

PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA VILA LEOPOLDINA-VILLA LOBOS – PIU VLVL

DEVOLUTIVA DA 2ª CONSULTA PÚBLICA – BLOCO I

A segunda Consulta Pública do PIU VLVL foi realizada entre os dias 26 de abril e 25 de maio de 2018. Neste período foram recebidas 2.824 contribuições, enviadas por 789 participantes. O conteúdo da consulta, correspondente aos elementos constituintes do PIU, de acordo com o art. 4º do Decreto nº 56.901/2016, foi estruturado em 7 capítulos, devendo os participantes definirem a qual capítulo se referia seu comentário. Neste Bloco I, publicamos a sistematização das contribuições e as respostas relativas aos cinco primeiros temas definidos na sistematização. Em breve serão publicadas as respostas aos demais temas e as devolutivas relativas a propostas e questionamentos, apontando as diretrizes para revisão do projeto.

A sistematização realizada consistiu na organização e classificação das contribuições de acordo com a estrutura da consulta e com a natureza e tema das contribuições, objetivando informar a sociedade sobre a caracterização da participação ocorrida e possibilitando uma análise qualitativa mais apurada para subsidiar as respostas.

Tendo por base a natureza das contribuições, foram definidas três categorias:

- **Opinativa:** contribuição que visa, predominantemente, expressar o posicionamento favorável ou contrário do participante em relação ao projeto, apresentando argumentos e dados para reforçar as conclusões;
- **Propositiva:** contribuição que visa, predominantemente, apresentar sugestões e alternativas ao projeto, trazendo novas informações e abordagens para apoiar suas propostas;
- **Inquisitiva:** constitui um conjunto que, predominantemente, solicita informações e esclarecimentos sobre premissas, conteúdo e o processo de desenvolvimento do projeto, bem como sobre o rito e canais de participação previstos.

A classificação temática, por sua vez, foi realizada após a leitura geral das contribuições, visto que muitas mensagens continham temas diversos e correlacionados, cuja complexidade dificultara a análise abrangente dos principais questionamentos e a formulação de respostas de forma ordenada. Assim, as análises revelaram a necessidade de segmentar progressivamente os comentários, possibilitando a identificação de temas afins e dos argumentos que os sustentam, até que se chegasse à classificação final em 10 temas. A partir deste universo, cada contribuição foi analisada, recebendo a classificação de um a três temas mais relevantes, possibilitando enfim uma ordenação adequada para que a devolutiva tenha

maior clareza quanto a esclarecer as posições e deliberações da Municipalidade frente às contribuições.

Os temas definidos e sua distribuição são os seguintes:

1	Habitação de Interesse Social, tipologias, gestão pós ocupação, parâmetros urbanísticos, etc
2	Contaminação do terreno da SPTrans e outros temas ambientais
3	Equipamentos públicos e infraestrutura urbana
4	Contexto de Planejamento Urbano - PDE, Arco Pinheiros, interesse público, SPTrans e CET, etc
5	Impacto de vizinhança
6	Modelagem econômica - premissas de cálculo de contrapartidas, valor terreno SPTrans, custos de descontaminação, etc.
7	Desvalorização dos terrenos, IPTU alto, custo de vida alto
8	CEAGESP
9	Questões jurídicas, usucapião
10	Processo participativo

Do total de interações, foram identificadas duas situações de envio de mensagens repetidas (cópias): 1- mensagens idênticas enviadas pelo mesmo participante; 2 – mensagens idênticas enviadas por diversos participantes.

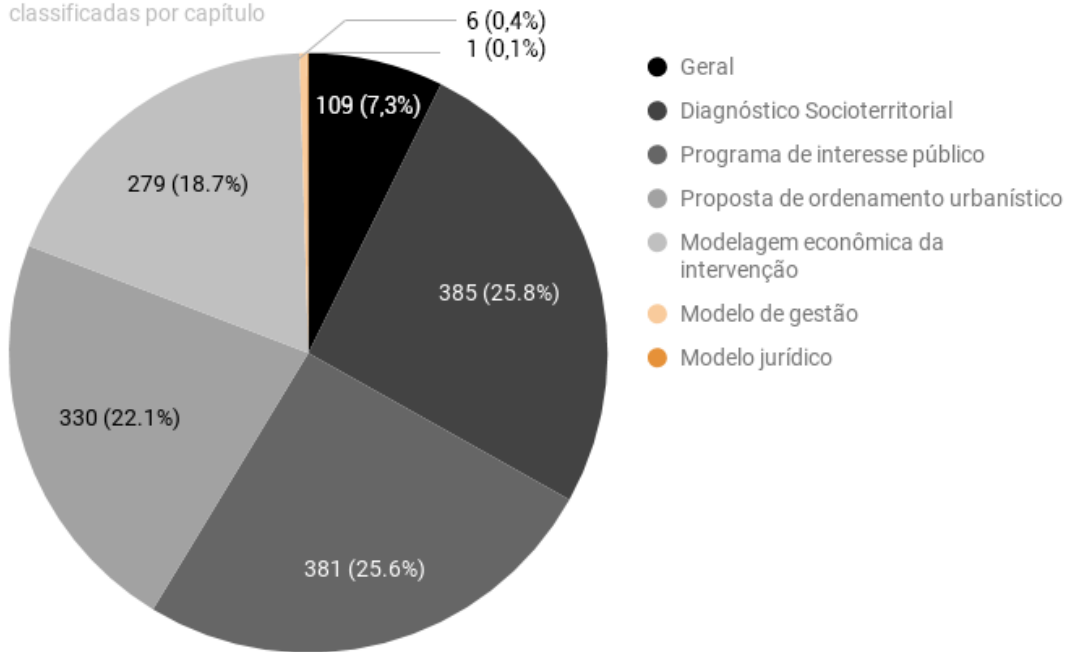
Em relação às mensagens repetidas da situação 1, foram recebidas 1.333 mensagens. Se consideradas como válidas apenas as contribuições não repetidas de cada usuário, foram recebidas 1.491 contribuições. Em relação às mensagens repetidas da situação 2, foram identificadas 4 mensagens (templates) que foram replicadas 1.176 vezes por participantes diversos. Finalmente, se considerados apenas os conteúdos originais, não repetidos entre si, foram recebidas 319 contribuições.

A mesma sistematização foi tabulada para o universo de 1.491 contribuições válidas (totais) e para as 319 contribuições originais, possibilitando a identificação das variações da classificação aplicada sob as perspectivas da representatividade e da frequência das contribuições.

As contribuições recebidas se dividem, conforme estas classificações, da seguinte forma:

