

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	APRESENTAÇÃO P.03
	A CIDADE QUE QUEREMOS P.04
ESTRATÉGIAS	1. SOCIALIZAR OS GANHOS DE PRODUÇÃO NA REGIÃO P.06
	2. ASSEGURAR O DIREITO À MORADIA DIGNA PARA QUEM PRECISA P.07
	3. MELHORAR A MOBILIDADE URBANA P.08
	4. QUALIFICAR A VIDA URBANA DOS BAIRROS P.09
	5. ORIENTAR O CRESCIMENTO DA CIDADE NAS PROXIMIDADES DO TRANSPORTE PÚBLICO P.10
	6. REORGANIZAR AS DINÂMICAS METROPOLITANAS PROMOVEDO O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO P.11
	7. INCORPORAR A AGENDA AMBIENTAL AO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE P.12
	8. PRESERVAR O PATRIMÔNIO E VALORIZAR AS INICIATIVAS CULTURAIS P.13
	9. FORTALECER A PARTICIPAÇÃO POPULAR NAS DECISÕES DOS RUMOS DA CIDADE P.14
CONTEXTO	A MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA E O ARCO TIETÊ P.15
	O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO P.20
	ESCALAS DE PROJETO P.23
	ZONEAMENTO P.26
	OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA BRANCA P.27
	PLANO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS P.28
	UNIDADES DE PROJETO P.29
ARCO TIETÊ	LOCALIZAÇÃO P.30
	CENÁRIO ATUAL P.32
	EIXOS TEMÁTICOS P.34
	VISÃO URBANÍSTICA P.36
	PLANO URBANÍSTICO P.38
	DEFINIÇÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES P.40
	FERRAMENTAS P.42
	ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA P.46
	INDICADORES E METAS P.49

RELATÓRIOS COMPLEMENTARES

São publicações complementares a este caderno urbanístico:

- Relatório Técnico Econômico: ACT 02 2E RT
- Relatório Técnico Jurídico: ACT 02 2W RT
- Sumário Executivo: ACT 02 2U RT
- Diagnóstico: ACT 02 2U RT

As publicações estão disponíveis no portal Gestão Urbana na página:

gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arco-do-futuro/arco-tiete/arquivos

Contexto

AIU CENTRALIDADE	CENTRALIDADE DA METRÓPOLE P.50
	EIXOS TEMÁTICOS P.54
	PLANO DE INTERVENÇÕES P.56
	PROJETO P.58
AIU LAPA	LAPA P.62
	EIXOS TEMÁTICOS P.66
	PLANO DE INTERVENÇÕES P.68
	PROJETO P.70
AIU APOIOS URBANOS	APOIOS URBANOS P.74
	EIXOS TEMÁTICOS P.78
	PLANO DE INTERVENÇÕES P.82
	PROJETO P.86
PROJETOS ESTRATÉGICOS	PROJETOS ESTRATÉGICOS P.91
	SANTA RITA P.92
	DETRAN P.92
	DEIC P.93
	CARANDIRU P.93
	IPREM P.94
	CANINDÉ - PORTUGUESA P.94
	CANINDÉ - SANTO ANTONIO P.95
	CANINDÉ - CMTC P.95
	BENTO BICUDO P.96
	RUA DA Balsa P.96
PROJETO DE LEI	MAPAS P.98
	TEXTO DO PROJETO LEI P.116
	QUADROS P.127

A MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA E O ARCO TIETÊ

A visão urbanística determinada para o desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo nas próximas décadas reconheceu a necessidade de desempenhar estratégias de estruturação metropolitana para o município e possibilidades de adequação de seu crescimento demográfico e econômico sem o evidente espraiamento urbano, fenômeno recorrente em nossa cidade. O território denominado Arco do Futuro foi devidamente estudado como uma hipótese de contenção deste espraiamento, e sua leitura territorial resultou na definição, durante a revisão participativa do Plano Diretor Estratégico do Município - PDE (Lei Municipal nº 16.050/2014), da Macroárea Estruturação Metropolitana - MEM. Esta área da cidade é estratégica e fundamental para a reorientação, ampliação e redistribuição dos processos de transformação urbana e adensamento da cidade. Seu perímetro combina três elementos estruturantes: os três principais rios – Tamanduateí, Pinheiros e Tietê; as ferrovias e avenidas pertencentes ao sistema viário estrutural e parte dos territórios produtivos existentes na cidade além daqueles delimitados pela nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS. A MEM define as diretrizes programáticas e instrumentos necessários para o desenvolvimento do território do Arco do Futuro.

Conforme as diretrizes programáticas do PDE, as intervenções urbanas na MEM têm por objetivo melhorar o aproveitamento da terra e da infraestrutura urbana, aumentar as densidades demográficas e construtivas, além de fomentar o desenvolvimento das atividades econômicas, criar empregos, recuperar a qualidade dos sistemas ambientais existentes e produzir mais

habitação de interesse social e equipamentos públicos para a população moradora. Neste território de importância metropolitana é preciso enfrentar os desafios de uma necessária reestruturação urbana, implantando novos usos e atividades de âmbito social, cultural e econômico, qualificando sua rede de espaços públicos e a infraestrutura de mobilidade.

A MEM é dividida em setores com características e objetivos específicos.

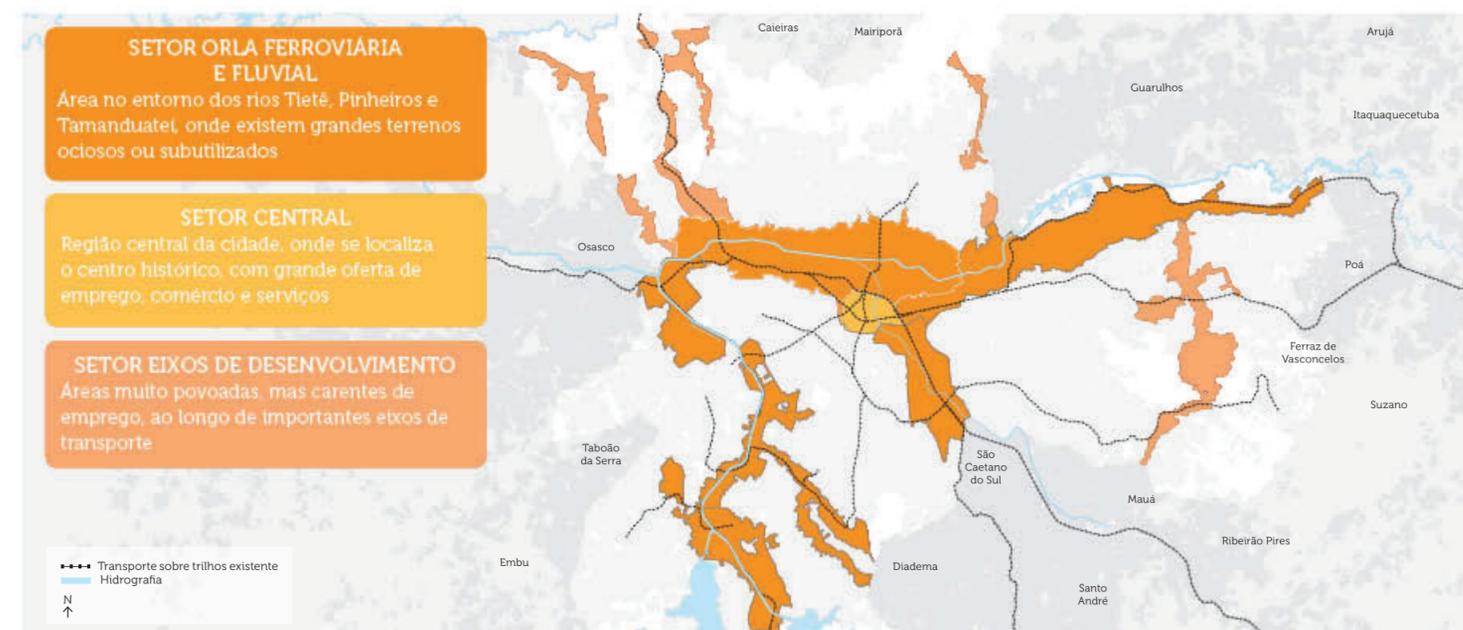
- I. Setor Orla Ferroviária e Fluvial está localizado ao longo das ferrovias e dos principais rios da metrópole, Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, onde se concentram terrenos industriais, sendo alguns deles subutilizados e outros com intensa produtividade.
- II. Setor Eixos de Desenvolvimento compreende áreas carentes de emprego, localizadas no entorno de grandes vias estruturais e rodovias, e com grande concentração habitacional. Está dividido em sub-setores, para os quais estão previstos, sobretudo, incentivos urbanísticos e fiscais para ampliação da oferta de emprego.
- III. Setor Central corresponde ao centro histórico da cidade e caracteriza-se pela concentração de comércio e serviços especializados. Neste, o objetivo é aumentar a densidade demográfica e a oferta habitacional, respeitando o patrimônio histórico e fortalecendo, ainda, a base econômica local.

