
ARCO LESTE
Sistematização e
Devolutiva
Consulta Pública 1

ACL P.05

Mai 2022

Sumário

Apresentação	2
I. Processo Participativo	3
1. Critérios	3
2. Contribuições	4

Apresentação

O objetivo que norteia os estudos do PIU Arco Leste é qualificação da sucessão de centralidades identificadas no braço leste do município, para melhor atendimento do entorno que polarizam. Trata-se de estabelecer a convergência de intervenções de âmbito local relacionadas à redução da precariedade habitacional, à qualificação ambiental e à melhoria da conectividade com a Política Municipal de Desenvolvimento Econômico, de forma a contribuir para a melhoria das condições de vida e da renda da população local.

Entre 22 de março e 17 de abril deste ano, foram disponibilizados para consulta pública os **Elementos Prévios** à elaboração do PIU Arco Leste - a *Síntese do Diagnóstico Socioeconômico* e o *Programa de Interesse Público* contendo a diretriz urbanística adotada, a indicação da viabilidade da transformação e do impacto ambiental ou de vizinhança esperado, as possibilidades de adensamento construtivo e populacional e o modo de gestão democrática da intervenção proposta. Esse material permanece disponível na plataforma **Participe Mais** e pode ser acessado a partir da página introdutória da consulta pública, no endereço <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/legislation/processes/202>.

2

Vale destacar que as manifestações partiram, majoritariamente, de professores e estudantes de Arquitetura e Urbanismo convidados a conhecer o material divulgado pela SP-Urbanismo. Assim, as impressões da população diretamente beneficiada pelo projeto talvez não estejam suficientemente representadas nessa primeira consulta. Essa lacuna de participação deverá ser suprida quando iniciados os diálogos qualificados com associações locais, na fase inicial de elaboração do PIU Arco Leste, caso o prosseguimento do projeto venha a ser autorizado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, por sua pertinência às metas da Política Urbana Municipal.

A importância desse, digamos, *olhar parceiro* introdutório está na confirmação ou na identificação de questões sensíveis para o desenvolvimento do projeto urbanístico, colaboração cuja continuidade será benéfica para todos envolvidos – equipes técnicas, meio acadêmico e futuros beneficiários da ação pública.

São Paulo, maio de 2022.

I. Processo Participativo

A consulta pública do PIU Arco Leste teve como resultado 74 contribuições, registradas por 10 participantes. As manifestações foram classificadas segundo os assuntos tratados e agrupadas em onze temas: **Desenvolvimento econômico, emprego e renda; política de desenvolvimento urbano; Qualificação do Habitat; Vulnerabilidade Social; Governança; Meio Ambiente; Mobilidade; Patrimônio Histórico; Regramento urbanístico; Saúde e Segurança Pública.**

1. Critérios

Os critérios de classificação das manifestações registradas são os seguintes:

- **Desenvolvimento econômico, emprego e renda:** questões relacionadas a políticas e ações que, a partir da articulação de diversas frentes e políticas setoriais, se voltam para o desenvolvimento econômico, geração de emprego e renda;
- **Política de desenvolvimento urbano:** questões relacionadas a políticas e ações que, a partir da articulação de diversas frentes e políticas setoriais, se voltam para o desenvolvimento urbano, transformação e demais dinâmicas ligadas ao mercado imobiliário;
- **Qualificação do Habitat:** questões relacionadas às características do espaço público que, em conjunto, indicam maior ou menor qualidade de vida na cidade, como estado de conservação dos passeios, mobiliário urbano, arborização, relação dos edifícios com a rua, presença ou ausência de equipamentos, comércio e serviços, e oferta de emprego e moradia;
- **Vulnerabilidade Social:** questões relativas a condições sociais, econômicas, urbanísticas e/ou políticas que colocam pessoas e grupos diante de riscos produzidos pelo sistema de produção capitalista;
- **Governança:** questões relacionadas ao processo de elaboração do projeto e de implantação do PIU, colocando em questão quem participa das tomadas de decisão e de que maneira se dá a participação;
- **Meio Ambiente:** questões relacionadas a áreas verdes e arborização, cursos d'água e drenagem, e saneamento básico;
- **Mobilidade:** questões relativas a intervenções em vias públicas existentes e projetadas, meios de transporte coletivo e individual, modais, e transposição de barreiras como cursos d'água e linhas férreas;

- **Patrimônio Histórico:** questões sobre preservação, requalificação e uso do patrimônio histórico construído e seu entorno, bem como às leis e normas de proteção de bens tombados;
- **Regramento urbanístico:** questões sobre parâmetros de uso e ocupação exceto relativos a bens tombados;
- **Saúde:** questões relativas à saúde;
- **Segurança Pública:** questões relativas à segurança urbana.

2. Contribuições

Dentre as contribuições relativas a **Desenvolvimento econômico, emprego e renda** destacam-se considerações sobre a importância da implantação de melhoramentos viários aprovados para a expansão de centralidades no sentido norte-sul – exemplos do corredor Dom João Nery, no Itaim Paulista, e da Av. Abel Tavares, em Ermelino Matarazzo ; a necessidade da criação de áreas de lazer e entretenimento para atração de públicos de outros locais da cidade e de faixas demais alta renda; a validade da proposição de mecanismos de atração de empresas e investimentos e de parcerias público-privadas para a execução de obras de infraestrutura-urbana e a importância da identificação de outras centralidades incipientes e da investigação de usos e atividades a serem incentivadas em cada região.

Sob o tema da **Governança**, merece destaque a ênfase no processo participativo de construção do projeto e a gestão democrática de seu processo de implantação.

Em relação ao **Meio Ambiente**, foram mencionadas a importância da educação para a sustentabilidade ambiental, a necessidade da correta deposição de resíduos sólidos e o incentivo à expansão da coleta seletiva e da utilização de energia solar em terminais de ônibus urbanos. Também foi enfatizada a importância da ampliação da arborização urbana.

Quanto ao tema **Mobilidade**, predominaram as solicitações relacionadas à melhoria da conectividade entre bairros, à ampliação do número de transposições da ferrovia e de córregos da região assim como à requalificação de calçadas para melhoria dos percursos a pé. Há também demandas para a implantação dos corredores urbanos previstos e ampliação da oferta de ônibus em linhas já em atividade.

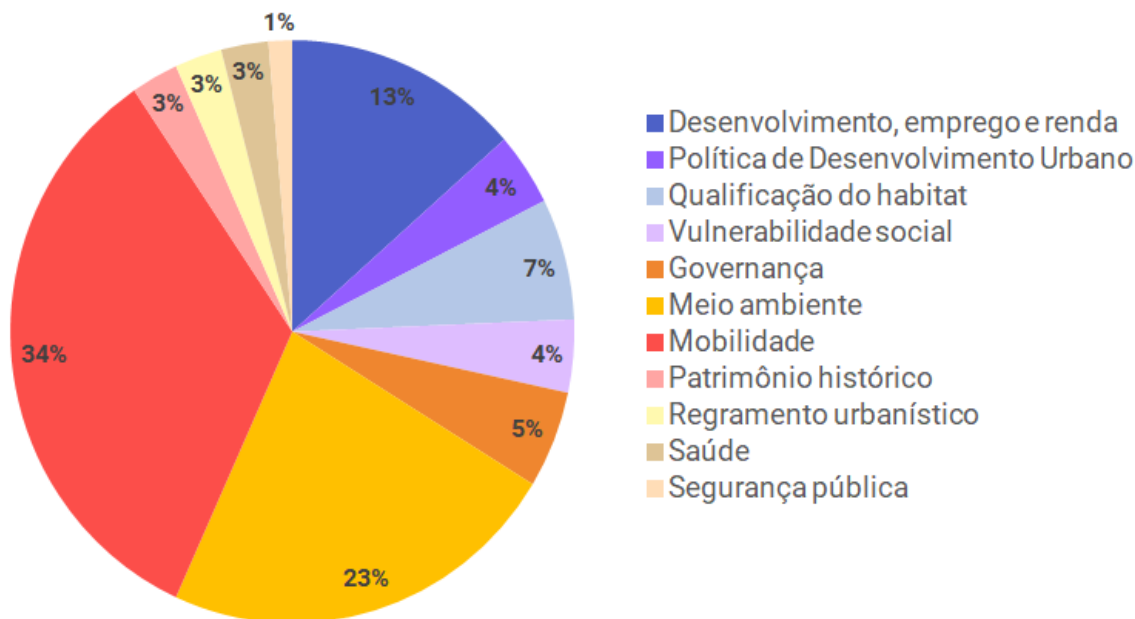
Sob o tema **Patrimônio Histórico**, registra-se a demanda pelo tombamento de edificações históricas da Penha e a bonificação de proprietários de imóveis tombados, como medida de incentivo à preservação desses bens.