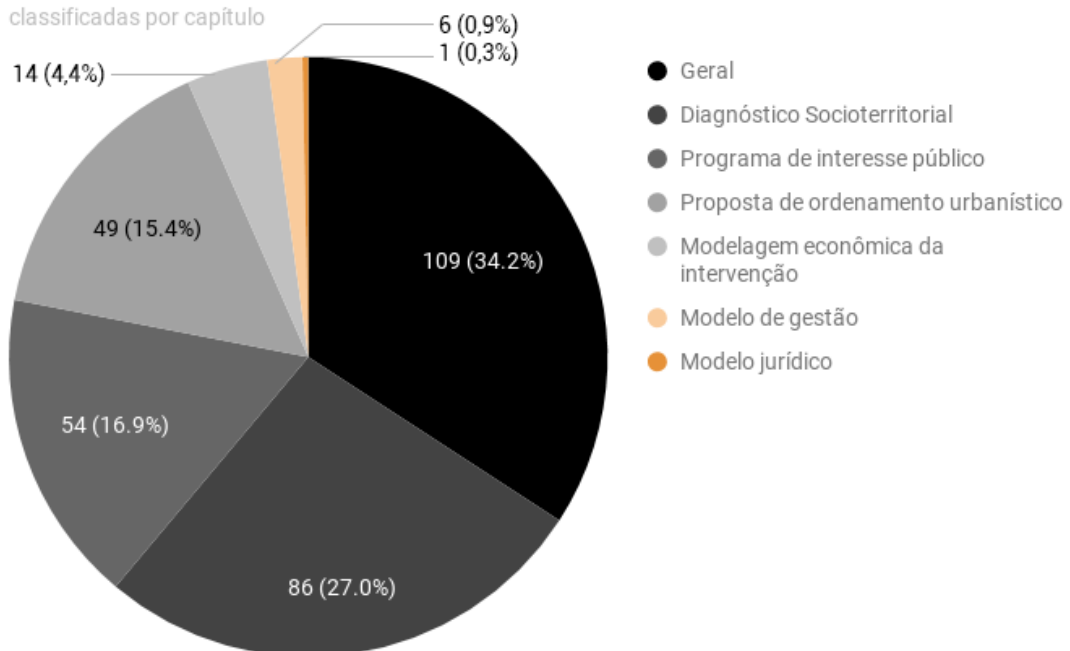
Contribuições totais

classificadas por capítulo



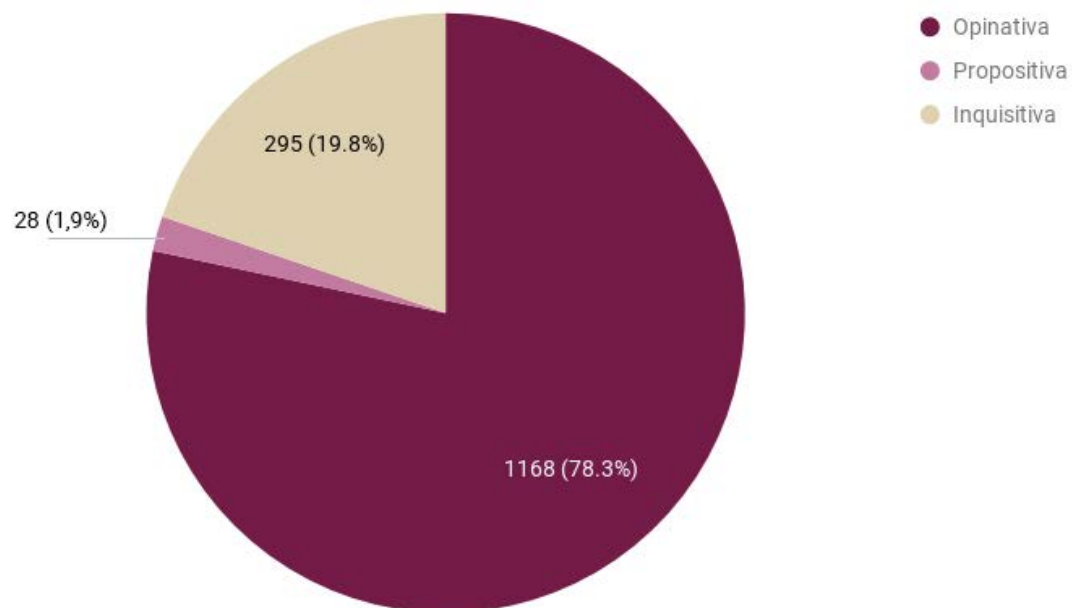
Contribuições originais

classificadas por capítulo



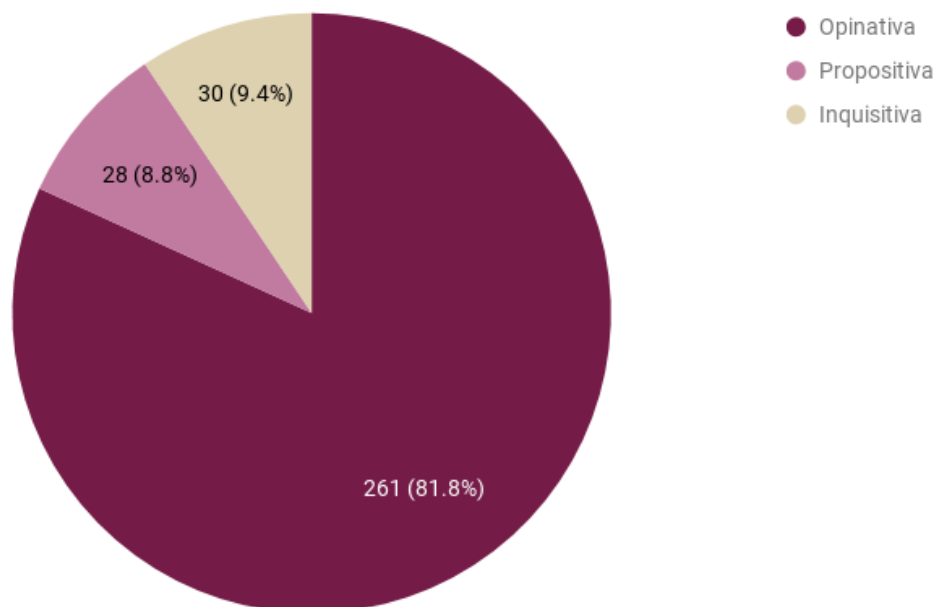
Contribuições totais

classificadas por natureza do comentário



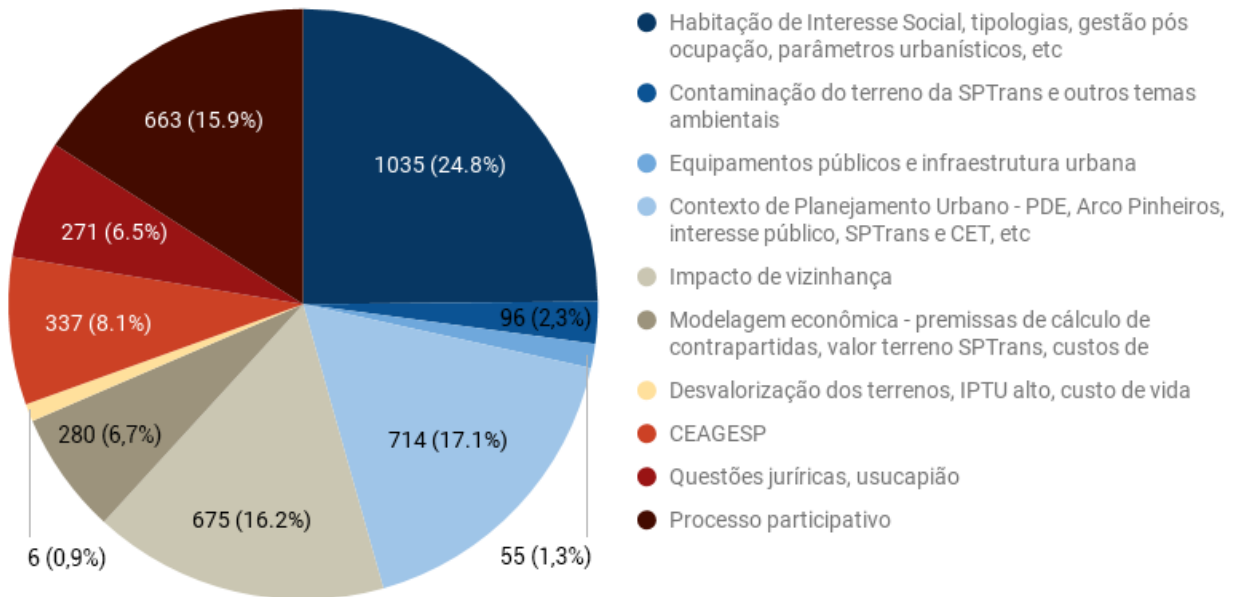
Contribuições originais

classificadas por natureza do comentário



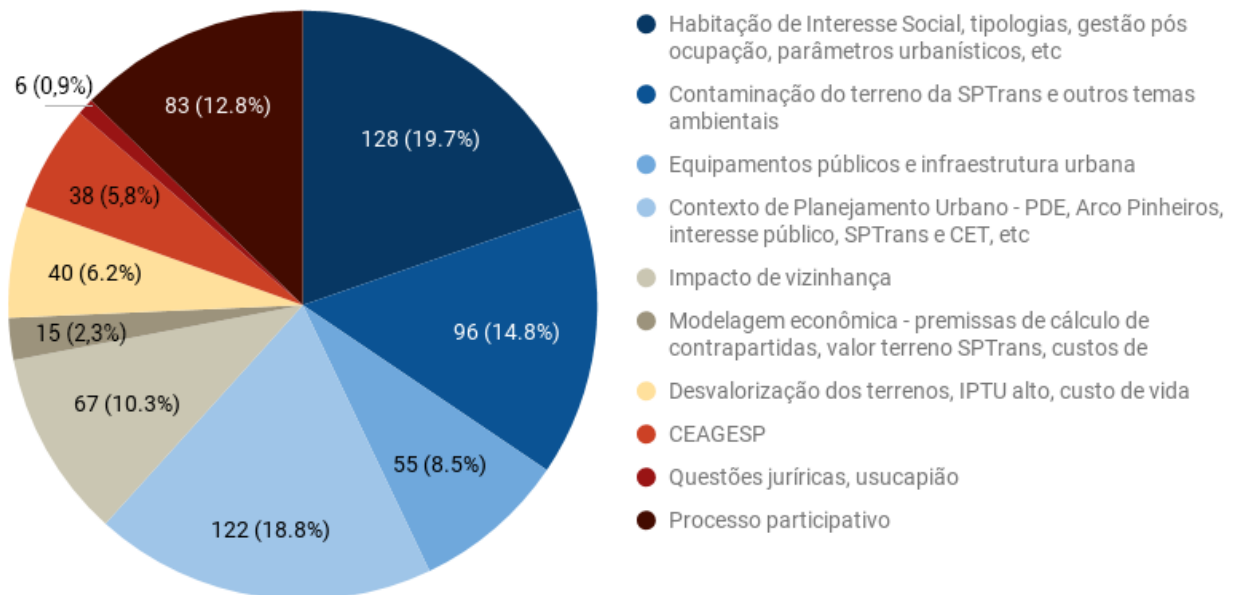
Contribuições totais

classificadas por tema dos comentários



Contribuições originais

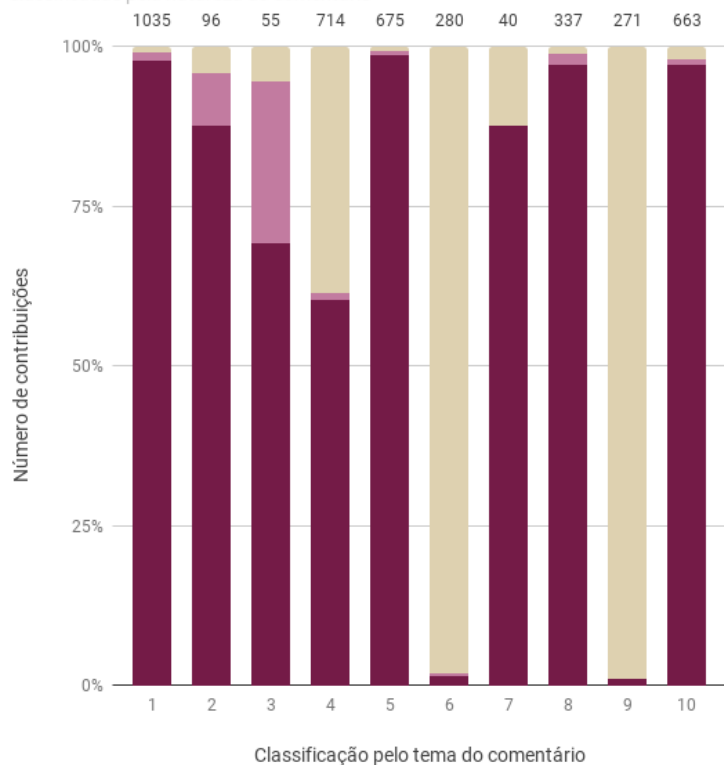
classificadas por tema dos comentários



A partir da classificação das contribuições conforme os capítulos, natureza e temas, foi realizada uma análise cruzada, que possibilitasse uma percepção mais apurada da participação ocorrida.

Contribuições totais

classificadas pela natureza do comentário

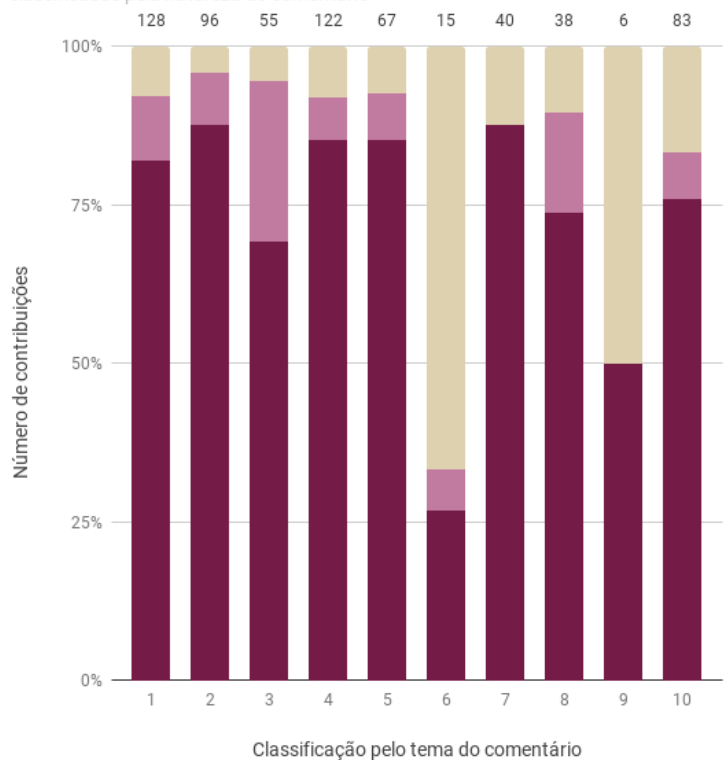


- Inquisitiva
- Propositiva
- Opinativa

- 1 Habitação de Interesse Social, tipologias, gestão pós ocupação, parâmetros urbanísticos, etc
- 2 Contaminação do terreno da SPTrans e outros temas ambientais
- 3 Equipamentos públicos e infraestrutura urbana
