

PIU Arco Leste

Programa de Intervenções –
Qualificação Ambiental | P13

Programa de Intervenções –
Produção e Qualificação do
Habitat | P14

Financiamento da
Intervenção | P15

2025



Projeto/Obra Plano de Intervenção Urbana Arco Leste		Código
Título P15-A – Estratégias de Financiamento		Processo SEI nº 7810.2024/0001781-6
		Emissão 08/04/2025
Emitente SP-URBANISMO Responsável Técnico Tatiana Rodrigues Antonelli de Mendonça CAU A48169-6		Ateste Secretaria de Urbanismo e Licenciamento – SMUL Responsável Fiscalização Vladir Bartalini Data
Ficha Técnica Pedro Martin Fernandes (Presidente) Rafael Barreto Castelo da Cruz (Diretor de Desenvolvimento Urbano) Coordenação Rita de Cássia Gonçalves (Gerência de Planejamento Urbano) Equipe Técnica Flavio Bragaia (Gerência de Planejamento Urbano) Sônia Gonçalves (Gerência de Planejamento Urbano) Tatiana R. Antonelli Mendonça (Gerente de Planejamento Urbano) Nayara Garcia (Gerência de Planejamento Urbano) Vitor Augusto Meira Franca (Gerente de Estudos Econômicos) Estagiária Isabela Furcolin (Gerência de Planejamento Urbano)		Referências Anexos
		Observações SEI Contratação: 6068.2021/0008224-2
Revisão	Data	Descrição
A	08/04/2025	Emissão inicial

Sumário

SUMÁRIO.....	2
Índice de Figuras	3
Índice de Tabelas.....	3
Índice de Gráficos.....	3
Índice de Mapas	4
APRESENTAÇÃO	1
INTRODUÇÃO	3
1. PLANO DE QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL E DE PRODUÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO HABITAT	5
Das Intervenções Previstas	6
Intervenções Urbanísticas Previstas.....	23
Estimativa de Custo das Intervenções.....	38
AEL Jardim Keralux – Modelo Piloto de Intervenção Territorial	41
2. ESTRUTURAÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO: FUNDAMENTOS URBANÍSTICOS E INSTRUMENTOS LEGAIS	44
Justificativa Urbanística das Áreas de Estruturação Local (AELs).....	45
A Instituição Legal das Áreas de Estruturação Local (AELs)	47
Articulação com Outros Instrumentos Urbanísticos Complementares	50
3. O CENÁRIO DO FINANCIAMENTO DO DESENVOLVIMENTO URBANO NO ARCO LESTE	56
Marcos Legais do Orçamento Público e sua Interface com a Territorialização do Investimento ..	57
Fundos Municipais e a Gestão de Recursos	58
Planejamento e Execução Orçamentária nas subprefeituras abrangidas pelo perímetro do PIU ACL	71
4. ESTRUTURAÇÃO DO MODELO DE FINANCIAMENTO.....	76
Integração com os Instrumentos Orçamentários	78
Inclusão das AELs no Plano Plurianual (PPA).....	80
Compatibilização com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).....	80
Alocação nas Leis Orçamentárias Anuais (LOA)	83
Seleção das Fontes de Financiamento para Intervenções Prioritárias.....	85
Instrumentos Financeiros Complementares	87
Estabelecimento de Convênios e Parcerias	90
5. MODELO DE GOVERNANÇA E GESTÃO	92
6. CONCLUSÕES	95
7. REFERÊNCIAS	97
ANEXOS.....	102



Índice de Figuras

Figura 1: Perímetro PIU Arco Leste.....	7
Figura 2: Taxa Proporção de crianças pobres	8
Figura 3: de Analfabetismo da população de 18 anos ou mais de idade	8
Figura 4: IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano	8
Figura 5: Porcentagem de população preta e parda por setor censitário	8
Figura 6: Carta Geotécnica	10
Figura 7: Córregos e Perímetros de Zonas de Interesse Social no Arco Leste	11
Figura 8: AEL Jardim Keraloux Diretrizes Sobre Foto Aérea	41
Figura 9: AEL Jardim Keraloux Proposta Projetual	42