Classificados sob o tema **Política de Desenvolvimento Urbano**, há questionamentos da efetividade dos instrumentos urbanísticos que vêm sendo utilizados desde 2014, uma vez que nenhum dos Projetos de Intervenção Urbana propostos foi aprovado e implantado. Dentro desse tema, ainda, há a proposta de criação de incentivos e instrumentos que garantam a viabilidade financeira das intervenções, considerando que não há expectativa de captura de outorga em significativas parcelas do território em estudo.

Para a **Qualificação do Habitat**, há sugestões de ampliação de equipamentos capazes de atrair outros públicos, como parques, grandes equipamentos esportivos e culturais. Há também solicitação de qualificação de logradouros públicos - recomposição de passeios, arborização, mobiliário urbano, fachadas ativas – medidas consideradas essenciais para a efetividade das diretrizes do projeto. Sobre o atendimento habitacional, há propostas de qualificação da moradia social e de melhoria de materiais utilizados, assim como a preocupação com a eficiência energética das habitações.

Por fim, em menores percentuais, há demandas pontuais sobre **Saúde** no Itaim Paulista e **Segurança Pública** na Mooca e a indicação de provisão habitacional em setores de maior **Vulnerabilidade Social**.

Distribuição percentual das contribuições segundo Tema



#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal	
1	[...] A transformação na direção do uso comercial se dá em diferentes quadras de forma espalhada, o que sugere que o núcleo esteja em expansão em diversos sentidos. Além de se valer do entroncamento de importantes vias estruturais, como a Boturussu, Paranaguá, Prof. Antônio de Castro Lopes e Miguel Rachid, esta centralidade também tem proximidade com a Estação Comendador Ermelino do trem, embora não seja adjacente. Soma-se a isso, uma morfologia urbana hierárquica que conduz os fluxos em direção à essa estação por determinadas vias que atravessam a centralidade. Na Centralidade Ermelino Maratazzo I observa-se fenômeno similar. A transformação do solo em áreas comerciais e de serviços aponta para uma expansão no sentido da Estação USP Leste do trem, ponto de atração que promove, em virtude da configuração do tecido urbano, a concentração de fluxos justamente nas quadras que se transformaram, revelando uma provável relação entre os fatores. Já a Centralidade Ermelino Maratazzo III, apesar de apresentar alta concentração de atividades comerciais e de serviços por quadra, é um núcleo onde quase inexistem filiais, sendo constituído por estabelecimentos comerciais locais, associados ao consumo imediato, dando suporte ao seu entorno estritamente horizontal baixo padrão.	Kaisa Santos	17/04/2022 - 20:04	A Av. Abel Tavares é um importante eixo de conexão norte-sul que atende os distritos de Ermelino Maratazzo, Ponte Rasa e Vila Jacuí. Há melhoramentos previstos para alargamento das vias que fazem essa ligação - Abel Tavares, Caporosa, Augusto Antunes, Estrada do Imperador e Águia de Haia (Lei 16.495/2016).	Desenvolvimento, emprego e renda	
2	A Centralidade Marechal Tito I, localizada na divisa entre os distritos de Jardim Helena e Vila Curuçã, não apresenta força para absorver a demanda por empregos desses que são os distritos com as piores relações emprego por habitante do Arco Leste (0,05; 0,06), sendo preciso dinamizar ao máximo esta centralidade, trabalhar sua expansão e fortalecimento de forma prioritária. Identifica-se um grave problema de microacessibilidade, uma vez que aqui os efeitos da barreira ferroviária se fazem extremamente nocivos ao território. As distâncias entre as transposições são enormes - 1,3km para pedestres e 4km para veículos - segregando a centralidade do denso território a norte do distrito do Jardim Helena.	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 11:51	A existência da barreira ferroviária presente em grande parte do PIU poderia ser melhor explorada como proposta de requalificação urbana (áreas verdes, parque, hortas comunitárias, etc.), de forma a favorecer travessias e garantir a segurança do entorno.	A ampliação de pontos acessíveis de transposição da ferrovia está sendo estudada no âmbito do Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade
3	A Centralidade Penha I é um importante núcleo histórico da Cidade de São Paulo, localizado no entroncamento das principais rotas de penetração da Zona Leste, e apresenta boa diversidade econômica. No entanto, o baixo índice de relação emprego por habitante (0,28) aponta que ainda é um núcleo insuficiente na absorção da demanda por emprego do distrito. A Centralidade presenciará a chegada da expansão da linha Verde do Metrô, recebendo duas novas estações, conectando-a diretamente à Av. Paulista. Na Centralidade Penha II, nota-se a concentração de bancos, farmácias e mercados, mas, da mesma forma, foi considerada uma Centralidade Emergente, em função da grande demanda por empregos do distrito e, neste caso, da sua falta de articulação com as demais centralidades.	andreitearaujo	07/04/2022 - 19:17	É necessário avançar no tombamento dos imóveis históricos da Penha, inclusive com potencial turístico.	Há órgãos responsáveis pelo tombamento de imóveis, mas o PIU poderá colaborar com tais órgãos, identificando imóveis de interesse e formulando, em acordo com as políticas públicas elaboradas pelos órgãos responsáveis, estratégias para preservar e valorizar esses bens.	Patrimônio histórico
4	A centralidade Vila Maria I está estreitamente associada ao uso de armazéns e indústrias que realizam atividades de logística e transportes, valendo-se das vantagens da acessibilidade intermunicipal/estadual promovida pela Rodovia Presidente Dutra. A Centralidade Vila Maria II, cujo core está localizado na Praça Novo Mundo, já apresenta maior diversificação, e suas atividades logísticas dividem espaço com diversos bancos, mercados, restaurantes e farmácias, indicadores de consolidação. No entanto, a relação de emprego por habitante da Vila Maria (0,46) ainda não é suficiente para atender e absorver a população do distrito. Deve-se ter em vista as altas densidades existentes nas áreas de vulnerabilidade social ao sul do distrito e a baixa acessibilidade e articulação, devido ao isolamento criado pela Rodovia Presidente Dutra e pela Marginal Tietê.	andreitearaujo	07/04/2022 - 19:25:00	Em conexão com o Parque Ecológico, implantar um parque linear ao longo da Marginal Tietê, com ciclovia. A supressão de uma faixa da via pode abrir espaço para a área verde, contribuindo para contenção de alagamentos, melhoria do ar, mobilidade ativa e criação de lazer.	A contenção de alagamentos e a qualificação de orlas fluviais e de áreas verdes serão abordadas no Eixo de Propostas Sistemas Ambientais, definido em conjunto pelas secretarias do Verde e Meio Ambiente e Infraestrutura Urbana e Obras, PELA SP-Urbanismo e CET. A contribuição trazida pelo município será trazida à discussão do grupo intersecretarial.	Meio ambiente
5	A coleta seletiva, a triagem e a disposição adequada de resíduos sólidos possibilitam: a redução da poluição e contaminação do solo, dos corpos d'água e do ar; a redução de enchentes e de inundações, estas últimas muitas vezes provocadas pelo entupimento dos elementos da rede de drenagem; a redução de gastos com zeladoria urbana. Geram a economia de energia e água, reduzem o desperdício e permitem o reaproveitamento dos materiais recicláveis pela indústria, promovendo a geração de emprego e renda.	andreitearaujo	07/04/2022 - 19:40	Exigir reciclagem em estabelecimentos comerciais, como restaurantes e escolas.	O Eixo de Propostas Fortalecimento das Centralidades deve abranger programas de capacitação e formação das populações locais para questões específicas, dentre as quais, educação ambiental. O programa de educação ambiental está afeto às secretarias da Educação, Verde e Meio Ambiente e Infraestrutura Urbana e à Agência Reguladora de Serviços Públicos do Município de São Paulo - SP Regula e sua implementação estará entre as propostas em discussão nas próximas etapas do projeto.	Meio ambiente
6	A concentração de população negra, acima da média municipal autodeclarada, nas áreas mais precarizadas do âmbito exige a formulação de política de promoção social e qualificação urbanística específicas para o atendimento dessa população.			Trecho destacado na consulta mas não comentado	Vulnerabilidade social	
7	A conectividade local deverá estar baseada em quatro pontos chave: a) nas centralidades locais existentes; b) na infraestrutura de mobilidade estrutural existente, considerando tanto o sistema metroferroviário quanto o sistema de ônibus estruturais; c) nas intervenções de transporte de alta e média capacidade a serem executadas nos próximos anos pela STM e SMT e suas empresas e d) nas propostas de novas centralidades e demais intervenções no habitat, meio ambiente, drenagem e equipamentos.	Autor: Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:55	Considerar a implantação do Sistema Perimetral Leste 2 Trecho 3 Itaim Paulista São Mateus (corredor da Don João Nery- Microbacia do Ribeirão do Lageado) como oportunidade estratégica de desenvolvimento local econômico e sustentável considerando a microbacia como sistema de atuação. Ver estudos realizados no âmbito da parceria SP Urbanismo, Lab Itaim Paulista, Laboratório Kimapolis, Subprefeitura do Itaim Paulista, IPT.	As propostas para o Eixo Mobilidade serão debatidas nas etapas subsequentes do projeto e avaliado o impacto da implantação dos corredores de ônibus, como originalmente previstos, nas centralidades existentes. Essas discussões serão trazidas à discussão pública, especialmente com as comunidades locais.	Desenvolvimento, emprego e renda
8		Autor: Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:48	Há estudos de micromobilidade realizados pelo Lab Itaim Paulista para o córrego do Itaim. Esses estudos baseiam-se na recorrente solicitação dos moradores para que sejam feitas transposições locais das margens dos 6 córregos que contam a região administrativa do Itaim Paulista. Essas solicitações encontram-se registradas nas atas do Conselho Participativo da Subprefeitura do Itaim Paulista.	A proposta será levada em consideração nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto. Buscamos, principalmente, soluções alternativas para os problemas de mobilidade ativa, dando menos protagonismo ao transporte motorizado individual e procurando identificar as diversas variáveis concorrentes para os problemas identificados.	Mobilidade

