

São Paulo 18 dezembro de 2013

A Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal de São Paulo

Em virtude do processo de revisão do Plano Diretor, a partir da análise da documentação que compõe o PL 688/13, venho por meio deste, comunicar algo que parece ter sido fruto de equívoco em especial no que demonstra o mapa 4 do referido PL.

1. Sou proprietário de um imóvel situado na Subprefeitura do Butantã com 18.000m<sup>2</sup> aproximadamente enquadrado pela Lei 13.885/04 como BT-ZM-1 e ZCLz-I junto à avenida Eliseu de Almeida, via estrutural N2, esquina com a rua Antonio Mariani.
2. Este imóvel passa por processo de aprovação junto à SEL através do processo administrativo de pedido de alvará de aprovação e execução de edificação nova para edifício de escritórios e comércio diversificado que traduzir-se-á em polo de distribuição de renda, geração de empregos e desenvolvimento. Já foi apreciado por CAIEPS e CTLU deliberando favoravelmente pelo empreendimento com coeficiente de aproveitamento igual a 1, acesso pela Rua Antonio Mariani, via coletora, e restrição de acesso pela av. Eliseu de Almeida em virtude da aparente distorcida e equivocada restrição de acesso por esta via estrutural N2, decorrente das condições de instalação impostas pela ZCLz-I. Neste momento aguarda posicionamento de SIURB para prosseguimento em virtude de uma legislação sanitária.
3. Já teve sua Certidão de Diretrizes emitida por CET;
4. O projeto ora em tramitação é fruto de Acordo de Vizinhança com ampla aceitação documentada através de atas de reunião.
5. Vale citar que o perímetro desta área encontra-se inserido na Operação Urbana Vila Sonia.
6. E ainda que o imóvel situa-se nas proximidades da Estação Butantã do Metrô e do corredor de ônibus da Av. prof. Francisco Morato.

Neste sentido, vimos por meio deste solicitar vossa apreciação quanto à:

1. Não enquadramento do imóvel como ZEIS 2 conforme Mapa 4!
2. Avaliação sobre o enquadramento da área no Mapa 3 - dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana,
3. Eliminação, através de nova redação de artigo de lei do Projeto de Lei de Revisão do PDE, que corrija o equívoco gerado pela Lei 13.885/04 em restringir acesso a empreendimentos pela avenida Eliseu de Almeida, via estrutural com mais de 40 metros de largura, para usos não residenciais em virtude das restrições impostas pelas ZCLz-I (av. Eliseu de Almeida);

Certo de vossa atenção. Cordialmente,

Pierre Loeb – loebprr@terra.com.br

Pierre Loeb  
TEL. 11 3063-7171  
11 9 8107-2278

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana  
Metropolitana e Meio Ambiente.

18 DEZ. 2013

Leonardo 11372  
Secretário RF

À  
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

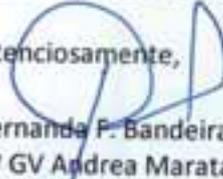
Apresentamos dúvidas e sugestões colhidas em reuniões e consultas efetuadas junto ao 1º GV Andrea Matarazzo, que solicitamos sejam anexados ao PL 688/2013 e remetidos ao Relator.

- Artigo 59: Nos eixos de estruturação urbana, haverá desobrigação de vagas para o uso Residencial? E com relação aos empreendimentos não-residenciais, a relação de 1 vaga/100m<sup>2</sup> de área construída computável, trata-se de uma relação exata para a quantificação das vagas ou será possível adotar um número inferior de vagas?
- Artigo 59: Haverá alteração da Cota de Garagem de acordo com os estudos da ASBEA e SECOVI para 32 ou 35 m<sup>2</sup> e não 28m<sup>2</sup> como sugerido?
- Como será o critério de vagas para imóveis que não estão localizados no eixo?
- Artigo 59 – item V: as áreas de térreo, ático e as áreas técnicas existentes nos subsolos, haverá alteração de conceito em relação a áreas computáveis e não computáveis?
- Artigo 125: Quais os critérios para que um empreendimento seja considerado como Grande Porte?
- Artigo 125: Poderá haver sobreposição de doação e/ou reservas em relação a Cota de Solidariedade no caso de Desmembramentos com doação de área pública por exemplo?
- Artigo 254 – item IV: Nos Eixos de Estruturação, devemos adotar qual cota de habitação (20 ou 25 m<sup>2</sup>)? Há divergência entre o Quadro e o texto.
- Como deverá ser considerada a cota de 66 m<sup>2</sup>/unidade habitacional nos eixos para empreendimentos com mais de 400 unidades? E nas áreas que estão fora do perímetro dos eixos, essa premissa será mantida? O Decreto 45.817 de 2005 será regulamentado?
- Artigo 59 – paragrafo 3º - item b): Os usos NR3s não poderão ser instalados nos Eixos de Estruturação Urbana?
- O Uso da fruição pública não necessita de regulamentação específica para cada uso, uma vez que trata-se de questões relacionadas a segurança. Sobretudo, haverá critérios como fechamento parcial, etc.?
- Nos eixos de Estruturação Urbana, o uso do C.a. 4,0 por vezes, será balizado pela restrição de gabarito, ou seja, não podendo ser esgotado. Haverá reconsideração destes gabaritos?

- Quais os índices que serão adotados entre as Zonas de Transição Estritamente Residenciais?
- Artigo 256: Como será tratada a transição entre as legislações, especificamente em relação ao artigo 256 que dispõe sobre os protocolos efetuados após 31/07/13 cujos projetos deveriam ser analisados conforme o projeto de Lei 688/2013.
- Haverá algum tipo de restrição para as áreas lindeiras às ZER's que estiverem contidas nos perímetros dos "eixos de estruturação"?
- Como serão abordadas as regiões onde houver esgotamento do estoque de CEPAC's dentro de regiões de Operações Urbanas (ex.: largo da Batata)
- Artigo 256: Serão definidas regras para projetos modificativos e para projetos com inserção ou retirada de lotes?

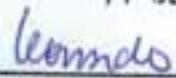
Sendo o que se apresenta, permanecemos à sua disposição para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,

  
Fernanda F. Bandeira de Mello  
1º GV Andrea Maratazzo  
(11) 3396-4390

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana  
Metropolitana e Meio Ambiente.

17 DEZ. 2013

  
Secretário

  
RF



**Assunto** Rua Alvarenga, Butantã City: Proposta de Alteração de Uso/Zoneamento e aumento do potencial construtivo

**De** Fernando xyz <ferf011@yahoo.com.br>

**Para** ffbm@andreamatarazzo.com.br  
<ffbm@andreamatarazzo.com.br>

**Data** 13.12.2013 15:53

Fernando xyz <ferf011@yahoo.com.br>

Prezados Vereador Andrea Matarazzo e Assessora Fernanda Bandeira de Mello:

Boa Tarde, Meu nome é Fernando Feher, munícipe de SP, e tenho interesses na região do Butantã, mais especificamente na Rua Alvarenga (morei muitos anos na Rua). Junto com vários colegas, nosso pleito é antigo e buscamos a mudança, aproveitando a oportunidade de revisão do Plano Diretor, para alterar o Uso/Zoneamento e aumento do Potencial Construtivo da Rua Alvarenga (desde a Praça Alberto Rangel, cruzando a Av. Dr. Vital Brasil e seguindo até entrada da Raposo Tavares, especialmente no 1o trecho). Urge uma mudança, pois a cidade e a dinâmica mudaram completamente desde que a região foi loteada pela Cia City e, principalmente, depois que a Rua Alvarenga virou corredor de alto tráfego (N1, equivalente à Av 23 de Maio) com a construção/alargamento da Ponte Cidade Universitária para dar acesso direto à Raposo Tavares e Regis Bittencourt.

Em resumo, a Proposta e justificativas se encontram abaixo e gostaríamos do apoio do Vereador para, junto com outros Vereadores que venham a apoiar a causa (por exemplo, provavelmente o Vereador Aurélio Miguel, autor do PL 815/2007 que visa mudar exatamente o zoneamento da Rua Alvarenga), promover as mudanças necessárias quando da apreciação/votação do Plano Diretor Estratégico e/ou Regional:

*Atualmente, os Corredores em ZER têm uma legislação de uso, ocupação e aproveitamento dos imóveis excessivamente restritiva, de forma exagerada, o que acaba por punir os seus ocupantes e/ou proprietários. A Proposta abaixo visa a otimizar e/ou adensar estes corredores, melhorando e racionalizando seu uso/aproveitamento, ao passo que mantendo níveis de incomodidade compatíveis com a vizinhança das ZERs, integrando-se de forma sinérgica a elas:*

*Alterar e/ou introduzir a conceituação atual de Corredores em ZER (caso perfeito da Rua Alvarenga no Butantã City), adaptando-o(s) para CORREDOR LOCAL (ou CORREDOR LOCAL INTENSIVO), quando, por possuírem todas as características de vias com alta densidade de tráfego (equivalentes à Av. 23 de Maio, corredor N1, por exemplo) e pelo consequente grande impacto negativo trazido pelo mesmo (degradação ambiental, poluição sonora, grande potencial de deterioração da região da via etc), estes efeitos sejam mitigados por um melhor e mais racional uso/aproveitamento dos imóveis ao longo desta(s) via(s), permitindo-se: i) atividades comerciais, de serviços e também residenciais, ou de uso misto; ii) proporcionar maior adensamento dos imóveis ao longo da via e, portanto, otimização de uso de uma região com grande infraestrutura urbana consolidada; iii) maiores coeficientes de aproveitamento da área do imóvel, ampliando-se o potencial de área construída (por exemplo: coeficiente de até três ou quatro vezes a área do terreno, com um gabarito maior que o atual, por exemplo, até 8 pavimentos); iv) não consideração de garagem subterrânea para o cômputo de área construída, desde que sujeita a um certo limite, a ser definido na lei de uso e ocupação do solo; v) as atividades permitidas teriam principalmente como foco o uso local; vi) pela característica da(s) via(s), não se permitiria a introdução de corredores exclusivos de ônibus; vii) manutenção de níveis de incomodidade compatíveis com uma boa convivência com as áreas ZERs vizinhas (limitação a níveis de ruído, áreas de estacionamento apropriadas etc); e, viii) maior autonomia às subprefeituras e concessão de poderes adequados a elas para que possam fiscalizar, administrar e gerir as questões locais com alguma flexibilidade, dentro de parâmetros e limites apropriados, de tal modo que não fiquem excessivamente engessadas, como ocorre muitas vezes atualmente e por longos períodos de tempo, já que mudanças em âmbito local dependem muitas vezes de uma nova revisão do Plano Diretor da cidade de SP (o que tende a ocorrer a cada década ou mais).*

Sugiro uma reunião breve para podermos detalhar o caso e mostrar que o nosso pleito faz todo o sentido.

Aproveito para desejar ao Vereador e Assessores os votos de Feliz Natal e Prós

Obrigado e à disposição.

RECEBIDO na Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente.
17 DEZ. 2013
<i>Leonardo</i> 11372
Secretário RF

São Paulo, Dezembro de 2013.

À Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal de São Paulo.

Attn.: Srs. Vereadores **Andrea Matarazzo** – Presidente, **Paulo Frange** – Vice-presidente, **Nabil Bonduki** – Relator, **Dalton Silvano**, **José Police Neto**, **Nelo Rodolfo** e **Toninho Paiva**.

Ref.: Rua Alvarenga, Butantã City: Proposta de Alteração de Uso/Zoneamento e aumento do potencial construtivo.

Prezados Vereadores,

Meu nome é Fernando Feher, munícipe de SP, e morei muitos anos na Rua Alvarenga, na região do Butantã City. Junto e com a participação de vários proprietários de imóveis, locatários de longa data, da Associação Comercial de São Paulo – Distrital Butantã, e outros usuários e interessados num melhor e maior aproveitamento da referida Rua Alvarenga, temos um pleito antigo e buscamos uma mudança, aproveitando a oportunidade de revisão do Plano Diretor, para alterar o Uso/Zoneamento e, dentro do cabível também, o aumento do Potencial Construtivo nos imóveis da Rua Alvarenga, desde a Praça Alberto Rangel, cruzando a Av. Dr. Vital Brasil e seguindo até a entrada da Rodovia Raposo Tavares, especialmente no primeiro trecho, atualmente ZCL-II em ZER. Urge uma mudança, pois a cidade e a dinâmica mudaram completamente desde que a região foi loteada pela Cia City, décadas atrás, e, principalmente, depois que: a) a Rua Alvarenga virou um movimentadíssimo corredor de alto tráfego (N1, equivalente à Av 23 de Maio), inclusive pesado, com a construção/alargamento da Ponte Cidade Universitária para dar acesso direto às Rodovias Raposo Tavares e Regis Bittencourt, conjugado com a mudança de sentido do tráfego de mão dupla a sentido único (por volta dos anos 70); e, b) da chegada do metrô e da Estação Cidade Universitária da CPTM. Como parte do nosso grande esforço, em 2010 nos reunimos e submetemos à Subprefeitura do Butantã, especificamente ao Subprefeito e equipe à época, um material contendo a nossa Proposta de mudança de zoneamento, cujo teor encaminho em anexo.

Em síntese, a Proposta e justificativas se encontram abaixo e gostaríamos do apoio da Comissão de Política Urbana e dos Vereadores para apoiarem a causa (dentre outros, por exemplo, acreditamos que provavelmente o Vereador Aurélio Miguel, autor do PL 815/2007 que propõe mudar exatamente o zoneamento da Rua Alvarenga), e que promovam as mudanças necessárias quando da apreciação/votação do Plano Diretor Estratégico e/ou Plano Diretor Regional:

*Atualmente, alguns Corredores em ZER, como é o caso da Rua Alvarenga no Butantã City, têm uma legislação de uso, ocupação e aproveitamento dos imóveis excessivamente restritiva, de forma exagerada, o que resulta em enorme subutilização dos mesmos, afetando sobremaneira os seus ocupantes, proprietários, locatários e potenciais usuários da região. A Proposta abaixo visa a otimizar e/ou adensar estes corredores, melhorando e racionalizando seu uso/aproveitamento, ao passo que mantendo níveis de incomodidade compatíveis com a vizinhança das ZERs, integrando-se de forma sinérgica a elas:*

1/2 páginas

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana  
Metropolitana e Meio Ambiente.

17 DEZ. 2013

*INAMAR*  
Secretário

*101204*  
RF

*Alterar e/ou introduzir a conceituação atual de Corredor(es) em ZER (reforçamos, caso perfeito da Rua Alvarenga no Butantã City), adaptando-o(s) para CORREDOR LOCAL (ou CORREDOR LOCAL INTENSIVO), quando, por possuírem todas as características de vias com alta densidade de tráfego (equivalentes à Av. 23 de Maio, corredor N1, por exemplo) e pelo consequente grande impacto negativo trazido pelo mesmo, tais como: degradação ambiental, poluição sonora, grande potencial de deterioração da região da via, atual baixíssimo potencial de uso/aproveitamento dos imóveis por restrições legais etc, estes efeitos sejam mitigados por um melhor e mais racional uso/aproveitamento dos imóveis ao longo desta(s) via(s), permitindo-se: i) atividades comerciais, de serviços e também residenciais, ou de uso misto combinado; ii) proporcionar maior adensamento adequado dos imóveis ao longo da via e, portanto, otimização de uso de uma região com grande infraestrutura urbana consolidada, onde foram feitos enormes investimentos pelo Estado e Prefeitura; iii) maiores coeficientes de aproveitamento da área do imóvel, ampliando-se o potencial de área construída (por exemplo: coeficiente de até três ou quatro vezes a área do terreno, com um gabarito maior que o atual, por exemplo, de até 8 pavimentos); iv) não consideração de garagem subterrânea para o cômputo de área construída, desde que sujeita a um certo limite, a ser definido na lei de uso e ocupação do solo; v) as atividades permitidas teriam principalmente como foco o uso local; vi) pela característica da(s) via(s), não se introduziria corredor exclusivo de ônibus; vii) manutenção de níveis de incomodidade compatíveis com uma boa convivência com as áreas ZERs vizinhas (limitação a níveis de ruído, áreas de estacionamento apropriadas e outras medidas); e, viii) maior autonomia às subprefeituras e concessão de poderes adequados a elas para que possam fiscalizar, administrar e gerir as questões locais com alguma flexibilidade, dentro de parâmetros e limites apropriados, de tal modo que não fiquem excessivamente engessadas, como ocorre muitas vezes atualmente e por longos períodos de tempo, já que mudanças em âmbito local dependem na prática de uma nova revisão do Plano Diretor da cidade de São Paulo (o que tende a ocorrer a cada década ou mais).*

Nos colocamos à inteira disposição para reuniões para podermos detalhar o caso e mostrar que o nosso pleito faz todo o sentido e contribuirá muito, localmente, para um melhor desenvolvimento da cidade de São Paulo, trazendo vários benefícios.

Aproveito para desejar aos Vereadores os votos de Feliz Natal e um Próspero 2014.

Muito Obrigado e Atenciosamente,

  
Fernando Feher

Município; email: [ferf011@yahoo.com.br](mailto:ferf011@yahoo.com.br); celular: (011) 99990 7254.

São Paulo, 12 de agosto de 2010.

Of. 236/10

**Ilmo. Sr.  
Dr. Regis Gehlen Oliveira  
M. D. Subprefeito do Butantã**

**Ref.: Proposta para revitalização da Rua Alvarenga (Butantã City) através da  
ampliação de usos e atividades permitidas e mudança do zoneamento -  
Agosto 2010**

Prezado Subprefeito,

Agradecemos a atenção dispensada por Vossa Senhoria pela reunião realizada em 04 de agosto de 2010, onde nos reunimos juntamente com o senhor, seu assessor de gabinete e o responsável pela área de Planejamento da Subprefeitura, além de representantes dos proprietários de imóveis da Rua Alvarenga.

Apresento, em conjunto com os colaboradores, representantes dos proprietários dos imóveis da Rua Alvarenga, a proposta anexa para a revitalização da Rua Alvarenga (Butantã City), através da ampliação de uso e atividades permitidas e mudanças do atual zoneamento.

Agradeceríamos uma breve manifestação sobre o encaminhamento desta proposta e colocamo-nos à disposição para qualquer esclarecimento ou colaboração no processo de condução da (s) proposta (s) aqui referida (s).

Aproveitamos a ocasião para reiterar nossos protestos de elevada estima e consideração.

Cordialmente,

**Paulo Soares de Oliveira Júnior  
Diretor Superintendente  
Distrital Butantã**

Proposta para revitalização da Rua Alvarenga (Butantã City) através da  
ampliação de usos e atividades permitidas e mudança do zoneamento: Agosto  
de 2010.

O objetivo principal da proposta de revitalização da Rua Alvarenga é propor uma solução que reavive e dinamize a região, especialmente nos trechos com zoneamento extremamente restritivo de uso (ZCL-zII em ZER), imposto pela legislação em vigor, integrando-a de forma harmônica com as áreas residenciais lindeiras e vizinhas.

Este objetivo pode e deve ser alcançado, beneficiando tanto os proprietários da Rua Alvarenga, como os moradores dos imóveis residenciais (ZERs), a comunidade em geral e a Prefeitura, através da geração de postos de trabalho e atividade econômica justa e compatível.

A flexibilização das restrições atualmente existentes, que geram grande dificuldade para contratação de locações (valores muito baixos face ao alto IPTU cobrado; tempo demasiadamente longo para fechamento de negócios; baixa atratividade vigente na região dadas as restrições x tráfego etc) ou mesmo utilização própria do imóvel para fins não-residenciais, e dado o abandono e a degradação efetivamente já instalados na Rua, com certeza se proporcionaria grande incremento das condições de qualidade de vida em geral da região, maior dinamização, melhores condições de segurança e limpeza, oportunidades de geração de emprego e renda, além, claro, do maior potencial de arrecadação de tributos e outros benefícios adicionais que, em seu conjunto, otimizariam o uso e ocupação de uma via tão importante de circulação na cidade de São Paulo, e que há muito tempo demanda uma condição mais inteligente e adequada de zoneamento e de melhor uso.

Existem alguns precedentes na cidade que poderiam servir de base para a implantação de um atraente corredor comercial e de serviços na Rua Alvarenga, que é o objeto desta proposta: por exemplo, as Ruas Gabriel Monteiro da Silva, Rua dos Tajurás e Rua Jorge João Saad, que são corredores de circulação que unem atividades comerciais e de serviços, valorizam a região e apresentam uma convivência harmônica com as áreas residenciais vizinhas.

Os problemas da rua Alvarenga iniciaram-se há décadas, desde os anos 70. A Rua Alvarenga era parte integrante do projeto de loteamento da Companhia City, famosa por seus loteamentos de alto-padrão e com normas rigorosas de urbanização. Até o início dos anos 70, a Rua Alvarenga tinha mão dupla de circulação (inclusive até cruzando a Ponte Cidade Universitária), era uma via com tráfego local e limitado, possuindo faixa contínua. Com a mudança para mão única de tráfego e reformas pontuais na região e na via e também na Ponte Cidade Universitária, alargando-a, a Rua Alvarenga se tornou uma artéria de grande circulação de veículos pesados, caminhões, ônibus, automóveis leves e outros, por consistir no principal elo de ligação da Marginal Pinheiros e adjacências com as rodovias Raposo Tavares, Régis Bittencourt, Morumbi, Vila Sônia e outras.

Handwritten signatures and initials, including a large stylized signature and the initials "H. B." and "J. O.".

A mudança radical do conceito original planejado pelo loteamento, se transformou em pesadelo para os proprietários dos imóveis da Rua Alvarenga, que até então tinham fins quase que exclusivamente de uso residencial. Desde então, nenhuma medida alterou a trajetória de decadência e deterioração ocorridas, mesmo com medidas como restrição de circulação de caminhões, rodízio, rodoanel, Plano Diretor de 2002/2004 etc; todas foram absolutamente ineficazes para reverter as condições de degradação vigentes.

Na discussão do Plano regional da Sub-Prefeitura do Butantã, à época do Plano Diretor em meados de 2004, foi encaminhado um pleito à área técnica de Planejamento da mesma e ao sub-Prefeito de então, solicitando que o zoneamento da Rua Alvarenga fosse alterado para ZCL-zI em ZER, suficientemente restritivo no que se refere às condições de incomodidade à vizinhança de moradores, ao invés de ZCL-zII. Houve avaliação e manifestação favorável a este pleito no âmbito da Sub-Prefeitura e tal aprovação, constante do Ofício 0813/2004, foi encaminhada em tempo hábil ao gabinete do vereador Nabil Bonduki, à época relator do Substitutivo ao Projeto de Lei do Plano Diretor. Infelizmente, o relator e seus auxiliares acabaram por não incluir tal proposição (assim como inúmeras outras demandas importantes na cidade ficaram de fora) para votação do Substitutivo pela Câmara de Vereadores, ocorrida ao redor do dia 01/07/2004.

