

MISSÃO:

ORIENTAR UM DESENVOLVIMENTO URBANO MAIS EQUILIBRADO DO PONTO DE VISTA SOCIAL, ECONÔMICO E AMBIENTAL PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

1. Informações Gerais do Estudo

1.1 Nome do Estudo:	O ARCO TIETÊ E O CENTRO EXPANDIDO: NOVAS RELAÇÕES
1.2 Empresa Responsável:	IURBI ARQUITETOS ASSOCIADOS
1.3 Abrangência do Estudo:	O recorte Arco Tietê aponta relações para fora de seus limites, para a escala do Centro Expandido; daí, numa leitura territorial dessas relações entre o Arco Tietê e o Centro Expandido ensaia-se hipóteses de evolução da forma urbana em suas linhas mais gerais nessa escala e a partir dessas relações: Arco Tietê e Centro Expandido.

2. Escopo para os Estudos

2.1 Situação Atual

LEITURA TERRITORIAL SOBRE O ARCO TIETÊ

Descrever analiticamente a situação atual, ou seja, descrever os fatos e dados que levaram à necessidade ou à oportunidade para implementação do projeto e modificação do status atual

A maior parte do Brasil, circunscrita entre o Atlântico, o Amazonas e o Paraguai, parece uma mesa inclinada, levantada, de um lado, pelo mar: trampolim erigido de matas, rodeado por um anel úmido de sertão e de pântanos.

Claude Lévi-Strauss – *Tristes Trópicos*, Editora Anhembi Limitada, São Paulo, 1957

Parece que no começo, nos primórdios de nossa história, a idéia de uma geografia continental era pelo menos vislumbrada nessa corrente de eventos que nos situa hoje na sociedade globalizada como uma das maiores cidades mundiais. É aqui, estrategicamente situados nessa grande mesa inclinada da geografia continental que se funda a primeira cidade brasileira, São Vicente, o porto, a subida para o planalto, de onde dessa São Paulo em seus primórdios partem todos abrindo as rotas que constituem hoje essa rede de comunicações que tem seu ponto de maior concentração na metrópole São Paulo. Essas andanças, entradas e bandeiras, ocuparam por muito tempo os paulistas e mantiveram a cidade praticamente em sua escala colonial até a vertiginosa transformação dessa cidade colonial em cidade moderna. O movimentado suporte físico, a velocidade dessa transformação, as desigualdades sociais, geraram essa imensa mancha urbana descontínua, desequilibrada, de espaços de exclusão social, de grandes vazios justapostos à áreas de baixa densidade.

No vislumbre de uma nova era caracterizada principalmente por uma população cada vez mais urbanizada se intenta novas transformações da estrutura urbana capaz de integrar esses espaços centrais reequilibrando e adensando essas áreas e então, pelo urbanismo, o direito à cidade, quem sabe representaríamos uma sociedade mais justa, nesse cenário hoje globalizado.

2.2 Razão do Estudo

I- ELEMENTOS TÉCNICOS BÁSICOS DA PROPOSTA DE PRÉ-VIABILIDADE

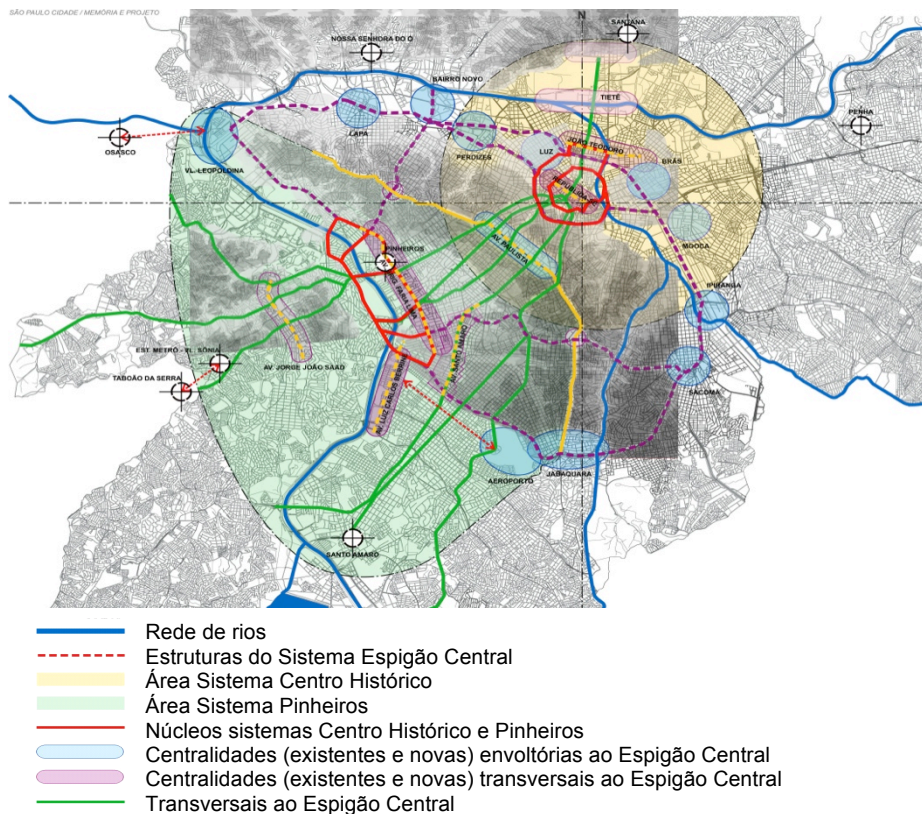
Descrever **A PROPOSTA, JUSTIFICANDO SUA RELEVÂNCIA E ADEQUABILIDADE** nos quatro setores de transformação urbana do perímetro em questão.

1. O Arco Tietê e o Centro Expandido: Novas relações.

Esse estudo procura situar o Arco Tietê no contexto mais imediato de suas relações com o Centro da Cidade e, por extensão do próprio termo, com o Centro Expandido da Metrópole. A idéia de Centro da Cidade está ainda relacionada aos primórdios da cidade moderna mononucleada. Seu centro histórico é esse Centro da Cidade. A Metrópole poli-nucleada precisa de uma representação estrutural que signifique essa atual realidade. Procura-se através desse estudo, que tem por base o vasto recorte Arco Tietê, ensaiar, decorrente de uma perspectiva da evolução histórica dessas estruturas centrais, a estruturação de novos sistemas de relações, estruturas suportes para uma evolução mais equilibrada dos vários segmentos urbanos componentes do Centro Expandido, em suma, **ORIENTAR UM DESENVOLVIMENTO URBANO MAIS EQUILIBRADO DO PONTO DE VISTA SOCIAL, ECONÔMICO E AMBIENTAL PARA A CIDADE DE SÃO PAULO: MISSÃO.**

Restabelecendo-se a intenção de integração de um espaço geográfico, estamos tratando também da integração de um espaço econômico e social, no sentido final de se chegar a um desenho de cidade que signifique uma sociedade mais justa.

Passa-se então a considerar o Espigão Central como referência para uma reestruturação do Centro Expandido numa superposição de três esquemas, ou melhor, sistemas.



Três sistemas superpostos – Desenho sobre base SEMPLA e base topográfica METRÔ.

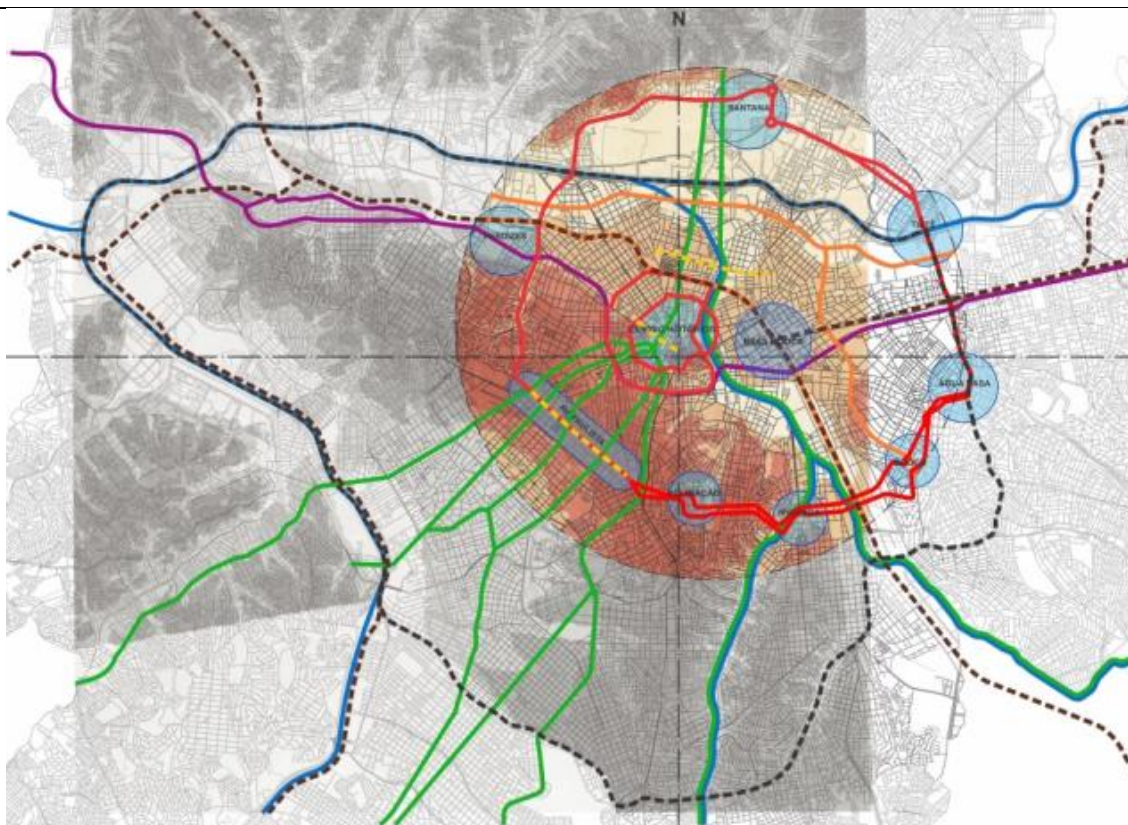
Um em cada vertente do Espigão Central, os sistemas Centro Histórico e Pinheiros; outro propriamente relacionado ao Espigão Central com a capacidade de relacionar esses dois outros: O Sistema Espigão Central.

Para a vertente do Espigão Central para os rios Tietê e Tamanduateí, o Sistema Centro Histórico, redução do Esquema Teórico do Plano de Avenidas, concretiza-se na possibilidade de uma nova envoltória a partir de segmentos já existentes capaz de articular numa nova relação os tecidos urbanos que se formaram irradiados do núcleo central da cidade. Essa nova relação refere-se à expansão da área central da cidade para além dos limites atuais da Rótula e da Contra-Rótula centrais.

O TAV, o trem de alta velocidade ligando Rio de Janeiro a São Paulo e estendendo-se até Campinas, com a estação em São Paulo no Campo de Marte, reforça o projeto Arco Tietê como um contraponto ao desenvolvimento das últimas centralidades desenvolvidas ao longo do Rio Pinheiros. Mas, sobretudo, a forma do recorte Arco Tietê, que se alarga consideravelmente na envoltória do Centro Histórico ressalta a necessidade de uma eficiente articulação desses desagregados tecidos urbanos envoltórios ao Centro, ressaltando assim também a presença da idéia de um Sistema Centro Histórico, definido principalmente por essa nova envoltória. Metade dessa nova envoltória está constituída pelas avenidas Paulista, Pacaembu, Dr. Abraão Ribeiro, Ponte da Casa Verde e Avenida Brás Leme. Da Avenida Brás Leme essa envoltória segue em duplo binário pelos bairros de Santana, Vila Guilherme e Vila Maria até suas conexões com o eixo da Rodovia Presidente Dutra e Avenida Salim Farah Maluf, sequência dessa envoltória. Da Avenida Salim Farah Maluf, precisamente da Água Rasa, essa envoltória se desenvolveria no sentido de alcançar a Avenida Paulista.

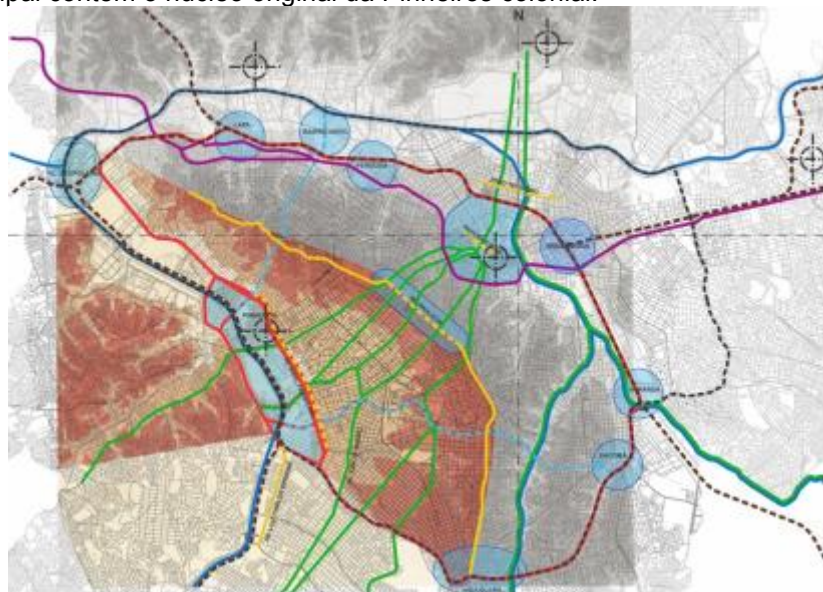
Ações no Arco Tietê participam desse sistema: Continuação do eixo interno paralelo a Marginal Tietê, relativo ao Sistema Marginais Tietê e Pinheiros, descrito à frente, e sua articulação com a continuação do eixo da Avenida Paes de Barros, solução detalhada no Mapa Geral das Transformações mais em conformidade com os tecidos urbanos existentes e suas possibilidades de transformação. Ações no Sistema Espigão Central também repercutem nesse Sistema Centro Histórico, como veremos adiante na descrição desse sistema.

Nesse espaço, se estabeleceram descontínuos tecidos urbanos radiais ao Centro. No Mapa Geral das Transformações, além do reforço de eixos radiais, os estendendo nas suas sequências para além do Rio Tietê, costura-se uma série de sequências no sentido envoltório do Centro; o rebaixamento dos eixos ferroviários contribui fortemente nesse sentido. Destacam-se também nesse sentido a duplicação da Rua João Teodoro em toda a sua extensão e a sequência da Avenida Paes de Barros pelo Viaduto Bresser e ruas do Pari até a Avenida do Estado; novas pontes também são previstas ao longo do Rio Tamanduateí ligando os tecidos urbanos hoje separados.



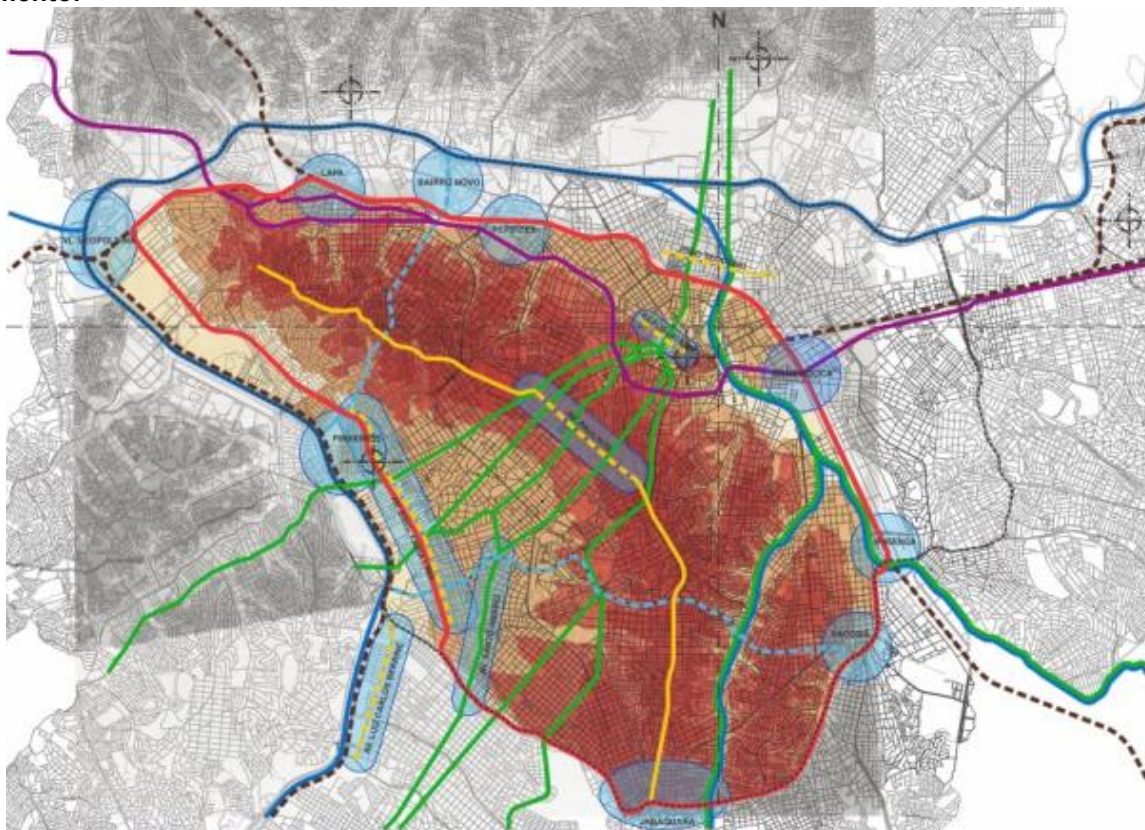
Sistema Centro Histórico – Desenho sobre base SEMPLA e base topográfica METRO.

Na vertente Pinheiros do Espigão Central se desenvolveria o Sistema Pinheiros nesse grande anfiteatro natural que vai da confluência dos rios Tietê e Pinheiros até Santo Amaro, ainda pouco estudado. Sua centralidade principal contém o núcleo original da Pinheiros colonial.



O Sistema Pinheiros e as articulações centrais – Desenho sobre base SEMPLA e base topográfica METRO.

Na vertente do Espigão Central para o Rio Pinheiros o eixo ferroviário margeia o Rio Pinheiros; na vertente para os rios Tietê e Tamandateí o eixo ferroviário e as vias expressas elevadas penalizam a urbanização. **Uma nova envoltória articula as áreas baixas das vertentes do Espigão Central, conectando as centralidades existentes e promovendo o desenvolvimento de novas em estado latente nesse segmento.**



Sistema Espigão Central – Desenho sobre base SEMPLA e base topográfica do METRO.

Esse sistema é possível com o rebaixamento do eixo ferroviário no eixo tronco desde oeste a partir da transposição do rio Tietê até a sul após a transposição do rio Tamandateí; no eixo do ramal oeste o rebaixamento é previsto após a transposição do rio Tietê. O rebaixamento deve procurar cotas que preservem os solos hidromórficos e o lençol freático. Os viários margeiam os tecidos urbanos lindeiros preservando as alongadas e significativas áreas existentes entre os trilhos que resultarão um vazio estruturante provido de vegetação, eventuais bacias de acumulação de água de chuva a valorizar as áreas lindeiras.

A partir da Estação da Luz o eixo ferroviário eleva-se para passar aéreo sobre o Rio Tamandateí, viabilizando-se assim essa travessia e liberando a sequência da Avenida do Estado; submerge no Pátio do Pari daí seguindo rebaixado por toda a área da OP Mooca-Vila Carioca até transpor novamente o Rio Tamandateí no limite sul da área desta operação urbana.

Relativo a essa nova alternativa da transposição leste-oeste do centro da cidade por essa sequência viária ao longo dos trilhos, prevê-se também, repercutindo no Sistema Centro Histórico, a reforma da Diametral Leste-Oeste, onde se inclui a remoção do Minhocão; que devemos também salientar seu papel de estrutura local do Centro numa melhor definição da Contra-Rótula e das conexões de tecidos hoje isolados. No sentido oeste-sul essa sequência viária ao longo dos trilhos permitiria a recuperação da calha do Tamandateí, do Parque D. Pedro II ao Ipiranga. Transferindo para o “eixo ferroviário” o fluxo principal

da ligação oeste-leste e sul, abre-se frentes à multifuncionalidade urbana e mobilidades diferenciadas incluindo-se as lentas, tanto para a situação do eixo atual que esse novo eixo se apresenta como alternativa, como nesse novo eixo.

Duas novas transposições viárias do Espigão Central, hoje ainda fortemente localizadas centralmente ao Espigão, são propostas a partir de eixos existentes: Entre Pinheiros e a Lapa e entre Pinheiros e Sacomã. Pressupõe-se um reequilíbrio urbano entre as áreas percorridas por essa nova envoltória pela associação de áreas hoje desconectadas, além da articulação de centralidades já existentes e de outras novas a potencializar.

A urbanização do eixo ferroviário, questão chave no recorte Arco do Tietê define-se então dentro de uma visão sistêmica e relacionada a um plano em maior escala. A conexão por trilhos ao longo do Mini Anel Viário Metropolitano, conectando os sistemas de trilhos já existentes junto ao Rio Pinheiros e na várzea do Tamanduateí reforçaria os sentidos dessa envoltória. Propõe-se também o rebaixamento de um segmento do ramal para o Rio de Janeiro dentro do recorte Arco Tietê.

Assim, além das fragmentações, a partir do sentido do suporte físico e do desenvolvimento da rede de espaços públicos de uma cidade poli-nucleada, as mais variadas formas de mobilidade comporiam uma totalidade urbanística coesa, densa e compreensível. Um espaço capaz de conter no seu interior uma estrutura urbana com um alto grau de coesão das partes, na qual se articulariam os projetos pontuais e regionais.

Provavelmente as chaves das recentes experiências interessantes devem ser procuradas no trabalho em diversas escalas – setorial e geral – e na condição urbana – como integração de partes e de setores – que estão caracterizando seus processos.

Juan Busquets – *Evolução do planejamento para a escala intermediária*, texto curso AUH 842 FAUUSP, São Paulo, 1999.

Falar de projetos de articulação urbana é falar de intervenções que buscam uma concreta organização geográfica do espaço; é falar de obras que buscam, por sua potência e posição, combater a crescente anomia física de um tecido urbano que se estende sem identidade; é, em suma, construir referentes de estruturação de umas cidades que são cada vez mais aglomerados de bairros perdidos e desagregados entre uma cada vez mais complexa rede de infra-estruturas, de canais de transporte, de equipamentos isolados.

Manuel Herce Vallejo (1998). "Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana". En: *Revista O.P. (núm. 43, Urbanismo II)*. Barcelona: Colegio de Ingenieros de Caminos.

2. Uma unidade radial: Do Campo de Marte para a Nova Luz e Praça da Sé.

Dentro dessa sequência não há como não se fazer uma revisão do Projeto Nova Luz, a começar pelo fato de que este recorte não deve ser analisado dentro de seus limites mas sim integrado nesse contexto de eixos radiais e envoltórios como aqui se propõe.

O recorte Nova Luz é composto pelo mais perfeito tecido urbano entre todos dessa envoltória do Centro. Não é necessário transformações radicais em seu interior, mas sim nos limites onde encontra esses grandes quarteirões simétricos à Estação da Luz. Nossa rambla não localizamos na Rua Vitória, ela está latente no eixo do Anhangabaú, mas a continuidade da Rua Vitória é importante até o eixo da Avenida Cásper Líbero, de pouco movimento e portanto capaz de redirecionar esses fluxos que a acessariam pela Rua Vitória; dois pequenos edifícios a demolir permitem essa conexão com facilidade. No sentido envoltório esta sequência da Rua Vitória para a Avenida Cásper Líbero teria a sequência do fluxo de pedestres pela Galeria Elvira Gonçalves que se desenvolve até a rua Brigadeiro Tobias. Daí um sistema de galerias daria continuidade até esse grande quarteirão fronteiro à Rua Florêncio de Abreu cujo interior é guarnecido de uma série de vilas. Essas vilas seriam conectadas entre si e com a Rua Vinte e Cinco de

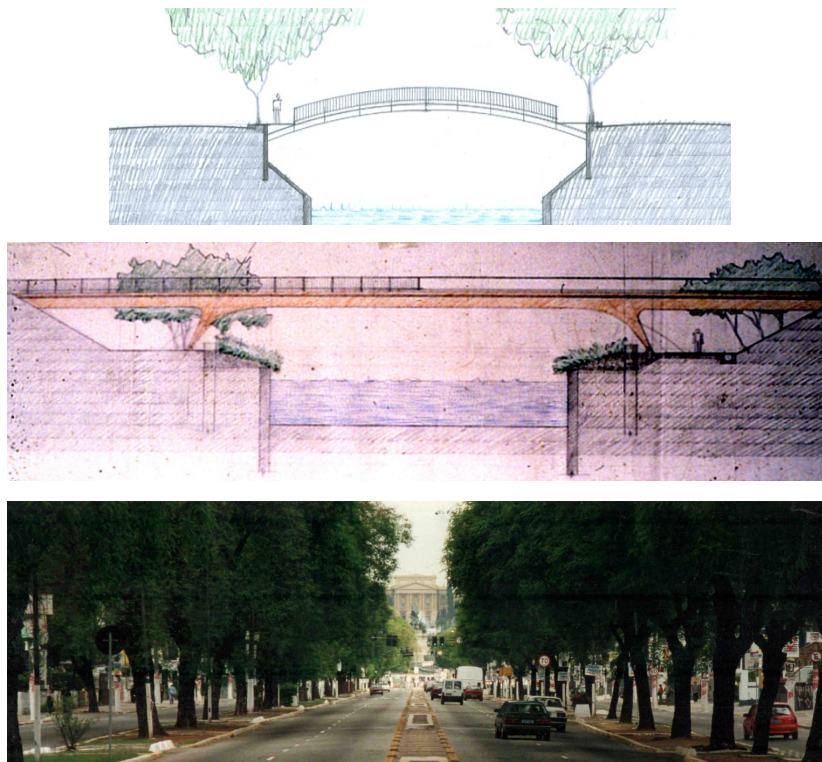
Março, inserindo-se dessa forma nos circuitos envoltórios ao Centro. A exemplo da Vila Inglesa essas vilas poderiam acomodar outros usos de comércio e serviços.

Quebra-se não só para a Nova Luz os limites impostos pelo eixo ferroviário a urbanizar como a continuidade desse tecido urbano para além desse limite. Outro circuito radial de caráter mais local a essa unidade radial se desenvolve desde a Praça da Sé e poderia ser equipada com um eixo de transporte coletivo de média capacidade. Essa estrutura transpõe o recorte Nova Luz exatamente pela área mais problemática do recorte, no encontro desse tecido regular com os grandes quarteirões fronteiros à Estação. Esse cruzamento de fluxos não só se resolve no sentido de inteiração de segmentos urbanos como é reforçado seu sentido com a abertura de duas novas praças triangulares a exemplo de outras existentes no limite desse recorte. Essas novas pequenas praças revalorizam esse encontro de diferentes tecidos urbanos como dão clareza à importância da Rua Gen. Couto Magalhães nesse contexto.

3. O TAV e o eixo do Rio Tamanduateí.

A reformulação, complementação e readequação do Sambódromo e Parque de Exposições Anhembi como equipamentos em um parque urbano temático proporcionariam, juntamente com as outras áreas na outra margem do Rio Tietê imagens urbanas poderosas a partir da implantação do TAV. A reurbanização do Campo de Marte com redefinição de seus limites construídos e a instalação de uma grande bacia de contenção de águas, juntamente com outras bacias ao longo das áreas das estradas de ferro auxiliariam no controle das enchentes do Rio Tietê. Ações nesse sentido nas áreas da OP Mooca-Vila Carioca controlariam o Rio Tamanduateí.

A recomposição da vegetação ao longo do Rio Tamanduateí é uma política fundamental para ser desenvolvida no sentido da recuperação da idéia da Parkwy diametral.



Eixo Tamanduateí – Vegetação, passeios e pontes de pedestres / Parque D. Pedro II / Av. D. Pedro I.

4. Sistema Marginais Tietê e Pinheiros.

A hipótese de se configurar no recorte Arco Tietê um eixo viário acompanhando o linhão da Eletropaulo precisa ser enfrentado considerando que não se tratará de uma via expressa, mas de uma avenida com boa capacidade. Essa boa avenida deve considerar seus declives máximos em torno de 8% num eixo que, cortando espigões, apresenta áreas com declividade de até 26%. Portanto será um projeto complexo considerando-se que esse eixo não deve separar, mas também conectar as áreas envoltórias.

A parafernália viária resultante das últimas renovações das marginais ao Rio Tietê, ao invés da complementação desses sistemas paralelos que estruturariam principalmente as áreas externas é complementada pela exclusão completa do pedestre nessas novas travessias como a ponte que finalmente liga a Avenida do Estado ao outro lado do Rio Tietê. A humanização dessas vias com a incorporação de tráfegos lentos, pedestres e bicicletas é uma política a desenvolver.

Evidentemente não estamos inclinados à simples aplicação de rígidos modelos, mesmo porque eles se revelam impossibilitados pelo estágio atual de desenvolvimentos dessas áreas. Mas essa segmentação dessas áreas se impõe e sugere complementações, seja pela implementação de novas pontes e viadutos como a existência de eixos viários acompanhando a estrada de ferro e outro paralelo externo às vias marginais. A partir dessa segmentação mais geral, as composições de tecidos urbanos seriam estudadas caso a caso dentro de padrões mais gerais também. Em primeiro lugar as reestruturações internas capazes de costurar e dar sentidos a cada um desses segmentos a partir de suas configurações. Estas transformações devem ser vistas num processo ao longo do tempo, numa convivência das mais variadas tipologias arquitetônicas. Mas dentro de princípios gerais, nas faces desses segmentos voltadas para o exterior, para as grandes vias, evidentemente se revela uma função comercial mais forte assim como a existência de equipamentos de caráter metropolitano; para o interior desses recortes se dispõem as funções mais ligadas à idéia de comunidade, de bairro. Em geral pressupõe-se a recuperação de modelos de usos mistos de ocupação do solo que valorizem a estrutura de espaços públicos recuperados das discontinuidades e que passam a ser enriquecidos com a abertura de novas praças no seu interior.

Os estudos apresentados no seminário (11-04) pela SMDU E SP URBANISMO: Planos e Projetos Urbanos, Operação Urbana Consorciada Água Branca são precisamente orientadores nesse sentido, mas são reduzidos para o outro lado do Rio Tietê que agora, com a previsão de uma nova e potente infraestrutura viária e de transportes sobre o eixo do Linhão da Eletropaulo, requer um estudo para seus segmentos em pé de igualdade com esses tão precisamente descritos do outro lado do rio.

5. Introdução à idéia de uma matriz ecológica metropolitana.

Elementos de uma Matriz Ecológica Metropolitana

Matriz ecológica metropolitana é um conceito contemporâneo que associa princípios de Ecologia da Paisagem de Richard Forman para enfrentamento da cidade como ecossistema urbano. Neste princípio os processos naturais são orientadores das vocações e usos do solo mais apropriados para a gestão do território a considerar os processos associados às águas e à drenagem urbana, à estabilidade e permeabilidade dos solos, aos fluxos de ar e otimização dos ventos, à vegetação e à vida silvestre.

O território assemelha-se ao mosaico constituído através do inter-relacionamento e da interdependência de três componentes: matriz ou núcleo, corredor, fragmento diferenciados pela forma pela dimensão pela função, ou seja, há complementaridade e especificidade espacial e funcional, a ser melhor apresentada neste sumário executivo no capítulo dedicado à caracterização. Enric Battle, arquiteto catalão, visualiza as maiores potencialidades de introdução dos princípios da matriz ecológica metropolitana nos “*terrain vagues*”, ou seja, os espaços de obsolescência da cidade moderna ou tecidos urbanos em transformação, que podem equacionar problemáticas ambientais ao mesmo tempo em que respondem às necessidades sociais urbanas.

a. Matriz ou Núcleo

Os *terrain vagues* tem amplas possibilidades na condição de parque temático como espaços de usos e dimensões diversificados, desde que articulados à composição do mosaico. Sugerem-se primeiramente associá-los a espaços de sustentabilidade como estação depuradora de águas pluviais urbanas, área para a prática de esportes, área para cultivo urbano, incluindo a produção de madeira e agricultura e associa-los às funcionalidades urbanas diversas, a partir da vocação do lugar na dinâmica da cidade desta maneira, por exemplo, Campo de Marte, Pátio do Pari e Pátio Ferroviário da Lapa são parques temáticos, mas fundamentalmente diferentes nos propósitos programáticos e de uso de infraestrutura verde.

Parque temático no Campo de Marte

A proposta prevê a desativação da função aeroportuária do Campo de Marte excetuando-se a remodelação do heliporto com profunda transformação de entorno para ocupações de maiores densidades construtiva e habitacional a estimular a multifuncionalidade ocupacional conforme anteriormente descrito.

Como parque temático é estratégico na centralidade polar da “entrada” da cidade composta pela estação do TAV, a estação do metrô proposta, o parque temático do Anhembi (conjunto de exposições) + espaço sambódromo associados ao clube Espéria, e as ações nos fragmentos verdes na foz do rio Tamandateí articulados pelo corredor verde da avenida Tiradentes e Santos Dumont, e o novo sistema de articulação entre as vias envoltórias e transposições. O Campo de Marte passa a incorporar raia olímpica para treino e competições em extenso corpo d’água de 100m por 2000m a guisa de bacia de contenção; essas águas serão derivadas do rio Tietê e contarão com tratamento primário, a terra removida para construção do canal comporá formas mamelolares no corpo do parque, o heliporto é parte integrante e integrada ao programa do parque; os cursos d’água existentes serão tratados paisagisticamente para associar a visão positiva da população com as águas; a pequena mata será ampliada e receberá usos de lazer; este parque poderá incorporar como tema ações de associação a esporte urbanos e esportes aéreos.

Parque temático no Pátio de Pari

O Pátio do Pari se articula como parque temático no arremate da rua Oriente como palco de ações ligadas à exposição e ao comércio de moda e alimentício. Junto ao rio Tamandateí no eixo transversal resolve o enterramento da ferrovia em uma extensão de 200m com pistas viárias; uma via perimetral é projetada em todo entorno para direcionar as construções lindeiras de frente ao parque cujo programa abrangerá garagem, espaço para feira e exposição e bacia de contenção para reservatório superficial de acumulação das águas do rio Tamandateí. O edifício da antiga estação aguarda destinação de uso.

Parque temático no Pátio Ferroviário da Lapa

O extenso *terrain vague* existente no Pátio da Lapa se constituirá em um parque temático; a ferrovia está prevista enterrada nesta área em cota ainda superficial pela declividade, ou seja, sem atingir o substrato rochoso; a ação incorpora bacias de contenção e wetland para tratamento primário das águas do córrego Tiburtino; via perimetral é projetada em todo entorno do parque como sistema de articulação do tecido urbano no entorno; esse parque deve receber bosque urbano e usos ligados à água.

b. Corredor

A proposta para o Arco Tietê tem a água como recurso básico e se objetiva proteger os cursos, cuidar da qualidade partindo-se da compreensão da totalidade deste sistema mesmo para as ações pontuais. Nesta interpretação os rios Tietê, Tamandateí e os córregos Tatuapé, da Divisa, Carandiru, Tenente Rocha, Anhanguera, Quirino dos Santos, Mandaqui, Sumaré, Cabuçu de Baixo, Água de Pedra, Curtume, Água Preta, Tiburtino, Verde, Pirituba, Fiat Lux, Cintra constituem os **corredores principais** e naturais; os eixos ferroviários constituem os **corredores secundários**, as vias arteriais e vias coletoras constituem os **corredores terciários**.

As vias arteriais como corredores terciários receberão arborização sistemática de espécies autóctones

considerando previamente as árvores existentes e sua condição fitossanitária e calçadas ecológicas como proposta de drenagem primária, avalia-se a condição dos canteiros centrais de algumas das avenidas receberem jardins-de-chuva. A arborização sistemática de todas as vias estruturais da cidade melhora todas as condições ambientais urbanas e se refletirá no equacionamento do fenômeno das ilhas de calor, além de melhorar o microclima e a qualidade do ar, diminuir a amplitude térmica das ruas da cidade, dar proteção contra a incidência solar, aumentar a umidificação do ar, reduzir e conduzir os ventos, absorver os ruídos, intervir na qualidade das águas auxiliando a captação de águas pluviais e mitigar as enchentes; reflete-se no aumento da diversidade de vida silvestre e melhora a imagem da cidade. A caixa da rua como regularidade e uniformidade e o uso de mais de uma espécie a constituir ritmo floral serão critérios de projeto; as vias coletoras acomodarão as mobilidades lentas articuladas ao sistema de transporte público. As vias duplas serão de 31m sendo 18m para pistas de rolamento (3 pistas de 3m) em ambos sentidos, canteiro central de 3m e passeios públicos de 5m; as vias simples terão 22m de largura sendo 12m para pistas de rolamento (2 pistas de 3m) e passeios públicos de 5m de largura.

Os corredores secundários além da arborização de características similares têm condições de acomodar sistema de drenagem secundária para amortização de inundações em bacias de retenção e reservatórios superficial de acumulação, preferencialmente articulados a equipamentos de lazer de maneira a propiciar uso quando não solicitados diferentemente dos atuais “piscinões” que tem funcionalidade única de armazenar águas. O sistema de mobilidade lenta deve estar próximo do passeio público, o sistema de corredores de ônibus deve estar próximo de canteiros de separação de tráfego, esses canteiros devem conter sistema de jardins-de-chuva fora das áreas de parada e de travessia de pedestre. O sistema de drenagem secundária é previsto intercomunicado aos cursos d’água, rios e córregos acima destacados para dinamizar o regime das águas. As vias desenhadas nestes corredores devem prever uso e ocupação do solo na malha urbana “de frente” para os mesmos, com edifícios de uso misto, o pavimento rés-do-chão de uso comercial, serviço ou institucional e uso habitacional a partir do segundo pavimento, propõem-se alta densidade construtiva e habitacional e forte uso do pavimento articulado com a calçada, incluindo incentivos fiscais para essa prática. O terreno deve ter permeabilidade entre as construções e a via pública. A intenção é projetar a cidade para o pedestre, a multifuncionalidade do solo, a pluralidade de atores, o espaço público como espaço dinâmico do encontro e das dicotomias sociais o lugar das relações concretas das experiências humanas mais fundamentais que são sempre conflituosas, ricas e dialéticas.