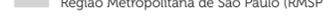
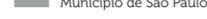
Tais desafios inserem-se em uma estratégia de desenvolvimento urbano proposta pelo PDE que demanda duas ordens de providências: em primeiro lugar,

regular a transformação desta região com base em projetos articulados, voltados à criação de oportunidades para o desenvolvimento urbano e econômico da cidade implantados por instrumentos urbanísticos e, em segundo lugar, ordenar as ações da gestão pública e os investimentos na cidade de modo a seguir os mesmos objetivos dos projetos e planos propostos, com maior controle das ações pelo município. É nesse sentido que o PDE determinou um procedimento específico para o desenvolvimento destas propostas: o Projeto de Intervenção Urbana - PIU.

Na MEM os PIUs marcam a integração de estratégias de médio e longo prazo com o conjunto de ações determinadas em programas específicos para o desenvolvimento de seus setores relacionados a seus respectivos agentes. No Setor Orla Ferroviária e Fluvial, por exemplo, há grande concentração de empregos e usos residenciais esparsos. Os empregos mais qualificados estão concentrados no setor sudoeste da cidade, ao longo da planície do Rio Pinheiros e parte ao longo do Rio Tietê. Na planície do Tietê os usos habitacionais são mais rarefeitos limitando-se, ao sul, junto às linhas férreas e ao norte, a partir do centro dos bairros. O vazio entre a linha férrea e os bairros, tendo o Tietê como eixo central, tem um papel estratégico para a ampliação da oferta de moradia, preservando os empregos. É neste setor, do Arco Tietê, que o PIU ACT implantará suas estratégias.

SETORES DA MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA

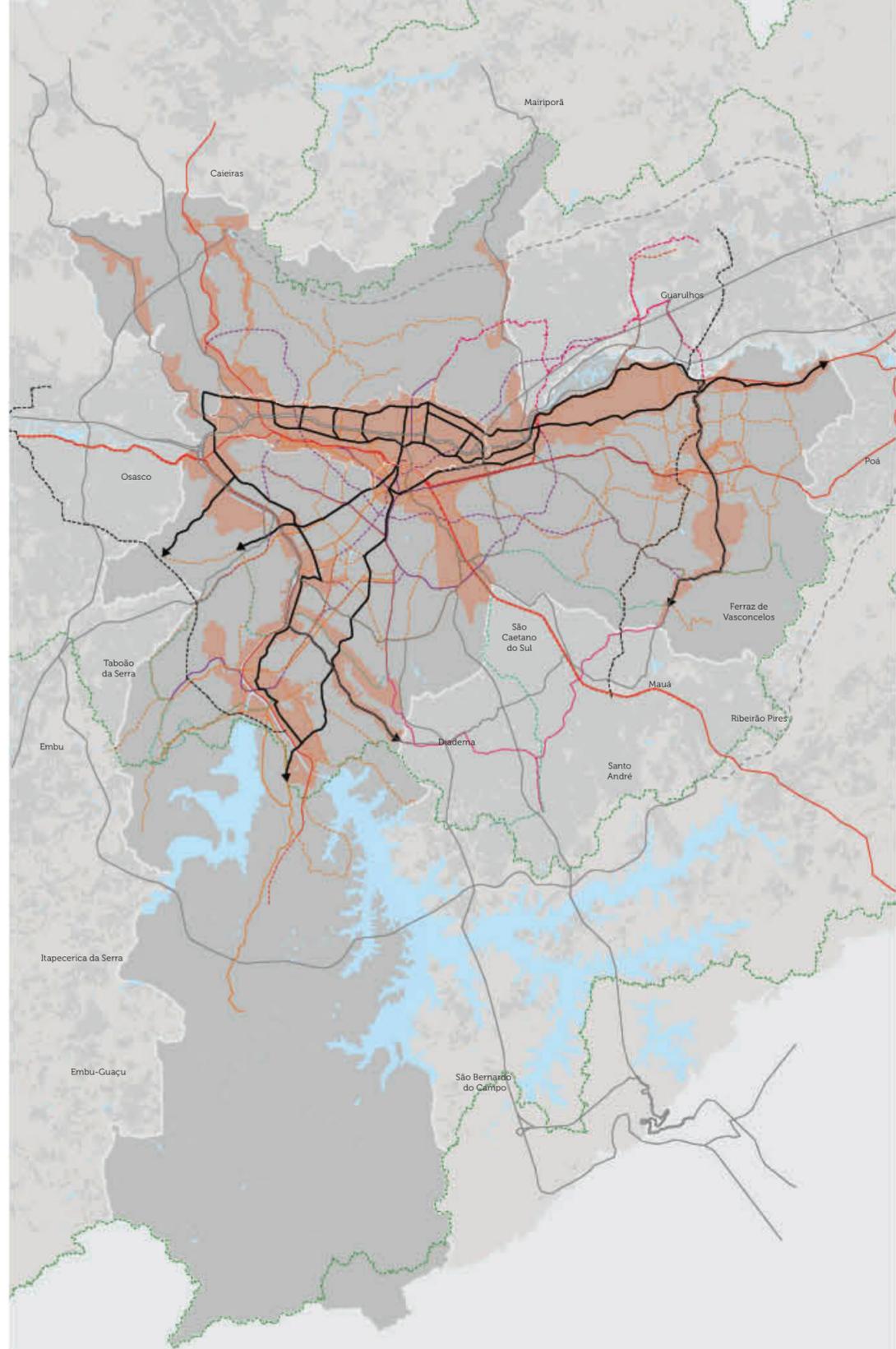


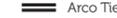
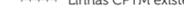
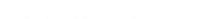
-  Arco Tietê
-  Macroárea de Estruturação Metropolitana
-  Metrô: Linha Existente
-  Metrô: Linha Planejada
-  Trem: Linha Existente
-  Trem: Linha Planejada
-  Monotrilho: Linha Planejada
-  Corredor de Ônibus Municipal Existente
-  Corredor de Ônibus Municipal Planejado
-  Corredor de Ônibus Intermunicipal Existente
-  Corredor de Ônibus Intermunicipal Planejado
-  Modal a ser definido
-  Principais Conexões com Apoios Urbanos
-  Viário Estrutural de Nível 1
-  Rodoanel Planejado
-  Área de Proteção e Recuperação de Mananciais
-  Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)
-  Município de São Paulo
-  Hidrografia

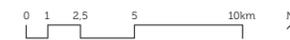


Base cartográfica: PMSP. Mapa Digital de São Paulo, 2004.
 Projeção UTM/23S. Datum horizontal SAD69.
 Elaboração: Prefeitura do Município de São Paulo.
 Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA
ARCO TIETÊ E EIXOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