Alegava-se que os Planos Regionais, conforme estabelecido no Plano Diretor, seriam ainda sujeitos a revisões em 2006 e 2010, para consolidação em 2012. Resulta que nenhuma revisão efetivamente ocorreu, em vista dos inúmeros adiamentos e, claro, de visões contrárias existentes nesta grande cidade, havendo até judicialização da questão. Mesmo assim, durante as audiências públicas em 2005, 2006 e outras, ocorridas no âmbito da região do Butantã e também aquelas no contexto da Operação Urbana Vila Sônia, sempre houve um apoio técnico consistente da área de Planejamento da sub-prefeitura à proposta de alteração de uso e zoneamento da Rua Alvarenga para algo mais compatível e com caráter misto de serviços e comercial limitado, contando com o apoio e alinhamento da visão da SEMPLA (Secretaria Municipal de Planejamento) que era o então órgão responsável por conduzir as questões de Planejamento Urbano no município.

Em 2007, o vereador Aurélio Miguel entendeu a urgência e a necessidade de se promover as necessárias alterações na Rua Alvarenga, e o mesmo tomou a iniciativa de propor o Projeto de Lei 815/2007, que já passou por duas audiências públicas e foi aprovado nas comissões internas da Câmara de Vereadores para ser encaminhado à votação em plenário, fato que ainda não ocorreu.

Mais de seis anos se passaram desde a aprovação do Plano Diretor Regional - até um editorial do Jornal "O Estado de São Paulo" de 29/11/2007 defendeu as alterações de uso e zoneamento, mencionando explicitamente o caso da Rua Alvarenga -, e todo um grande esforço foi feito no sentido de se chegar a uma solução para este problema.

Até o momento, infelizmente, a situação permanece estancada, estática e ainda sem uma resolução. Os efeitos da rígida regulamentação do Plano Diretor de 2002/2004, sem a devida revisão e readaptação previstas, no nível local, como se pode verificar na prática,



foram significativamente negativos; em nada melhoraram, requalificaram e melhoraram a região, que por sinal está às vésperas de inaugurar uma importante estação de Metrô, integrada a um terminal de ônibus.

Houve o estrangulamento de todo um processo que, certamente, poderia ter resultado em grandes melhorias e desenvolvimento para a Rua Alvarenga e à própria região, sem a geração de incomodidades aos moradores das ZERs. Na realidade, estes dois objetivos são perfeitamente conciliáveis e não mutuamente excludentes.

A restrição atualmente em vigor aos imóveis da Rua Alvarenga, salientamos, gera um ciclo vicioso de problemas e degradação que certamente não beneficia, nem contribui em nada, para a melhoria ou manutenção da qualidade de vida dos moradores das zonas residenciais; ao contrário, tende a expô-los a riscos adicionais. Por exemplo, imóveis abandonados, mal-cuidados ou mal utilizados, certamente atraem e geram uma série de impactos ou efeitos negativos nele próprio e na vizinhança. Citamos: propensão à invasão, depreciação imobiliária, degradação local, percepção por potenciais infratores de que há um território "livre e aberto" para sua atuação, perda de considerável potencial de atividade econômica com conseqüente falta de incentivo para geração de empregos novos tão necessários, redução do potencial de arrecadação de impostos, taxas e tributos, redução do potencial de provimento de serviços por terceiros que seriam prestados àquela unidade se a mesma estivesse em atividade e em condições normais de uso, utilização racional e com bom senso do cada vez mais caro e escasso espaço urbano, e outras conseqüências deletérias.

Imóveis bem locados ou próprios, com fins comerciais ou de prestação de serviços, com atividades adequadamente rentáveis, proporcionam também, entre outros, mais segurança aos moradores próximos, pois para proteção de seus estabelecimentos, os responsáveis procurarão cercar-se de vários meios de segurança privada. A ampliação dos usos e das atividades permitidas fará com que as irregulares não se instalem ou sejam inibidas, não encontrando espaço para sua proliferação.

Antes de apresentarmos a lista de usos e atividades que julgamos condizentes e de baixo impacto, com vistas à melhoria da região, fazemos algumas considerações de como endereçar os eventuais potenciais impactos de incomodidade aos moradores das ZERs vizinhas:

- a) Circulação: Basicamente, na Rua Alvarenga, entre a Praça Alberto Rangel e especialmente no trecho entre Rua Afrânio Peixoto e Rua Vital Brasil, há poucas ruas que dão acesso local às ZERs. Grande parte delas já possuem bloqueios parciais, com concreto e jardineiras, que estrangulam e limitam a possibilidade de acesso local interno. Estas barreiras já existentes são eficazes para redução da circulação local às ZERs;
- b) Estacionamento de terceiros: Uma preocupação da potencial atividade comercial ou mais dinâmica na Rua Alvarenga atrair o estacionamento de veículos de terceiros (não relacionados aos moradores) dentro das ZERs, nos parece eliminável e bem contornável, pela oferta de estacionamentos privados ao longo do curso da Rua

*Alf*

- Alvarenga. Já existem alguns e com capacidade adicional; também outros em processo de solicitação de licença/alvará e novos estacionamentos seriam atraídos para dar conta das eventuais necessidades do mercado (com boa regulação, o mercado promove o ajuste: onde há oportunidades, aparecem novos empreendimentos). Além disso, muitos dos próprios imóveis na Rua Alvarenga já tem espaço extra para absorver um determinado número de vagas de visitantes/clientes, o que é uma conveniência muito necessária. Também, a própria regulamentação revisada e a fiscalização do poder público, com a eventual colocação de placas de estacionamento proibido para veículos de terceiros dentro das ZERs (não-ligados aos moradores), sujeitando-os a guincho e apreensão. Todas estas medidas e o próprio mercado se encarregariam de mitigar este potencial efeito de incômodo aos moradores;
- c) Contaminação de uso e atividades não permitidas em ZER para dentro das mesmas: Geograficamente, localmente, há uma clara separação dos imóveis que estão situados à Rua Alvarenga e aqueles internos às ZERs. Aqueles imóveis que seriam atingidos por uma revisão do zoneamento e dos usos e atividades permitidas seriam facilmente identificáveis. De outro lado, já existe uma articulação eficaz, presente e ativa dos próprios moradores das ZERs (associação dos moradores), que fiscalizam continuamente a região para coibir qualquer deturpação e eventual contaminação de atividades não-permitidas para dentro das ZERs. Adicionando-se a fiscalização do poder público, esta possibilidade ficaria descartada;
- d) Segurança: Hoje, como muitos imóveis estão abandonados, sub ou mal-utilizados, vazios e com dificuldade para atrair interessados para desenvolver atividades de serviços (pode levar vários meses ou até anos para se conseguir contratar uma locação, por valores muito baixos de aluguel em relação ao alto IPTU cobrado pela Prefeitura), a própria situação presente gera considerável fonte de potencial insegurança, por razões óbvias. No entanto, fossem os imóveis ocupados com atividades apropriadas, esta preocupação seria bastante reduzida. Claro que, numa cidade como São Paulo, é impossível se eliminar completamente a violência, mas com medidas preventivas e com a própria (boa) ocupação dos imóveis, tudo colaboraria para trazer institucionalidade à região e formar uma rede que se comunicaria e investiria para reduzir os riscos associados às questões de segurança;
- e) Quanto à discussão sobre o possível aumento de acidentes com a entrada de carros nas vagas comerciais/ou de serviços, temos a argumentar que isto não é um fato novo e que já vem ocorrendo há vários anos nos imóveis com atividades exploradas na Rua Alvarenga, sem a ocorrência de registros acima dos usuais. Adicionalmente, a Rua Alvarenga em nada seria diferente de outras vias de alto tráfego, como por exemplo a Avenida Rebouças, Eusébio Matoso, Rua dos Tajurás, Avenida Cidade Jardim e outras, que possuem o mesmo tipo de atividades ou similares às pretendidas. Também, os semáforos existentes amortecem e reduzem a velocidade de tráfego e seria possível recorrer-se a outras medidas preventivas, como a instalação de radares ou lombadas eletrônicas para coibir velocidades acima da recomendável para a via.

Anexamos a esta proposta alguns subsídios importantes para ajudar no processo e na análise:

*[Handwritten signatures and initials]*

1- No Anexo A, colocamos a cópia de vários documentos (fax, e-mails, etc.) arquivados à época da discussão da aprovação do Projeto Substitutivo ao Plano Diretor em 2004, que foi discutido e votado na Câmara de Vereadores, solicitando e tratando das discussões e gestões havidas para alterar a proposta de zoneamento e de uso e atividades permitidas na Rua Alvarenga. Tal documentação foi juntada, entregue e protocolada na Subprefeitura do Butantã, no gabinete do vereador Nabil Bonduki (relator do Substitutivo) e também no gabinete do vereador Ricardo Montoro, que conduziu e participou da audiência pública com a população sobre o Projeto Substitutivo;

2-No Anexo B, colocamos algumas fotos de imóveis degradados e condições ruins em que se encontra atualmente a Rua Alvarenga, que falam por si mesmas, tiradas recentemente, em Julho/2010 e Agosto/2010 (favor desconsiderar a data equivocada de 2006 constante nas fotos);

3-No Anexo C, colocamos o texto do PL 815/2007 do vereador Aurélio Miguel e a Tabela Comparativa feita, cotejando-se o rol de usos e atividades propostas com aquele existente no Plano Diretor aprovado em 2004;

4-No Anexo D, colocamos uma cópia do Editorial publicado no Jornal "O Estado de São Paulo, de 29/11/2007, com o título "Irregularidades no Comércio", abordando inclusive a Rua Alvarenga;

5-Em função de tantas discussões e diálogos e também das audiências públicas ocorridas ao longo dos anos recentes (pelo menos desde 2004 para cá), deve existir farta documentação arquivada e disponível na Sub-prefeitura sobre o processo de discussão, análise e recomendações para a Rua Alvarenga, provavelmente incluindo opiniões de outros órgãos e secretarias da Prefeitura acerca do assunto. Nos últimos anos, pacientes técnicos e profissionais se debruçaram sobre esta questão, tais como o Sr. Audenir Brunelli, Sr. Marcos Roberto, Sra. Solange Sanchez, Sra. Clarice Melo, Sr. Carlos Massato, Sr. Jorge Ricca (e ex-subprefeitos como Srs. Carlos Alberto da Silva Vieira e Maurício Pinterich), entre outros.

A seguir apresentamos a lista de usos e atividades propostas para a Rua Alvarenga, que deveria, na nossa visão, ter o seu zoneamento alterado para ZCL-zI em ZER (ao invés de ZCL-zII):

1- Atividades solicitadas neste item: Loja de conveniência, Rotisserie, Bomboniere, Casa de Massas, Manipulação de alimentos (salgados, sanduíches, doces, congelados etc), Boutique de Pães e similares.

As atividades comerciais aqui requisitadas, longe de serem nocivas aos moradores das ZERs, trarão benefícios e comodidades aos mesmos e à comunidade que habita, trabalha e trafega na região.

Um comércio de abastecimento local, com possibilidade de consumo local, ao mesmo tempo que oferecerá produtos de conveniência para as demais atividades inseridas na Rua Alvarenga, será também de grande utilidade para os moradores das ZERs, desde que não infrinjam os parâmetros de incomodidade quanto a:

Ruído, vibração associada, à emissão de radiação, emissão de odores, gases, vapores e materiais particulados, fumaça etc.

Quanto a outras disposições a serem definidas como:

Potência elétrica instalada, horário de carga e descarga, número mínimo de vagas para estacionamento, horário de funcionamento, número máximo de funcionários, área construída computável máxima permitida etc, ficará também a cargo da Sub-prefeitura analisar a concessão de alvará de funcionamento e posterior fiscalização.

II- Atividades deste item: Cabeleireiros/Barbearias, centros de estética, academias de ginástica, ioga e similares, estúdio fotográfico, de gravação de vídeos, sons e filmagens, encadernação e restauração de livros, cabines de caixas eletrônicas, cabines fotográficas, Locadoras de vídeos, cds, dvds, games, empresas de paisagismo e jardinagem, Floricultura, Papelaria e similares, farmácias, livrarias, bancas de jornais e revistas, Lavanderias (a seco). Os frequentadores da USP e outras universidades (São Judas Tadeu, Unip, Fiam) próximas, em muito poderiam se beneficiar e utilizar destas atividades e conveniências.

Não encontramos dentro dos artigos que definem os parâmetros de incomodidade, qualquer um que impeça a instalação dos mesmos, entre eles: emissão de ruídos, horário de carga e descarga, vibração associada, potência elétrica instalada, emissão de radiação, emissão de odores, gases, vapores e material particulado, emissão de fumaça, horário de funcionamento, lotação máxima etc.

Quanto a outras atividades requisitadas a saber:

Consultórios e Clínicas médicas, odontológicas e veterinárias (sem internações), temos a salientar que o problema levantado quanto à radiação emitida por eventuais aparelhos de raio x, informamos que a secretaria de Saúde e a ANVISA, vistoriam e analisam todos os estabelecimentos que se utilizam destes equipamentos e existe uma regulamentação a ser cumprida quanto à espessura de paredes, materiais de bloqueio de radiação etc. Essas vistorias são muito rigorosas, não só para evitar que os vizinhos sejam afetados, mas principalmente para que os usuários, manipuladores e profissionais sejam preservados e protegidos no dia-a-dia. Essa vistoria e fiscalização é levada muito a sério pelos profissionais da área.

III- Este item se refere a atividades de educação. Neste ponto temos a esclarecer que existem normas a serem cumpridas dentro da Delegacia de Ensino para a abertura de escolas, pré-escolas, berçários, brinquedotecas e gibitecas, quanto a espaço físico, dentro

das limitações das edificações existentes ou terrenos da Rua Alvarenga. Neste caso, também não são encontrados nenhum item fora dos parâmetros previstos de incomodidade.

As demais modalidades de ensino: escolas de natação e similares, idiomas, artes marciais, dança, música, artes plásticas etc, estão sujeitas a avaliações da sub-prefeitura quanto à possibilidade de uso da edificação escolhida, mas não afetam em nada os parâmetros de incomodidade do artigo 29 da lei 13.885 de 2004.

IV- As atividades pretendidas neste item: Agências bancárias, escritórios e consultórios, agências de representações, de capitalização, turismo, imobiliárias, escritórios de exportação e importação, e Consulados, já são previstos pela lei vigente.

V- Atividades deste item: conservação, reparação /manutenção, limpeza de: bicicletas, brinquedos, aparelhos eletrodomésticos, eletroeletrônicos (assistência técnica) de usos domésticos. Restauradores de obras de arte, oficinas de jóias, ourivesaria e relógios. São atividades também que não infringem nenhuma das normas previstas dos parâmetros de incomodidade.

VI- Associações Comunitárias e Culturais: Neste item também não encontramos nada que possa impedir sua instalação, pelas normas definidas de incomodidade.

VII- Serviços de hospedagem, pousadas e similares, casas de repouso ou geriatria, não encontramos nada que possa impedir a instalação desta atividade, em tudo se assemelha a uma residência como as encontradas nas ZERs, apenas com uma quantidade de residentes mais numerosa, o que pode acontecer também na área residencial.

VIII- Neste item também nada pode ser encontrado que seja contrário à sua instalação: Agências de correio e entregas (incluindo FedEx, DHL etc), Cartórios (com exceção de registro civil), delegacias de ensino etc.

IX- Atividades de Show Room em geral: Já previstas na atual lei, necessitando apenas de fiscalização quanto a depósito e estocagem de mercadorias. Nada dentro das disposições de incomodidade são encontradas.

X- Espaços para exposições, Pinacoteca, galeria de arte, museu, exposições de caráter permanente, buffet infantil etc. Estes itens, desde que respeitando os parâmetros de incomodidade avaliados para autorização de funcionamento e fiscalizados pela Prefeitura, poderão ser permitidos na Rua Alvarenga.

XI- Outras atividades comerciais e de serviços, ou aquelas já previstas no PL 815/2007 de proposição do Vereador Aurélio Miguel, que não tenham sido listadas nos itens anteriores, e que possuam caracteristicamente baixo nível de incomodidade e sejam equivalentes, ou plenamente compatíveis, com os usos e atividades mencionados anteriormente. A análise e autorização da Subprefeitura, em casos específicos, poderia vir a ser requerida para instalação destas atividades.

H  
R  
O

As atividades e usos acima apresentados levaram em conta todas as normas exigidas pelos parâmetros de incomodidade, já que temos consciência da importância da preservação do bem-estar dos moradores das ZERs vizinhas.

Reiteramos nossa sugestão em obter junto ao CET a instalação de Radares ou Lombada eletrônica em pontos da Rua Alvarenga para coibir/limitar a velocidade de tráfego e facilitar a travessia de pedestres e ciclistas (até visando uma potencial futura implantação de ciclovias ou ciclofaixas).

Por último, acreditamos que a revitalização e melhoria de uma área depende de atividades coligadas e/ou complementares, relacionadas ou não, concorrentes ou não. Uma das idéias lançadas, a indução à instalação de um pólo esportivo (ou outro), é bem-vinda, porém não pretendemos recomendar a limitação das possibilidades e alternativas comerciais e de serviços para a área.

### Conclusão

Devemos e é claramente possível e recomendável encontrarmos uma fórmula de revitalização real para a Rua Alvarenga, com atividades e usos compatíveis, a fim de que não se perpetue o atual e contínuo processo de deterioração, sub-utilização, ociosidade e abandono em que se encontra. Já há exemplos virtuosos de corredores similares que bem equacionaram situações semelhantes à nossa (Ruas Gabriel Monteiro da Silva, Tajurás etc) e que podem servir para nortear o trabalho de revisão do zoneamento e usos. Muito esforço já foi empreendido neste sentido, havendo base sólida e justificativas justas e coerentes. Falta uma ação final que produza as mudanças solicitadas.

Uma via de passagem como a Rua Alvarenga, com grande densidade de tráfego e quatro faixas de rolamento, sofrendo com o alto nível de poluição ambiental e sonora emitido pelos veículos, em estado considerável de degradação e deterioração, com utilização dos terrenos e imóveis muito aquém do que seria razoável (sub-utilização do espaço urbano caro e escasso), com alto valor do IPTU cobrado, por tudo isso e outros fatores, apresenta baixo nível de atratividade a potenciais empresários ou à constituição de empreendimentos que queiram ali se instalar. Combinadas às grandes restrições presentes, estabelecidas pela legislação em vigor, só se conseguirá se revitalizar e se viabilizar a Rua Alvarenga se efetivamente criarmos incentivos e formas de atrair e reter novas atividades comerciais e de serviços viáveis, sustentáveis e legais, suficientemente rentáveis, que se integrem e apresentem baixo nível de incomodidade aos moradores das ZERs vizinhas. Considerando isso, e já tendo experimentado seis anos de Plano Diretor, não-revisado, que falhou em trazer melhor qualificação e uso mais racional à região, cremos e insistimos que a melhor solução técnica e de bom senso, seria uma alteração pontual do zoneamento da Rua Alvarenga, entre a Praça Alberto Rangel e Av. Dr. Vital Brasil, para ZCL-z1 em ZER, associada à expansão e abertura limitadas a usos e atividades permitidas, quer seja comércio ou de serviços.

A Associação Comercial de São Paulo, através de sua distrital Butantã, também apóia e subscreve integralmente esta proposta e tem participado das discussões para

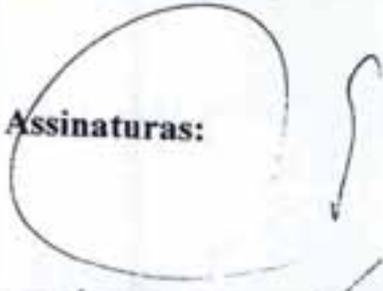


promover readequações na Rua Alvarenga e na região do entorno, todos saiam beneficiados.

Assinam esta proposta os representantes dos proprietários de imóveis da Rua Alvarenga e a Associação Comercial do Butantã, representada pelo seu diretor.

São Paulo, 12 de Agosto de 2010.

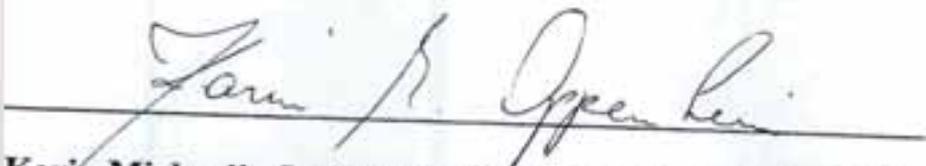
Assinaturas:



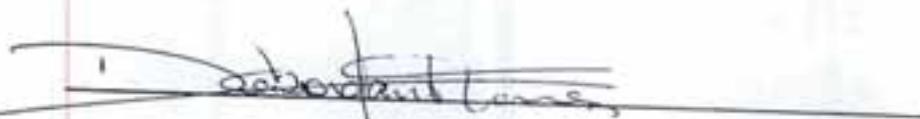
Paulo Soares, Diretor da Associação Comercial, Distrital Butantã



Paulo Sergio Antunes Natali (proprietário do imóvel nº 1592)



Karin Michaelis Oppenheim (proprietária do imóvel nº 1416)



Débora Santos Farias (co-proprietária do imóvel nº 1540)



Fernando Feher (co-proprietário do imóvel nº 1757)

## ANEXO A

Cópia de vários documentos (fax, e-mails, etc) encaminhados à época da discussão da aprovação do Projeto Substitutivo ao Plano Diretor em 2004, que foi discutido e votado na Câmara de Vereadores, solicitando e tratando das discussões e gestões havidas para alterar a proposta de zoneamento e de uso e atividades permitidas na Rua Alvarenga. Tal documentação foi juntada, entregue e protocolada na Subprefeitura do Butantã, no gabinete do vereador Nabil Bonduki (relator do Substitutivo) e também no gabinete do vereador Ricardo Montoro, que conduziu e participou da audiência pública com a população sobre o Projeto Substitutivo.

São Paulo, 02 de Dezembro de 2005.

Ao Sr.

Audenir Brunelli - TID 657902

Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento Urbano - Subprefeitura do Butantã

cópia para: Sra. Solange Sanchez, Sra. Clarice Melo e Sr. Carlos Massaro - TID 657905

Ref.: Plano Diretor - Revisão do Plano em 2006 da Lei de Uso e Zoneamento da cidade de São Paulo, PL0139/2004 e substitutivo. Pleito solicitando a alteração de uso zoneamento para a Rua Alvarenga e/ou seu lado direito, no Butantã, trecho entre a Praça Alberto Rangel e a Avenida Dr. Vival Brasil.

Prezado Sr. Audenir,

Meu nome é Fernando Feber e sou co-proprietário de um imóvel na Rua Alvarenga nº 1757, onde familiares meus residiram no aludido imóvel até agosto de 2005.