#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal
9	<i>A extensão da arborização urbana pode atuar como elemento integrador de parques e áreas verdes do âmbito, contribuindo para redução da temperatura aparente nos distritos do Tatuapé, Penha, Ponte Rasa e Vila Matilde.</i>	andreleitearaujo	07/04/2022 - 19:23	A quantidade de árvores a ser proposta em cada lugar depende de estudos que levam em consideração fauna, flora nativa e porte das espécies, clima e características geomorfológicas locais, além da largura e extensão de cada via, tipo de uso etc., não sendo possível estabelecer um número mínimo para todas as ruas da cidade.	Meio ambiente
10		Claudia Mel	13/04/2022 - 12:48	A melhoria da qualidade do ambiente urbano por meio do incremento da arborização urbana e da oferta de áreas verdes é uma das estratégias em estudo pela equipe de elaboração do PIU. Há propostas nesse sentido no Projeto de Lei 723/2015, que institui a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanadatei e abrange o Parque da Mooca e Vila Prudente. Confira as propostas no link: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/operacoes-urbanas/oucbt/	Meio ambiente
11	<i>A gestão democrática é parte fundamental da democracia representativa pactuada entre os entes federativos por meio da Constituição de 1988.</i>	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:05	O PDE dispõe sobre a democratização da gestão da elaboração dos Projetos de Intervenção Urbana (Art. 136, § 1º, inciso XII). A cada PIU desenvolvido, busca-se ampliar os espaços de discussão pública das propostas. Considerando que este é um projeto que será implantado gradualmente, ao longo de um período talvez extenso, o Programa de Intervenções será estabelecido de forma a contemplar os ajustes necessários para acompanhar as transformações do território. Além disso, a gestão democrática é uma garantia de que a implantação do projeto estará de acordo com as necessidades identificadas no momento do investimento. Por fim, vale destacar que, por se tratar de um projeto que depende de ato normativo para ser implantado, eventuais revisões serão demandadas pelas futuras gestões, de acordo com as respectivas políticas públicas.	Governança
12	<i>A hipótese de crescimento populacional contínuo até 2040 dos distritos do Belém, Brás, Mooca, Tatuapé e Vila Guilherme, converge com a hipótese de expansão dos vetores de produção imobiliária ativos no Tatuapé para os distritos ao norte.</i>	andreleitearaujo	07/04/2022 - 19:19	Os distritos do Brás e da Mooca foram incorporados ao PIU Setor Central e, no âmbito daquele projeto, estão previstas medidas de valorização dos eixos comerciais que terão impacto sobre o patrimônio edificado industrial. Confira mais propostas do PIU Setor Central no Link: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/piu/piu-setor-central/	Qualificação do habitat
13		Claudia Mel	13/04/2022 - 12:41:00	O Objetivo do PIU é mitigar os impactos negativos e potencializar os impactos positivos do crescimento populacional, oferecendo condições para a implantação de políticas por parte das secretarias responsáveis.	Segurança pública
14	<i>A implantação de corredores de ônibus e de estações de metrô contribuirá com a conexão das áreas de moradia com as zonas de emprego, fortalecendo o comércio e serviço no entorno dos terminais, paradas e estações, estimulando o surgimento de novas centralidades. Ao mesmo tempo, incrementará a ação do mercado imobiliário, podendo gerar oscilação do valor dos imóveis.</i>	Kaisa Santos	17/04/2022 - 20:24	O planejamento das linhas de ônibus é atribuição da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e SPTTrans. Contudo, a oferta de transporte público será abordada nas etapas seguintes do projeto, nas discussões com o grupo intersecretarial.	Mobilidade
15	<i>A mitigação dos alagamentos na várzea do Rio Tietê é condição para a redução da precariedade urbana nos distritos lindeiros ao Parque Ecológico do Tietê. A requalificação de orlas fluviais, tema central na questão ambiental no âmbito, requer a combinação de atendimento habitacional e intervenções de saneamento e drenagem.</i>	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:10:00	O perímetro do Arco Leste, demarcado no PDE, não corresponde ao perímetro-limite para a proposição de intervenções. A contenção de alagamentos, por exemplo, requer o estudo de microbacias; a melhoria da mobilidade, análises abrangentes de grandes distâncias. A área de investigação dependerá da necessidade apontada pelo problema que se pretende resolver.	Meio ambiente
16		Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:05	O perímetro do Arco Leste, demarcado no PDE, não corresponde ao perímetro-limite para a proposição de intervenções. A contenção de alagamentos, por exemplo, requer o estudo de microbacias; a melhoria da mobilidade, análises abrangentes de grandes distâncias. A área de investigação dependerá da necessidade apontada pelo problema que se pretende resolver.	Meio ambiente
17	<i>A partir da questão do adensamento construtivo e populacional esperado para o Arco Leste, são definidos os Territórios de Qualificação e os Territórios de Transformação, diferenciando-os a partir dos objetivos e diretrizes estabelecidos para cada área. Enquanto no primeiro grupo o foco incide sobre a qualificação da moradia para a população residente, o mote de desenvolvimento do segundo reside no adensamento construtivo e populacional de suas áreas, aproveitando-se da capacidade de suporte instalada e da possibilidade de recuperação da valorização imobiliária para financiamento da transformação urbana.</i>	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:04	Faz parte do PIU Arco Leste a indicação das alternativas de financiamento das intervenções propostas que podem abranger recursos de fundos públicos tais como FUNDURB e FMSAI - Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura.	Política de Desenvolvimento Urbano
18	<i>A provisão habitacional gera impactos positivos através do incremento de habitação de interesse social e a redução do déficit habitacional. O aumento da produção do mercado imobiliário aumentará a arrecadação tributária e a geração de empregos.</i>	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:07	Existe uma série de leis, decretos e normas técnicas que estabelecem parâmetros e valores mínimos que garantem a qualidade das habitações, do Código de Obras (Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017) à Norma de Desempenho (ABNT NBR 15.575). Além disso, instituições de grande porte como a ONU vêm trabalhando com experiências de grande interesse para o debate sobre a qualidade do habitat, com foco sobre o espaço público. A discussão do atendimento habitacional em áreas destacadas do PIU Arco Leste abrangerá a qualificação da moradia de interesse social.	Qualificação do habitat