- 4 Contexto de Planejamento Urbano - PDE, Arco Pinheiros, interesse público, SPTrans e CET, etc
- 5 Impacto de vizinhança
- 6 Modelagem econômica - premissas de cálculo de contrapartidas, valor terreno SPTrans, custos de descontaminação, etc.
- 7 Desvalorização dos terrenos, IPTU alto, custo de vida alto
- 8 CEAGESP
- 9 Questões jurídicas, usucapião
- 10 Processo participativo

Contribuições originais

classificadas pela natureza do comentário

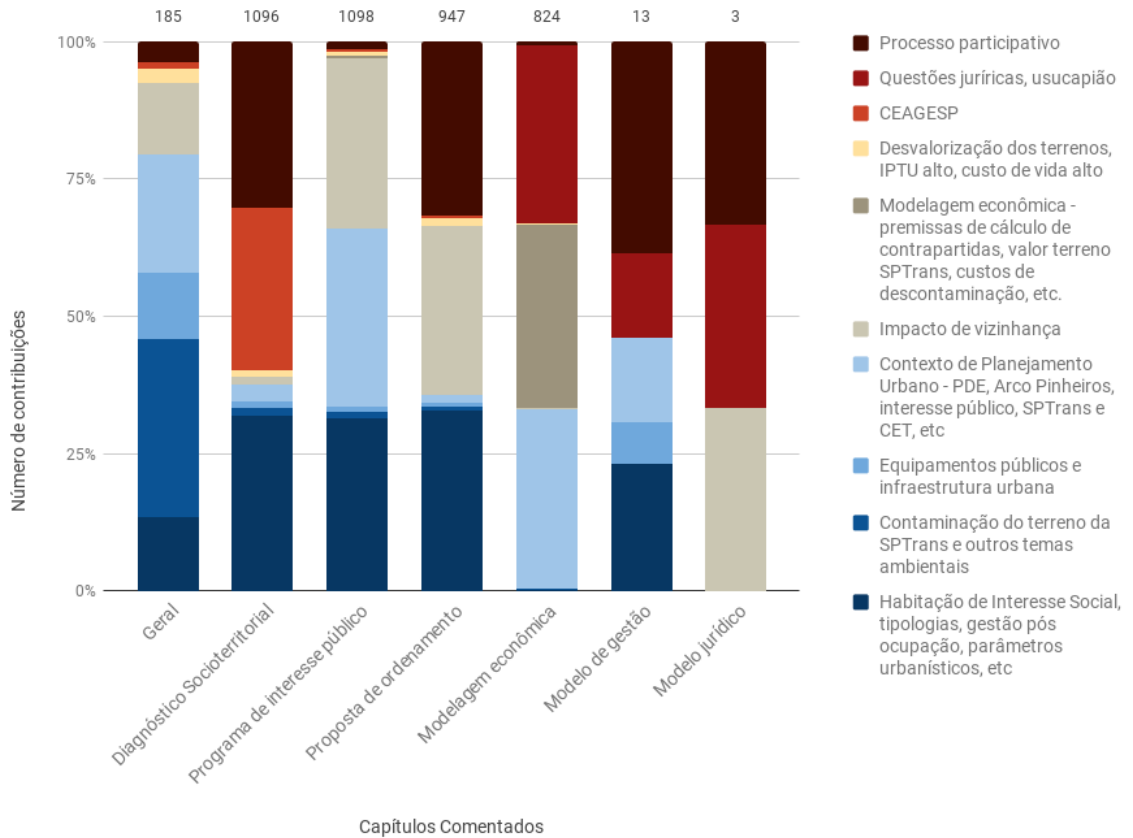


- Inquisitiva
- Propositiva
- Opinativa

- 1 Habitação de Interesse Social, tipologias, gestão pós ocupação, parâmetros urbanísticos, etc
- 2 Contaminação do terreno da SPTrans e outros temas ambientais
- 3 Equipamentos públicos e infraestrutura urbana
- 4 Contexto de Planejamento Urbano - PDE, Arco Pinheiros, interesse público, SPTrans e CET, etc
- 5 Impacto de vizinhança
- 6 Modelagem econômica - premissas de cálculo de contrapartidas, valor terreno SPTrans, custos de descontaminação, etc.
- 7 Desvalorização dos terrenos, IPTU alto, custo de vida alto
- 8 CEAGESP
- 9 Questões jurídicas, usucapião
- 10 Processo participativo