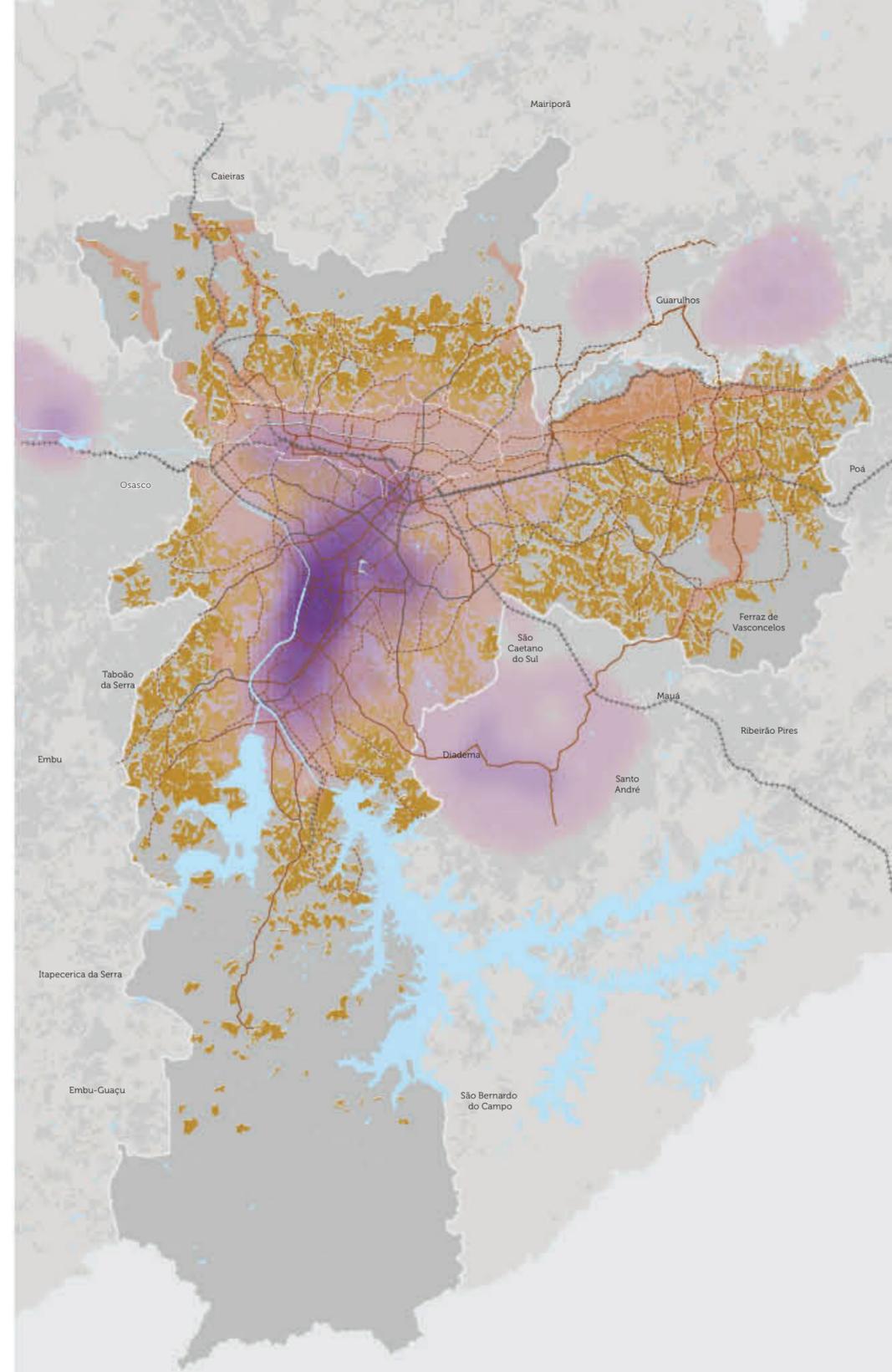


-  Arco Tietê
-  Macroárea de Estruturação Metropolitana
-  Usos Residenciais
- Concentração de Empregos
-  Mais empregos
-  Menos empregos
-  Linhas CPTM existentes
-  Linhas Metrô Existentes
-  Linhas Metrô Planejadas
-  Corredores Existentes
-  Corredores Planejados
-  Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)
-  Município de São Paulo
-  Hidrografia



Base cartográfica: PMSP. Mapa Digital de São Paulo, 2004.
 Projeção UTM/23S. Datum horizontal SAD69.
 Elaboração: Prefeitura do Município de São Paulo.
 Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA
ARCO TIETÊ, EIXOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, VULNERABILIDADE SOCIAL E CONCENTRAÇÃO DE EMPREGOS



O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

O processo de desenvolvimento dos estudos para o Arco Tietê estruturou-se em 3 grandes etapas: (i) Proposta de Manifestação de Interesse Privado - PMI para elaboração e apresentação de estudos de transformação urbanística através de chamamento público, (ii) o desenvolvimento do projeto funcional do Apoio Urbano Norte e (iii) o Projeto de Intervenção Urbana do Arco Tietê - PIU ACT apresentado neste caderno urbanístico.

PROPOSTA DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PRIVADO (PMI)

A Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP, por intermédio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU, publicou o chamamento para manifestação de interesse na elaboração e apresentação de estudos de transformação urbana da área denominada Arco Tietê (chamamento público n.º 1/2013/SMDU). O chamamento teve como objetivo determinar um conjunto de estratégias que caracterizou o programa de desenvolvimento territorial considerando todo o perímetro do Arco Tietê. Tal programa se propôs a viabilizar a implantação das diretrizes urbanísticas elencadas pelo Plano Diretor Estratégico - PDE, para a denominada Macroárea de Estruturação Metropolitana - MEM. Sob o aspecto metodológico, a PMI do Arco Tietê definiu o desenvolvimento dos estudos em 2 fases: pré-viabilidade e viabilidade. Estruturadas por quatro campos prioritários de estudos: Econômico; Ambiental; Mobilidade e Habitacional, as propostas buscaram responder a um conjunto de conceitos que demonstrasse a viabilidade e a estruturação para o desenvolvimento da transformação urbana do Arco mediante o modelo urbanístico; a modelagem jurídica; os estudos econômicos e a modelagem financeira; e os meios de interação social

e institucional.

O resultado dos trabalhos apresentados na primeira fase - Estudos de Pré-viabilidade, foram relativos ao desenvolvimento de cenários de projeto, considerando os quatro campos de estudos prioritários e buscando propor articulações entre estes a fim de demonstrar a viabilidade da proposta. Foram, portanto, estudos de caráter conceitual e propositivo. Os cenários foram circunstanciados em levantamentos de informações e dados, análise das diretrizes e demonstração das modelagens urbanística, jurídica e econômico-financeira, bem como dos meios de interação social e institucional. Consideraram-se como premissas, subsidiadas pela Administração Municipal, as diretrizes urbanísticas elencadas pela proposta original de projeto de Lei do PDE (PL n.º 633/2013) para o território. A partir destas diretrizes foram elaboradas estratégias para o detalhamento de vocações econômicas e das infraestruturas necessárias à transformação urbana, necessárias para a viabilidade de cada setor, em diferentes escalas.

Para analisar as propostas recebidas desta fase de pré-viabilidade, além da Comissão Especial de Avaliação instituída por representantes da SMDU e da SP-Urbanismo, formou-se um Grupo Especial de Avaliação na qual foram convidados integrantes do Governo do Estado, devido a condição estratégica e metropolitana da proposta. O Grupo fora composto por representantes dos seguintes órgãos públicos: Secretaria dos Transportes Metropolitanos; Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A - EMLPLASA; Agência Paulista de Habitação Social - Casa Paulista; Secretaria de Logística e Transportes; Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade - INVESTE SÃO PAULO; Companhia de Saneamento Básico do Estado

de São Paulo - SABESP; Casa Civil; São Paulo Participações; Secretaria Municipal de Transportes e São Paulo Transporte - SPTrans.

Os estudos de viabilidade da 2ª fase tiveram por objetivo detalhar e fundamentar as propostas habilitadas na 1ª fase, tomando por diretrizes e objetivos específicos o conteúdo descrito, em detalhe, no Relatório Resumo publicado pela SMDU, contendo a descrição dos produtos mínimos a serem apresentados, assim como do aproveitamento dos estudos. Nesta 2ª fase, foram produzidos também pela Administração, os Relatórios Intermediário e Final como resultados finais. O Relatório Intermediário consolidou aos proponentes a avaliação das propostas recebidas da 2ª fase da PMI e solicitou esclarecimentos necessários para a conclusão dos estudos. Após a fase de esclarecimentos, exauridas todas as etapas de instrução processual, entenderam-se ainda não presentes elementos que possibilitem desencadear a abertura de processo licitatório de parceria público-privada nos termos desejados quando da publicação do Chamamento Público e o processo foi encaminhado ao Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas do Município de São Paulo para prosseguimento.

Os estudos do chamamento e a avaliação das propostas ocorreram ao longo de ambas as fases em um processo transparente e participativo, com várias reuniões promovidas para esclarecimentos e direcionamentos, assim como, informativo e contributivo, ora abertos à população e interessados, ora para grupo técnico e acadêmico. Os resultados até o momento estão disponíveis na plataforma Gestão Urbana (gestaourbana.sp.gov.br).

DESENVOLVIMENTO DO PROJETO FUNCIONAL DO APOIO URBANO NORTE E DO PLANO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS

Trata-se da implantação de eixo de transporte coletivo de alta e média capacidade capaz de promover a transformação da região norte do Arco Tietê por intermédio do adensamento em torno da linha 23 do Metrô e do BRT (Bus Rapid Transit, ou Transporte Rápido por Ônibus) Apoio Urbano Norte. Este projeto fora desenvolvido em duas fases: projeto preliminar e projeto básico.

Tomou-se como base para os estudos, a luz das novas demandas, o projeto funcional do Apoio Norte desenvolvido pela São Paulo Obras - SPObras em 2008. Com base neste projeto, a SP-Urbanismo contou com a participação dos agentes diretamente envolvidos no desenvolvimento e validação do projeto preliminar, criando assim o Grupo de Trabalho composto por representantes da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET; São Paulo Transporte - SPTrans; SPObras; AES Eletropaulo e Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista - CTEEP. Esta mesma estrutura de Grupo de Trabalho, em um formato de reuniões periódicas, direcionaram e validaram o projeto funcional. As novas proposições incluíram a ampliação do traçado original para mais de 20 quilômetros, mudanças na seção tipo, novas ligações viárias, valorização dos modos não motorizados com a inclusão de ciclovia e calçadas

amplas, faixa à esquerda para o corredor de ônibus, dentre uma série de outras medidas localizadas.

Esse novo projeto, chamado agora de Apoio Urbano Norte, altera de forma significativa a sua função e característica anterior de via de tráfego como apoio à Marginal Tietê, para uma via com profundo caráter urbano, valorizando as ligações locais e a criação de novos polos de desenvolvimento na região, ensejando então a necessidade de um novo estudo funcional e novo projeto básico. Ainda nesta fase, outros estudos subsidiaram o desenvolvimento do projeto funcional:

- I. Prognóstico da mobilidade, visando avaliar o desempenho da ligação promovida pelo Apoio Urbano Norte, com base na projeção de viagens a partir da nova configuração da rede viária na zona norte da cidade, tanto para o tráfego geral como para o serviço de transporte coletivo.
- II. Viabilidade e impactos do enterramento das linhas de transmissão, visando validar o fundiário das faixas de segurança de Linhas de Transmissão Aéreas de propriedade das Concessionárias AES Eletropaulo e CTEEP, e desenvolver em conjunto especificações técnicas, com a finalidade de definir os requisitos para elaborar o estudo de viabilidade técnica/econômica para enterramento, remanejamento e adequação das linhas de transmissão

e subestações das companhias de energia ao longo do trecho a ser implantado o Apoio Urbano Norte.