#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal	
19	Além disso, a conformação espacial das centralidades a Leste da Penha também compromete seu desenvolvimento. A grande concentração de empregos se dá ao longo do vetor de conexão viária entre a Zona Leste e o Centro de São Paulo, vetor cujas atividades econômicas possuem baixíssima capacidade de penetração na direção Norte-Sul, deixando vastas e populosas áreas do território desprovidas de dinamismo econômico. As conformações lineares e difusas que apresentam as centralidades a Leste da Penha dilatam a organização das atividades na direção Leste-Oeste, aumentando as distâncias internas e dificultando interações espaciais, sendo preciso pensar formas de conduzir a interiorização dos empregos na direção Norte-Sul do Arco Leste.	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:09	A expansão das centralidades no sentido Norte-Sul constitui movimento essencial para a qualificação do território, e, neste sentido, sua consolidação deve abarcar incentivos que abram caminho à iniciativa privada para a geração de emprego e renda nessas localidades. A constituição de parcerias público-privadas na execução das grandes obras de intervenção urbana são importante ferramenta para a execução deste PIU. Neste viés, é igualmente válido propor mecanismos de atração de empresas e investimentos como isenções e reduções fiscais, tramitações claras e transparentes, agilidade burocrática, garantia de segurança jurídica, entre outros. Conselho de Política Urbana - Associação Comercial de São Paulo	As propostas voltadas ao Fortalecimento de Centralidades poderão incluir incentivos às atividades produtivas, considerando que a modalidade de PIU aqui antevista tem em mira a definição de Áreas de Estruturação Local em pontos específicos do território, ação que pressupõe a convergência de políticas públicas diversas para a elaboração de planos de intervenções integradas voltados à mitigação da vulnerabilidade social e à requalificação ambiental.	Desenvolvimento, emprego e renda
20	ARCO LESTE - Ações em andamento - Provisão habitacional: # - Subprefeitura - Nome - Endereço - Nº UH [...] 17 - ITAIM PAULISTA - ARACARANA B - R. Tibúrcio de Souza, 1.104 e 1.106 - 468	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 18:08	Grande parte dos conjuntos da SEHAB no Itaim Paulista encontram-se entre o córrego do Tijucu Preto e do Itaim. Setores de maior vulnerabilidade econômico social da região, sem dúvida. Considerar a provisão habitacional em setores que tem maior potencialidade de desenvolvimento econômico e social como as faixas de influência do corredor de ônibus previsto da Don João Nery	A mitigação da precariedade habitacional combinada ao desenvolvimento econômico de vizinhanças habitacionais é o objetivo do PIU Arco Leste. A área mencionada muito provavelmente deve receber projeto de intervenção específico.	Vulnerabilidade social
21	As melhorias dos logradouros, promovidas a partir de um plano de circulação local e do plano de segurança do trânsito, contendo a adequação de calçadas, a construção e readequação de ciclofaixas e ciclovias, implantação de sinalização e de áreas calmas, proporcionarão melhores condições de mobilidade, acessibilidade universal e maior segurança, a partir da compatibilização entre os diversos modos, servindo de estímulo à mobilidade ativa.	andreleitearaujo	07/04/2022 - 19:21	Promover ampla reforma de calçadas dentro do Arco Leste, para incentivar mobilidade a pé. Há sérios problemas em toda a região, especialmente em ruas com maior inclinação. Isso deve ser acompanhado pela construção de rampas de acessibilidade e implantação de mais faixas de pedestre.	O Plano Emergencial de Calçadas, instituído pela Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2008, e regulamentada pelo Decreto nº 58.845, de 10 de julho de 2019, estabelece trechos de passeio público a serem reformados, em toda a cidade. Os trechos contemplados podem ser consultados no Portal GeoSampa. Além disso, a Cidade de São Paulo ainda conta com a Lei nº 16.673, de 13 de junho de 2017 (Estatuto do Pedestre), regulamentada pelo Decreto nº 59.670, de 7 de agosto de 2020, e com a Portaria Intersecretarial da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência - SMPED - e Secretaria Municipal das Subprefeituras - SMSUB - nº 1, de 12 de junho de 2019, que "Define parâmetros para a implantação da sinalização visual e tátil de piso aplicado nas calçadas de vias públicas na Cidade de São Paulo". A melhoria da infraestrutura de mobilidade ativa é um dos objetivos deste PIU.	Mobilidade
22		Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 11:54	A região é bastante árida nos passeios, além de apresentar calçadas obstruídas, esburacadas, estreitas ou inacessíveis. Como colocado, melhorar a qualidade destas é uma necessidade, mas também garantir um passeio mais caminhável e saudável, com arborização adequada, fachadas ativas, mobiliários urbanos, iluminações públicas de qualidade, entre outros elementos de urbanidade. Tais elementos devem ser considerados para a efetividade das diretrizes.	Além do Plano Emergencial de Calçadas e do Estatuto do Pedestre, a Cidade de São Paulo conta com a Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002, que dispõe sobre criação de "calçadas verdes", regulamentada pelo Decreto nº 59.671, de 7 de agosto de 2020. A arborização urbana é tema pertinente aos três Eixos de Propostas deste PIU: Qualificação do Habitat - pela melhoria do padrão de urbanização que representa, Sistemas Ambientais - pela mitigação da ilha de calor, e Mobilidade - pela melhoria das condições de percurso não motorizado.	Qualificação do habitat
23		Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:01:00	Alertamos para a emissão da rede de esgoto do conjunto habitacional da Rua Areias CDHU diretamente no córrego do Lageado causando deslizamento das margens, contaminando as águas, causando mal cheiro e doenças na população.	O PIU deverá incorporar demandas e destinar verbas para projetos em acordo com as secretarias e demais órgãos públicos responsáveis pela elaboração e implantação de projetos políticos públicas de saneamento básico.	Meio ambiente
24	As propostas do Arco Leste são subsidiárias ao Plano de Atendimento Habitacional proposto pela SEHAB para a região, e, em conformidade com o PMH, têm o objetivo promover a convergência de políticas públicas voltadas a promoção social, redução da precariedade urbana e desenvolvimento econômico.	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 16:57	Os programas habitacionais são estratégicos para a recuperação dos corpos d'água e para a segurança hídrica futura da cidade de São Paulo. Cumpre-se evitar a ocupação das APPs urbanas com conjuntos habitacionais como ocorreu por exemplo no Córrego de Água Vermelha, no Conjunto Ozório cujo impacto pela impermeabilização do solo causou o deslizamento da margem do córrego colocando em risco o próprio conjunto.	O PIU deverá promover a articulação de órgãos responsáveis pela implantação de projetos de saneamento, verde e meio-ambiente, habitação, transportes e de oferta de serviços públicos, em acordo com as secretarias municipais responsáveis pela elaboração das respectivas políticas públicas.	Meio ambiente
25	Com a análise comparada desses fatores é possível apontar oportunidades e deficiências das centralidades e, na próxima fase do projeto, cruzar esses apontamentos com outros eixos temáticos, como o socioambiental, os projetos colocalizados, a rede de mobilidade planejada e, principalmente, a elaboração de programas econômicos e sociais que podem se instalar sobre as áreas oportunas apontadas.	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 11:51	Foi contemplada a questão de suprir as necessidades básicas das áreas, antes de propor novos usos e centralidades. Demonstra-se fundamental uma relação intersecretarial e uma gestão participativa para que as propostas realmente sejam realizadas.	A proposta central do PIU Arco Leste é o fortalecimento de centralidades identificadas, objetivo a ser alcançado pela convergência de políticas públicas e, consequentemente, atuação intersecretarial da Prefeitura Municipal de São Paulo.	Governança
26	Com esse fundamento, a Lei 16.211 de 27 de maio de 2015, com as alterações da Lei 16.703 de 5 de outubro de 2017, instituiu a possibilidade de a Prefeitura compartilhar com parceiros privados a tarefa de qualificar terminais de ônibus municipais e, mediante a elaboração de um Projeto de Intervenção Urbana, as respectivas áreas de influência, contidas no raio de 600 m. A lei autoriza a concessão da exploração, administração, manutenção e conservação dos terminais de ônibus, bem como a exploração comercial de edificações a serem construídas no terreno do terminal ou na área de abrangência do Projeto de Intervenção Urbana que integra a concessão.	andreleitearaujo	07/04/2022 - 19:37	Implantar painéis de energia solar nos tetos dos terminais municipais.	a proposta será analisada em etapas futuras de desenvolvimento do projeto.	Meio ambiente
27	Com esse objetivo, os estudos do ARCO LESTE que ora se iniciam, pretendem estruturar uma proposta de atuação pública que contribua para equacionar os problemas derivados do processo de urbanização desse território, e promover o uso mais coerente e inteligente da cidade, de sua infraestrutura e de seus recursos, perseguindo as estratégias definidas pelo Plano Diretor Estratégico – PDE: [...] 7. Promover o desenvolvimento econômico da cidade; [...]	Leonardo	15/04/2022 - 16:31	Implantação de cursos para desenvolvimento econômico, social e ambiental.	O PIU deverá prever a implantação de equipamentos, oferecendo locais possíveis e destinando verbas, em acordo com as políticas públicas elaboradas pelas secretarias responsáveis pela implantação e operação de tais equipamentos, como a Secretaria Municipal de Educação e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Turismo.	Desenvolvimento, emprego e renda