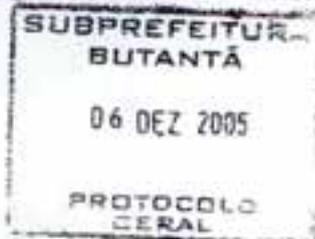
Encaminho ao Sr. pleito por mim apresentado em 2004, solicitando a modificação de uso/zoneamento da Rua Alvarenga, no Butantã, no trecho compreendido entre a Praça Alberto Rangel e a Avenida Dr. Vival Brasil, pleito este originalmente apresentado em 2004, antes e durante o encaminhamento da aprovação do PL0139/2004 (Plano Diretor - Uso e Zoneamento da cidade de São Paulo) pela Câmara de Vereadores do Município. À época, como descrito nos anexos, o pleito foi integralmente acolhido pela Subprefeitura do Butantã, tendo sido aprovado pelo então subprefeito e pelos órgãos técnicos competentes. Não obstante, tal pleito acabou não sendo incluído pelo Sr. Vereador Nabil Bonduki, relator-responsável pelo projeto, onde foi alegado falta de tempo de análise.

Tendo em vista a revisão do Plano e seu encaminhamento à Câmara de Vereadores de São Paulo em 2006, peço, por favor, novamente que meu pleito seja reavaliado e aprovado por V.Sas., no âmbito da Subprefeitura do Butantã, e incluído nas modificações que serão submetidas à Câmara para aprovação.

O histórico completo do pleito e seu respectivo encaminhamento encontra-se descrito nos anexos, onde foi protocolizado na Subprefeitura do Butantã em 2004, e também no gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki, e junto ao gabinete do Sr. Vereador Ricardo Montoro.

Basicamente, solicitei que se alterasse o uso/zoneamento da Rua Alvarenga no trecho em questão, de Zona de Centralidade Linear em Zona Estritamente Residencial II (ZCL - ZER II) para ZCL - ZER I, de forma a melhor adequar as condições de uso comercial e de serviços da referida região, compatível com o movimento de tráfego e importância deste corredor. Caso possível, pediria também uma análise quanto à viabilidade de se implantar uma Zona Mista (ZM) neste corredor, ou mesmo que tal ZM ficasse restrita apenas ao lado direito desta Rua (no sentido do tráfego), tendo em vista as suas peculiaridades, entre outras pelo fato de a Rua Alvarenga, do seu lado esquerdo, delimitar o limite

06 DEZ 2005



fronteiriço de uma Zona Estritamente Residencial (ZER), enquanto que do seu lado direito não é uma ZER, ou seja não há uso efetivamente residencial de tal lado direito.

Coloco-me inteiramente à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos referentes a este pleito, esperando que o mesmo seja acolhido e aprovado desta vez.

Muito obrigado.

Atenciosamente,



Fernando Feher  
co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, 1757 - Butantã  
e-mail: [ferf011@yahoo.com.br](mailto:ferf011@yahoo.com.br) ou [ferf03@hotmail.com](mailto:ferf03@hotmail.com)  
fone: (11) 9990-7254 ou 3081-3563

conteúdo anexo: carta encaminhada ao Sr. Vereador Nabil Bonduki e à Subprefeitura do Butantã e outros 5 anexos relacionados ao assunto.

São Paulo, 16 de Agosto de 2004.

Ao Sr. Vereador Nabil Bonduki,

À Assessoria de gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki: Sr. José Carlos Gomes e Srta. Andréa Villela,  
À Subprefeitura do Butantã: Sr. Subprefeito Carlos Alberto da Silva Vieira, Sr. Marcos Roberto, Sra. Souange Sanchez, Sra. Clarice Melo, Sr. Carlos Massato, Sr. Jorge Ricea

Ref.: Plano-Diretor - Lei de Uso e Zoneamento da cidade de São Paulo PL0139/2004 e Substitutivo - Pleito solicitando Alteração de Zoneamento para a Rua Alvarenga - Butantã, entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil.

Prezados Senhores,

Tendo em vista: 1) que o Plano Diretor, detalhando o uso e zoneamento da cidade de São Paulo foi aprovado pela Câmara de Vereadores do município neste ano de 2004, e que o mesmo prevê sua primeira revisão para o ano de 2006; 2) as eleições municipais próximas e as eventuais mudanças que ela possa proporcionar na administração municipal da cidade de São Paulo; 2) o enorme esforço que empreguei no sentido de levar adiante o pleito de alteração de uso, por mim proposto para a Rua Alvarenga no Butantã, entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil, de ZCLz-II para ZCLz-I, pleito este que foi democraticamente discutido e tecnicamente aprovado pela Subprefeitura do Butantã, e cuja manifestação favorável da referida Subprefeitura foi enviada ao gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki, constante do Ofício 0813/2004 em 25/06/2004, antes portanto da aprovação do Substitutivo pela Câmara de Vereadores (ocorrida dia 01/07/04); 3) que o trabalho já desenvolvido e encaminhado até o momento, por mim e pelos técnicos do Executivo e do Legislativo Municipal, não se perca neste período de tempo, até a primeira revisão da lei em 2006; então, 4) gostaria de deixar devidamente registrado e formalizado, quando da primeira revisão da lei de uso e zoneamento seja novamente e devidamente encaminhado, quando da primeira revisão da lei de uso e zoneamento, solicitando, desde já, sua inclusão na pauta de revisão, referente à área da Subprefeitura do Butantã, prevista para 2006. Para tanto, envio ao Sr. Vereador-Relator da matéria e seu respectivo gabinete de assessores, bem como à Subprefeitura do Butantã, cada qual uma cópia, de um dossiê completo contendo além desta carta, cópia de todas as comunicações que enviei a V.Sas entre Junho e Agosto de 2004, o qual entregarei nas respectivas repartições e solicitarei o carimbo de protocolo em ambos, para constar dos arquivos e integrar a pauta de reivindicação de modificação futura da lei de uso e zoneamento, que espero ocorra em futuro próximo.

Acrescento abaixo algumas informações relevantes, a título de reflexão em relação à Rua Alvarenga, no trecho compreendido entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil:

- 1) A exceção do imóvel do qual sou co-proprietário (R. Alvarenga, 1757), todos os outros já são usados para atividades de serviço e comerciais (escritórios diversos, buffets de festa, showrooms diversos, comércio de móveis de escritório etc);
- 2) A Rua Alvarenga é um grande corredor de tráfego, extremamente movimentado, em direção às Rodovias Régis Bittencourt (corredor do Mercosul), Raposo Tavares, Morumbi e outros;
- 3) A própria existência deste grande tráfego de veículos, ônibus e caminhões produz efeitos, como alta poluição ambiente, visual, sonora, trepidação constante etc, e implica numa considerável barreira física e ambiental, em relação à área estritamente residencial ZERI lindeira. Sendo assim, acredito ser impossível a restauração da mencionada Rua Alvarenga com seu antigo e original caráter residencial - ao contrário, cada vez mais sua vocação é de corredor comercial e de serviços;
- 4) Isto fica ainda mais reforçado quando as atividades comerciais e de serviços são desenvolvidas do lado de numeração ímpar da Rua Alvarenga (isto é, no sentido de tráfego), o que em nada é impactante, em termos de incomodidade, aos moradores da ZERI;
- 5) A futura estação Butantã do Metrô (pertencente à linha 4 amarela) e seu terminal de ônibus, planejados para integrarem o conjunto de tal estação e já em início de obras, reforçarão certamente o aspecto de uso comercial e de serviços para a região.

Adicionalmente, gostaria de pedir o favor de solicitar ao Sr. José Carlos Gomes, assessor do Sr. Vereador Nabil Bonduki, conforme nossa reunião em seu gabinete ocorrida na terça-feira, dia 03 de Agosto de 2004, e



Folha nº 1816  
Anexo 2 - Vol. 10 PL 688/13

Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

segundo compromisso verbal por ele assumido, que me detalhasse através de e-mail os critérios que levaram à não inclusão de meu pleito ao Plano Diretor em referência.

Muito obrigado.

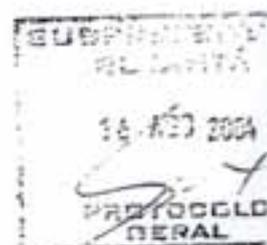
Atenciosamente,

Fernando Feher

Co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, 1757 - Butantã  
e-mail: ferf03@hotmail.com

fone: 9990-7254 ou 3081-3563

Contém um total de 5 (cinco) Anexos (vide a seguir).



Anexo 1 - E-Mail enviado ao Sr. Vereador Nabil Bonduki e Assessoria em 07/07/04.  
Assunto: Questão s/ Novo Plano de Zoneamento - Lado Direito da Rua Alvarenga no Butantã

"Por favor entregar esta mensagem ao Sr. José Carlos Gomes. Muito Obrigado  
\*\*\*\*\*

Prezado Sr. José Carlos Gomes,

Em primeiro lugar, parabéns pelo seu esforço e de seus colegas referente à aprovação do Novo Plano de Uso e Zoneamento da Cidade de S.Paulo e obrigado pelo seu atendimento nas datas de 25 e 26/06/2004 (sexta e sábado). Apresentei, democraticamente, em 23/06, na Audiência Pública da Câmara, o pleito de alteração do uso (constante no PL0139/2004) para o lado ímpar da Rua Alvarenga no Butantã (ou seja, o lado direito do sentido único de tráfego). O uso permitido era dentro das condições definidas como ZCLz-II e solicitei alteração/modificação, ou pelo menos flexibilização, para tal lado direito da Rua Alvarenga, entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil, abrindo a possibilidade de uso para as condições definidas como ZCLz-I (uso comercial e serviços determinados). Concomitantemente, enviei o pleito à Subprefeitura do Butantã para análise. O Subprefeito e as respectivas áreas de assessoria técnicas e de planejamento da Subprefeitura analisaram o caso e o aprovaram, concordando integralmente com o pleito proposto, e formalizando-o num fax que foi enviado ao gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki entre os dias 25 e 26 de junho (6ª feira e sábado). Entrei em contato diversas vezes com vocês da Assessoria de gabinete e com a Subprefeitura, seja por telefone, fax e e-mail acerca do referido pleito.

No sábado à tarde, dia 26/06/2004, consegui conversar consigo e o Sr. me informou que o fax da Subprefeitura do Butantã havia sido recebido, com a aprovação do pleito por parte deles, esperando que ele fosse realmente incorporado ao texto do substitutivo. Aguardei então o encaminhamento e a aprovação do substitutivo, uma vez que nada mais poderia contribuir. Consultei ontem (06/julho) o texto do substitutivo que esta disponibilizado na internet, inclusive o Plano Regional do Butantã, e confesso que não consegui identificar onde se encontraria a alteração (e/ou flexibilização) de uso para o lado ímpar da Rua Alvarenga.

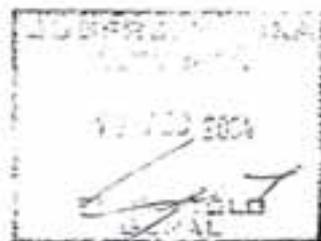
Por favor, gostaria de um esclarecimento de vocês (por favor, por e-mail dado que estou fora de S.Paulo a trabalho), se o pleito - aprovado integralmente pela Subprefeitura do Butantã - foi efetivamente aprovado no Plano Regional e incorporado ao texto do substitutivo. Pediria, neste caso, a ajuda de vocês na identificação do trecho da nova lei/substitutivo que versa sobre a alteração ou flexibilização de uso. Minha esperança, depois de 30 (trinta) anos e várias gestões democráticas e busca por aprovações, era de que, uma vez que a restauração de ZER para a Rua Alvarenga (conforme as condições que compramos efetivamente vigentes no início dos anos 70) seria impossível, pelo menos se permitisse na nova lei um uso compatível com aquele indicado para uma ZCLz-I.

Gostaria também, por favor, que a Srta. Andréa Villela, arquiteta, da assessoria técnica do Sr. Vereador Nabil também recebesse uma cópia desta mensagem (enviei hoje, há pouco, uma mensagem passada repetida - por favor a desconsiderem)

Muito obrigado mais uma vez pela sua atenção e cooperação e permaneço no aguardo de um esclarecimento.

Fernando Feber  
co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, no. 1757 - Butantã  
Fones: (011) 3081-3563 / 9990-7254  
e-mail: ferf03@hotmail.com

PS: O computador que usei para escrever esta mensagem estava com alguns problemas de acentuação.\*



Anexo 2 - E-Mail enviado ao Sr. Vereador Nabil Bonduki e Assessoria em 26/06/04  
Assunto: PL0139: Solicit. alteração uso para o LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA (SENT. UNICO)

\*Por favor entregar esta mensagem ao Sr. José Carlos Gomes. Obrigado

Prezado Sr. José Carlos Gomes,

Em primeiro lugar, muito obrigado pelo seu atendimento nesta data, quando de minha ligação de hoje, 6ª. (sexta) feira, dia 25/06/2004, ao redor das 21:00 horas. Acho importante lhe dar um relato dos fatos e eventos para que fique ainda mais claro a sequência de eventos que lhe relatei:

- 1) Em 23/06/2004, enviei ao gabinete do Srs. Vereador Nabil Bonduki e ao Subprefeito do Butantã, Sr. Carlos Alberto da Silva Vieira, uma mensagem eletrônica descrevendo o histórico do pleito específico que submeti a V.Sas., contendo ainda um anexo em arquivo Word, complementando-o. Tal anexo, é um arquivo em formato eletrônico, cópia fiel de um fax enviado em 22/06/2004 ao gabinete do Sr. Vereador e à sua Assessoria. Ambos e-mail e anexo encontram-se copiados ao arquivo word em anexo, numerados como "1.A" e "1.B", respectivamente;
- 2) Em 25/06/2004, 6ª. feira, submeti uma nova mensagem eletrônica aos Srs. Vereador Nabil Bonduki e Subprefeito do Butantã, Sr. Carlos Alberto da Silva Vieira, com cópia ao Sr. Engenheiro Marcos Roberto da Subprefeitura do Butantã, basicamente agradecendo o esforço de todos os envolvidos, sua pronta análise e encaminhamento do pleito por mim apresentado anteriormente e cujo parecer foi favorável ao acolhimento integral da proposta enviada. A informação acerca da concordância pela assessoria técnica, e pelo Sr. Eng. Marcos Roberto (todos da Subprefeitura do Butantã), com sua posterior recomendação favorável de aprovação ao Subprefeito (a qual a acolheu), me foi dada hoje, em conversas telefônicas que tive com a própria assessoria, com o Sr. Engenheiro Marcos Roberto, e com a assessora de gabinete do Sr. Subprefeito, mais especificamente a Srta. Sara. Obtive a confirmação verbal que um fax formalizando a aprovação do pleito apresentado e assinado pelo Subprefeito do Butantã (ou outro servidor com autoridade competente na ausência do primeiro), seria enviado na própria 6.a feira, 25/06, e endereçado ao gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki e competente assessoria técnica. Por último, após constatada a devida formalização do pleito, seria incluído no substitutivo ao PL 0139/2004. Dada a exiguidade de tempo e objetivando colaborar, tomei a iniciativa de passar, com a maior fidelidade possível, as informações a mim transmitidas pela Subprefeitura do Butantã, à assessoria do Sr. Vereador Nabil Bonduki. Conversei com a arquiteta Srta. Andréa Villela, da assessoria, durante a Audiência Pública na Câmara, ocorrida em 23/06 e então ela me orientou como eu deveria proceder, passo-a-passo, para obter a aprovação de meu pleito, de forma que ele fosse efetivamente incorporado ao substitutivo. E assim o fiz. Pelo fato dos assessores do Sr. Vereador-relator do projeto estarem ocupadíssimos e praticamente inacessíveis ao público externo, me comuniquei com as Srtas. Juliana e Stefânia Nazário (especialmente a segunda - de uma paciência ímpar, devo acrescentar), durante este período entre o dia 23/06 e 25/06 do mês corrente;
- 3) Por último, solicitei à Srta. Stefânia, da assessoria do gabinete do Sr. Vereador-relator, uma informação (se positiva ou negativa), acerca do recebimento (ou não) do fax assinado pelo Subprefeito do Butantã (ou outro servidor com autoridade competente), aprovando o pleito submetido e se o mesmo teria sido encaminhado à Srta. Andréa Villela. Ela (Stefânia) prometeu fazê-lo, só que após as 19:00hs da 6.a feira, dia 25/06. Às 20:44, a Srta. Stefânia me contactou ao celular, informando que todos os recados deixados por mim à Srta. Andréa ao longo do dia foram devidamente transmitidos e que até aquele horário o fax da Subprefeitura do Butantã não havia chegado - portanto, ainda que o pleito fosse legítimo, não poderia ser incluído no substitutivo. Conversei com a Srta. Stefânia até por volta das 21:00 hs e insisti para falar com a Srta. Andréa e explicar o caso - ela (Stefânia) tinha que sair, e sugeri que eu ligasse mais tarde para verificar o andamento;
- 4) Depois de todo um grande esforço, e sem dúvida pela boa vontade de valorosos servidores públicos, fiquei bastante preocupado que o pleito aprovado não fosse incluído a tempo no substitutivo e foi este o motivo da minha ligação seguinte, a qual foi atendida pelo Sr. Eis que estamos numa situação em suspenso - por um lado a aprovação do pleito foi dada pela Subprefeitura, e a mim comunicada verbalmente; por outro

lado, a assessoria técnica do Sr. Vereador Nabil Bonduki, até o último contato que tivemos, não tinha acusado recebimento do fax formalizando tal aprovação, impedindo, a princípio, sua efetiva inclusão no substitutivo até aquele momento, o que me deixou preocupadíssimo e receoso.

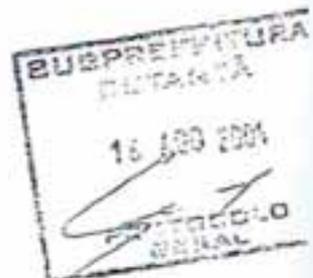
Acho importante envolvê-lo e provê-lo com todas as informações disponíveis e espero que haja um bom encaminhamento e conclusão do pleito apresentado (e verbalmente aprovado pela Subprefeitura do Butantã), resultando na devida modificação do PL0139 e sua inclusão, finalmente, no substitutivo. Entendo que vocês todos estão extremamente atarefados, dando o "sprint" final, muito envolvidos com um projeto de enorme magnitude. Minha intenção é só colaborar e trabalhar de forma legítima para encaminhar um pleito considerado válido, viável e aperfeiçoador do projeto.

Anexo a esta mensagem a cópia dos e-mails enviados em 23 e 25/06, descritos nos itens "1" e "2" acima, para sua informação.

Muito obrigado mais uma vez pela sua atenção e cooperação. Fico no aguardo, se possível, de um contato e desejo boa sorte a todos.

Atenciosamente,

Fernando Feher  
co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, no. 1757 - Butantã  
Fones: (011) 3081-3563 / 9990-7254  
e-mail: { [HYPERLINK mailto:ferf03@hotmail.com](mailto:HYPERLINKmailto:ferf03@hotmail.com) }



Anexo 3 - E-Mail enviado ao Sr. Vereador Nabil Bonduki e Sr. Carlos Alberto da Silva Vieira (Subprefeito do Butantã), com cópia para o Sr. Marcos Roberto (Subprefeitura do Butantã) em 25/06/04.

Assunto: PL0139: Solicit. alteração uso para o LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA (SENT. UNICO)

\*Prezados Srs. Vereador Nabil Bonduki e Subprefeito do Butantã, Sr. Carlos Alberto da Silva Vieira,

Esta mensagem é referente ao pleito apresentado a V.Sas. em 23 de junho corrente e seu respectivo encaminhamento e conclusão.

Gostaria também, por favor, que a Srta. Andréa Villela, arquiteta, da assessoria técnica do Sr. Vereador Nabil também recebesse uma cópia desta mensagem. No que concerne à Subprefeitura do Butantã, solicito a gentileza de enviarem cópias desta para a área de supervisão técnica de planejamento urbano que, conjuntamente com o Sr. Engenheiro Marcos Roberto, forneceu as informações e participou no trabalho de análise e encaminhamento da solicitação apresentada.

Chegamos ao momento final, onde o substitutivo apresentado pelo Sr. Vereador Nabil Bonduki está sendo concluído para submissão à Câmara de Vereadores do Município de São Paulo ainda na data de hoje (25/06/2004), segundo informações obtidas junto à assessoria do nobre Vereador. A questão por mim encaminhada foi devidamente analisada e encaminhada, e obteve parecer favorável da Subprefeitura do Butantã, aprovada pelos respectivos órgãos técnicos e pelo Sr. Subprefeito, participantes deste grande esforço. Obtive esta informação durante o dia de hoje, em conversas telefônicas com os responsáveis pela análise da mesma. Adicionalmente, me foi informado pela assessoria do Sr. Subprefeito que o ofício, com o parecer favorável ao pleito por mim apresentado, seria encaminhado ainda hoje também, a tempo de chegar aos incansáveis assessores do Sr. Vereador Nabil Bonduki, nesta data, para por último ser incluído no substitutivo final ao PL0139/2004.

Agradeço muito, a todos os envolvidos, a apreciação do pleito, a forma como ele foi conduzido e a sua conclusão favorável. A modificação de categoria de uso para o lado de numeração ímpar da Rua Alvarenga (ou seja, afetando somente o lado direito da rua, considerando-se o sentido único de tráfego viário, da ponte Cidade Universitária ao Morumbi) de ZCLz-II para ZCLz-I é muito importante, balanceia adequadamente, neste momento, o interesse coletivo - acabando por atendê-lo, e readapta regulamentarmente o referido corredor de tráfego a uma situação já de fato existente, diria eu há aproximadamente 30 anos, e que demandava um tratamento condizente.

Meu muito obrigado a todos pelo esforço e dedicação na análise e encaminhamento deste assunto. Faço votos que o substitutivo ao PL0139/2004 seja encaminhado a contento.

Atenciosamente e à disposição,

Fernando Feher  
co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, no. 1757 - Butantã  
Fones: (011) 3081-3563 / 9990-7254  
e-mail: { [HYPERLINK mailto:ferf03@hotmail.com](mailto:ferf03@hotmail.com) }\*



Anexo 4 - E-Mail enviado Ao Sr. Vereador Nabil Bonduki e Sr. Carlos Alberto da Silva Vieira (Subprefeito do Butantã) em 23/06/04.  
Assunto: PL0139: Solicit. alteração uso para o LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA (SENT. UNICO)

\*Prezados Srs. Vereador Nabil Bonduki e Subprefeito do Butantã, Sr. Carlos Alberto da Silva Vieira,  
Gostaria, por favor, que a Srta. Andréa Villela, arquiteta, da assessoria técnica do Sr. Vereador Nabil também recebesse uma cópia desta mensagem e seu respectivo anexo.

Meu nome é Fernando Feber, co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, no. 1757 - Butantã, situado no lado direito da rua, considerando-se o sentido único de tráfego viário, ou seja, da ponte Cidade Universitária ao Morumbi. Tal imóvel localiza-se entre a entrada da USP (Rua Afrânio Peixoto) e a Rua Moncorvo Filho.