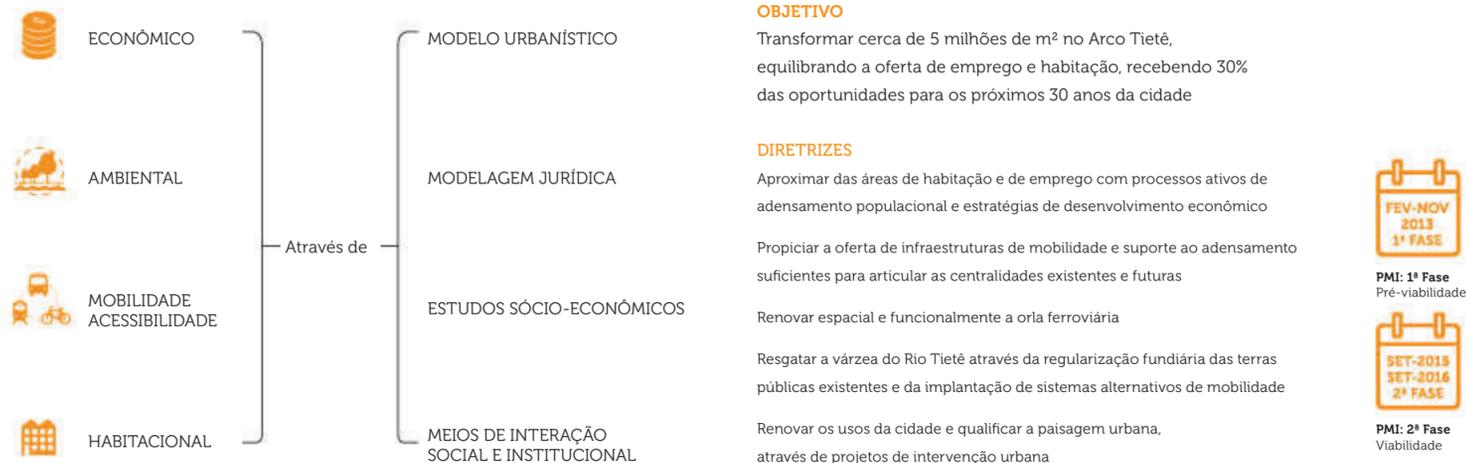
Por fim, em Setembro de 2015, sob a coordenação da Secretaria do Governo Municipal - SGM, foram realizadas e intitulada como Sala de Situação, as reuniões com o objetivo de apresentar o Plano de Melhoramentos Viários para o Arco Tietê desenvolvido em conjunto com a SPObras, a SPTrans e a CET, integrantes estas do Grupo de Trabalho do desenvolvimento do Projeto Funcional para o Apoio Urbano Norte, intervenção urbana que propiciará a ligação leste - oeste através de um novo eixo viário de estruturação urbana. Participaram da Sala de Situação representantes da SPTrans; CET; SPObras; Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB; Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA; Secretaria Municipal de Habitação - SEHAB; Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social - SMADS; Secretaria Municipal da Saúde - SMS; Secretaria Municipal de Educação - SME; Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação - SEME; Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU e Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário - DGPI/SMDU.

O Plano de Melhoramentos Viários para o subsetor Arco Tietê da MEM foi encaminhado em dezembro de 2015 à Câmara Municipal de São Paulo - CMSP e sancionado em 08/09/2016 na forma da Lei n.º 16.541/2016.

PMI MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE NA ELABORAÇÃO DE APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANÍSTICA.

Chamamento público n.º 1/2013/SMDU

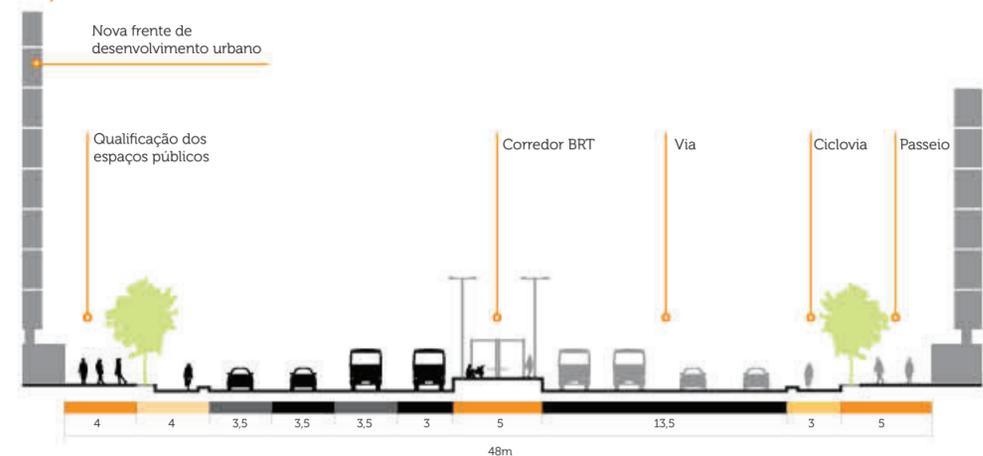
Quatro setores prioritários para elaboração de propostas:



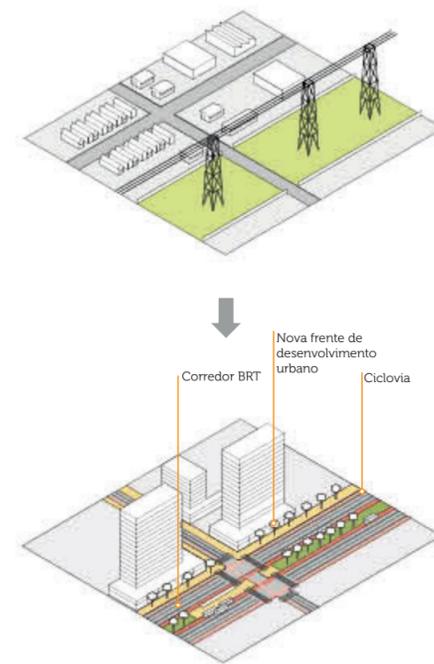
PLANO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS



SEÇÃO TIPO CORREDOR COM PARADA - APOIO URBANO NORTE



APOIO URBANO NORTE: LINHA DE ALTA TENSÃO
Terrenos dedicados à passagem de linha de alta tensão têm o potencial de gerar nova frente urbana e estruturar deslocamentos na zona norte



PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA DO ARCO TIETÊ

A partir da definição do artigo 136 da Lei Municipal nº 16.050/2014, que institui o PDE, “os Projetos de Intervenção Urbana, elaborados pelo Poder Público objetivam subsidiar e apresentar as propostas de transformações urbanísticas, econômicas e ambientais nos perímetros onde forem aplicados os instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana, como as operações urbanas, as áreas de intervenção urbana, áreas de estruturação local e concessão urbanística” foi estruturado o processo de desenvolvimento do PIU ACT apresentado neste caderno urbanístico.

O processo foi desenvolvido em duas etapas. A primeira desenvolveu o diagnóstico do Arco Tietê articulado ao seu Programa de Interesse Público, a partir das definições expostas pelo PDE quando de sua construção participativa, da PMI e dos debates realizados durante o processo de discussão da LPUOS. No processo de desenvolvimento do diagnóstico e do programa de interesse público, algumas consultas também subsidiaram o desenvolvimento do projeto de intervenção urbana, quais sejam:

- I. Licença Ambiental: Tratou-se de consulta, realizada pela SMDU/SP-Urbanismo acerca da viabilidade ou necessidade de licenciamento ambiental do Projeto Arco Tietê à SVMA. Em resposta, a SVMA entende não haver necessidade de obter a Licença Ambiental Prévia para a aprovação do Projeto de

Lei que instituirá o PIU ACT, tendo em vista que após a aprovação, os projetos poderão ser licenciados eventualmente dentro de suas especificidades (Ofício DDE023/2015)

- II. COMAER: esclarecimentos referente às sobreposições de parâmetros urbanísticos tomando como base para análise a Lei Municipal nº 16.402 - LPUOS e a Portaria DECEA Nº 957, de 9 de Julho de 2015, que dispõe sobre as restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas dos aeródromos.

A segunda etapa tratou de desenvolver a proposta de ordenamento e reestruturação urbanística, contendo o programa de intervenção, as fases de implantação, os parâmetros urbanísticos e os instrumentos de gestão ambiental necessários. Em conjunto com a proposta urbanística foram realizadas as necessárias modelagens econômicas da intervenção, considerando especialmente os mecanismos de financiamento e fonte de recursos necessários e a definição do modelo de gestão democrática de sua implantação. Este modelo privilegia o controle social e os instrumentos para o monitoramento e avaliação dos impactos da transformação urbanística pretendida sobre o desenvolvimento econômico e social da área objeto do estudo.