Os corredores primários devem ser projetados por categorias de ações definidas pela condição do curso d’água e da sua várzea entendidos como uma unidade visando à proteção do seu curso, leito e margens; a qualidade de suas águas, amortecimento de cheias, recuperação e dotação de áreas de carga difusa devem ser foco das ações de projeto. Devem sempre ter a malha e a ocupação urbana voltada de frente para essa unidade da paisagem para estimular relação positiva da população com as águas. A via lindeira ao curso d’água deve receber arborização de espécies autóctones adequadas à condição de solo frequentemente hidromórfico. Para os cursos d’água com porções do canal aberto caso dos córregos Carandiru, Anhanguera, Quirino dos Santos, propõem-se a renaturalização da parte aberta com recomposição da vegetação ripária (a guisa de mata ciliar), canalização procedida por gabiões por cota de inundação para possibilitar a deposição de material orgânico e alguma permeabilidade, prevê-se ainda, se possível pela ocupação urbana, a incorporação de bacias de contenção vegetadas com plantas de tratamento de águas residuais restritas às função de remoção de nutrientes e drenos filtrantes. As ações devem ser individualizadas em uma enormidade de espaços de possível composição desta continuidade de espaços exteriores com função associada à drenagem do território.

O rio Tietê deve ser enfrentado na mescla da condição completamente antropizado que se encontra; as ações restringem-se à arborização extensiva de grande escala de espécies de porte altaneiro e propriedades depuradoras; a incorporação de travessias de mobilidades lentas especialmente nos núcleos ou parques temáticos e de todas mobilidades para permitir articulação entre bairros de ambas margens. O desenho explicita essas articulações.

O rio Tamanduateí cujo legado está associado à fundação da cidade deve receber ações de recuperação entre as quais: bacias de acomodação de inundações no parque D. Pedro II e no pátio do Pari. O centro esportivo da PM e o pátio do Pari constituirão parques temáticos; à similaridade da solução da seção do rio Tamanduateí no parque D. Pedro II. A seção transversal do rio Tamanduateí receberá cortinas duplas de sustentação da calha do rio (cortina diafragma + muro de arrimo estaqueado) a mesma ação é proposta ao longo do rio até sua foz no rio Tietê de maneira a recuperar alguma permeabilidade, permitir deposição de material orgânico carregado pelas águas e aproximar o rio do tecido urbano pelo equacionamento do desnível de 7m entre o nível de água e a via. O muro de arrimo será separado das pistas de rolamento por calçada de 2,5m, as calçadas da face da rua que dão frente ao tecido urbano devem ter largura mínima de 5m para possibilitar plantio em renque duplo de árvores de porte médio ou alto para reiterar o caráter de linearidade com árvores de duas espécies distintas compondo ritmado floral com alternância nas estações do ano; essas calçadas devem conter jardins-de-chuva como solução de drenagem primária; os lotes lindeiros devem receber uso do solo múltiplo com comércio no pavimento térreo e alta densidade construtiva priorizando uso para os setores hoteleiro e corporativo; o córrego Tatuapé canalizado sob a avenida Salim Farah Maluf encontra-se absolutamente desagregado do tecido urbano limítrofe, seu "vale" de declividade acentuada no recorte Arco Tietê, a baixa densidade desta ocupação, a inexistência do atributo da pedestrianização e ausência de sequência de vias no sentido transversal ao rio o configuram como barreira. É proposto a articulação dos setores transversais, a abertura de via longitudinal paralela interna à Marginal do Tietê (entre o rio e a avenida Celso Garcia) desenha novo tecido urbano descrito no capítulo específico; neste são previstas bacias de contenção de águas associadas aos espaços livres de atividades de esportes urbanos quando não solicitadas, ao longo da avenida Salim F. Maluf sistema de jardim-de-chuva e dreno filtrante são ações de retardo para as águas pluviais contribuírem na drenagem principal, preve-se a incorporação de estação recuperadora de águas pluviais urbanas. A arborização intensa do passeio público e da ilha de separação de trânsito deve receber espécies altaneiras para equilibrar a caixa da rua, considera-se sempre a arborização existente em boa condição fitossanitária.

O parque temático entre a avenida Radial Leste e a estrada de ferro e o prolongamento da avenida Paes de Barros e a avenida Tatuapé deve constituir bosque urbano de espécies com interesse econômico.

O eixo do rio Tamanduateí com o TAV são objetos de estudo próprio.

c.Unidade de Paisagem (Fragmento)

Unidade de paisagem ou fragmento adequa-se à pequena dimensão na concepção da matriz ecológica metropolitana, mas fundamental na articulação e para a permeabilidade do mosaico; o fragmento também absorve o limite complexo, espaços fronteira dos elementos da trilogia.

A diversidade dessa tipologia da qual participam praças, largos, adros, rotatórias de viadutos, devem agregar potencialidade de uso e ação de cargas pontuais e cargas difusas do sistema de drenagem pluvial; preferencialmente são áreas públicas, mas não exclusivamente, é o desenvolvimento do projeto após a etapa da pré-viabilidade que definirá função-uso-infraestrutura verde associada; a título de exemplificação propõem-se a praça em reciprocidade à Praça Fernando Prestes na Avenida Tiradentes; sua fundamentalidade está na articulação física-espacial-funcional de um dos espaços de maior empatia da área central, como composição de simetria ao eixo da avenida, como uso e articulação ao Museu de Arte Sacra, como fragmento a reiterar o bosqueado do Parque da Luz e da Praça Fernando Prestes circundado por nova via perimetral para atribuir acessibilidade; a nova praça pode receber grande diversidade de uso pela população. Exemplifica-se como tipologia, fragmento a sequência de espaços livres no redesenho viário da foz do Rio Tamanduateí a atribuir a acessibilidade e articular travessia de mobilidade lenta sobre o Rio Tietê a articular o pólo de desenvolvimento proposto e o Parque temático do Anhembi; este fragmento pode associar dreno filtrante e reservatório de acumulação de cargas pontuais para contribuir no sistema de drenagem urbana, além de séries de lazer urbano.

<p>Sócio- Econômico</p>	<p>A região do Arco Tietê é atualmente uma área bastante heterogênea. Por um lado possui excelentes fatores de atração de atividade econômica, como o Anhembi Parque (conjunto Anhembi/ Sambódromo), Pinacoteca, Sala São Paulo, Estação Julio Prestes, Parque da Luz, pólo comercial do Brás e a futura estação do Trem de Alta Velocidade (TAV). Por outro, passou por intenso processo de desindustrialização e é desvalorizada por questões como a má gestão das áreas no entorno do eixo ferroviário, ocupação irregular de espaços públicos (ex. Pátio do Pari) e diversas restrições associadas à atual operação do aeroporto no Campo de Marte.</p> <p>Do ponto de vista socioeconômico, este projeto objetiva a superação destas restrições e fortalecimentos das principais vocações econômicas presentes na região, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pólo cultural da Luz, já com equipamentos como a Sala São Paulo e a Pinacoteca e com potencial de se tornar o maior centro de turismo cultural/ entretenimento da capital. Este pólo necessita de melhor exploração dos espaços comerciais e de entretenimento e melhores conexões, em especial para circulação de pedestres;• Pólo comercial do Brás, já com grande presença de empresas/ lojas de moda e atração de turismo de compras, para revenda de itens em todo o país. São necessários investimentos para melhoria da circulação de pedestres, equipamentos de apoio (como hospitalidade, estacionamento, escolas técnicas, espaços para exposição) e revitalização das ruas comerciais (ex. ampliação de calçadas, retirada de fiação aérea, etc.);• Pólo de negócios do Anhembi, que inclui o atual Anhembi, sambódromo e hotel Holiday Inn. Para esta região é necessária revisão do conjunto de espaços públicos para redesenho do parque temático, com modernização/expansão do espaço de eventos e incorporação do Clube Espéria. No Campo de Marte, deve-se estudar a incorporação da estação do TAV, conexão com a rede metroviária, expansão/ modernização do heliporto e transformação do restante da área em parque urbano (incluindo estacionamento e previsão de espaço para uso de comércio/ serviços). Para as mediações do Campo de Marte, com o fim das restrições associadas ao cone de aproximação, é possível a execução de uma transformação induzida de todo entorno, com intensos adensamento/ verticalização e concessões de equipamentos com elevado impacto em termos de reforço do pólo de negócios (hospitalidade, centros comerciais, etc.), através de desapropriações pontuais em localizações estratégicas. <p>Adicionalmente, este projeto propõe do ponto de vista socioeconômico, a reurbanização de de eixos que sofrerão grandes intervenções, como o eixo central da Avenida Tiradentes (Projeto 1), o eixo ferroviário (Projeto 2) e a extensão da Avenida Paes de Barros (Projeto 4). Em primeiro lugar, é importante observar que todos estes pólos estarão muito melhor conectados, o que deveria facilitar/ ampliar a circulação de pessoas na região, e adensados, fortalecendo o dinamismo econômico/ comercial. Já as áreas diretamente nas imediações destes eixos muitas vezes apresentam significativa deterioração, com uso incipiente de diversas áreas e concentração de moradias irregulares (cortiços). Com a reurbanização destes eixos, além da ampliação das áreas verdes, serão necessárias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Revisão no Macrozoneamento com proposição das áreas de "transformação incentivada" e "transformação induzida";• Revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo, com estímulo a construção de edifícios multifuncionais;• Proposição do instrumento "calçada compartilhada", com definição de critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para as calçadas;
------------------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Revisão do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir; • Proposição de CEPACs diferenciados entre empreendimentos residenciais, comerciais e de serviços. <p>Por fim, algumas dessas áreas de interesse/ localização estratégica poderiam ser desapropriadas e concedidas, para instalação e operação de equipamentos específicos de interesse público. De maneira geral, estes equipamentos deveriam apoiar a valorização imobiliária da região, como centros comerciais ou culturais/ de entretenimento.</p>
<p>Ambiental</p>	<p>Esta questão pauta-se na fundamentalidade da “vertebração” da cidade a partir dos vazios urbanos e associá-los ao equacionamento de problemáticas ambientais como manejo de água (ações de drenagem urbana) e de vegetação. A articulação da conexão ambiental à mobilidade e acessibilidade é explícita, assim como a qualificação que este estabelece com a conexão (setor) habitacional; as ações ambientalmente eficientes traduzem-se no melhor potencial sócio-econômico possível, os custos de implantação mais do que se justificam a médio e longo prazos na economia sistêmica, gerada particularmente como benefício social</p> <p>PARTIDO DA DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS URBANAS</p> <p>Na proposição aqui colocada, a drenagem e o caminamento das águas pluviais é um componente essencial, tendo em vista a localização do projeto em área de várzeas ou muito próximas a essas. O relevo do planalto Paulistano é, assim, um grande condicionante, tendo sido formado através de uma complexa relação entre água e solo ao longo de milênios.</p> <p>Houve forte intervenção antrópica causada pelas atividades desenvolvidas principalmente no último século. Conseqüentemente ocorreram ocupações de várzeas e impermeabilização de terrenos, com grandes efeitos na extensa rede hídrica e em seu regime hidráulico-hidrológico. Qualquer intervenção necessita considerar esse cenário.</p> <p>Os investimentos efetuados nos rios, principalmente no Tietê, resultaram em frequência menor de inundações e para que assim permaneça, o desassoreamento é imprescindível. Assume-se aqui essa condição básica quanto ao rio Tietê e seus contribuintes, conforme estabelecido nos Planos de Macrodrenagem do Alto Tietê – PMATs.</p> <p>No entanto, quanto à proposição de soluções de drenagem, adota-se um novo modelo, buscando infiltrar as águas pluviais nos locais onde se precipitam ou as retendo por meio de pequenos reservatórios dispersos pela área. Essas estruturas teriam por finalidade retardar o escoamento a jusante, contribuindo para reduzir as inundações nos eventos de chuva intensa. A infiltração, por sua vez, contribuiria para a recarga dos aquíferos subterrâneos, sendo que o freático pereniza os rios. Assim, também diminui a possibilidade de vazões muito pequenas na época de estiagem, já que com a implantação do programa de despoluição do rio Tietê, cada vez menos esgotos escoarão pelo seu leito, diminuindo a sua lâmina. Isso prejudicaria também os aspecto paisagístico do rio.</p>
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>Quanto às redes de transporte coletivo de alta volume, propõe-se uma complementação unindo os sistemas de trilhos existentes ao longo do Rio Tamanduateí e Pinheiros, reforçando o sentido da envoltória do Sistema Espigão Central e alterações no sentido da direção da Linha Amarela do Metrô, Vila Sônia-Luz para alcançar a Estação do TAV. No mais, considera-se que as várias modalidades de mobilidade poderão ser adaptadas a essas mais definidas e compreensíveis estruturas viárias dos sistemas propostos.</p> <p><i>...tanto “centro” como “nó” são relativamente recentes em nosso vocabulário. Unicamente a evolução das matemáticas e da topologia faz com que na atualidade o</i></p>

	<p><i>nó defina com toda transparência a rede. Sem dúvida, alguns desses nós se transformarão em centros, segundo seu grau de “intermediaridade” (entre pólos de trajetórias) e de acessibilidade (desde outros nós). E, como demonstrou o estudo de Walter Christaller nos anos 30, não é só em nível topológico, mas também em relação com suas funções que os nós da rede podem converter-se em lugares centrais. ...a transformação de um espaço de fluxos em um lugar socialmente ativo está relacionada com a compreensão e o tratamento das noções complementares de centro e nó.</i></p> <p>Panos Mantziaras – <i>Fluxos</i>, Revista Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme nº 214, Barcelona, 1996.</p> <p>Evidentemente as áreas entorno dos grandes eixos de mobilidade, mas, mais precisamente nos nós de intercâmbio de redes distintas ocorrerão processos naturais de centralidade que precisam ser dimensionados em termos de uso e ocupação do solo. Essas centralidades são potenciadas também pela ocorrência de áreas verdes, como por exemplo no entorno do futuro parque Campo de Marte e ao longo do vazio estruturante criado com o enterramento dos eixos ferroviários.</p>
<p>Habitacional</p>	<p>A proposta habitacional elaborada para o projeto “Arco Tietê e o Centro Expandido: Novas Relações” tem por princípio a aplicação dos instrumentos de regularização fundiária presentes no Estatuto da Cidade, a saber: Usucapião especial de imóvel urbano (individual e coletivo) a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia, a Concessão de Direito Real de Uso (CDRU) e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Conforme estabelecido no Estatuto, seu objetivo é “legalizar a permanência de populações de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei, o que significa a integração dessas populações ao espaço urbano, aumentando sua qualidade de vida e resgatando sua cidadania”.</p> <p>Deste modo, após trabalho jurídico criteriosamente dirigido a cada ocupação inscrita no perímetro do projeto, devem ser definidos os instrumentos específicos de regularização fundiária para que os moradores de cada favela e de cada um dos inúmeros cortiços existentes permaneçam na área.</p> <p>As áreas reservadas às ZEIS no Plano Diretor Estratégico do município são mantidas com o mesmo uso nas quatro propostas desenvolvidas. À elas sobrepõem-se as demarcações estabelecidas pelo projeto Casa Paulista (elaboradas pelo Instituto Urbem) para o desenvolvimento de um programa habitacional em grande parte dessas zonas. Importante observar que os critérios adotados no projeto Casa Paulista são inteiramente coerentes com os previstos na proposta “Arco Tietê e o Centro Expandido: Novas Relações”. De fato, esses critérios, descritos como: 1) a mistura e aproximação de moradia com trabalho, com comércio e com serviços (uso misto); 2) a mistura e convívio de diferentes faixas de renda (ocupação plural); 3) a proximidade a infraestrutura de transportes existente, alinham-se perfeitamente às propostas habitacionais dos quatro projetos.</p> <p>Contudo, diante do quadro da problemática habitacional da metrópole paulistana e de acordo com o Plano de Metas da atual gestão municipal, busca-se, nesses projetos, disposições que viabilizem a ampliação da oferta de habitação de mercado popular para além das já previstas nas ZEIS e no projeto Casa Paulista.</p> <p>A estratégia central consiste em, dentro do perímetro das áreas designadas como de “transformação incentivada”, utilizar o instrumento “outorga onerosa do direito de construir” para garantir porcentagens de potenciais construtivos disponíveis em estoques para habitação popular. Assim, o Instrumento “outorga onerosa do direito de construir”, reformulado, passa a agregar uma nova atribuição além daquela referente à melhoria da distribuição dos benefícios e dos ônus do processo de urbanização. Ele passa a assumir um</p>

papel central no equacionamento de um uso do solo desejável para o município.

Dentro dessa formulação os potenciais construtivos disponibilizados em estoque pelo poder público devem receber uma classificação, como por exemplo: H1 (habitação de mercado popular); H2 (habitação de livre mercado); C (comércio); S (serviços). Ao poder público cabe a tarefa de estipular porcentagens do total de potencial construtivo disponível para cada tipo de uso. Como diretriz inicial, são definidos 50% desse total para habitação popular, sendo o restante dividido entre habitação, comércio e serviços de livre mercado.

Seguindo a mesma dinâmica, as áreas de "transformação induzida" também devem possuir CEPCS diferenciados entre residenciais, comerciais e de serviços para que o alto custo dos dois últimos não contamine o investimento no primeiro (que deve ser estimulado). Apesar de essas áreas serem dirigidas predominantemente à habitação, comércio e serviços de livre mercado, incorporam as ZEIS e o projeto Casa Paulista.

II- CARACTERIZAÇÃO

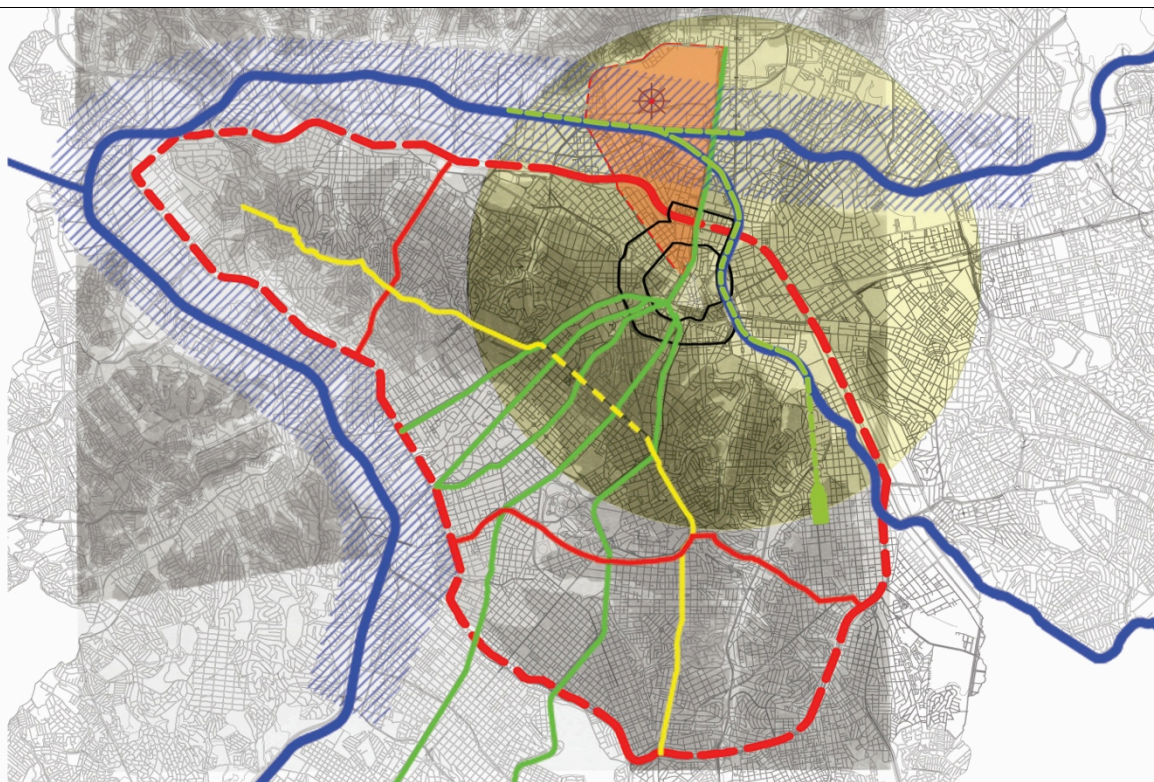
Descrever O PROBLEMA E A NECESSIDADE DO PROJETO a cobrir, descrevendo e justificando a melhoria da qualidade urbana concernente a articulação dos 4 setores prioritários para o desenvolvimento dos elementos estruturadores do Arco Tietê.

O Projeto Arco Tietê estabelece uma série de relações para fora de seus limites, o que nos leva a dividir essas relações, numa visão sistêmica de plano e projeto, na seguinte série de assuntos relativos então à coerência entre a evolução das formas desse recorte e a evolução da forma urbana mais geral na escala do Centro Expandido. Não se analisa em separado o recorte, mas procura-se relações sistêmicas que apontam para as relações de plano e projeto, criando-se assim coerências para as decisões projetuais dentro do recorte Arco Tietê.











- 1. O Arco Tietê e o Centro Expandido: Novas relações.**
- 2. Uma unidade radial: Do Campo de Marte para a Nova Luz e Praça da Sé.**
- 3. O TAV e o eixo do Rio Tamanduateí.**
- 4. Sistema Marginais Tietê e Pinheiros.**
- 5. Introdução à idéia de uma matriz ecológica metropolitana.**

1. O Arco Tietê e o Centro Expandido: Novas relações.

Decorrente das transformações previstas para os segmentos de eixos ferroviários no recorte Arco Tietê e da própria forma desse recorte, que se alarga e envolve as principais estruturas definidoras do centro da cidade, se constrói uma perspectiva histórica capaz de apontar um futuro para a evolução das linhas mais gerais da urbanização do Centro Expandido de São Paulo, ampliando-se assim nessa escala, as considerações sobre os significados dessas transformações. Considera-se portanto como prioritárias as conexões entre esses descontínuos e internamente desestruturados segmentos de tecidos urbanos, num sentido mais geral de reestruturações que dê sentidos às reestruturações internas ao recorte Arco Tietê, criando-se assim as necessárias relações entre plano e projeto.



1. O Arco Tietê e suas relações com o Centro Expandido – Desenho sobre base SEMPLA e topografia Metrô.

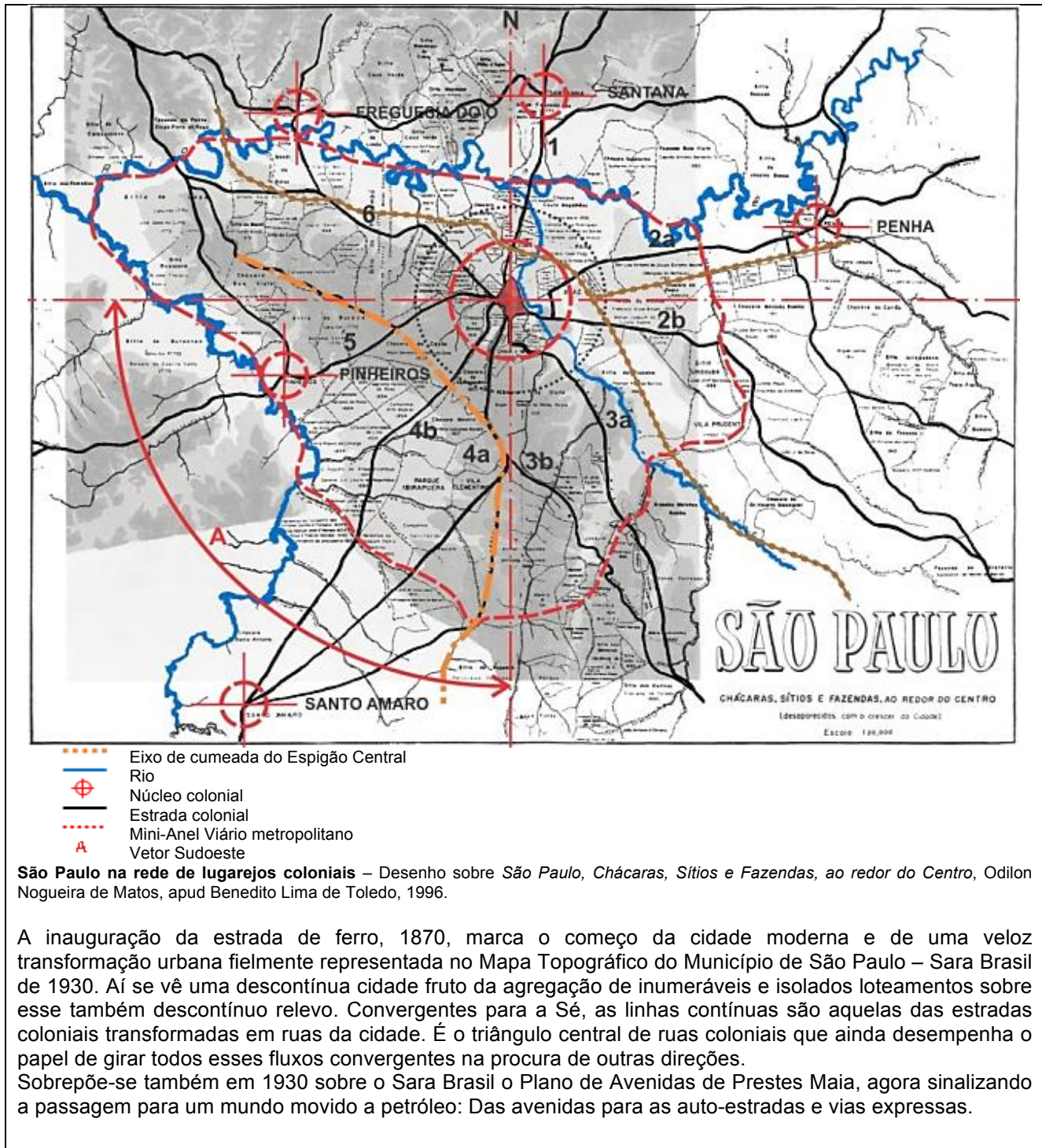
-  Eixo de cumeada do Espigão Central
-  Rios
-  Centro Histórico
-  Eixos Transversais ao Espigão Central
-  Eixos Sistema Espigão Central
-  Eixo Ipiranga - Tamanduateí - Tietê
-  Sistema Centro Histórico
-  Unidade Radial
-  Sistema Marginal Tietê - Pinheiros
-  Estação TAV

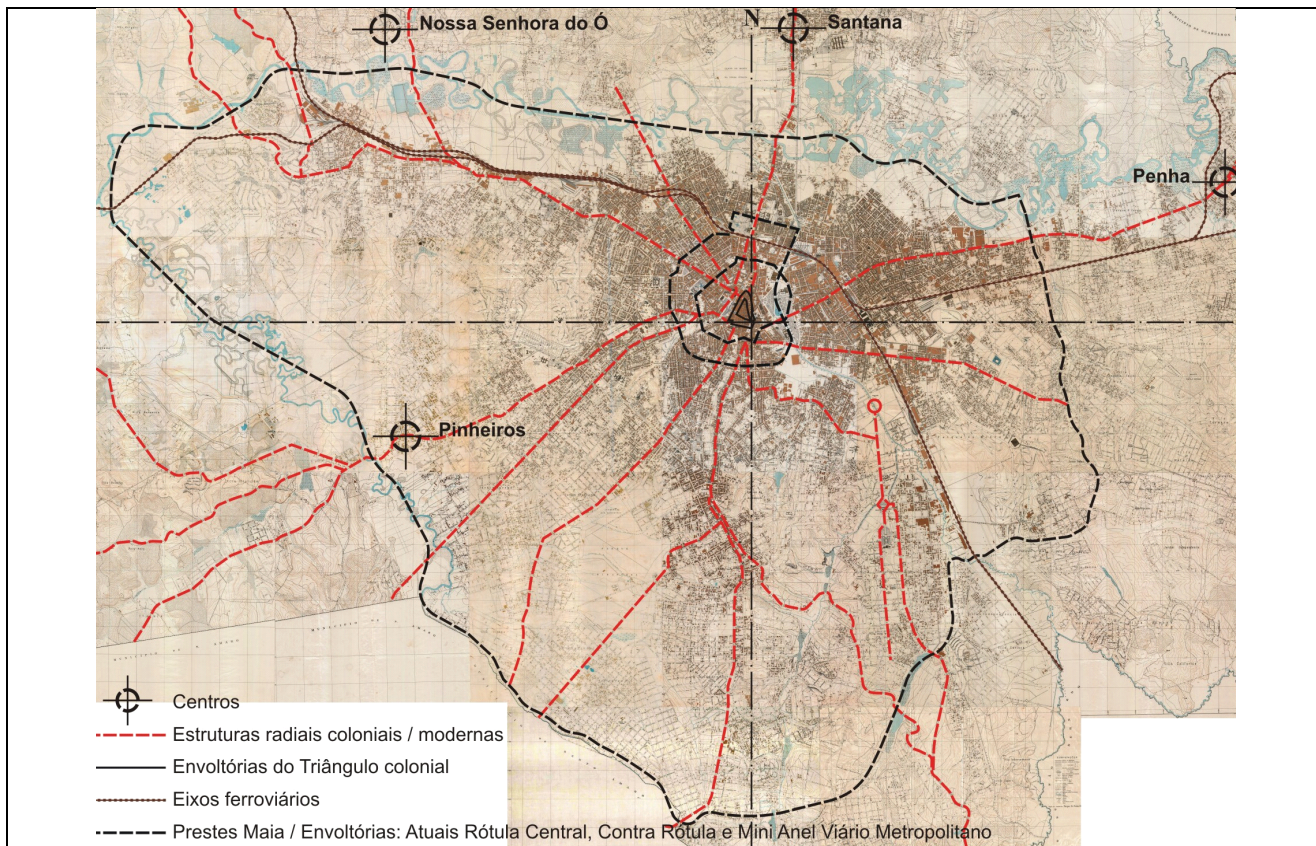
O Arco Tietê e suas relações com o Centro Expandido – Desenho sobre base SEMPLA e topografia Metrô.

Houve primeiro a utilização do espaço existente, por exemplo, das rotas aquáticas (canais, rios, mares) depois das estradas; depois da construção das estradas de ferro, para continuar pelas autoestradas e aeroportos. Nenhum meio de transporte no espaço desapareceu inteiramente, nem andar a pé, nem a cavalo, nem de bicicleta, etc. Todavia foi um espaço novo que se constituiu, no século XX, em escala mundial; sua produção, não terminada, continua. O novo modo de produção (a sociedade nova) se apropria, isto é planeja, arruma segundo sua finalidade o espaço preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas penetrando uma espacialidade já consolidada, mas subvertendo-a às vezes com brutalidade.

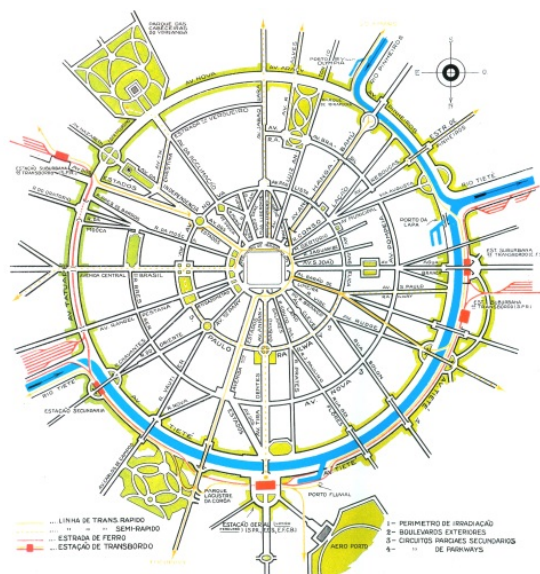
Henri Lefebvre – *La production de l'espace*, Anthropos, Paris, 1974.

A cidade mais antiga está ali, no Pátio do Colégio junto ao Rio Tamanduateí, afluente do Tietê, porta para a interlândia continental. Depois vieram os caminhos das tropas até o Largo depois Praça da Sé, lugar de convergência e difusão de todas as rotas para todas as direções gerando-se assim o natural sistema rádio concêntrico da cidade.





Francisco Prestes Maia e o Sara Brasil / A cidade moderna sobre a cidade colonial – Desenho sobre Mapa Topográfico do Município de São Paulo, Sara Brasil (parcial), 1930.



Esquema teórico do Plano de Avenidas – Apud Francisco Prestes Maia, 1930.

O Esquema Teórico do Plano de Avenidas é o esquema da cidade moderna mononucleada: A cidade

colonial é seu núcleo central. O Esquema Teórico parte do sistema existente melhorando e acrescentado novos eixos radiais e principalmente acrescentando novos e mais abrangentes eixos envoltórios. Na escala desse esquema teórico está uma cidade inteira que é hoje o Centro Expandido de uma Metrópole polinucleada, realidade que o Esquema Teórico do Plano de Avenidas não consegue mais representar.

Já não tem sentido o velho conceito de centro e periferia; são muitos os centros, e entre eles se situam as periferias.

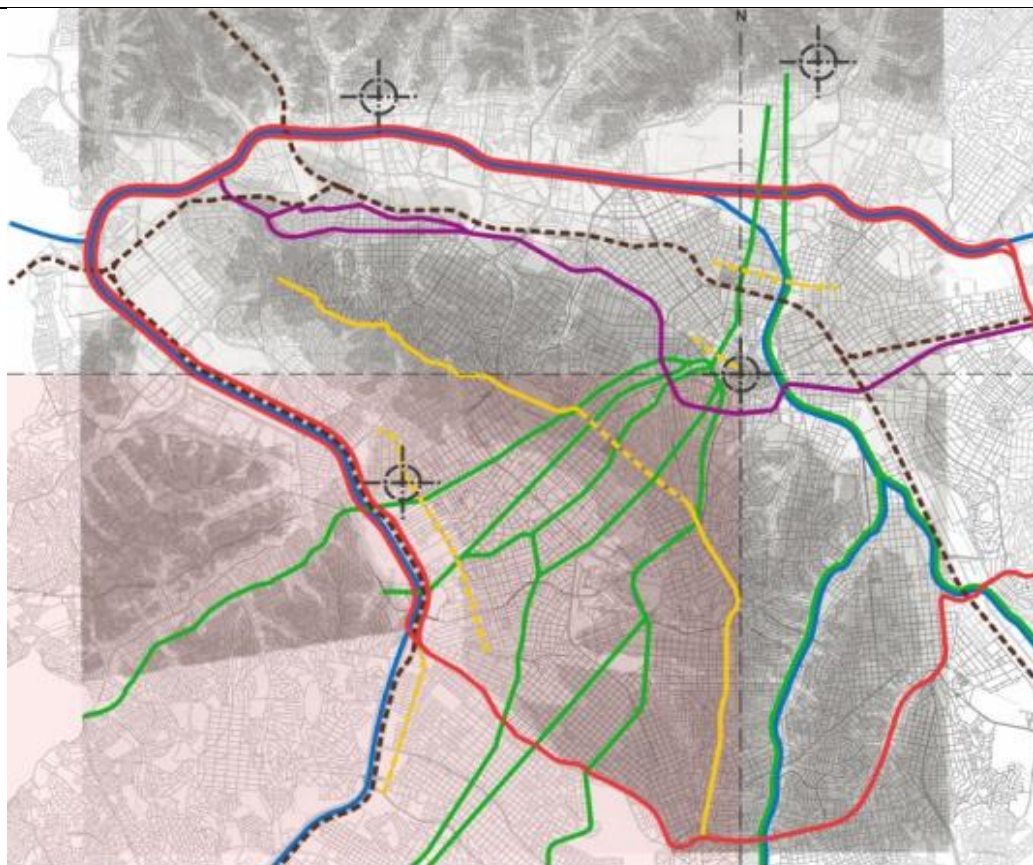
Manuel Herce Vallejo – (1998). “Proyectos de infraestructuras y ordenación urbana”. En: *Revista O.P. (núm. 43, Urbanismo II)*. Barcelona: Colegio de Ingenieros de Caminos.








Considerando-se o relevo sob o Esquema Teórico, emerge a linha de cumeada do Espigão Central, o principal divisor de águas do sítio paulistano. Na principal direção dos fluxos das grandes rotas entre o porto e a interlândia, o Espigão Central direciona esses fluxos para as direções sul e oeste, entre o mar e o interior continental. Ao longo de sua linha de base para os rios Tietê e Tamanduateí estão lá impressos a sequência dos eixos suportes para esses fluxos: Inicialmente os próprios rios, depois as estradas, depois as estradas de ferro e as rodovias, o que se inclui aqui, a via expressa elevada, o Minhocão, e sua sequência expressa pelo tampão sobre o rio Tamanduateí. Mas hoje, eixos rodoviários melhores e mais diretos para cumprir esse trajeto estão na outra vertente, a do Rio Pinheiros.

A cidade está correlacionada com a rota e só existe relacionada à circulação e aos circuitos que cria e que a criam.

G. Deleuze e Guattari – Apud Panos Mantziaras – *Fluxos*, Revista Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme nº 214, Barcelona, 1996.

Atraída por esses fluxos entre oeste e sul, transversalmente ao Espigão Central, a centralidade inicial a partir do Centro Histórico vai se deslocando por um feixe de radiais e hoje, no novo eixo entre interior e litoral ao longo do Rio Pinheiros, emergem as mais novas centralidades metropolitanas do Vetor Sudoeste.



-  Eixos: Cumeada do espigão central/ Centralidades
-  Rios
-  Núcleos coloniais
-  Eixos viários Norte-Sul
-  Eixos viários Leste-Oeste
-  Eixos da estrada de ferro
-  Mini-anel viário metropolitano – limite Centro Expandido

Vetor Sudoeste de desenvolvimento urbano

Geografia e Urbanização / O Vetor Sudoeste – Desenho sobre base SEMPLA e base topográfica METRÔ.

Tanto a centralidade da Avenida Paulista sobre o eixo de cumeada do Espigão Central como as novas em construção ao longo do Rio Pinheiros já não cabem mais no Esquema Teórico da cidade moderna.