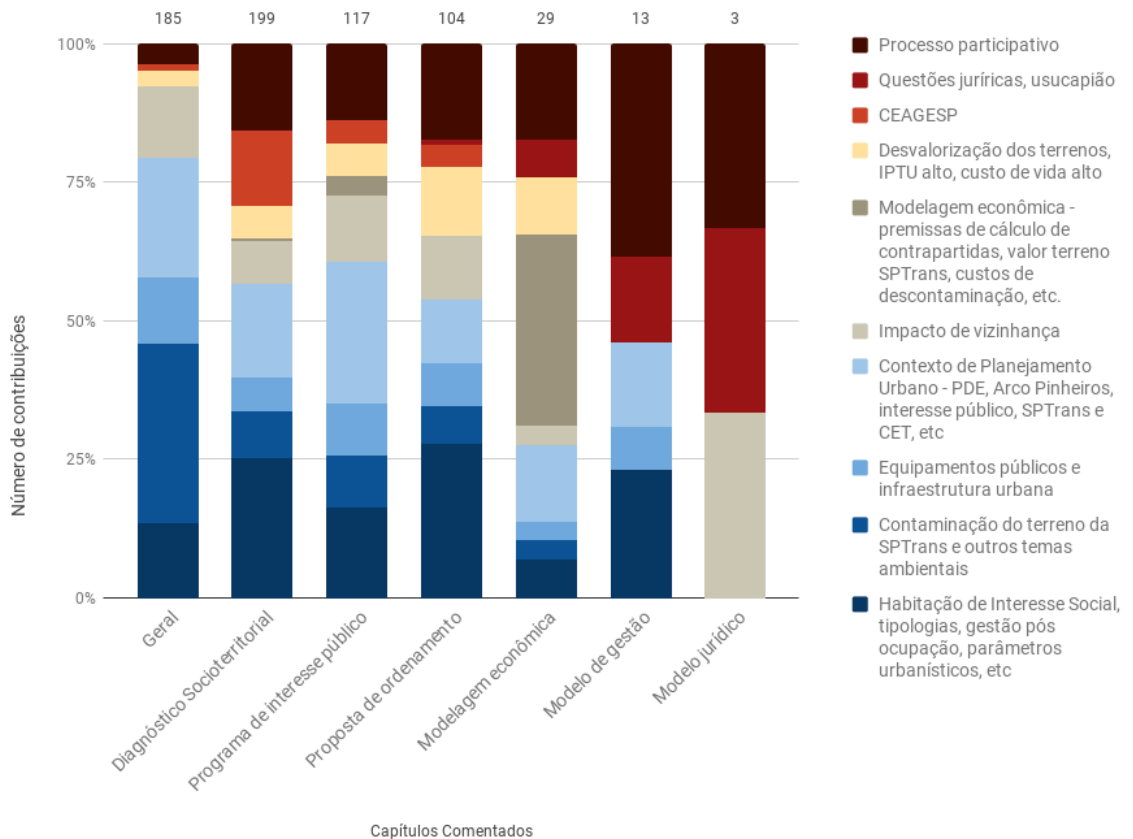
Contribuições totais

classificadas pelo tema dos comentários



Contribuições originais

classificadas pelo tema dos comentários



Assim, mais de 90% das contribuições por capítulos se concentraram entre os Comentários Gerais, Diagnóstico Socioterritorial, Programa de Interesse Público, Proposta de Ordenamento Urbanístico e Modelagem econômica da Intervenção. As contribuições de natureza opinativa representaram cerca de 80% da participação e tiveram maior concentração nos temas da contaminação do terreno da SPTrans, da desvalorização dos terrenos, do contexto de planejamento e do impacto de vizinhança. As de natureza inquisitiva representaram cerca de 9% da participação e tiveram maior concentração nos temas das modelagens econômica e jurídica. Já as contribuições de natureza propositiva também representaram cerca de 9% das contribuições e tiveram maior participação nos temas da habitação social, equipamentos públicos e processo participativo.

Do ponto de vista qualitativo, as contribuições recebidas, no conjunto, serão muito importantes para a evolução dos trabalhos do PIU VLVL, trazendo propostas relevantes em diversos temas e apontando a necessidade de aprofundamento de questões e esclarecimentos fundamentais para que o projeto possa atingir plenamente seus objetivos de qualificação urbana e ambiental para a região e de atendimento habitacional para a população vulnerável.

Quanto ao nível de conhecimento sobre o conteúdo em consulta, houve grande heterogeneidade das contribuições, englobando questões muito específicas ou de grande complexidade técnica, como aquelas relativas à modelagem econômica, até questões que revelam desconhecimento das propostas e equívocos elementares, como aquelas relativas à contaminação do terreno da SPTrans, que deverão ser necessariamente esclarecidas.

Algumas questões tiveram ainda como objeto temas que se relacionam ao PIU, mas que não fazem parte de seu escopo, como por exemplo aquelas relativas ao CEAGESP, devendo ser endereçados por outras instituições da Administração Pública para viabilizar a implantação do projeto.

RESPOSTAS

A partir da sistematização das contribuições, foram definidos blocos temáticos para a consolidação de respostas, levando em conta as classificações definidas. As contribuições de natureza opinativa foram organizadas conforme a classificação temática, sendo respondidas através de perguntas frequentes (FAQ) que sintetizam os questionamentos e opiniões recebidos. Devido ao grande número de contribuições, a SP Urbanismo fará a publicação da devolutiva em dois blocos. Nesta publicação, acompanham a sistematização das contribuições as respostas relativas aos temas da Habitação de Interesse Social, Contaminação do terreno da

SPTans, Equipamentos públicos e Infraestrutura urbana, Contexto de Planejamento e Impacto de Vizinhança. Em breve será publicado o segundo bloco, com os temas da Modelagem Econômica e outros temas econômicos, CEAGESP, Questões Jurídicas e Processo Participativo, acompanhadas das respostas às contribuições de naturezas propositiva e inquisitiva, que serão agregadas em uma única resposta por grupo.

Por fim, há uma exposição final que informa quais serão as principais diretrizes para os aperfeiçoamentos ao projeto a serem feitos na retomada dos trabalhos.

HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL: TIPOLOGIAS, GESTÃO PÓS-OCUPAÇÃO, PARÂMETROS URBANÍSTICOS

Por que reassentar a população das favelas da Linha e do Nove na Vila Leopoldina, transferindo o problema de onde estão para outro bairro? Porque não transferi-las para a periferia da cidade?

De acordo com as diretrizes de desenvolvimento urbano do município de São Paulo, a política de atendimento habitacional deve priorizar a fixação da população vulnerável na região em que já reside, evitando o espraiamento urbano, que amplia os custos de infraestrutura e as desigualdades socioeconômicas, e socializando o investimento público realizado em infraestrutura urbana e equipamentos sociais. Estas diretrizes se traduzem na priorização ao adensamento populacional e construtivo junto aos eixos de transporte de alta capacidade (metrô, trens e corredores de ônibus) e nos subsetores estratégicos da MEM – Macroárea de Estruturação Metropolitana, situada, em sua maioria, junto à orla ferroviária e fluvial da cidade. Parte deste adensamento planejado para as próximas décadas é composto pelo reassentamento de populações vulneráveis, residentes em áreas de risco ou tecnicamente inadequadas à urbanização, em ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social, instrumento consagrado pelo Estatuto da Cidade e utilizado em São Paulo desde 2002.

Este é pano de fundo que justifica a proposta de reassentamento populacional da população das favelas do Nove e da Linha no próprio distrito da Vila Leopoldina, onde já residem há décadas e construíram sua teia de relações socioeconômicas. Estas comunidades não estão, portanto, localizadas em outro bairro, não havendo, assim, transferência do problema. Uma proposta contrária a estas diretrizes, transferindo-os para a periferia da cidade, seria repetir uma perversidade histórica da urbanização de diversas cidades brasileiras.

Por que transferir os moradores das áreas em que se encontram para o terreno da SPTrans? Por que não construir um parque neste local? Por que não vendê-lo ao setor privado?

A modelagem de Habitação Social contida no PIU considera a demarcação das ZEIS na região pelo PDE - Plano Diretor Estratégico - como diretriz para a formulação dos cenários, considerando a inviabilidade de reassentar as famílias residentes nas favelas do Nove e da Linha integralmente no perímetro do PIU VLVL. O reassentamento previsto no PIU não se dará, em sua totalidade, no terreno da SPTrans. O Cenário A de modelagem da Habitação Social, contido na Proposta de Ordenamento Urbanístico do PIU, prevê que esta população seja reassentada em duas áreas distantes entre si cerca de apenas 1km: o terreno da SPTrans e a Área institucional resultante do parcelamento dos terrenos de propriedade dos proponentes.

Os processos participativos para discussão do PDE – Plano Diretor Estratégico, em 2014, e da LPUOS – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, em 2016, embasaram a demarcação da área da SPTrans como ZEIS 3, priorizando o cumprimento de sua função social como área para o assentamento de populações socialmente vulneráveis em EHS - empreendimentos habitacionais de interesse social, em detrimento de outras propostas igualmente legítimas formuladas pela população na ocasião, mas não acolhidas pela administração municipal nestes processos, como a implantação de um parque. Assim, como ZEIS 3, esta área deve servir ao propósito principal do atendimento habitacional de interesse social, conforme os limites mínimos definidos pelo PDE, podendo recepcionar outros usos como equipamentos públicos, espaços públicos e até mesmo outros usos habitacionais e não residenciais, limitados a 20% da área construída total do empreendimento. Considerada esta limitação legal, a possibilidade de venda deste terreno pelo setor público tem pequena viabilidade, como se verá nas respostas relativas à modelagem econômica.