Sei que estamos num momento crítico e derradeiro, véspera da provável aprovação do Projeto de Lei 0139/2004, votação esta marcada para o próximo dia 29/junho, de acordo com informações recebidas na Câmara de Vereadores do Município de São Paulo, onde hoje presenciei e participei da Audiência Pública. Entendo que tal projeto se configura numa peça de fundamental importância e relevância para o Município. Representa um novo marco para o desenvolvimento da cidade e muito reconheço todo o trabalho empreendido até agora. Verifiquei na audiência pública desta data o quanto de polêmica ele causa - nenhum projeto de tal magnitude agrada a 100% dos munícipes, provavelmente nem com infinitas revisões. Tenho uma visão progressista - melhor um projeto bem-intencionado e com bases sólidas e duradouras do que projeto nenhum, muito menos o atual, defasado e caduco, quanto aos atuais usos e costumes na cidade de São Paulo e norteador do seu desenvolvimento. Desde que, é claro, especificidades e aspectos históricos, principalmente direitos e compromissos, sejam adequadamente considerados e tratados. Além disso, o próprio projeto deveria ou poderia prever sua auto-revisão e readequação de forma dinâmica, de tempos em tempos. Fui o orador de número 90 - cheguei logo antes das 8 horas da manhã e tive a oportunidade de me expressar às 15:30hs e acompanhei todas as discussões, até o encerramento.

No entanto, é importante ressaltar que tenho uma importante contribuição a dar à microrregião da Rua Alvarenga, donde se encontra meu imóvel - para mim de fundamental relevância e corretiva de uma situação distorcida e anômala. Tal sugestão é minuciosamente descrita e analisada nas 3 (três) folhas em anexo (arquivo Word).

Meu pai, um senhor idoso de quase 81 anos é provavelmente o único morador que permaneceu residindo no lado direito da Rua Alvarenga, entre a praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil. À época, com muito esforço pessoal, ele teve a oportunidade de adquirir o imóvel descrito, e no ano de 1971 para lá nos mudamos. A Rua Alvarenga era de mão-dupla até a Rua Afrânio Peixoto, muito tranquila e de tráfego meramente local. O acesso às rodovias e ao Morumbi, ao que me lembro, era feito via Rua Camargo. Morávamos enfim na tão sonhada Z1, zona estritamente residencial. Mas tudo mudou com uma radical alteração de tráfego viário nos anos 70. E, progressivamente, algo que não estava minimamente planejado para absorver a enormidade de tráfego (incluso ônibus e grandes caminhões) dos anos seguintes, acabou por gerar um significativo impacto negativo naquela região da Rua Alvarenga - enorme tráfego, trepidação em excesso (geradora de inúmeras rachaduras no imóvel), poluição sonora e visual, acidentes, sujeira e lixo em excesso e assim por diante - tudo enfim degradando significativamente a área. É o progresso, dizem uns. Para mim, foi pura falta de planejamento mesmo - necessitava-se de uma solução urgente para o assunto e assim foi feito. Tivemos que nos adaptar. Na época, infelizmente, não tínhamos, como hoje, a oportunidade de nos manifestar democraticamente e também meios para exercer nossa cidadania. Portanto, saúdo a V. iniciativa em promover esses debates democráticos.

A área do lado direito da Rua Alvarenga jamais voltará a ser uma Zona Estritamente Residencial pura. Transformou-se num corredor comercial, com características de serviço. Indo mais além, o que pleiteio é que ao lado direito da Rua Alvarenga, conforme descrito e justificado no Anexo a esta mensagem, seja facultada a possibilidade de absorver a denominação de uso ZCLz-I, ao invés de ZCLz-II, ampliando o ~~leque de~~ <sup>leque de</sup> atividades comerciais e de serviços passíveis de serem exercidos, ao contrário, pelo que entendi e ~~salvo meu~~ <sup>salvo meu</sup>

14 AGO 2004

SECRETARIA  
MUNICIPAL

equivoco de interpretação (me consultei também com assessores técnicos da subprefeitura do Butantã, da área de planejamento). O uso previsto para a ZCLz-II é extremamente restritivo, se for aplicado estritamente o previsto no Quadro de Atividades permitidas para uso nas ZCLz-II, Quadro 5 item "c", do Anexo à Parte III do Projeto de Lei.

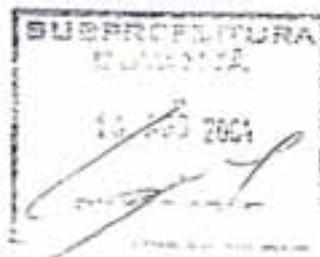
Por quase trinta anos ficamos ilhados e pagamos o caro preço de um péssimo planejamento. Temos uma oportunidade única de corrigir e retificar este equivoco do passado: que se permita, então, dinamizar a área ainda mais, ampliando seus possíveis usos comerciais e de serviço. Assim, a sugestão é que, pelo menos, para o lado direito da Rua Alvarenga, trecho entre a praça Alberto Rangel e Dr. Vital Brasil (ou eventualmente, para um trecho menor, se for o caso), aplique-se e se permita a possibilidade de uso equivalente a ZCLz-I, Quadro 5, item "b", do Anexo à Parte III do Projeto de Lei, caso vigore o aspecto mais restritivo disposto no PL 0139/2004 para a região. O impacto aos moradores da Zona Estritamente Residencial 1, lindeiros pela R. Alvarenga pelo seu lado esquerdo, não seriam impactados negativamente em termos de incomodidade e o mesmo seria aplicável ao tráfego de veículos na Rua Alvarenga (ou, ainda, os impactos seriam mínimos e negligenciáveis).

Caso a minha análise esteja correta e se mantenha o uso de serviços (e/ou comercial) na Rua Alvarenga como ZCLz-II, em sua versão mínima e restritiva, aí então, não só permaneceríamos indefinidamente "ilhados" e sujeitos às condições já bastante adversas ali presentes, mencionadas anteriormente, principalmente em função do grande volume de tráfego da Rua Alvarenga (condição que não será modificada jamais, muito provavelmente). Acrescente-se a isso também, não bastasse a primeira situação, o fato de que não poderíamos direcionar o(s) imóvel(is) situado(s) no lado direito da Rua Alvarenga para usos mais amplos, compatíveis e razoáveis com o que desejam determinados prestadores de serviço e comerciantes, potencialmente atraídos e interessados nesta área. Minha sugestão contempla tudo isso, sem implicar em efeito adverso aos moradores da ZER contígua, e também ao tráfego da rua Alvarenga. Morar lá tem se mostrado difícil e inadequado, e em nada contribuirá uma restrição de uso de atividades de serviço e comerciais (ainda maior que o atual plano de uso em vigor), conforme proposto pelas novas ZCLz-II. Pelo contrário, só potencializará um efeito deletério.

Conversei com a Srta. Andréa (em 23/junho, durante a Audiência Pública) a respeito desta condição, bastante anômala e adversa, e, em princípio ela entendeu que o meu pleito fiz todo sentido e acatou a sugestão de que este assunto seja pelo menos levado à uma revisão, ainda que neste momento final - "antes tarde do que nunca" se aplicaria perfeitamente a este caso. Ela me orientou a envolver o Sr. Subprefeito e equipe o quanto antes, o que o faço agora - é um prazer fazê-lo e ter a oportunidade de explicar diretamente o propósito pretendido, seus custos e benefícios. Fui orientado na subprefeitura do Butantã a participar da Audiência Pública desta data e submeter diretamente minha proposta ao gabinete do Sr. Vereador. Foi na Audiência que conheci a Srta. Andréa e outros valerosos servidores.

Esta é uma revisão histórica, progressista e complementar - um aperfeiçoamento de uso importante e favorável para a região, sem trazer quaisquer custos maiores, ou implicar em transtornos maiores aos atualmente presentes na região (poluição sonora, visual, particulada etc) - especificamente no que se refere ao tráfego e incômodo aos moradores da ZER local. Somos, em geral, a favor da concepção do plano como um todo, mas desde que especificidades sejam ouvidas e devidamente consideradas. Merecemos uma oportunidade: já arcamos por muito tempo com muita degradação e lidamos com o transtorno até aqui. Os efeitos negativos da presente proposta seriam nulos ou mesmo negligenciáveis. É uma das raras oportunidades de aperfeiçoamento, de nulo (ou baixíssimo) potencial conflitivo. Acrescento também o interessante exemplo dado pelo Sr. Vereador Nabil, durante a sua preleção de abertura da Audiência Pública de hoje (23/junho). Ele mostrou que uma mesma rua, a Rua Morás em Pinheiros, há dois tratamentos distintos de uso residencial - num lado da rua só é permitido casas, ou construções com gabarito baixo compatível; do outro lado, no entanto, o uso residencial permite a construção de prédios, com gabarito de até 25 metros. Uma mesma rua, dois tratamentos de uso diferentes, razoáveis, compatíveis e administrados com bom-senso pelo plano.

Assim, como um losango representa a ZCLz's, e considerando o caso da Rua Alvarenga (e que a minha interpretação de tratamento aplicável pelo novo plano seja a mais restritiva possível, para efeitos de categorias uso - atividades permitidas), porque não poderíamos ter um losango meio preto e meio branco, refletindo a especificidade da região? Aceito outras sugestões também.



Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

Gostaria muito de ter a oportunidade de conversar e expor pessoalmente ao Sr. Subprefeito e à área de assessoria técnica a presente sugestão – reitero a sua importância e minha vontade para chegarmos a um denominador em comum. Me coloco desde já à disposição para marcarmos uma reunião, se possível, o mais breve, conforme a V. disponibilidade, para encaminharmos a presente questão.

Muito obrigado a todos pela atenção dispensada, estou à disposição e no aguardo.

Atenciosamente,

Fernando Feher

Fones: (011) 3081-3563 / 9990-7254

e-mail: ferf03@hotmail.com\*

Handwritten initials and marks, including a large 'O', a signature, and the number '11'.

SUSPENSÃO  
GUTANIA  
15 AGO 2004  
PROTÓCOLO  
GERAL

Anexo 5 - Cópia do fax enviado ao Sr. Vereador Nabil Bonduki e Assessoria Técnica e à Subprefeitura do Butantã em 22 e 23/06/04.

São Paulo, 22 de Junho de 2004.

À  
Câmara de Vereadores do Município de São Paulo  
Attn.: Excelentíssimo Sr. Vereador Nabil Bonduki

Ref.: Planos Regionais e de Zoneamento  
Projeto de Lei 0139/2004

Excelentíssimo Vereador Nabil Bonduki,

Venho me dirigir a esta digníssima Casa a fim de solicitar a alteração/modificação no projeto em referência, relativo ao caso descrito a seguir:

Dada a complexidade do projeto de lei em epígrafe, seus inúmeros detalhes e salvo eventual equívoco de leitura e interpretação da minha parte, referente às condições de uso e zoneamento de imóvel na microrregião abaixo analisada, solicito a V. Excelência e Assessoria a máxima atenção para reconsideração do caso em questão. Estive também na subprefeitura do Butantã, onde técnicos especializados (planejamento) confirmaram minha análise:

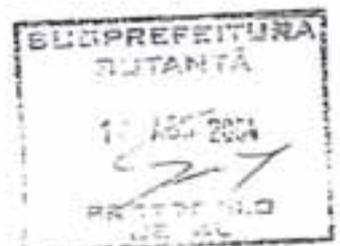
Sou co-proprietário de imóvel situado à Rua Alvarenga, no. 1757 - Butantã. A Rua Alvarenga se inicia na Ponte Cidade Universitária e serve como corredor de ligação importante de tráfego da Marginal Pinheiros em direção às Rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt, Avenidas Dr. Vital Brasil, Corifeu de Azevedo Marques, Francisco Morato, Morumbi e outras - é notadamente uma importante artéria de tráfego intensivo.

Nos seus primórdios, a Cia. City Butantã que realizou o loteamento, idealizou seu uso voltado exclusivamente a um projeto residencial local. Acontece que através dos anos, meados/final da década de 1970, décadas de 80 e 90 em diante, principalmente em função do alto volume de tráfego, a Rua Alvarenga se tornou um corredor extremamente movimentado e de sentido (mão) único (i.e. Ponte Cidade Universitária → Morumbi). Quando para cá nos mudamos em 1971, tal rua era de mão-dupla, exclusivamente residencial e possuía um tráfego caracteristicamente local, incomparavelmente menos movimentada.

É notório e comprovável que a Rua Alvarenga, entre a Ponte Cidade Universitária e a Avenida Dr. Vital Brasil já não possui mais nenhuma característica de uso residencial, tendo sido readaptada para determinados usos comerciais / serviços, sujeitos à limitações.

No lado esquerdo da rua, há a consideração que a Rua Alvarenga é imediatamente limítima a uma Zona Estritamente Residencial ("ZER"), delimitando-a (atual "Z1"). Porém, do LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA (SENTIDO MÃO DE TRÁFEGO VIÁRIO), TODOS OS IMÓVEIS FORAM CONVERTIDOS PARA USO COMERCIAL (EXCETO O MEU). Há uma importante peculiaridade: DO LADO DIREITO, só há UMA fileira de imóveis contíguos, que são delimitados pela faixa de domínio da Eletropaulo no lado do fundo dos imóveis (a Eletropaulo tem torres de transmissão de alta tensão ali instaladas). A USP (Universidade de São Paulo) e a Academia/Departamentos de Polícia são também vizinhos aos imóveis, na parte do fundo dos mesmos. A frente de tais imóveis é delimitada pelo LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA.

O LADO DIREITO mencionado é ocupado por uma diversidade de atividades, como: Posto de Gasolina, Escritórios, Buffés de Festa, Show-Rooms de Portas, Esquadrias e Janelas etc. De acordo com o PROJETO DE LEI em análise para votação, haveria uma restrição de uso muito grande, uma vez que apenas algumas atividades de Serviços Profissionais, Serviços de Hospedagem e/ou Moradia, Serviços de Saúde e Locais para Exposições seriam permitidas, já que são aquelas atividades permitidas na Zona Centralidade Linear ZCLz-II.



Ora, tudo isto deve provavelmente partir da premissa que o LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA, entre a Ponte Cidade Universitária e a Av. Dr. Vital Brasil, sentido mão de tráfego viário (único) permanece estritamente residencial, ou é vizinho, contíguo ou imediatamente limeiro a uma zona residencial. Claro está que há muito tempo este não é mais o caso e as atividades comerciais e de serviço ali implantadas não atrapalham (NO LADO DIREITO) os moradores da zona residencial (no LADO ESQUERDO, PAR).

Assim sendo, solicito a V.Sas o favor de examinarem cuidadosamente a possibilidade de modificarem as atividades permitidas para a microrregião anteriormente descrita, de Zona Centralidade Linear ZCL<sub>z-II</sub> para ZCL<sub>z-I</sub> permitindo que sejam autorizadas um pequeno número de atividades comerciais e/ou de serviço adicionais, TODAS NÃO-IMPACTANTES EM TERMOS DE INCOMODIDADE (aos moradores da "ZER").

NO LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA há atividades comerciais e de serviço de baixo impacto de incomodidade para os moradores da "ZER", DELIMITADA PELO LADO ESQUERDO DA RUA ALVARENGA. Muitos desses estabelecimentos estão ativos há muitos anos, empregam e contribuem para o uso racional desta faixa de domínio. O fato de se expandir a possibilidade de uso para as atividades permitidas na ZCL<sub>z-I</sub> do PROJETO DE LEI, PARA O LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA PELO MENOS, EM NADA IMPACTARIA NEGATIVAMENTE OS MORADORES DA "ZER" DELIMITADOS PELO LADO ESQUERDO DA RUA ALVARENGA. PELO CONTRÁRIO, VIABILIZARIA AS ATIVIDADES JÁ IMPLANTADAS E CONSOLIDADAS, SEM IMPACTO DESFAVORÁVEL NO DESEMPREGO; PERMITIRIA O USO EFICAZ DOS IMÓVEIS, EVITANDO SUA SUB-UTILIZAÇÃO; NÃO IMPACTARIA O TRÂNSITO E O TRÁFEGO A MERA EXPANSÃO DE ZCL<sub>z-II</sub> PARA ZCL<sub>z-I</sub>; E, PELO FATO DE SER UM NOTÓRIO E IMPORTANTE CORREDOR DE TRÁFEGO, ATRAIRIA APENAS ALGUMAS ATIVIDADES DE IMPACTO DESPREZÍVEL, OU NULO, AOS MORADORES DA "ZER" EM QUESTÃO - ENFIM, A REGIÃO SERIA POSITIVAMENTE OCUPADA, SEM GERAR IMPACTO DESFAVORÁVEL AOS MORADORES DA "ZER" (DELIMITADAS PELO LADO ESQUERDO DA RUA ALVARENGA).

Para o caso apresentado, é de FUNDAMENTAL IMPORTÂNCIA a análise de uso, vizinhança e, caracteristicamente, de ocupação do LADO DIREITO DA RUA ALVARENGA em oposição a seu lado esquerdo, este limítrofe e delimitador (limeiro) de uma Zona Estritamente Residencial ("ZER"). ESTA PECULIARIDADE É CHAVE NA QUESTÃO DA DECISÃO DAS ATIVIDADES PERMITIDAS - DE ZCL<sub>z-II</sub> PARA AQUELAS ELENCADAS NA LISTA ZCL<sub>z-I</sub> DO PROJETO DE LEI EM ANÁLISE. NENHUM IMPACTO NEGATIVO ADICIONAL DE INCOMODIDADE SERIA GERADO AOS MORADORES DA "ZER" E AO MESMO TEMPO, UM IMPACTO POSITIVO DE USO, PARA O LADO DIREITO DA RUA, SERIA CRIADO, PERMITINDO AQUELA ÁREA DINAMIZAR-SE AINDA MAIS, GERAR NOVOS EMPREGOS E REDUZIRIA OS NÍVEIS DE VACÂNCIA ALTOS, ATUALMENTE EXISTENTES, TUDO ISTO, CLARAMENTE, SEM A GERAÇÃO DE IMPACTOS NEGATIVOS AOS MORADORES ("ZER") E À REGIÃO.

ESPERO QUE A SOLICITAÇÃO AQUI APRESENTADA SEJA DEVIDAMENTE ANALISADA, ENCAMINHADA E INCORPORADA AO NOVO PROJETO DE USO E ZONEAMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO, E ME COLOCO AO VOSSO INTEIRO DISPOR PARA ESCLARECIMENTOS E COOPERAÇÃO.

Atenciosamente e Muito Obrigado,

(Assinatura)

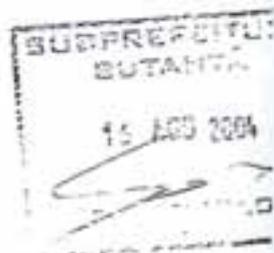
Fernando Feber

RG no.: 10.774.174

Co-Proprietário do imóvel (casa) sito à Rua Alvarenga no. 1757 - Butantã

Fone: 011-9990-7254 (celular)

e-mail: { [HYPERLINK "mailto:ferf03@hotmail.com"](mailto:HYPERLINKmailto:ferf03@hotmail.com) }

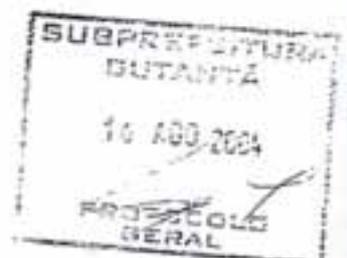


Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

*PS: A Carta acima foi encaminhada via fax ao Vereador Nabil Bonduki e Assessoria Técnica em 22/Julho/2004 e foi escrita à mão, toda em letra de forma. O texto acima tem exatamente o mesmo teor da Carta. Letras maiúsculas, grifos e negritos foram utilizados para ênfase do texto. \**

---

*Handwritten signature and initials*



São Paulo, 16 de Agosto de 2004.

Ao Sr. Vereador Nabil Bonduki,  
À Assessoria de gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki: Sr. José Carlos Gomes e Srta. Andréa Villela,  
À Subprefeitura do Butantã: Sr. Subprefeito Carlos Alberto da Silva Vieira, Sr. Marcos Roberto, Sra. Solange Sanchez, Sra. Clarice Melo, Sr. Carlos Massato, Sr. Jorge Ricca

Ref.: Plano-Diretor - Lei de Uso e Zoneamento da cidade de São Paulo PL0139/2004 e Substitutivo - Pleito solicitando Alteração de Zoneamento para a Rua Alvarenga - Butantã, entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil.

Prezados Senhores,

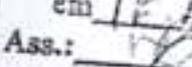
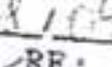
Tendo em vista: 1) que o Plano Diretor, detalhando o uso e zoneamento da cidade de São Paulo foi aprovado pela Câmara de Vereadores do município neste ano de 2004, e que o mesmo prevê sua primeira revisão para o ano de 2006; 2) as eleições municipais próximas e as eventuais mudanças que ela possa proporcionar na administração municipal da cidade de São Paulo; 2) o enorme esforço que empreguei no sentido de levar adiante o pleito de alteração de uso, por mim proposto para a Rua Alvarenga no Butantã, entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil, de ZCLZ-II para ZCLZ-I, pleito este que foi democraticamente discutido e tecnicamente aprovado pela Subprefeitura do Butantã, e cuja manifestação favorável da referida Subprefeitura foi enviada ao gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki, constante do Ofício 0813/2004 em 25/06/2004, antes portanto da aprovação do Substitutivo pela Câmara de Vereadores (ocorrida dia 01/07/04); 3) que o trabalho já desenvolvido e encaminhado até o momento, por mim e pelos técnicos do Executivo e do Legislativo Municipal, não se perca neste período de tempo, até a primeira revisão da lei em 2006; então, 4) gostaria de deixar devidamente registrado e formalizado, desde já, o meu pleito para que esta alteração de uso/zoneamento seja novamente e devidamente encaminhado, quando da primeira revisão da lei de uso e zoneamento, solicitando, desde já, sua inclusão na pauta de revisão, referente à área da Subprefeitura do Butantã, prevista para 2006. Para tanto, envio ao Sr. Vereador-Relator da matéria e seu respectivo gabinete de assessores, bem como à Subprefeitura do Butantã, cada qual uma cópia, de um dossiê completo contendo além desta carta, cópia de todas as comunicações que enviei a V.Sas entre Junho e Agosto de 2004, o qual entregarei nas respectivas repartições e solicitarei o carimbo de protocolo em ambos, para constar dos arquivos e integrar a pauta de reivindicação de modificação futura da lei de uso e zoneamento, que espero ocorra em futuro próximo.