2. Uma unidade radial: Do Campo de Marte para a Nova Luz e Praça da Sé.

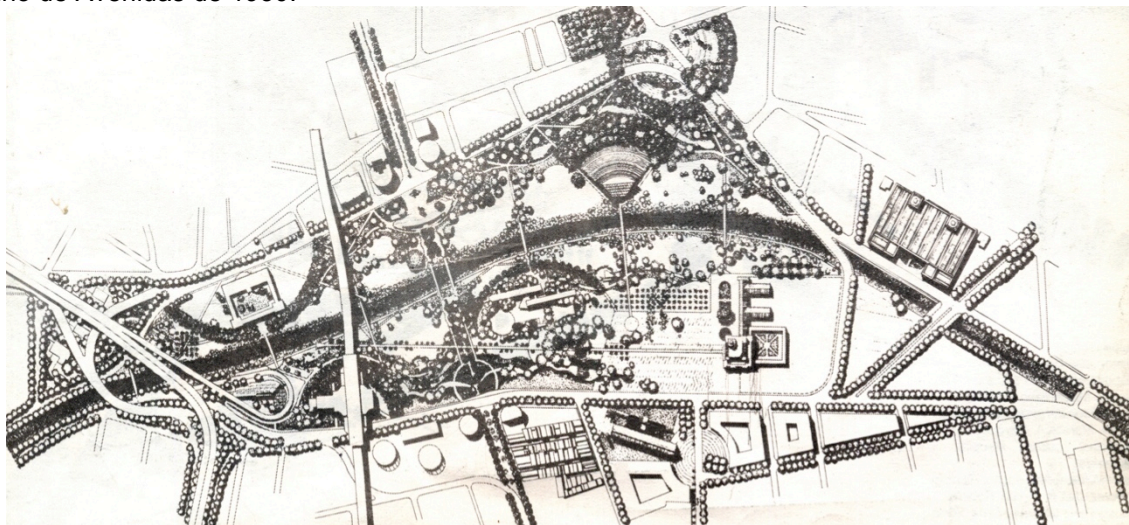
É precisa a localização da estação do TAV em São Paulo pelos valores simbólicos e paisagísticos que a região apresenta e suas relações com o Centro da Cidade. Sempre esteve aí formalmente latente junto ao Rio Tietê a principal porta de entrada da cidade, um projeto até hoje inconcluso.

Em primeiro lugar assinala-se a recuperação do principal eixo de entrada da cidade, esse que se desenvolve desde a Avenida Santos Dumont que cruza o Rio Tietê pela Ponte das Bandeiras, segue pelas avenidas Tiradentes e Prestes Maia chegando ao Vale do Anhangabaú, o espaço mais emblemático da cidade, até seu ponto mais central, a Praça da Bandeira. Apresentamos adiante as idéias para esse eixo.

Este principal eixo de entrada da cidade, associado ao outro também importante da Avenida Rio Branco e sua sequência pelas avenidas Rudge e Brás Leme limitam essa importante unidade radial: Do Campo de Marte para a Nova Luz e Praça da Sé.

3. O TAV e o eixo do Rio Tamanduateí.

Assim como o principal eixo de acesso ao centro tangencia pelo lado oeste, pelo Anhangabaú, a Colina Histórica, o Triângulo, posiciona-se a leste o eixo do Rio Tamanduateí ladeado pela Avenida do Estado com sua confluência com o Tietê logo aí em frente a esta prevista estação. Passa-se então a considerar o eixo do Rio Tamanduateí de sua confluência com o Rio Tietê, passando pelo Parque D. Pedro II até o Parque da Independência, ou seja, na revalorização do eixo do Tamanduateí recupera-se a idéia da Parkway Diametral do Plano de Avenidas de 1930.



Parque D. Pedro II – Projeto Emurb 1989/1992, José Paulo de Bem.



O Rio Tamanduateí e a Parkway Diametral – Desenho sobre *Esquema do Sistema de Parkways e Parques Maiores*, Francisco Prestes Maia, 1930.

4. Sistema Marginais Tietê e Pinheiros.

A partir do Arco Tietê delinea-se um outro sistema: O que acompanha as vias marginais dos rios Tietê e Pinheiros, desdobrado em paralelo para o interior e para o exterior do Mini Anel Viário Metropolitano.

Nessas áreas vazias das várzeas o sistema implantado desde o Rio Pinheiros para o Rio Tietê é tipicamente relacionado ao transporte sobre pneus, produzindo ainda que incompleta uma sequência de grandes segmentos de tecidos urbanos segmentados pelos ritmados eixos de travessia destas várzeas. Esse sistema se apresenta mais definido para o interior do Centro Expandido que para o exterior, aí pela ausência de eixos longitudinais em paralelo aos rios, como já existente para o outro lado, para o interior do Centro Expandido.

Esse sistema com essas subdivisões dessas áreas de várzea por essa rede viária nos coloca de volta ao conceito da unidade de vizinhança.

O paradigma das unidades de vizinhança durante muito tempo gozou de grande prestígio no urbanismo moderno. Sua primeira formulação esteve estreitamente associada à utilização do automóvel como meio de transporte e ao processo de expansão urbana, desde o modelo esquemático de Clarence Perry no Plano Regional de Nova York em 1929, e do projeto de Clarence Stein e Henry Wright, para a Cidade Nova de Radburn em New Jersey, também em 1929; passando pelas composições urbanas em superquadras em diversas versões, inclusive Brasília. Banerjee e Baer (1984) realizaram estudo exaustivo sobre a questão, mostrando que as diferentes interpretações do paradigma correspondem a interpretações de sociabilidades da sociedade moderna. Se a adequação a objetivos sociais de vida comunitária são traços comuns às diferentes interpretações do paradigma - ou aos diversos modelos de unidades de vizinhança propostos em projetos de novas urbanizações - o paradigma extraiu sua força e sua permanência como modelo de projeto urbano principalmente porque "organizou a confluência de valores sociais considerados importantes no início do século XX em uma forma física compreensível e utilizável" pelos projetistas para a organização da cidade, senão em termos reais, ao menos em termos conceituais, pela compartimentação do aglomerado urbano em subáreas com características sociais e administrativas mais facilmente manejáveis (Banerjee e Baer, 1984).

A unidade de vizinhança coloca-se na sociedade norte-americana do princípio do século passado, a partir de um ponto de vista reformador, como modelo de referência racionalmente idealizado para a organização da vida cotidiana. Sua organização prevê a disposição de unidades residenciais familiares em torno do equipamento básico de educação que é a escola de ensino elementar, circundadas por limites formados por vias arteriais, com um sistema de vias locais internas e sem tráfego de passagem que ofereçam condições de segurança para o deslocamento prioritário dos pedestres, contando áreas comerciais e com espaços públicos abertos de acordo com as necessidades da comunidade e de fácil acesso a pé. Banerjee e Baer apontam diversos limites para o modelo e questionam inclusive a validade do próprio conceito de vizinhança, adotando o termo ambiente residencial (residential environment) proposto por Solow, Ham e Donnelly (1969) (Apud Banerjee e Baer, op. cit.).

A formulação de alternativas ao modelo projetual da unidade de vizinhança conforme Banerjee e Baer (Op. cit.) deve levar em consideração uma série de condições que são resumidas a seguir. Em primeiro lugar, a complexidade e variabilidade dos modos de vida não são facilmente codificáveis em termos da hierarquia, organização e ordem espacial presentes na abordagem de agregação celular hierarquizada associada às unidades de vizinhança. Também o sentido de comunidade não guarda relação necessária com a conformação espacial das áreas residenciais e além disso, o próprio sentido de comunidade varia com as variações nos modos de vida urbanos, em conjunto com transformações sociais, econômicas, técnicas e culturais de caráter mais geral, o que implica que uma forma espacial adequada em um determinado momento poderá não sê-lo daí a algum tempo, sugerindo a necessidade das formas espaciais projetadas serem permeáveis a modificações. Ainda, a gravitação da área residencial em torno de um equipamento escolar ou de um conjunto de estabelecimentos comerciais definidos não é o único modo de organização e pode não ser o mais indicado para um sem-número de situações diferentes, o que coloca grandes restrições à aplicabilidade generalizada de qualquer modelo rígido de organização que exclua a mistura com as instalações de outros tipos de atividades urbanas. Além disso, a homogeneidade pressuposta para os ocupantes de tais unidades não leva em consideração a diversidade de necessidades presentes na sociedade, tendendo a assumir como desejável uma padronização de comportamentos e, no limite, induzindo à formação de guetos e de áreas mono funcionais, separando tais áreas de articulações mais completas e mais complexas, seja em relação às demais áreas e processos urbanos, seja em relação aos demais grupos de habitantes.

*Outro tema importante é o da chamada cultura do automóvel que serve de base a diversas concepções do urbanismo modernista e que se encontra na base do conceito de unidade de vizinhança, com reflexo e expressão imediata na articulação do sistema viário e na utilização dos transportes públicos. Não se trata simplesmente de compreender o automóvel como aspiração à liberdade do movimento individualizado – como a propaganda automobilística sempre nos quer fazer acreditar – embora de fato essa aspiração possa ser encontrada em estado latente na sociedade. Por outro lado, não se trata simplesmente de demonizar o automóvel como grande vilão urbano em oposição ao transporte coletivo. O automóvel e seu uso são parte da imensa cadeia industrial que agencia a produção de aço, derivados de petróleo e borracha, um dos fundamentos da expansão e crescimento industrial no século XX – apesar da crise anunciada desse modelo baseado no consumo de petróleo, os índices de automobilização continuam a crescer. Entretanto, o sistema viário não é funcional apenas para o transporte individual e para o automóvel: o é também para a locomoção pedestre e veicular geral, incluindo bicicletas, ônibus e outros veículos, de transporte, emergenciais, etc. Uma utopia urbana sem automóveis tal como proposta por J. H. Crawford em *Carfree Cities* não parece ser factível nas condições atuais ou a médio prazo. Em todo caso, trata-se de incorporar as atuais exigências de tráfego e estacionamento em termos de estruturas suficientemente flexíveis para que possam ser transformáveis e reapropriáveis para outros usos.*

Frente à complexidade crescente da vida e das questões urbanas, é necessário construir modelos contemporâneos e alternativos de sociabilidade voltados para o futuro, como exercícios de utopias possíveis – mundos urbanos possíveis, no dizer de David Harvey (2005). Para tanto, será necessário compreender a organização e ordenação urbana e urbanística como sobreposição e integração de múltiplas redes sócio-técnicas que misturam processos sociais e processos naturais (Swynghedouw, 2001) de um modo mais abrangente e mais flexível que o modelo enrijecido da unidade de vizinhança.

José Paulo de Bem, Luiz Guilherme Rivera de Castro, Antonio Eduardo Giansanti – *Novas Áreas Residenciais em Contexto de Recuperação Urbana: Uma Abordagem Projetual*, Congresso Internacional em Planejamento e Gestão Ambiental – Desafios Ambientais da Urbanização, Brasília, 2005.

5. Introdução à idéia de uma matriz ecológica metropolitana.

No *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, em 1930, Francisco Prestes Maia nos apresenta a sua versão da cidade parque *Beaux-Arts*, a *City Beautiful* norte-americana.

O modelo da City Beautiful – a cidade parque Beaux-Arts – se difunde no mundo nos primeiros três decênios do Século XX. Denver, St. Louis, Madison, Cleveland, Rochester, mas sobretudo a estrutura central renovada das cidades já históricas nos Estados Unidos, como Boston, Filadélfia e São Francisco e em primeiro lugar Washington D.C., são exemplos de uma relação indissolúvel entre o traçado dos parques e jardins e o traçado da cidade. O projeto da Park Commission de 1901 e a proposta de Cass Gilbert para o organização dos edifícios sobre a base do traçado de L'Enfant representam um exemplo imitado centenas de vezes não só na capital de outros estados da União mas também em Sydney, Canberra, Manila, Nova Delhi, Rabat, Saigon etc.

Solà-Morales, Ignasi, *Il giardino Beaux-Arts*, in Mosser, Monique e Teysot, Georges, *L'Architettura dei giardini d'occidente, dal Rinascimento al Novecento*, Electa, Milão, 1996.

No Plano de Avenidas, a perimetral mais externa da cidade, o atual Mini-Anel Viário Metropolitano, compunha o *Circuito de Parkways* que ligava uma série de parques. A Avenida do Estado junto ao Rio Tamanduateí seria o *Parkway Diâmetral* ligando três parques, Ipiranga, D. Pedro II e Campo de Marte. O paisagismo sistêmico de Frederick Law Olmsted constitui a base para o desenvolvimento desses sistemas da *City Beautiful*.

Uma das maiores contribuições ao planejamento urbano, efetuado desde as experiências de desenho dos espaços públicos, foi o completo sistema de parques da cidade de Boston, realizado por Olmsted a partir de 1877. As informações de Olmsted e Vaux sobre as relações entre os parques e a cidade haviam sido decisivas para a definição desse novo modelo. Havia-se constatado que, tanto o Brooklyn Park, o Central Park como toda uma série de pequenos parques e outros espaços recreativos dispersos pela área metropolitana de Nova York, podiam ser unidos por um sistema de vias – denominadas parkways – com uma largura, uma capacidade e uma qualidade cênica

suficientes que expressaram simultaneamente a condição de rua da cidade e de passeio de união entre dois espaços livres.

Chadwick, Georges F, citado por Battle, Enric, *El Jardín de La metrópoli*, Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2011.

Na perspectiva ambiental contemporânea não foi somente destruído o Parque D. Pedro II, mas a idéia de sistema. O Campo de Marte não se realizou como parque, mas seu espaço continua lá, disponível; a Avenida do Estado, destituída de qualquer atributo de parkway e de pedestrianização, está ocupada em parte por uma grosseira obra de engenharia que sobrepôs sobre o rio uma via expressa do Parque D. Pedro II até a Praça Alberto Lion, também destruída, onde se acopla a ampla e arborizada Avenida D. Pedro I até o Parque da Independência. Atualmente empilhou-se sobre o tampão do Rio Tamanduateí o Expresso Tiradentes. Propõe-se que o Expresso Tiradentes continue elevado da Praça Alberto Lion até o Parque D. Pedro II e remova-se o tampão sobre o rio rearticulando essas áreas lindeiras ao rio.



A via expressa sobre o Rio Tamanduateí e a decadência da área – Foto José Paulo de Bem, 2002.

A matriz ecológica metropolitana, composta por espaços de interesse natural que podem conservar-se e pelos corredores verdes que podem ser potenciados, pode compatibilizar-se com o sistema de espaços livres urbanos compostos pelos espaços públicos de cada conjunto urbano e pelas vias parque que podem ser obtidas em cada nova intervenção sobre o território. Dessa compatibilização nasce um novo sistema que recolhe os valores ecológicos das matrizes e os valores cívicos dos espaços públicos, um novo sistema que pretende atender tanto à escala territorial da metrópole como a escala próxima de cada assentamento urbano. Este novo sistema quer ser capaz de aglutinar as velhas idéias dos sistemas de parque de Olmsted e as novas necessidades de nossos entornos metropolitanos. Recupera as continuidades que Olmsted explorou em Prospect Park no Brooklin ou no sistema de parques de Boston, e as complementa com as continuidades que a ecologia valida agora como indispensáveis.

...A idéia de matriz ecológica metropolitana parte da aplicação dos princípios do landscape ecology sobre nossos entornos metropolitanos. Os teóricos da landscape ecology, como Wenche E. Dramstad, James D. Olson e Richard T. T. Forman, desenvolvem o modelo patch-corridor-matrix desde a perspectiva de que todos os mosaicos estão compostos pela combinação desses três tipos de elementos espaciais. O estudo e a análise das diferentes características desses espaços lhes permitem chegar a um melhor conhecimento da paisagem, com o objetivo de poder ajudar a desenhar ordenações territoriais mais corretas e conseguir definir as correlações necessárias para um melhor funcionamento dos sistemas ecológicos.

...Os analistas da landscape ecology estudam os atributos específicos de cada um desses elementos para estabelecer a linguagem a utilizar em sua classificação. Falam, por exemplo, de patches grandes ou pequenos, alargados ou redondos, irregulares ou suaves... Os corredores podem ser largos ou estreitos, com muita ou pouca conectividade, e podem formar meandros ou ser retilíneos. As matrizes podem ser extensivas ou limitadas, contínuas ou perfuradas, variadas ou homogêneas.

Battle, Enric, *El Jardín de La metrópoli*, Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2011.

Assim, além da soma de todas as áreas verdes existentes, a utilização dos *terrain vagues*, das infraestruturas verdes, das drenagens do território, dos jardins temáticos, das áreas públicas ociosas atribuindo a elas nova função se conseguiriam as continuidades necessárias para a procura de um novo equilíbrio entre cidade e ambiente no desenvolvimento do que se define como uma matriz ecológica metropolitana como alternativa no equacionamento da questão ambiental na metrópole contemporânea. Os espaços vazios denominados estrato livre, nesta perspectiva, voltam-se ao reconhecimento e aproveitamento dos processos naturais. Essa metodologia teve primórdios no trabalho do arquiteto Ian McHarg apresentado em *Design with Nature* tese antológica do Planejamento da Paisagem do final da década de 1960, trabalho que, entre outras repercussões, foi embasamento à Legislação Ambiental no Brasil. Na acepção de Mc Harg, deve-se buscar a conservação das vantagens da cidade compacta com aquelas que a natureza pode oferecer através da incorporação de seus processos na dinâmica do planejamento do território, com a amplitude do entendimento que se trata de não apenas eleger uma possibilidade de uso ao espaço, mas a combinação de duas ou até mais, cujo resultado propiciaria um híbrido entre o urbano e o natural. Neste sentido não se trata de inventar novas tipologias de espaço, mas de reconhecer o território no qual trabalhamos e potencializar as tipologias que conhecemos, respeitando-se potencialidades e suscetibilidades inerentes.

A matriz ecológica metropolitana parte da aplicação dos princípios da *Landscape Ecology* de Forman e Olson embasado na compreensão dos sistemas orgânicos, compostos da trilogia: *patches* (fragmento ou unidade de paisagem) – *corridor* (corredor) – *matrix* (matriz ou núcleo) a partir das possibilidades da situação da metrópole; o mosaico está composto pela combinação e interconectividade destes três elementos espaciais, articulados por “limites complexos”.

Assim: “Os patches (unidades de paisagem) são os espaços de interesse natural existentes ou possíveis que podemos encontrar em nosso território. Os corridors (corredores) são os elementos que nos permitem obter a conectividade ecológica entre os diferentes espaços de interesse natural. As matrix (matrizes) são a malha ou estrutura ecológica que explica a forma e o funcionamento de um mosaico. A matriz ecológica metropolitana é o sistema composto pelos diversos espaços de interesse natural que podemos potencializar e por diferentes corredores verdes que podemos estabelecer” ... “Se a palavra metrópole sugere de imediato grandes manchas sobre um mapa, eixos e traçados de múltiplas estradas e trens, movimentos rápidos de pessoas e veículos, a nova proposta trata de obter a máxima superfície de contato entre o edificado e a natureza, e intenta promover a continuidade entre as partes: uma versão atual do que pode ser uma cidade contínua, espaços livres e espaços de circulação onde todo tipo de movimentos são importantes como a comunicação simbólica, visual, que expressa a escala geográfica do território.”

Battle, Enric, *El Jardín de La metrópoli*, Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2011.

Para o perímetro do Arco Tietê (como sistema a proposição transcende ao limite da área) MATRIZ ou NÚCLEO referem-se aos espaços fundamentalmente livres de dimensões consideradas suficientes para equacionar propriedades ambientais como gestão de águas (reservatório superficial de acumulação, tratamento primário), manejo da vegetação (bosque, agricultura urbanas) e particularidades de uso associadas à vocação ou dinâmica do entorno; é importante reiterar que a denominação parque temático não se refere aos espaços unicamente livres de edificação, mas é a concomitância da “função” ambiental com a “função” de uso-espaço da cidade. CORREDOR caracteriza-se pela linearidade explícita e potencial de articulação da matriz ou núcleo como sistema de interconecção, de maneira a agregar função ambiental associada ao manejo de água e vegetação e fluidez urbana contemplando todas as mobilidades: lentas, médias, de alta capacidade; os sistemas de linearidade espontânea como os hídricos, o ferroviário e o rodoviário ajustam-se a esta tipologia. FRAGMENTO ou UNIDADE DE PAISAGEM refere-se aos espaços de dimensões reduzidas como interstícios inseridos no tecido urbano que podem adequar propriedades ambientais e uso urbano. Em síntese, cada elemento da trilogia tem fundamentalidade na concepção da matriz ecológica metropolitana como opção cultural paradigma de planejamento territorial que pode

representar a melhor contribuição para a cidade que intenta ser sustentável.

**Sócio-
Econômico**

A problemática socioeconômica parte de uma análise dos padrões de desigualdade consolidados na estrutura metropolitana. Como explica Villaça¹ (1986) “dadas as diferentes condições de transporte das distintas classes sociais em nossas cidades, cada ponto de seu território oferece diferenciadas possibilidades de deslocamento para os demais pontos da cidade”. Nesse sentido, o deslocamento dos seres humanos aparece como o principal (mas não o único) fator determinante da estrutura territorial de nossas metrópoles. Villaça² (1998) aponta que nessa estrutura territorial metropolitana ocorre uma clara concentração das camadas de mais alta renda no Quadrante Sudoeste, mostrando que em São Paulo a segregação social se dá geograficamente por setores e não por círculos concêntricos como ocorre em cidades onde o fenômeno da desigualdade no espaço é menos drástico. A concentração de investimentos públicos e privados por setor, no caso de São Paulo, promove uma dinâmica na qual o centro tradicional localizado no ponto convergente do sistema urbano, acaba perdendo importância social para os novos centros que se pulverizam ao longo do eixo de desenvolvimento mais valorizado. Villaça (1998) demonstra que ao longo do século XX, o centro principal da metrópole deslocou-se continuamente na direção dos bairros residenciais de elite do Quadrante Sudoeste³.

A força motriz desse processo de deslocamento é o ímpeto das camadas de mais alta renda em otimizar (mas não necessariamente minimizar) o tempo de deslocamento entre suas moradias e seus locais de trabalho, de compras e de serviços. De acordo com a Pesquisa O/D⁴ (2007) dentre os motivos de deslocamento diário o mais importante é o de trabalho e depois o de educação. Assim os deslocamentos moradia – emprego que são os que ocorrem em maior quantidade no espaço urbano constituem-se num dos problemas centrais para o enfrentamento do processo de segregação sócio-espacial na metrópole paulistana.

O projeto urbano que se apresenta para o Arco Tietê adota estratégias, que articuladas à princípios presentes no Programa de Metas da atual gestão municipal, pretende contribuir para a reversão desse processo. Dentre esses princípios destacam-se: o incentivo à criação de polos de emprego nas regiões onde grande parcela populacional faz longas viagens cotidianas para trabalhar e o adensamento habitacional nos centros de empregos metropolitanos consolidados. Para maior esclarecimento da forma como esses princípios foram adotados no Projeto Arco Tietê, é importante que alguns dados sobre a distribuição dos empregos e fluxos pendulares da Região Metropolitana de São Paulo sejam considerados:

Tabela 1 -Distribuição do Emprego por Setor de Atividade Região Metropolitana de São Paulo.(%)

Setor de atividade Trabalho principal	1990	1997	2007
Indústria	31,2	21,0	18,9
Construção Civil	3,4	2,7	2,4
Comércio	16,0	17	16,2
Serviços	42,5	50,3	53,9

¹ VILLAÇA, Flávio – O que todo cidadão precisa saber sobre habitação. São Paulo: Global Editora, 1986

² VILLAÇA, Flávio - Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 1998.

³ Villaça (2001) descreve esse deslocamento desde o final do século XIX, quando o centro muda-se da Rua 15 de Novembro para a Rua Direita. Entre 1930 e 1960 ocorre o deslocamento do centro da Rua Direita para a Rua Barão de Itapetininga. Entre 1950 e 1980 da Rua Barão de Itapetininga para a Rua Augusta / Avenida Paulista. Desde os anos 80 vem se pulverizando da Avenida Paulista para o eixo de desenvolvimento da região da Avenida Brigadeiro Faria Lima, Marginal do Rio Pinheiros e Avenida Luís Carlos Berrini.

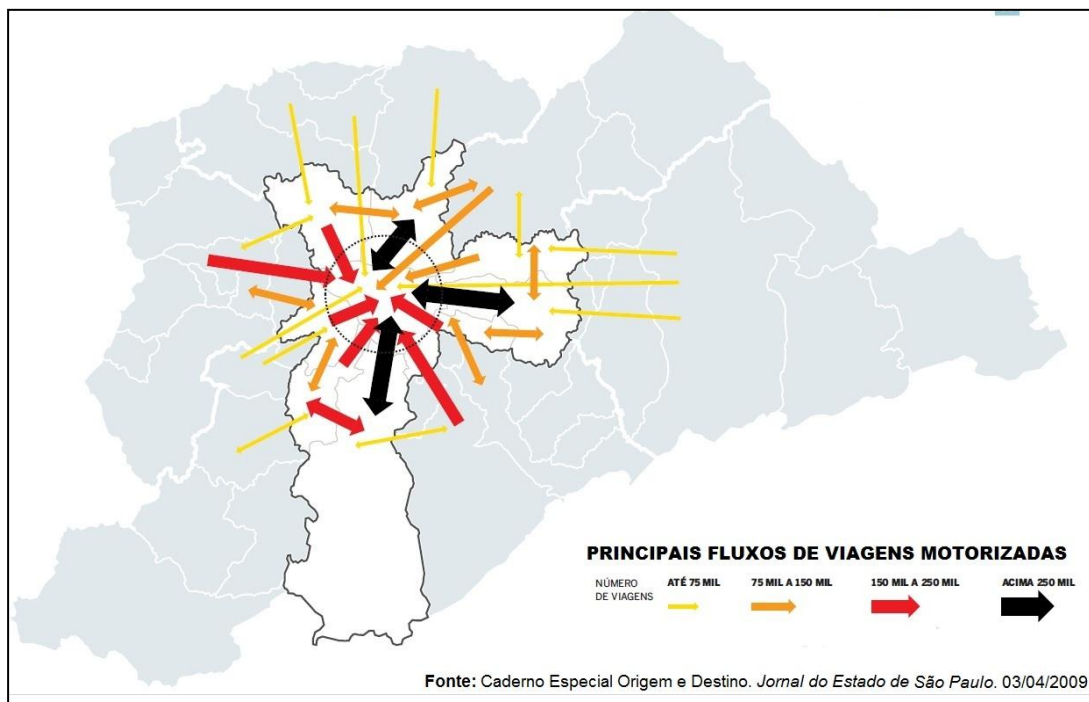
⁴ Pesquisa Origem-Destino, 2007. Companhia do Metropolitano de São Paulo. METRÔ/ S.P.

Serviços Domésticos	6	8,4	8,1
Outros	*	*	0,5
Total	100	100	100

Fonte: Fundação Seade, Dieese, MTE/FAT e Sert.

Percebe-se assim que entre 1990 e 2007 a transformação no cenário da oferta de empregos foi marcante, destacando-se sobretudo a diminuição no setor industrial e o incremento no setor de serviços. Esses dados são coerentes com os da Pesquisa OD, que mostra que a cidade de São Paulo continua polarizando os empregos da metrópole (responde por 65% do total dos empregos regionais), mas, atualmente concentra apenas 9,8% do total dos empregos industriais.

Não cabe aqui discutir as causas nem tampouco a lógica dessa reestruturação produtiva. Vale salientar contudo que os fatores que determinam a localização da atividade industrial não são os mesmos que determinam a localização do setor de serviços. A nova configuração setorial da atividade econômica tem, portanto um impacto geográfico que se manifesta na configuração dos fluxos pendulares.



O mapa revela uma série de deslocamentos entre distritos localizados fora da circunscrição territorial do chamado “centro expandido”. Pode-se observar que no extremo leste da Zona Leste há um tráfego “interdistrital” muito intenso. Esse tráfego também aparece na Zona Sul e na Região Norte, revelando uma forte conexão que se estende da Freguesia do Ó passa pelo distrito do Limão e se alonga até os limites do distrito de Santana.

Apesar do aumento destes fluxos “laterais” certamente significar uma dinamização e diversificação das economias dos distritos dessa região é preciso ponderar a sua representatividade no que tange à quantidade e qualidade na oferta de empregos. É preciso considerar que os serviços que se expandem em direção à periferia são majoritariamente aqueles dirigidos ao consumo das famílias (shopping centers, hipermercados, franquias de

	<p>redes de alimentação) que tendem a gerar empregos de baixa remuneração, sendo que os “clusters” de maior qualificação e salários estão localizados nas centralidades do eixo de maior valorização do Quadrante Sudoeste (Av. Paulista, Av. Faria Lima, Av. Eng. Luís Carlos Berrini, etc.)</p> <p>Além disso, reportando-se uma vez mais à Pesquisa OD fica claro que dentro da cidade de São Paulo o emprego ainda está concentrado em urnas poucas regiões: a Sé concentra 15% dos empregos da capital e 10% dos empregos de toda a região metropolitana, assim como Pinheiros (10% e 7%) e Vila Mariana (7% e 5%). No outro extremo aparecem duas regiões: Parelheiros no extremo Sul e Cidade Tiradentes na zona leste, respondendo respectivamente por 0,6% e 0,5% dos empregos da capital e 0,4% e 0,3% dos empregos da Região.</p> <p>Diante desse quadro, as propostas de uso e ocupação do solo dos cinco projetos para o Arco Tietê pautam-se em diretrizes que investem tanto na requalificação como na criação de polos de comércio, serviços e indústrias que distribuam a oferta de empregos de diferentes qualificações e salários de forma mais equitativa pelas regiões da metrópole.</p>
<p>Ambiental</p>	<p>Para o perímetro do Arco Tietê (como sistema, a proposição transcende ao limite da área) MATRIZ ou NÚCLEO referem-se aos espaços fundamentalmente livres de dimensões consideradas suficientes para equacionar propriedades ambientais como gestão de águas (reservatório superficial de acumulação, tratamento primário), manejo da vegetação (bosque, agricultura urbanas) e particularidades de uso associados à vocação ou dinâmica do entorno; é importante reinterar que a denominação parque temático não se refere aos espaços unicamente livres de edificação, mas é a concomitância da “função” ambiental com a “função” de uso-espço da cidade. CORREDOR caracteriza-se pela linearidade explícita e potencial de articulação da matriz ou núcleo como sistema de interconecção, de maneira a agregar função ambiental associada ao manejo de água e vegetação e fluência urbana contemplando todas as mobilidades: lentas, médias, de alta capacidade; os sistemas de linearidade espontânea, como os hídricos, o ferroviário e o rodoviário, ajustam-se a esta tipologia. FRAGMENTO ou UNIDADE DE PAISAGEM, referem-se aos espaços de dimensões reduzidas como interstícios inseridos no tecido urbano que podem adequar propriedades ambientais e uso urbano. Em síntese, cada elemento da tipologia tem fundamentalidade na concepção da matriz ecológica metropolitana como opção cultural, paradigma de planejamento territorial que pode representar a melhor contribuição para a cidade que intenta ser sustentável.</p>
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>Escalas: do Arco Tietê passa-se para o Arco do Futuro e daí para a macrometrópole. Das solicitações detalhadíssimas no documento de diretrizes do chamamento referente ao Arco Tietê passa-se às generalizações geradas pelas grandes escalas do Arco do Futuro e daí para a macrometrópole omitindo-se uma escala intermediária, a de relações do Arco Tietê com o Centro Expandido.</p> <p>Ressaltamos aqui, do Seminário Mobilidade – PERGUNTAS – Sr. Tomas Wissenbach - “Quanto à macrometrópole, deve-se lembrar de que a concentração econômica no centro expandido é muito citada pelo aspecto negativo – movimentos pendulares, deslocamentos de longas distâncias, mas não se pode esquecer que é uma pequena área do território nacional que produz, anualmente, cerca de R\$ 400 bilhões (12 a 13% do PIB brasileiro). É uma área crucial para o futuro econômico do país. Pensar no Arco Tietê dentro desse contexto é um desafio de futuro fundamental: quais são as transformações econômicas que estão ocorrendo. Gostaria de saber se o Arco Tietê pode ser um hub da macrometrópole e como a reestruturação dessa área, que é área de passagem intensa, podem ajudar a estruturar esse hub da macrometrópole e ampliar a competitividade sistêmica do território entre outras questões”</p>

	<p>Nossas propostas partem de questões sistêmicas que basicamente situam o Arco Tietê no contexto do Centro Expandido. As novas envoltórias, do Sistema Espigão Central e do Sistema Centro Histórico, bem como as articulações complementares desses sistemas, e outros como o Sistema Marginais – Tietê e Pinheiros, situam essas evoluções dentro de uma perspectiva histórica no sentido de articulação desse espaço geográfico e, por exemplo, minimizando os movimentos pendulares e encurtando distâncias.</p> <p>Mas, adiante, na escala de nossas proposições de projetos, descemos ainda para questões elementares, como a recuperação de eixos estruturais básicos do centro da cidade, evidentemente ainda atrelados à idéia de plano e projeto e portanto relacionados à idéia de desenvolvimento das estruturas do Centro Expandido.</p>
<p>Habitacional</p>	<p>O problema habitacional em São Paulo relaciona-se tanto ao processo de segregação sócio-espacial como à questão da regularização fundiária nas políticas públicas sociais.</p> <p>Como já foi descrito anteriormente, na estrutura territorial metropolitana paulistana ocorre uma concentração das habitações das camadas de mais alta renda no Quadrante Sudoeste. Vale acrescentar que essa concentração apresenta-se associada a um "padrão periférico de crescimento urbano" que entre os anos 50 e final dos anos 80 provoca um aumento de nove vezes a mancha urbana.</p> <p>Durante esse período, as periferias ampliam-se, em grande parte através da construção ilegal, uma vez que nelas proliferam os loteamentos habitacionais clandestinos. Bonduki⁵ (1998) interpreta a omissão do poder público na expansão dos loteamentos clandestinos como uma estratégia para facilitar a auto-construção e assim transferir para os trabalhadores os centros de reprodução da força de trabalho representados pela habitação.</p> <p>Além da construção ilegal e da carência de infraestrutura outro aspecto que contribui para a consolidação do padrão segregatório diz respeito aos deslocamentos cotidianos. Apesar de sempre existirem pólos habitacionais próximos das indústrias nas áreas periféricas, o fato de, em seu processo de expansão as periferias tornarem-se continuamente distantes dos maiores pólos de empregos da cidade contribui para o incremento da favelização na cidade. Isso porque segmentos sociais menos favorecidos passam a ocupar áreas mais próximas das zonas concentradoras de empregos. Dados da Fundação SEADE mostram que, se em 1970 os moradores de favela correspondiam a 1% da população paulistana, em meados dos anos 80 já atingiam 7% desse total.</p> <p>No mesmo período evidencia-se também a tendência à formação e concentração de cortiços em áreas centrais da cidade. Esse processo é concomitante ao de migração de empresas, bancos, hotéis e comércio das elites para os novos pólos no quadrante sudoeste.</p> <p>Apesar do aumento contínuo de cortiços no centro, os censos de 1991 e 2000 mostram uma significativa diminuição no número de moradores nessas regiões da cidade. Entre os distritos que mais perderam população na área central destacam-se o Pari, com uma diminuição de 31,82%, o Brás, com -26,93%, o Bom Retiro, com -26,47% e a Sé, com -26,04%⁶. Além disso, uma pesquisa realizada pelo Escritório Piloto da Escola Politécnica no período mostrou que existia uma vacância de 30% em edifícios residenciais na região da Sé.</p> <p>Entre 1990 e 2007 ocorre a grande transformação no cenário da oferta de empregos, destacando-se sobretudo a diminuição no setor industrial e o incremento no setor de</p>

⁵ BONDUKI, Nabil Georges. Origens da habitação social no Brasil Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

⁶ Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (FIBGE)

serviços. Importante considerar, contudo, que conforme já descrito, os serviços que passam a se expandir em direção à periferia tendem a gerar empregos de baixa remuneração. Na verdade, os "clusters" de maior qualificação e salários ainda estão localizados nas centralidades do eixo de maior valorização do Quadrante Sudoeste (Av. Paulista, Av. Faria Lima, Av. Eng. Luís Carlos Berrini, etc.). Além disso, vale lembrar que dentro da cidade de São Paulo o emprego ainda está concentrado em urnas poucas regiões: a Sé concentra 15% dos empregos da capital e 10% dos empregos de toda a região metropolitana, assim como Pinheiros (10% e 7%) e Vila Mariana (7% e 5%).

Diante quadro contextual dinamizam-se os movimentos sociais em torno da ocupação de edifícios ociosos na região central. Essa mobilização, que teve início em 1997, marca um novo momento na luta pelo direito à moradia em São Paulo. Isso porque, a legitimação da luta pelo direito à habitação no centro significa que as políticas públicas devem enfrentar o problema da articulação entre as questões habitacionais, de mobilidade, ambientais, etc.

Além disso, em 2000, o direito à moradia foi incluindo no texto constitucional do Estatuto da Cidade, aprovado em 2001 (após onze anos de negociações e adiamentos). Tendo por princípio a "função social da propriedade" e atribuindo à habitação o status de direito social, o Estatuto vem a legitimar instrumentos de regularização fundiária há tempos em pauta nos movimentos habitacionais da reforma urbana.

O Plano Diretor Estratégico de 2002, elaborado segundo as diretrizes do Estatuto da Cidade, passa atualmente por um período de revisão. Essa reavaliação é dirigida tanto por uma discussão com a sociedade civil como por um alinhamento ao recente Plano de Metas da atual gestão municipal e deve reafirmar os princípios de controle e influência do mercado imobiliário para garantir que o subsídio habitacional tenha um caráter social. O projeto habitacional elaborado para o "Arco Tietê e o Centro Expandido: Novas Relações" articula-se a esse atual contexto sócio-político para desenvolver suas propostas.

OBJETIVOS E BENEFÍCIOS ESPERADOS

Descrever os objetivos (o que se espera alcançar com o projeto) e os benefícios de forma mensurável sempre que possível.

...há uma prática de origem recente que já transborda o problema especulativo ou os dados parciais do problema real e que tende a se tornar global, reunindo todos os dados da experiência e do conhecimento, a saber, o urbanismo. Não se trata de uma visão filosófica sobre a práxis, mas sim do fato que o pensamento dito urbanístico se transforma em prática ao nível global. Há já alguns anos o urbanismo transborda das técnicas e aplicações parciais (regulamentação e administração do espaço construído) para se tornar prática social que diz respeito e que interessa ao conjunto da sociedade.

Henry Lefebvre – *O Direito à cidade*, Centauro Editora, São Paulo 2001.