Porque não manter as famílias onde estão, em áreas demarcadas como ZEIS 1?

As ZEIS 1 são áreas já ocupadas por assentamentos habitacionais de baixa renda (art. 45 do PDE) e sua demarcação visa o interesse público ao reconhecer o direito à moradia digna das famílias que nela residem, possibilitando diversas ações do poder público como urbanização e regularização fundiária. Este reconhecimento do direito à moradia digna das famílias está assegurado pelo projeto, não se constituindo, todavia, em uma obrigatoriedade de permanência exatamente no mesmo local e condições em que vivem atualmente.

Segundo a SEHAB – Secretaria Municipal de Habitação, as áreas atualmente ocupadas pelas favelas da Linha e do Nove, são tecnicamente inadequadas para urbanização, não sendo possível promover melhorias de acessibilidade, para possibilitar a entrada de veículos de serviços públicos, emergências e segurança pública, e de salubridade das edificações, para melhorar suas atuais condições de insolação e ventilação, sem impactar o número atual de moradias e pontos comerciais, demandando inevitavelmente o reassentamento de grande parte desta população e estabelecimentos em outras áreas. Assim, o reassentamento desta população em empreendimentos habitacionais de interesse social na mesma região em que vivem é a alternativa técnica mais adequada.

Soma-se a isto o interesse público em recuperar a função original das áreas públicas onde se localizam estas favelas, restituindo-as ao sistema viário para que este possibilite uma maior fluidez do tráfego de veículos e uma maior permeabilidade à mobilidade não motorizada, dando maior suporte ao adensamento da região.

Pela proposta do PIU de atendimento habitacional das famílias residentes nas favelas da Linha e do Nove em empreendimentos verticalizados de HIS – Habitação de Interesse Social haverá adensamento excessivo à região?

O PIU VLVL buscou apresentar alternativas de implantação de EHIS com tipologias diversificadas e densidades compatíveis com os padrões urbanísticos da região e com o uso mais intensivo do solo urbano em áreas bem localizadas e dotadas de infraestrutura e serviços públicos, que não se constituíssem em guetos fechados à cidade, mas em empreendimentos permeáveis às dinâmicas do entorno, agregando aos usos residenciais equipamentos públicos, áreas comerciais e espaços públicos. Estas tipologias e densidades são comuns às duas áreas de atendimento habitacional do PIU, o terreno da SPTrans e a área institucional resultante do parcelamento do solo dos imóveis dos proponentes.

Considerando que a população contemplada pelos EHIS propostos no PIU VLVL já reside no bairro, não há qualquer incremento de população que altere a densidade populacional bruta atual do distrito da Vila Leopoldina, de 72 hab/ha (retroestimativa SMUL/Geoinfo 2018¹). A mesma fonte aponta para o ano de 2040 um aumento de densidade populacional do distrito para 147 hab/ha, densidade esta inferior às densidades atuais de

¹ Disponível em:
http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_populacao_censitaria_e_projecoes_populac_2008_10489.html

distritos verticalizados e densos da cidade, como Santa Cecília (228 hab/ha) e Bela Vista (275 hab/ha).

A título ilustrativo, os cenários de HIS contidos no PIU preveem densidades líquidas nos empreendimentos da ordem de 1.500 hab/ha (habitantes por hectare). Esta densidade é, logicamente, mais elevada que a média dos empreendimentos de alta renda do entorno, da ordem de 500 hab/ha, pois possuem unidades com menor área privativa e maior média de habitantes por domicílio, apesar de sua volumetria ser menos vertical. Por outro lado, esta densidade líquida é diluída pela proposta de implantação de espaços públicos e equipamentos em conjunto com as habitações. As 1.426 unidades que serão implantadas pelos dois projetos (PIU VLVL e Programa Casa da Família) no terreno da SPTrans (com cerca de 3 ha) correspondem a uma densidade de 512 hab/ha.

Os moradores das favelas da Linha e do Nove conseguirão sobreviver em um bairro de classe média-alta, com custo de vida incompatível com seu padrão de renda? Esta incompatibilidade não produzirá um mercado de revenda de unidades habitacionais?

Sobre a questão do custo de vida, a continuidade da presença destes segmentos sociais na região garantirá a demanda necessária à permanência dos pontos comerciais que já os atendem atualmente. O papel da Prefeitura é propor alternativas anticíclicas de enfrentamento ao processo de gentrificação, buscando diminuir os desequilíbrios no território para melhoria da qualidade de vida de toda a população, pois a segregação socioeconômica tem desdobramentos generalizados sobre as dinâmicas urbanas. Sobre a questão da revenda de unidades, cabe à SEHAB fiscalizar e coibir práticas irregulares e aperfeiçoar os mecanismos de gestão e controle para inibir tais práticas.

O PIU VLVL só beneficia os interesses dos proponentes, que querem expulsar as comunidades que ocupam seus terrenos? A implantação deste projeto trará desvalorização aos imóveis da região?

As comunidades do Nove e da Linha não ocupam áreas privadas, mas sim áreas públicas, constituídas originalmente como uma rua (Japiaçú) e um ramal ferroviário (Linha). A proposta de atendimento habitacional destas comunidades contida no PIU VLVL possibilita que, em um curto espaço de tempo, seja endereçada solução adequada às diretrizes do Plano Diretor Estratégico – PDE e do Plano Municipal de Habitação – PMH, fixando esta população na região e ampliando a cobertura da rede de equipamentos públicos, além de outras melhorias

urbanísticas. Tais benefícios beneficiam, de forma mais ampla, toda a população da região, melhorando sua qualidade de vida e contribuindo para sua valorização urbanística.

A proposta de atendimento habitacional do PIU VLVL em duas áreas distintas dividirá as comunidades, resultando em ruptura e/ou déficit da demanda por serviços e produtos fornecidos pelo comércio local.

Não há uma métrica estabelecida para definir a desagregação social de comunidades reassentadas em diferentes áreas. Do ponto de vista urbanístico, consideram-se critérios como a topografia da região, a existência de barreiras físicas de difícil transposição (rios, ferrovias, rodovias) e a ausência de rotas e travessias seguras ao pedestre, que impeçam ou prejudiquem a circulação de pessoas entre as comunidades. Tais critérios não estão presentes na Vila Leopoldina, possibilitando a livre circulação dos moradores entre os conjuntos habitacionais.

Atualmente, as comunidades da Linha e do Nove distam entre si cerca de 300 metros. Os dois empreendimentos habitacionais propostos no PIU VLVL distarão entre si cerca de 1.200 metros, permanecendo situados no mesmo distrito da Vila Leopoldina, a distâncias curtas e caminháveis, não maiores que 15 minutos. Ambos conjuntos estarão também próximos das estações da CPTM (cerca de 900m) e dos futuros corredores de ônibus da Av. Dr. Gastão Vidigal (450m) e Queiroz Filho (900m), do CEAGESP (400m) e dos principais equipamentos públicos existentes na região, como o Pronto Socorro Municipal da Lapa (1.200m), o Parque Villa Lobos (1.500m), o SESI (1.700m), o SENAI (1.750m) e os Correios (1.450m). Os novos equipamentos públicos propostos pelas secretarias municipais de saúde, educação, trabalho e assistência social no térreo dos empreendimentos habitacionais foram distribuídos de modo a estarem situados próximos às comunidades e consideraram a localização das redes de equipamentos públicos já existentes. Assim, não haverá desagregação social entre as comunidades, pois permanecerão próximas, habitando e demandando os serviços públicos na mesma região e acessando os mesmos meios de transporte.

A região da Vila Leopoldina não conta com postos de trabalho e equipamentos públicos suficientes para atender à população das comunidades beneficiadas pelo projeto.

A carência de serviços públicos e a insuficiência de postos de trabalho é uma realidade que não se restringe à região do projeto, sendo um desafio generalizado, em maior ou menor grau, para todo o país e mais agudo em áreas periféricas das cidades. Tal realidade não deve representar motivação para não realização do projeto, mas um dado para que este busque

alternativas junto às secretarias competentes para contribuir para a melhoria da situação existente.

Além de residirem em uma região bem localizada, com maior oferta de empregos e maior acesso por transporte público do que outras áreas carentes da cidade, esta população pode contar para sua capacitação com equipamentos de educação profissionalizante na própria região, oferta esta que será ampliada com os novos equipamentos previstos no projeto, o Restaurante-escola, o Espaço Vida e o Centro de Capacitação Audiovisual, ampliando suas possibilidades de inserção profissional e econômica.

Além disso, os demais equipamentos propostos se somam às redes já existentes, buscando atender às principais carências por serviços públicos na região, identificadas no diagnóstico socioterritorial a partir de indicadores de cobertura e avaliados pelas respectivas secretarias competentes.

Os proponentes ganharão terrenos públicos para implantar os empreendimentos habitacionais de interesse social (EHIS)?

