, com pista de caminhada e um parque (Parque Fernando Victor) que recebe adultos, crianças e idosos, juntamente com pássaros e animais de diversas espécies para desfrutarem de um local diferenciado, típico de uma área tão carente em nossa cidade que seria destruída por um projeto insano.

Temos a certeza de que o Senhor Vereador não vai expor a sua imagem de legislador público ao apoiar uma medida que contraria a lei ambiental correndo o risco de ter contra si toda a opinião pública, órgãos controladores como a promotoria do meio ambiente e a população local, que heterogênea vai encarar tal mudança de forma negativa, alguns até de forma radical como já ouvimos em reuniões nas comunidades da região.

Já existe ali uma anomalia crescente sem que as autoridades atuem objetivamente, que é o fato da rua ser "invadida" diariamente por uma avalanche de caminhões com origem no litoral e ABCD, logo nas primeiras horas da manhã, que ao invés de usarem o rodoanel, vêm "cortando caminho" por esta região e consequentemente agravando o trânsito de São Paulo mais adiante.

Sabemos também que vocês esperam sugestões nossas, e apesar de acreditarmos que o corredor resolveria muitos problemas, uma sugestão seria alargar a Estrada do Alfarengas usando parte das calçadas, e, construir uma ponte saindo da Av. Miguel Yunes atravessando a represa e saindo na região do Balneário São Francisco, onde poderia ser construído um terminal rodoviário, atingindo de forma benéfica um número maior de usuários de transporte público. Ou diminuam a metragem, ex se usariam 10m usam apenas 5m, mas entendemos que há sim uma grande necessidade de intervenção na Alfarengas, mesmo porque alguns políticos já haviam prometido. Não cabe nenhuma emenda, transferindo nenhum trecho para Mar Paulista, é absurdo pensar que uma mão indo e outra voltando! Não pensem só nos comerciantes, pensem nas milhares de milhares que irão ajudar ou prejudicar! Sabe quando temos a perna direita machucada, não podemos colocar remédio na esquerda, ou se temos um machucado na perna direita, no joelho, colocar remédio só no tornozelo! Temos que sanar onde há problema, e o problema está na Alfarengas, até porque vocês não vão conseguir proteger todos os comerciantes da Alfarengas, então porque beneficiar estes poucos que estão lutando, muitos nem serão afetados, suas calçadas são bem largas!

Uma vez mais agradecemos a atenção. Estamos acompanhando o processo, e colocamo-nos à disposição para o que for necessário. E saberemos reconhecer na medida e tempo certo aqueles que abraçarem nossas demandas depositando nosso voto naqueles que atuarem em favor dessa causa mais do que justa. Com a TV a cabo e redes sociais, sabemos como votou cada vereador, não estamos frequentando a galeria da CMSP, porque onde moramos há muitos idosos, moradores antigos que chegaram aqui as ruas, eram de terra. Imagina estas pessoas fendo que recomeçarem suas vidas agora? Todos sabem da capacidade de comerciantes se reinventarem. Pedimos não transfiram nenhum trecho pela Mar Paulista, além de não ter demanda, perderíamos nosso único espaço de lazer e verde, nosso pulmão da região, que é freqüentado por todos os moradores do distrito de Pedreira! Caso isto aconteça, iremos divulgar nas redes sociais, TVs e por toda mídia, pois há uma grande necessidade de uma intervenção é na Alfarengas, pois é nela que há um grande fluxo de passageiros, utilizam o transporte público cerca de 150 mil habitantes, por todo distrito de Pedreira, então não vemos porque de não ser feita intervenção nela.

Pense bem, não tem nemhum cabimento os comerciantes da Alfarengas receberem o mesmo tratamento da Sabará, já que são realidades e necessidades bem diferentes!

Atenciosamente,

Comissão Mar Paulista

Comissao.marpaulista@yahoogroups.com.br



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Aurélio Nomura

São Paulo, 9 de abril de 2014.

Memo 42º GV n.º 022/2014

Ref.: Sugestão PDE

Senhor Vereador,

.....
Encaminho para conhecimento e análise a sugestão do Senhor Amaldo Neves, que faz parte do Grupo de Moradores do Jardim da Saúde, no tocante ao Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo.

Cordialmente


Aurélio Nomura
Vereador do PSDB

NA/mre

São Paulo, 07 de abril de 2014

Exmo. Vereador

Ilmo Sr

O Grupo de Moradores pela Segurança do Jardim da Saúde vem, por meio deste, solicitar à V. Exa. que exclua a "ALÍNEA II- manutenção das zonas estritamente residenciais" (ZER) e o termo "desestímulo à atividades não residenciais" da ALÍNEA I , DO ARTIGO 13, PARÁGRAFO ÚNICO do PL 688/13 (Proposta de Substitutivo do Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo).

JUSTIFICATIVA

O Plano Diretor Estratégico funciona como se fosse a Constituição, todas as outras leis devem obedecer seus princípios. Se a alínea acima for aprovada como está, ela impede a possível reclassificação de parte das zonas estritamente residenciais (ZER) nas futuras discussões participativas na Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo (LPUOS).

Assim a alínea II do art. 13 do PL 688/13 é um instituto anti democrático e autoritário.