A cidade é uma organização espacial destinada a maximizar as diversas interações sociais.

Paul Claval – Apud Mantziaras, Panos, *Fluxos*, Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme nº 214, Barcelona, 1996.

O Urbanismo: A complementação, o desenvolvimento de uma estrutura urbana no sentido de articular o espaço geográfico, econômico e social, priorizando-se os usos mistos, a qualidade da rede de espaços públicos e o adensamento aqui articulados às questões ambientais. Enfim o direito à uma cidade que represente uma sociedade mais igualitária, num desenho de inclusão, que maximiza as diversas interações sociais.

A reestruturação, o desenvolvimento da deficiente estrutura urbanística centrada na qualidade paisagística e

ambiental e equipada com as mais variadas modalidades de transportes, das de alta capacidade às de baixa velocidade, comporá o suporte para o adensamento e o desenvolvimento das atividades econômicas. Essas reestruturações ambicionam uma transformação que a partir do recorte Arco Tietê estabelecerão novas relações estruturais dentro do Centro Expandido, encurtando distâncias principalmente pela ampliação dos circuitos envoltórios ainda hoje deficientes frente às radiais que compõem o sistema. Dentre os circuitos envoltórios destacamos a sequência do eixo viário que se desenvolve ocupando as áreas do eixo ferroviário rebaixado constituindo uma nova e grande envoltória que abrange o Centro Expandido.

O TAV, o Trem de Alta Velocidade ligando Rio de Janeiro a São Paulo e estendendo-se até Campinas, com a estação em São Paulo no Campo de Marte, reforça o projeto Arco Tietê como um contraponto ao desenvolvimento das últimas centralidades desenvolvidas ao longo do Rio Pinheiros. Mas, sobretudo, a forma do recorte Arco Tietê, que se alarga consideravelmente na envoltória do Centro Histórico, ressalta a necessidade de uma eficiente articulação desses desagregados tecidos urbanos envoltórios ao Centro, ressaltando assim, também a presença da idéia de um Sistema Centro Histórico, definido principalmente por uma nova envoltória.

Outros circuitos envoltórios se desenvolvem como a sequência da Avenida Paes de Barros para a Avenida do Estado, assim como complementam-se e articulam-se tecidos urbanos da Mooca, Brás, Belém e Paria ao Bom Retiro e à Vila Guilherme e Vila Maria.

Propõe-se a idéia de uma Matriz Ecológica Metropolitana como forma de se tentar nos limites do possível uma idéia de um mínimo equilíbrio entre cidade e natureza.

<p>Sócio-Econômico</p>	<p>Enfrentar padrões de desigualdade socioeconômicos consolidados na estrutura metropolitana.</p> <p>Requalificar e criar pólos de comércio, serviços e indústrias que distribuam a oferta de empregos de diferentes qualificações e salários de forma mais equitativa pelas regiões da metrópole.</p> <p>Articular esses pólos com as habitações através da adoção do modelo de metrópole poli-nucleada de forma a viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos.</p> <p>Articular esses pólos com as habitações através da incorporação de tipologias de edifícios multifuncionais nos projetos de forma a viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos.</p> <p>Promover o adensamento de forma a viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos.</p>
<p>Ambiental</p>	<p>Objetiva-se associar e vertebrar a função social da cidade através da consideração dos processos ambientais e naturais prioritariamente; desta maneira os impactos ambientais podem ser mitigados ou podem ser positivos na destinação dos usos e benefícios sociais, valorizando-se todas as mobilidades e fluxos na cidade ou ecossistema urbano.</p>
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>Contrapondo-se à dispersão, criação de condições de adensamento do Centro Expandido pelo desenvolvimento de redes viárias e de transportes que aproximam lugares.</p> <p><i>Assim, estamos ante um território onde se intercalam usos, onde se mesclam espaços centrais e espaços periféricos: Um território de atividades diversas, frequentemente cambiantes ou efêmeras, com espaços especializados (de comércio, ócio, serviços, etc) que não somente atraem usuários – quer dizer, geram mobilidade –, mas que sua própria sobrevivência descansa em sua capacidade de incrementar essa atração. Daí a crescente ênfase que se foi colocando na</i></p>

	<p>construção de infra-estruturas de todos os tipos e níveis. Manuel Herce Vallejo – <i>Sobre la MOVILIDAD en la ciudad</i>, Editorial Reverté, Barcelona 2009</p>
Habitacional	<p>Promover o adensamento habitacional nos centros de empregos metropolitanos consolidados.</p> <p>Legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei através da aplicação dos instrumentos de regularização fundiária presentes no Estatuto da Cidade, a saber: Usucapião especial de imóvel urbano (individual e coletivo) a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia, a Concessão de Direito Real de Uso (CDRU) e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS).</p> <p>Manter as áreas reservadas às ZEIS no Plano Diretor Estratégico do município com o mesmo uso, incorporando as demarcações estabelecidas pelo projeto Casa Paulista.</p> <p>Ampliar a oferta de habitação de mercado popular através de mecanismos legais que possibilitem equacionar um uso do solo desejável para o município.</p> <p>Utilizar o instrumento “outorga onerosa do direito de construir” para garantir porcentagens de potenciais construtivos disponíveis em estoques para habitação de mercado popular.</p> <p>Atribuir ao poder público a tarefa de oferecer potenciais construtivos classificados por uso para o mercado.</p> <p>Atribuir ao poder público a tarefa de lançar CEPCS classificados por uso.</p>

INDICADORES SP2040

Descrever como o projeto contribui para atingir os indicadores do SP2040.

Cidade de 30 Minutos - Tempo médio das viagens a trabalho/lazer e capacitação	<p>Devido à elevada centralidade da área envolvida, os projetos propostos terão elevado impacto em termos de redução do tempo médio de viagens na Capital. De forma não exaustiva, alguns dos elementos deste impacto são:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Significativo adensamento de diversas áreas (incluindo as imediações do eixo ferroviário e do Campo de Marte/ Anhembi) com uso misto, implicando em atração simultânea comercial/ populacional. Parte significativa desta nova população trabalhará na mesma região, implicando em aumento das viagens a pé ou de curta duração. O estímulo à adoção de edifícios multifuncionais deve ter um impacto similar, potenciando a transformação; • O adensamento populacional/ comercial em uma área já com forte presença de infraestrutura ferroviária/ metroviária permite também maior migração de usuários para este modal, causando impactos de descongestionamento de modal rodoviário; • A implementação do TAV de forma conectada ao Eixo Central da Cidade e às linhas metroviárias existentes permite simultaneamente conter o impacto local de aumento de movimentação rodoviária pela implantação do empreendimento e uso ainda maior do transporte metroviário na região central; • A reordenação urbana do eixo ferroviário proposta para as imediações do Parque e Estação da Luz permite significativa ampliação do fluxo rodoviário leste-oeste na região central. • A expansão proposta para a Avenida Paes de Barros permite melhor
---	---

	<p>articulação dos bairros ao norte e leste da área central (incluindo Mooca, Brás, Belém, Pari, Bom Retiro, Santana, Vila Guilherme e Vila Maria) entre si e com a região central;</p> <ul style="list-style-type: none"> • As conexões propostas nas imediações do Campo de Marte/ Anhembi permitem melhor circulação na região e, principalmente, entre as duas margens do Tietê na região mais próxima ao centro da cidade.
<p>Comunidades - Participação de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares (%), com vistas aos critérios de mitigação</p>	<p>O desafio consiste em viabilizar a articulação entre de um lado, a necessidade de recuperar os domicílios precários e aumentar o adensamento através do incentivo à construção de edifícios multifundionais e de outro a garantia de que os moradores de cada favela e de cada um dos inúmeros cortiços permanecerão habitando nas áreas de intervenção.</p> <p>As ações aqui consideradas devem estar alinhadas ao Plano Municipal de Habitação de 2009 e ao Plano Municipal de Saneamento de 2010 conforme as diretrizes do projeto catalisador Comunidades.</p> <p>Importante considerar as propostas para requalificação do centro desenvolvidas pela prefeitura desde o ano de 2000 com o programa “Morar no Centro”, coordenado pela SEHAB –Secretaria Municipal de Habitação. O programa visava atender a demanda por habitação social com modalidades diversas, dentre as quais, o Programa de Intervenção em Cortiços.</p> <p>Além disso deve-se considerar também o Programa da CDHU -Programa de Atuação em Cortiços- PAC, que permite construir e reciclar prédios nas áreas centrais para moradores de cortiços. O caderno montado pela CDHU em 2003 foi iniciado com um projeto de planejamento estratégico, delimitando as áreas prioritárias para o atendimento da população encortiçada.</p> <p>Outros projetos, que agreguem o mercado imobiliário nesse processo devem ser desenvolvidos. A meta é ter a totalidade dos assentamentos precários recuperados e integrados tanto do ponto de vista físico, econômico e social.</p>
<p>Parques Urbanos - Descrição qualitativa dos resultados, apontando o Índice de áreas verdes públicas no município (m²/hab)</p>	<p>O alinhamento e articulação do sistema de áreas verdes propostos no projeto “O Arco Tietê e o Centro Expandido: Novas Relações” ao do Projeto Catalisador Parques Urbanos apresentado no documento “SP2040 A cidade que queremos” evidencia-se através das seguintes estratégias:</p> <p>Criação de um sistema de áreas verdes compatível com as escalas urbanas de modo que possibilite à população o acesso a parque, praça ou área de lazer a, no máximo, 15 minutos de caminhada.</p> <p>Implantação de um sistema de parques na região norte articulado ao mosaico de parques na zona de amortecimento do Parque Estadual da Cantareira, a borda da Cantareira, que garanta sua proteção, recuperação de áreas frágeis e aumento de áreas de lazer da região, aproveitando inclusive para o ecoturismo.</p> <p>Aumento da atual proporção de área verde por habitante, mediante critérios.</p> <p>Considera-se a princípio uma média de de 9 m² de área verde por habitante, valor sugerido pela OMS para todas as regiões da cidade. Acredita-se contudo que através da aplicação dos princípios sustentáveis, possa haver uma gradativa ampliação dessa média.</p>

	<p>Em áreas de ocupação urbana consolidada que apresentam os piores índices de cobertura vegetal acredita-se que com a meta estabelecida de 5 m² de área verde por habitante ocorrerá uma melhora significativa de suas condições ambientais.</p> <p>Em área de alto adensamento vertical com controle do uso e ocupação do solo devem ser criadas as oportunidades para atingir 7 m²/hab.</p> <p>Em regiões com áreas verdes remanescentes, a meta é manter a cobertura existente e alcançar os 9 m²/hab.</p> <p>Para as áreas que apresentam índices muito maiores que 9 m²/hab são adotados os critérios de preservação integral.</p>
<p>Rios Vivos - Descrever parâmetros da mudança qualitativa proposta pelo projeto, como o índice de oxigênio dissolvido nos principais rios do município (mg/l)</p>	<p>Indicadores de qualidade dos corpos d'água</p> <p>A avaliação da qualidade de corpos d'água é dada por um conjunto de características físicas, químicas e biológicas. Existem diplomas estaduais e federais que classificam os corpos d'água conforme o uso pretendido.</p> <p>No caso do rio Tietê e seus afluentes, a classe é quatro, logo águas que se prestam a usos paisagísticos, navegação e mesmo depuração de esgotos tratados. No entanto, o estado real das águas difere da sua classificação, atualmente a concentração de OD gira em torno de 0,0 mg/L, mostrando o comprometimento da qualidade. Portanto a classe legal é mais entendida como meta, pois não há oxigênio dissolvido, sendo que o parâmetro estabelecido é igual a 2,0 mg/L.</p> <p>Existem várias intervenções em andamento que contribuem para melhorar e adequar a qualidade das águas do rio Tietê e seus afluentes na RMSP, mas a variável chave para verificar seu estado é o teor de oxigênio dissolvido – OD, aqui adotado como o principal indicador, já que avalia qual é a situação do ecossistema aquático. Outros indicadores subsidiários também são de uso plausível, como Número Mais Provável – NMP de coliformes fecais, aplicação principalmente sanitária, e a Demanda Bioquímica de Oxigênio –</p>

	<p>DBO que mede a carga orgânica presente.</p>
<p> Polo de Oportunidades - Índice de emprego/habitante gerados a partir das iniciativas </p>	<p> Ao longo das últimas décadas, diversas transformações levaram à perda de dinamismo econômico (e, portanto, do número de empregos disponível) da região alvo das transformações propostas. Por um lado, o processo de desindustrialização da capital - com transferência destes postos para o interior do Estado e outras regiões do país – levou a um esvaziamento econômico desta região. Este esvaziamento não foi compensado com o incremento do setor de serviços observado na capital como um todo, já que estas novas posições foram parcialmente para novos pólos e à periferia. É preciso considerar que os serviços que se expandem em direção à periferia são majoritariamente aqueles dirigidos ao consumo das famílias (shopping centers, hipermercados, franquias de redes de alimentação) com empregos de baixa remuneração, sendo que os pólos de maior qualificação e salários estão localizados nas centralidades do eixo de maior valorização do Quadrante Sudoeste (Av. Paulista, Av. Faria Lima, Av. Eng. Luís Carlos Berrini, etc.). </p> <p> Adicionalmente, elementos específicos das regiões abordadas, como a “cicatriz” nas imediações do eixo ferroviário e a limitação do potencial construtivo nas imediações do Campo de Marte limitam ainda mais o dinamismo econômico. </p> <p> O projeto urbano que se apresenta para o Arco Tietê adota estratégias, que articuladas à princípios presentes no Programa de Metas da atual gestão municipal, pretende contribuir para a reversão desse processo. Dentre esses princípios destacam-se: o incentivo à criação de polos comércio, serviços e indústrias nas regiões onde grande parcela populacional faz longas viagens cotidianas para trabalhar e o adensamento habitacional nos centros de empregos metropolitanos consolidados. </p> <p> Importante considerar que a dinâmica de articulação desses polos com as habitações objetiva viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos. Se a adoção do modelo de metrópole poli-nucleada consiste numa diretriz para essa viabilização, outra estratégia central refere-se à incorporação de tipologias de edifícios multifuncionais nos projetos. </p>
<p> Cidade Aberta - Descrição qualitativa da oferta e da inovação proposta ao território </p>	<p> Com relação ao programa Cidade Aberta, os principais benefícios das nossas propostas se concentram principalmente no “PROJETO 3: Campo de Marte, Marginal Tietê e Bom Retiro”. </p> <p> Para o Campo de Marte, propõe-se a transferência do aeroporto do Campo de Marte para outra localização. É importante observar que, apesar de considerável número de movimentações, o Campo de Marte transporta pequeno número de passageiros (aviões de pequeno porte), muitos dos quais não comerciais/ executivos. A transferência do aeroporto simultânea à ampliação e consolidação do heliporto permite a consolidação do foco em transporte aéreo executivo (São Paulo está entre as maiores frotas de helicópteros do planeta), ao mesmo tempo que é fundamental para adensamento das imediações (eliminação do cone de aproximação). Este heliporto ampliado terá fácil acesso ao TAV, permitindo deslocamento rápido dos executivos a Rio de Janeiro, Campinas (inclui Viracopos) e aeroporto de Guarulhos. </p>

	<p>Este complexo de transporte executivo também se conectará com a rede metroviária da capital. A sequência da Linha Amarela Vila Sônia-Luz constrói uma grande curva indo conectar-se com a Estação Armênia, segue em paralelo ao Rio Tamanduateí sendo guarnecida de uma nova estação nas proximidades da nova ponte estaiada seguindo daí para sua conexão com a estação do TAV; segue com outra estação na Avenida Brás Leme e prolonga-se até conectar-se a outra estação da futura linha 23 Pink do Metrô (2040).</p> <p>Por outro lado, propõe-se um fortalecimento significativo da área para turismo de negócios e entretenimento. A área do Clube Espéria seria incorporada a do Sambódromo e do Anhembi, constituindo-se assim um parque temático com revisões de seus programas, incorporação de novas edificações, estacionamentos em subsolo, tudo guarnecido de áreas públicas ajardinadas e relacionadas com a urbanização envoltória. Para os novos padrões de construção dos quarteirões é previsto usos mistos com áreas comerciais ao longo das calçadas. Além disso, a maior parte da área do Campo de Marte será transformada em um grande parque urbano, para acesso de toda a população. Desta maneira, esta área fortalece sua vocação como um grande espaço de eventos da capital, se somando ao novo Pavilhão Expo São Paulo, a ser construído em Pirituba (zona norte).</p> <p>Quanto aos demais projetos, cabe ressaltar o aumento significativo de atratividade turística, tanto nas imediações do Parque/ Estação da Luz, com reforço do pólo cultural já incubado na região, quanto na região do Pari/ Brás/ bom Retiro, com reforço das características e serviços de apoio ao pólo de compras/ moda já presente na região.</p> <p>Por fim, é importante observar que todos estes pólos estarão muito melhor conectados, o que deveria facilitar/ ampliar a circulação de pessoas na região, e adensados, fortalecendo o dinamismo econômico/ comercial.</p>
--	---

III-CARACTERÍSTICAS GERAIS DO ARCO TIETÊ

Descrever como o conjunto dos estudos de transformação urbana se resolve em cada modalidade específica explicitando sua articulação nos quatro setores de estruturação do projeto (Econômico, Ambiental, Mobilidade e Acessibilidade e Habitacional). A descrição deve ter o caráter de pré-viabilidade.

Definimos os projetos a partir da implantação da estação do TAV e as urgências que a cidade apresenta a partir desse novo equipamento. Então em primeiro lugar o eixo central e principal da cidade, um projeto até hoje inconcluso, que ligaria o TAV ao Centro da Cidade, ou seja o eixo das Avenidas Santos Dumont, Tiradentes e Prestes Maia até a Praça da Bandeira e suas sequências pelas Avenidas Nove de Julho e Vinte e Três de Maio dentro dos limites da Contra-Rótula. Incluindo-se aqui portanto a própria recuperação daquilo que é o coração da cidade, o Vale do Anhangabaú, hoje desconectado dos tecidos urbanos das colinas envoltórias (PROJETO 1).

Em segundo lugar a recuperação do eixo ferroviário com profundas repercussões nas transformações centrais como a reforma da Diametral Leste-Oeste no Centro reultando na complementação da Contra-Rótula e também por seu alcance maior, aquele de definir um novo percurso envoltório na escala do Centro Expandido (PROJETO 2).

Em terceiro lugar, também a partir da estação do TAV, a reciclagem do Campo de Marte e sua área envoltória estendida até a outra margem do Rio Tietê, levando as funções centrais até essa área e

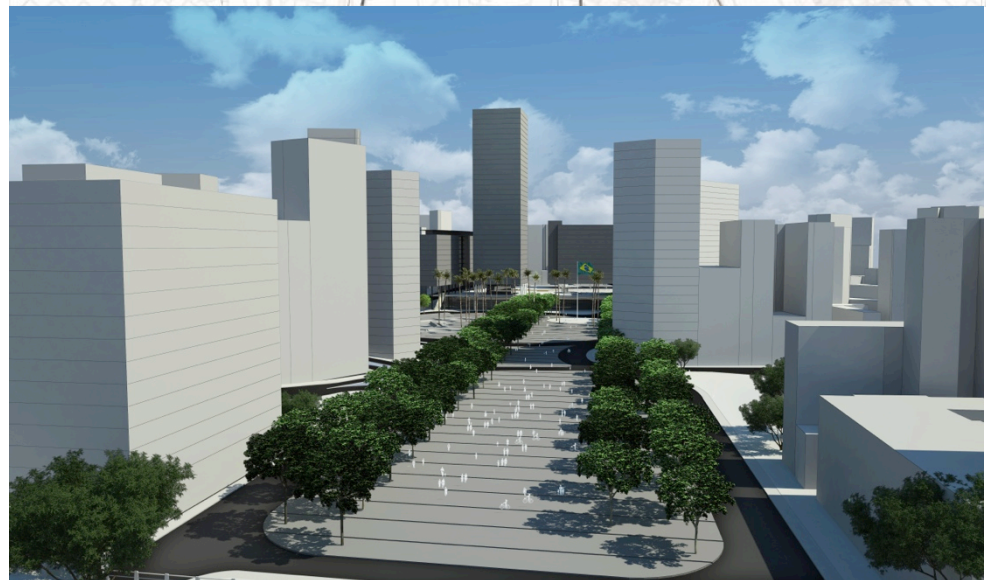
arrematando os tecidos urbanos do bairro Bom Retiro (PROJETO 3).

Em quarto lugar, tratamos da articulação desses bairros que se situam ao norte envoltoriamente à área central que se caracterizam fundamentalmente pela frágil articulação entre si, ou seja reforçamos os circuitos envoltórios à norte e também a leste do Centro da Cidade: Mooca, Brás, Belém, Pari, Bom Retiro, Santana, Vila Guilherme e Vila Maria. Essa articulação está aqui representada pela continuidade do eixo da Avenida Paes de Barros que atinge a Avenida do Estado no Bairro do Bom Retiro (PROJETO 4).



PROJETO 1: Eixo Central da Cidade:
Avenida Tiradentes, Prestes Maia, Praça da Bandeira e Avenida Nove de Julho e Vinte e Três de Maio até o Viaduto Jaceguai.

Modelo Urbanístico



Do Anhangabaú para a Praça da Bandeira "A Cidade Somos Nós – Propostas para a São Paulo de 2030", São Paulo 2011 – arquitetos José Paulo de Bem, Fernanda de Macedo Haddad e Cassia

Regina Mariano.

É precisa a localização da estação do TAV em São Paulo pelos valores simbólicos e paisagísticos que a região apresenta e suas relações com o Centro da Cidade. Sempre esteve aí formalmente latente junto ao Rio Tietê a principal porta de entrada da cidade, um projeto até hoje inconcluso.

Em primeiro lugar assinala-se a recuperação do principal eixo de entrada da cidade, esse que se desenvolve desde a Avenida Santos Dumont que cruza o Rio Tietê pela Ponte das Bandeiras, segue pelas avenidas Tiradentes e Prestes Maia chegando ao Vale do Anhangabaú, o espaço mais emblemático da cidade, até seu ponto mais central, a Praça da Bandeira.

Apresentamos desenho específico vencedor do **Concurso “A Cidade Somos Nós – Propostas para a São Paulo de 2030”**, São Paulo 2011, promovido pelo Secovi-SP e ITDP (Institute for Transportation and Development Policy), arquitetos José Paulo de Bem, Fernanda de Macedo Haddad e Cassia Regina Mariano.

MOBILIDADE / ACESSIBILIDADE / CENTRALIDADE

Na fundação da cidade, da mobilidade pelos rios a acessibilidade ao espaço público fundamental da cidade, o Pátio do Colégio na colina do Triângulo. Depois, desse espaço do Pátio, expandindo-se a urbanização pelo Triângulo, é no antigo Largo depois Praça da Sé, onde o Marco Zero hoje simboliza a nova centralidade, gerada pela convergência dos caminhos das tropas de burro coloniais.

Depois, na cidade moderna dos trilhos, trens regionais e bondes urbanos, na acelerada expansão da urbanização do Triângulo pelas colinas vizinhas, República e Bela Vista, é no espaço de fundo de vale da atual Praça da Bandeira, onde uma nova convergência de estradas gera o grande comércio da mais importante centralidade da cidade até a última década do século XIX.

A acessibilidade é um atributo consubstancial da centralidade.

Da cidade colonial sobre colinas para a cidade moderna desenvolvem-se sistemas de mobilidade pelas grandes avenidas seguindo as linhas de fundo de vales, justa superposição do Plano de Avenidas (Prestes Maia, 1930) sobre a cidade colonial. A importância do espaço da Praça da Bandeira se confirma numa hipótese de projeto até hoje irrealizado.

Depois, no mundo movido a petróleo, na aceleração da urbanização da cidade para a escala de metrópole, na independência da mobilidade sobre a urbanização, a Praça da Bandeira jaz corroída pelos fluxos, mas sua centralidade está lá impressa, latente na destruição ocorrida.

Hoje, contíguo à Praça da Bandeira, o nó mais central da rede de vias urbanas, o cruzamento dos grandes eixos de mobilidade metropolitana norte-sul e leste-oeste, é um grande vazio destituído da idéia de centro que aliena a urbanização envoltória.

Na fatalidade da descontinuidade geográfica, nos descosidos segmentos da urbanização, os vales abdicaram de seu papel de articulação de seus

entornos e potencializam a desagregação dos tecidos urbanos.

PRAÇA DA BANDEIRA

Intervir na Praça da Bandeira é intervir no ponto mais central da cidade de São Paulo, não como um evento isolado, mas como o ponto mais central de seu sistema mais central.

Esse sistema desenvolve-se de norte a sul. Liga o núcleo colonial mais próximo, hoje o bairro Santana, ao Centro da Cidade. Cruza o Tietê pela Ponte das Bandeiras; segue pela Luz e Vale do Anhangabaú numa simbiose de eixos coloniais e modernos até a Praça da Bandeira, nó central desse sistema, que daí se abre pelas vias modernas de fundo de vales, expressas e semi-expressas, até outros marcos urbanos: O Parque do Ibirapuera na perspectiva da Avenida 23 de Maio; Praça 14 Bis, Túnel Nove de Julho, Museu de Arte de São Paulo e Parque Siqueira Campos na perspectiva da Avenida 9 de Julho.

É no contexto desse sistema, que se encaixam e se desenvolvem ações de recuperação da noção de espaço público inerentes ao projeto de uma nova Praça da Bandeira.

AÇÕES / PROJETOS

A. ESTRUTURAS DE MOBILIDADE

A. 1. Drenagem

É necessário um novo sistema de drenagem da Praça da Bandeira, ponto de confluência de três córregos. Não paliativo, mantendo as deterioradas condições de velhos sistemas, como foi a decisão da última intervenção com as águas emparedadas entre os dois túneis condicionando seus limites, mas resultante e definido a partir de um projeto de urbanismo.

A. 2. Sistema viário

Os grandes eixos metropolitanos de travessia do Centro da Cidade, em grande parte na condicionante geográfica de vales, precisam ser revistos no sentido de recuperação de estruturas de mobilidade local na articulação e continuidade de suas partes destruídas pela hegemonia dos fluxos segregados de passagem.

A.2.1. Corredor Norte-Sul

Rebaixamento dos fluxos de passagem, a norte, até a emergência da linha do Metrô. Preserva-se a continuidade das ruas Bandeirantes e Dr. Rodrigo de Barros transversalmente à Avenida Tiradentes; encaixa-se o Museu de Arte Sacra, Convento da Luz, no novo sistema proposto. Ao sul, esse rebaixamento se estende até a Radial Leste-Oeste, a Contra-Rótula, papel local dessa via expressa.

Entradas e saídas dessa via expressa rebaixada precisam ser encaixadas no novo sistema.

A.2. 2. Diametral Leste-Oeste

A reurbanização da orla ferroviária permitirá uma nova travessia leste-oeste do Centro da Cidade e também, por outro lado, uma domesticação desta diametral como Contra-Rótula, de caráter local a exemplo da Rótula Central.

A.3. Terminal de ônibus

Os terminais de ônibus não devem se situar nessas áreas centrais obstruindo assim suas possibilidades de abrigar atividades compatíveis com a centralidade desses lugares. As linhas de ônibus devem ser diametrais e seus terminais se situar nas extremidades desses percursos e somente passando pelas áreas mais centrais da cidade. Nessa proposta exclui-se o terminal de ônibus existente na Praça da Bandeira.

A.4. Conclusões sobre estruturas de mobilidade

O Metrô presente com várias estações no trecho reordenado desse eixo central da cidade, conectado às linhas de trens pela estação da Luz, promove acessibilidade metropolitana, conjugada à reordenação de linhas de ônibus e ao transporte individual com um sistema de gagens.

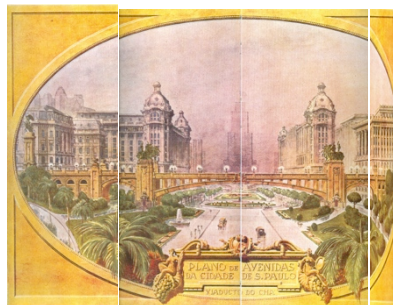
Um sistema de ciclovias, aqui restrito ao eixo estudado, pode se desdobrar com complementações de acesso às áreas envoltórias.

A continuidade das estruturas viárias dá melhor suporte para um aperfeiçoamento das logísticas de distribuição de mercadorias e acessibilidade pelo pedestre às áreas envoltórias a esses eixos centrais.

A interação de todos os modos de mobilidade urbana, no sistema viário de fundo de vale proposto, permite uma nova síntese de todas as fases de seu desenvolvimento.

Transversal ao espaço do Vale de Anhangabaú está um colonial acesso à Praça da Sé: O caminho para Campinas, Goiás e Mato Grosso pela atual Rua Sete de Abril que na Ladeira da Memória conflui com a estrada para o sul, atual Rua da Consolação, para atravessar a atual Praça da Bandeira e abrir-se na colina do Triângulo num leque de ruas. Essa sequência, atualmente privada dos fluxos que lhe deram forma e sentido, apresenta-se hoje completamente deteriorada, como toda a envoltória da Praça da Bandeira.

Nesta proposta foram recuperadas todas as sequências transversais ao eixo norte-sul do Anhangabaú e também as irradiantes a partir da Praça da Bandeira.



Acesso colonial ao Triângulo pela Praça da Bandeira / CARTA DA CAPITAL DE SÃO PAULO / José Jacques da Costa Ourique / 1842 (parcial) / fonte – TOLEDO, Benedito Lima de – *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo* / p24 / Empresa das Artes / São Paulo 1996

Perspectiva do Anhangabaú / fonte – MAIA, Francisco Prestes – *Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* / p121/ *Companhia Melhoramentos de São Paulo* / São Paulo 1930

Recupera-se também a idéia de cidade parque beaux-arts de Prestes Maia e a perspectiva mais importante e não realizada até hoje, a do Vale do Anhangabaú para a colina da Bela Vista, a ser ocupada pela Prefeitura Municipal na perspectiva de Prestes Maia, onde hoje se situa o edifício da Câmara Municipal.

B. PAISAGISMO

O enterramento dos fluxos de passagem (três faixas) abre na superfície um canteiro central entre as vias de circulação local (três faixas) numa imagem à semelhança de uma rambla barcelonesa, acessível na sua centralidade desde os transportes de alta capacidade aos pedestres.

Um piso permeável ocupa integralmente esse espaço central dotado de drenagem primária superficial para retardar a velocidade de contribuição no sistema, como jardins de chuva, calçadas ecológicas e drenos filtrantes, a serem construídas nos espaços destinados aos pedestres e aos ciclistas e também adequado ao uso de patins.

Uma modulação permanente de 8,5m risca transversalmente o sentido longitudinal desse eixo principal, esclarecendo a geometria do traçado das vias e amarrando as alamedas de árvores de grande porte, em única espécie, conferindo unidade a toda a sequência. Sua função principal é a de ambientar e dar escala aos pedestres, além de contribuir como marco e pontuação no espaço livre; os episódios de floração e o resgate da avifauna são elementos de sua seleção.

O uso da vegetação considerará o patrimônio existente. Os grandes maciços de granito e também a vegetação de grande porte se justaporão ao sistema proposto que em suas linhas gerais suporta essas inclusões. Sua seleção se adequa aos micro-ecossistemas e à sua expressividade.

Superfícies com pisos diferenciados, Ilustrações, outras comunicações visuais se inscreverão nessa pauta de ordenações mais geral do desenho desse piso.

Os espaços livres devem ter função social (e cultural); a ausência cria espaços ermos e inseguros. A pluralidade de uso e equipamentos irá compor pracialidades e serão associados a materiais nobres e resistentes, diversificados e provocativos; conterão equipamentos esportivos, como a ciclovia, a quadra de skate e outros mais a definir e quiosques para um comércio adequado a esses espaços.

O paisagismo assim revela-se absolutamente funcional entre a geometria da ordenação mais geral e a informalidade que então assumirão outros elementos existentes e novas espécies a implantar, como as grandes palmeiras e árvores na Praça da Bandeira.

Um projeto específico deve ser desenvolvido para a sequência da Avenida 9 de Julho como para a sequência da Avenida 23 de Maio, nos mesmos princípios de simplicidade e funcionalidade.

C. ARQUITETURA

A perspectiva do eixo principal conduz para a grande esplanada da Câmara dos Vereadores, como uma extensão do nível da edificação relacionado ao Viaduto Jacaré e Rua Maria Paula.



Vista parcial do Anhangabaú – década de 50 / fonte – GERODETTI, João, CORNEJO, Carlos / *Lembranças de São Paulo* / p87 / *Solaris Edições Culturais* / São Paulo 1999

Sob essa plataforma, desenvolve-se uma faixa envoltória de comércio ligado às calçadas das ruas Santo Antônio, Santo Amaro e Praça da Bandeira; o interior é ocupado pelos serviços da Câmara e garagem de veículos.

Sobre a plataforma assentam-se três edificações: Uma torre de 35 andares reproduz a escala dos grandes edifícios ao longo da Vale do Anhangabaú no alinhamento do Edifício Matarazzo, atual Prefeitura Municipal; uma lâmina de dez andares alinha-se ao longo da Rua Santo Amaro, contendo comércio em seu térreo e equipamentos na cobertura; ambas construções, a torre e a lâmina são de uso institucional; um pequeno edifício abriga um café junto a um grande espelho d'água.

Essa grande construção considera os princípios de ordenação da cidade tradicional com volumetrias definindo com seus usos os claros limites entre os espaços públicos, assim valorizados, e os espaços privados. Normalmente também para outras edificações usos mistos, com embasamentos comerciais nos alinhamentos das ruas onde se superpõe edifícios soltos, definidos, bem iluminados e ventilados, evitando-se as torres monofuncionais separadas do espaço público por grades e muros.

Prevê-se construções ao longo do eixo da Avenida 23 de Maio. Dois pisos térreos, um ao nível da avenida, outro no nível das ruas superiores. Escadas rolantes de conexão pública vencendo desníveis para o conforto do pedestre, terraços e desfrute de visuais.

Ocupação dos vazios, recomposições de quarteirões, novas articulações de espaços, valorização dos grandes e belos viadutos executados a partir do Plano de Avenidas, enfim, tudo pode ser complementado e reconstruído a partir das condições criadas pelo projeto urbano.

No Convento da Luz, no sentido de se cultivar uma simetria referente ao eixo da Avenida Tiradentes e propiciar uma interação maior entre os dois lados desse eixo, a Praça Fernando Costa desdobra-se no espaço do terreno do Convento.

O cruzamento do novo sistema com o eixo da estrada de ferro configura o local de maior complexidade técnica. As articulações dos sistemas locais de superfície realizam-se em rotatória com os sistemas transversais da nova Contra-Rótula. A nova Radial Leste-Oeste acompanhando o eixo da estrada de ferro deve também passar rebaixada em relação a esses sistemas de articulação local.

Segmento do Viaduto Santa Efigênia até a Praça da Bandeira, onde se articulam em rotatória os eixos das avenidas 9 de Julho e 23 de Maio. São desenvolvidos sistemas de continuidade de eixos locais em ambos os lados do vale ao longo da Avenida 23 de Maio, como também uma travessia local em viaduto e travessias e retornos em nível sobre a Contra-Rótula, gerando-se contiguidades entre áreas de colinas e fundos de vales.

Recuperação do eixo da Avenida 9 de Julho com a demolição do Viaduto Dr. Plínio de Queirós. Na Praça 14 Bis propõe-se uma passagem longitudinal contínua do eixo desta avenida e uma melhor acessibilidade aos sistemas mais locais acessados pela rotatória da Praça.

Modelagem Jurídica e Contratual

Revisão no Macrozoneamento

Proposição das áreas de "transformação incentivada" e "transformação induzida"

As áreas de "transformação incentivada" contém as zonas de centralidade polar a⁷ e b⁸ (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

As áreas de "transformação induzida" distinguem-se das de "transformação incentivada" por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos maiores que 5, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

Revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo:

Nas duas áreas de centralidade polar da legislação vigente inseridas no perímetro de "transformação incentivada" passa a ser estimulada a construção de edifícios multifuncionais, sendo que para as centralidades do tipo b é estabelecido um aumento de densidade, que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Proposição do instrumento "calçada compartilhada"

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de "transformação incentivada" todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de

⁷ ZCLa: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

⁸ ZCLb: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;

Construir, através do instrumento da "calçada compartilhada" as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.

Revisão do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir:

O Instrumento "outorga onerosa do direito de construir", reformulado, passa a agregar uma nova atribuição além daquela referente à melhoria da distribuição dos benefícios e dos ônus do processo de urbanização. Ele passa a assumir um papel central no equacionamento de um uso do solo desejável para o município.

Dentro do perímetro das áreas de "transformação incentivada" o instrumento "outorga onerosa do direito de construir" deve garantir porcentagens de potenciais construtivos disponíveis em estoques para habitação de mercado popular. Assim, os potenciais construtivos disponibilizados em estoque pelo poder público devem receber uma classificação, como por exemplo: H1 (habitação de mercado popular); H2 (habitação de livre mercado); C (comércio); S (serviços). Ao poder público cabe a tarefa de estipular porcentagens do total de potencial construtivo disponível para cada tipo de uso. Como diretriz inicial, são definidos 50% desse total para habitação de mercado popular, sendo o restante dividido entre habitação, comércio e serviços de livre mercado.

Proposição dos CEPACs diferenciados

Seguindo a mesma dinâmica, as áreas de "transformação induzida" também devem possuir CEPACs diferenciados entre residenciais, comerciais e de serviços para que o alto custo dos dois últimos não contamine o investimento no primeiro (que deve ser estimulado).

Aplicação dos instrumentos de regularização fundiária

A proposta habitacional elaborada tem por princípio a aplicação dos instrumentos de regularização fundiária presentes no Estatuto da Cidade, a saber: Usucapião especial de imóvel urbano (individual e coletivo) a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia, a Concessão de Direito Real de Uso (CDRU) e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Conforme estabelecido no Estatuto, seu objetivo é "legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei, o que significa a integração dessas populações ao espaço urbano, aumentando sua qualidade de vida e resgatando sua cidadania".

Deste modo, após trabalho jurídico criteriosamente dirigido a cada ocupação inscrita no perímetro do projeto, devem ser definidos os instrumentos específicos de regularização fundiária para que os moradores de cada favela e de cada um dos inúmeros cortiços existentes permaneçam na área. As áreas reservadas às ZEIS no Plano Diretor Estratégico do município são mantidas com o mesmo uso na proposta desenvolvida.