Não. O terreno público de propriedade da SPTrans será transferido para a Prefeitura, viabilizando sua disponibilidade para implantação de um dos dois EHIS propostos no projeto. A outra área será proveniente do parcelamento do solo dos terrenos privados de propriedade dos proponentes do projeto, cuja operação prevê a doação de áreas para destinação pública, alocadas como áreas verdes, sistema viário e usos institucionais. Em ambos os casos, as áreas serão e permanecerão públicas, até a quitação do financiamento habitacional pelos mutuários, passando então para a propriedade destes. A participação dos proponentes neste processo será somente a construção dos EHIS e dos equipamentos públicos.

Os moradores conseguirão se adaptar ao novo modo de habitar em condomínios verticais? Conseguirão arcar com os custos condominiais, IPTU e taxas relativas a serviços públicos (água, gás, luz)? Como a Prefeitura pretende evitar que estes conjuntos se transformem em favelas verticais?

O PIU VLVL prevê, entre suas contrapartidas, a execução de serviços de pré-ocupação e pós-ocupação, que serão oferecidos às famílias e comerciantes contemplados pelas unidades habitacionais e pontos comerciais propostos no projeto. Estes serviços possibilitarão que esta população receba a capacitação necessária para que possa se adaptar, se organizar e cuidar adequadamente dos empreendimentos, evitando sua deterioração.

Os serviços de pré-ocupação começam antes mesmo da entrega das unidades e duram cerca de 8 meses, contemplando, entre outras ações, oficinas educativas para despertar o senso de identidade e pertencimento, apresentar à população noções de funcionamento das instalações condominiais e das unidades, das funções do síndico e conselho, do funcionamento de assembleias, de convivência e resolução de conflitos, de zeladoria, procedimentos de segurança, e formação de síndicos, conselheiros e brigadas de incêndio.

Por sua vez, os serviços de pós-ocupação contemplam, entre outras ações, a cobertura, por um período de cinco anos, de custos de manutenção predial e limpeza, apoio técnico e administrativo aos síndicos, mediação de conflitos e assistência social.

Como unidades habitacionais e comerciais de interesse social, estes imóveis são isentos de cobrança de IPTU e as taxas relativas a serviços públicos (água, gás, luz) têm incidência de alíquotas sociais, mais baixas que as praticadas para outras categorias de consumidores. A parcela do financiamento habitacional ou comercial está limitado a 20% da renda familiar durante o período de 10 anos, após o qual os mutuários receberão o título de propriedade definitivo dos imóveis.

CONTAMINAÇÃO DO TERRENO DA SPTRANS E OUTROS TEMAS AMBIENTAIS

A Prefeitura pretende transferir famílias das favelas da Linha e do Nove para uma área contaminada?

Não. O cenário A de atendimento habitacional de interesse social formulado no PIU VLVL, que propõe o reassentamento de parte das famílias destas comunidades no terreno da SPTrans demarcado como ZEIS 3 no PDE, só será efetivado quando a área estiver saneada por ações de remediação aprovadas e monitoradas pelos órgãos de licenciamento e controle ambiental estadual (CETESB) e municipal (SVMA), garantindo que a área possa ser reinserida em seu contexto urbano de forma segura à saúde da população.

Porque há divergência entre os mapeamentos de áreas contaminadas apresentados nos diagnósticos socioterritoriais do Arco Pinheiros e do PIU VLVL para o terreno da SPTrans?

Trata-se de fontes de dados diferentes (respectivamente, SVMA/DECONT e CETESB). Cada um dos referidos órgãos de licenciamento ambiental trabalha com sua base de dados, cujo status, período de apuração e metodologias de análise podem diferir e apontar diferentes classificações e estágios.

O Relatório de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Município de São Paulo é editado trimestralmente pelo GTAC - Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas do DECONT - Departamento de Controle da Qualidade Ambiental da SVMA – Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente. O relatório atual, datado de Julho/2018, classifica a área como “Contaminada sob investigação”.

Já a CETESB edita anualmente a Relação de Áreas Contaminadas do Estado de São Paulo. A publicação mais recente é de Dezembro/2017 e classifica a área como “em processo de remediação (ACRe)”.

Esta divergência não representa prejuízo ao processo de formulação dos cenários do PIU, já que não impacta a possibilidade de implantação dos cenários em estudo e, tampouco, não impacta o futuro processo de licenciamento da área, pois ambos os órgãos deverão ser consultados.

A Prefeitura pode propor planos e projetos urbanos em áreas contaminadas ou com indícios de contaminação, antes que estas sejam objeto de avaliação ou recuperação ambiental?

Sim. Primeiramente, destacamos que o tema de terrenos contaminados localizados em áreas urbanas é amplamente conhecido e discutido pela academia, profissionais da área de urbanismo e poder público há muitos anos, tendo em vista que as dinâmicas econômicas, sociais e tecnológicas presentes nas cidades determinam ciclos de vitalidade, obsolescência e decadência no espaço urbano, produzindo passivos ambientais e fundiários. Em cidades como São Paulo, que tiveram no passado muitas regiões ocupadas por tecidos urbanos industriais e que se integraram mais fortemente à economia global vocacionada aos serviços, as transformações foram mais intensas, mudando o perfil de certas localidades e criando novas perspectivas de desenvolvimento urbano. Neste contexto, o Plano Diretor Estratégico definiu a MEM – Macroárea de Estruturação Metropolitana, uma grande porção do território da cidade ocupada em grande parte por tecidos industriais situados na orla ferroviária e fluvial, como uma área prioritária para o crescimento da cidade nos próximos anos. Nestas áreas, pelos usos progressos, há grande concentração de áreas contaminadas, cuja reintegração às dinâmicas urbanas demanda medidas de remediação, mitigação e recuperação por parte dos proprietários e empreendedores para que possam cumprir sua função social com segurança à saúde da população. A progressiva adaptação do poder público a esta agenda, nas diversas esferas de governo, demandou a criação de instituições de planejamento e controle ambiental

e novas legislações para regulamentar os procedimentos necessários a garantir formas seguras de utilização destas áreas.

Esta digressão é necessária para enfatizar que a atividade de planejamento urbano exercida constitucionalmente pelo Poder Público Municipal é feita com a consciência de que a recuperação de áreas contaminadas na cidade é um desafio a ser enfrentado, assim como são a qualificação de áreas socialmente vulneráveis ou a preservação de áreas de interesse ambiental que, igualmente, podem ser plenamente superáveis, de forma responsável, pelas tecnologias e processos existentes e com a contribuição das instituições competentes no exercício de suas atribuições. Assim, a presença em si de áreas contaminadas não inviabiliza as atividades de planejamento e projetos urbanos na proposição de novas diretrizes de desenvolvimento, novas atividades e parâmetros de ocupação, pois as ações de descontaminação são uma premissa e deverão ser implementadas previamente à execução das intervenções urbanísticas. Se tal premissa não fosse válida, tais áreas estariam condenadas indefinidamente ao isolamento.

Há necessidade de manifestação prévia da CETESB ou SVMA para proposição de plano ou projeto urbano na área da SPTrans ou em quaisquer áreas potencialmente contaminadas ou contaminadas?

Não, pois é uma atividade de regulação de parâmetros urbanísticos, não uma atividade de licenciamento de empreendimentos. Há que se separar o licenciamento em curso, de responsabilidade da SPTrans e CET, para a regularização das atividades atuais da área, das manifestações em relação ao PIU VLVL, cujo desenvolvimento e debates públicos permanecem em aberto, e que visam definir as diretrizes de desenvolvimento urbano e parâmetros de ocupação para a área. O próprio rito de licenciamento demandará as devidas análises e anuências que precedem a execução dos empreendimentos.

A Prefeitura está sendo irresponsável ao propor a implantação de projetos de habitação social no terreno da SPTrans? Os futuros moradores terão prejuízos quanto à desvalorização dos imóveis por estes estarem em áreas contaminadas?

Não. Tais empreendimentos só serão construídos após os órgãos de licenciamento ambiental atestarem que os serviços de remediação executados foram satisfatórios no sentido de garantir que a área é segura para moradores e usuários, ou seja, não haverá perda de valor em função da condição ambiental da área a construção de empreendimentos se dará somente quando a área for considerada descontaminada e apta para utilização.

Qual é a real condição atual de contaminação do terreno da SPTrans? Quais são os passos necessários para a implantação dos EHIS no terreno da SPTrans, considerando sua situação atual?

O Relatório de Investigação Ambiental Detalhada, contratado pela CET, foi recentemente concluído por uma empresa especializada, apontando o tipo, extensão e grau de contaminação existente no terreno. A partir destas informações, deverá ser desenvolvido um Plano de Recuperação Ambiental, já considerando que o terreno será objeto de utilização para projetos de habitação de interesse social da Prefeitura de São Paulo. Este plano deverá ser aprovado pela CETESB, que também fará o monitoramento dos serviços de remediação incluídos no escopo, até sua conclusão. Em seguida, após a CETESB atestar que a área foi saneada e está liberada para aproveitamento conforme as atividades pretendidas, os EHIS poderão ter sua construção iniciada, desde que concluído o processo de licenciamento na Prefeitura de São Paulo.