#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal
28	Com esse objetivo, os estudos do ARCO LESTE que ora se iniciam, pretendem estruturar uma proposta de atuação pública que contribua para equacionar os problemas derivados do processo de urbanização desse território, e promover o uso mais coerente e inteligente da cidade, de sua infraestrutura e de seus recursos, perseguindo as estratégias definidas pelo Plano Diretor Estratégico – PDE: [...] 8. Incorporar a agenda ambiental ao desenvolvimento da cidade; [...]	Kaisa Santos	17/04/2022 - 16:06	O tema será discutido e incorporado ao projeto em acordo com as políticas públicas elaboradas pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.	Meio ambiente
29		Claudia Mel	13/04/2022 - 12:37	O PIU deve incorporar demandas e oferecer condições para melhorar a mobilidade na cidade, mitigar os impactos negativos e potencializar os impactos positivos da expansão da rede de transportes, mas o planejamento e a oferta de transporte público, quais linhas serão implantadas, mantidas, modernizadas, alteradas ou descontinuadas, são atribuições da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), SPTtrans, Secretaria Estadual de Logística e Transportes, METRÔ e CPTM.	Mobilidade
30	Com esse objetivo, os estudos do ARCO LESTE que ora se iniciam, pretendem estruturar uma proposta de atuação pública que contribua para equacionar os problemas derivados do processo de urbanização desse território, e promover o uso mais coerente e inteligente da cidade, de sua infraestrutura e de seus recursos, perseguindo as estratégias definidas pelo Plano Diretor Estratégico – PDE: [...] 5. Orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público; [...]	Kaisa Santos	17/04/2022 - 16:04	O PIU deve incorporar demandas e oferecer condições para melhorar a mobilidade na cidade, mitigar os impactos negativos e potencializar os impactos positivos da expansão da rede de transportes, mas o planejamento e a oferta de transporte público, quais linhas serão implantadas, mantidas, modernizadas, alteradas ou descontinuadas, são atribuições da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), SPTtrans, Secretaria Estadual de Logística e Transportes, METRÔ e CPTM.	Mobilidade
31		Yuri	17/04/2022 - 19:30	Essas propostas serão levadas em consideração nas etapas seguintes de desenvolvimento do projeto, quando forem discutidas as propostas do Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade
32		Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:08:00	O Plano Diretor Estratégico - PDE e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo dispõem sobre a Transferência de Potencial Construtivo como forma de incentivo à preservação de imóveis tombados. Há diversos conjuntos de interesse histórico no âmbito do PIU Arco Leste ou em áreas adjacentes que merecerão projeto específico nas etapas subsequentes do projeto, podendo abranger intervenções qualificadoras nos imóveis e em seus arredores e programas educacionais de valorização do patrimônio.	Patrimônio histórico
33	Compõem o Programa de Interesse Público a indicação das diretrizes urbanísticas que norteiam o projeto, a viabilidade da transformação pretendida, o impacto ambiental ou de vizinhança esperado, a possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área e o modo de gestão democrática da intervenção proposta.	Arq. Leila	16/04/2022 - 01:17	A geração de empregos na região e o incremento da oferta de serviços de educação e cultura à população local, junto com a melhoria do ambiente urbano, estão no centro das análises e estarão no centro das propostas. O objetivo do projeto é oferecer condições para que as atividades econômicas preexistentes ganhem dinamismo e complexidade, crescendo e ampliando a capacidade de absorver trabalhadores moradores da região.	Desenvolvimento, emprego e renda
34	Em resumo, o Perímetro de Interesse Público foi traçado a partir da sobreposição do perímetro do Arco Leste com os elementos da Rede de Estruturação e Transformação Urbana, agregando-se os Perímetros de Ação das Subprefeituras e a Área de Interesse da Produção Imobiliária. Posteriormente, foi feita uma adequação destes limites ao Zoneamento, às áreas de influência dos eixos de transporte e, por fim, às quadras e eixos das vias, resultando no perímetro proposto.	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:01:00	Planos urbanísticos como os elaborados sob o Decreto 56.901, de 29 de março de 2016, que dispõem a elaboração de Projeto de Intervenção Urbana, nos termos do artigo 134 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico – PDE, são projetos cujas “concretizações” acontecem ao longo do tempo, a longo prazo. Os PIUS referidos, portanto apenas poderão ser considerados “concretizados” após uma série de análises e avaliações levadas a cabo pelas gestões futuras da Prefeitura do Município de São Paulo.	Política de Desenvolvimento Urbano
35	Em significativas áreas do âmbito, a precariedade habitacional aparece combinada a problemas de saneamento, drenagem e degradação de orlas fluviais.	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 16:53	O Eixo de propostas Sistemas Ambientais expõe os muitos desafios a serem enfrentados pelas gestões municipal e estadual, nessa parcela da cidade. O diálogo social, a interlocução técnica no âmbito da administração pública e a contribuição de especialistas da comunidade acadêmica criam a possibilidade de consensuar respostas inovadoras para problemas compostos de vulnerabilidade social, vulnerabilidade ambiental e baixo desempenho econômico	Meio ambiente

#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal
36	Figura 15. ARCO TIETÊ - Setor Belém	Stringuer Sobre o Complexo Viário formado pela Av. Paulo Freire, Av. Airton Pretini e Viad. Eng. Alberto Brada: No plano da região poderia-se incluir uma Expressificação deste Corredor, uma vez que todo Horário de Rush da Tarde forma-se um Gargalo por conta do Sinal da R. Hely Lopes Meirelles. Minha Sugestão se dá em: - uma Alça Subterrânea ligando a R. Hely Lopes Logo depois do Rio Aricanduva (Terreno da Antiga Controlar) Até o Canteiro Central da Av. Airton Pretini; - uma Bifurcação na Ponte Aricanduva, com 2 Faixas centrais (sentido sul) segregadas a partir do meio da ponte para acessar o Viad. Eng. Alberto Brada e 2 faixas externas para seguir a Avenida Airton Pretini por baixo do Viaduto; - Uma Alça Simples da Via Local da Marginal Tietê até as Faixas Externas da Av. Airton Pretini, com restrição de acesso ao Viad. Eng. Alberto Brada (seria um acesso pra acessar a região do Term. Aricanduva Vindo da Marginal).	31/03/2022 - 10:54	A proposta será levada em consideração nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto. Porém, destacamos que buscamos soluções alternativas para os problemas de mobilidade, dando menos protagonismo ao transporte motorizado individual e procurando identificar as diversas variáveis concorrentes para os problemas identificados.	Mobilidade
37		Stringuer Interessantíssimo a Expansão da Apoio Norfe até a Av. Gov. Carvalho Pinto, Espero que parte da Conexão Projetada Inclua a duplicação do Viaduto Domingos Falchuri Netto e uma Passagem Subterrânea Sob a Avenida Paulo Freire.	31/03/2022 - 10:24	A proposta será levada em consideração nas etapas subsequentes dedesenvolvimento do projeto.	Mobilidade
38	Incentivar atividades comerciais e de serviços com grande capacidade de geração de empregos nos nós da rede formada pelas centralidades Av. São Miguel II e Ermelino Matarazzo I e II. São eles: Ruas Sen. Elói de Souza e Ribeira do Amparo, junto ao acesso à Estação USP Leste (CPTM), Av. Paranaguá, junto ao acesso à Estação Comendador Ermelino (CPTM); cruzamento da avenida Paranaguá com a Av. São Miguel; e cruzamento da Av. Olavo Egídio com a Av. São Miguel.	Kaisa Santos Existem outras vias, estas possuem imóveis residenciais ou antigos que evitam e muito alteração de uso. Avenidas próximas a Zeis ou recentes - de trinta anos para cá - podem ser mais flexíveis em relação a isto.	17/04/2022 - 20:08	As condições de estímulo aos usos não residenciais serão analisadas no âmbito do grupo intersecretarial constituído para a formulação de propostas para o PIU Arco Leste e discutidas com municípios ao longo das consultas e audiências do processo participativo.	Regramento urbanístico
39		Kaisa Santos Levantamento de paradas de ônibus (NÃO OS TERMINAIS E PONTOS FINAIS SOMENTE) com acessibilidade na região	17/04/2022 - 20:19	Essa informação já está disponível para as equipes técnicas que atuam no projeto. Nas etapas subsequentes de desenvolvimento dos estudos, após a definição das áreas de intervenção, tais informações serão consideradas, organizadas segundo os eixos de Propostas de Mobilidade, Sistemas Ambientais e Qualificação do Habitat.	Mobilidade
40	Intervenções de Mobilidade Local Associadas aos Sistemas de Transporte Público Coletivo Projetados	Stringuer Corredores de Ônibus Necessários não Mencionados: Corredor e REQUALIFICAÇÃO URGENTE nas Ruas Nhatumani e José Garcia Terra, Tráfego e Linhas de Transportes são Incompatíveis com a Capacidade das Ruas no atual estado deplorável de Calçadas e Asfalto. Priorização de Recapeamento de Ruas que passam Vans de Cooperativas, de forma que melhore a Fluidez dessas Linhas (destaque para a Vila Rio Branco e Jd. 3 Marias com diversas valetas que adicionam 15 min de viagem nas linhas que ali passam). Extensão de Todas as Linhas de ônibus com terminal na Região da Ponte Rasa para o Term. A.E. Carvalho, uma Vez que Faltam conexões com este equipamento	31/03/2022 - 11:30	Oferta de transporte público e qualificação de logradouros serão temas debatidos nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto, no âmbito de equipe técnicas e do processo participativo público.	Mobilidade
41	Intervenções de Mobilidade Local Associadas às demais Intervenções Urbanísticas	Vanessa Giroto Muniz Em relação à mobilidade, por mais importante que seja existir a acessibilidade de qualidade a pedestres e bicicletas, entende-se que a população da zona leste vivencia deslocamentos de longas distâncias, não só para chegar ao centro como também para acessar outros bairros da própria zona. Isto posto, talvez seja relevante investir em algum modal que seja efetivo neste contexto do transporte de massa (como VLT, VLP e ônibus), abordando as conexões propostas das novas centralidades como também o acesso a transporte coletivo já bastante utilizado atualmente pela população residente (trem e metrô).	14/04/2022 - 11:53	As propostas serão analisadas nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto, no Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade
42	Melhoria da mobilidade a pé em percursos ligados às centralidades locais (pontos de interesse comerciais, de serviços e institucionais) existentes, notadamente nos distritos Jardim Helena, Itaim Paulista, Ermelino Matarazzo, Cangaíba, Vila Curuça e Vila Jacuí.	Kaisa Santos Verificar onde estão os grandes equipamentos não somente as centralidades	17/04/2022 - 20:15	Grandes equipamentos são ativos dos projetos urbanos. No Arco leste, estes não são muito numerosos mas alguns deles virão ancorar as propostas de intervenção em estudo.	Mobilidade
43	Melhoria da mobilidade cicloviária em percursos ancorados nas centralidades locais (pontos de interesse comerciais, de serviços e institucionais) existentes, notadamente nos distritos Jardim Helena, Vila Maria e Ponte Rasa.	Ana Paula Koury Incluir melhoria na transposição dos córregos conforme registrado nas atas das reuniões do Conselho Participativo da Subprefeitura do Itaim Paulista.	15/04/2022 - 17:57:00	A ampliação de pontos acessíveis de transposição de córregos está sendo estudada no âmbito do Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade

#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal
44	Melhoria da mobilidade não motorizada (a pé e por bicicletas) em percursos direcionados às estações de metrô projetadas, notadamente nos distritos Carrão, Penha e Vila Matilde.	Stringuer Principais Pontos à serem Implementados em Minha Opinião: - Duplicação da Amador Bueno (Trecho 1, entre a R. Padre João e a R. Cor. Meirelles) com uma Ciclovia Externa e Paradas de ônibus no Canteiro central. Implementação de Ciclofaixa em Ambos os Sentidos (Faixa esta que deve ser fora recuo da Calha). - Duplicação da Amador Bueno (Trecho 2, entre a R. Mercedes Lopes e Av. São Miguel) com Faixas de ônibus na Esquerda e Ciclovias em ambos os Sentidos - Duplicação Av. Amador (Trecho 3 - Entre a Rua Evans e a Rua Jaime Torres). Corredor de ônibus na Direita e 2 Faixas/Sentido, com Ciclovia no Canteiro Central. - CicloFaixas nas Ruas: Mirandinha, Jaborandi, Mercedes Lopes, Jorge Augusto, Evans e na Av. Amador Bueno entre a Av. São Miguel e Rua Evans.	31/03/2022 - 11:22	As propostas serão analisadas nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto, no Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade
45		Stringuer A Melhoria da Mobilidade Não Motorizada deve sim Incluir a modalidade de Eletromotores de Baixa Capacidade (Patinetes, Mobiletes e Uníclicos elétricos), mesmo que o CTB não os reconheça ainda. A Cidade tem que parar de Lutar contra algo que funcionava para promover mobilidade em Grandes Declives e começar a Pensar em Conjunto com Bicicletas. Postos de Bike-Scoter Sharing no estilo do "Bike Itaú" e "Ciclosampa" deveriam ser implementados pelo estado nessa região, uma vez que a Iniciativa Privada tem pouco interesse em Investir na Zona Leste e Há uma Demanda Fortíssima pela Mobilidade de Última Milha...Principalmente na região da Ponte Rasa.	31/03/2022 - 11:04	As propostas serão analisadas nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto, no Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade
46	MOBILIDADE	JOSE ZILDO Implementar os corredores: a) Corredor Itaquera-Lider; c) Corredor Itaim - São Mateus; Conforme meta 46 do plano de metas de sp 2021-2024	15/04/2022 - 16:43	O planejamento das linhas de ônibus é atribuição da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e SPTTrans. Contudo, a oferta de transporte público será abordada nas etapas seguintes do projeto, nas discussões com o grupo intersecretarial.	Mobilidade
47	MOBILIDADE: INTERVENÇÕES ASSOCIADAS AO TRANSPORTE PÚBLICO DE MÉDIA E ALTA CAPACIDADES E A ESTRUTURAÇÃO DA MALHA DE CONECTIVIDADE LOCAL	Kaisa Santos Comentário geral - Pesquisa Origem Destino anual dentro das Subprefeituras é possível? Percebi que o levantamento aqui de modo geral não é o real.	17/04/2022 - 20:12	A Pesquisa Origem-Destino é realizada pelo METRÔ, com intervalos de dez anos. A última disponível e utilizada é de 2017.	Mobilidade
48	MODELO DE GESTÃO	Ana Paula Koury A união europeia tem adotado um modelo de co-design, co-produção da cidade. Esse modelo de gestão democrática que propusemos desenvolver em parceria com a SP Urbanismo. https://www.mdpi.com/2071-1050/13/22/12811	15/04/2022 - 18:11	O PDE dispõe sobre a democratização da gestão da elaboração dos Projetos de Intervenção Urbana (Art. 136, § 1º, inciso XII). A cada PIU desenvolvido, busca-se ampliar os espaços de discussão pública das propostas. Considerando que este é um projeto que será implantado gradualmente, ao longo de um período talvez extenso, o Programa de Intervenções será estabelecido de forma a contemplar os ajustes necessários para acompanhar as transformações do território. Além disso, a gestão democrática é uma garantia de que a implantação do projeto estará de acordo com as necessidades identificadas no momento do investimento. Por fim, vale destacar que, por se tratar de um projeto que depende de ato normativo para ser implantado, eventuais revisões serão demandadas pelas futuras gestões, de acordo com as respectivas políticas públicas.	Governança
49	Nas subprefeituras de São Miguel, Itaim Paulista e Vila Guilherme e Vila Maria, há carência de equipamentos de saúde da rede básica. Parcelas dos distritos de Cangaíba, Ponte Rasa, São Miguel, Itaim Paulista, Jardim Helena, Vila Jacuí e Vila Curuçá não são cobertas pelo programa de Saúde da Família.	Leonardo Conforme Meta 17 do plano de metas 2021-2024	15/04/2022 - 16:34	Nas etapas subsequentes do PIU Arco Leste, a situação de atendimento da rede de equipamentos e serviços públicos sociais será avaliada.	Saúde
50		Leonardo Implantar URSI - Unidade de Referência à Saúde do Idoso no Itaim Paulista	15/04/2022 - 16:32	Essa proposta será levadas em consideração ao longo do desenvolvimento do projeto.	Saúde
51	Nesta etapa do trabalho, serão indicadas as propostas relativas a este tema já apontadas nos Planos Regionais das Subprefeituras e em projetos colocalizados, associadas às centralidades identificadas. Essa abordagem preliminar será ajustada por meio de diálogos com as demais secretarias e órgãos da administração municipal e com a sequência de diálogos sociais, que se inicia, a partir deste trabalho, com a apresentação dos Elementos Prévios à elaboração do PIU ARCO LESTE para a discussão pública.	Ana Paula Koury A subprefeitura do Itaim Paulista tem um Plano de Ação Climática para a Microbacia do Ribeirão do Lageado desenvolvida em parceria com a SP Urbanismo, o Lab Itaim Paulista, o Laboratório Klimapolis e o IPT.	15/04/2022 - 17:44	Os planos e projetos das Subprefeituras serão incorporados à medida do avanço das tratativas com esses órgãos. As demandas das Subprefeituras deverão constituir o núcleo do Programa de Intervenções deste PIU.	Meio ambiente
52	Nesta etapa, estão sendo apresentados os Elementos Prévios à Elaboração do PIU, compreendendo o Diagnóstico da área e o Programa de Interesse Público associado à futura intervenção. A divulgação deste conteúdo tem como finalidade suscitar a discussão do projeto e colher contribuições da sociedade, de modo a permitir uma construção coletiva do PIU.	Vanessa Giroto Muniz Compreendendo a fase de apresentação do Diagnóstico da área e do Programa de Interesse Público, entende-se como complementar à análise realizada a inclusão de materiais produzidos por entidades envolvidas na leitura e análise da cidade de São Paulo, como o recente Mapa da Desigualdade produzido pela Rede Nossa São Paulo. Os dados públicos são primordiais, mas o cruzamento com levantamentos de outros atores trará aferições ainda mais sensíveis e atentas ao complexo território do PIU. Conselho de Política Urbana - Associação Comercial de São Paulo	14/04/2022 - 11:57	O Mapa da Desigualdade é um conjunto de mapas elaborados majoritariamente a partir de dados públicos, coletados e disponibilizados por diversos órgãos e entidades da administração pública Federal, Estadual e Municipal. Em etapas posteriores do projeto serão conduzidos diálogos com associações da sociedade civil, atuantes na área de projeto, para aprofundamento de propostas iniciais, ainda em discussão.	Vulnerabilidade social
53	Nesta fase, ainda com dados da Pesquisa OD 2017, foram ainda mais desagregados os modos de transporte que, na fase de diagnóstico, apareciam como "modos coletivos". Nessa desagregação, o foco deverá ser nos modos de transporte coletivos públicos, ou seja: metrô, trem e ônibus (tanto municipais quanto intermunicipais). Assim como no critério anterior, identificou-se os distritos em que cada modo tem participação no mínimo 10% acima da média do Arco Leste, ou seja, os destaques de cada modo de transporte em cada distrito. O resultado está na tabela a seguir.	Kaisa Santos Como ponto de partida, verificar as linhas cortadas nos últimos dez anos.	17/04/2022 - 20:17	O planejamento e a oferta de transporte público, quais linhas serão implantadas, mantidas, modernizadas, alteradas ou descontinuadas, são atribuições da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e SPTTrans, e Secretaria Estadual de Logística e Transportes, METRÔ e CPTM. Contudo, o tema poderá ser discutido nas etapas seguintes do PIU Arco Leste.	Mobilidade