Formulação de modelo de Operação Urbana Consorciada (OUC)

Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira

Estudos socio econômicos

A proposta elaborada para o "Arco Tietê" busca enfrentar padrões de desigualdade socioeconômicos consolidados na estrutura metropolitana. Os cinco projetos desenvolvidos pautam-se em diretrizes de uso e ocupação do solo que investem tanto na requalificação como na criação de polos de comércio, serviços e indústrias que distribuam a oferta de empregos de diferentes qualificações e salários de forma mais equitativa pelas regiões da metrópole.

Importante considerar que a dinâmica de articulação desses polos com as habitações objetiva viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos. Se a adoção do modelo de metrópole poli-nucleada consiste numa diretriz para essa viabilização, outra estratégia central refere-se à incorporação de tipologias de edifícios multifuncionais nos projetos.

Apesar da cidade de São Paulo apresentar bons exemplos de edifícios que concentram diferentes funções urbanas, vide clássicos da arquitetura multifuncional brasileira como o edifício Martinelli (durante muito tempo considerado o mais alto arranha-céu da América do Sul) o edifício Anchieta, o Conjunto Nacional e o Copan, desde 1972 quando a Lei de Uso e Ocupação do Solo aparece como complemento ao Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI/1971) o zoneamento paulistano vem continuamente desencorajando a construção desta tipologia.

Nos projetos apresentadas para o Arco Tietê a proposta de uso e ocupação do solo estabelece duas grandes áreas de transformação, as áreas de "transformação incentivada" e as de "transformação induzidas", e para ambas são determinadas formas de incentivo à adoção da tipologia multifuncional.

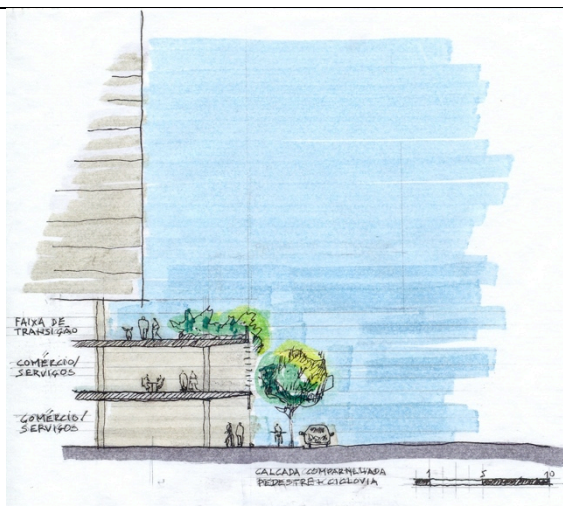
As áreas de "transformação incentivada" são estabelecidas sempre nas zonas de centralidade polar a⁹ e b¹⁰ (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo. Nessas áreas, além da promoção das diferentes funções no mesmo edifício, é definido um aumento de densidade para as centralidade do tipo b, e que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos também critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de "transformação incentivada" todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da "calçada compartilhada" as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.

⁹ ZCLa: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

¹⁰ ZCLb: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;



Afim de estimular a mudança de uso e ocupação do solo favorecendo a oferta de lotes nas áreas de “transformação incentivada” devem ser efetivamente aplicados instrumentos de combate à retenção especulativa presentes no Estatuto da Cidade. São eles:

- 1) Construção compulsória (Em lotes ou glebas não edificado com área superior a 250 m², onde o coeficiente de aproveitamento utilizado é igual a zero).
- 2) IPTU progressivo no tempo (em lotes urbanos subutilizados com área superior a 250 m² onde o coeficiente de aproveitamento não atinge o mínimo definido no Plano Diretor) .
- 3) Desapropriação com títulos da dívida pública (em edificação não utilizada ou subutilizada com área superior a 500 m², que tenha, no mínimo, 80% de sua área construída desocupada há mais de 5 anos).

As áreas de “transformação induzida” distinguem-se das de “transformação incentivada” por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos ainda maiores que os da centralidade polar b, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

O estudos socioeconômicos têm por finalidade:

- Fornecimento de insumos para definição das readequações urbanísticas desejadas e otimização dos diversos modais de transporte;
- Desenho de programas/ políticas/ intervenções e do modelo de gestão fundiária associados;
- Elaboração de índices/ indicadores (econômicos, de adensamento e de monitoramento imobiliário).

Para alcance destes fins, serão feitos preliminarmente uma série de estudos, incluindo:

- Análise de perfil e tendências demográficas e socioeconômicas da população do Arco, e de movimentos pendulares intra e interregionais;
- Análise do perfil e distribuição de atividades econômicas e do mercado de trabalho, bem como dos pólos e setores econômicos estratégicos do Arco;
- Análise do histórico evolutivo de adensamento, de tendências imobiliárias e do consumo de outorga onerosa do direito de construir na região.

Meios de Interação Social e Institucional

EMBASAMENTO LEGAL

A Constituição federal de 1988 marcou um novo momento na vida política brasileira, pois diversos mecanismos foram criados que permitiram a consolidação e intensificação da participação da sociedade civil brasileira na gestão pública. A partir da nova carta magna, surgiu uma democracia representativa e participativa, na qual os processos de controle e monitoramento social apareceram como formas de intervenção da sociedade civil nas Políticas Públicas propostas pelos entes federados.

A participação da sociedade organizada na elaboração, implantação e avaliação de Políticas Públicas passou a constituir uma temática permanente, seja na comunidade acadêmica, na sociedade civil organizada ou entre os próprios gestores públicos. As formas dessa participação são tratadas mais adiante. A partir desse marco, as políticas públicas não podem mais omitir ações de controle social. Ainda no bojo da nova constituição, outro assunto de grande interesse do saneamento ambiental foi abordado. Uma emenda popular sobre a reforma urbana foi considerada e resultou em dois artigos: 182 e 183. O primeiro aborda a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes. No seu primeiro artigo, estabelece que o Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes, sendo o instrumento básico de política de desenvolvimento e de expansão urbana. Além disso, vários outros procedimentos foram estabelecidos, sempre com o objetivo de garantir o direito à cidade para todos os seus moradores.

O artigo 183 já tratada especificamente da questão de usucapião, mostrando mais uma vez o caráter social da cidade.

A regulamentação do artigo 182 da constituição ocorreu com a Lei Federal No. 10.257 de 10/07/2001, conhecida como o Estatuto das Cidades. Regulamentou vários instrumentos de gestão urbana como os relacionados ao solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova o seu adequado aproveitamento, sob pena parcelamento ou edificação obrigatória, o imposto sobre a propriedade predial e territorial urbano progressivo no tempo ou mesmo a desapropriação.

O Estatuto das Cidades é de particular interesse, porque estabelece como seria a ocupação urbana no município, incluída a expansão da área urbana, definida pelo Plano Diretor e pelo respectivo Zoneamento. O Zoneamento Urbano tem como função garantir a organização territorial, coordenado a localização de diversas atividades urbanas, buscando reduzir impactos e otimizar as relações de vizinhança do ponto de vista econômico e social. São definidas áreas homogêneas de ocupação do solo, como residencial, industrial, de especial interesse social etc. Assim, ambos os instrumentos além de garantir o direito à cidade, são básicos para o planejamento e a implantação da infraestrutura em saneamento. Além disso, ao combater os vazios urbanos, reduzem os custos de execução da mesma.

BASE CONCEITUAL

Os conceitos de controle e monitoramento social durante a elaboração do PROJETO aqui são abordados de forma aplicada, sem procurar tratá-los de forma conceitual mais aprofundada, conforme o embasamento próprio das Ciências Sociais. O objetivo é defini-los e aplicá-los dentro da realidade da participação social relacionada ao setor de saneamento básico.

No mesmo sentido, Santos Jr. define monitoramento social de Políticas Públicas como “um conjunto de práticas que visa ao acompanhamento e ao controle sistemático de uma determinada intervenção do Poder Público com o objetivo expresso de: (i) garantir políticas de enfretamento das desigualdades; (ii) ampliar espaços de planejamento participativo e (iii) verificar ou mesmo estabelecer a correlação entre planejamento e execução”. Já Télia Negrão (2003) reforça que a concepção de monitoramento social de Políticas Públicas não diverge da de controle social, mas a amplia, na medida em que o monitoramento não significa somente fiscalização ou reivindicação. O monitoramento social é um processo que inclui a “formação e capacitação de quem monitora por meio de um processo de socialização de informações e do debate de ideias sobre temas de interesse”. Daí a importância de distinguir os termos, bem como mostrar que na primeira rodada de elaboração do PROJETO, é de suma importância também procurar apresentar os conceitos e as práticas do setor. É assim que se formam os atores sociais capacitados a contribuir para o avanço do setor.

De qualquer forma, seja a denominação controle ou monitoramento social, sendo esta última mais ampla como explicado, o importante é que aconteça uma crescente atividade de acompanhamento, mobilização e de participação da população, pois é essa em última instância que sofrerá as consequências da política pública e do projeto. É do interesse do cidadão conhecer e intervir no processo de tomada de decisão, pois isso afeta diretamente a sua qualidade de vida.

Diversos foram os mecanismos criados a partir da promulgação da Constituição Federal vigente que permitem a participação social, como: plebiscito, referendo popular, iniciativa popular legislativa, audiência pública, tribuna popular, orçamento participativo e conselhos (municipais, estaduais e federais) gestores de Políticas Públicas. Desses mecanismos, interessam particularmente para as atividades de controle social a audiência pública e suas formas correlatas de participação como seminários e oficinas durante a elaboração do PROJETO; após sua aprovação e para acompanhamento das suas proposições, o conselho de gestão constitui uma alternativa interessante, podendo inclusive ter sua atuação influenciando ao menos em parte do orçamento.

O orçamento participativo nas cidades é um instrumento democrático previsto no Estatuto das Cidades que permite aos cidadãos participar das decisões orçamentárias de municípios, ou seja, por meio de assembleias abertas e periódicas. Nessas, a sociedade civil, em negociação direta com o governo, decide o alocamento de parte dos recursos municipais, o que potencialmente também contribuiria para aperfeiçoar os investimentos previstos no PROJETO.

A audiência pública, por sua vez, corresponde a uma instância no processo de tomada de decisão administrativa ou legislativa, por meio da qual a autoridade competente abre espaço para que todas as pessoas que possam sofrer os reflexos dessa decisão tenham oportunidade de se manifestar antes do desfecho do processo. Nesse mesmo espírito, a oficina seria definida como etapa de apresentação e conhecimento para os protagonistas de interesse, processo que culminaria com a própria audiência pública.

Como consequência do avanço do processo de conhecimento específico do

projeto e do estabelecimento de fóruns como a audiência pública, o município passaria a ter o controle social mais bem estabelecido, pois o processo como um todo seria já conhecido.

O Conselho Gestor é um espaço público composto por membros oriundos da sociedade civil e do Estado, no geral de maneira paritária, que possui a função de controlar e deliberar sobre determinadas Políticas Públicas, no caso as relacionadas ao saneamento básico. Assim, após a primeira rodada de planos municipais, o controle social seria cada vez mais bem estabelecido, contribuindo para o avanço do setor de saneamento ambiental. Sempre é importante lembrar que os grandes objetivos do setor situam-se num melhor cenário de saúde pública e redução de impactos ambientais.

METODOLOGIA

A sequência proposta é avançar por aproximação ou “passo a passo”, tendo em vista que a prática de participação social ainda é pouco estabelecida. A sequência prevista é a seguinte:

- A. Oficina de Leitura Comunitária: efetuada logo após a elaboração do diagnóstico pela equipe técnica sobre as atuais condições da área em foco.
- B. Oficina de Visão do Futuro: efetuada quando forem feitas as proposições de alternativas.
- C. Audiência Pública: assim que for elaborada a versão preliminar do projeto, a mesma é apresentada para o mecanismo de controle social estabelecido por município. Os munícipes, os protagonistas e outros atores se manifestam sobre as proposições, pois afetam sua vida na cidade.

A ocorrência de cada uma dessas atividades sociais será precedida por ampla comunicação à sociedade e às autoridades municipais.

A. OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA

A finalidade básica é apresentar para a população o diagnóstico efetuado pela equipe técnica, porém precedido pela colocação do que é o PROJETO. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação do quadro legal, mostrando o conteúdo a ser seguido em todo o trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes sejam cidadãos, organizações da sociedade, entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços de saneamento.
3. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa dinâmica, a própria população faz a leitura de como percebe a área objeto de intervenção. É aberta a possibilidade de participação em mais de um grupo em função do interesse.
4. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação das proposições.
5. Apresentação da Leitura Técnica efetuada pela equipe técnica responsável para os participantes.
6. Consolidação do diagnóstico a partir do cruzamento de informações técnicas e da população. Esse passo é especialmente importante, porque desse dependem as proposições de alternativas que levem à universalização da prestação dos serviços de saneamento.

B. OFICINA DE VISÃO DO FUTURO

Tem por objetivo, a partir da leitura técnica e comunitária efetuada na oficina anterior, apresentar à população as proposições. É fundamental que o diagnóstico elaborado e apresentado à população na oficina anterior esteja consolidado para que as proposições sejam bem embasados tanto pelo lado técnico como pelo social, os usuários dos serviços de saneamento. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa do trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços urbanos.
3. Apresentação das propostas elaboradas pela equipe técnica, nas quais foram consideradas as colocações consolidadas e sistematizadas da oficina anterior. Indispensável que a população já tenha uma ideia dos investimentos necessários e do seu montante.
4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto à prestação dos serviços de saneamento.
5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas.
6. Consolidação da visão do futuro a partir do cruzamento de informações técnicas e da população.

C. AUDIÊNCIA PÚBLICA

A dinâmica da audiência, mais ampla e representativa que as oficinas, é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação, mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa final do trabalho. Inclui-se mostrar como aconteceu todo o processo de controle social e sua importância na elaboração do PROJETO, dadas as contribuições dos usuários dos serviços.
2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços.
3. Apresentação do PROJETO elaborada pela equipe técnica por componente, objetivando a universalização da prestação dos serviços, considerando todas as atividades sociais como oficinas ocorridas nas etapas anteriores. O escopo a apresentar compreende melhorias de gestão, a proposição de alternativas, os custos de execução, manutenção e operação das unidades previstas, sustentabilidade econômica, plano de contingência e emergência, indicadores e fontes de financiamento.
4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse para conhecer e analisar mais em detalhe as proposições, bem como sugerir eventualmente alterações. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto ao projeto.
5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas.
6. Consolidação do PROJETO a partir do cruzamento de informações técnicas e da população.

Em grosso modo, é essa a metodologia a empregar que será adaptada e detalhada por município em função das suas tipicidades.

INTERLOCUTORES:	<i>Descrever quais interlocutores, sua influência, sua relação e sua dependência com as intervenções.</i>
HABITAÇÃO	<p>SEHAB –Secretaria Municipal de Habitação.</p> <p>CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano. Programa de Atuação em Cortiços- PAC, que permite construir e reciclar prédios nas áreas centrais para moradores de cortiços.</p> <p>PROCENTRO - O Programa de Reabilitação da Área Central da Cidade – missão: de promover o desenvolvimento social e econômico da região, dinamizando e criando condições de atração e suporte de atividades compatíveis com o centro metropolitano, promovendo a reabilitação urbanística e ambiental da área, com inclusão social.</p> <p>O Programa foi planejado em parceria com a sociedade civil, para agregar ações de naturezas diversas.</p> <p>Projeto URBEM – Casa Paulista – Prefeitura Municipal de SP e Governo Estadual – revitalizar e repovoar o centro da cidade e centro expandido, e sobretudo, zonas de interesse social. Uso misto – comércio, serviços, áreas verdes e residências. Residências mistas: os apartamentos serão distribuídos para famílias com diferentes faixas de renda (desde 755 a 11mil mensais), para dar diversidade ao centro.</p> <p>CMH – Conselho Municipal de Habitação - caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo. Órgão da política habitacional da Cidade, é norteado pela idéia de paridade em relação à representação do poder público, movimentos populares por moradia e sociedade civil, assegurando espaço a todos os segmentos. Participam do Conselho sindicatos, empresários, educadores, líderes de movimentos sociais e gestores públicos. Conselheiros irão influir nas ações da Secretaria Municipal de Habitação sobre diretrizes da administração. Poderão decidir, por exemplo, a destinação de recursos para construções de mutirões, conjuntos habitacionais, regularizações fundiárias e programa de urbanização de favelas entre outros.</p>
MEIO AMBIENTE	<p>MMA – Ministério do Meio Ambiente – IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - missão: promover a adoção de princípios e estratégias para o conhecimento, a proteção e a recuperação do meio ambiente, o uso sustentável dos recursos naturais, a valorização dos serviços ambientais e a inserção do desenvolvimento sustentável na formulação e na implementação de políticas públicas, de forma transversal e compartilhada, participativa e democrática, em todos os níveis e instâncias de governo e sociedade.</p> <p>SMA – Secretaria do Meio Ambiente do Estado de SP - promover a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental, coordenando e integrando atividades ligadas à defesa do meio ambiente - SIGAM – Sistema Integrado de Gestão Ambiental – (setores técnico e administrativo): registrar, controlar e fornecer informações (operacionais e gerenciais) sobre processos e documentos relacionados às atividades da SMA e seus órgãos vinculados. Agendas ambientais em diferentes áreas, como água, solo, resíduos sólidos, economia verde e planejamento ambiental, biodiversidade e unidades de conservação, fiscalização ambiental, cuidado animal, ar, licença ambiental.</p> <p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área</p>

	<p>envoltória destes bens, etc.</p> <p>Cades-sp - Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - questões referentes à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente natural, construído e do trabalho, em todo o território do Município de São Paulo.</p> <p>CETESB – Companhia Ambiental do Estado de SP - Avaliação da qualidade ambiental, licenciamento e controle de fontes de poluição e de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos naturais. Licenciamento de empreendimentos com avaliação de impacto ambiental. Gestão administrativa e financeira. Gestão do Fundo do Estado para Prevenção e Remediação de Áreas Contaminadas - FEPRAC. Gestão do Fundo Estadual de Prevenção e Controle da Poluição - FECOP.</p>
<p>MOBILIDADE</p>	<p>ANTT – AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTES – TAV e Transportes Ferroviários, rodoviários...</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. coordenar e implantar os projetos e atividades para aprimoramento, organização e inovação da gestão institucional da ANTT; 2. acompanhar a execução das estratégias organizacionais, propondo correções de rumo, se necessário; 3. acompanhar e monitorar a execução dos Programas Estruturantes e dos Componentes de Projeto; 4. consolidar e sistematizar dados para a mensuração dos indicadores de desempenho; 5. elaborar os relatórios trimestrais de desempenho; e 6. preparar e apoiar as reuniões previstas no art. 5º. <p>O desenvolvimento dessas atividades impõe uma ação conjunta entre o NGC e diversas áreas da ANTT. Por isso, é prevista, na mesma deliberação, a possibilidade de solicitar a participação de servidores das diversas Superintendências de Processos Organizacionais, sendo considerado serviço relevante para a Agência.</p> <p>DNIT - O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - A autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União. Ou seja, o órgão é gestor e executor, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.</p> <p>SMPED – Secretaria Municipal da Pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.</p> <p>SP obras – infraestrutura</p> <p>CET – Companhia de Engenharia e Trafego.</p> <p><u>Governo do Estado de SP</u></p> <p>Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos [STM]</p> <p>CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - se apresenta como a melhor alternativa para atenuar o problema da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. Obras de infraestrutura: modernização dos sistemas de sinalização,</p>

	<p>telecomunicações, energia, rede aérea e via permanente, além das estações mais antigas e da frota de trens.</p> <p>EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - gerenciamento de sistemas de baixa e média capacidades, planejando e fiscalizando o transporte intermunicipal nas regiões metropolitanas do Estado São Paulo.</p> <p>METRO - O Metrô será responsável pela operação e expansão do transporte metroviário, sistema de alta capacidade e articulador do transporte público na Região Metropolitana de São Paulo.</p>
<p>PATRIMÔNIO</p>	<p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área envoltória destes bens, etc.</p> <p>CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH), uma das Unidades da Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, apoios técnico e administrativo.</p> <p>IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - fiscalização, proteção, identificação, restauração, preservação e revitalização dos monumentos, sítios e bens móveis do país.</p>
<p>PLANEJAMENTO</p>	<p>EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A –</p> <p>SGM - Secretaria de Governo – Gabinete</p> <p>A Secretaria do Governo Municipal (SGM) é órgão do Gabinete do Prefeito.</p> <p>I – assistir e assessorar direta e imediatamente ao Prefeito no desempenho de suas atribuições, em especial nos assuntos relacionados com a coordenação e integração das ações do Governo;</p> <p>II – preparar a expedição dos atos normativos e decisórios de competência do Prefeito, promovendo a respectiva publicação e preservação.</p> <p>SIURB - Secretaria de Infra-Estrutura Urbana e Obras.</p> <p>Comissão de Financiamentos Externos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - aprovações pelos BID e COFIE X</p> <p>SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.</p> <p>CTLU – Câmara Técnica de Legislação Urbanística - emitir parecer técnico sobre propostas de alteração da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, quando solicitado pelo Presidente do Conselho Municipal de Política Urbana. Emitir parecer técnico sobre propostas de alteração do Plano Diretor, projeto de lei de interesse urbanístico e ambiental e ainda aprovar as propostas de participação dos interessados nas Operações Urbanas Consorciadas.</p> <p>Apoiar tecnicamente o Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU), no que se refere às questões urbanísticas e ambientais.</p> <p>A CTLU encaminha propostas para manifestação do CMPU, elabora proposta de seu regimento interno e exerce as atribuições conferidas pela legislação municipal à extinta Comissão Normativa de Legislação Urbanística (CNLU), anteriormente à vigência da Lei nº 13.430/02.</p> <p>CPPU - Comissão Municipal de Política Urbana – compete a CPPU, as</p>

	<p>diretrizes relativas à política municipal de proteção e promoção da boa qualidade da paisagem urbana; propor e expedir atos normativos administrativos sobre a ordenação de anúncios, paisagem e meio ambiente; elaborar e apreciar projetos de normas modificativas ou inovadoras dessa legislação; elaborar, apreciar e expedir atos normativos para fiel execução da legislação vigente, apreciando e decidindo a matéria pertinente; enquadrar e estabelecer parâmetros para novas tecnologias e meios de veiculação de anúncios, bem como projetos diferenciados não previstos na legislação.</p> <p>CMPU - O Conselho Municipal de Política Urbana - constituído pela lei Nº 13.430, de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo, foi criado com a intenção de institucionalizar a participação da população nas decisões tomadas pelo poder público, referentes às políticas de desenvolvimento urbano, consolidando o conceito de gestão democrática no município.</p> <p>Entre suas principais atribuições, podemos destacar o debate da política urbana do município, a análise de questões relativas ao PDE e os Planos Regionais Estratégicos das subprefeituras, a discussão, proposição de diretrizes e acompanhamento da aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), além de articular a ação de conselhos municipais vinculados à política urbana e ambiental, visando a integração e compatibilização das políticas de transporte, habitação, meio ambiente, paisagem urbana, proteção ao patrimônio histórico e cultural e uso do solo, para promoção e ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e do bem-estar dos municípios.</p> <p>Plano SP2040 – “A Cidade que queremos” -</p> <p>PMAPSP - O Plano Diretor de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Município de São Paulo</p> <p>SEMPLA – Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão – missão:</p> <p>Gestão Urbana SP – contato SMDU – Instrumentos de Planejamento Urbano como o Plano Diretor Estratégico, os planos regionais e de bairro, a lei de parcelamento, Uso e ocupação do solo e o código de obras. – orientação de distribuição dos locais de moradia e das atividades econômicas nos bairros, (comércio, indústria e serviços), obras para evitar enchentes, implantações de parques e recuperação de áreas verdes, implantação de corredores de ônibus. Com a participação ativa da população.</p> <p>EMURB - Empresa Municipal de Urbanização</p>
<p>OUTROS</p>	<p>SPP - Companhia São Paulo de Parcerias S/A - principal objetivo a estruturação e a articulação dos Fundos Garantidores das PPPs, assim como servir de braço operacional do Comitê Gestor das PPPs, órgão encarregado de definir as prioridades e o escopo das PPPs municipais.</p> <p>da análise e avaliação dos Pedidos de Manifestação de Interesse (PMI)</p> <p>INVESTE SÃO PAULO - Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade - Facilitação de negócios: Apoio aos potenciais investidores em sua interlocução com órgãos públicos, com o objetivo de facilitar e agilizar o processo de tomada de decisão e de implantação de novos empreendimentos.</p> <p>O Conselho Paulista de Competitividade é um órgão colegiado criado pelo</p>

Governo do Estado de São Paulo para unir-se à iniciativa privada na busca de políticas públicas que incentivem a competitividade da economia e a atração de novos investimentos para o Estado.

São Paulo Turismo S/A - Possui capital aberto e tem como sócia majoritária a Prefeitura de São Paulo. Entre suas atividades estão a administração do Parque do Anhembi e do Autódromo de Interlagos e a estruturação de mecanismos que reafirmem o município como pólo de turismo de negócios, entretenimento e lazer.

CMDHC - Comissão Municipal de Direitos Humanos e Cidadania - missão: "Defender, proteger e promover os Direitos Humanos, bem como fomentar a inserção dos Direitos Humanos nas políticas públicas municipais". Para tanto apresenta como principais formas de atuação o serviço chamado Balcão de Atendimento e o Desenvolvimento de Projetos.

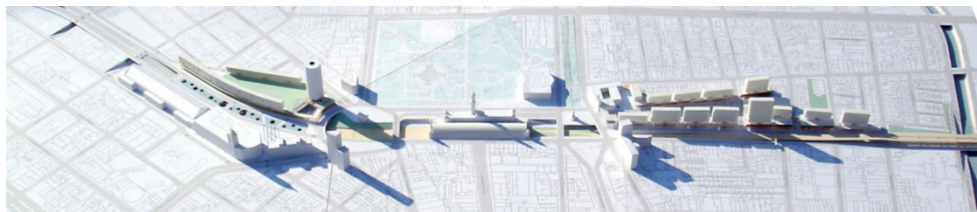
Ouvidoria Geral da Cidade de São Paulo – missão: aprimorar a qualidade dos serviços prestados à população e promover a interlocução entre o município e as instituições públicas.

SMADS - Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social.

PROJETO 2:
Imediações do
Parque e Estação da
Luz: Reordenação
urbana do eixo
ferroviário

Modelo Urbanístico





Projeto 2: Imedições do Parque e Estação da Luz: Reordenação urbana do eixo ferroviário –
Arquitetos Fábio M. de Bem e Mário M. de Bem.

Para o entorno da Estação da Luz, espaço emblemático da cidade, apresenta-se um projeto físico de desenho urbano. Realizado em 2006, esse projeto precisa ser adaptado a novas realidades que emergem posteriormente como um novo conjunto residencial atrás da Igreja de São Cristóvão.

O bairro da Luz possui uma característica urbana excepcional: É o cruzamento central dos principais eixos da cidade, o da ferrovia e o da via semi-expressa parte do corredor viário Norte-Sul da cidade. Explorar o potencial de centralidade da área tendo em vista esta acessibilidade privilegiada com abundância de transportes coletivos de massa, um comércio bem consolidado e equipamentos culturais, estimulando a ocupação habitacional e a inclusão social.

Reorganizar a área no entorno da estação intermodal da Luz, reintegrando e valorizando o conjunto do patrimônio histórico e espaços públicos. O espaço é hierarquizado a partir das redes e seus fluxos, definindo-se as relações entre os espaços a partir dos públicos (ruas, calçadas e praças) para os privados; considerando-se portanto a cidade a partir do espaço público valoriza-se o indivíduo (pedestre) nesses espaços comunitários. Habitação como força motora, impulsionada pela captação de recursos público-privado, guarnecido por multifuncionalidade, mistura de usos, mistura de classes e boa infra-estrutura.

A proposta procura abordar o confronto entre os sistemas de transporte de grande alcance, ferrovia e vias semi-expressas, e o sistema local de circulação. Reconfigura-se essas grandes infra-estruturas de transportes e também o sistema de circulação local no sentido de potencializar estes espaços em seus atributos de centralidade, através da requalificação das áreas públicas existentes e também com a construção de novos espaços coletivos e de convívio. No sentido norte-sul, túneis rebaixariam os fluxos de passagem pelo Anhangabaú; no sentido leste-oeste, um sistema viário acompanharia o eixo ferroviário rebaixado, mas aqui aéreo na transposição do Rio Tamanduateí. Para descer do nível da Estação da Luz para passar sob o Rio Tamanduateí o teto do túnel do trem seria o fundo do rio o que obrigaria a se desviar o rio para executar a obra. Portanto, aéreo como o Metrô sobre o Parque D. Pedro II, o trem segue aéreo e submerge no Pátio do Pari passando em sub-solo sob a linha do Metrô no Braz. O sistema viário da nova leste-oeste também constitui uma nova frente urbana para estes descontínuos tecidos ao longo da ferrovia, equacionando-se aos sistemas do trânsito local, arrematando as suas ligações. O sistema é criado para possibilitar contornos, giros, possibilidades de retornos, fluidez dos fluxos, continuidade das redes, permeabilidade e valorização do pedestre.

A área foco se desenvolve simetricamente ao longo do eixo ferroviário no entorno da Estação e Parque da Luz, no grande pátio ferroviário contíguo à Estação Júlio

Prestes, e nos terrenos vizinhos da Igreja São Cristóvão.

Do lado norte da ferrovia, em cota predominante 735,00 m, o tecido urbano do Bom Retiro é limitado pela fronteira que faz com a ferrovia, em nível mais alto contido por um extenso muro de arrimo com 7.5m de altura. Do lado sul, a região dos Campos Elíseos, em cota predominante 741,80 m, esse tecido regular da cidade é limitado pelos fundos com a ferrovia. A ligação da Rua Silva Pinto com a Alameda Nothmann (passando sob o trem) e a ligação da Rua José Paulino com o Viaduto Gal. Couto Magalhães (sobre o trem) são as únicas conexões entre essas regiões.

De um lado o projeto localiza-se na intersecção dessas regiões, o grande vazio do pátio da Estação Júlio Prestes. Desconsiderando-se as áreas restantes usadas para uso público de praças, ruas e calçadas, a área do terreno gerado pela configuração das vias locais propostas é entorno de 23.855,00 m². Foi realizado na intenção de relacionar um lado com o outro com novos eixos tanto viários como para pedestres, criando também uma nova frente urbana para essas áreas voltadas para a estrada de ferro. Configura-se a partir desses sistemas de circulação uma relação volumétrica das novas construções referenciadas com as construções do entorno, bairros e prédios históricos, em alinhamentos com as ruas de seu perímetro.

As novas avenidas semi-expressas Leste-Oeste e a Ferrovia atravessam longitudinalmente pelo subsolo todo o terreno para cruzar a Av. Tiradentes e os terrenos vizinhos à Igreja São Cristóvão. Configura-se então, uma nova transposição leste-oeste da cidade, que reafirma e amplia a centralidade existente na Luz. No espaço do pátio ferroviário da Estação Júlio Prestes, após o rebaixamento das vias semi-expressas, esse eixo viário tendo sua seqüência como via local, margeia o térreo no nível mais alto da nova arquitetura proposta, dando acesso aos estacionamentos subterrâneos. Esta via, como via local ocupa e movimentam a nova praça dos fundos da Estação Júlio Prestes, onde se posicionam também acessos para as garagens subterrâneas. No Bom Retiro, a proposta de extensão da Rua Anhaia margeia o térreo baixo da nova arquitetura, conecta o tecido urbano que ladeava o muro da ferrovia e conclui seu percurso com a duplicação do trecho inicial da Rua José Paulino. Uma rotatória proposta congrega todas as ruas que chegam ao Viaduto Gal. Couto Magalhães, estrutura metálica original do conjunto da Estação da Luz, a restaurar e evidenciar sua presença.

A linha ferroviária na direção leste se desenvolve em nível a partir da Estação da Luz; a via semi-expressa aloja-se lateralmente à Estação da Luz na mesma direção, para a várzea do Rio Tamandateí. O terreno em declive de 15 metros da Avenida Tiradentes até a Avenida do Estado (Rio Tamandateí) vai expondo o leito ferroviário e lhe conferindo altura suficiente para cruzar o rio elevado sobre a Avenida do Estado. As vias semi-expressas e suas paralelas locais cruzam o rio; a Avenida do Estado passa por baixo destas novas vias seguindo o seu desenho atual. Alças de acessos são criadas conectando-se a Avenida do Estado à nova via que acompanha a linha ferroviária.

No pátio da Estação Júlio Prestes, o conjunto arquitetônico é composto por uma base de galeria com lojas comerciais e equipamentos de cultura e lazer, arrematado por um teto jardim onde se dispõem duas longas lâminas de habitação e uma torre de hotel. Sua estrutura interna de circulação e disposição dos

programas que o compõe se propõe como uma continuidade da cidade, a partir da articulação das várias escalas de acessibilidade, destacando-se a do pedestre nestas áreas centrais. As passagens de pedestres conectam por escadas, rampas, escadas rolantes e elevador o desnível existente entre os dois lados do eixo do trem, Campos Elíseos e Bom Retiro. Esses eixos de travessias de pedestres se definem por passagens existentes entre os edifícios históricos Estação Júlio Prestes, Sala São Paulo e Estação Pinacoteca de um lado e com ruas, veículos e também eixos de circulação de pedestres reorganizados do lado do Bom Retiro.

O interior abriga ambientes para praças de alimentação, um setor de cinemas, salão de exposições e as portarias dos edifícios voltados para as novas ruas que configuram a forma do lote e da galeria. Um grande eixo longitudinal reafirma as conexões com as áreas públicas de seus extremos. Junto à rotatória, articulação mais central, um centro de lazer com o hotel; no outro extremo, uma praça arremata a confluência de ruas para este lugar.

Na cobertura da galeria, áreas de lazer, gramados e vegetação arbustiva, ambientam as lâminas residenciais e o hotel. Clarabóias nessa cobertura promovem maior ventilação e iluminação natural para a galeria.

O subsolo é cortado pela ferrovia e as vias leste-oeste coexistindo diferentes funções, aparentes em seu interior. De um lado o existente duplo subsolo de estacionamentos da Sala São Paulo é interligado com o outro lado do novo subsolo, também com dois pavimentos, criado para atender o novo edifício multifuncional. Entre as vias locais na superfície, localiza-se um alongado espelho d'água perfurado por aberturas circulares que iluminam e ventilam esse grande subsolo. Duas rampas de acesso de veículos também aí se situam.

As lâminas residenciais em diferentes tipologias, entre elas kitinete, 1 dormitório, 2 dormitórios duplex e 3 dormitórios duplex, possuem a mesma medida no sentido transversal; no sentido longitudinal ao edifício se dão as diferenças, conferindo variações no ritmo das longas fachadas onde se superpõe também uma outra variante resultante de vazios originados pelas subtrações de módulos de apartamentos, a serem usados como espaços coletivos do condomínio.

A torre cilíndrica do hotel assinala com sua localização o eixo da Avenida Duque de Caxias, assim como a torre da Estação Júlio Prestes. No térreo o hall de entrada liga-se tanto com a rua externa como com a galeria interna, aqui centro de lazer e cultura.

Para o lado da Igreja de São Cristóvão interligam-se uma garagem, metrô, trem e um acesso subterrâneo à Estação da Luz por um espaço multi-funcional. Este espaço, em nível com a ferrovia da qual é separado por painel transparente é guarnecido por duas salas de cinema (podendo também ser usadas como auditório), banheiro público e lojas comerciais. Ornamentado com um pequeno jardim e iluminado por grandes aberturas zenitais, este espaço também abrigaria eventos.

Melhoria geral do sistema viário local com a criação de novas ruas e conexões entre espaços desconectados. Na mesma orientação do eixo ferroviário, a Rua Dr. Cláudio de Souza prolongada cruza as ruas São Lázaro e Djalma Dutra e segue pelo meio da quadra aberta através de rua de pedestre, direcionando o fluxo para

a grande praça de palmeiras imperiais. Noutro sentido, uma nova rua perpendicular ao sistema viário ao longo do eixo ferroviário cruza a Rua Vinte e Cinco de Janeiro e conecta-se a Rua São Caetano. Também as ruas Djalma Dutra e São Lázaro são prolongadas até a nova via local lindeira ao trem; a Rua Possuidônio Ignácio, prolonga-se também nesse sentido por uma passagem de pedestre.

As quadras se organizam a partir da cidade existente em suas possibilidades de transformação. Relações de arquitetura e cidade tradicional: plano e volumetria, vazio conformado pelo construído. Ruas delimitam quadras que delimitam a volumetria geral da arquitetura, e também suas especificidades de locação. Espaços vazios, públicos e privados, definidos pela volumetria de quadras que se organizam tanto em função dos vazios públicos exteriores, quanto dos vazios privados interiores. Esses vazios, públicos e privados se repetem, em várias proporções, ao longo do projeto. Nas praças e espaços públicos, a repetição de alguns elementos como piso seco e contínuo, pequenos jardins e espelhos d'água, grandes palmeiras imperiais, garantem um sentido de unidade e continuidade. Os pátios, espaços mais interiorizados, são bastante diversificados, podendo ser arborizados ou não, com piso seco ou forração, abertos ou fechados ao público.

A Igreja São Cristóvão constituía uma simetria perfeita com suas alas laterais que abrigavam instituições de ensino. Sua lateral direita foi demolida para abertura da Rua 25 de Janeiro. O "Pórtico de Acesso" proposto sobre a Rua Vinte e Cinco de Janeiro se acopla à Igreja de São Cristóvão sobre as marcas da amputação ocorrida na intenção de restituir o sentido da fachada do conjunto pré-existente, com a igreja reconduzida a sua posição de eixo de simetria; ao mesmo tempo, a reconstituição desse primeiro plano requalifica o restante do espaço aberto para trás desse conjunto que o encerrava. Ao "Pórtico de Acesso" se agrega uma caixa de vidro suspensa pouco mais de 2 metros do chão protegendo um acesso para o subsolo já descrito anteriormente. Acima desse espaço, na nova ilha central da Avenida Tiradentes, se reposiciona o Monumento a Ramos de Azevedo, antigamente localizado na frente da hoje Pinacoteca do Estado e hoje desterrado na Cidade Universitária. O Monumento ocupa uma posição central, se colocando como ponto focal para várias perspectivas.