Acrescento abaixo algumas informações relevantes, a título de reflexão em relação à Rua Alvarenga, no trecho compreendido entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil:

- 1) À exceção do imóvel do qual sou co-proprietário (R. Alvarenga, 1757), todos os outros já são usados para atividades de serviço e comerciais (escritórios diversos, buffets de festa, showrooms diversos, comércio de móveis de escritório etc);
- 2) A Rua Alvarenga é um grande corredor de tráfego, extremamente movimentado, em direção às Rodovias Régis Bittencourt (corredor do Mercosul), Raposo Tavares, Morumbi e outros;
- 3) A própria existência deste grande tráfego de veículos, ônibus e caminhões produz efeitos, como alta poluição ambiente, visual, sonora, trepidação constante etc, e implica numa considerável barreira física e ambiental, em relação à área estritamente residencial ZER1 lindeira. Sendo assim, acredito ser impossível a restauração da mencionada Rua Alvarenga com seu antigo e original caráter residencial - ao contrário, cada vez mais sua vocação é de corredor comercial e de serviços;
- 4) Isto fica ainda mais reforçado quando as atividades comerciais e de serviços são desenvolvidas do lado de numeração ímpar da Rua Alvarenga (isto é, no sentido de tráfego), o que em nada é impactante, em termos de incomodidade, aos moradores da ZER1;
- 5) A futura estação Butantã do Metrô (pertencente à linha 4 amarela) e seu terminal de ônibus, planejados para integrarem o conjunto de tal estação e já em início de obras, reforçarão certamente o aspecto de uso comercial e de serviços para a região.

Adicionalmente, gostaria de pedir o favor de solicitar ao Sr. José Carlos Gomes, assessor do Sr. Vereador Nabil Bonduki, conforme nossa reunião em seu gabinete ocorrida na terça-feira, dia 03 de Agosto de 2004, e

GABINETE VEREADOR NABIL BONDUKI

Recebido na 48.ª SSP  
em 16/08/04  
Ass.:  RF.: 

Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

segundo compromisso verbal por ele assumido, que me detalhasse através de e-mail os critérios que levaram à não inclusão de meu pleito ao Plano Diretor em referência.

Muito obrigado.

Atenciosamente,

Fernando Feber  
Co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, 1757 - Butantã  
e-mail: ferf03@hotmail.com  
fone: 9990-7254 ou 3081-3563

Contém um total de 5 (cinco) Anexos (vide a seguir).

*Handwritten signature/initials*

Recebido na 48.ª SSP  
em 15/08/04  
Ass.: *[Handwritten Signature]* RF.: \_\_\_\_\_

GABINETE VEREADOR NABIL BOA

São Paulo, 16 de Agosto de 2004.

Ao Sr. Vereador Nabil Bonduki,  
À Assessoria de gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki: Sr. José Carlos Gomes e Srta. Andréa Villela,  
À Subprefeitura do Butantã: Sr. Subprefeito Carlos Alberto da Silva Vieira, Sr. Marcos Roberto, Sra. Solange  
Sanchez, Sra. Clarice Melo, Sr. Carlos Massato, Sr. Jorge Ricca

Ref.: Plano-Diretor - Lei de Uso e Zoneamento da cidade de São Paulo PL0139/2004 e Substitutivo - Pleito  
solicitando Alteração de Zoneamento para a Rua Alvarenga - Butantã, entre a Praça Alberto Rangel e a Av.  
Dr. Vital Brasil.

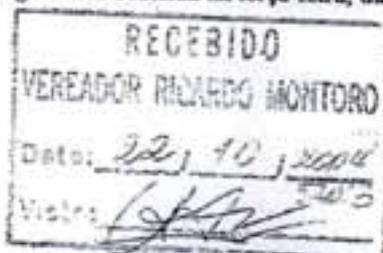
Prezados Senhores,

Tendo em vista: 1) que o Plano Diretor, detalhando o uso e zoneamento da cidade de São Paulo foi aprovado  
pela Câmara de Vereadores do município neste ano de 2004, e que o mesmo prevê sua primeira revisão para o  
ano de 2006; 2) as eleições municipais próximas e as eventuais mudanças que ela possa proporcionar na  
administração municipal da cidade de São Paulo; 2) o enorme esforço que empreguei no sentido de levar  
adiante o pleito de alteração de uso, por mim proposto para a Rua Alvarenga no Butantã, entre a Praça  
Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil, de ZCLZ-II para ZCLZ-I, pleito este que foi democraticamente  
discutido e tecnicamente aprovado pela Subprefeitura do Butantã, e cuja manifestação favorável da referida  
Subprefeitura foi enviada ao gabinete do Sr. Vereador Nabil Bonduki, constante do Ofício 0813/2004 em  
25/06/2004, antes portanto da aprovação do Substitutivo pela Câmara de Vereadores (ocorrida dia 01/07/04);  
3) que o trabalho já desenvolvido e encaminhado até o momento, por mim e pelos técnicos do Executivo e do  
Legislativo Municipal, não se perca neste período de tempo, até a primeira revisão da lei em 2006; então, 4)  
gostaria de deixar devidamente registrado e formalizado, desde já, o meu pleito para que esta alteração de  
uso/zoneamento seja novamente e devidamente encaminhado, quando da primeira revisão da lei de uso e  
zoneamento, solicitando, desde já, sua inclusão na pauta de revisão, referente à área da Subprefeitura do  
Butantã, prevista para 2006. Para tanto, envio ao Sr. Vereador-Relator da matéria e seu respectivo gabinete de  
assessores, bem como à Subprefeitura do Butantã, cada qual uma cópia, de um dossiê completo contendo  
além desta carta, cópia de todas as comunicações que enviei a V.Sas entre Junho e Agosto de 2004, o qual  
entregarei nas respectivas repartições e solicitarei o carimbo de protocolo em ambos, para constar dos  
arquivos e integrar a pauta de reivindicação de modificação futura da lei de uso e zoneamento, que espero  
ocorra em futuro próximo.

Acrescento abaixo algumas informações relevantes, a título de reflexão em relação à Rua Alvarenga, no  
trecho compreendido entre a Praça Alberto Rangel e a Av. Dr. Vital Brasil:

- 1) À exceção do imóvel do qual sou co-proprietário (R. Alvarenga, 1757), todos os outros já são usados para  
atividades de serviço e comerciais (escritórios diversos, buffets de festa, showrooms diversos, comércio  
de móveis de escritório etc);
- 2) A Rua Alvarenga é um grande corredor de tráfego, extremamente movimentado, em direção às Rodovias  
Régis Bittencourt (corredor do Mercosul), Raposo Tavares, Morumbi e outros;
- 3) A própria existência deste grande tráfego de veículos, ônibus e caminhões produz efeitos, como alta  
poluição ambiente, visual, sonora, trepidação constante etc, e implica numa considerável barreira física e  
ambiental, em relação à área estritamente residencial ZER1 lindeira. Sendo assim, acredito ser impossível  
a restauração da mencionada Rua Alvarenga com seu antigo e original caráter residencial - ao contrário,  
cada vez mais sua vocação é de corredor comercial e de serviços;
- 4) Isto fica ainda mais reforçado quando as atividades comerciais e de serviços são desenvolvidas do lado de  
numeração ímpar da Rua Alvarenga (isto é, no sentido de tráfego), o que em nada é impactante, em  
termos de incomodidade, aos moradores da ZER1;
- 5) A futura estação Butantã do Metrô (pertencente à linha 4 amarela) e seu terminal de ônibus, planejados  
para integrarem o conjunto de tal estação e já em início de obras, reforçarão certamente o aspecto de uso  
comercial e de serviços para a região.

Adicionalmente, gostaria de pedir o favor de solicitar ao Sr. José Carlos Gomes, assessor do Sr. Vereador  
Nabil Bonduki, conforme nossa reunião em seu gabinete ocorrida na terça-feira, dia 03 de Agosto de 2004, e u...



Liliane Jun Ogura  
RE: 11.095

segundo compromisso verbal por ele assumido, que me detalhasse através de e-mail os critérios que levaram à não inclusão de meu pleito ao Plano Diretor em referência.

Muito obrigado.

Atenciosamente,

Fernando Feher  
Co-proprietário do imóvel situado à Rua Alvarenga, 1757 - Butantã  
e-mail: ferf03@hotmail.com  
fone: 9990-7254 ou 3081-3563

Contém um total de 5 (cinco) Anexos (vide a seguir). ✓



22 10 2004  
[Handwritten signature]  
2003



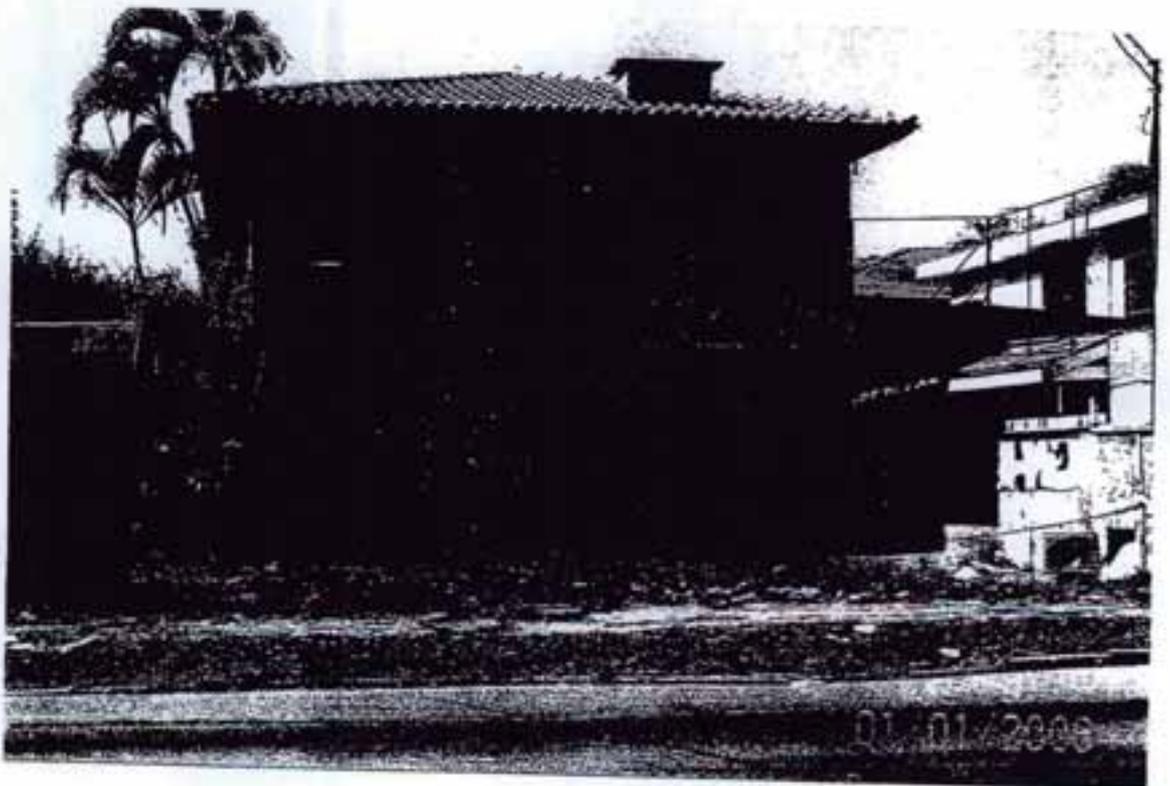
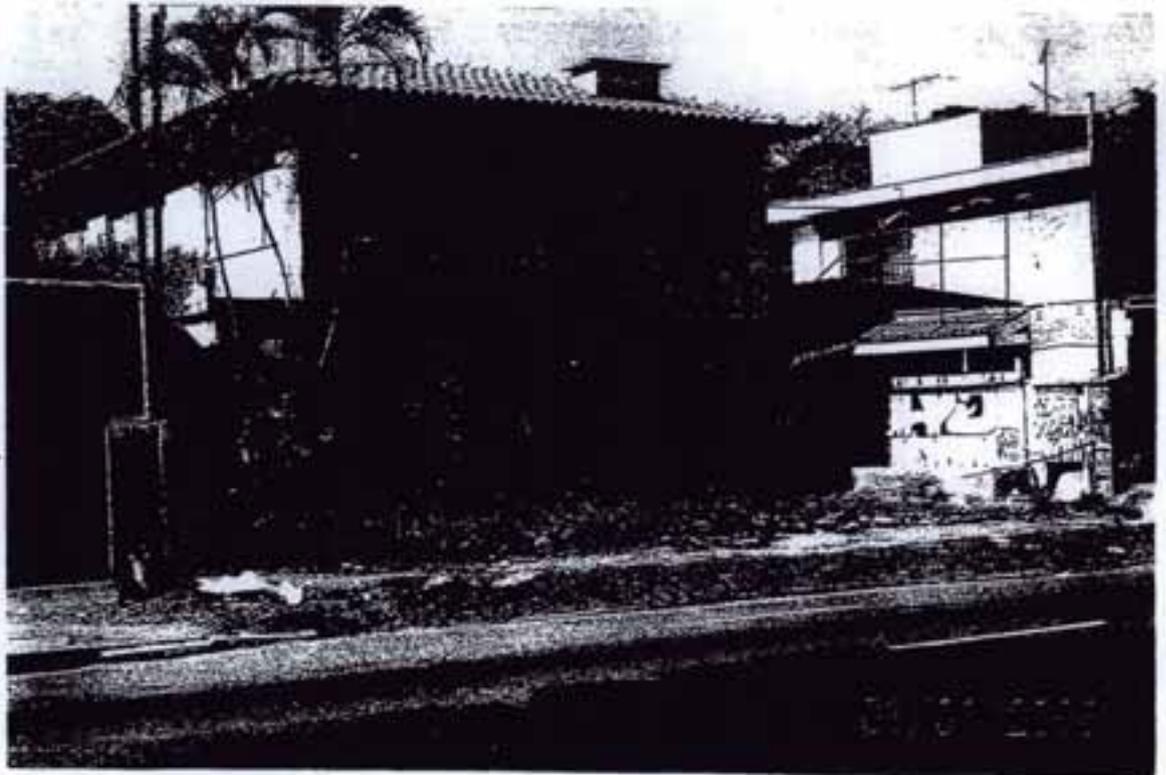
## ANEXO B

Fotos de imóveis degradados e as condições ruins em que se encontra atualmente a Rua Alvarenga, tiradas recentemente, em Julho/2010 e Agosto/2010.