Contradiz o artigo 5 item VII - Gestão Democrática, e contradiz outro objetivo do PL 688/13 que é evitar deslocamentos, criar pequenos comércios e estimular empregos próximos das residências dos paulistanos.

Queremos deixar claro entendemos a importância das ZER, no contexto da cidade de São Paulo e de forma nenhuma, estamos querendo excluir, deformar ou mesmo trazer qualquer prejuízo às ZER.

A não exclusão da Alínea II do Art 13 do PL, pede na discussão da LPUOS, descartarizar os objetivos das ZER.

Passados 10 anos do Plano Diretor anterior, muitos carros foram produzidos, vias que hoje passam ônibus, muitas coisas mudaram e algumas situações precisam necessariamente ser discutidas e revisadas, caso a caso na LPUOS.

GRUPO DE MORADORES DO JARDIM DA SAÚDE

São Paulo, 09 de abril de 2014.

Ao

Gabinete do Vereador Nabil Bonduki.
Viaduto Jacareí, 100 - 2º andar.
01319-900 - Bela Vista - São Paulo - SP

At.: Exmo. Nabil Bonduki.

Ref.: Novo Plano Diretor Estratégico/ Empreendimentos Hoteleiros.

Excelentíssimo Vereador,

É com satisfação que viemos ao Exmo. Vereador, no sentido de contribuir com a nova legislação que regerá o desenvolvimento de São Paulo pelos próximos anos.

Atuamos a nível nacional, através das duas empresas do grupo: STA Arquitetura (www.staarquitetura.com.br) e STX Desenvolvimento Imobiliário (www.stxd.com), com conhecimento em diversas legislações municipais.

Nossa intuito é contribuir com o aperfeiçoamento da Lei de Incentivo a Hotéis, Lei 8.006/74, que tem sua manutenção indicada na nova minuta, além de estar incorporada à Lei 12.349/97, da Operação Urbana Centro.

Graças à evolução da economia do país, houve uma profissionalização das redes hoteleiras no Brasil, aperfeiçoando sua estruturação, além da chegada das bandeiras internacionais, permitindo o desenvolvimento de hotéis em diversas categorias, com várias especificidades.

No Rio de Janeiro, onde fica nossa matriz, passamos a contribuir fortemente com a Prefeitura Municipal, quer seja junto à legislação edilícia; quer na questão dos incentivos, como benefícios fiscais.

Ao verificarmos a lei em São Paulo, para edificações novas, percebemos que cabe uma sugestão de readequação aos novos padrões da operação hoteleira, amparada na nova legislação de classificação hoteleira.

Conforme o Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem, do Ministério do Turismo, não é exigido estacionamento até a classificação de 2 estrelas, apenas a partir da categoria 3 estrelas.

Hoje, os hotéis convencionalmente chamados de econômicos e super-econômicos, estariam classificados entre o padrão 1 e 2 estrelas.

Classificam-se como hotéis padrão 3 estrelas, aqueles com maior área de quarto. As bandeiras hoteleiras internacionais, consideram para hotel 5 estrelas, quartos com 36 m² de área privativa em média, incluso paredes e banheiro.

Objetivamente, podemos citar que a Lei atual exige 1 vaga a cada 2 quartos de hotel, indiferente à metragem dos mesmos.



Em breve comparação, temos:

- 01 hotel com 100 quartos, padrão 5 estrelas, tem área privativa média de 3.600 m², e lhe são exigidas, 5G vagas (cálculo somente sobre o número de quartos)
- 01 hotel econômico, com a mesma área privativa total, 3.600 m², teria 189 quartos, considerando a área média privativa de cada unidade, com 19 m². Neste caso, seriam exigidas 95 vagas.

Nota-se aqui, uma distorção da legislação, uma vez que hotéis do padrão econômico buscam proximidade a eixos servidos por transporte público, com atenção à proximidade de estações de Metrô. Portanto, necessitaria maior numero de vagas, o hotel padrão 5 estrelas, e não o econômico, conforme mostrado no cálculo exemplificado acima.

Em comparação à legislação de outros municípios, temos, por exemplo:

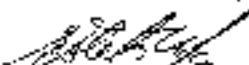
- Rio de Janeiro: 1 vaga a cada 15 unidades hoteleiras
- Rio de Janeiro, área central: não são exigidas vagas para o uso hoteleiro e residencial.
- Niterói: 1 vaga a cada 10 unidades hoteleiras

Além do exposto acima, entendemos ser possível considerar no cálculo final das unidades, a somatória às unidades destinadas a portadores de necessidades especiais, uma vez que a Norma Brasileira já apresenta a exigência de unidades hoteleiras adaptadas.

Cabe salientar a projeção turística do Brasil pós eventos mundiais, Copa e Olímpíadas e, São Paulo, com sua demanda em turismo de negócios; que tenha abordado no Novo PDE, aspectos que possam incentivar este tipo de edificação em São Paulo, pela revisão da Lei acima mencionada.

Ficamos à disposição, certos de que estaremos contribuindo para o futuro desta cidade.

Atenciosamente,



Estela Marques

Diretora.

STX | Desenvolvimento Imobiliário