Com base nos estudos do Diagnóstico e com o objetivo de tratar as particularidades do território abrangido no perímetro do Arco Tietê, considerando a distribuição espacial da população, das atividades econômicas e sociais, da oferta de infraestrutura e de serviços urbanos em sua área de abrangência, foram definidas três Áreas de Intervenção Urbana:

- I. Apoios Urbanos, que tem por objetivo ofertar infraestruturas de mobilidade e suporte ao adensamento populacional, suficientes para articular as centralidades urbanas existentes.
- II. Centralidade da Metrópole, que tem por objetivo renovar o uso e ocupação do solo e a paisagem urbana através da articulação de rede de equipamentos regionais com o Centro.
- III. Lapa, que tem por objetivo renovar de forma espacial e funcional o território próximo à orla ferroviária.

ESCALAS DE PROJETO

O Projeto de Intervenção Urbana, quando de seu processo de desenvolvimento, aponta que o desequilíbrio territorial entre a oferta de moradias e de oportunidades de emprego e renda no perímetro do Arco Tietê é o principal problema a ser enfrentado pela intervenção. Este direcionamento leva o PIU a estabelecer um conjunto de diretrizes urbanísticas para equilibrar a oferta entre a habitação e emprego e potencializar a existência de infraestrutura, os ganhos socioambientais e o desenvolvimento econômico da região. Uma oportunidade para o desenvolvimento urbano da cidade que define um programa de ações e estratégias para o desenvolvimento urbano em um território com alto potencial de transformação e localização estratégica ao longo da planície do Rio Tietê.

Para se aplicar este programa é importante entender que o Arco Tietê integra o processo de planejamento do município através dos setores definidos pela MEM, ao mesmo tempo em que traz consigo a delimitação de territórios estratégicos, onde há a possibilidade de reforçar e intensificar os processos de transformação da cidade através da implantação de um programa de melhoramentos públicos, com grande vocação em mitigar os problemas ambientais da região, e parâmetros urbanísticos específicos para potencializar o seu adensamento. Entende-se que o programa necessita, para atingir seus objetivos, de diferentes graus de detalhamento, aplicação e gestão, o que nos leva a entender que o PIU ACT trata o Projeto em diferentes escalas

territoriais e com diretrizes específicas em cada uma delas para atingir seus objetivos.

A MEM é a macroárea, definida pelo PDE em seu artigo 12, que determina os grandes objetivos das transformações estruturais necessárias ao maior aproveitamento da terra urbana com incremento das densidades construtivas e implantação de novas atividades econômicas. São nas diretrizes para a MEM que encontramos as ações e estratégias para o equilíbrio entre a habitação e emprego no município, para determinar o adensamento populacional e construtivo e renovar a infraestrutura já instalada relativas a mobilidade e drenagem. A MEM é classificada pelo PIU ACT como a escala da infraestrutura da cidade.

Ao mesmo tempo em que definimos a MEM como o território de escala da infraestrutura, é fundamental determinar qual é a vocação urbanística de cada setor desta Macroárea. Sejam setores vocacionados a atividades de abrangência metropolitana como o da Orla Ferroviária e Fluvial onde se localiza o Arco Tietê, ou setores destinados a ampliação da geração de empregos, como os Eixos de Desenvolvimento, é necessário determinar qual é o programa de desenvolvimento urbano de cada um deles. Junto com a definição do programa é necessário definir, nesta escala, as formas de viabilização da implantação do projeto. O perímetro do Arco Tietê contido na MEM é classificado neste PIU como escala da transformação territorial.

Definida a infraestrutura e o programa de desenvolvimento urbano associado às formas de viabilização, os estudos deste PIU definiram territórios específicos para potencializar a implantação da transformação urbanística proposta, detalhar os melhoramentos públicos necessários e o conjunto de parâmetros e incentivos urbanísticos adequados aos objetivos do Projeto. Articulado a definição do conjunto de obras e medidas de valorização da paisagem urbana, o PIU define o conjunto de instrumentos urbanísticos que irão colaborar no financiamento das intervenções, bem como as formas de gestão democrática e participativa da implantação do Projeto. Tratamos nesta escala da estruturação do PIU, que na forma de instituição das Áreas de Intervenção Urbana -AIU responde aos pré-requisitos necessários definidos pelas estratégias do programa de desenvolvimento urbano. As AIUs do Arco Tietê são caracterizadas como escala da estruturação do Projeto.

Esta estruturação do projeto define um conjunto de diretrizes e regras específicas para o parcelamento, uso e ocupação do solo contido no perímetro de cada AIU. Arelados ao programa de desenvolvimento econômico e à promoção dos melhoramentos públicos, se faz ainda necessário detalhar os usos mais adequados, a infraestrutura complementar, a demanda específica de equipamentos públicos e a forma e quantidade de atendimento das políticas habitacionais. Chamamos de

PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

Diagnóstico



Programa de Interesse Público e desenvolvimento da proposta



Contribuições



MORADIA, EMPREGO E RENDA

COMO EQUILIBRAR A CONDIÇÃO DE MORADIA?



COMO EQUILIBRAR AS OPORTUNIDADES DE EMPREGO E RENDA?



projetos estratégicos as propostas que detalham estas necessidades de forma a propiciar racionalidade aos investimentos, celeridade no atendimento das políticas públicas e possibilitar parcerias para o atendimento das estratégias em locais específicos de cada AIU. Os Projetos Estratégicos foram elaborados como integrantes da escala da implantação da intervenção.

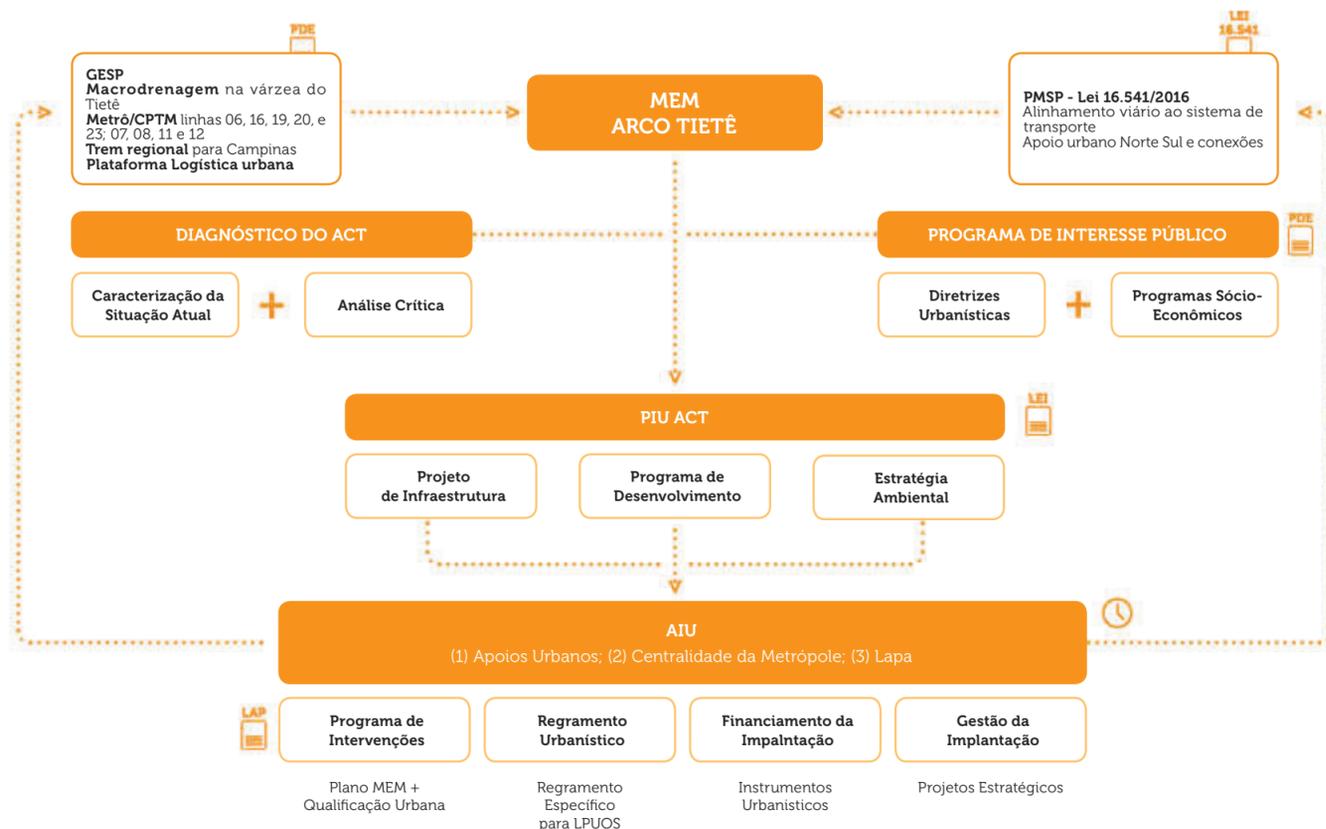
O PIU ACT pretende alcançar o desenvolvimento esperado por meio de diferentes estratégias urbanísticas em diferentes escalas. Estas escalas foram desenvolvidas de acordo com o programa de ações e estratégias e levaram a segmentar o perímetro do Arco Tietê na forma de “unidades de projeto”. O termo é utilizado para explicitar quais são as porções estratégicas do território para as quais o projeto urbanístico prevê ações mais detalhadas. Cada uma das “unidades de projeto” a serem propostas contém especificidades que, por si, justificam a proposição de programas de intervenção e parâmetros urbanísticos singulares na forma de conjuntos de projetos urbanísticos, articulados, idealizados e associados a objetivos comuns e infraestruturas territoriais sistêmicas. Isto possibilita a construção de um território integrado, no qual convergem diferentes escalas de projeto e de intervenções, em diferentes tempos da cidade. As unidades de projeto buscam:

- I. Dinamizar as áreas e setores produtivos existentes no perímetro com geração de alto valor agregado e oportunidade para novos empregos, associados à qualificação do espaço urbano com processos ativos de adensamento populacional;
- II. Ofertar infraestruturas complementares de mobilidade e suporte ao adensamento populacional, suficientes para articular as centralidades urbanas existentes;
- III. Renovar de forma espacial e funcional o território lindeiro à orla ferroviária, inclusive sua conexão ao sistema de transporte;
- IV. Qualificar a várzea do Rio Tietê através da regularização fundiária, principalmente das terras públicas, para a implantação de usos diversificados;
- V. Renovar o uso e ocupação do solo para ordenar e qualificar a paisagem urbana, através da oferta de infraestruturas urbanas adequadas, priorizando estratégias de controle ambiental, soluções de drenagem e de saneamento.

As “unidades de projeto” identificadas no PIU Arco Tietê foram delimitadas através da sobreposição de regramentos e de infraestruturas determinadas por diversos

planos e projetos do município. Fato este, ocorrido a partir da aprovação do PDE, com a delimitação dos setores da MEM, passando pelo Zoneamento das áreas produtivas (Zona de Desenvolvimento Econômico - ZDE e Zona Predominantemente Industrial - ZPI) e das Zonas de Estruturação Metropolitana (ZEM e ZEMP), pela incorporação da Operação Urbana Consorciada Água Branca - OUCAB (Lei Municipal nº 15.893/2013), pela lei de alinhamento viário do Arco Tietê (Lei nº 16.541/2016) e pela localização de grandes parcelas de terrenos públicos que podem ter seus usos reorganizados. Em conjunto, somam-se a estes condicionantes, as regiões onde se faz necessária a mitigação de problemas de drenagem e ilhas de calor e a implantação de uma rede de espaços públicos qualificada.

PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA ARCO TIETÊ



MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA (MEM) TERRITÓRIO DA INFRAESTRUTURA

- Adensamento populacional
- Equilíbrio entre habitação e emprego
- Renovação da infraestrutura



PROJETO DE INTERVENÇÃO ARCO TIETÊ (PIU ACT) PROGRAMA DA TRANSFORMAÇÃO

- Programa de desenvolvimento urbano
- Definição de densidades e indicadores
- Definição de instrumento urbanístico



ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA (AIU) ESTRUTURAÇÃO DO PROJETO

- Intervenções e parâmetros urbanísticos
- Instrumentos de financiamento
- Modelo de gestão democrática



PROJETO ESTRATÉGICO (PE) IMPLANTAÇÃO DO PROJETO

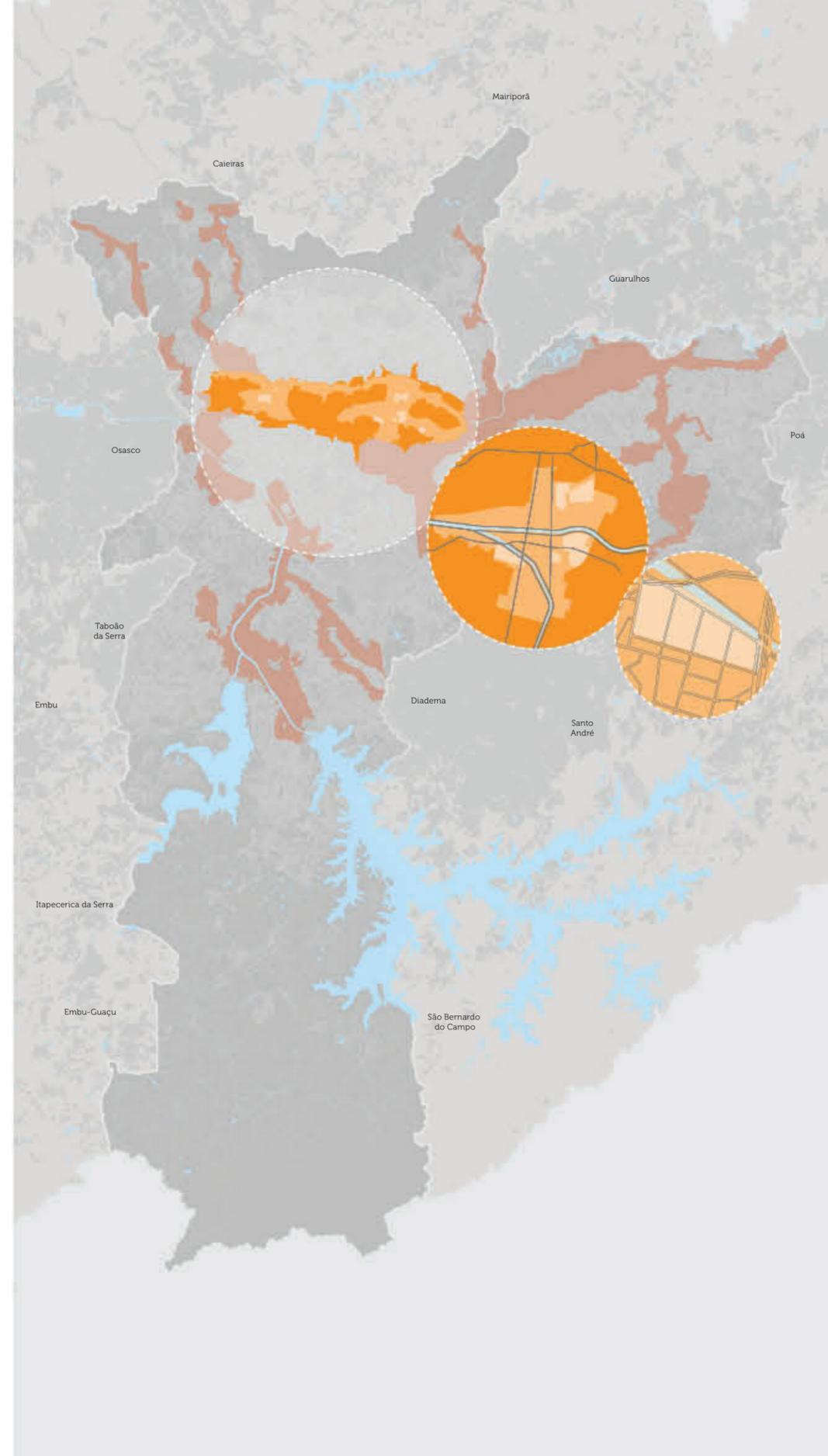
- Modelo de ação integrada
- Detalhamento das intervenções
- Celebração das parcerias

- Macroárea de Estruturação Metropolitana
- Projeto de Intervenção Urbana Arco Tietê
- Áreas de Intervenção Urbana
- Projetos Estratégicos
- Macroárea de Estruturação Metropolitana
- Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)
- Mancha Urbana da RMSP
- Hidrografia