Modelagem Jurídica e Contratual

Áreas passíveis de serem concessionadas

O projeto 2 tem grandes áreas passíveis de serem concessionadas, incluindo:

- No pátio da Estação Júlio Prestes, propomos a concessão do conjunto arquitetônico para uma base de galeria com lojas comerciais e equipamentos de cultura e lazer, arrematado por um teto jardim onde se dispõem duas longas lâminas de habitação e uma torre de hotel. As passagens de pedestres conectariam por escadas, rampas, escadas rolantes e elevador o desnível existente entre os dois lados do eixo do trem, Campos Elíseos e Bom Retiro. Esses eixos de travessias de pedestres se definem por passagens existentes entre os edifícios históricos Estação Júlio Prestes, Sala São Paulo e Estação Pinacoteca de um lado e com ruas, veículos e também eixos de circulação de pedestres reorganizados do lado do Bom Retiro. O interior abrigaria ambientes para praças de alimentação, um setor de cinemas, salão de exposições e as portarias dos edifícios voltados para as novas ruas que configuram a forma do lote e da galeria. Junto à rotatória, articulação mais central, um centro de

lazer com o hotel; no outro extremo, uma praça arremata a confluência de ruas para este lugar.

- O Pátio do Pari é uma área localizada no arremate da rua Oriente e atualmente utilizada de maneira irregular pelo que se convencionou denominar "Feirinha da Madrugada". Consiste em uma área de grande interesse comercial por estar no coração do pólo comercial e de moda do Brás e atualmente atrai grande volume de turismo de compras. Desde a administração anterior, esta área está em estudo para abrigar o "Circuito das Compras", com maior exploração comercial e instalação de equipamentos urbanos adicionais, incluindo hospitalidade e estacionamentos. Esta área e suas imediações (através da desapropriação de imóveis adjacentes subutilizados) pode resolver o enterramento da ferrovia em uma extensão de 200m com pistas viárias; uma via perimetral pode ser projetada em todo entorno para direcionar as construções lindas de frente ao parque e poderá abranger garagem, espaço de uso comercial, equipamentos para feiras e exposições e bacia de contenção para reservatório superficial de acumulação das águas do rio Tamanduateí. O conjunto desta área poderia ser eventualmente concedido à iniciativa privada para desenvolvimento dos empreendimentos citados;
- As áreas diretamente nas imediações do eixo ferroviário apresentam alto nível de deterioração, com uso incipiente de diversas áreas e concentração de moradias irregulares (cortiços). Com a reurbanização do eixo ferroviário, algumas dessas áreas de interesse/ localização estratégica poderiam ser desapropriadas e concedidas, para instalação e operação de equipamentos específicos de interesse público. De maneira geral, estes equipamentos deveriam apoiar a valorização imobiliária da região, como centros comerciais ou culturais/ de entretenimento.

Revisão no Macrozoneamento

Proposição das áreas de "transformação incentivada" e "transformação induzida"

As áreas de "transformação incentivada" contém as zonas de centralidade polar a¹¹ e b¹² (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

As áreas de "transformação induzida" distinguem-se das de "transformação incentivada" por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos maiores que 5, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

11 ZCLa: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

12 ZCLb: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;

Revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo:

Nas duas áreas de centralidade polar da legislação vigente inseridas no perímetro de "transformação incentivada" passa a ser estimulada a construção de edifícios multifuncionais, sendo que para as centralidades do tipo b é estabelecido um aumento de densidade, que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Proposição do instrumento "calçada compartilhada"

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de "transformação incentivada" todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da "calçada compartilhada" as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.

Revisão do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir:

O Instrumento "outorga onerosa do direito de construir", reformulado, passa a agregar uma nova atribuição além daquela referente à melhoria da distribuição dos benefícios e dos ônus do processo de urbanização. Ele passa a assumir um papel central no equacionamento de um uso do solo desejável para o município.

Dentro do perímetro das áreas de "transformação incentivada" o instrumento "outorga onerosa do direito de construir" deve garantir porcentagens de potenciais construtivos disponíveis em estoques para habitação de mercado popular. Assim, os potenciais construtivos disponibilizados em estoque pelo poder público devem receber uma classificação, como por exemplo: H1 (habitação de mercado popular); H2 (habitação de livre mercado); C (comércio); S (serviços). Ao poder público cabe a tarefa de estipular porcentagens do total de potencial construtivo disponível para cada tipo de uso. Como diretriz inicial, são definidos 50% desse total para habitação de mercado popular, sendo o restante dividido entre habitação, comércio e serviços de livre mercado.

Proposição dos CEPACs diferenciados

Seguindo a mesma dinâmica, as áreas de "transformação induzida" também devem possuir CEPACs diferenciados entre residenciais, comerciais e de serviços para que o alto custo dos dois últimos não contamine o investimento no primeiro (que deve ser estimulado).

Aplicação dos instrumentos de regularização fundiária

A proposta habitacional elaborada tem por princípio a aplicação dos instrumentos de regularização fundiária presentes no Estatuto da Cidade, a saber: Usucapião especial de imóvel urbano (individual e coletivo) a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia, a Concessão de Direito Real de Uso (CDRU) e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Conforme estabelecido no Estatuto, seu objetivo é "legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei, o que significa a integração dessas populações ao espaço urbano, aumentando sua qualidade de vida e resgatando sua cidadania".

Deste modo, após trabalho jurídico criteriosamente dirigido a cada ocupação inscrita no perímetro do projeto, devem ser definidos os instrumentos específicos de regularização fundiária para que os moradores de cada favela e de cada um dos inúmeros cortiços existentes permaneçam na área. As áreas reservadas às ZEIS no Plano Diretor Estratégico do município são mantidas com o mesmo uso na proposta desenvolvida.

Formulação de modelo de Operação Urbana Consorciada (OUC)

Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira

Estudos socio econômicos

A proposta elaborada para o "Arco Tietê" busca enfrentar padrões de desigualdade socioeconômicos consolidados na estrutura metropolitana. Os cinco projetos desenvolvidos pautam-se em diretrizes de uso e ocupação do solo que investem tanto na requalificação como na criação de polos de comércio, serviços e indústrias que distribuam a oferta de empregos de diferentes qualificações e salários de forma mais equitativa pelas regiões da metrópole.

Importante considerar que a dinâmica de articulação desses polos com as habitações objetiva viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos. Se a adoção do modelo de metrópole poli-nucleada consiste numa diretriz para essa viabilização, outra estratégia central refere-se à incorporação de tipologias de edifícios multifuncionais nos projetos.

Apesar da cidade de São Paulo apresentar bons exemplos de edifícios que concentram diferentes funções urbanas, vide clássicos da arquitetura multifuncional brasileira como o edifício Martinelli (durante muito tempo considerado o mais alto arranha-céu da América do Sul) e o edifício Anchieta, o Conjunto Nacional e o Copan, desde 1972 quando a Lei de Uso e Ocupação do Solo aparece como complemento ao Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI/1971) o zoneamento paulistano vem continuamente desencorajando a construção desta tipologia.

Nos projetos apresentadas para o Arco Tietê a proposta de uso e ocupação do solo estabelece duas grandes áreas de transformação, as áreas de "transformação incentivada" e as de "transformação induzidas", e para ambas são determinadas formas de incentivo à adoção da tipologia multifuncional.

As áreas de "transformação incentivada" são estabelecidas sempre nas zonas de centralidade polar a¹³ e b¹⁴ (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo. Nessas áreas, além da promoção das diferentes funções no mesmo edifício, é definido um aumento de densidade para as centralidade do tipo b, e que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

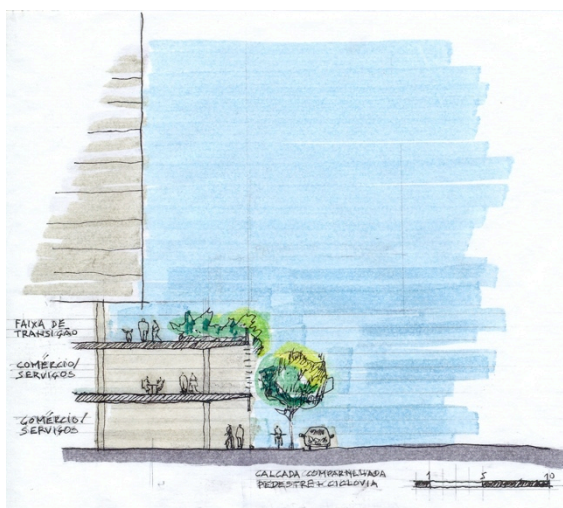
Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos também critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do

¹³ ZCLa: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

¹⁴ ZCLb: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;

pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de “transformação incentivada” todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da “calçada compartilhada” as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.



Afim de estimular a mudança de uso e ocupação do solo favorecendo a oferta de lotes nas áreas de “transformação incentivada” devem ser efetivamente aplicados instrumentos de combate à retenção especulativa presentes no Estatuto da Cidade. São eles:

- 1) Construção compulsória (Em lotes ou glebas não edificado com área superior a 250 m², onde o coeficiente de aproveitamento utilizado é igual a zero).
- 2) IPTU progressivo no tempo (em lotes urbanos subutilizados com área superior a 250 m² onde o coeficiente de aproveitamento não atinge o mínimo definido no Plano Diretor) .
- 3) Desapropriação com títulos da dívida pública (em edificação não utilizada ou subutilizada com área superior a 500 m², que tenha, no mínimo, 80% de sua área construída desocupada há mais de 5 anos).

As áreas de “transformação induzida” distinguem-se das de “transformação incentivada” por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos ainda maiores que os da centralidade polar b, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

O estudos socioeconômicos têm por finalidade:

- Fornecimento de insumos para definição das readequações urbanísticas desejadas e otimização dos diversos modais de transporte;
- Desenho de programas/ políticas/ intervenções e do modelo de gestão fundiária associados;
- Elaboração de índices/ indicadores (econômicos, de adensamento e de monitoramento imobiliário).

Para alcance destes fins, serão feitos preliminarmente uma série de estudos, incluindo:

- Análise de perfil e tendências demográficas e socioeconômicas da população do Arco, e de movimentos pendulares intra e interregionais;
- Análise do perfil e distribuição de atividades econômicas e do mercado de trabalho, bem como dos pólos e setores econômicos estratégicos do Arco;

Análise do histórico evolutivo de adensamento, de tendências imobiliárias e do consumo de outorga onerosa do direito de construir na região.

Meios de Interação Social e Institucional

EMBASAMENTO LEGAL

A Constituição federal de 1988 marcou um novo momento na vida política brasileira, pois diversos mecanismos foram criados que permitiram a consolidação e intensificação da participação da sociedade civil brasileira na gestão pública. A partir da nova carta magna, surgiu uma democracia representativa e participativa, na qual os processos de controle e monitoramento social apareceram como formas de intervenção da sociedade civil nas Políticas Públicas propostas pelos entes federados.

A participação da sociedade organizada na elaboração, implantação e avaliação de Políticas Públicas passou a constituir uma temática permanente, seja na comunidade acadêmica, na sociedade civil organizada ou entre os próprios gestores públicos. As formas dessa participação são tratadas mais adiante. A partir desse marco, as políticas públicas não podem mais omitir ações de controle social. Ainda no bojo da nova constituição, outro assunto de grande interesse do saneamento ambiental foi abordado. Uma emenda popular sobre a reforma urbana foi considerada e resultou em dois artigos: 182 e 183. O primeiro aborda a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes. No seu primeiro artigo, estabelece que o Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes, sendo o instrumento básico de política de desenvolvimento e da expansão urbana. Além disso, vários outros procedimentos foram estabelecidos, sempre com o objetivo de garantir o direito à cidade para todos os seus moradores.

O artigo 183 já tratada especificamente da questão de usucapião, mostrando mais uma vez o caráter social da cidade.

A regulamentação do artigo 182 da constituição ocorreu com a Lei Federal No. 10.257 de 10/07/2001, conhecida como o Estatuto das Cidades. Regulamentou vários instrumentos de gestão urbana como os relacionados ao solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova o seu adequado aproveitamento, sob pena parcelamento ou edificação obrigatória, o imposto sobre a propriedade predial e territorial urbano progressivo no tempo ou mesmo a desapropriação.

O Estatuto das Cidades é de particular interesse, porque estabelece como seria a

ocupação urbana no município, incluída a expansão da área urbana, definida pelo Plano Diretor e pelo respectivo Zoneamento. O Zoneamento Urbano tem como função garantir a organização territorial, coordenado a localização de diversas atividades urbanas, buscando reduzir impactos e otimizar as relações de vizinhança do ponto de vista econômico e social. São definidas áreas homogêneas de ocupação do solo, como residencial, industrial, de especial interesse social etc. Assim, ambos os instrumentos além de garantir o direito à cidade, são básicos para o planejamento e a implantação da infraestrutura em saneamento. Além disso, ao combater os vazios urbanos, reduzem os custos de execução da mesma.

BASE CONCEITUAL

Os conceitos de controle e monitoramento social durante a elaboração do PROJETO aqui são abordados de forma aplicada, sem procurar tratá-los de forma conceitual mais aprofundada, conforme o embasamento próprio das Ciências Sociais. O objetivo é defini-los e aplicá-los dentro da realidade da participação social relacionada ao setor de saneamento básico.

No mesmo sentido, Santos Jr. define monitoramento social de Políticas Públicas como “um conjunto de práticas que visa ao acompanhamento e ao controle sistemático de uma determinada intervenção do Poder Público com o objetivo expresso de: (i) garantir políticas de enfretamento das desigualdades; (ii) ampliar espaços de planejamento participativo e (iii) verificar ou mesmo estabelecer a correlação entre planejamento e execução”. Já Télia Negrão (2003) reforça que a concepção de monitoramento social de Políticas Públicas não diverge da de controle social, mas a amplia, na medida em que o monitoramento não significa somente fiscalização ou reivindicação. O monitoramento social é um processo que inclui a “formação e capacitação de quem monitora por meio de um processo de socialização de informações e do debate de ideias sobre temas de interesse”. Daí a importância de distinguir os termos, bem como mostrar que na primeira rodada de elaboração do PROJETO, é de suma importância também procurar apresentar os conceitos e as práticas do setor. É assim que se formam os atores sociais capacitados a contribuir para o avanço do setor.

De qualquer forma, seja a denominação controle ou monitoramento social, sendo esta última mais ampla como explicado, o importante é que aconteça uma crescente atividade de acompanhamento, mobilização e de participação da população, pois é essa em última instância que sofrerá as consequências da política pública e do projeto. É do interesse do cidadão conhecer e intervir no processo de tomada de decisão, pois isso afeta diretamente a sua qualidade de vida.

Diversos foram os mecanismos criados a partir da promulgação da Constituição Federal vigente que permitem a participação social, como: plebiscito, referendo popular, iniciativa popular legislativa, audiência pública, tribuna popular, orçamento participativo e conselhos (municipais, estaduais e federais) gestores de Políticas Públicas. Desses mecanismos, interessam particularmente para as atividades de controle social a audiência pública e suas formas correlatas de participação como seminários e oficinas durante a elaboração do PROJETO; após sua aprovação e para acompanhamento das suas proposições, o conselho de gestão constitui uma alternativa interessante, podendo inclusive ter sua atuação influenciando ao menos em parte do orçamento.

O orçamento participativo nas cidades é um instrumento democrático previsto no Estatuto das Cidades que permite aos cidadãos participar das decisões orçamentárias de municípios, ou seja, por meio de assembleias abertas e

periódicas. Nessas, a sociedade civil, em negociação direta com o governo, decide o alocamento de parte dos recursos municipais, o que potencialmente também contribuiria para aperfeiçoar os investimentos previstos no PROJETO.

A audiência pública, por sua vez, corresponde a uma instância no processo de tomada de decisão administrativa ou legislativa, por meio da qual a autoridade competente abre espaço para que todas as pessoas que possam sofrer os reflexos dessa decisão tenham oportunidade de se manifestar antes do desfecho do processo. Nesse mesmo espírito, a oficina seria definida como etapa de apresentação e conhecimento para os protagonistas de interesse, processo que culminaria com a própria audiência pública.

Como consequência do avanço do processo de conhecimento específico do projeto e do estabelecimento de fóruns como a audiência pública, o município passaria a ter o controle social mais bem estabelecido, pois o processo como um todo seria já conhecido.

O Conselho Gestor é um espaço público composto por membros oriundos da sociedade civil e do Estado, no geral de maneira paritária, que possui a função de controlar e deliberar sobre determinadas Políticas Públicas, no caso as relacionadas ao saneamento básico. Assim, após a primeira rodada de planos municipais, o controle social seria cada vez mais bem estabelecido, contribuindo para o avanço do setor de saneamento ambiental. Sempre é importante lembrar que os grandes objetivos do setor situam-se num melhor cenário de saúde pública e redução de impactos ambientais.

METODOLOGIA

A sequência proposta é avançar por aproximação ou “passo a passo”, tendo em vista que a prática de participação social ainda é pouco estabelecida. A sequência prevista é a seguinte:

- A. Oficina de Leitura Comunitária: efetuada logo após a elaboração do diagnóstico pela equipe técnica sobre as atuais condições da área em foco.
- B. Oficina de Visão do Futuro: efetuada quando forem feitas as proposições de alternativas.
- C. Audiência Pública: assim que for elaborada a versão preliminar do projeto, a mesma é apresentada para o mecanismo de controle social estabelecido por município. Os munícipes, os protagonistas e outros atores se manifestam sobre as proposições, pois afetam sua vida na cidade.

A ocorrência de cada uma dessas atividades sociais será precedida por ampla comunicação à sociedade e às autoridades municipais.

A. OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA

A finalidade básica é apresentar para a população o diagnóstico efetuado pela equipe técnica, porém precedido pela colocação do que é o PROJETO. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação do quadro legal, mostrando o conteúdo a ser seguido em todo o trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes sejam cidadãos, organizações da sociedade, entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços de saneamento.
3. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa

dinâmica, a própria população faz a leitura de como percebe a área objeto de intervenção. É aberta a possibilidade de participação em mais de um grupo em função do interesse.

4. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação das proposições.
5. Apresentação da Leitura Técnica efetuada pela equipe técnica responsável para os participantes.
6. Consolidação do diagnóstico a partir do cruzamento de informações técnicas e da população. Esse passo é especialmente importante, porque desse dependem as proposições de alternativas que levem à universalização da prestação dos serviços de saneamento.

B. OFICINA DE VISÃO DO FUTURO

Tem por objetivo, a partir da leitura técnica e comunitária efetuada na oficina anterior, apresentar à população as proposições. É fundamental que o diagnóstico elaborado e apresentado à população na oficina anterior esteja consolidado para que as proposições sejam bem embasados tanto pelo lado técnico como pelo social, os usuários dos serviços de saneamento. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa do trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços urbanos.
3. Apresentação das propostas elaboradas pela equipe técnica, nas quais foram consideradas as colocações consolidadas e sistematizadas da oficina anterior. Indispensável que a população já tenha uma ideia dos investimentos necessários e do seu montante.
4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto à prestação dos serviços de saneamento.
5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas.
6. Consolidação da visão do futuro a partir do cruzamento de informações técnicas e da população.

4.3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

A dinâmica da audiência, mais ampla e representativa que as oficinas, é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação, mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa final do trabalho. Inclui-se mostrar como aconteceu todo o processo de controle social e sua importância na elaboração do PROJETO, dadas as contribuições dos usuários dos serviços.
2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços.
3. Apresentação do PROJETO elaborada pela equipe técnica por componente, objetivando a universalização da prestação dos serviços, considerando todas as atividades sociais como oficinas ocorridas nas etapas anteriores. O escopo a apresentar compreende melhorias de gestão, a proposição de alternativas, os custos de execução, manutenção e operação das unidades previstas, sustentabilidade econômica, plano de

	<p>contingência e emergência, indicadores e fontes de financiamento.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse para conhecer e analisar mais em detalhe as proposições, bem como sugerir eventualmente alterações. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto ao projeto. 5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas. 6. Consolidação do PROJETO a partir do cruzamento de informações técnicas e da população. <p>Em grosso modo, é essa a metodologia a empregar que será adaptada e detalhada por município em função das suas tipicidades.</p>
INTERLOCUTORES:	<i>Descrever quais interlocutores, sua influência, sua relação e sua dependência com as intervenções.</i>
HABITAÇÃO	<p>SEHAB –Secretaria Municipal de Habitação.</p> <p>CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano. Programa de Atuação em Cortiços- PAC, que permite construir e reciclar prédios nas áreas centrais para moradores de cortiços.</p> <p>PROCENTRO - O Programa de Reabilitação da Área Central da Cidade – missão: de promover o desenvolvimento social e econômico da região, dinamizando e criando condições de atração e suporte de atividades compatíveis com o centro metropolitano, promovendo a reabilitação urbanística e ambiental da área, com inclusão social.</p> <p>O Programa foi planejado em parceria com a sociedade civil, para agregar ações de naturezas diversas.</p> <p>Projeto URBEM – Casa Paulista – Prefeitura Municipal de SP e Governo Estadual – revitalizar e repovoar o centro da cidade e centro expandido, e sobretudo, zonas de interesse social. Uso misto – comércio, serviços, áreas verdes e residências. Residências mistas: os apartamentos serão distribuídos para famílias com diferentes faixas de renda (desde 755 a 11mil mensais), para dar diversidade ao centro.</p> <p>CMH – Conselho Municipal de Habitação - caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo. Órgão da política habitacional da Cidade, é norteado pela idéia de paridade em relação à representação do poder público, movimentos populares por moradia e sociedade civil, assegurando espaço a todos os segmentos. Participam do Conselho sindicatos, empresários, educadores, líderes de movimentos sociais e gestores públicos. Conselheiros irão influir nas ações da Secretaria Municipal de Habitação sobre diretrizes da administração. Poderão decidir, por exemplo, a destinação de recursos para construções de mutirões, conjuntos habitacionais, regularizações fundiárias e programa de urbanização de favelas entre outros.</p>
MEIO AMBIENTE	<p>MMA – Ministério do Meio Ambiente – IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - missão: promover a adoção de princípios e estratégias para o conhecimento, a proteção e a recuperação do meio ambiente, o uso sustentável dos recursos naturais, a valorização dos serviços ambientais e a inserção do desenvolvimento sustentável na formulação e na implementação de políticas públicas, de forma transversal e compartilhada, participativa e democrática, em todos os níveis e instâncias de governo e sociedade.</p> <p>SMA – Secretaria do Meio Ambiente do Estado de SP - promover a</p>

	<p>preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental, coordenando e integrando atividades ligadas à defesa do meio ambiente - SIGAM – Sistema Integrado de Gestão Ambiental – (setores técnico e administrativo): registrar, controlar e fornecer informações (operacionais e gerenciais) sobre processos e documentos relacionados às atividades da SMA e seus órgãos vinculados. Agendas ambientais em diferentes áreas, como água, solo, resíduos sólidos, economia verde e planejamento ambiental, biodiversidade e unidades de conservação, fiscalização ambiental, cuidado animal, ar, licença ambiental.</p> <p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área envoltória destes bens, etc.</p> <p>Cades-sp - Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - questões referentes à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente natural, construído e do trabalho, em todo o território do Município de São Paulo.</p> <p>CETESB – Companhia Ambiental do Estado de SP - Avaliação da qualidade ambiental, licenciamento e controle de fontes de poluição e de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos naturais. Licenciamento de empreendimentos com avaliação de impacto ambiental. Gestão administrativa e financeira. Gestão do Fundo do Estado para Prevenção e Remediação de Áreas Contaminadas - FEPRAC. Gestão do Fundo Estadual de Prevenção e Controle da Poluição - FECOP.</p>
<p>MOBILIDADE</p>	<p>ANTT – AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTES – TAV e Transportes Ferroviários, rodoviários...</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. coordenar e implantar os projetos e atividades para aprimoramento, organização e inovação da gestão institucional da ANTT; 8. acompanhar a execução das estratégias organizacionais, propondo correções de rumo, se necessário; 9. acompanhar e monitorar a execução dos Programas Estruturantes e dos Componentes de Projeto; 10. consolidar e sistematizar dados para a mensuração dos indicadores de desempenho; 11. elaborar os relatórios trimestrais de desempenho; e 12. preparar e apoiar as reuniões previstas no art. 5º. <p>O desenvolvimento dessas atividades impõe uma ação conjunta entre o NGC e diversas áreas da ANTT. Por isso, é prevista, na mesma deliberação, a possibilidade de solicitar a participação de servidores das diversas Superintendências de Processos Organizacionais, sendo considerado serviço relevante para a Agência.</p> <p>DNIT - O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - A autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União. Ou seja, o órgão é gestor e executor, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.</p>

	<p>SMPED – Secretaria Municipal da Pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.</p> <p>SP obras – infraestrutura</p> <p>CET – Companhia de Engenharia e Trafego.</p> <p>Governo do Estado de SP</p> <p>Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos [STM]</p> <p>CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - se apresenta como a melhor alternativa para atenuar o problema da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. Obras de infraestrutura: modernização dos sistemas de sinalização, telecomunicações, energia, rede aérea e via permanente, além das estações mais antigas e da frota de trens.</p> <p>EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - gerenciamento de sistemas de baixa e média capacidades, planejando e fiscalizando o transporte intermunicipal nas regiões metropolitanas do Estado São Paulo.</p> <p>METRO - O Metrô será responsável pela operação e expansão do transporte metroviário, sistema de alta capacidade e articulador do transporte público na Região Metropolitana de São Paulo.</p>
<p>PATRIMÔNIO</p>	<p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área envoltória destes bens, etc.</p> <p>CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH), uma das Unidades da Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, apoios técnico e administrativo.</p> <p>IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - fiscalização, proteção, identificação, restauração, preservação e revitalização dos monumentos, sítios e bens móveis do país.</p>
<p>PLANEJAMENTO</p>	<p>EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A –</p> <p>SGM - Secretaria de Governo – Gabinete</p> <p>A Secretaria do Governo Municipal (SGM) é órgão do Gabinete do Prefeito.</p> <p>I – assistir e assessorar direta e imediatamente ao Prefeito no desempenho de suas atribuições, em especial nos assuntos relacionados com a coordenação e integração das ações do Governo;</p> <p>II – preparar a expedição dos atos normativos e decisórios de competência do Prefeito, promovendo a respectiva publicação e preservação.</p> <p>SIURB - Secretaria de Infra-Estrutura Urbana e Obras.</p> <p>Comissão de Financiamentos Externos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - aprovações pelos BID e COFIEIX</p> <p>SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.</p> <p>CTLU – Câmara Técnica de Legislação Urbanística - emitir parecer técnico sobre propostas de alteração da legislação de parcelamento, uso e ocupação do</p>

solo, quando solicitado pelo Presidente do Conselho Municipal de Política Urbana. Emitir parecer técnico sobre propostas de alteração do Plano Diretor, projeto de lei de interesse urbanístico e ambiental e ainda aprovar as propostas de participação dos interessados nas Operações Urbanas Consorciadas.

Apoiar tecnicamente o Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU), no que se refere às questões urbanísticas e ambientais.

A CTLU encaminha propostas para manifestação do CMPU, elabora proposta de seu regimento interno e exerce as atribuições conferidas pela legislação municipal à extinta Comissão Normativa de Legislação Urbanística (CNLU), anteriormente à vigência da Lei nº 13.430/02.

CPPU - Comissão Municipal de Política Urbana – compete a CPPU, as diretrizes relativas à política municipal de proteção e promoção da boa qualidade da paisagem urbana; propor e expedir atos normativos administrativos sobre a ordenação de anúncios, paisagem e meio ambiente; elaborar e apreciar projetos de normas modificativas ou inovadoras dessa legislação; elaborar, apreciar e expedir atos normativos para fiel execução da legislação vigente, apreciando e decidindo a matéria pertinente; enquadrar e estabelecer parâmetros para novas tecnologias e meios de veiculação de anúncios, bem como projetos diferenciados não previstos na legislação.

CMPU - O Conselho Municipal de Política Urbana - constituído pela lei Nº 13.430, de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo, foi criado com a intenção de institucionalizar a participação da população nas decisões tomadas pelo poder público, referentes às políticas de desenvolvimento urbano, consolidando o conceito de gestão democrática no município.

Entre suas principais atribuições, podemos destacar o debate da política urbana do município, a análise de questões relativas ao PDE e os Planos Regionais Estratégicos das subprefeituras, a discussão, proposição de diretrizes e acompanhamento da aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), além de articular a ação de conselhos municipais vinculados à política urbana e ambiental, visando a integração e compatibilização das políticas de transporte, habitação, meio ambiente, paisagem urbana, proteção ao patrimônio histórico e cultural e uso do solo, para promoção e ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e do bem-estar dos munícipes.

Plano SP2040 – “A Cidade que queremos” -

PMPSP - O Plano Diretor de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Município de São Paulo

SEMPA – Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão – missão:

Gestão Urbana SP – contato SMDU – Instrumentos de Planejamento Urbano como o Plano Diretor Estratégico, os planos regionais e de bairro, a lei de parcelamento, Uso e ocupação do solo e o código de obras. – orientação de distribuição dos locais de moradia e das atividades econômicas nos bairros, (comércio, indústria e serviços), obras para evitar enchentes, implantações de parques e recuperação de áreas verdes, implantação de corredores de ônibus. Com a participação ativa da população.

	EMURB - Empresa Municipal de Urbanização
OUTROS	<p>SPP - Companhia São Paulo de Parcerias S/A - principal objetivo a estruturação e a articulação dos Fundos Garantidores das PPPs, assim como servir de braço operacional do Comitê Gestor das PPPs, órgão encarregado de definir as prioridades e o escopo das PPPs municipais.</p> <p>da análise e avaliação dos Pedidos de Manifestação de Interesse (PMI)</p> <p>INVESTE SÃO PAULO - Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade - Facilitação de negócios: Apoio aos potenciais investidores em sua interlocução com órgãos públicos, com o objetivo de facilitar e agilizar o processo de tomada de decisão e de implantação de novos empreendimentos.</p> <p>O Conselho Paulista de Competitividade é um órgão colegiado criado pelo Governo do Estado de São Paulo para unir-se à iniciativa privada na busca de políticas públicas que incentivem a competitividade da economia e a atração de novos investimentos para o Estado.</p> <p>São Paulo Turismo S/A - Possui capital aberto e tem como sócia majoritária a Prefeitura de São Paulo. Entre suas atividades estão a administração do Parque do Anhembi e do Autódromo de Interlagos e a estruturação de mecanismos que reafirmem o município como pólo de turismo de negócios, entretenimento e lazer.</p> <p>CMDHC - Comissão Municipal de Direitos Humanos e Cidadania - missão: "Defender, proteger e promover os Direitos Humanos, bem como fomentar a inserção dos Direitos Humanos nas políticas públicas municipais". Para tanto apresenta como principais formas de atuação o serviço chamado Balcão de Atendimento e o Desenvolvimento de Projetos.</p> <p>Ouvidoria Geral da Cidade de São Paulo – missão: aprimorar a qualidade dos serviços prestados à população e promover a interlocução entre o município e as instituições públicas.</p> <p>SMADS - Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social.</p>
PROJETO 3: Campo de Marte, Marginal Tietê e Bom Retiro	<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico



Este projeto refere-se à duas áreas contíguas em cada lado da Marginal Tietê entre as pontes da Casa Verde e das Bandeiras. É parte do que denominamos de Uma Unidade Radial: Do Campo de Marte para a Nova Luz e Praça da Sé.

Sequências das avenidas Brás Leme e Zaki Narchi seguem em duplo binário pelos bairros de Santana, Vila Guilherme e Vila Maria até suas conexões com o eixo da Rodovia Presidente Dutra e Avenida Salim Farah Maluf, como sequência de uma nova envoltória de um Sistema Centro Histórico.

A sequência da Linha Amarela Vila Sônia-Luz constrói uma grande curva indo conectar-se com a Estação Armênia, segue em paralelo ao Rio Tamanduateí sendo guarnecida de uma nova estação nas proximidades da nova ponte estaiada seguindo daí para sua conexão com a estação do TAV; segue com outra estação na Avenida Brás Leme e prolonga-se até conectar-se a outra estação da futura linha 23 Pink do Metrô (2040).

Para o Campo de Marte: Transferência do aeroporto do Campo de Marte para outra localização na cidade; construção em alta densidade e altura de uma área envoltória a um novo parque; manutenção de um heliporto facilmente acessível à estação e integrado ao projeto do novo parque; uma grande bacia de contenção de

águas é um dos principais elementos de caracterização do parque.

A área do Clube Espéria seria incorporada a do Sambódromo e do Anhembi, constituindo-se assim um parque temático com revisões de seus programas, incorporação de novas edificações, estacionamentos em subsolo, tudo guarnecido de áreas públicas ajardinadas e relacionadas com a urbanização envoltória. Para os novos padrões de construção dos quarteirões é previsto usos mistos com áreas comerciais ao longo das calçadas.

O eixo interna em paralelo à Marginal Tietê, composta pela Avenida Marquês de São Vicente e pelas ruas Norma Pieruccini Giannotti e Sérgio Tomás tem sua sequência pela pista local da Marginal e pela sequência de eixos marginais ao Rio Tamanduateí, seguindo depois, pelas possibilidades colocadas pelos tecidos urbanos, seu caminho pelo Pari, Belém e Tatuapé. Todo o tecido urbano do que chamamos de Unidade Radial arremata-se agora nessas sequências de marginais aos rios e também ultrapassando esses limites e conectando-se também às áreas na outra margem do Tietê. É previsto a subdivisão das grandes áreas contínuas por sequências viárias em conformidade com o tecido urbano envoltório bem como a ocorrência de áreas verdes. Como em todas as propostas a ocupação dos quarteirões toma como referência os padrões da cidade histórica com usos mistos no alinhamento das ruas e edifícios soltos sobre essas bases. Nesse sentido não só subdivide-se o Parque do Gato em quarteirões como se envolve a ocupação ocorrida por novas edificações no alinhamento. O mesmo vale para o estádio de beisebol. São previstas áreas verdes e altas taxas de uso e ocupação do solo.

Modelagem Jurídica e Contratual

Áreas passíveis de serem concessionadas

O projeto 3 tem grandes áreas passíveis de serem concessionadas, incluindo:

- O Anhembi Parque, que inclui o Anhembi e o Sambódromo, é hoje administrado pela São Paulo Turismo S.A., cujo sócio majoritário é a Prefeitura de São Paulo. Existe grande possibilidade de expansão e adequação do seu uso, por revisão das funcionalidades de seus terrenos e equipamentos nas imediações, que incluem o Clube Esperia. Como mencionado, o conjunto da área e eventuais desapropriações pontuais poderia ser convertido em grande espaço de eventos da capital – complementar ao novo Pavilhão Expo São Paulo, a ser construído em Pirituba (zona norte) - e concessionado à iniciativa privada, com especificações claras das funcionalidades esperadas;
- As áreas do atual Campo de Marte poderiam ser total ou parcialmente concessionadas à iniciativa privada, incluindo as áreas referentes/ adjacentes à nova estação do TAV, as associadas à conexão metroviária, as do heliporto expandido e as do futuro parque a ser instalado. Em todos os casos, existe claro potencial de exploração comercial, incluindo lojas, alimentação e serviços diversos;
- As áreas diretamente nas imediações no Campo de Marte possuem atualmente baixo nível de verticalização devido ao cone de aproximação do aeroporto. Com a retirada do aeroporto, algumas dessas áreas de interesse/ localização estratégica poderiam ser desapropriadas e concedidas, para instalação e operação de equipamentos específicos de interesse público. De maneira geral, estes equipamentos deveriam apoiar a valorização imobiliária da região, como centros comerciais ou culturais/ de entretenimento.

Revisão no Macrozoneamento

Proposição das áreas de “transformação incentivada” e “transformação induzida”

As áreas de “transformação incentivada” contém as zonas de centralidade polar a¹⁵ e b¹⁶ (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

As áreas de “transformação induzida” distinguem-se das de “transformação incentivada” por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos maiores que 5, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

Revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo:

Nas duas áreas de centralidade polar da legislação vigente inseridas no perímetro de “transformação incentivada” passa a ser estimulada a construção de edifícios multifuncionais, sendo que para as centralidades do tipo b é estabelecido um aumento de densidade, que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Proposição do instrumento “calçada compartilhada”

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de “transformação incentivada” todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da “calçada compartilhada” as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.

Revisão do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir:

O Instrumento “outorga onerosa do direito de construir”, reformulado, passa a agregar uma nova atribuição além daquela referente à melhoria da distribuição dos benefícios e dos ônus do processo de urbanização. Ele passa a assumir um papel central no equacionamento de um uso do solo desejável para o município.

Dentro do perímetro das áreas de “transformação incentivada” o instrumento “outorga onerosa do direito de construir” deve garantir porcentagens de potenciais

15 ZCLa: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

16 ZCLb: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;

construtivos disponíveis em estoques para habitação de mercado popular. Assim, os potenciais construtivos disponibilizados em estoque pelo poder público devem receber uma classificação, como por exemplo: H1 (habitação de mercado popular); H2 (habitação de livre mercado); C (comércio); S (serviços). Ao poder público cabe a tarefa de estipular porcentagens do total de potencial construtivo disponível para cada tipo de uso. Como diretriz inicial, são definidos 50% desse total para habitação de mercado popular, sendo o restante dividido entre habitação, comércio e serviços de livre mercado.

Proposição dos CEPACs diferenciados

Seguindo a mesma dinâmica, as áreas de “transformação induzida” também devem possuir CEPACs diferenciados entre residenciais, comerciais e de serviços para que o alto custo dos dois últimos não contamine o investimento no primeiro (que deve ser estimulado).

Aplicação dos instrumentos de regularização fundiária

A proposta habitacional elaborada tem por princípio a aplicação dos instrumentos de regularização fundiária presentes no Estatuto da Cidade, a saber: Usucapião especial de imóvel urbano (individual e coletivo) a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia, a Concessão de Direito Real de Uso (CDRU) e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Conforme estabelecido no Estatuto, seu objetivo é “legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei, o que significa a integração dessas populações ao espaço urbano, aumentando sua qualidade de vida e resgatando sua cidadania”.

Deste modo, após trabalho jurídico criteriosamente dirigido a cada ocupação inscrita no perímetro do projeto, devem ser definidos os instrumentos específicos de regularização fundiária para que os moradores de cada favela e de cada um dos inúmeros cortiços existentes permaneçam na área. As áreas reservadas às ZEIS no Plano Diretor Estratégico do município são mantidas com o mesmo uso na proposta desenvolvida.