#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal
54	Neste mapa (Figura 30), devemos observar principalmente os elementos de infraestrutura nas escalas 1, 2 e 3, em estágios de projeto e implantação mais avançados, mostradas em tons mais próximos da cor verde: a extensão da Linha 2 – Verde (em fases), o Corredor Itaquera e o Corredor Aricanduva.	Leonardo	15/04/2022 - 16:08	A proposta será analisada nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto, no Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade
55	No Arco Leste, a maior parte dos deslocamentos acontece por modos de transporte coletivo, numa taxa cerca de 25% maior que a média da Região Metropolitana, sendo que especificamente os modos metrô e trem apresentam taxas que são quase o dobro da média. Os dados também mostraram que há uma grande discrepância no modo de viagem entre os distritos. No Tatuapé, 81% das viagens geradas são motorizadas, enquanto no Jardim Helena são apenas 46%. 53% das viagens geradas no distrito Brás são por modos coletivos, enquanto no distrito Jardim Helena esse percentual é de apenas 24%. Das viagens geradas nos distritos Tatuapé e Vila Maria, 33% ocorrem por modos individuais, enquanto no distrito Brás esse percentual é de apenas 20%. Um total de 50% das viagens geradas no distrito Jardim Helena acontecem a pé, enquanto no distrito Tatuapé esse percentual é de apenas 19%. Das viagens geradas no distrito Jardim Helena, 4% ocorrem por bicicleta, enquanto no vizinho distrito Itaim Paulista esse percentual é de apenas 0,4%.	Claudia Mel	13/04/2022 - 13:00	O Eixo de Propostas Mobilidade, do PIU Arco Leste, tem por objetivo promover a melhoria das condições de deslocamento ativo e veicular. As condições de desempenho e possibilidades de incremento da oferta de transporte coletivo e de rotas cicloviárias serão abordadas nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto.	Mobilidade
56		Leonardo	15/04/2022 - 16:22	A proposta será levada em consideração nas etapas posteriores de desenvolvimento do projeto.	Mobilidade
57	No setor da mobilidade, estão intervenções para estruturação da malha de conectividade local associadas ao transporte público de média e alta capacidades, às centralidades e às novas intervenções urbanísticas. De modo geral, as propostas deverão se pautar pela melhoria das condições de mobilidade local, privilegiando os modos de transporte não motorizados (pedestres e ciclistas) e os modos não poluentes.	andreleitearaujo	07/04/2022 - 19:36	A ampliação de pontos acessíveis de transposição da ferrovia está sendo estudada no âmbito do Eixo de Propostas de Mobilidade.	Mobilidade
58	O Arco Leste, segundo a delimitação estabelecida no PDE, abrange uma área de 4.536 ha, que corta os distritos do Brás, Belém, Mooca, Tatuapé, Vila Maria, Penha, Vila Matilde, Ponte Rasa, Cangaíba, Ermelino Matarazzo, Vila Jacuí, São Miguel, Vila Curuçá e Itaim Paulista.	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 11:59	O PIU Arco Leste tem características muito distintas dos demais PIU propostos para outros subsetores da Orla Ferroviária e Fluvial. Trata-se de área onde não há expectativa de captura de outorga, com extensas parcelas populacionais em situação de precariedade habitacional. A proposta de trabalho, ainda em caráter preliminar, sugere intervenções diretas em pontos específicos do Arco Leste, voltadas à qualificação territorial e à redução da vulnerabilidade social. Não há previsão de propostas de adensamento populacional ou construtivo diversas das previstas na legislação urbanística vigente, a demandar a elaboração de EIA-RIMA, exceto quando exigido para licenciamento de obras intervenções programadas.	Meio ambiente
59	O diagnóstico localizou e classificou as principais centralidades do Arco Leste a partir da análise do uso atual do solo (IPTU) e buscou classificá-las conforme o grau de oferta de atividades econômicas, revelando a capacidade de cada uma delas em absorver a demanda por empregos e oferecer comércio e serviços fundamentais à vida cotidiana dos distritos onde estão inseridas. As centralidades foram classificadas como Consolidadas, Emergentes ou Incipientes, cabendo agora a caracterização e análise dos aspectos territoriais de cada uma delas, visando apontar estratégias de fortalecimento e expansão desses núcleos. Essas estratégias estão sujeitas a visitas de campo e entrevistas com atores sociais locais, para confirmar sua validade e reforçar sua aderência socioterritorial. Poderão ser combinadas, em fase posterior, com o Programa de Intervenções do PIU e com estudos de incentivo econômico e programas sociais por parte das demais secretarias municipais, principalmente a de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Turismo.	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:02	As centralidades foram identificadas após estudos que levaram em consideração principalmente a atividade econômica e a oferta de empregos na região. São perímetros nos quais, de maneira orgânica, as atividades econômicas acontecem de maneira mais intensa. Tais estudos levam em consideração uma certa hierarquia entre as centralidades. Nesse sentido, o PIU não deverá demarcar novas centralidade, e sim qualificar e articular as centralidades existentes.	Desenvolvimento, emprego e renda
60		Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 11:50:00	Um dos objetivos do estudo é a identificação de pontos de атаção para usuários de outras regiões da cidade. Há oportunidades de aproveitamento de recursos ambientais e de bens de interesse histórico existentes no âmbito, atributos que receberão a devida atenção no desenvolvimento do projeto.	Qualificação do habitat
61	O fortalecimento e expansão das centralidades locais na direção das áreas mais densamente povoadas e menos providas de empregos do território é, portanto, uma das principais metas do Arco Leste, na intenção de obter maior equilíbrio na relação entre emprego e moradia. Ressalta-se que o problema se torna crônico em determinadas áreas do território e que o incremento de postos de trabalho deve ser pensado em escala compatível, sendo preciso reunir esforços intersecretariais para a promoção de novas bacias de emprego, articuladas na rede de centralidades existente. Cabe a esta etapa do trabalho (i) apontar os aspectos territoriais mais frágeis de cada centralidade, para que o PIU possa enfrentá-los, e (ii) indicar áreas onde se reúnem as condições territoriais mais oportunas para incentivar a expansão das atividades econômicas.	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:42	As propostas para o Eixo Mobilidade serão debatidas nas etapas subsequentes do projeto e avaliado o impacto da implantação dos corredores de ônibus, como originalmente previstos, nas centralidades existentes. Essas discussões serão trazidas à discussão pública, especialmente com as comunidades locais.	Desenvolvimento, emprego e renda
62	O PDE também define os Polos Estratégicos de Desenvolvimento Econômico, áreas situadas em regiões de baixo nível de emprego e com grande concentração populacional. Estes polos revelam alta demanda por políticas e programas de desenvolvimento econômico que viabilizem o fortalecimento das atividades econômicas existentes, incentivando a implantação de novas atividades através de estímulos e ações planejadas, equilibrando a relação entre emprego e moradia na região. No Perímetro de Estudo do presente trabalho estão incorporados os subsetores que compõem o Polo Leste: o Arco Leste, de forma integral e uma parcela do Arco Jacu-Pêssego, que se desenvolve ao longo da avenida de mesmo nome, pertencente ao Setor Eixos de Desenvolvimento.	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:22	As propostas para o Eixo Mobilidade serão debatidas nas etapas subsequentes do projeto e avaliado o impacto da implantação dos corredores de ônibus, como originalmente previstos, nas centralidades existentes. Essas discussões serão trazidas à discussão pública, especialmente com as comunidades locais.	Desenvolvimento, emprego e renda
63		Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:32	Agradecemos as indicações de bibliografia. A proposta será analisada e considerada nas etapas subsequentes de desenvolvimento do projeto.	Governança