*(Fotos demonstram o estado atual da Rua Alvarenga em Julho/2010 e Agosto/2010)*



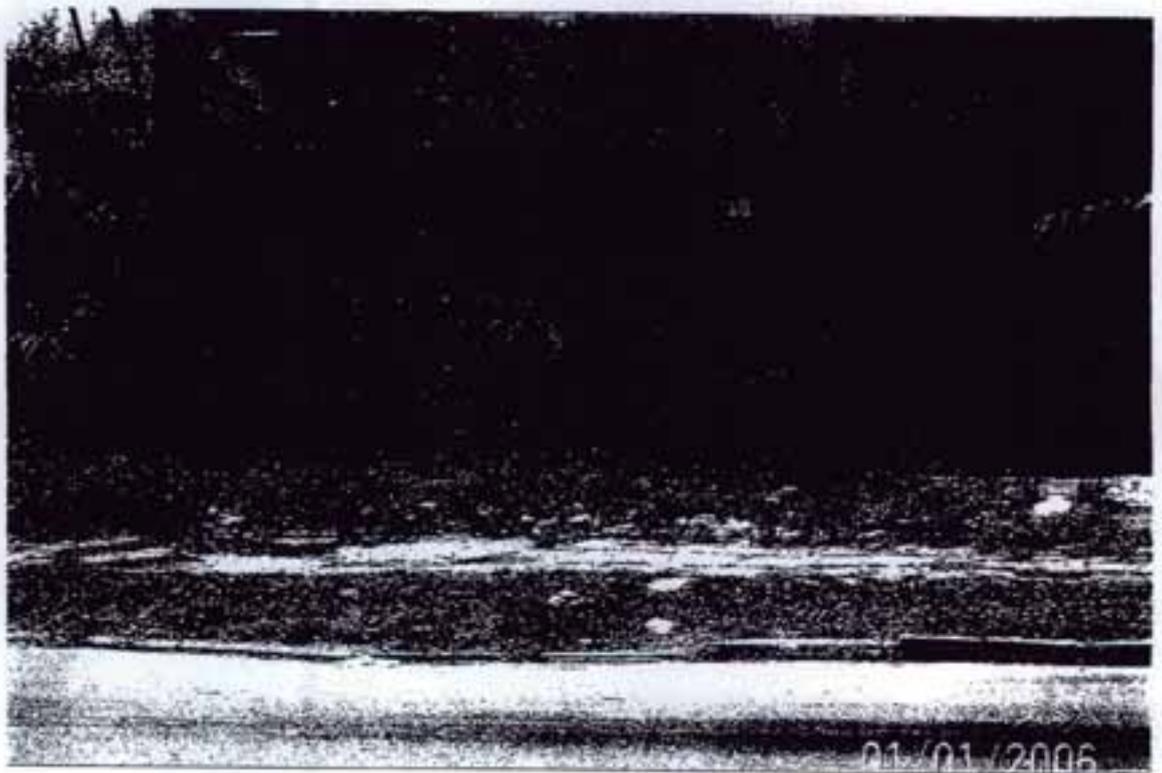
ANEXO B



ANEXO B



ANEXO B



ANEXO B



ANEXO B



ANEXO B

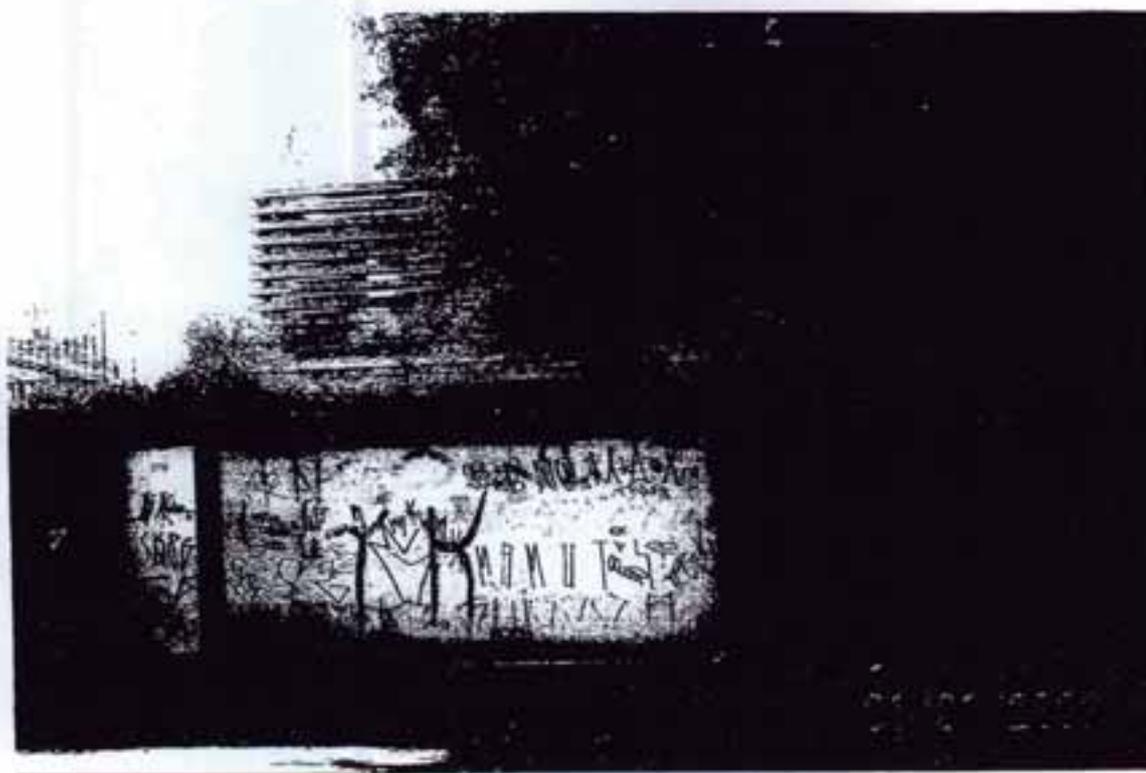


ANEXO B

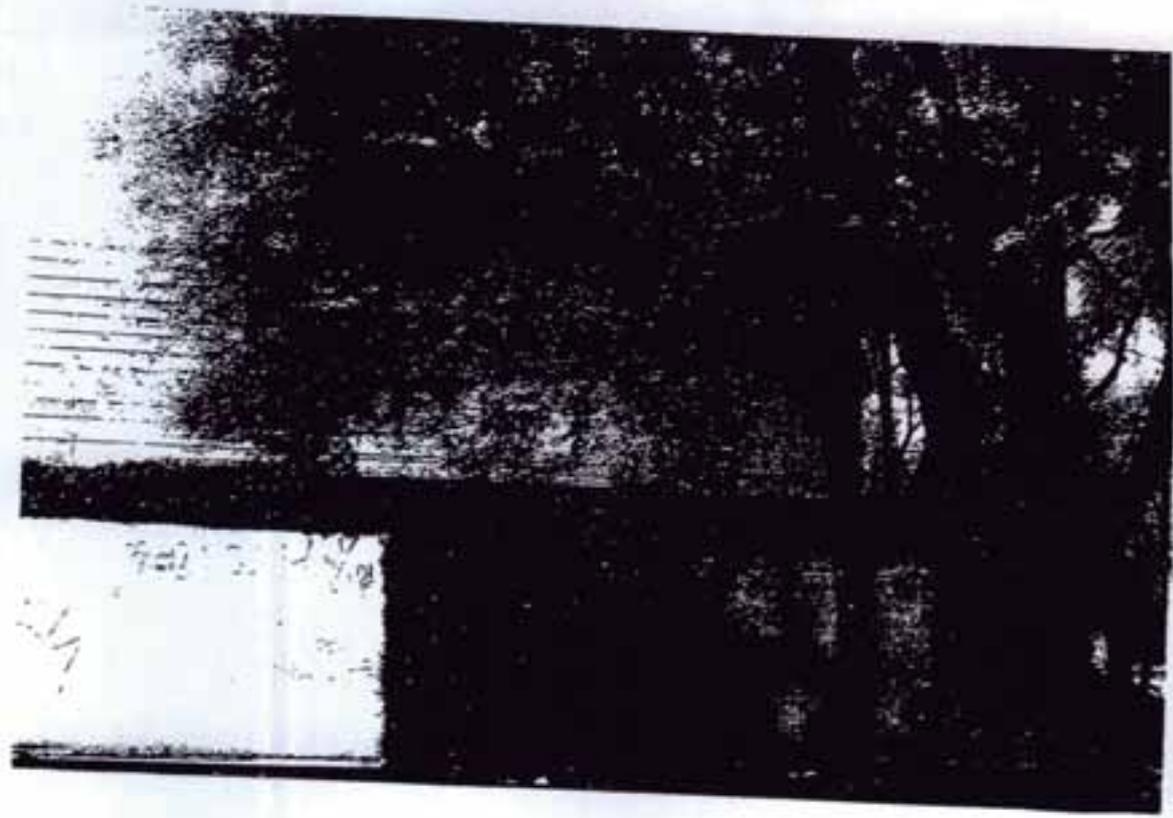


ANEXO B

Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

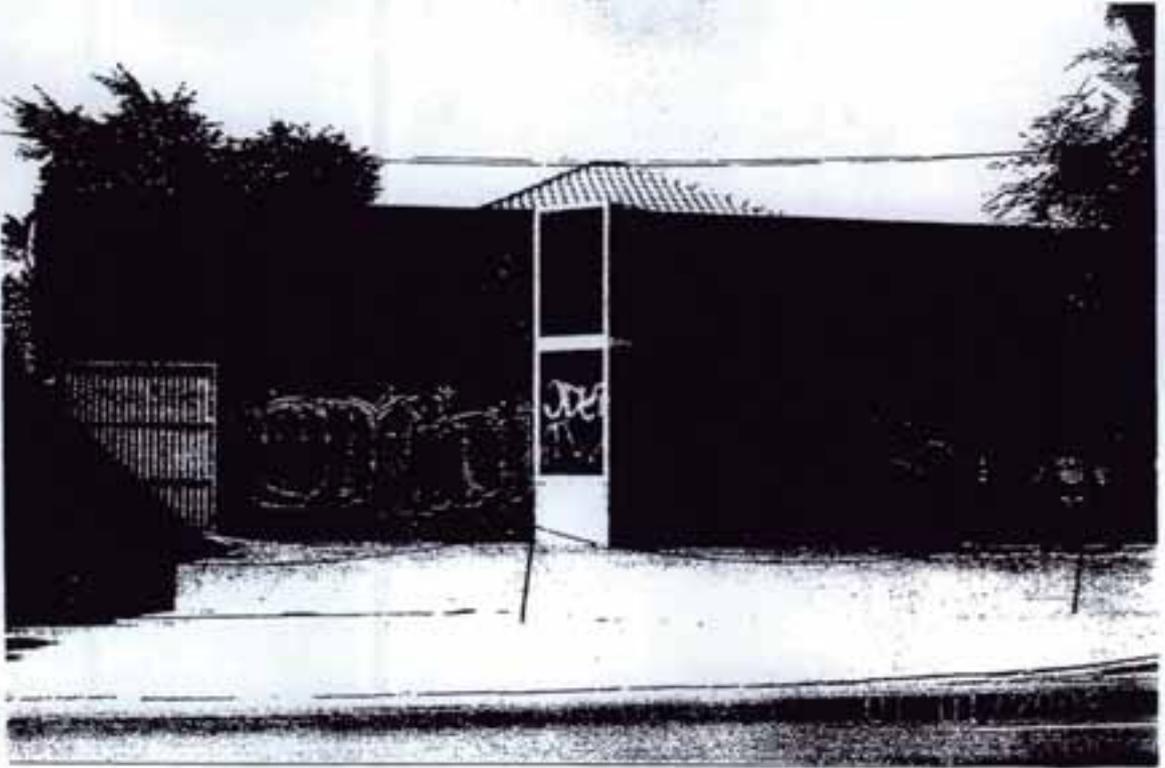


ANEXO B



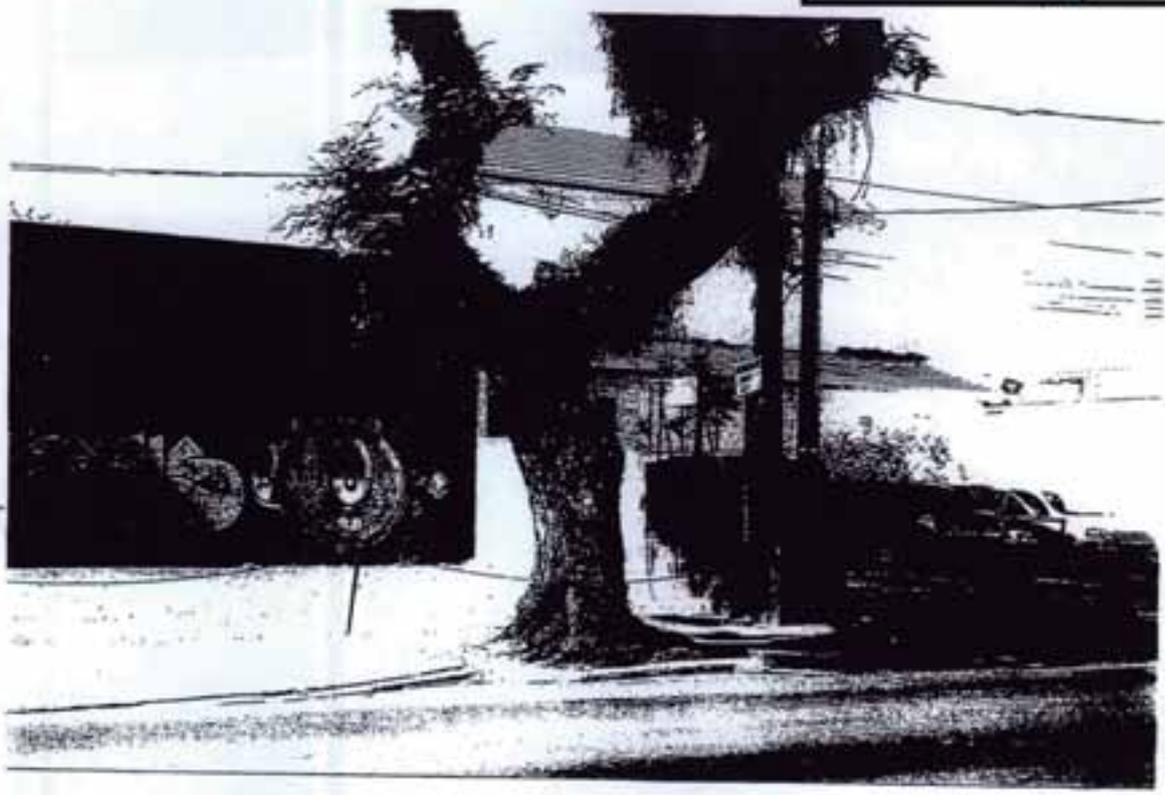
ANEXO B

Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

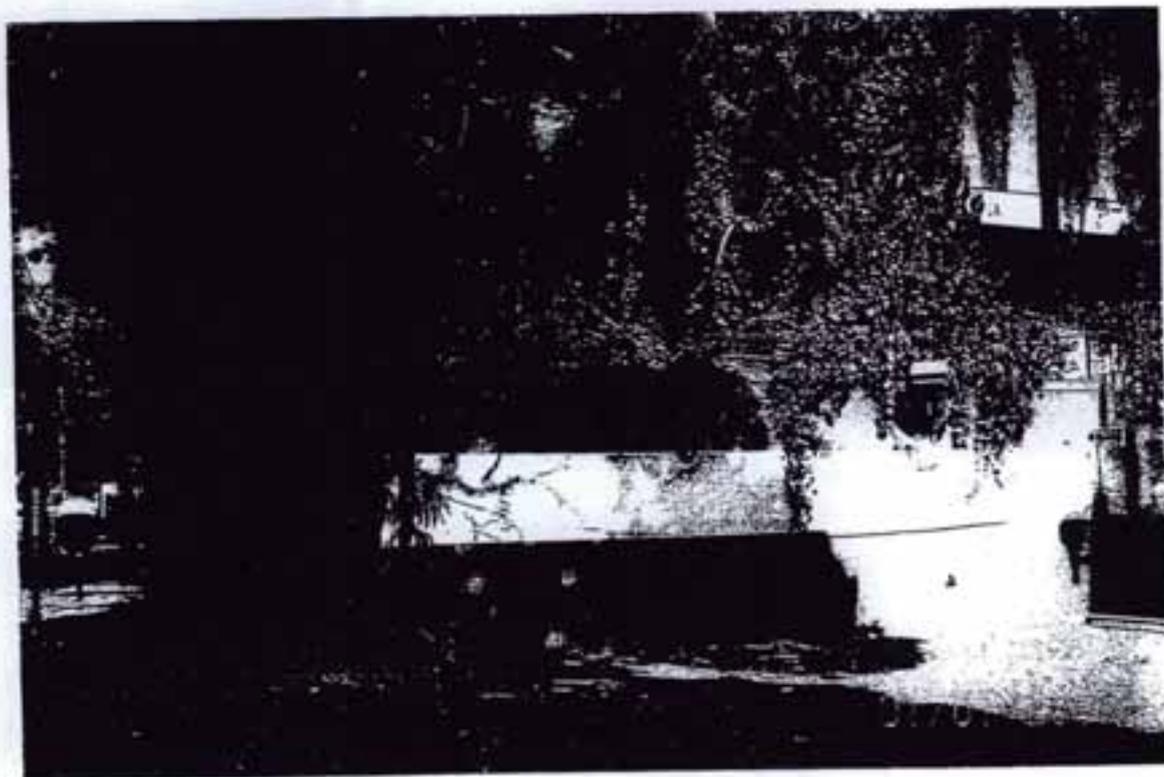
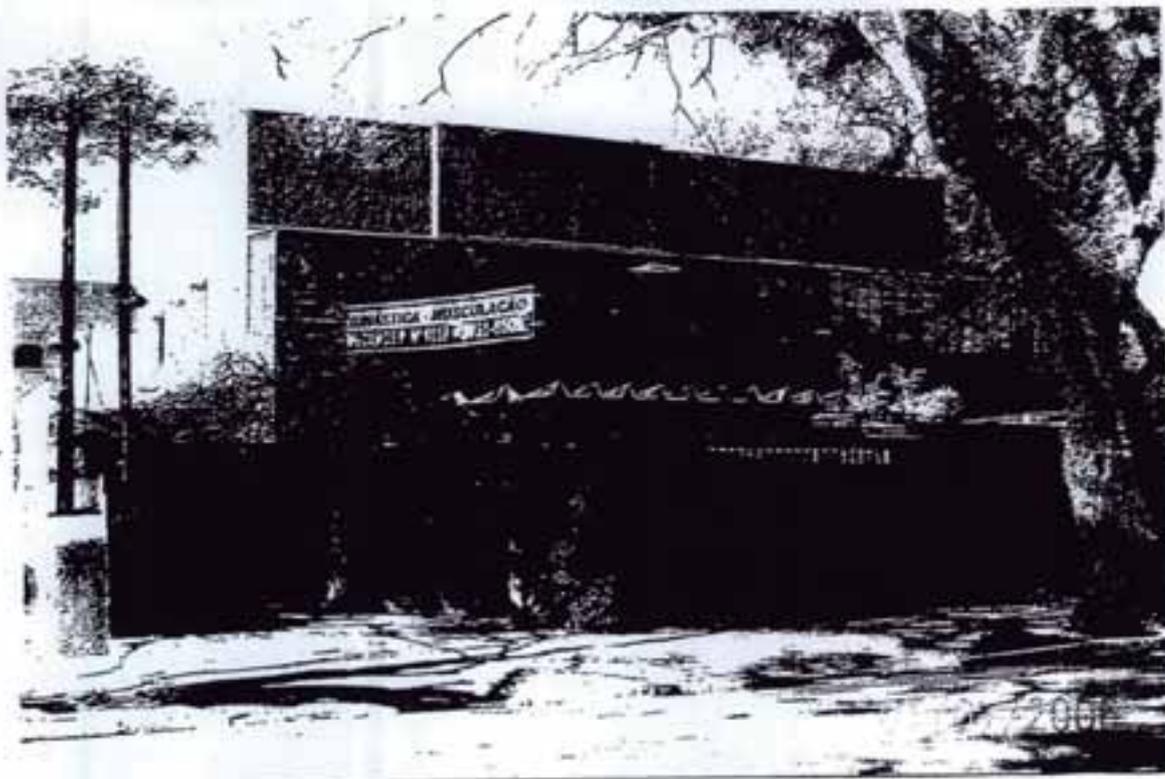


ANEXO B

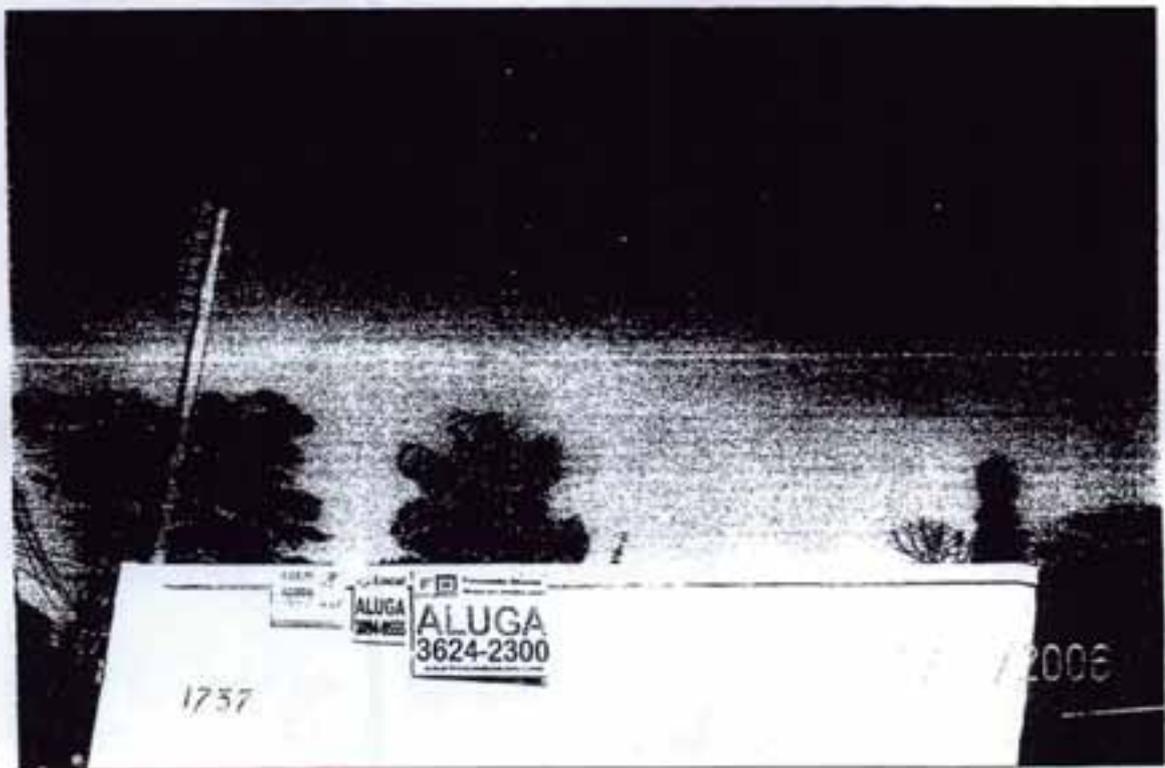
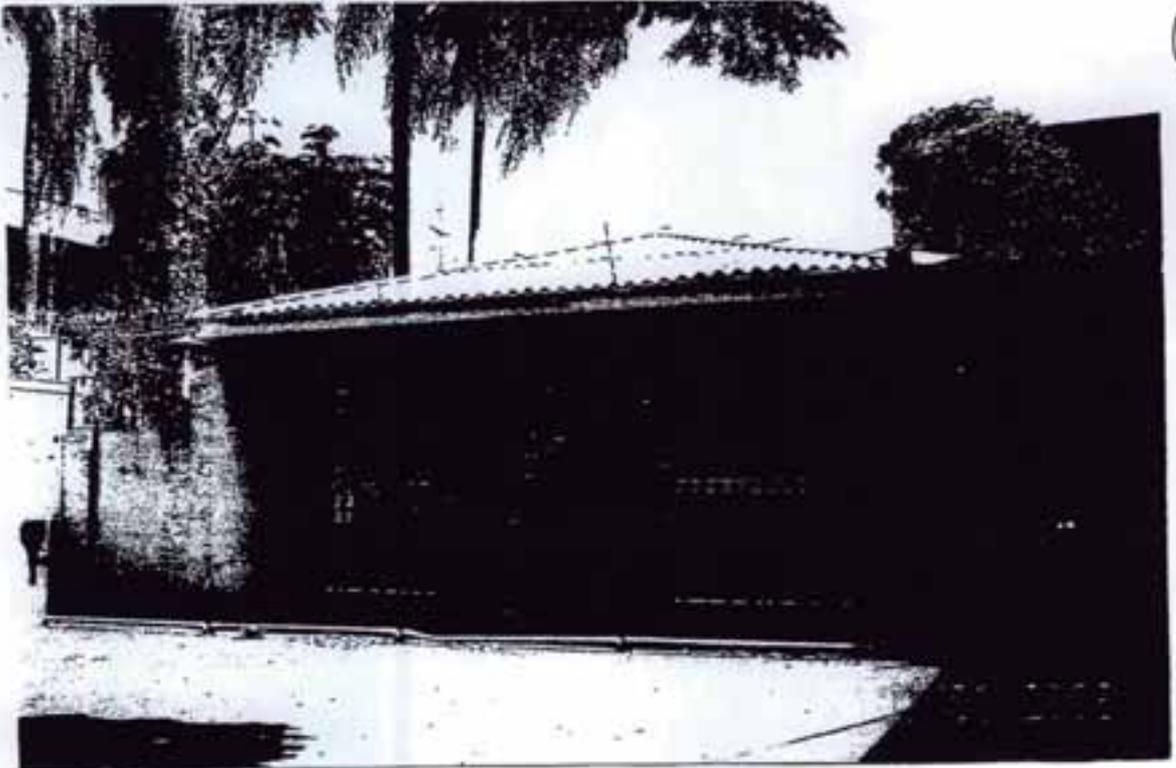
Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095



ANEXO B



ANEXO B



## ANEXO C

Projeto de Lei 815/2007, proposto pelo Vereador Aurélio Miguel. Segue-se um Quadro Comparativo com 4 páginas, que indica, de forma sintética, as propostas que foram discutidas até 2008/2009, conforme segue: (a) Situação com a lei de zoneamento atual (ZCL-zII); (b) Situação nova, se houver a aprovação do PL 815/2007; (c) Proposta dos Moradores das ZERs vizinhas à Rua Alvarenga no Butantã City (muito mais restritiva); (d) Proposta da Associação Comercial de São Paulo.



**Aurélio Miguel**

Folha nº 1846  
Anexo 2 – Vol. 10 PL 688/13

Ulane Jun Ogura  
RF: 11.095 Este nome é de late

> Dia-a-dia > Discursos > Requerimentos



**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Gabinete do Vereador Aurélio Miguel

PROJETO DE LEI Nº 815/07

"Dispõe sobre a alteração de zoneamento na Rua Alvarenga - Suprefeitura Butantã, e dá outras providências."

A Câmara Municipal de São Paulo **DECRETA**:

Art. 1º Exclui do Quadro 04E do Livro X da Subprefeitura do Butantã, anexo a Lei 13.885/04, que relaciona os Trechos de Logradouros Públicos enquadrados na Zona de Centralidade Linear ZCLz-II, os trechos da Rua Alvarenga (Cadlog 00855-9), compreendidos entre a Praça Alberto Rangel e Avenida Vital Brasil e entre a Rua Camargo e Avenida Morumbi

Art. 2º Os trechos referidos no artigo 1º desta Lei passam a integrar o Quadro 04E do Livro X da Subprefeitura do Butantã, anexo a Lei 13.885/04, onde estão relacionados os Trechos de Logradouros Públicos enquadrados na Zona de Centralidade Linear ZCLz-I.

Art. 3º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões Às Comissões competentes."

Liliane Jun Ogura  
RF: 01.095

QUADRO COMPARATIVO

SITUAÇÃO ATUAL - ZCLZ II	PL 816/07 - ZCLZ I	PROPOSTA MORADORES	PROPOSTA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL
<b>SERVIÇOS PROFISSIONAIS</b> agências de turismo	<b>SERVIÇOS PROFISSIONAIS</b> agências bancárias, de câmbio e de turismo	<b>SERVIÇOS PROFISSIONAIS</b> agências de câmbio e de turismo	<b>SERVIÇOS PROFISSIONAIS</b> agências bancárias, de câmbio e de turismo
escritórios administrativos, sem operação de venda de mercadorias de: firmas, empresas, representação, publicidade e propaganda	escritórios administrativos, sem operação de venda de mercadorias de: firmas, empresas, representação, publicidade e propaganda	escritórios administrativos, sem operação de venda de mercadorias de: firmas, empresas, representação, publicidade e propaganda	escritórios administrativos, sem operação de venda de mercadorias de: firmas, empresas, representação, exportação e importação, publicidade e propaganda
escritórios de: administração, distribuição e corretagem do mercado financeiro, de capitais e de valores mobiliários	escritórios de: financeiras, imobiliárias e departamentos imobiliários de empresas construtoras, corretoras de imóveis, corretora de seguros, adm de bens e incorporadoras	escritórios de: administração, distribuição e corretagem do mercado financeiro, de capitais e de valores mobiliários	escritórios de: financeiras, imobiliárias e departamentos imobiliários de empresas construtoras, corretoras de imóveis, corretora de seguros, adm de bens e incorporadoras
escritórios de profissionais liberais	escritórios de profissionais liberais, técnicos ou universitários	escritórios de profissionais liberais	escritórios de profissionais liberais
escritórios de: projetos, auditoria, consultoria e assessoria, consultado e representações diplomáticas	escritórios de: projetos, auditoria, consultoria e assessoria, consultado e representações diplomáticas	escritórios de: projetos, auditoria, consultoria e assessoria, consultado e representações diplomáticas	escritórios de: projetos, auditoria, consultoria e assessoria, consultado e representações diplomáticas
estacionamento de veículos	estúdios fotográficos estacionamento de veículos	estúdios fotográficos estacionamento de veículos gravação de vídeos, som e filmagem	estúdios fotográficos estacionamento de veículos gravação de vídeos, som e filmagem
			encadernação e restauração de livros
			empresas de paisagismo e jardinagem
			cabines e caixas eletrônicos

Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

QUADRO COMPARATIVO

SITUAÇÃO ATUAL - ZCLZ II	PL 816/07 - ZCLZ I	PROPOSTA MORADORES	PROPOSTA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL
SERVIÇOS DE HOSPEDAGEM OU MORADIA	SERVIÇOS DE HOSPEDAGEM OU MORADIA asilo casas de repouso ou geriatria conventos/mosteiros/seminários c/ local de reunião até 100 pessoas pensionatos pensões	SERVIÇOS DE HOSPEDAGEM OU MORADIA	SERVIÇOS DE HOSPEDAGEM OU MORADIA casas de repouso ou geriatria
SERVIÇOS DE SAÚDE	SERVIÇOS DE SAÚDE centro de diagnóstico, laboratório de análises clínicas consultórios, clínicas dentária e médica s/ internação consultórios, clínicas veterinária s/ internação	SERVIÇOS DE SAÚDE	SERVIÇOS DE SAÚDE consultórios, clínicas dentária e médica s/ internação consultórios, clínicas veterinária s/ internação
LOCAIS PARA EXPOSIÇÕES	LOCAIS PARA EXPOSIÇÕES espaços e edificações para exposição de artes museu, pinacoteca e galerias	LOCAIS PARA EXPOSIÇÕES	LOCAIS PARA EXPOSIÇÕES espaços e edificações para exposição de artes museu
museu	COMÉRCIO DE ALIMENTAÇÃO S/ CONSUMO LOCAL adeqga padaria, panificadora s/ utilização de forno a lenha quitanda, fruteria	COMÉRCIO DE ALIMENTAÇÃO S/ CONSUMO LOCAL	COMÉRCIO DE ALIMENTAÇÃO S/ CONSUMO LOCAL boutique de pães - sem forno à lenha bomboniere
	quitandas, doces e bombons		

*(Handwritten signatures and initials)*



Liliane Jun Ogura  
RF: 1.095

QUADRO COMPARATIVO

PL 816/07 - ZCLZ I	PROPOSTA MORADORES	PROPOSTA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL
bibliotecas	bibliotecas, biblioteca e brinquedoteca	giblioteca, brinquedoteca
educação pré-escolar		educação pré-escolar, berçário
escola de línguas e Informática		
SERVIÇOS SOCIAIS	SERVIÇOS SOCIAIS	SERVIÇOS SOCIAIS
creche		creche
orfanato		
parque infantil		
SERVIÇOS DA ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS PÚBLICOS	SERVIÇOS DA ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS PÚBLICOS	SERVIÇOS DA ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS PÚBLICOS
agência de correios e telegrafos		agência de correios e telegrafos
agência telefonica		
delegacia de policia		cartórios (exceto registro civil) delegacia de ensino

## ANEXO D

Editorial de 29 de novembro de 2007 do Jornal “O Estado de São Paulo”, com o título: “Irregularidades no Comércio”, contendo uma análise e recomendações para a situação apontada e citando, explicitamente, a questão da Rua Alvarenga no Butantã.