Formulação de modelo de Operação Urbana Consorciada (OUC)

Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira

Estudos socio econômicos

A proposta elaborada para o “Arco Tietê” busca enfrentar padrões de desigualdade socioeconômicos consolidados na estrutura metropolitana. Os cinco projetos desenvolvidos pautam-se em diretrizes de uso e ocupação do solo que investem tanto na requalificação como na criação de polos de comércio, serviços e indústrias que distribuam a oferta de empregos de diferentes qualificações e salários de forma mais equitativa pelas regiões da metrópole.

Importante considerar que a dinâmica de articulação desses polos com as habitações objetiva viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos. Se a adoção do modelo de metrópole poli-nucleada consiste numa diretriz para essa viabilização, outra estratégia central refere-se à incorporação de tipologias de edifícios multifuncionais nos projetos.

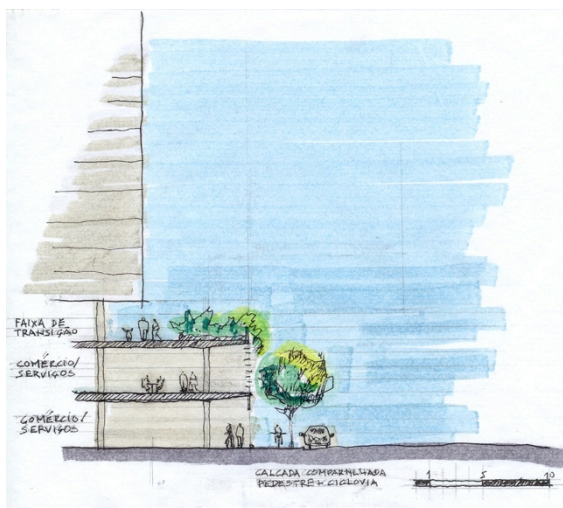
Apesar da cidade de São Paulo apresentar bons exemplos de edifícios que concentram diferentes funções urbanas, vide clássicos da arquitetura multifuncional brasileira como o edifício Martinelli (durante muito tempo considerado o mais alto arranha-céu da América do Sul) o edifício Anchieta, o Conjunto Nacional e o Copan, desde 1972 quando a Lei de Uso e Ocupação do Solo aparece como complemento ao Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI/1971) o zoneamento paulistano vem continuamente desencorajando a construção desta tipologia.

Nos projetos apresentadas para o Arco Tietê a proposta de uso e ocupação do solo estabelece duas grandes áreas de transformação, as áreas de “transformação incentivada” e as de “transformação induzidas”, e para ambas são determinadas formas de incentivo à adoção da tipologia multifuncional.

As áreas de “transformação incentivada” são estabelecidas sempre nas zonas de centralidade polar a¹⁷ e b¹⁸ (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo. Nessas áreas, além da promoção das diferentes funções no mesmo edifício, é definido um aumento de densidade para as centralidade do tipo b, e que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos também critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de “transformação incentivada” todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da “calçada compartilhada” as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.



¹⁷ ZCLa: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

¹⁸ ZCLb: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;

Afim de estimular a mudança de uso e ocupação do solo favorecendo a oferta de lotes nas áreas de “transformação incentivada” devem ser efetivamente aplicados instrumentos de combate à retenção especulativa presentes no Estatuto da Cidade. São eles:

1) Construção compulsória (Em lotes ou glebas não edificado com área superior a 250 m², onde o coeficiente de aproveitamento utilizado é igual a zero).

2) IPTU progressivo no tempo (em lotes urbanos subutilizados com área superior a 250 m² onde o coeficiente de aproveitamento não atinge o mínimo definido no Plano Diretor) .

3) Desapropriação com títulos da dívida pública (em edificação não utilizada ou subutilizada com área superior a 500 m², que tenha, no mínimo, 80% de sua área construída desocupada há mais de 5 anos).

As áreas de “transformação induzida” distinguem-se das de “transformação incentivada” por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos ainda maiores que os da centralidade polar b, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

O estudos socioeconômicos têm por finalidade:

- Fornecimento de insumos para definição das readequações urbanísticas desejadas e otimização dos diversos modais de transporte;
- Desenho de programas/ políticas/ intervenções e do modelo de gestão fundiária associados;
- Elaboração de índices/ indicadores (econômicos, de adensamento e de monitoramento imobiliário).

Para alcance destes fins, serão feitos preliminarmente uma série de estudos, incluindo:

- Análise de perfil e tendências demográficas e socioeconômicas da população do Arco, e de movimentos pendulares intra e interregionais;
- Análise do perfil e distribuição de atividades econômicas e do mercado de trabalho, bem como dos pólos e setores econômicos estratégicos do Arco;
- Análise do histórico evolutivo de adensamento, de tendências imobiliárias e do consumo de outorga onerosa do direito de construir na região.

Meios de Interação Social e Institucional

EMBASAMENTO LEGAL

A Constituição federal de 1988 marcou um novo momento na vida política brasileira, pois diversos mecanismos foram criados que permitiram a consolidação e intensificação da participação da sociedade civil brasileira na gestão pública. A partir da nova carta magna, surgiu uma democracia representativa e participativa, na qual os processos de controle e monitoramento social apareceram como formas de intervenção da sociedade civil nas Políticas Públicas propostas pelos entes federados.

A participação da sociedade organizada na elaboração, implantação e avaliação de Políticas Públicas passou a constituir uma temática permanente, seja na comunidade acadêmica, na sociedade civil organizada ou entre os próprios gestores públicos. As formas dessa participação são tratadas mais adiante. A partir desse marco, as políticas públicas não podem mais omitir ações de controle social. Ainda no bojo da nova constituição, outro assunto de grande interesse do saneamento ambiental foi abordado. Uma emenda popular sobre a reforma urbana foi considerada e resultou em dois artigos: 182 e 183. O primeiro aborda a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes. No seu primeiro artigo, estabelece que o Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes, sendo o instrumento básico de política de desenvolvimento e de expansão urbana. Além disso, vários outros procedimentos foram estabelecidos, sempre com o objetivo de garantir o direito à cidade para todos os seus moradores.

O artigo 183 já tratada especificamente da questão de usucapião, mostrando mais uma vez o caráter social da cidade.

A regulamentação do artigo 182 da constituição ocorreu com a Lei Federal No. 10.257 de 10/07/2001, conhecida como o Estatuto das Cidades. Regulamentou vários instrumentos de gestão urbana como os relacionados ao solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova o seu adequado aproveitamento, sob pena parcelamento ou edificação obrigatória, o imposto sobre a propriedade predial e territorial urbano progressivo no tempo ou mesmo a desapropriação.

O Estatuto das Cidades é de particular interesse, porque estabelece como seria a ocupação urbana no município, incluída a expansão da área urbana, definida pelo Plano Diretor e pelo respectivo Zoneamento. O Zoneamento Urbano tem como função garantir a organização territorial, coordenado a localização de diversas atividades urbanas, buscando reduzir impactos e otimizar as relações de vizinhança do ponto de vista econômico e social. São definidas áreas homogêneas de ocupação do solo, como residencial, industrial, de especial interesse social etc. Assim, ambos os instrumentos além de garantir o direito à cidade, são básicos para o planejamento e a implantação da infraestrutura em saneamento. Além disso, ao combater os vazios urbanos, reduzem os custos de execução da mesma.

BASE CONCEITUAL

Os conceitos de controle e monitoramento social durante a elaboração do PROJETO aqui são abordados de forma aplicada, sem procurar tratá-los de forma conceitual mais aprofundada, conforme o embasamento próprio das Ciências Sociais. O objetivo é defini-los e aplicá-los dentro da realidade da participação social relacionada ao setor de saneamento básico.

No mesmo sentido, Santos Jr. define monitoramento social de Políticas Públicas como “um conjunto de práticas que visa ao acompanhamento e ao controle sistemático de uma determinada intervenção do Poder Público com o objetivo expresso de: (i) garantir políticas de enfrentamento das desigualdades; (ii) ampliar espaços de planejamento participativo e (iii) verificar ou mesmo estabelecer a correlação entre planejamento e execução”. Já Télia Negrão (2003) reforça que a concepção de monitoramento social de Políticas Públicas não diverge da de controle social, mas a amplia, na medida em que o monitoramento não significa somente fiscalização ou reivindicação. O monitoramento social é um processo que

inclui a “formação e capacitação de quem monitora por meio de um processo de socialização de informações e do debate de ideias sobre temas de interesse”. Daí a importância de distinguir os termos, bem como mostrar que na primeira rodada de elaboração do PROJETO, é de suma importância também procurar apresentar os conceitos e as práticas do setor. É assim que se formam os atores sociais capacitados a contribuir para o avanço do setor.

De qualquer forma, seja a denominação controle ou monitoramento social, sendo esta última mais ampla como explicado, o importante é que aconteça uma crescente atividade de acompanhamento, mobilização e de participação da população, pois é essa em última instância que sofrerá as consequências da política pública e do projeto. É do interesse do cidadão conhecer e intervir no processo de tomada de decisão, pois isso afeta diretamente a sua qualidade de vida.

Diversos foram os mecanismos criados a partir da promulgação da Constituição Federal vigente que permitem a participação social, como: plebiscito, referendo popular, iniciativa popular legislativa, audiência pública, tribuna popular, orçamento participativo e conselhos (municipais, estaduais e federais) gestores de Políticas Públicas. Desses mecanismos, interessam particularmente para as atividades de controle social a audiência pública e suas formas correlatas de participação como seminários e oficinas durante a elaboração do PROJETO; após sua aprovação e para acompanhamento das suas proposições, o conselho de gestão constitui uma alternativa interessante, podendo inclusive ter sua atuação influenciando ao menos em parte do orçamento.

O orçamento participativo nas cidades é um instrumento democrático previsto no Estatuto das Cidades que permite aos cidadãos participar das decisões orçamentárias de municípios, ou seja, por meio de assembleias abertas e periódicas. Nessas, a sociedade civil, em negociação direta com o governo, decide o alocamento de parte dos recursos municipais, o que potencialmente também contribuiria para aperfeiçoar os investimentos previstos no PROJETO.

A audiência pública, por sua vez, corresponde a uma instância no processo de tomada de decisão administrativa ou legislativa, por meio da qual a autoridade competente abre espaço para que todas as pessoas que possam sofrer os reflexos dessa decisão tenham oportunidade de se manifestar antes do desfecho do processo. Nesse mesmo espírito, a oficina seria definida como etapa de apresentação e conhecimento para os protagonistas de interesse, processo que culminaria com a própria audiência pública.

Como consequência do avanço do processo de conhecimento específico do projeto e do estabelecimento de fóruns como a audiência pública, o município passaria a ter o controle social mais bem estabelecido, pois o processo como um todo seria já conhecido.

O Conselho Gestor é um espaço público composto por membros oriundos da sociedade civil e do Estado, no geral de maneira paritária, que possui a função de controlar e deliberar sobre determinadas Políticas Públicas, no caso as relacionadas ao saneamento básico. Assim, após a primeira rodada de planos municipais, o controle social seria cada vez mais bem estabelecido, contribuindo para o avanço do setor de saneamento ambiental. Sempre é importante lembrar que os grandes objetivos do setor situam-se num melhor cenário de saúde pública e redução de impactos ambientais.

METODOLOGIA

A sequência proposta é avançar por aproximação ou “passo a passo”, tendo em

vista que a prática de participação social ainda é pouco estabelecida. A sequência prevista é a seguinte:

- A. Oficina de Leitura Comunitária: efetuada logo após a elaboração do diagnóstico pela equipe técnica sobre as atuais condições da área em foco.
- B. Oficina de Visão do Futuro: efetuada quando forem feitas as proposições de alternativas.
- C. Audiência Pública: assim que for elaborada a versão preliminar do projeto, a mesma é apresentada para o mecanismo de controle social estabelecido por município. Os munícipes, os protagonistas e outros atores se manifestam sobre as proposições, pois afetam sua vida na cidade.

A ocorrência de cada uma dessas atividades sociais será precedida por ampla comunicação à sociedade e às autoridades municipais.

A. OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA

A finalidade básica é apresentar para a população o diagnóstico efetuado pela equipe técnica, porém precedido pela colocação do que é o PROJETO. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação do quadro legal, mostrando o conteúdo a ser seguido em todo o trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes sejam cidadãos, organizações da sociedade, entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços de saneamento.
3. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa dinâmica, a própria população faz a leitura de como percebe a área objeto de intervenção. É aberta a possibilidade de participação em mais de um grupo em função do interesse.
4. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação das proposições.
5. Apresentação da Leitura Técnica efetuada pela equipe técnica responsável para os participantes.
6. Consolidação do diagnóstico a partir do cruzamento de informações técnicas e da população. Esse passo é especialmente importante, porque desse dependem as proposições de alternativas que levem à universalização da prestação dos serviços de saneamento.

B. OFICINA DE VISÃO DO FUTURO

Tem por objetivo, a partir da leitura técnica e comunitária efetuada na oficina anterior, apresentar à população as proposições. É fundamental que o diagnóstico elaborado e apresentado à população na oficina anterior esteja consolidado para que as proposições sejam bem embasados tanto pelo lado técnico como pelo social, os usuários dos serviços de saneamento. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa do trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços urbanos.
3. Apresentação das propostas elaboradas pela equipe técnica, nas quais foram consideradas as colocações consolidadas e sistematizadas da oficina anterior. Indispensável que a população já tenha uma ideia dos


	<p>investimentos necessários e do seu montante.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto à prestação dos serviços de saneamento. 5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas. 6. Consolidação da visão do futuro a partir do cruzamento de informações técnicas e da população. <p>C. AUDIÊNCIA PÚBLICA</p> <p>A dinâmica da audiência, mais ampla e representativa que as oficinas, é a seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação, mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa final do trabalho. Inclui-se mostrar como aconteceu todo o processo de controle social e sua importância na elaboração do PROJETO, dadas as contribuições dos usuários dos serviços. 2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços. 3. Apresentação do PROJETO elaborada pela equipe técnica por componente, objetivando a universalização da prestação dos serviços, considerando todas as atividades sociais como oficinas ocorridas nas etapas anteriores. O escopo a apresentar compreende melhorias de gestão, a proposição de alternativas, os custos de execução, manutenção e operação das unidades previstas, sustentabilidade econômica, plano de contingência e emergência, indicadores e fontes de financiamento. 4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse para conhecer e analisar mais em detalhe as proposições, bem como sugerir eventualmente alterações. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto ao projeto. 5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas. 6. Consolidação do PROJETO a partir do cruzamento de informações técnicas e da população. <p>Em grosso modo, é essa a metodologia a empregar que será adaptada e detalhada por município em função das suas tipicidades.</p>
INTERLOCUTORES:	<i>Descrever quais interlocutores, sua influência, sua relação e sua dependência com as intervenções.</i>
HABITAÇÃO	<p>SEHAB –Secretaria Municipal de Habitação.</p> <p>CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano. Programa de Atuação em Cortiços- PAC, que permite construir e reciclar prédios nas áreas centrais para moradores de cortiços.</p> <p>PROCENTRO - O Programa de Reabilitação da Área Central da Cidade – missão: de promover o desenvolvimento social e econômico da região, dinamizando e criando condições de atração e suporte de atividades compatíveis com o centro metropolitano, promovendo a reabilitação urbanística e ambiental da área, com inclusão social.</p> <p>O Programa foi planejado em parceria com a sociedade civil, para agregar ações de naturezas diversas.</p>

	<p>Projeto URBEM – Casa Paulista – Prefeitura Municipal de SP e Governo Estadual – revitalizar e repovoar o centro da cidade e centro expandido, e sobretudo, zonas de interesse social. Uso misto – comércio, serviços, áreas verdes e residências. Residências mistas: os apartamentos serão distribuídos para famílias com diferentes faixas de renda (desde 755 a 11mil mensais), para dar diversidade ao centro.</p> <p>CMH – Conselho Municipal de Habitação - caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo. Órgão da política habitacional da Cidade, é norteado pela idéia de paridade em relação à representação do poder público, movimentos populares por moradia e sociedade civil, assegurando espaço a todos os segmentos. Participam do Conselho sindicatos, empresários, educadores, líderes de movimentos sociais e gestores públicos. Conselheiros irão influir nas ações da Secretaria Municipal de Habitação sobre diretrizes da administração. Poderão decidir, por exemplo, a destinação de recursos para construções de mutirões, conjuntos habitacionais, regularizações fundiárias e programa de urbanização de favelas entre outros.</p>
<p>MEIO AMBIENTE</p>	<p>MMA – Ministério do Meio Ambiente – IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - missão: promover a adoção de princípios e estratégias para o conhecimento, a proteção e a recuperação do meio ambiente, o uso sustentável dos recursos naturais, a valorização dos serviços ambientais e a inserção do desenvolvimento sustentável na formulação e na implementação de políticas públicas, de forma transversal e compartilhada, participativa e democrática, em todos os níveis e instâncias de governo e sociedade.</p> <p>SMA – Secretaria do Meio Ambiente do Estado de SP - promover a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental, coordenando e integrando atividades ligadas à defesa do meio ambiente - SIGAM – Sistema Integrado de Gestão Ambiental – (setores técnico e administrativo): registrar, controlar e fornecer informações (operacionais e gerenciais) sobre processos e documentos relacionados às atividades da SMA e seus órgãos vinculados. Agendas ambientais em diferentes áreas, como água, solo, resíduos sólidos, economia verde e planejamento ambiental, biodiversidade e unidades de conservação, fiscalização ambiental, cuidado animal, ar, licença ambiental.</p> <p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área envoltória destes bens, etc.</p> <p>Cades-sp - Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - questões referentes à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente natural, construído e do trabalho, em todo o território do Município de São Paulo.</p> <p>CETESB – Companhia Ambiental do Estado de SP - Avaliação da qualidade ambiental, licenciamento e controle de fontes de poluição e de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos naturais. Licenciamento de empreendimentos com avaliação de impacto ambiental. Gestão administrativa e financeira. Gestão do Fundo do Estado para Prevenção e Remediação de Áreas Contaminadas - FEPRAC. Gestão do Fundo Estadual de Prevenção e Controle da Poluição - FECOP.</p>
<p>MOBILIDADE</p>	<p>ANTT – AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – TAV e</p>

	<p>Transportes Ferroviários, rodoviários...</p> <ol style="list-style-type: none"> 13. coordenar e implantar os projetos e atividades para aprimoramento, organização e inovação da gestão institucional da ANTT; 14. acompanhar a execução das estratégias organizacionais, propondo correções de rumo, se necessário; 15. acompanhar e monitorar a execução dos Programas Estruturantes e dos Componentes de Projeto; 16. consolidar e sistematizar dados para a mensuração dos indicadores de desempenho; 17. elaborar os relatórios trimestrais de desempenho; e 18. preparar e apoiar as reuniões previstas no art. 5º. <p>O desenvolvimento dessas atividades impõe uma ação conjunta entre o NGC e diversas áreas da ANTT. Por isso, é prevista, na mesma deliberação, a possibilidade de solicitar a participação de servidores das diversas Superintendências de Processos Organizacionais, sendo considerado serviço relevante para a Agência.</p> <p>DNIT - O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - A autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União. Ou seja, o órgão é gestor e executor, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.</p> <p>SMPED – Secretaria Municipal da Pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.</p> <p>SP obras – infraestrutura</p> <p>CET – Companhia de Engenharia e Trafego.</p> <p><u>Governo do Estado de SP</u></p> <p>Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos [STM]</p> <p>CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - se apresenta como a melhor alternativa para atenuar o problema da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. Obras de infraestrutura: modernização dos sistemas de sinalização, telecomunicações, energia, rede aérea e via permanente, além das estações mais antigas e da frota de trens.</p> <p>EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - gerenciamento de sistemas de baixa e média capacidades, planejando e fiscalizando o transporte intermunicipal nas regiões metropolitanas do Estado São Paulo.</p> <p>METRO - O Metrô será responsável pela operação e expansão do transporte metroviário, sistema de alta capacidade e articulador do transporte público na Região Metropolitana de São Paulo.</p>
<p>PATRIMÔNIO</p>	<p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área envoltória destes bens, etc.</p>

	<p>CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH), uma das Unidades da Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, apoios técnico e administrativo.</p> <p>IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - fiscalização, proteção, identificação, restauração, preservação e revitalização dos monumentos, sítios e bens móveis do país.</p>
<p>PLANEJAMENTO</p>	<p>EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A –</p> <p>SGM - Secretaria de Governo – Gabinete</p> <p>A Secretaria do Governo Municipal (SGM) é órgão do Gabinete do Prefeito.</p> <p>I – assistir e assessorar direta e imediatamente ao Prefeito no desempenho de suas atribuições, em especial nos assuntos relacionados com a coordenação e integração das ações do Governo;</p> <p>II – preparar a expedição dos atos normativos e decisórios de competência do Prefeito, promovendo a respectiva publicação e preservação.</p> <p>SIURB - Secretaria de Infra-Estrutura Urbana e Obras.</p> <p>Comissão de Financiamentos Externos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - aprovações pelos BID e COFIE X</p> <p>SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.</p> <p>CTLU – Câmara Técnica de Legislação Urbanística - emitir parecer técnico sobre propostas de alteração da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, quando solicitado pelo Presidente do Conselho Municipal de Política Urbana. Emitir parecer técnico sobre propostas de alteração do Plano Diretor, projeto de lei de interesse urbanístico e ambiental e ainda aprovar as propostas de participação dos interessados nas Operações Urbanas Consorciadas.</p> <p>Apoiar tecnicamente o Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU), no que se refere às questões urbanísticas e ambientais.</p> <p>A CTLU encaminha propostas para manifestação do CMPU, elabora proposta de seu regimento interno e exerce as atribuições conferidas pela legislação municipal à extinta Comissão Normativa de Legislação Urbanística (CNLU), anteriormente à vigência da Lei nº 13.430/02.</p> <p>CPPU - Comissão Municipal de Política Urbana – compete a CPPU, as diretrizes relativas à política municipal de proteção e promoção da boa qualidade da paisagem urbana; propor e expedir atos normativos administrativos sobre a ordenação de anúncios, paisagem e meio ambiente; elaborar e apreciar projetos de normas modificativas ou inovadoras dessa legislação; elaborar, apreciar e expedir atos normativos para fiel execução da legislação vigente, apreciando e decidindo a matéria pertinente; enquadrar e estabelecer parâmetros para novas tecnologias e meios de veiculação de anúncios, bem como projetos diferenciados não previstos na legislação.</p> <p>CMPU - O Conselho Municipal de Política Urbana - constituído pela lei Nº 13.430, de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo, foi criado com a intenção de institucionalizar a participação da população nas decisões tomadas pelo poder público, referentes às políticas de desenvolvimento urbano, consolidando o conceito de gestão democrática no município.</p>

	<p>Entre suas principais atribuições, podemos destacar o debate da política urbana do município, a análise de questões relativas ao PDE e os Planos Regionais Estratégicos das subprefeituras, a discussão, proposição de diretrizes e acompanhamento da aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), além de articular a ação de conselhos municipais vinculados à política urbana e ambiental, visando a integração e compatibilização das políticas de transporte, habitação, meio ambiente, paisagem urbana, proteção ao patrimônio histórico e cultural e uso do solo, para promoção e ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e do bem-estar dos munícipes.</p> <p>Plano SP2040 – “A Cidade que queremos” -</p> <p>PMAPSP - O Plano Diretor de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Município de São Paulo</p> <p>SEMPLA – Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão – missão:</p> <p>Gestão Urbana SP – contato SMDU – Instrumentos de Planejamento Urbano como o Plano Diretor Estratégico, os planos regionais e de bairro, a lei de parcelamento, Uso e ocupação do solo e o código de obras. – orientação de distribuição dos locais de moradia e das atividades econômicas nos bairros, (comércio, indústria e serviços), obras para evitar enchentes, implantações de parques e recuperação de áreas verdes, implantação de corredores de ônibus. Com a participação ativa da população.</p> <p>EMURB - Empresa Municipal de Urbanização</p>
<p>OUTROS</p>	<p>SPP - Companhia São Paulo de Parcerias S/A - principal objetivo a estruturação e a articulação dos Fundos Garantidores das PPPs, assim como servir de braço operacional do Comitê Gestor das PPPs, órgão encarregado de definir as prioridades e o escopo das PPPs municipais.</p> <p>da análise e avaliação dos Pedidos de Manifestação de Interesse (PMI)</p> <p>INVESTE SÃO PAULO - Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade - Facilitação de negócios: Apoio aos potenciais investidores em sua interlocução com órgãos públicos, com o objetivo de facilitar e agilizar o processo de tomada de decisão e de implantação de novos empreendimentos.</p> <p>O Conselho Paulista de Competitividade é um órgão colegiado criado pelo Governo do Estado de São Paulo para unir-se à iniciativa privada na busca de políticas públicas que incentivem a competitividade da economia e a atração de novos investimentos para o Estado.</p> <p>São Paulo Turismo S/A - Possui capital aberto e tem como sócia majoritária a Prefeitura de São Paulo. Entre suas atividades estão a administração do Parque do Anhembi e do Autódromo de Interlagos e a estruturação de mecanismos que reafirmem o município como pólo de turismo de negócios, entretenimento e lazer.</p> <p>CMDHC - Comissão Municipal de Direitos Humanos e Cidadania - missão: "Defender, proteger e promover os Direitos Humanos, bem como fomentar a inserção dos Direitos Humanos nas políticas públicas municipais". Para tanto apresenta como principais formas de atuação o serviço chamado Balcão de Atendimento e o Desenvolvimento de Projetos.</p> <p>Ouvidoria Geral da Cidade de São Paulo – missão: aprimorar a qualidade dos</p>

	<p>serviços prestados à população e promover a interlocução entre o município e as instituições públicas.</p> <p>SMADS - Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social.</p>
<p>PROJETO 4: Extensão Av. Paes de Barros: Mooca – Belém – Pari – Bom Retiro</p>	<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p>  <p>A sequência da Avenida Paes de Barros pelo Viaduto Bresser e ruas do Pari até a Avenida do Estado constitui um importante eixo aglutinador dessas áreas envoltórias ao centro da cidade. A isso soma-se a duplicação do eixo da Rua João Teodoro e sua sequência costurando articulações tanto com a extensão da Avenida Paes de Barros como para eixos radiais transpondo o Tietê e articulando esses tecidos aos da Vila Maria e Vila Guilherme. Desse processo cria-se novas áreas públicas. As destruições efetuadas para a reforma ou abertura de novos eixos devem receber projetos exemplares de reconstrução dentro de padrões urbanísticos já anteriormente comentados.</p> <p>Tratamos aqui da porção mais larga do Arco Tietê, aquela que se refere centralmente aos bairros do Pari e Belém e suas relações para o outro lado do Rio Tietê com os bairros de Vila Guilherme e Vila Maria. Ainda a se considerar nesse conjunto central dos bairros do Par e Belém as relações para sul com os bairros do Brás e Mooca e para oeste com o bairro do Bom Retiro. Situando-se essa área do</p>

Pari e Belém no que convencionamos designar como Sistema Centro Histórico se entende a sua posição estratégica referente às articulações a serem estabelecidas com essas suas áreas envoltórias conforme descritas acima na consecução mesmo desse Sistema. Para tanto é necessário transpassar a encaramujada estrutura central de ruas do Pari por eixos mais contínuos que estabeleçam essas necessárias continuidades.

Do Sistema Centro Histórico, sua estrutura envoltória mais externa e determinante para sua configuração se desenvolve a partir do Campo de Marte num duplo binário pelos bairros de Vila Guilherme e Vila Maria que ao encontrarem o eixo da Rodovia Dutra são direcionados para a Avenida Salim Farah Maluf, continuação dessa envoltória. São potenciados eixos radiais que conectam esse duplo binário e dirigem-se ao cruzamento do Rio Tietê pelas pontes existentes e outras novas propostas estabelecendo-se dessa forma uma grande estrutura reticulada em conformidade com o outro segmento da área do Arco Tietê para oeste, o que designamos de Sistema Marginais Tietê e Pinheiros. Como nesse segmento oeste encontram o grande eixo longitudinal e paralelo ao rio que articula essas descoladas áreas próximas às marginais desses bairros do Pari e Belém.

O rebaixamento do ramal ferroviário para o Rio de Janeiro e a implantação de um extenso corredor verde permite a fácil transposição e conseqüente extensão para o Sistema Marginais Tietê e Pinheiros de eixos que se desenvolvem desde a Mooca. A otimização da extensão do sentido radial de eixos desse tecido do Pari para o Sistema Marginal complementa essas relações.

A Avenida Paes de Barros se desenvolve em continuidade, agora com um sentido de envoltória do Centro da Cidade, para transpor o encaramujado tecido urbano do centro do Pari. Essa continuidade se conseguiria por extensões das ruas Bresser e João Boemer que, pela incorporação de outros segmentos, chegaria à Rua Pedro Vicente, a ser duplicada, e daí à Avenida do Estado e ao Sistema Marginais. Esta seqüência da Avenida Paes de Barros constitui um importante eixo aglutinador dessas áreas envoltórias ao centro da cidade. A isso soma-se a duplicação do eixo da Rua João Teodoro e sua seqüência costurando articulações tanto com a extensão da Avenida Paes de Barros como para eixos radiais tranpondo o Tietê e articulando esses tecidos aos da Vila Maria e Vila Guilherme. Outras seqüências são otimizadas no sentido da articulação desses tecidos urbanos do Pari para o Bom Retiro com novos eixos de transposição do Rio Tamanduateí.

Desse processo cria-se novas áreas públicas. As destruições efetuadas para a reforma ou abertura de novos eixos devem receber projetos exemplares de reconstrução dentro de padrões urbanísticos já anteriormente comentados.

Evidentemente trata-se aqui de diretrizes gerais que deveriam passar por uma análise mais aprofundada das possibilidades de articulação desses tão descontínuos tecidos urbanos principalmente no sentido de se minimizar os custos sociais dessas operações.

Modelagem Jurídica e Contratual

Áreas passíveis de serem concessionadas

No projeto 4, a extensão da avenida Paes de Barros até as ruas Bresser e João Boemer, estendendo-se até às avenidas do Estado e Tiradentes, configura um importante binário de articulação do tecido urbano. Sua borda, à oeste até o pátio do pari e à leste até a rua cachoeira, aglutina o mega polo da moda da cidade.

A fim de minimizar os danos causados pelas destruições efetuadas para a reforma ou abertura de novos eixos, é imprescindível que se estabeleça diretrizes projetuais que contemplem a potencialização da vocação comercial existente ampliando sua infraestrutura de forma a dinamizar o circuito da moda da área em questão.

O projetos devem ainda contemplar equipamentos culturais, comerciais e institucionais que fomentem o desenvolvimento sustentável da região.

Revisão no Macrozoneamento

Proposição das áreas de “transformação incentivada” e “transformação induzida”

As áreas de “transformação incentivada” contém as zonas de centralidade polar a¹⁹ e b²⁰ (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

As áreas de “transformação induzida” distinguem-se das de “transformação incentivada” por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos maiores que 5, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

Revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo:

Nas duas áreas de centralidade polar da legislação vigente inseridas no perímetro de “transformação incentivada” passa a ser estimulada a construção de edifícios multifuncionais, sendo que para as centralidades do tipo b é estabelecido um aumento de densidade, que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Proposição do instrumento “calçada compartilhada”

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de “transformação incentivada” todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da “calçada compartilhada” as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.

19 ZCLa: zona centralidade linear com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

20 ZCLb: zona centralidade linear com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;

Revisão do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir:

O Instrumento "outorga onerosa do direito de construir", reformulado, passa a agregar uma nova atribuição além daquela referente à melhoria da distribuição dos benefícios e dos ônus do processo de urbanização. Ele passa a assumir um papel central no equacionamento de um uso do solo desejável para o município.

Dentro do perímetro das áreas de "transformação incentivada" o instrumento "outorga onerosa do direito de construir" deve garantir porcentagens de potenciais construtivos disponíveis em estoques para habitação de mercado popular. Assim, os potenciais construtivos disponibilizados em estoque pelo poder público devem receber uma classificação, como por exemplo: H1 (habitação de mercado popular); H2 (habitação de livre mercado); C (comércio); S (serviços). Ao poder público cabe a tarefa de estipular porcentagens do total de potencial construtivo disponível para cada tipo de uso. Como diretriz inicial, são definidos 50% desse total para habitação de mercado popular, sendo o restante dividido entre habitação, comércio e serviços de livre mercado.

Proposição dos CEPACs diferenciados

Seguindo a mesma dinâmica, as áreas de "transformação induzida" também devem possuir CEPACs diferenciados entre residenciais, comerciais e de serviços para que o alto custo dos dois últimos não contamine o investimento no primeiro (que deve ser estimulado).

Aplicação dos instrumentos de regularização fundiária

A proposta habitacional elaborada tem por princípio a aplicação dos instrumentos de regularização fundiária presentes no Estatuto da Cidade, a saber: Usucapião especial de imóvel urbano (individual e coletivo) a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia, a Concessão de Direito Real de Uso (CDRU) e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Conforme estabelecido no Estatuto, seu objetivo é "legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei, o que significa a integração dessas populações ao espaço urbano, aumentando sua qualidade de vida e resgatando sua cidadania".

Deste modo, após trabalho jurídico criteriosamente dirigido a cada ocupação inscrita no perímetro do projeto, devem ser definidos os instrumentos específicos de regularização fundiária para que os moradores de cada favela e de cada um dos inúmeros cortiços existentes permaneçam na área. As áreas reservadas às ZEIS no Plano Diretor Estratégico do município são mantidas com o mesmo uso na proposta desenvolvida.

Formulação de modelo de Operação Urbana Consorciada (OUC)

Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira

Estudos socio econômicos

A proposta elaborada para o "Arco Tietê" busca enfrentar padrões de desigualdade socioeconômicos consolidados na estrutura metropolitana. Os cinco projetos desenvolvidos pautam-se em diretrizes de uso e ocupação do solo que investem tanto na requalificação como na criação de polos de comércio, serviços e

indústrias que distribuam a oferta de empregos de diferentes qualificações e salários de forma mais equitativa pelas regiões da metrópole.

Importante considerar que a dinâmica de articulação desses polos com as habitações objetiva viabilizar um padrão de desenvolvimento que otimize os deslocamentos cotidianos. Se a adoção do modelo de metrópole poli-nucleada consiste numa diretriz para essa viabilização, outra estratégia central refere-se à incorporação de tipologias de edifícios multifuncionais nos projetos.

Apesar da cidade de São Paulo apresentar bons exemplos de edifícios que concentram diferentes funções urbanas, vide clássicos da arquitetura multifuncional brasileira como o edifício Martinelli (durante muito tempo considerado o mais alto arranha-céu da América do Sul) o edifício Anchieta, o Conjunto Nacional e o Copan, desde 1972 quando a Lei de Uso e Ocupação do Solo aparece como complemento ao Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI/1971) o zoneamento paulistano vem continuamente desencorajando a construção desta tipologia.

Nos projetos apresentadas para o Arco Tietê a proposta de uso e ocupação do solo estabelece duas grandes áreas de transformação, as áreas de "transformação incentivada" e as de "transformação induzidas", e para ambas são determinadas formas de incentivo à adoção da tipologia multifuncional.

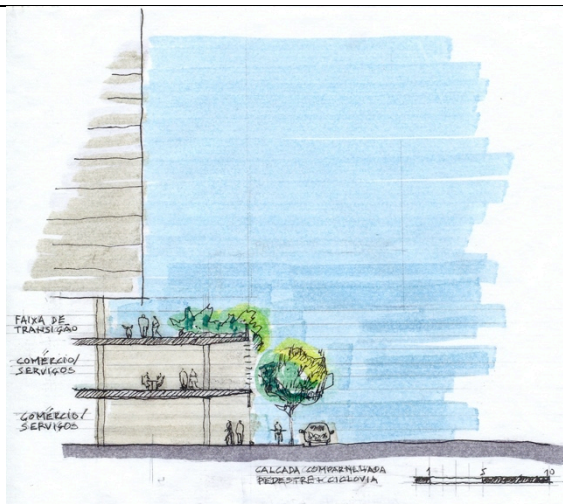
As áreas de "transformação incentivada" são estabelecidas sempre nas zonas de centralidade polar a^{21} e b^{22} (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo. Nessas áreas, além da promoção das diferentes funções no mesmo edifício, é definido um aumento de densidade para as centralidade do tipo b, e que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos também critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de "transformação incentivada" todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da "calçada compartilhada" as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.

²¹ ZCLa: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

²² ZCLb: zona centralidade polar com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;



Afim de estimular a mudança de uso e ocupação do solo favorecendo a oferta de lotes nas áreas de “transformação incentivada” devem ser efetivamente aplicados instrumentos de combate à retenção especulativa presentes no Estatuto da Cidade. São eles:

- 1) Construção compulsória (Em lotes ou glebas não edificado com área superior a 250 m², onde o coeficiente de aproveitamento utilizado é igual a zero).
- 2) IPTU progressivo no tempo (em lotes urbanos subutilizados com área superior a 250 m² onde o coeficiente de aproveitamento não atinge o mínimo definido no Plano Diretor) .
- 3) Desapropriação com títulos da dívida pública (em edificação não utilizada ou subutilizada com área superior a 500 m², que tenha, no mínimo, 80% de sua área construída desocupada há mais de 5 anos).

As áreas de “transformação induzida” distinguem-se das de “transformação incentivada” por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos ainda maiores que os da centralidade polar b, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

O estudos socioeconômicos têm por finalidade:

- Fornecimento de insumos para definição das readequações urbanísticas desejadas e otimização dos diversos modais de transporte;
- Desenho de programas/ políticas/ intervenções e do modelo de gestão fundiária associados;
- Elaboração de índices/ indicadores (econômicos, de adensamento e de monitoramento imobiliário).

Para alcance destes fins, serão feitos preliminarmente uma série de estudos, incluindo:

- Análise de perfil e tendências demográficas e socioeconômicas da população do Arco, e de movimentos pendulares intra e interregionais;
- Análise do perfil e distribuição de atividades econômicas e do mercado de trabalho, bem como dos pólos e setores econômicos estratégicos do Arco;

Análise do histórico evolutivo de adensamento, de tendências imobiliárias e do consumo de outorga onerosa do direito de construir na região..