#	Trecho do texto comentado	Autor Comentário	Data e hora	Resposta SPUrbanismo	Tema principal
64	<i>O Perímetro de Interesse Público do ARCO LESTE contém os Terminais Aricanduva, Penha, A. E. Carvalho e São Miguel, para os quais foram definidas as respectivas Áreas de Influência nos termos propostos pela Lei n. 16.211/2015, sem que tenham sido elaborados os Projetos de Intervenção Urbana correspondentes. [...]</i>	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 12:03	Considerando que um PIU não é um instrumento urbanístico e sim um processo pelo qual se desenvolvem planos e projetos urbanos que, eventualmente, assumem a forma de um instrumento urbanístico, não há possibilidade de conflito entre os projetos. Um PIU pode conter outros PIUs, contudo, vale destacar que a exigência de elaboração de PIU para subsidiar a concessão de terminais municipais de ônibus	Política de Desenvolvimento Urbano
65	<i>O Projeto de Intervenção Urbana ARCO LESTE vem concluir o conjunto de estudos previstos pelo Plano Diretor Estratégico para o Setor Ota Ferroviária e Fluvial da Macrorregião de Estruturação Metropolitana - MEM.</i>	Claudia Mel	22/03/2022 - 17:21	Parte do bairro da Mooca integra a Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduatei, objeto do Projeto de Lei 723/2015, em tramitação na Câmara Municipal de São Paulo. Essa intervenção prevê a implantação de parques e áreas verdes, de equipamento público de grande porte nas antigas instalações da Companhia Antarctica, bem como a qualificação de várias ruas importantes dos bairros que, juntamente com a Mooca, fazem parte da OUCBT: Cambuci, Ipiranga, Parque da Mooca, Vila Prudente e Vila Carioca. Conheça o projeto no link: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturaacao-territorial/operacoes-urbanas/oucbt/	Qualificação do habitat
66	<i>Oferta de emprego, comércio e serviços: Esse fator se refere ao grau de consolidação de um determinado núcleo. Uma centralidade consolidada deve oferecer atividades específicas de comércio e serviços capazes de suprir a demanda cotidiana dos moradores locais (bancos, farmácias, correios, restaurantes etc.) e absorver a demanda por emprego do distrito. Para avaliar esse fator foram utilizados os microdados de empregos da RAIS por distrito, referentes a 2019.</i>	Vanessa Giroto Muniz	14/04/2022 - 11:52	Foi realizado um estudo inicial, a partir dos usos predominantes por quadra. Nas etapas posteriores de desenvolvimento do projeto, serão identificados os usos passíveis de serem incentivados e as formas de incentivo a serem aplicadas.	Desenvolvimento, emprego e renda
67	<i>Os dados tratados neste capítulo, contudo, referem-se ao Perímetro de Estudo, ou seja, às subprefeituras da Mooca, Vila Maria-Vila Guilherme, Penha, Ermelino Matarazzo, São Miguel e Itaim Paulista.</i>	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 16:27	Tais estudos estão sendo levados em consideração e serão mais amplamente discutidos nas etapas seguintes do PIU Arco Leste.	Meio ambiente
68	<i>Os distritos a leste da Vila Matilde e da Penha apresentam maior concentração de uso residencial baixo padrão, baixos índices de emprego por habitante e possuem majoritariamente centralidades comerciais e de serviços incipientes, localizadas ao longo do eixo viário de ligação entre a Zona Leste e o Centro da cidade (avenidas Amador Bueno, São Miguel e Mal. Tito), apresentando configuração linear e dispersa, sem capacidade de se interiorizar na direção Norte-Sul pelas áreas mais densamente povoadas do território.</i>	andreileitearaujo	07/04/2022 - 19:38	O Centro Histórico do bairro da Penha, tombado pela Resolução nº 13/CONPRES/2018, merece estudo urbanístico específico, que tenha, entre outros objetivos, o destaque e a visibilidade do conjunto de bens tombados. No Eixo de Propostas Qualificação do Habitat, serão estudadas as intervenções urbanísticas necessárias tanto para a qualificação de vizinhanças habitacionais a como para a qualificação de centros comerciais.	Mobilidade
69	<i>Os empregos concentram-se majoritariamente nos distritos centrais, com forte impacto na rede de transporte público da região. A renda média per capita decresce à medida em que os distritos se afastam do centro.</i>	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 16:46	O apontamento será considerado e aprofundado nas etapas seguintes de desenvolvimento do projeto.	Desenvolvimento, emprego e renda
70	PLANOS REGIONAIS: PERÍMETROS DE AÇÃO ASSOCIADOS ÀS CENTRALIDADES	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 18:00	A área de investigação dependerá da necessidade apontada pelo problema que se pretende resolver. A contenção de alagamentos, por certo, requer o estudo de microbacias. Um Grupo Intersecretarial será constituído para a discussão e formulação de propostas de intervenção.	Meio ambiente
71	<i>Programas de educação ambiental e a gestão eficiente da destinação de resíduos sólidos são medidas essenciais para a conservação de orlas requalificadas. Orlas fluviais e parques requalificados podem contribuir para a ampliação das escassas oportunidades de lazer da população.</i>	Ana Paula Koury	15/04/2022 - 17:14	Incluir programas de capacitação técnica em sistemas ambientais urbanos para os gestores locais responsáveis por obras. Principalmente drenagem urbana.	Meio ambiente
72	<i>Programas de educação ambiental e a gestão eficiente da destinação de resíduos sólidos são medidas essenciais para a conservação de orlas requalificadas. Orlas fluviais e parques requalificados podem contribuir para a ampliação das escassas oportunidades de lazer da população.</i>	Claudia Mel	13/04/2022 - 12:46	Educação da população é condição para a sustentabilidade ambiental. O Eixo de Propostas Fortalecimento das Centralidades deve abranger programas de capacitação e formação das populações locais para questões específicas. O programa de educação ambiental está afeto às secretarias da Educação, Verde e Meio Ambiente e Infraestrutura Urbana e à Agência Reguladora de Serviços Públicos do Município de São Paulo – SP Regula e sua implementação estará entre as propostas em discussão nas próximas etapas do projeto.	Meio ambiente
73	<i>Transformação do uso do solo em comercial e de serviços: Este fator se refere ao ganho de usos comerciais que cada quadra apresentou na última década, indicando áreas onde já vem ocorrendo expansão ou fortalecimento das centralidades. A análise se dá a partir dos dados extraídos pela série histórica do IPTU (2010 – 2019).</i>	andreileitearaujo	07/04/2022 - 19:39	Não há previsão de alteração dos regimentos urbanístico e edifício do Arco Leste.	Regimento urbanístico
74		Kaisa Santos	17/04/2022 - 20:10	O planejamento e a oferta de transporte público, quais linhas serão implantadas, mantidas, modernizadas, alteradas ou descontinuadas, são atribuições da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e SPTrans, e Secretaria Estadual de Logística e Transportes, METRÔ e CPTM.	Mobilidade

PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA ARCO LESTE

FICHA TÉCNICA

César Angel Boffa de Azevedo

Presidência da São Paulo Urbanismo

Rodrigo Bagnatori Ribeiro

Diretoria de Desenvolvimento

Rita Cassia Guimarães Sylvestre Gonçalves

Líder do projeto

Estudos Urbanísticos

6

Ana Claudia Rocha Bomfim

Anna Carvalho de Moraes Barros

Flavio Antônio D'Ugo Bragaia

Marilena Fajersztajn

Maio 2022.