**Capital**  
Diretor de Opiniões: Ray Mesquita  
Editor Responsável: Antonio Carlos Pereira

**Informação**  
Diretor de Colunas: Ricardo Gaudar  
Editor: Cláudio Barquinhos Roberto Gazz

**Administração e Negócios**  
Diretor Superintendente: Celso Virgínio Santos Filho  
Diretor de Mercado: Leônidas Antônio Hércules Jr.  
Diretor de Mercado Assessor: Cláudio Santos  
Diretor de Negócios Digitais: André Bianchi Monte-Roso  
Diretor Financeiro: Raul G. Garza Boaventura  
Diretora Jurídica: Mariana Uemura Sampaio  
Diretor de Recursos Humanos: Rubens Prata Jr.  
Diretor de Tecnologia: Roberto M. Portella Filho  
Diretor Administrativo: José Odair Bertoni

## Irregularidades no comércio

Muitos estabelecimentos comerciais, como restaurantes, lojas, concessionárias de veículos, agências bancárias, casas noturnas e bingos, têm sido lacrados pelas subprefeituras de São Paulo, nos últimos meses, por falta de alvará de funcionamento. Na semana passada, os fiscais da Subprefeitura de Pinheiros interditaram 1 restaurante nos Jardins, 1 bar na Vila Madalena e 1 boate em Pinheiros. Antes, a mesma equipe havia fechado 1 feira de animais e 1 loja de móveis no Alto de Pinheiros. Desde janeiro, essa mesma subprefeitura fechou quase 100 estabelecimentos.

Em outras regiões da cidade, a fiscalização também tem atuado. Na Rua Alvarenga, no Itaquera, foram lacrados 20 estabelecimentos - boa parte deles instalada há mais de 30 anos no local - e 22 lojas em Moema. Na Avenida Europa, dos 54 showrooms que ali funcionam, pelo menos 28 já sofreram algum tipo de fiscalização. A Associação Comercial de São Paulo estima que 90% dos estabelecimentos comerciais de São Paulo não têm alvará de funcionamento.

Esse número reflete a dificuldade que os mais de 200 mil proprietários de estabelecimentos comerciais enfrentam para atender à parafornália burocrática imposta pelas posturas municipais. Há pelo menos 160 mil comerciantes que não conseguem regularizar documentos como o *Habite-se*, que autoriza a ocupação do imóvel recém-concluído.

O processo de abertura de um estabelecimento comer-

cial se inicia com a requisição do Termo de Consulta de Funcionamento a uma das 31 subprefeituras. Com a entrega de todos os documentos exigidos, o comerciante espera pelo termo por 15 dias, e o documento tem validade de 60 dias. Nesse período o estabelecimento pode funcionar legalmente, enquanto o alvará permanente é requerido. Esse segundo documento é fornecido após a verificação do número de pessoas que, em média, frequentarão o local diariamente.

Para estabelecimentos com capacidade para até 100 pessoas é concedido o Auto de Li-

### Já é hora de rever antigas normas e regularizar o que é fato consumado

cença de Localização e Funcionamento, que deve ser entregue ao proprietário no prazo de 30 a 60 dias. Os donos de locais com maior capacidade de público devem requisitar o alvará de funcionamento para local de reunião, com prazo de validade de um ano.

Os prazos para o fornecimento das licenças de funcionamento são curtos, mas os comerciantes têm esperado até 380 dias pelos documentos. Representantes da Prefeitura dizem que a demora se deve exclusivamente à incapacidade dos interessados de reunir todos os documentos exigidos em cada processo.

Certamente, essa "incapacidade" é resultante de outros fatores que impedem os comerciantes de atender às exigências. Os proprietários de lojas

da Rua Alvarenga, por exemplo, se estabeleceram há décadas infringindo a Lei de Zoneamento e Ocupação do Solo. Mas a fiscalização não funcionou nesse tempo todo e se criou um fato consumado. A Rua Alvarenga e vários outros corredores comerciais, como a Avenida Pacaembu, na zona oeste, e a Alameda Gabriel Monteiro da Silva e a Rua dos Eucaliptos, na zona sul, não voltarão a ser residenciais porque, além do comércio, há ali trânsito pesado.

Pela lei, no entanto, os comerciantes continuam ocupando áreas residenciais e, por isso, não conseguem regularizar a situação de suas lojas.

Atualizar essas regras, eliminando as normas conflitantes e ultrapassadas, a facilitar a obtenção do alvará de funcionamento, por meio de sistemas informatizados de requisição, são medidas que a Prefeitura poderia tomar rapidamente para diminuir o comércio irregular.

Há tempos o governo estuda a possibilidade de criar um tipo de alvará provisório, com validade de dois anos, prazo que o proprietário teria para cumprir todas as exigências para obtenção do documento permanente.

A fiscalização da Prefeitura poderia, assim, se concentrar na proteção de áreas que ainda são, de fato, residenciais. Aquelas que já foram ocupadas pelo comércio e têm trânsito pesado precisam de novas regras de zoneamento para atender a nova realidade.



Como ficaria o texto

## Seção II – Da Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPEC)

**Art. 55** As Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPEC) são porções do território destinadas à preservação, valorização e salvaguarda do patrimônio histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico e paisagístico, doravante definidos como patrimônio cultural, podendo configurar-se como elementos construídos, edificações e suas respectivas áreas ou lotes; conjuntos arquitetônicos, sítios urbanos ou rurais; espaços públicos; elementos paisagísticos e ou conjuntos urbanos. [Suprimir: *conforme descrito nas respectivas resoluções de tombamento ou instrumentos de proteção da esfera municipal, estadual e federal*].

*[Alteração da numeração do parágrafo, antes único, agora § 1º]*

§ 1º Poderão ser enquadrados como ZEPEC os bens e áreas cuja preservação seja imprescindível para a preservação do patrimônio imaterial a ele relacionado, assim definido nos termos do registro do patrimônio imaterial. *[Acréscimo: já regulamentado nas esferas municipal, estadual e federal.]*

*[Acréscimo: "§ 2º – Os imóveis ou áreas tombadas ou preservadas por legislação Municipal, Estadual ou Federal, bem como os imóveis classificados como Z8-200 por Lei Municipal, enquadram-se como ZEPEC."*

*[Acréscimo: § 3º Será instituído o Programa Municipal de Fomento às Zepec (Pró-Zepec), regulamentado pelo Poder Executivo no prazo de um ano a contar da aprovação da Revisão do PDE.]*

**Art. 56** A ZEPEC se classifica em 3 (três) categorias de acordo com as respectivas resoluções de tombamento ou instrumentos de proteção instituídos por órgãos municipais, estaduais e federais:

I – Bens Imóveis Representativos (BIR) – elementos construídos, edificações e suas respectivas áreas ou lotes, com valor histórico, arquitetônico, paisagístico, artístico, arqueológico e/ou cultural, *[Detalhar: inclusive os que tenham valor referencial para a comunidade].*

(...)

### Art. 58

V – isenção fiscal de IPTU *[Acréscimo: e ISS].*

VI – estudo e relatório de impacto de vizinhança;

§ 2º. A concessão de incentivo fiscal de IPTU em lotes fiscais inseridos em ZEPEC será condicionada à execução de obras e restauração, conservação e recuperação de bens tombados ou do ateste de excelência de conservação do imóvel pelo órgão municipal competente. *[Acréscimo: "projetos de recuperação poderão ser aceitos para efeitos de aplicação deste parágrafo, implicando suspensão e cobrança retroativa, com juros e multa, caso haja descontinuidade ou cumprimento inadequado dos referidos projetos."]*

(...)

## Seção IV – Da Transferência do Potencial Construtivo

**Art. 91** Fica autorizada a transferência do potencial construtivo de imóveis urbanos privados ou públicos, para fins de viabilizar:

I – a preservação de bem de interesse histórico, *[Acréscimo: "ambiental"]*, paisagístico, social ou cultural;

§ 1º. A Prefeitura poderá receber imóveis *[Acréscimo: "ou parte deles"]* para o atendimento às finalidades previstas neste artigo, oferecendo como contrapartida ao proprietário a possibilidade de transferência do potencial construtivo do bem doado, nos limites previstos na lei.

§ 2º. A transferência prevista no "caput" fica condicionada às disposições previstas em lei, em especial ao atendimento às providências mínimas referentes à conservação do imóvel cedente, quando for o caso, *[Acréscimo: "inclusive com vistorias periódicas pela Administração Municipal e relatórios periódicos fornecidos pelo proprietário e"]* sanção na hipótese de sua não observância pelo proprietário.

### Pesquisa e redação final:

Eliane Manfré  
Membro da Comissão de Mobilização do MBA  
manfrelia@gmail.com

José Alberto Gonçalves Pereira  
Coordenador do MBA  
albergon@gmail.com  
Cel. 11 9 8173 9073

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana  
Metropolitana e Meio Ambiente.

18 DEZ. 2013

Leonardo 11372



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

*Gabinete Vereador Andrea Matarazzo*

São Paulo, 16 de dezembro de 2013.

Memo. 112/2013.

1ºGV – Gabinete Vereador Andrea Matarazzo

À Secretaria de Comissões:

Favor anexar ao processo de discussão do Plano Diretor ofício anexo. Como contribuição da SAMORC.

As demais informações solicitadas no ofício já foram encaminhadas a secretaria de desenvolvimento urbano em ofício próprio, assim como cópia do ofício 208/2013.

Atenciosamente,

**Andrea Matarazzo**  
Presidente da Comissão de Política  
Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente



SAMORCC- Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do Bairro de Cerqueira César.

São Paulo 04 de dezembro de 2013

Ofício: 208/2013

À  
Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente,

*à SP Urbanismo / SOMP/PLA*

Em nome da SAMORCC, **requeremos** - citando a lei de acesso a informação que está assegurada na Constituição Federal, em seu artigo 5º, inciso XXXIII, o qual dispõe que todo indivíduo "tem direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou interesse coletivo ou geral" - a **conclusão do processo de solicitação de transferência do potencial construtivo de imóvel tombado em análise**, contido no perímetro da O. U. Centro, por parte do proprietário do terreno em questão, Sr. Armando Conde. O imóvel situado; entre as Ruas Caio Prado e Augusta consta "em análise", em nº 75 (SP-Urbanismo); **processo nº 2000-0.243.262-1**. (Anexo tabela resumo das solicitações de OU Centro, atualizada em setembro de 2012.)

Além da conclusão do processo, requeremos:

- cópia dos pareceres que avaliaram a proposta;
- cópia da memória de cálculo do potencial construtivo a ser transferido;
- as razões pelas quais as certidões de transferência não foram expedidas.

Esta associação vem também requerer a formação de um Grupo de Estudos com o objetivo de encontrar fontes alternativas de recursos para criação de parques e áreas verdes públicas, para incluir na revisão do Plano Diretor Estratégico.

SAMORCC- Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do Bairro Cerqueira César.

  
Diógenes Dias da Rocha  
Presidente



*recebido 16/12/13*

*Miliana*

*Manoel Assunção*  
*Sumário Executivo*

Folha nº 1856  
Anexo 2 - Vol. 10 PL 688/13

Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095  
São Paulo referentes à

## **MOVIMENTO CINE BELAS ARTES (MBA)**

### **Propostas para aprimorar os trechos da Minuta do Novo PDE da cidade de São Paulo referentes à Zona Especial de Preservação Cultural (Zepec)**

#### **Contexto**

O texto sobre Zepec da minuta da Revisão do PDE contém uma concepção mais atualizada e abrangente sobre patrimônio cultural, ao incluir elementos como espaços públicos, corredores e valor referencial para a comunidade. Contudo, é estranho que os aspectos inovadores tenham sido praticamente ofuscados ou mesmo negados, desvalorizados pela minuta, quando ela claramente prioriza os bens tombados para efeitos de classificação como Zepec.

A ideia de criação de zonas especiais de preservação cultural é tratada com muito mais ousadia em outras cidades brasileiras, como Porto Alegre, onde o plano diretor estabeleceu áreas de interesse cultural e áreas de ambiência cultural, ambas penduradas num conceito mais abrangente de "ambiente", que se desdobra em "ambiente natural" e "ambiente cultural". Tal linha deveria ser seguida pelo novo PDE de São Paulo, que, entretanto, caminha para engessar e dificultar ainda mais a implementação de uma política em prol das Zepecs. Esta zona especial foi introduzida no PDE de 2002 justamente para incentivar a conservação e uso de bens sob uma perspectiva territorial integrada entre diferentes elementos do patrimônio cultural, não se restringindo aos bens tombados.

Os instrumentos do tombamento e do registro do patrimônio imaterial devem sempre serem empregados para proteger bens ameaçados e de relevante importância cultural. Mas o propósito da Zepec é muito mais abrangente e pode se constituir em ferramenta estratégica para políticas públicas de indução de atividades culturais, de lazer, entretenimento, associados muitas vezes a políticas outras, como as de meio ambiente, educação, turismo, segurança, geração de emprego e renda, empreendedorismo e estímulos à economia criativa e a atividades econômicas harmônicas com o patrimônio cultural.

Para os bens não tombados, resta esperar que o Poder Público lhes contemple em genéricos, indefinidos e incertos "instrumentos de proteção", que funcionam como verdadeiro balde de água fria em um texto que é muito mais avançado que o atual PDE, mas que naufraga ao priorizar os bens tombados. Também falta uma visão mais integrada das Zepec a outras políticas públicas, à Zepam e outras iniciativas econômicas, educacionais e territoriais (formação de mosaicos ambientais/culturais/paisagísticos, por exemplo).

Com base na experiência de quase três anos de mobilização popular pela reabertura do Cine Belas Artes e por uma política de preservação e fomento ao cinema de rua, o Movimento Cine Belas Artes (MBA) recomenda uma série de alterações nos artigos que tratam das Zepec na minuta do novo PDE.

#### **Propostas**

##### **Art.55**

Caput - [Suprimir: "conforme descrito nas respectivas resoluções de tombamento ou instrumentos de proteção da esfera municipal, estadual e federal"]

Justificativa: Consideramos que a minuta engessa o Poder Público e os proprietários na implementação de uma política pública em prol das Zepec ao priorizar bens tombados como elegíveis para serem transformados nessa zona especial. A única possibilidade de um dos elementos citados no caput como elegíveis para se tornar Zepec é que, se não foram tombados, estejam descritos em instrumentos de proteção. Quais instrumentos seriam esses? Definidos por quais colegiados? Como legitimar as demandas da sociedade civil pela conversão de um elemento urbano em Zepec? O Poder Público necessita de ambiente regulatório flexível no caso das Zepec de modo que possa criar estímulos temporários ou permanentes que impulsionem a geração de renda e emprego e protejam o patrimônio cultural, sem necessariamente implicar o tombamento dos elementos urbanos potencialmente elegíveis para serem classificados como Zepec.

[Alteração da numeração do parágrafo, antes único, agora § 1º]

§ 1º Poderão ser enquadrados como ZEPEC os bens e áreas cuja preservação seja imprescindível para a preservação do patrimônio imaterial a ele relacionado, assim definido nos termos do registro do patrimônio imaterial, [Acréscimo: "já regulamentado nas esferas municipal, estadual e federal."]

Justificativa - A menção à regulamentação fortalece o argumento a favor do parágrafo ao mostrar que o conceito de patrimônio imaterial já está presente nas legislações dos três níveis de governo.

# Listagem das Solicitações de Operação Urbana Centro Lei 12.349 de 06/06/1997

TABELA RESUMO DAS SOLICITAÇÕES DE OU CENTRO – atualizada em setembro 2012					
TIPO DE SOLICITAÇÃO	Aprovadas	Indeferidas	Análise	Total	
1 - SOLICITAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA	05	10	21	36	
2 - SOLICITAÇÕES DE COMPRA	05	31	00	36	
3 - SOLICITAÇÕES DE EXCEÇÕES	10	30	09	49	
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>71</b>	<b>30</b>	<b>121</b>	

1 - SOLICITAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA DE POTENCIAL CONSTRUTIVO DE IMÓVEL TOMBADO EM ANÁLISE, CONTIDO NO PERÍMETRO DA O.U. CENTRO.

75	ARMANDO CONDE	2000-0.243.262-1	Rua Calo Prado x Rua Augusta	EM ANÁLISE é objeto desapropriação pelo decreto nº 49.922, de 18/07/2008 para a implantação de parque público.	Inicialmente, doação de área para implantação de praça em troca de potencial construtivo passível de transferência (não ocorreu). Atualmente, pleiteia a construção de condomínio de uso misto e doação de parcela do terreno com vegetação tombada.
----	---------------	------------------	---------------------------------	---	--

Folha nº 1857  
Anexo 2 – Vol. 10 PL 688/13

Liliane Jun Ogura

RF: 11.095

SP - URB/DDG/GOU / atualização em 10/10/2012

HTTP://WWW.PREFEITURA.SP.GOV.BR/CIDADE/SECRETARIAS/UPLOAD/DESENVOLVIMENTO\_URBANO/SP\_URBANISMO/ARQUIVOS/OU/OU\_CENTRO\_PROPOSTAS\_OUT\_11.PDF



## PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO

### Propostas Setor de Transporte de Passageiros Coletivo Privado

#### Considerações iniciais:

1. O serviço de transporte de passageiros é um instrumento de desenvolvimento urbano e de integração entre os cidadãos; de distribuição de renda, de acesso a serviços diversos; de educação; de acesso a cultura e ao lazer e da formação cidadã de cada um dos indivíduos, desde que seja, acessível, de qualidade e que possibilite a todos alternativas e opções de tipos de deslocamentos.
2. Não se discute a prioridade ao transporte coletivo público este deve receber dedicação maior dos poderes públicos não só em regulação, em operação, como em recursos. É papel do poder público oferecer à população um transporte de passageiros digno e eficiente.
3. Fora do transporte coletivo não há salvação. O crescimento e incentivo ao transporte individual somente gerarão maior ineficiência ao transporte coletivo.
4. São Paulo é uma das maiores cidades do mundo com 11 milhões de habitantes e um PIP *per capita* invejável. Como várias cidades, sua população tem raízes de várias partes do mundo que confirmam que a diversidade é uma das suas principais características.

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana  
Metropolitana e Meio Ambiente.

19 DEZ. 2013

Secretário

RF

Inamar Alves de Sousa Jr.  
RF. 101.204 - SGP-12

5. Numa cidade complexa como São Paulo existem várias necessidades de transporte de passageiros, muitas delas, são e devem ser atendidas pelo transporte coletivo público, daí vem sua prioridade inquestionável.

Entretanto, outras necessidades diversas não precisam ser atendidas pelo serviço público, mas podem ser pelo serviço de transporte coletivo privado, conhecido por popularmente por fretamento.

6. Cerca de 1.200 empresas de todos os setores da economia e localizadas em toda a Região Metropolitana de São Paulo contratam este serviço pagando mais caro do que o transporte coletivo público. Fazem isso por vários motivos que podem ser resumidos em necessidades e exigências diferentes das oferecidas do coletivo público. Necessidade e exigências diferentes que o transporte coletivo privado pode oferecer.
7. Chegando ao cidadão, suas necessidades não atendidas ele utilizará o próprio veículo ou buscará outras alternativas nada coletivas. O serviço de fretamento é coletivo e, de acordo com a última pesquisa O/D é uma realidade para 340.000 viagens por dia na Região Metropolitana de São Paulo.
8. Não se trata unicamente do número de viagens, mas sim da capacidade do sistema de retirar carros das vias públicas oferecendo um serviço diferente. Esta é sua vocação. O serviço de transporte coletivo privado organizado, o Fretamento, pode atender a demanda não atendida sem provocar conflito com o transporte público retirando carros das ruas.
9. Baseado em regras claras e com foco no cidadão que se utiliza do transporte individual é possível atender a uma demanda que não é prioridade para o serviço coletivo público.

10. O serviço de transporte de passageiro por Fretamento é, dos serviços coletivos, o que mais se aproxima das “supostas” qualidades do automóvel.
11. Esta aptidão de atender outras necessidades de transporte é uma característica única do serviço coletivo privado, que exerce papel importante e significativo na economia de nossa cidade, tanto o é que a Lei Federal 12.587/12 que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê em seu Artigo 11 que o serviço coletivo privado é parte integrante desta política:

*“Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.”*

12. Se a lei maior aborda a importância e inclui o serviço de transporte de passageiros coletivo privado na Política Nacional de Mobilidade Urbana o nosso Plano Diretor Estratégico não pode se omitir, mesmo sob o argumento de garantir a prioridade ao transporte coletivo público. Mais uma vez, esta não é uma premissa a ser discutida, mas reafirmada: a prioridade é o transporte coletivo público, mas o coletivo privado deve ser considerado, estudado, aprimorado e ter sua importância também em destaque no Plano Diretor Estratégico.
13. Chega a causar estranheza, por exemplo, que o PDE em discussão dedique uma parte, a *Seção IV – Da Estrutura do Sistema Hidroviário* a um sistema de transporte que se supõe seja coletivo, mas que é incipiente para não dizer inexistente em nossa cidade. Em contrapartida, ao serviço coletivo privado, que existe e já atende a uma parcela da população, não é dado igual tratamento.