Em paralelo à execução dos serviços previstos no Plano de Recuperação Ambiental, poderá ser iniciado na prefeitura o processo de licenciamento dos empreendimentos, que seguirão os parâmetros urbanísticos definidos na futura lei específica do PIU VLVL e demais condicionantes da legislação vigente, passando pela análise e anuência da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL –, da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB e da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente – SVMA, estando, ao final desse processo, liberados para execução.

Por que o PIU VLVL não endereça a questão das inundações existentes na Av. José César de Oliveira? Quais medidas estão previstas no processo de parcelamento do solo das glebas dos proponentes do PIU?

O PIU VLVL não está propondo parâmetros excepcionais à LPUOS (Lei nº 16.402/2016) relativos à quota ambiental (art. 74). Assim, quaisquer empreendimentos a serem construídos no perímetro do PIU estarão sujeitos às disposições vigentes, devendo dispor de elementos naturais e dispositivos de absorção e detenção de águas pluviais no interior do lote em condições minimamente suficientes para fazer frente às demandas de seu respectivo perímetro de qualificação ambiental. Por outro lado, o PIU não se constitui no processo de licenciamento do parcelamento do solo. É um projeto urbano, que definirá os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo aplicáveis ao perímetro. A infraestrutura de drenagem

associada ao projeto de parcelamento do solo deverá ser tecnicamente avaliada pela SMUL no momento oportuno de licenciamento, considerando as disposições do Art. 37, I da LPUOS, e poderá ser ajustada conforme as diretrizes do órgão, de forma a ser dimensionada suficientemente para cumprir sua função.

Além de atender aos parâmetros mínimos fixados pela legislação, o PIU pode ampliar a contribuição das soluções técnicas aplicadas à drenagem, entre outras formas, associando-as aos espaços públicos e áreas verdes propostos, auxiliando a infraestrutura urbana a melhorar seu desempenho com a agregação de outras funcionalidades ambientais, tais como controle da poluição difusa, jardins de chuva, SUDS (Sistemas de Drenagem Urbana Sustentável), etc. Assim, entendemos que a sequência dos trabalhos no PIU poderá aprofundar o tema, buscando responder à real necessidade e oportunidade de implantar tais soluções, se necessário suportando sua implantação com as contrapartidas previstas no projeto.

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E INFRAESTRUTURA URBANA

Os equipamentos públicos propostos no PIU levam em consideração as demandas sociais da região?

Sim. A partir do diagnóstico socioterritorial, que identificou as principais carências da rede de equipamentos públicos existentes na região, considerando as diferentes faixas etárias e características socioeconômicas, as prioridades foram levadas à análise e deliberação das secretarias municipais de saúde, educação, assistência social e desenvolvimento econômico, responsáveis pela administração das redes de equipamentos e das políticas públicas setoriais. Na área da saúde, estão previstos uma Unidade Básica de Saúde – UBS, um Centro de Atendimento Psicossocial – Álcool e Drogas - CAPS AD III e uma Unidade de Acolhimento. Na área de educação, está previsto um Centro de Educação Infantil – CEI. Na área de assistência social, está previsto um Espaço Vida, equipamento que congrega funções de acolhimento e assistência social e de capacitação e inserção econômica. Por fim, na área do desenvolvimento econômico estão previstos um Restaurante-escola e um Centro de Capacitação Audiovisual, voltados à capacitação da população vulnerável para o aprendizado de atividades com presença relevante na região.

Considerando as atuais condições e limitações de capacidade da infraestrutura urbana (energia elétrica, água, gás, esgoto, drenagem, Telecom) e das redes de equipamentos e de transportes públicos na região da Vila Leopoldina, é coerente o PIU propor o reassentamento de famílias na própria região?

As diretrizes de desenvolvimento urbano e a estratégia de ordenamento territorial expressas pelo Plano Diretor Estratégico – PDE - consideram, entre outros fatores inter-relacionados, as características geográficas, ambientais e de formação histórica da cidade, as dinâmicas socioeconômicas e as macroinfraestruturas existentes e planejadas, buscando orientar o desenvolvimento urbano de forma a reduzir os desequilíbrios territoriais, apoiar o desenvolvimento econômico, promover o crescimento sustentável e melhorar as condições de vida da população. A partir destas diretrizes definidas pelo município, as instituições públicas ou concessionárias de serviços públicos, responsáveis pelo planejamento e operação das diversas redes de infraestrutura e serviços urbanos, definem sua atuação e prioridades de investimento, buscando adequar e modernizar as instalações de acordo com as demandas existentes e projetadas. Da mesma forma, as secretarias municipais e órgãos de outras esferas de governo definem o planejamento e operação de suas respectivas redes de equipamentos públicos, buscando racionalizar e universalizar a cobertura dos serviços sociais ofertados à população.

O reassentamento de famílias das comunidades da Linha e do Nove não representa um acréscimo à demanda por infraestrutura e equipamentos públicos na região, pois esta população já reside na região há muitos anos. Por outro lado, em consonância com as diretrizes de desenvolvimento urbano do PDE previstas para a MEM e para o subsetor Arco Pinheiros, o PIU VL prevê o adensamento em seu perímetro ao longo de 20 anos de transformações, com incremento de cerca de 9.600 moradores e 24.000 trabalhadores. Assim, as concessionárias de infraestrutura e órgãos responsáveis pelas redes de equipamentos deverão dimensionar suas ações considerando tais projeções.

Considerando a escassez de áreas verdes na região, como praças, parques e arborização urbana, é possível priorizar a construção de um parque público no terreno da SPTrans?

Em que pese a legitimidade do pleito, visando a ampliação das áreas verdes públicas na região, o PDE definiu que a área da SPTrans é uma ZEIS e deve cumprir sua função social como área prioritária para o assentamento de populações socialmente vulneráveis em EHS - empreendimentos habitacionais de interesse social.

Em relação às demandas de incremento de áreas verdes na região, que já conta com grandes parques públicos municipais e estaduais, o PIU propõe um parque linear de cerca de 19.300 m², localizado em posição privilegiada no distrito da Vila Leopoldina, resultante do

parcelamento do solo dos imóveis dos proponentes e próximo ao terreno da SPTrans, aberto a toda a população da região e localizado estrategicamente entre as Avenidas Dr. Gastão Vidigal e Nações Unidas, possibilitando uma futura conexão com a ciclovia do Rio Pinheiros.

O reassentamento de parte das famílias das comunidades da Linha e do Nove no terreno da SPTrans os deixará distantes dos principais equipamentos públicos da região?

Não, pois o terreno da SPTrans também é próximo aos principais equipamentos existentes na região, como a Estação Imperatriz Leopoldina da CPTM (920m), o Pronto Socorro da Lapa (1.300m), o SESI (800m) e os Correios/SENAI (540m). Além disso, os novos equipamentos planejados junto aos dois núcleos de EHS do projeto complementarão as redes existentes e estarão situados entre si em 1.200m, distâncias estas menores que 15 minutos por caminhada.

CONTEXTO DE PLANEJAMENTO URBANO: PDE, ARCO PINHEIROS, INTERESSE PÚBLICO, SPTRANS E CET

O PIU VLVL tem conexão com a política de planejamento urbano da cidade, como o Plano Diretor Estratégico – PDE e o Arco Pinheiros? Considera a vocação do bairro?

Sim. O PDE define como áreas prioritárias para o desenvolvimento urbano da cidade até o ano de 2030 a Macroárea de Estruturação Metropolitana – MEM e os eixos de estruturação da transformação urbana. O distrito da Vila Leopoldina está localizado na MEM, no setor orla Ferroviária e Fluvial, cuja presença de tecidos urbanos transformáveis e oferta de transporte público sob trilhos possibilita o adensamento construtivo necessário para modificar os padrões de ocupação existentes e equilibrar a concentração de moradias e empregos. O Arco Pinheiros é um dos subsetores da orla Ferroviária e Fluvial e, como tal, tem grande potencial de transformação e adensamento, devendo considerar, em longo prazo, as perspectivas de transformação de grandes áreas institucionais situadas em seu território, como o CEAGESP e a Cidade Universitária. O PDE também prevê a figura dos PIU – Projetos de Intervenção Urbana - em áreas subutilizadas e com potencial de transformação situadas em perímetros específicos, podendo ser desenvolvidos através de Manifestação de Interesse Privado.

Assim, a utilização do instrumento PIU e as propostas nele contidas estão em consonância com as diretrizes do PDE para a MEM e o Arco Pinheiros, sendo decorrentes das carências identificadas no território da região a partir do diagnóstico socioterritorial do Arco Pinheiros. A proposta de atendimento populacional das comunidades da Linha, do Nove e do Conjunto Cingapura Madeirit formulada no PIU Vila Leopoldina – Villa Lobos está em

consonância, em nível federal, com os fundamentos de política urbana definidos no Estatuto da Cidade e, em nível municipal, com as diretrizes e estratégias de desenvolvimento urbano presentes no PDE e da política habitacional do município, expressa no Plano Municipal de Habitação - PMH. Em ambos os planos, o que se busca através da ZEIS – zonas especiais de interesse social, é possibilitar o acesso da população em situação de vulnerabilidade social a áreas urbanas dotadas de infraestrutura, transportes e serviços públicos, de forma a enfrentar a expansão de assentamentos informais e o espraiamento da mancha urbana em áreas geográfica e ambientalmente inadequadas.