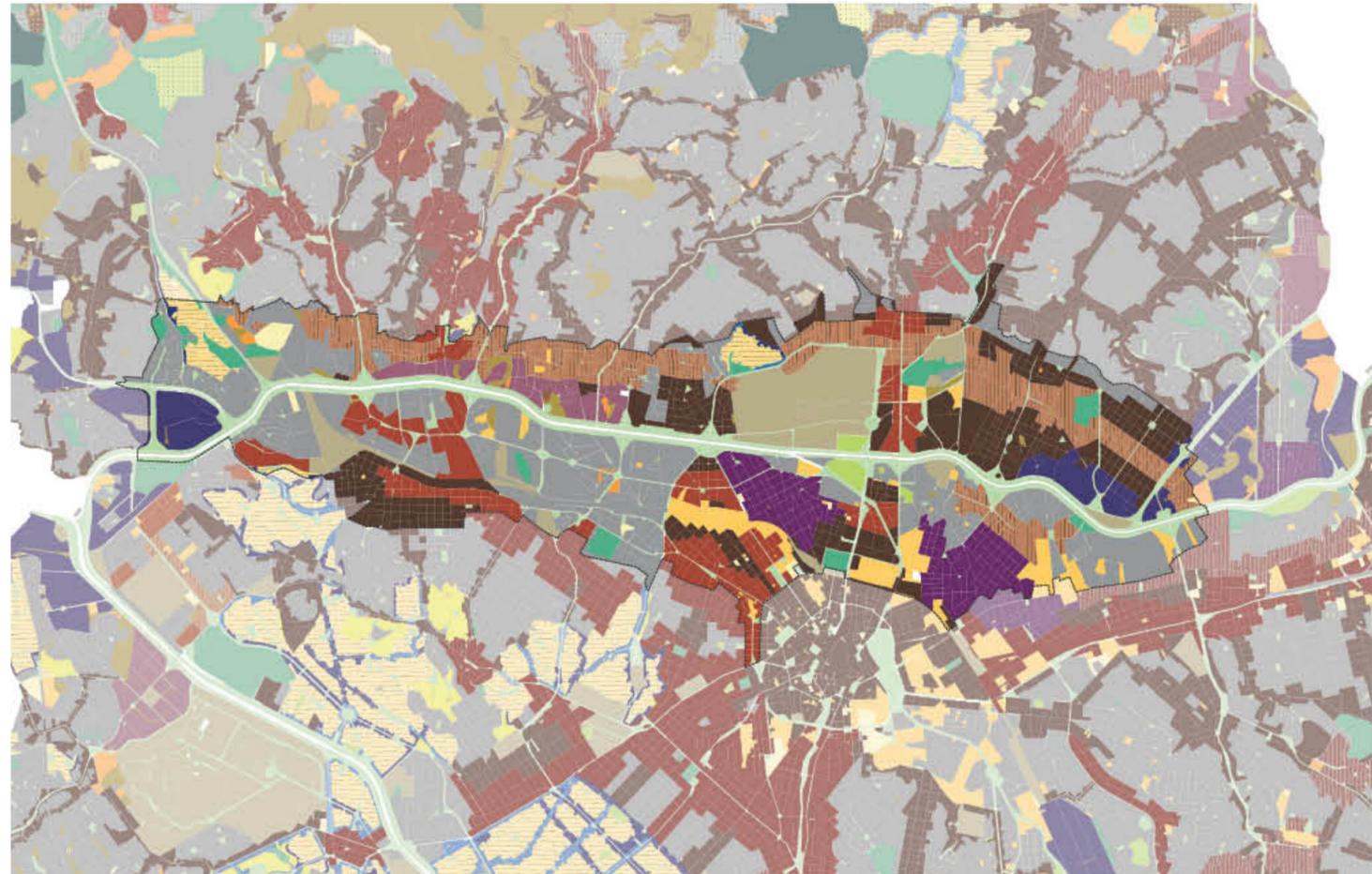
0 1 2,5 5 10km N ↑

Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SP-Urbanismo, 2016

MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA ESCALAS DE PROJETO



ZONEAMENTO



ZONEAMENTO

A nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS de São Paulo (Lei nº 16.402/2016), conhecida como Lei de Zoneamento, normatiza a ação pública e privada sobre as formas de uso do solo da cidade e traz avanços significativos para que todo o processo de desenvolvimento urbano ocorra de acordo com as estratégias do Plano Diretor Estratégico - PDE. Trata-se de uma mudança de escala de regulação: das Macroáreas e Eixos ao longo das redes de transporte no PDE, para quadras e lotes no Zoneamento. A nova lei identifica a cidade como um território articulado e que funciona de forma integrada, enfrentando as desigualdades e particularidades locais sem deixar de lado o que é necessário para o desenvolvimento estratégico da metrópole. Para isso, as zonas foram organizadas em 3 diferentes agrupamentos: territórios de transformação, qualificação e preservação.

O novo zoneamento, dentre outros objetivos, pretende amparar o desenvolvimento econômico do município. Para isso, cria ferramentas e promove alterações na lei anterior para fortalecer o setor produtivo da cidade, bem como para facilitar a instalação de atividades econômicas. A criação de duas Zonas Predominantemente Industriais - ZPI 1 e ZPI 2, e duas de Desenvolvimento Econômico - ZDE 1 e ZDE 2, garantem a reserva de território para o desenvolvimento de atividade produtiva e logística. Há ainda mecanismos que preveem a possibilidade de regularização de usos industriais instalados fora das zonas industriais com condicionantes específicas, de modo a manter a oferta de empregos descentralizada. Já para facilitar a instalação de atividades não residenciais de baixo risco, foram dispensadas as exigências de vagas de estacionamento e carga e descarga e oferecidos incentivos em área computável para lotes

pequenos localizados na periferia, assim como permitida a utilização de edificações irregulares - desde que obedecidos os parâmetros de incomodidade.

As estratégias adotadas para o desenvolvimento territorial do perímetro do Arco Tietê basearam-se nas premissas determinadas pela Lei de Zoneamento. Esse conjunto de informações indicou ainda as premissas de parcelamento, uso e ocupação do solo apto a propiciar o desenvolvimento das vocações econômicas e das infraestruturas necessárias à transformação urbana do local, contemplando os quatro setores prioritários de desenvolvimento urbano (mobilidade, meio ambiente, desenvolvimento econômico e habitação), sintetizadas em projetos estruturantes, compreendidos como necessários à implantação do seu plano de desenvolvimento. As definições das ZEM e ZEMP foram fundamentais para a realização do projeto.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA BRANCA



OUC ÁGUA BRANCA

A Operação Urbana Consorciada Água Branca - OUCAB contida no setor da Orla Ferroviária e Fluvial da cidade, dentro da MEM do Arco Tietê, é um território considerado estratégico para a renovação das infraestruturas urbanas da cidade de São Paulo no âmbito de uma aproximação das áreas de habitação aos locais de oferta de emprego e do equilíbrio dos incentivos econômicos ao desenvolvimento da cidade. A primeira proposta de Intervenção Urbana na região surgiu em 1995, com a Lei nº 11.774 de 18 de maio de 1995, sendo posteriormente alterada pela Lei nº 15.893/2013, já adequada à legislação federal (Estatuto da Cidade) e à legislação municipal (PDE - Lei nº 16.050 de 31 de julho de 2014).

O projeto busca propiciar o melhor aproveitamento da terra urbana com o adensamento populacional, buscando as diversas faixas de renda e um novo padrão de urbanidade. Estima-se que, ao final da Operação Urbana, a região conte com cerca de 30.000 novos moradores.

Com os recursos arrecadados na Operação estão previstas, dentre as principais intervenções: a construção de Habitações de Interesse Social para cerca de 5 mil famílias, reforma e qualificação de conjuntos habitacionais existentes; previsão de obras de dois novos parques lineares; ampliação de creches e construção de equipamentos de saúde, educação e esporte; construção da Ponte de Pirituba, ligando a avenida Raimundo de Magalhães à Lapa, melhorando a mobilidade da região, e ainda obras de drenagem já em andamento. Desta forma, busca-se o equilíbrio socioambiental, com adequada qualidade de vida aos moradores e usuários da região. A OUCAB também estabelece e regulamenta diretrizes urbanísticas para a urbanização de glebas públicas, que antecedem o conceito dos projetos estratégicos definidos neste PIU, como o subsetor A1, que já está em fase final de detalhamento.

PLANO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS PARA A REGIÃO DO ARCO TIETÊ

A proposta do PIU ACT tem por finalidade viabilizar a implantação de infraestruturas que permitirão a consolidação de uma eficiente rede de mobilidade urbana, interligando de forma abrangente as regiões norte e sul, leste e oeste do Arco Tietê, de acordo com as diretrizes propostas pelo PDE (Lei nº 16.050/2014). Tal rede será capaz de propiciar as condições para a implantação do planejamento urbanístico realizado para o local com infraestrutura que se integra ao sistema viário dos distritos e conecta os terminais de transporte público. Leis de alinhamento viário são importantes instrumentos de planejamento que objetivam reservar espaços da cidade para a implantação das novas infraestruturas. A motivação é o atendimento das diretrizes do PDE na busca da melhoria da qualidade de vida, promoção

PLANO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS DO ARCO TIETÊ



de adensamento populacional em região com grande número de oferta de empregos e aumento das atividades econômicas e sociais dessa região da cidade, principalmente na articulação entre os bairros da Zona Norte.

O Plano de Melhoramentos Viários (Lei Municipal nº 16.541/2016) desenvolveu-se em consonância com o Programa de Corredores coordenado pela São Paulo Transporte - SPTrans, prevendo as intervenções necessárias para desenvolvimento destes eixos de transporte coletivo que irão conformar um corredor perimetral conectado às estações de trem e metrô, capaz de promover a conexão interbairros tanto na região norte como na região sul do Arco Tietê, consolidando uma rede de mobilidade urbana, com sistema de vias de porte compatível às demandas presentes e futuras. O PIU baseou-se nestes melhoramentos para definir os novos eixos de transformação junto as zonas ZEM e ZEMP e as conexões necessárias para implantar a infraestrutura de suporte ao adensamento habitacional pretendido.