14. Esta ausência viola o artigo 11º da Lei 12.587 transcrito acima. O serviço coletivo privado, o Fretamento, é um dos integrantes do sistema de transporte coletivo disposto no inciso II do art. 176 da proposta de PDE em discussão. Esse mesmo sistema encontra-se definido no artigo 3º da Lei Federal 12.587/12 (abaixo), portanto ele deve ser contemplado na Lei Municipal:

*“Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.*

*§ 1º São modos de transporte urbano:*

*I - motorizados; e*

*II - não motorizados.*

*§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:*

*I - quanto ao objeto:*

*a) de passageiros;*

*b) de cargas;*

*II - quanto à característica do serviço:*

*a) coletivo;*

*b) individual;*

*III - quanto à natureza do serviço:*

*a) público;*

*b) privado.”*

15. Não basta ter uma regulamentação específica para o fretamento conforme preconiza o art. 179, I do PDE em discussão. É necessário que os princípios e diretrizes para o ordenamento do serviço de fretamento (que poderá ser feito por lei própria) estejam elencados no Plano Diretor Estratégico ora em discussão, em consonância com o que preconiza a Lei Federal 12.587/12. O Plano Estratégico somente será legal e terá sucesso na área da mobilidade se definir previamente essas diretrizes para todos os envolvidos no sistema de transporte coletivo (público e privado).
16. Alguns princípios da Lei Federal de Mobilidade (art. 5º) também não foram contemplados ao deixar de engajar o serviço de transporte coletivo privado no Plano Diretor Estratégico:

*“Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:*

*I - acessibilidade universal;*

*II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*

*III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*

*IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*

*V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*

*VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;*

*VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*

*VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e*

*IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.”*

17. O serviço de fretamento é um forte agente de mobilidade e pode melhorar as condições da população de acesso a mobilidade. Esse é um dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade, razão pela qual a lei do PDE deve contemplar explicitamente quais os mecanismos que devem ser favorecidos para que se atinja esse objetivo, conforme Art. 7º da Lei 12.587/12:

*“Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:*

*I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;*

*II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;*

*III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;*

*IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e*

*V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.”*

18. A Diretriz da Política Tarifária contemplada na Política Nacional de Mobilidade determina em seu artigo 8º a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades o que também não foi contemplado no Plano Diretor Estratégico em discussão:

*“Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:*

*I - promoção da equidade no acesso aos serviços;*

*II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;*

- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;*
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;*
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;*
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;*
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;*
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e*
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo."*

Inserir no Plano Diretor Estratégico o serviço de transporte de passageiros coletivo privado é oferecer a população alternativa de transporte sem qualquer ônus para o poder público.

A seguir nossas propostas (**destacadas em vermelho**) para o Plano Diretor Estratégico.

Na expectativa de sermos atendidos, desde já agradecemos.



**Jorge Miguel dos Santos**  
**Diretor Executivo**

## **Estruturação urbana e mobilidade: sistema de mobilidade e suas ações prioritárias (artigos 175 a 199) (artigos 175 a 199)**

### **Capítulo V – Da Estruturação do Sistema de Mobilidade**

**Art. 175.** O sistema de mobilidade é definido pelo conjunto de serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessárias à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal.

**Art. 176.** São componentes do Sistema de Mobilidade:

I – sistema viário;

II – sistemas de transporte coletivo;

**O transporte de passageiros por fretamento é um sistema de transporte coletivo de passageiros o que difere é sua natureza que é privada.**

III – sistema de circulação de pedestres;

IV – sistema ciclovitário;

V – sistema hidroviário;

VI – sistema de abastecimento e logística.

#### **Seção I – Da Estruturação do Sistema Viário**

**Art. 177.** O sistema viário é definido pelo conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação de pessoas e cargas.

**Art. 178.** São componentes do Sistema Viário:

§ 1º. As vias estruturais, classificadas em 3 (três) níveis, conforme Mapa n. 09 anexo:

I – as vias de nível 1 (N1) são aquelas utilizadas como ligação entre o Município de São Paulo, os demais municípios do Estado de São Paulo e demais estados da Federação;

II – as vias de nível 2 (N2) são aquelas não incluídas no nível anterior utilizadas como ligação entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo e com as vias de nível 1;

III – as vias de nível 3 (N3) são aquelas não incluídas nos níveis anteriores utilizadas como ligação entre distritos, bairros e centralidades do Município de São Paulo.

§ 2º. As vias não estruturais, classificadas como:

I – coletoras, com função de ligação entre as vias locais e as vias estruturais;

II – locais, com função predominante de proporcionar o acesso aos imóveis lindeiros, não classificadas como coletoras ou estruturais;

III – ciclovias;

IV – de circulação de pedestres.

§ 3º. As vias que vierem a ser abertas ou que forem objeto de alargamento pelo Poder Público a partir da vigência desta lei poderão ser classificadas pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU, após análise da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

**Art. 179.** O Município regulamentará através de instrumentos específicos:

- I – a circulação e o estacionamento de veículos privados e de transporte fretado nas vias;
- II – o serviço de táxis;
- III – o serviços de motofrete;
- IV – a abertura de rotas de ciclismo e similares;
- V – a circulação e presença de cargas perigosas;
- VI – a utilização e manutenção dos passeios públicos e das vias de pedestres;
- VII – a instalação de mobiliário urbano nos passeios públicos e vias de pedestres;
- VIII – a realização de atividades e a implantação e funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego, por transporte coletivo ou individual, de pessoas ou de cargas.

§ 1º. O estacionamento de veículos e a implantação de pontos de táxi somente serão permitidos nas vias locais, coletoras e nas vias estruturais de Nível 3, desde que:

- I – seja respeitada a prioridade para o transporte público coletivo **e privado coletivo** para a fluidez de tráfego geral registrado no uso das vias coletoras e estruturais de Nível 3;
- II – seja garantida a segurança e o acesso das pessoas aos lotes lindeiros.

§ 2º. Ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e bicicletários somente poderão utilizar-se das vias estruturais quando consideradas as condições de segurança necessárias em função da velocidade e volume de tráfego de cada via.

§ 3º. O passeio, como parte integrante da via pública, e as vias de pedestre destinam-se exclusivamente à circulação dos pedestres.

§ 4º. A orientação do tráfego de passagem somente será permitida nas vias coletoras e estruturais.

**Art. 180.** A instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos ficará condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA.

Parágrafo único. A instalação e operação de helipontos fica condicionada à apresentação do Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança – EIV-RIV.

**Art. 181.** O Município buscará alternativas para a desativação da aviação de asa fixa no Campo de Marte.

## **Seção II – Da Estruturação do Sistema de Transporte Público Coletivo**

**Art. 182.** O sistema de transporte público coletivo é composto pelo conjunto de modos e serviços que realizam o serviço de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

**Art. 183.** São componentes do Sistema de Transporte Público Coletivo:

- I – veículos que realizam o serviço de transporte público coletivo;
- II – estações, pontos de parada e terminais de integração e transbordo;
- III – vias, segregadas ou não;
- IV – pátios de manutenção e estacionamento;
- V – instalações e edificações de apoio ao sistema.

**O Plano Diretor Estratégico considera a Estruturação do Sistema Hidroviário, mas não o Sistema de Transporte Coletivo Privado de passageiros, daí a sugestão:**

### **Seção II a – Da Estruturação do Sistema de Transporte Coletivo Privado**

**Art. 182a.** O sistema de transporte coletivo privado é composto pelo conjunto de modos e serviços que realizam o serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, sem fixação de itinerários e preços pelo poder público.

**Art. 183.** São componentes do Sistema de Transporte Coletivo Privado:

- I – veículos que realizam o serviço de transporte coletivo privado;**
- II – estações, pontos de parada e terminais de integração e transbordo autorizados;**
- III – vias, não segregadas ou segregadas autorizadas;**
- IV – pátios de manutenção e estacionamento;**
- V – instalações e edificações de apoio ao sistema.**

## **Seção III – Da Estruturação do Sistema Cicloviário**

**Art. 184.** O sistema cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido pelo conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e incentivo ao uso da bicicleta.

**Art. 185.** São componentes do sistema cicloviário:

- I – ciclovias;
- II – ciclofaixas
- III – ciclorotas;

IV – bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte.

#### **Seção IV – Da Estruturação do Sistema Hidroviário**

**Art. 186.** O Sistema Hidroviário é definido pelo conjunto de componentes necessários para realização do serviço de transporte de cargas e passageiros por vias navegáveis.

**Art. 187.** São componentes do Sistema Hidroviário:

I – canais e lagos navegáveis;

II – barragens móveis e eclusas;

III – portos fluviais e lacustres e terminais de integração e transbordo;

IV – orla dos canais e lagos navegáveis;

V – embarcações;

VI – instalações e edificações de apoio ao sistema.

#### **Seção V – Da Estruturação do Sistema de Abastecimento e Logística**

**Art. 188.** O Sistema de Abastecimento e Logística é composto pelo conjunto de sistemas, instalações e equipamentos que dão suporte ao transporte, armazenamento e distribuição, associado a iniciativas públicas e privadas de gestão dos fluxos de cargas.

**Art. 189.** São componentes do Sistema Abastecimento e Logística:

I – sistema viário de interesse do transporte de carga;

II – vias e sistemas exclusivos de distribuição de cargas, incluindo dutovias e ferrovias segregadas;

III – plataformas e terminais logísticos;

IV – centros de armazenamento, transbordo e distribuição;

V – veículos de transporte de carga;

VI – pátios de manutenção e estacionamento;

VII – instalações e edificações de apoio ao sistema.

#### **Capítulo VI – Das Ações Prioritárias no Sistema de Mobilidade**

**Art. 190.** Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no sistema de Mobilidade devem ser orientados para os seguintes objetivos:

I – melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, em especial dos grupos de baixa renda e de mobilidade reduzida;

II – melhoria das condições de circulação das cargas;

III – redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado, entre outras externalidades negativas associadas à mobilidade;

- IV – aumento da participação do transporte público coletivo e não-motorizado na divisão modal;
- homogeneização das condições de macro acessibilidade entre diferentes regiões do município;
- VI – redução do tempo de viagem dos munícipes.

**Art. 191.** Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

- I – priorizar o transporte público coletivo, **privado coletivo** e os modos não motorizados em relação aos meios individuais motorizados;
- II – complementar, ajustar e melhorar o sistema viário estrutural;
- III – complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte público coletivo;
- IIIa – complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte privado coletivo;**
- IV – complementar, ajustar e melhorar o sistema cicloviário;
- V – promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo;
- VI – promover o uso mais eficiente dos meios de transporte com o incentivo das tecnologias de menor impacto ambiental;
- VII – elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo;
- VIII – promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana;
- IX – diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana entre as diferentes classes sociais, favorecendo os modos coletivos que atendam a maioria da população, sobretudo os extratos populacionais mais vulneráveis;
- X – promover integração física, operacional e tarifária dos diferentes modos de transporte que operam no Município, reforçando o caráter de rede única com alcance metropolitano e macrometropolitano;
- XI – adaptar o sistema viário de maneira a considerar os modos de transporte público coletivo e não motorizados, bem como as diferentes configurações urbanas do entorno;
- XII – aumentar a confiabilidade, conforto, segurança e qualidade dos veículos empregados no sistema de transporte público coletivo;
- XIII – melhorar as condições de circulação dos veículos do sistema de transporte público coletivo, com aumento da velocidade;
- XIV – promover a integração entre os sistemas de transporte público coletivo, **privado coletivo** e os não motorizados;
- XV – articular as diferentes políticas e ações, abrangendo os três entes federados e seus respectivos órgãos técnicos;
- XVI – melhoria da ligação das áreas periféricas com os diversos subcentros do Município;
- XVII – promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas;
- XVIII – estabelecer instrumentos de controle da oferta de vagas de estacionamento em áreas públicas e privadas;

XIX – melhoria do sistema de abastecimento e logística, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e tempos.

### Seção I – Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

**Art. 192.** A Prefeitura elaborará o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com os prazos e determinações estabelecidas pela legislação federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como dos objetivos e diretrizes dos artigos 190 e 191 desta lei.

Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é uma ação prioritária do Sistema de Mobilidade e deverá conter, no mínimo:

- I – análise sobre as condições de acessibilidade e mobilidade existentes no Município e na metrópole a fim de identificar os diferentes tipos de demandas urbanas, sociais, econômicas e ambientais que deverão nortear a formulação das propostas;
- II – ações para a ampliação e aprimoramento do sistema de transporte público coletivo no Município, considerando todos os seus componentes: infraestrutura viária, terminais e estações, sistemas de monitoramento remoto, material rodante, entre outros;
- III – modelo institucional para o planejamento da mobilidade, promovendo maior integração entre as esferas municipal e estadual, tanto no âmbito da formulação de políticas setoriais como na esfera do desenvolvimento técnico dos trabalhos;
- IV – programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas, limitação de estacionamentos nas áreas centrais, implantação de estacionamentos públicos associados com o sistema de transporte público coletivo, centralidades urbanas e rodovias;
- V – estratégias tarifárias para melhorar as condições de mobilidade da população, em especial de baixa renda;
- VI – ações para garantir a acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo com adequações das calçadas, travessias e acessos às edificações;
- VII – intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessárias para favorecer a circulação de transportes coletivos e promover ligações mais eficientes entre os bairros e centralidades;
- VIII – sistema de monitoramento integrado e remoto dos componentes do sistema mobilidade urbana;
- IX – estratégias para a configuração do sistema de circulação de carga no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte de carga;
- X – intervenções para a implantação do sistema cicloviário integrado ao sistema de transporte público coletivo de alta e média capacidade;
- XI – ações para implantação de políticas de controle de modos poluentes e menos eficientes de transporte;
- XII – identificação do o sistema viário de interesse do transporte público coletivo **e do privado coletivo.**

## Seção II – Das Ações Prioritárias no Sistema Viário

**Art. 193.** As ações prioritárias no sistema de Viário, conforme Mapa n. 10 anexo, são:

- I – complementar as vias estruturais do Município;
- II – implantar ajustes pontuais nas vias estruturais do Município;
- III – alargar e melhorar as vias estruturais do Município;
- IV – modernizar a rede semafórica, considerando o enterramento das redes aéreas, e aprimorar a sinalização vertical e horizontal em todo o Sistema Viário;
- V – padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres.

§ 1º. O sistema viário estrutural e não estrutural poderá receber adaptações que promovam o compartilhamento adequado do espaço das vias entre diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados, garantidas as condições de segurança.

§ 2º. Nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de transporte público coletivo.

§ 3º. Os melhoramentos viários referentes ao Apoio Norte e ao Apoio Sul à Marginal do Rio Tietê deverão priorizar a instalação de rede de transporte público coletivo de alta ou média capacidade.

## Seção III – Das Ações Prioritárias no Sistema de Transporte Público Coletivo

**Art. 194.** As ações prioritárias no sistema de transporte público coletivo são:

- I – implantar novos corredores, conforme Mapa n. 11, incluindo:
  - a) viabilização de estrutura viária adequada em eixos de transporte ou em vias que concentrem linhas de ônibus;
  - b) execução de obras em toda a extensão dos eixos selecionados com vistas à ampliação da capacidade nas intersecções semaforizadas e das vias com faixas segregadas ou exclusivas;
  - c) elaboração de planos semafóricos e de comunicação com controladores para viabilizar a fluidez no trânsito com priorização para o transporte público coletivo;
  - d) elaboração de projeto operacional adequando a oferta dos corredores à demanda social e urbana;
- II – implantar terminais, estações de transferência e conexões, preferencialmente, nas localizações que:
  - a) apresentarem os maiores volumes de transferência entre linhas nos horários de pico;
  - b) tiverem cruzamentos significativos entre corredores de ônibus existentes ou a implantar;
  - c) forem mais adequadas para a otimização do desempenho operacional do corredor;
- III – requalificar corredores, terminais e estações de transferência de ônibus municipais existentes, incluindo:
  - a) ações de restauração, operação e melhoria do desempenho das infraestruturas existentes;
  - b) adequação à demanda por meio de incremento na capacidade de transporte;

IV – garantir o transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e dificuldades de locomoção;

V – aperfeiçoar a bilhetagem eletrônica existente, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis e implantar o bilhete mensal;

VI – adotar novas formas de operação e estratégias operacionais para o Sistema de Transporte Público Coletivo municipal;

VII – colaborar com a implantação de novos corredores metropolitanos, conforme o Mapa n. 11 anexo, além de terminais e estações de transferência de ônibus municipais e metropolitanos;

VIII – colaborar com a implantação de novas linhas e estações do sistema de transporte público coletivo de alta capacidade, conforme Mapa n. 11 anexo.

§ 1º. A construção de estacionamentos públicos deverá ocorrer preferencialmente junto a terminais de integração e estações de transferência.

§ 2º. Os terminais e estações de transferência de ônibus deverão incluir espaços para serviços públicos.

§ 3º. A implantação de novos corredores, terminais e estações de transferência de ônibus, bem como de linhas e estações de metrô, trens e mon trilhos, deverá apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

I – soluções ambientalmente adequadas que proporcionem níveis mínimos na emissão de poluentes e geração de ruídos;

II – integração física e operacional com o sistema de transporte público coletivo existente;

III – integração com outros modos de transporte, em especial os não motorizados;

IV – posicionamento dos pontos de parada e, quando couber, de estações, terminais, pátios de manutenção e estacionamento e outras instalações de apoio;

V – melhorias nos passeios e espaços públicos, mobiliário urbano, iluminação pública e paisagem urbana, entre outros elementos;

VI – articulação com ofertas de habitação de interesse social;

VII – melhoria na provisão de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, considerando o enterramento da redes aéreas;

VIII – preservação de patrimônios culturais e ambientais;

IX – requalificação dos espaços eventualmente utilizados como canteiro de obras e áreas de apoio;

X – requalificação do espaço viário afetado.

#### **Seção IV – Das Ações Prioritárias no Sistema Cicloviário**

**Art. 195.** Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o objetivo de estruturar uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do sistema cicloviário.

**Art. 196.** Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo a diretriz de implantar as redes cicloviárias associadas com as redes de transporte público coletivo motorizado de alta e média capacidade.

**Art. 197.** A ação prioritária será implantar a rede cicloviária integrada com o plano municipal de mobilidade urbana, a partir dos planos regionais das subprefeituras e aos planos de desenvolvimento dos bairros.

#### **Seção V – Das Ações Prioritárias no Sistema Hidroviário**

**Art. 198.** As ações prioritárias no Sistema Hidroviário são:

I – adequar interferências existentes nos canais e lagos navegáveis para garantir condições de navegabilidade, bem como garantir que novas obras não provoquem interferências na navegação fluvial;

II – fomentar a expansão da rede hidroviária, especialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana, por meio da articulação com demais modais de transporte;

III – colaborar com o desenvolvimento e implementação do transporte de cargas;

IV – implementar o transporte de passageiros, em especial travessias lacustres;

V – desenvolver os projetos das hidrovias de forma integrada à requalificação da orla dos canais e lagos navegáveis;

VI – incorporar o Sistema Hidroviário nos Planos Municipais de Mobilidade Urbana e de Saneamento Ambiental Integrado, ao Plano Diretor de Drenagem e ao Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos.

#### **Seção VI – Das Ações Prioritárias no Sistema Abastecimento e Logística**

**Art. 199.** As ações prioritárias no Sistema de abastecimento e logística são:

I – incentivar o melhor uso da infraestrutura logística instalada no Município, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental;

II – planejar, implantar e ampliar a infraestrutura logística em conjunto com as demais esferas de governo;

III – regulamentar e monitorar a circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas ou superdimensionadas;

IV – planejar soluções de inserção urbana do sistema de abastecimento e logística que minimizem os conflitos de convivência e as interferências entre este sistema e os demais fluxos metropolitanos.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SÃO PAULO** - Autor: Executivo - Plano Diretor  
Município de São Paulo.

Local: CEU - Pq. ANHANGUERA - 14/12/2013 9:00 h

Nome: JOSÉ OLIVAN ALVES DA SILVA  
Entidade: ASSOCIAÇÃO 'ILHA VERDE' CEP: 05267170  
e-mail: OLIVAN@QUIMICOSP.ORG.BR telefone: 971395570

Sua proposta se refere ao

Artigo nº \_\_\_\_\_

Modifica

Acrescenta

Exclui

Eu José Olivian Alves da Silva  
peço entusiasticamente a inclusão  
da (área) localizada no final da Rua: Faicel, marcada  
como área de interesse social, (ZEIS), por se tratar  
de área particular com o processo de Reintegração  
de posse ali habitam aproximadamente 150  
famílias em situação de vulnerabilidade.

Sem mais agradeço.

Sou Presidente da Associação da  
Comunidade Olivian.

Nº Processo Nº 0230469-10.1998.826.004.  
(004.98.230469-9)

Reintegração / manutenção de posse.

\* mais regularização fundiária da área  
municipal as locais onde moram 300  
famílias



PROPOSTA / SUGESTÃO

CÂMARA MUNICIPAL DE **SÃO PAULO** PL 688/2013 - Autor: Executivo - Plano Diretor  
Município de São Paulo.Colha nº 1875  
Anexo 2 - Vol. 10 PL 688/13  
Diretor Estratégico do  
Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

Local: CEU - Pq. ANHANGUERA - 14/12/2013 9:00 h

Nome: Jose Alves Neto  
 Entidade: Façal murad 331 CEP: 05267-170  
 e-mail: Netoquimsp@yahoo.com.br telefone: 983291611  
965877061

Sua proposta se refere ao

Artigo nº \_\_\_\_\_

 Modifica Acrescenta Exclui

no final da rua Façal murad existe  
uma area que gostaríamos que fosse  
incluída no Plano diretor como area de  
interesse social, a qual é uma area  
particular que tem um processo de  
reintegração de posse e que ali  
habitam aproximadamente 150  
familia

Nº do processo de reintegração

0230469-10.1998.8.26.0004(004.98.230469-9)

\* A regularização fundiária da  
área municipal do lado na  
qual habitam 300 familias em  
situação de vulnerabilidade.



Folha nº 1876  
Anexo 2 - Vol. 10 PL 688/13  
Diretor Estratégico do  
Liliane Jun Ogura  
RF: 11.095

CÂMARA MUNICIPAL DE **SÃO PAULO** PL 688/2013 - Autor: Executivo - Plano Diretor  
Município de São Paulo.

Local: CEU - Pq. ANHANGUERA - 14/12/2013 9:00 h

Nome: Paulo Roberto Francisco  
Entidade: Associação Faical Mourad. (Ilha Verde) CEP: 05267-190  
e-mail: satirano@ig.com.br telefone: 941230901

Sua proposta se refere ao Artigo nº \_\_\_\_\_

( ) Modifica (X) Acrescenta ( ) Exclui

Venho por meio desta pedir às Senhores Vereadoras que verifiquem no Plano Diretor a área que abrange as proximidades do CEU Pq. Anhanguera, uma comunidade de mais ou menos 400 famílias, assentadas em uma área particular, cujo terreno, no T.J. de São Paulo um processo onde um Ofício de reintegração / Manutenção de posse já em fase de finalização de pedido de Força Policial e outros.

Se isso acontecer para onde se alocaria ou indenizaria (se possível) essas famílias com idosos, pais, crianças... e que acontecerá com eles?

A prioridade é que no P.D.L. essas famílias continuem em suas casas.  
\* Isso com certeza tem uma solução.