O papel da Prefeitura é propor alternativas anticíclicas de enfrentamento ao processo de gentrificação, buscando diminuir os desequilíbrios no território para melhoria da qualidade de vida de toda a população, pois a segregação socioeconômica tem desdobramentos generalizados sobre as dinâmicas urbanas.

O PIU VL visa somente aos interesses privados, não prevendo contrapartidas de interesse público à comunidade local?

Não. Partindo-se do princípio que a comunidade local é constituída por todos os extratos sociais que habitam o distrito da Vila Leopoldina, o PIU VL prevê como principais contrapartidas o atendimento habitacional das comunidades vulneráveis do perímetro e a implantação de equipamentos públicos e de um parque linear de cerca de 19.300 m², contribuindo para a qualificação urbana e ambiental e a redução da vulnerabilidade social na região.

O PIU propõe ainda ações de pré e pós-ocupação para que a população atendida possa se adaptar à vida em condomínio e que os custos de manutenção possam ser suportados inicialmente às custas dos adquirentes do potencial construtivo adicional.

Em um processo participativo de discussão de um projeto urbano existem vários pleitos legítimos, embora representem normalmente uma visão parcial do problema, e cabe ao poder público mediar e avaliar as propostas e contradições para construir um conjunto de intervenções que tenham maior impacto social e na qualidade de vida da população e que estejam ancoradas nas diretrizes gerais do PDE e dos planos setoriais.

O zoneamento do terreno da SPTrans na vigência da Lei nº 13.885/2004 era ZM3a – zona mista de alta densidade, sendo alterada para ZEIS 3 pela Lei nº 16.402/2016. Esta mudança é legal?

Sim. A regulação urbanística e edilícia é função permanente da municipalidade, que deve promover periodicamente os processos participativos de revisão do Plano Diretor Estratégico - PDE e da Lei de Zoneamento - LPUOS, ajustando a regulação aos desafios de desenvolvimento urbano da cidade. Neste caso, a Lei nº 16.402/2016 revogou a LPUOS anterior (Lei nº 13.885/2004), passando a vigorar na referida área a zona de uso ZEIS 3.

IMPACTO DE VIZINHANÇA

A proposta de atendimento habitacional do PIU trará degradação e adensamento excessivo ao bairro?

Não. Em primeiro lugar, a proposta visa distribuir a demanda habitacional, dividindo-a em dois núcleos autônomos, porém próximos. Esta distribuição contribui para um maior equilíbrio entre as densidades de ocupação e possibilita uma melhor distribuição desta população e dos equipamentos públicos associados aos empreendimentos habitacionais de interesse social na região, evitando que se constituam como enclaves ou guetos fechados ao entorno.

a título ilustrativo, os cenários de HIS contidos no PIU preveem densidades líquidas nos empreendimentos da ordem de 1.500 hab/ha (habitantes por hectare). Esta densidade é, logicamente, mais elevada que a média dos empreendimentos de alta renda do entorno, da ordem de 500 hab/ha, pois possuem unidades com menor área privativa e maior média de habitantes por domicílio, apesar de sua volumetria ser menos vertical. Por outro lado, esta densidade líquida é diluída pela proposta de

Em relação às densidades, considerando que a população contemplada pelos EHIS propostos no PIU VLVL já reside no bairro, não há qualquer incremento de população que altere a densidade populacional bruta atual do distrito da Vila Leopoldina, de 72 hab/ha (retroestimativa SMUL/Geoinfo 2018²). A mesma fonte aponta para o ano de 2040 um aumento de densidade populacional do distrito para 147 hab/ha, densidade esta inferior às densidades atuais de distritos verticalizados e densos da cidade, como Santa Cecília (228 hab/ha) e Bela Vista (275 hab/ha). A densidade do terreno da SPTrans, considerando a implantação de espaços públicos e equipamentos sociais em conjunto com as 1.426 habitações que serão implantadas pelos dois projetos, será de 512 hab/ha.

² Disponível em:

http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_populacao_censitaria_e_projecoes_populac_2008_10489.html

Em relação à eventual degradação do bairro pela presença dos empreendimentos habitacionais de interesse social, o PIU VL busca evitar este efeito prevendo que os serviços de pré-ocupação e pós-ocupação, que serão oferecidos às famílias e comerciantes contemplados pelas unidades habitacionais e pontos comerciais propostos no projeto, possibilitem que esta população receba a capacitação necessária para que possa se adaptar, se organizar e cuidar adequadamente dos empreendimentos, contribuindo para a qualificação do bairro.

Os serviços de pré-ocupação começam antes mesmo da entrega das unidades e duram cerca de 8 meses, contemplando, entre outras ações, oficinas educativas para despertar o senso de identidade e pertencimento, apresentar à população noções de funcionamento das instalações condominiais e das unidades, das funções do síndico e conselho, do funcionamento de assembleias, de convivência e resolução de conflitos, de zeladoria, procedimentos de segurança, e formação de síndicos, conselheiros e brigadas de incêndio.

Por sua vez, os serviços de pós-ocupação contemplam, entre outras ações, a cobertura, por um período de cinco anos, de custos de manutenção predial e limpeza, apoio técnico e administrativo aos síndicos, mediação de conflitos e assistência social.

Considerando a diretriz do PDE, que determinou a demarcação da ZEIS 3 na área da SPTrans, o PIU VLVL buscou apresentar alternativas de implantação de EHIS com tipologias diversificadas e densidades compatíveis com os padrões urbanísticos da região e com o uso mais intensivo do solo urbano em áreas bem localizadas e dotadas de infraestrutura e serviços públicos, que não se constituíssem em guetos fechados à cidade, mas em empreendimentos permeáveis às dinâmicas do entorno, agregando aos usos residenciais equipamentos públicos, áreas comerciais e espaços públicos, que contribuem para uma maior vitalidade e melhores condições de segurança para a região.

A proposta de reassentamento de parte das famílias para o terreno da SPTrans trará mais problemas de violência e aumento da população de rua para o bairro?

Não necessariamente. Os problemas sociais citados são decorrentes de fatores difusos, não diretamente relacionados à presença de favelas ou núcleos de população em situação de vulnerabilidade, mas às condições macroeconômicas do país, ao acesso e cobertura dos serviços públicos de educação, saúde, cultura, lazer, assistência social, trabalho e segurança pública, entre outros, à coesão social e estruturação dos núcleos familiares, etc. O

enfrentamento de tais problemas por parte da sociedade deve se dar através de programas e políticas operados pelo governo e por entidades do terceiro setor, buscando e forma contínua a melhoria das condições de vida da população e da qualidade dos serviços prestados para redução das disparidades sociais e seus diversos desdobramentos, como a violência e a presença de população em situação de rua.

A proposta de atendimento habitacional do PIU trará mais problemas de trânsito e mobilidade para a região?

De acordo com os dados da Pesquisa de Mobilidade 2012, realizada pelo Metrô e pela Secretaria de Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo, nas faixas de renda até R\$ 2.488,00, correspondentes à maioria da população atendida pelos empreendimentos habitacionais de interesse social do PIU VLVL, o transporte coletivo (ônibus, metrô, trens) é usado em 42% das viagens diárias. Em regiões com condições geográficas mais favoráveis, também são relevantes as viagens não motorizadas feitas à pé ou de bicicleta, como na Vila Leopoldina, onde chegam a cerca de 38% do total de viagens. O número de viagens feitas pelo modo motorizado individual (automóveis e motos) nesta faixa é de cerca de 12% do total. Assim, além dos moradores das comunidades do Nove, Linha e Madeirit já residirem na mesma região, compondo o universo da população analisada na pesquisa de mobilidade realizada, os EHIS previstos no PIU VLVL terão baixo impacto na mobilidade motorizada da região porque seus habitantes utilizam sobretudo os meios de transporte coletivos e não motorizados para se locomoverem.

Além destas características, os EHIS previstos nesta proposta contam com 137 vagas para estacionamento de veículos dos moradores junto aos empreendimentos e os acessos planejados para estas vagas localizam-se em vias locais, com menos volumes de tráfego e itinerários de ônibus, minimizando potenciais impactos. Este número de vagas é compatível com as proporções em relação ao número de unidades de HIS praticadas em outros empreendimentos similares, sob responsabilidade da SEHAB e da COHAB, e sua suficiência, para que os moradores não demandem o sistema viário do entorno para estacionar seus veículos, prejudicando a fluidez do tráfego, deverá ser mais detidamente avaliada pelos órgãos responsáveis pelo trânsito e pela política habitacional.