Meios de Interação Social e Institucional

EMBASAMENTO LEGAL

A Constituição federal de 1988 marcou um novo momento na vida política brasileira, pois diversos mecanismos foram criados que permitiram a consolidação e intensificação da participação da sociedade civil brasileira na gestão pública. A partir da nova carta magna, surgiu uma democracia representativa e participativa, na qual os processos de controle e monitoramento social apareceram como formas de intervenção da sociedade civil nas Políticas Públicas propostas pelos entes federados.

A participação da sociedade organizada na elaboração, implantação e avaliação de Políticas Públicas passou a constituir uma temática permanente, seja na comunidade acadêmica, na sociedade civil organizada ou entre os próprios gestores públicos. As formas dessa participação são tratadas mais adiante. A partir desse marco, as políticas públicas não podem mais omitir ações de controle social. Ainda no bojo da nova constituição, outro assunto de grande interesse do saneamento ambiental foi abordado. Uma emenda popular sobre a reforma urbana foi considerada e resultou em dois artigos: 182 e 183. O primeiro aborda a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes. No seu primeiro artigo, estabelece que o Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes, sendo o instrumento básico de política de desenvolvimento e da expansão urbana. Além disso, vários outros procedimentos foram estabelecidos, sempre com o objetivo de garantir o direito à cidade para todos os seus moradores.

O artigo 183 já tratada especificamente da questão de usucapião, mostrando mais uma vez o caráter social da cidade.

A regulamentação do artigo 182 da constituição ocorreu com a Lei Federal No. 10.257 de 10/07/2001, conhecida como o Estatuto das Cidades. Regulamentou vários instrumentos de gestão urbana como os relacionados ao solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova o seu adequado aproveitamento, sob pena parcelamento ou edificação obrigatória, o imposto sobre a propriedade predial e territorial urbano progressivo no tempo ou mesmo a desapropriação.

O Estatuto das Cidades é de particular interesse, porque estabelece como seria a ocupação urbana no município, incluída a expansão da área urbana, definida pelo Plano Diretor e pelo respectivo Zoneamento. O Zoneamento Urbano tem como função garantir a organização territorial, coordenado a localização de diversas atividades urbanas, buscando reduzir impactos e otimizar as relações de vizinhança do ponto de vista econômico e social. São definidas áreas homogêneas de ocupação do solo, como residencial, industrial, de especial interesse social etc. Assim, ambos os instrumentos além de garantir o direito à cidade, são básicos para o planejamento e a implantação da infraestrutura em saneamento. Além

disso, ao combater os vazios urbanos, reduzem os custos de execução da mesma.

BASE CONCEITUAL

Os conceitos de controle e monitoramento social durante a elaboração do PROJETO aqui são abordados de forma aplicada, sem procurar tratá-los de forma conceitual mais aprofundada, conforme o embasamento próprio das Ciências Sociais. O objetivo é defini-los e aplicá-los dentro da realidade da participação social relacionada ao setor de saneamento básico.

No mesmo sentido, Santos Jr. define monitoramento social de Políticas Públicas como “um conjunto de práticas que visa ao acompanhamento e ao controle sistemático de uma determinada intervenção do Poder Público com o objetivo expresso de: (i) garantir políticas de enfretamento das desigualdades; (ii) ampliar espaços de planejamento participativo e (iii) verificar ou mesmo estabelecer a correlação entre planejamento e execução”. Já Télia Negrão (2003) reforça que a concepção de monitoramento social de Políticas Públicas não diverge da de controle social, mas a amplia, na medida em que o monitoramento não significa somente fiscalização ou reivindicação. O monitoramento social é um processo que inclui a “formação e capacitação de quem monitora por meio de um processo de socialização de informações e do debate de ideias sobre temas de interesse”. Daí a importância de distinguir os termos, bem como mostrar que na primeira rodada de elaboração do PROJETO, é de suma importância também procurar apresentar os conceitos e as práticas do setor. É assim que se formam os atores sociais capacitados a contribuir para o avanço do setor.

De qualquer forma, seja a denominação controle ou monitoramento social, sendo esta última mais ampla como explicado, o importante é que aconteça uma crescente atividade de acompanhamento, mobilização e de participação da população, pois é essa em última instância que sofrerá as consequências da política pública e do projeto. É do interesse do cidadão conhecer e intervir no processo de tomada de decisão, pois isso afeta diretamente a sua qualidade de vida.

Diversos foram os mecanismos criados a partir da promulgação da Constituição Federal vigente que permitem a participação social, como: plebiscito, referendo popular, iniciativa popular legislativa, audiência pública, tribuna popular, orçamento participativo e conselhos (municipais, estaduais e federais) gestores de Políticas Públicas. Desses mecanismos, interessam particularmente para as atividades de controle social a audiência pública e suas formas correlatas de participação como seminários e oficinas durante a elaboração do PROJETO; após sua aprovação e para acompanhamento das suas proposições, o conselho de gestão constitui uma alternativa interessante, podendo inclusive ter sua atuação influenciando ao menos em parte do orçamento.

O orçamento participativo nas cidades é um instrumento democrático previsto no Estatuto das Cidades que permite aos cidadãos participar das decisões orçamentárias de municípios, ou seja, por meio de assembleias abertas e periódicas. Nessas, a sociedade civil, em negociação direta com o governo, decide o alocamento de parte dos recursos municipais, o que potencialmente também contribuiria para aperfeiçoar os investimentos previstos no PROJETO.

A audiência pública, por sua vez, corresponde a uma instância no processo de tomada de decisão administrativa ou legislativa, por meio da qual a autoridade competente abre espaço para que todas as pessoas que possam sofrer os reflexos dessa decisão tenham oportunidade de se manifestar antes do desfecho do processo. Nesse mesmo espírito, a oficina seria definida como etapa de

apresentação e conhecimento para os protagonistas de interesse, processo que culminaria com a própria audiência pública.

Como consequência do avanço do processo de conhecimento específico do projeto e do estabelecimento de fóruns como a audiência pública, o município passaria a ter o controle social mais bem estabelecido, pois o processo como um todo seria já conhecido.

O Conselho Gestor é um espaço público composto por membros oriundos da sociedade civil e do Estado, no geral de maneira paritária, que possui a função de controlar e deliberar sobre determinadas Políticas Públicas, no caso as relacionadas ao saneamento básico. Assim, após a primeira rodada de planos municipais, o controle social seria cada vez mais bem estabelecido, contribuindo para o avanço do setor de saneamento ambiental. Sempre é importante lembrar que os grandes objetivos do setor situam-se num melhor cenário de saúde pública e redução de impactos ambientais.

METODOLOGIA

A sequência proposta é avançar por aproximação ou “passo a passo”, tendo em vista que a prática de participação social ainda é pouco estabelecida. A sequência prevista é a seguinte:

- A. Oficina de Leitura Comunitária: efetuada logo após a elaboração do diagnóstico pela equipe técnica sobre as atuais condições da área em foco.
- B. Oficina de Visão do Futuro: efetuada quando forem feitas as proposições de alternativas.
- C. Audiência Pública: assim que for elaborada a versão preliminar do projeto, a mesma é apresentada para o mecanismo de controle social estabelecido por município. Os munícipes, os protagonistas e outros atores se manifestam sobre as proposições, pois afetam sua vida na cidade.

A ocorrência de cada uma dessas atividades sociais será precedida por ampla comunicação à sociedade e às autoridades municipais.

A. OFICINA DE LEITURA COMUNITÁRIA

A finalidade básica é apresentar para a população o diagnóstico efetuado pela equipe técnica, porém precedido pela colocação do que é o PROJETO. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação do quadro legal, mostrando o conteúdo a ser seguido em todo o trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes sejam cidadãos, organizações da sociedade, entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços de saneamento.
3. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa dinâmica, a própria população faz a leitura de como percebe a área objeto de intervenção. É aberta a possibilidade de participação em mais de um grupo em função do interesse.
4. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação das proposições.
5. Apresentação da Leitura Técnica efetuada pela equipe técnica responsável para os participantes.
6. Consolidação do diagnóstico a partir do cruzamento de informações técnicas e da população. Esse passo é especialmente importante, porque

desse dependem as proposições de alternativas que levem à universalização da prestação dos serviços de saneamento.

B. OFICINA DE VISÃO DO FUTURO

Tem por objetivo, a partir da leitura técnica e comunitária efetuada na oficina anterior, apresentar à população as proposições. É fundamental que o diagnóstico elaborado e apresentado à população na oficina anterior esteja consolidado para que as proposições sejam bem embasados tanto pelo lado técnico como pelo social, os usuários dos serviços de saneamento. A dinâmica dessa oficina é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa do trabalho.
2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços urbanos.
3. Apresentação das propostas elaboradas pela equipe técnica, nas quais foram consideradas as colocações consolidadas e sistematizadas da oficina anterior. Indispensável que a população já tenha uma ideia dos investimentos necessários e do seu montante.
4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto à prestação dos serviços de saneamento.
5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas.
6. Consolidação da visão do futuro a partir do cruzamento de informações técnicas e da população.

C. AUDIÊNCIA PÚBLICA

A dinâmica da audiência, mais ampla e representativa que as oficinas, é a seguinte:

1. Apresentação da equipe técnica de elaboração do PROJETO e explanação, mostrando o conteúdo a ser seguido nesta etapa final do trabalho. Inclui-se mostrar como aconteceu todo o processo de controle social e sua importância na elaboração do PROJETO, dadas as contribuições dos usuários dos serviços.
2. Identificação dos protagonistas presentes, sejam da sociedade, sejam entidades governamentais ou mesmo operadoras dos serviços.
3. Apresentação do PROJETO elaborada pela equipe técnica por componente, objetivando a universalização da prestação dos serviços, considerando todas as atividades sociais como oficinas ocorridas nas etapas anteriores. O escopo a apresentar compreende melhorias de gestão, a proposição de alternativas, os custos de execução, manutenção e operação das unidades previstas, sustentabilidade econômica, plano de contingência e emergência, indicadores e fontes de financiamento.
4. Divisão dos participantes em grupo por componente de interesse para conhecer e analisar mais em detalhe as proposições, bem como sugerir eventualmente alterações. Nessa dinâmica, a própria população aprofunda seus conhecimentos quanto ao projeto.
5. Apresentação dos resultados dos grupos e consolidação por componente das propostas aprovadas.
6. Consolidação do PROJETO a partir do cruzamento de informações

	<p>técnicas e da população.</p> <p>Em grosso modo, é essa a metodologia a empregar que será adaptada e detalhada por município em função das suas tipicidades.</p>
INTERLOCUTORES:	<i>Descrever quais interlocutores, sua influência, sua relação e sua dependência com as intervenções.</i>
HABITAÇÃO	<p>SEHAB –Secretaria Municipal de Habitação.</p> <p>CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano. Programa de Atuação em Cortiços- PAC, que permite construir e reciclar prédios nas áreas centrais para moradores de cortiços.</p> <p>PROCENTRO - O Programa de Reabilitação da Área Central da Cidade – missão: de promover o desenvolvimento social e econômico da região, dinamizando e criando condições de atração e suporte de atividades compatíveis com o centro metropolitano, promovendo a reabilitação urbanística e ambiental da área, com inclusão social.</p> <p>O Programa foi planejado em parceria com a sociedade civil, para agregar ações de naturezas diversas.</p> <p>Projeto URBEM – Casa Paulista – Prefeitura Municipal de SP e Governo Estadual – revitalizar e repovoar o centro da cidade e centro expandido, e sobretudo, zonas de interesse social. Uso misto – comércio, serviços, áreas verdes e residências. Residências mistas: os apartamentos serão distribuídos para famílias com diferentes faixas de renda (desde 755 a 11mil mensais), para dar diversidade ao centro.</p> <p>CMH – Conselho Municipal de Habitação - caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo. Órgão da política habitacional da Cidade, é norteado pela idéia de paridade em relação à representação do poder público, movimentos populares por moradia e sociedade civil, assegurando espaço a todos os segmentos. Participam do Conselho sindicatos, empresários, educadores, líderes de movimentos sociais e gestores públicos. Conselheiros irão influir nas ações da Secretaria Municipal de Habitação sobre diretrizes da administração. Poderão decidir, por exemplo, a destinação de recursos para construções de mutirões, conjuntos habitacionais, regularizações fundiárias e programa de urbanização de favelas entre outros.</p>
MEIO AMBIENTE	<p>MMA – Ministério do Meio Ambiente – IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - missão: promover a adoção de princípios e estratégias para o conhecimento, a proteção e a recuperação do meio ambiente, o uso sustentável dos recursos naturais, a valorização dos serviços ambientais e a inserção do desenvolvimento sustentável na formulação e na implementação de políticas públicas, de forma transversal e compartilhada, participativa e democrática, em todos os níveis e instâncias de governo e sociedade.</p> <p>SMA – Secretaria do Meio Ambiente do Estado de SP - promover a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental, coordenando e integrando atividades ligadas à defesa do meio ambiente - SIGAM – Sistema Integrado de Gestão Ambiental – (setores técnico e administrativo): registrar, controlar e fornecer informações (operacionais e gerenciais) sobre processos e documentos relacionados às atividades da SMA e seus órgãos vinculados. Agendas ambientais em diferentes áreas, como água, solo, resíduos sólidos, economia verde e planejamento ambiental, biodiversidade e unidades de conservação, fiscalização ambiental, cuidado animal, ar, licença ambiental.</p>

	<p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área envoltória destes bens, etc.</p> <p>Cades-sp - Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - questões referentes à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente natural, construído e do trabalho, em todo o território do Município de São Paulo.</p> <p>CETESB – Companhia Ambiental do Estado de SP - Avaliação da qualidade ambiental, licenciamento e controle de fontes de poluição e de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos naturais. Licenciamento de empreendimentos com avaliação de impacto ambiental. Gestão administrativa e financeira. Gestão do Fundo do Estado para Prevenção e Remediação de Áreas Contaminadas - FEPRAC. Gestão do Fundo Estadual de Prevenção e Controle da Poluição - FECOP.</p>
<p>MOBILIDADE</p>	<p>ANTT – AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTES – TAV e Transportes Ferroviários, rodoviários...</p> <ol style="list-style-type: none"> 19. coordenar e implantar os projetos e atividades para aprimoramento, organização e inovação da gestão institucional da ANTT; 20. acompanhar a execução das estratégias organizacionais, propondo correções de rumo, se necessário; 21. acompanhar e monitorar a execução dos Programas Estruturantes e dos Componentes de Projeto; 22. consolidar e sistematizar dados para a mensuração dos indicadores de desempenho; 23. elaborar os relatórios trimestrais de desempenho; e 24. preparar e apoiar as reuniões previstas no art. 5º. <p>O desenvolvimento dessas atividades impõe uma ação conjunta entre o NGC e diversas áreas da ANTT. Por isso, é prevista, na mesma deliberação, a possibilidade de solicitar a participação de servidores das diversas Superintendências de Processos Organizacionais, sendo considerado serviço relevante para a Agência.</p> <p>DNIT - O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - A autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União. Ou seja, o órgão é gestor e executor, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.</p> <p>SMPED – Secretaria Municipal da Pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.</p> <p>SP obras – infraestrutura</p> <p>CET – Companhia de Engenharia e Trafego.</p> <p>Governo do Estado de SP</p> <p>Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos [STM]</p>

	<p>CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - se apresenta como a melhor alternativa para atenuar o problema da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. Obras de infraestrutura: modernização dos sistemas de sinalização, telecomunicações, energia, rede aérea e via permanente, além das estações mais antigas e da frota de trens.</p> <p>EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - gerenciamento de sistemas de baixa e média capacidades, planejando e fiscalizando o transporte intermunicipal nas regiões metropolitanas do Estado São Paulo.</p> <p>METRO - O Metrô será responsável pela operação e expansão do transporte metroviário, sistema de alta capacidade e articulador do transporte público na Região Metropolitana de São Paulo.</p>
<p>PATRIMÔNIO</p>	<p>CONPRESP - O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Entre suas atribuições destacamos: deliberar sobre tombamentos de bens móveis e imóveis; definir área envoltória destes bens, etc.</p> <p>CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH), uma das Unidades da Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, apoios técnico e administrativo.</p> <p>IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - fiscalização, proteção, identificação, restauração, preservação e revitalização dos monumentos, sítios e bens móveis do país.</p>
<p>PLANEJAMENTO</p>	<p>EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A –</p> <p>SGM - Secretaria de Governo – Gabinete</p> <p>A Secretaria do Governo Municipal (SGM) é órgão do Gabinete do Prefeito.</p> <p>I – assistir e assessorar direta e imediatamente ao Prefeito no desempenho de suas atribuições, em especial nos assuntos relacionados com a coordenação e integração das ações do Governo;</p> <p>II – preparar a expedição dos atos normativos e decisórios de competência do Prefeito, promovendo a respectiva publicação e preservação.</p> <p>SIURB - Secretaria de Infra-Estrutura Urbana e Obras.</p> <p>Comissão de Financiamentos Externos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - aprovações pelos BID e COFIEX</p> <p>SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.</p> <p>CTLU – Câmara Técnica de Legislação Urbanística - emitir parecer técnico sobre propostas de alteração da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, quando solicitado pelo Presidente do Conselho Municipal de Política Urbana. Emitir parecer técnico sobre propostas de alteração do Plano Diretor, projeto de lei de interesse urbanístico e ambiental e ainda aprovar as propostas de participação dos interessados nas Operações Urbanas Consorciadas.</p> <p>Apoiar tecnicamente o Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU), no que se refere às questões urbanísticas e ambientais.</p> <p>A CTLU encaminha propostas para manifestação do CMPU, elabora proposta de seu regimento interno e exerce as atribuições conferidas pela legislação municipal</p>

	<p>à extinta Comissão Normativa de Legislação Urbanística (CNLU), anteriormente à vigência da Lei nº 13.430/02.</p> <p>CPPU - Comissão Municipal de Política Urbana – compete a CPPU, as diretrizes relativas à política municipal de proteção e promoção da boa qualidade da paisagem urbana; propor e expedir atos normativos administrativos sobre a ordenação de anúncios, paisagem e meio ambiente; elaborar e apreciar projetos de normas modificativas ou inovadoras dessa legislação; elaborar, apreciar e expedir atos normativos para fiel execução da legislação vigente, apreciando e decidindo a matéria pertinente; enquadrar e estabelecer parâmetros para novas tecnologias e meios de veiculação de anúncios, bem como projetos diferenciados não previstos na legislação.</p> <p>CMPU - O Conselho Municipal de Política Urbana - constituído pela lei Nº 13.430, de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo, foi criado com a intenção de institucionalizar a participação da população nas decisões tomadas pelo poder público, referentes às políticas de desenvolvimento urbano, consolidando o conceito de gestão democrática no município.</p> <p>Entre suas principais atribuições, podemos destacar o debate da política urbana do município, a análise de questões relativas ao PDE e os Planos Regionais Estratégicos das subprefeituras, a discussão, proposição de diretrizes e acompanhamento da aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), além de articular a ação de conselhos municipais vinculados à política urbana e ambiental, visando a integração e compatibilização das políticas de transporte, habitação, meio ambiente, paisagem urbana, proteção ao patrimônio histórico e cultural e uso do solo, para promoção e ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e do bem-estar dos munícipes.</p> <p>Plano SP2040 – “A Cidade que queremos” -</p> <p>PMAPSP - O Plano Diretor de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Município de São Paulo</p> <p>SEMPLA – Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão – missão:</p> <p>Gestão Urbana SP – contato SMDU – Instrumentos de Planejamento Urbano como o Plano Diretor Estratégico, os planos regionais e de bairro, a lei de parcelamento, Uso e ocupação do solo e o código de obras. – orientação de distribuição dos locais de moradia e das atividades econômicas nos bairros, (comércio, indústria e serviços), obras para evitar enchentes, implantações de parques e recuperação de áreas verdes, implantação de corredores de ônibus. Com a participação ativa da população.</p> <p>EMURB - Empresa Municipal de Urbanização</p>
<p>OUTROS</p>	<p>SPP - Companhia São Paulo de Parcerias S/A - principal objetivo a estruturação e a articulação dos Fundos Garantidores das PPPs, assim como servir de braço operacional do Comitê Gestor das PPPs, órgão encarregado de definir as prioridades e o escopo das PPPs municipais.</p> <p>da análise e avaliação dos Pedidos de Manifestação de Interesse (PMI)</p> <p>INVESTE SÃO PAULO - Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade - Facilitação de negócios: Apoio aos potenciais investidores em</p>

	<p>sua interlocução com órgãos públicos, com o objetivo de facilitar e agilizar o processo de tomada de decisão e de implantação de novos empreendimentos.</p> <p>O Conselho Paulista de Competitividade é um órgão colegiado criado pelo Governo do Estado de São Paulo para unir-se à iniciativa privada na busca de políticas públicas que incentivem a competitividade da economia e a atração de novos investimentos para o Estado.</p> <p>São Paulo Turismo S/A - Possui capital aberto e tem como sócia majoritária a Prefeitura de São Paulo. Entre suas atividades estão a administração do Parque do Anhembi e do Autódromo de Interlagos e a estruturação de mecanismos que reafirmem o município como pólo de turismo de negócios, entretenimento e lazer.</p> <p>CMDHC - Comissão Municipal de Direitos Humanos e Cidadania - missão: "Defender, proteger e promover os Direitos Humanos, bem como fomentar a inserção dos Direitos Humanos nas políticas públicas municipais". Para tanto apresenta como principais formas de atuação o serviço chamado Balcão de Atendimento e o Desenvolvimento de Projetos.</p> <p>Ouidoria Geral da Cidade de São Paulo – missão: aprimorar a qualidade dos serviços prestados à população e promover a interlocução entre o município e as instituições públicas.</p> <p>SMADS - Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social.</p>
--	---

IV- ESCOPO, CUSTOS E PRAZOS para a elaboração dos estudos de viabilidade (2ª FASE)				
<i>Descrever os ELEMENTOS TÉCNICOS a serem desenvolvidos na segunda fase da PMI. Incluir em anexo: cronograma detalhado</i>				
PROJETO 1: Eixo Central da Cidade: Avenida Tiradentes, Prestes Maia, Praça da Bandeira e Avenida Nove de Julho e Vinte e Três de Maio até o Viaduto Jaceguai.				
ALOCÇÃO DA EQUIPE				
<i>Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.</i>				
<i>Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.</i>				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	1 arquiteto supervisor (as) 2 arquitetos coordenador (ac) 3 arquitetos pleno (ap) 11 arquitetos junior (aj) 1 consultor (cst) 1 especialista túnel (cst) 4 engenheiros supervisor (as) 4 engenheiros coordenador (ac) 7 engenheiros junior (aj) 9 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	48.120 horas	R\$ 2.969.706,00
Urbanização	1 arquiteto supervisor (as) 1 arquiteto coordenador (ac) 3 arquitetos pleno (ap)	2013 Ago- 2014 Jan	19.080 horas	R\$1.033.110,00

	9 arquitetos junior (aj)			
Arquitetura	-			
Paisagismo	1 arquiteto coordenador (ac) 2 arquitetos junior (aj) 5 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	5.760 horas	R\$ 203.760,00
Estrutura/ Túnel	1 especialista túnel (cst) 1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiros junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	4.440 horas	R\$ 411.000,00
En. Elétrica/ Ilum. Pública	1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 1 engenheiro junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	2.400 horas	R\$ 238.800,00
Eng. Tráfego/ Pavim./Gometr.	1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiros junior (aj) 4 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	10.800 horas	R\$ 528.336,00
Micro/ Macrodrenagem	1 consultor (cst) 1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiro junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	5.640 horas	R\$ 554.700,00
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 especialista direito urbanístico/ imobiliário 2 advogados senior 2 advogados pleno	2013 Ago- 2014 Jan	7.200 horas	R\$ 794.160,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Coordenador de projeto 1 Gerente de projeto 1 Consultor senior 1 Consultor junior	2013 Ago- 2014 Jan	5.040 horas	R\$ 744.480,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 coordenador de projeto 1 sociólogo 6 assistentes sociais	2013 Ago- 2014 Jan	11.520 horas	R\$ 509.940,00
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 1.866.802,39
TOTAL				R\$ 6.885.088,39

PROJETO 2: Imediações do Parque e Estação da Luz: Reordenação urbana do eixo ferroviário

ALOCAÇÃO DA EQUIPE

Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.

Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.

ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
----------------	--------------------------	---------	------------------	-------------

<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	2 arquitetos supervisor (as) 3 arquitetos coordenador (ac) 6 arquitetos pleno (ap) 11 arquitetos junior (aj) 1 consultor (cst) 1 especialista túnel (cst) 4 engenheiros supervisor (as) 4 engenheiros coordenador (ac) 9 engenheiros junior (aj) 21 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	73.080 horas	R\$ 3.729.924,00
Urbanização	1 arquiteto supervisor (as) 1 arquiteto coordenador (ac) 3 arquitetos pleno (ap) 9 arquitetos junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	19.080 horas	R\$1.033.110,00
Arquitetura	1 arquiteto supervisor (as) 1 arquiteto coordenador (ac) 3 arquitetos pleno (ap) 12 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	23.400 horas	R\$ 873.918,00
Paisagismo	1 arquiteto coordenador (ac) 2 arquitetos junior (aj) 5 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	5.760 horas	R\$ 203.760,00
Estrutura/ Túnel	1 especialista túnel (cst) 1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 4 engenheiros junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	6.840 horas	R\$ 504.000,00
En. Elétrica/ Ilum. Pública	1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 1 engenheiro junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	2.400 horas	R\$ 238.800,00
Eng. Tráfego/ Pavim./Gometr.	1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiros junior (aj) 4 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	10.800 horas	R\$ 528.336,00
Micro/ Macro drenagem	1 consultor (cst) 1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiro junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	5.280 horas	R\$ 480.000,00
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 especialista direito urbanístico/ imobiliário 2 advogados senior 2 advogados pleno	2013 Ago- 2014 Jan	7.200 horas	R\$ 794.160,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Coordenador de projeto 1 Gerente de projeto 1 Consultor senior 1 Consultor junior	2013 Ago- 2014 Jan	5.040 horas	R\$ 744.480,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 coordenador de projeto 1 sociólogo 6 assistentes sociais	2013 Ago- 2014 Jan	11.520 horas	R\$ 509.940,00
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento				R\$ 2.149.603,49

orçamentário destinado				
TOTAL				R\$ 7.928.107,49
PROJETO 3: Campo de Marte, Marginal Tietê e Bom Retiro .				
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
<p><i>Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.</i></p> <p><i>Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.</i></p>				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	1 arquiteto supervisor (as) 4 arquitetos coordenador (ac) 12 arquitetos pleno (ap) 19 arquitetos junior (aj) 1 consultor (cst) 4 engenheiros supervisor (as) 7 engenheiros coordenador (ac) 16 engenheiros junior (aj) 20 estagiários (e)	2013 Ago-2014 Jan	111.900 horas	R\$ 6.094.149,00
Urbanização	1 arquiteto supervisor (as) 2 arquitetos coordenador (ac) 6 arquitetos pleno (ap) 6 arquitetos junior (aj)	2013 Ago-2014 Jan	20.340 horas	R\$ 1.262.025,00
Arquitetura	1 arquiteto supervisor (as) 2 arquiteto coordenador (ac) 6 arquitetos pleno (ap) 8 arquitetos junior (aj)	2013 Ago-2014 Jan	22.320 horas	R\$ 1.316.880,00
Paisagismo	1 arquiteto coordenador (ac) 5 arquitetos junior (aj) 4 estagiários (e)	2013 Ago-2014 Jan	12.000 horas	R\$ 455.280,00
Estrutura/ Túnel	1 engenheiro supervisor (as) 2 engenheiro coordenador (ac) 6 engenheiros junior (aj) 6 estagiários (e)	2013 Ago-2014 Jan	20.880 horas	R\$ 961.704,00
En. Elétrica/ Ilum. Pública	1 engenheiro supervisor (as) 2 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiro junior (aj)	2013 Ago-2014 Jan	4.320 horas	R\$ 378.000,00
Eng. Tráfego/ Pavim./Gometr.	1 engenheiro supervisor (as) 2 engenheiro coordenador (ac) 4 engenheiros junior (aj) 6 estagiários (e)	2013 Ago-2014 Jan	18.000 horas	R\$ 850.104,00
Micro/ Macrodrenagem	1 consultor (cst) 1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 4 engenheiro junior (aj) 4 estagiários (e)	2013 Ago-2014 Jan	14.280 horas	R\$ 936.156,00

<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	<i>1 especialista direito urbanístico/ imobiliário 2 advogados senior 2 advogados pleno</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>7.200 horas</i>	<i>R\$ 794.160,00</i>
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	<i>1 Coordenador de projeto 1 Gerente de projeto 1 Consultor senior 1 Consultor junior</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>5.040 horas</i>	<i>R\$ 744.480,00</i>
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	<i>1 coordenador de projeto 1 sociólogo 6 assistentes sociais</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>11.520 horas</i>	<i>R\$ 509.940,00</i>
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				<i>R\$ 3.029.095,19</i>
TOTAL				<i>R\$ 11.171.824,19</i>

PROJETO 4: Extensão Av. Paes de Barros: Mooca – Belém – Pari – Bom Retiro

ALOCAÇÃO DA EQUIPE

Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.

Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.

ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	<i>1 arquiteto supervisor (as) 2 arquitetos coordenador (ac) 2 arquitetos pleno (ap) 8 arquitetos junior (aj) 4 engenheiros supervisor (as) 4 engenheiros coordenador (ac) 7 engenheiros junior (aj) 9 estagiários (e)</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>40.080 horas</i>	<i>R\$ 2.372.226,00</i>
Urbanização	<i>1 arquiteto supervisor (as) 1 arquiteto coordenador (ac) 2 arquitetos pleno (ap) 6 arquitetos junior (aj)</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>13.320 horas</i>	<i>R\$ 771.030,00</i>
Arquitetura	-			
Paisagismo	<i>1 arquiteto coordenador (ac) 2 arquitetos junior (aj) 5 estagiários (e)</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>5.760 horas</i>	<i>R\$ 203.760,00</i>
Estrutura/ Túnel	<i>1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiros junior (aj)</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>4.200 horas</i>	<i>R\$ 345.000,00</i>
En. Elétrica/ Ilum. Pública	<i>1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 1 engenheiro junior (aj)</i>	<i>2013 Ago- 2014 Jan</i>	<i>1.800 horas</i>	<i>R\$ 179.100,00</i>

Eng. Tráfego/ Pavim./Gometr.	1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiros junior (aj) 4 estagiários (e)	2013 Ago- 2014 Jan	10.800 horas	R\$ 528.336,00
Micro/ Macro drenagem	1 engenheiro supervisor (as) 1 engenheiro coordenador (ac) 2 engenheiro junior (aj)	2013 Ago- 2014 Jan	4.200 horas	R\$ 345.000,00
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 especialista direito urbanístico/ imobiliário 2 advogados senior 2 advogados pleno	2013 Ago- 2014 Jan	7.200 horas	R\$ 794.160,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio- econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Coordenador de projeto 1 Gerente de projeto 1 Consultor senior 1 Consultor junior	2013 Ago- 2014 Jan	5.040 horas	R\$ 744.480,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 coordenador de projeto 2 sociólogos 9 assistentes sociais	2013 Ago- 2014 Jan	17.280 horas	R\$ 728.460,00
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 1.725.829,27
TOTAL				R\$ 6.365.155,27

V- PLANO DE TRABALHO:

Descrever a justificativa técnica e operacional do faseamento, de sua adequação e viabilidade tendo em vista a dimensão e diversidade de características e problemáticas do perímetro considerado.

MÉTODO DE TRABALHO

Para o desenvolvimento do projeto faz-se mister a definição de sequência de informações a serem levantadas:

1. Levantamento planialtimétrico
2. Cadastro de Interferências incluindo Macro e Micro drenagem
3. Análise Geotécnica

Após a análise dos dados apresentados a equipe de urbanistas deve apresentar, no prazo de 15 dias, um projeto funcional para a área de estudo. Este projeto terá a função de referenciar o desenvolvimento inicial dos seguintes projetos complementares:

4. Análise de tráfego
5. Projeto Geométrico
6. Estrutura/Concreto e Túnel
7. Pavimentação
8. Arquiteturas

9. Paisagismo

A equipe de urbanismo fará a compatibilização e a coordenação dos projetos citados.

FASEAMENTO DO ARCO TIETÊ

Composição e Ordenação do Faseamento

Considerar os componentes para a valoração das intervenções propostas, tais como, desapropriações, descontaminações ou quaisquer outras ações para mitigar as externalidades negativas.

Grupo de atividades	2013							2014	Valor Estim. (R\$ mil)
	06	07	08	09	10	11	12	01	
Levantamento Planoaltimétrico									Não incluso
Cadastro de interferências									Não incluso
Análise geotécnica									Não incluso
Urbanização									4.099
Engenharia de tráfego/ Geometria/ Pavimentação									2.435
Micro/ macro drenagem									2.315
Modelagem Jurídica									3.176
Estudos socioeconômicos									2.977
Meios de interação social									2.258
Arquitetura									2.190
Paisagismo									1.066
Estrutura/ Concreto/ Túnel									1.911
Eng. Elétrica/ Iluminação									1.034
Maquete eletrônica									-

▲
6/13/13

VI- INSTRUMENTOS JURÍDICOS

Descrever quais os instrumentos jurídicos, bem como a elaboração de novas figuras jurídicas, que serão utilizados na implantação do planejamento urbanístico exposto na proposta, considerando o processo em curso de revisão do Plano Diretor Estratégico (Lei nº13.430/2002).

PROJETOS
1, 2, 3 e 4

Revisão no Macrozoneamento

Proposição das áreas de "transformação incentivada" e "transformação induzida"

As áreas de “transformação incentivada” contém as zonas de centralidade polar a²³ e b²⁴ (respectivamente de baixa e alta densidade) da legislação vigente para fins de uso e ocupação do solo do Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

As áreas de “transformação induzida” distinguem-se das de “transformação incentivada” por permitirem coeficientes de aproveitamento máximos maiores que 5, por não estabelecerem nenhuma limitação de gabarito e por instituírem uma forma mais dirigida de remodelação urbano-ambiental baseada na arrecadação antecipada de recursos financeiros. Nesse caso, como nas operações urbanas, a prefeitura deve emitir Cepacs – Certificados de Potencial Adicional de Construção (títulos negociáveis em bolsa e conversíveis em direito de construir). Importante observar que a emissão de Cepacs deve ser proporcional ao estoque de potencial construtivo disponibilizado pelo poder público a partir de uma análise da capacidade da infraestrutura do local. A arrecadação obtida pelos Cepacs deve retornar como investimento em infraestrutura urbana e ambiental para a área.

Revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo:

Nas duas áreas de centralidade polar da legislação vigente inseridas no perímetro de “transformação incentivada” passa a ser estimulada a construção de edifícios multifuncionais, sendo que para as centralidades do tipo b é estabelecido um aumento de densidade, que tem o seu limite máximo alterado de 4,0 para 5,0.

Proposição do instrumento “calçada compartilhada”

Para as tipologias multifuncionais incentivadas são definidos critérios de ganho de potencial construtivo para as edificações que cederem parte da área do pavimento térreo para o espaço público de circulação de pedestres, ou seja, para as calçadas.

Considerando que nas áreas de “transformação incentivada” todo potencial construtivo acima de 2 deve ser adquirido por Outorga Onerosa do Direito de Construir, através do instrumento da “calçada compartilhada” as áreas cedidas ao espaço público do pedestre são ressarcidas, como um direito de construir no mínimo o dobro dessa mesma área na edificação.

Revisão do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir:

O Instrumento “outorga onerosa do direito de construir”, reformulado, passa a agregar uma nova atribuição além daquela referente à melhoria da distribuição dos benefícios e dos ônus do processo de urbanização. Ele passa a assumir um papel central no equacionamento de um uso do solo desejável para o município.

Dentro do perímetro das áreas de “transformação incentivada” o instrumento “outorga onerosa do direito de construir” deve garantir porcentagens de potenciais construtivos disponíveis em estoques para habitação de mercado popular. Assim, os potenciais construtivos disponibilizados em estoque pelo poder público devem receber uma classificação, como por exemplo: H1 (habitação de mercado popular); H2 (habitação de livre mercado); C (comércio); S (serviços). Ao poder público cabe a tarefa de estipular

23 ZCLa: zona centralidade linear com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 1,0 e máximo variando de 1,0 até o limite de 2,5;

24 ZCLb: zona centralidade linear com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,20, básico igual a 2,0 e máximo variando de 2,0 até o limite de 4,0;

porcentagens do total de potencial construtivo disponível para cada tipo de uso. Como diretriz inicial, são definidos 50% desse total para habitação de mercado popular, sendo o restante dividido entre habitação, comércio e serviços de livre mercado.

Proposição dos CEPACs diferenciados

Seguindo a mesma dinâmica, as áreas de “transformação induzida” também devem possuir CEPACs diferenciados entre residenciais, comerciais e de serviços para que o alto custo dos dois últimos não contamine o investimento no primeiro (que deve ser estimulado).

Aplicação dos instrumentos de regularização fundiária

A proposta habitacional elaborada tem por princípio a aplicação dos instrumentos de regularização fundiária presentes no Estatuto da Cidade, a saber: Usucapião especial de imóvel urbano (individual e coletivo) a Concessão de Uso Especial para fins de Moradia, a Concessão de Direito Real de Uso (CDRU) e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Conforme estabelecido no Estatuto, seu objetivo é “legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei, o que significa a integração dessas populações ao espaço urbano, aumentando sua qualidade de vida e resgatando sua cidadania”.

Deste modo, após trabalho jurídico criteriosamente dirigido a cada ocupação inscrita no perímetro do projeto, devem ser definidos os instrumentos específicos de regularização fundiária para que os moradores de cada favela e de cada um dos inúmeros cortiços existentes permaneçam na área. As áreas reservadas às ZEIS no Plano Diretor Estratégico do município são mantidas com o mesmo uso na proposta desenvolvida.

Formulação de modelo de Operação Urbana Consorciada (OUC)

Potenciais áreas a serem concessionadas à iniciativa privada

Áreas delimitadas, a serem desapropriadas pelo poder público e com uso pré-determinado, focado na construção e operação de equipamentos de interesse público. Estas áreas serão concessionadas à investidores por períodos tipicamente abrangendo 15 a 30 anos. Dependendo da viabilidade econômica da concessão, serão utilizados instrumentos de Concessão Comum, Concessão Patrocinada ou Concessão Administrativa