UNIDADES DE PROJETO

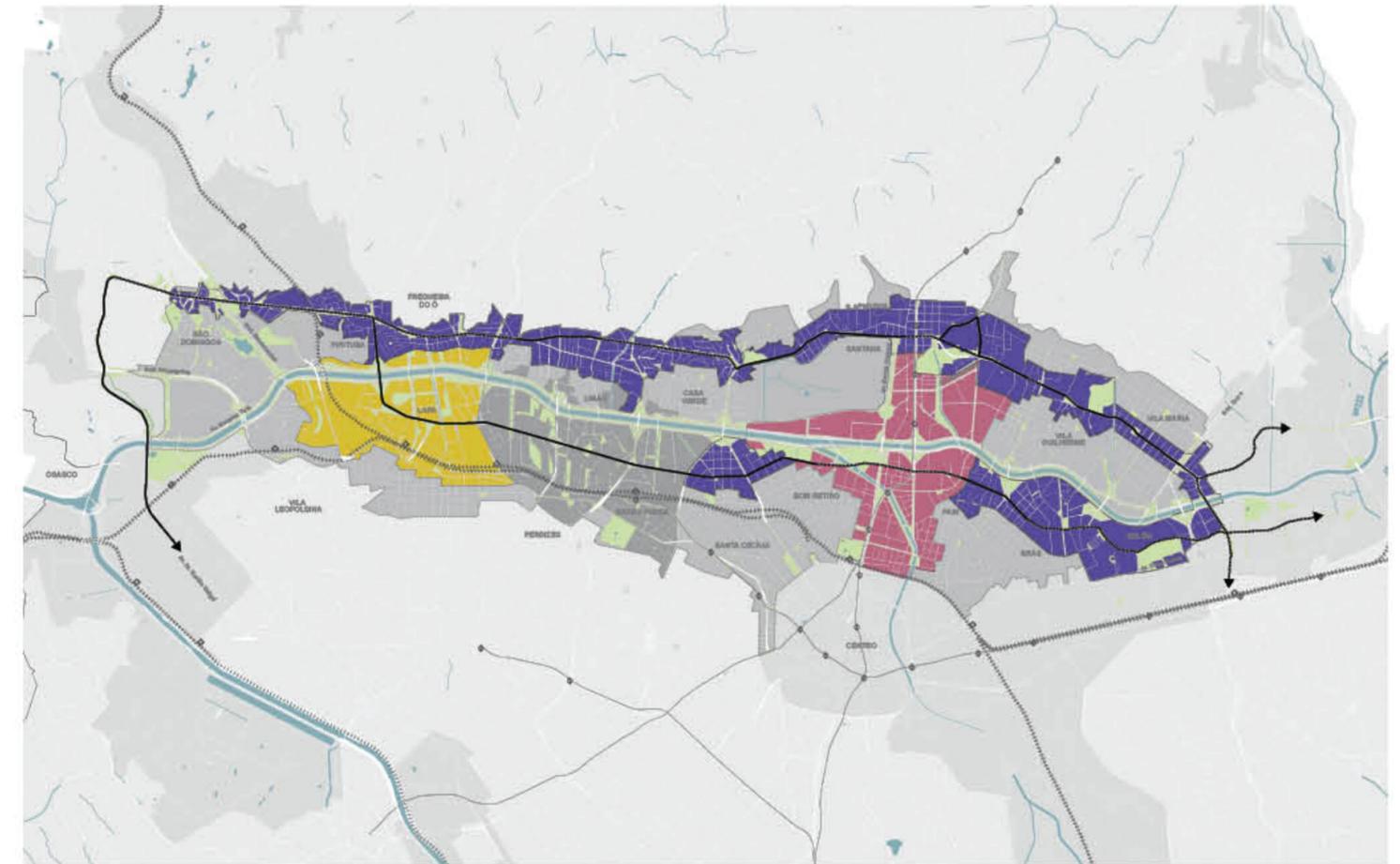
A sobreposição de regramentos e de infraestruturas determinados por diversos planos e projetos do município determinaram três áreas estratégicas de intervenção do PIU do Arco Tietê, assim divididas:

Os **Apoios Urbanos** são as áreas envoltórias dos eixos de mobilidade, associados a infraestruturas de drenagem, distribuição de energia e telecomunicações. Integrada a estes eixos propõe-se uma rede de espaços livres e equipamentos urbanos que apoiarão o adensamento populacional e construtivo pretendido, articulando a criação de novos postos de trabalho à oferta de unidades habitacionais. Implantados junto à planície aluvial e paralelos ao rio, propiciam o desenvolvimento social, econômico e ambiental em seu entorno e integram os bairros a norte e a sul do Rio Tietê.

A proposta dos Apoios Urbanos parte da definição de um novo eixo de mobilidade na região norte, denominado Apoio Urbano Norte, implantado ao longo da atual faixa de domínio da linha de alta tensão, através de

seu aterramento, e do melhoramento viário de algumas avenidas e ruas nos distritos de Casa Verde, Santana, Vila Guilherme e Vila Maria. A partir da implantação deste eixo, estruturas qualificadas permitirão o adensamento populacional e presume-se, o equilíbrio do número de empregos e de habitantes na Zona Norte, promovendo oportunidades para qualificação de comércio, serviços e empresas. O Apoio Urbano completa-se ao sul com a implantação de uma infraestrutura de mobilidade equivalente, que, combinada à indução do adensamento populacional e construtivo em seu entorno, favorecerá a renovação da planície entre a orla ferroviária e o Tietê, desde o bairro da Lapa até o bairro do Tatuapé. A implantação destes sistemas de infraestrutura está necessariamente articulada à produção de novas frentes de expansão da ocupação urbana e à reorganização do sistema fundiário do Arco Tietê, permitindo o acesso à terra para a implantação e financiamento do PIU e para a produção de habitação de interesse social, equipamentos públicos e infraestrutura para o desenvolvimento econômico da cidade.

UNIDADES DE PROJETO



A **Centralidade da Metrópole** e a **Lapa** são estratégias territoriais que tratam da criação de novas centralidades, tendo como principal objetivo a transformação de áreas de baixa densidade populacional com grandes glebas, públicas e privadas, para o incremento e renovação da infraestrutura e a qualificação ambiental da região. Consideram igualmente a oportunidade do grande número de equipamentos e da infraestrutura instalada, de abrangência metropolitana, para o incremento de usos residenciais, de forma a equilibrar a oferta de emprego e moradia nessas regiões. A proposta de novas centralidades contém diretrizes de uso e ocupação que articulam ambas as margens do Rio Tietê e promovem modelos adequados de urbanização e de desenho da paisagem. Essas diretrizes permitirão à cidade ressignificar sua relação com o rio e propiciar o desenvolvimento urbano de modo a superar os desequilíbrios entre moradia e emprego nesse território.

A Centralidade da Metrópole compreende a área localizada junto ao eixo norte-sul da cidade e na vizinhança

de grandes equipamentos públicos como o Anhembi, o Campo de Marte, alguns centros comerciais e equipamentos culturais. É caracterizada por um grande número de glebas públicas que podem ser reorganizadas de forma a propiciar o melhor desenvolvimento da região, a produção habitacional, o incremento da rede de espaços públicos e o financiamento da intervenção. Sobre a intervenção na Lapa, trata-se da criação de uma nova centralidade a partir do redimensionamento da estrutura fundiária de áreas subutilizadas, com grande oferta de infraestrutura devido à instalação de novas linhas de transporte de alta capacidade pelo Metrô e pela CPTM, desenvolvendo oportunidades de uso e ocupação em uma área estratégica da metrópole.

Cada uma destas três áreas de intervenção possui diretrizes específicas que atendem os objetivos gerais do PIU ACT. São perímetros determinados onde se estabelece um programa de intervenções próprio associado a parâmetros urbanísticos, capazes de gerar a transformação pretendida. Trazem oportunidades

de desenvolvimento urbano e econômico vinculados à regulação da área construída computável adicional prevista tanto no PDE quanto na LPUOS.

Para além das “unidades de projeto”, as demais áreas integrantes do setor Arco Tietê da MEM também são impactadas diretamente pela transformação urbanística proposta no PIU. Isto reforça a condição da região enquanto território produtivo e complementa o adensamento e a diversidade tipológica da ocupação, recebendo contribuições na melhoria da infraestrutura e na criação da rede de espaços públicos.

PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA ARCO TIETÊ

Prefeitura da Cidade de São Paulo



Fernando Haddad

Prefeito

Nádia Campeão

Vice-prefeita

Coordenação

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

São Paulo Urbanismo

Desenvolvimento

Diretoria de Desenvolvimento São Paulo Urbanismo

Superintendência de Desenvolvimento - DDE / SDE

Superintendência de Estruturação de Projetos - DDE / SEP

Leitura territorial

Superintendência de Desenvolvimento - DDE / SDE

Departamento de Produção e Análise da Informação - SMDU / DEINFO

Projetos associados

Chamamento público Arco Tietê

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/entenda-o-processo-do-chamamento-publico>

Plano de Melhoramentos Viários do Arco Tietê (Lei nº 16.541/2016)

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/arco-tiete/arco-tiete-plano-de-melhoramentos-viarios>

Modernização do Anhembi

Processo licitatório de desenvolvimento da Arena Multiuso Chamamento Público DPR 01/2015)

e projeto Novo Anhembi (Chamamento Público DPR 01/2015)

<http://spturis.com/novoanhemb>

Plano de Urbanização do Subsetor A1

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-metropolitana/ouc-agua-branca/plano-de-urbanizacao-do-subsetor-a1>