Índice de Tabelas

Tabela 1: Listagem de imóveis compreendidos em AEL com proposta de utilização pública	13
Tabela 2: Intervenções por AEL, Eixo e Prioridade	26
Tabela 3: Intervenções por Área Integradora, Eixo e Prioridade	35
Tabela 4: Síntese do Programa de Intervenções das AELs	39
Tabela 5: Programa de Intervenções – Obras de Grande Vulto	40
Tabela 6 – Intervenções FUNDURB – 2015 a 2024.....	60
Tabela 7: Empreendimentos com C.A > C.A básico – comparativo MSP e ACL	64
Tabela 8: Comparativo área excedente x valor arrecadado de OODC – distritos ACL.....	66
Tabela 9: Lançamentos imobiliários entre 2015 e 2024: comparativo ACL e MSP.....	70
Tabela 10: Componentes do Índice de Distribuição Regional do Gasto Público Municipal ..	72
Tabela 11: Distribuição Regional dos R\$ 5 bilhões conforme o Índice (2022–2025).	73
Tabela 12: Gastos Públicos Regionalizados por Função e por Subprefeitura (2022–2024)	74
Tabela 13: Exemplo de Quadro Orçamentário – Programa “PIU Arco Leste”	94

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Empreendimentos pagantes e isentos no pagamento de OODC – distritos ACL	65
Gráfico 2: Tipos de uso em empreendimentos com C.A > C.A básico – distritos ACL.....	65
Gráfico 3: Valor médio OODC (R\$/m²) – distritos ACL	67
Gráfico 4: Tipologia dos empreendimentos lançados entre 2015 e 2024 – ACL	69
Gráfico 5: Lançamentos imobiliários por uso e por distrito – ACL.....	70



Índice de Mapas

Mapa 1: Aplicação dos Recursos do FUNDUB no Território do PIU Arco Leste	61
Mapa 2: Empreendimentos com C.A > C.A básico no perímetro do ACL – PDE 2014.....	63
Mapa 3: Lançamentos Imobiliários no perímetro do ACL – 2015 a 2024.....	68



Apresentação

O Este relatório tem como objetivo consolidar os planos de Qualificação Ambiental e Produção do Habitat do Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste, além de estruturar um modelo de financiamento e o respectivo arranjo de governança, em consonância com as diretrizes do Plano Diretor Estratégico (PDE) do Município de São Paulo (Lei nº 16.050/2014). O PIU Arco Leste visa, além de impulsionar a requalificação urbana e o desenvolvimento econômico local, reduzir a precariedade socioambiental ao longo dos vales e afluentes do Rio Tietê.

Com base em uma abordagem de gestão intersetorial, este estudo propõe critérios para a priorização de ações, a formatação das Áreas de Estruturação Local (AEL) e a articulação institucional necessária para orientar a atuação de entes públicos e privados na implementação dos projetos.

A definição das AEL, concebidas como instrumento de organização territorial no âmbito do PIU Arco Leste, baseia-se na necessidade de contemplar políticas públicas transversais. A proposta busca assegurar que os recursos sejam direcionados a bairros com maior vulnerabilidade socioespacial, onde a precariedade habitacional e o déficit de infraestrutura urbana exigem intervenções integradas e articuladas.

1

Diante das severas restrições orçamentárias do Município – marcadas por alta dependência de transferências intergovernamentais e pelo comprometimento de despesas com custeio – torna-se fundamental delinear novas estratégias de financiamento que viabilizem as intervenções urbanas na zona leste da cidade. Espera-se, com isso, maximizar a eficácia dos investimentos, fortalecer o monitoramento financeiro e garantir responsabilidade socioambiental, em alinhamento ao planejamento territorial municipal, à Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/2000) e a outros marcos legais correlatos (BRASIL, 2000).

Nesse contexto, o presente relatório aprofunda a análise das fontes de financiamento disponíveis – fundos municipais, estaduais, federais, empréstimos, parcerias público-privadas (PPPs) e repasses multilaterais – e examina modelos de governança que favoreçam a integração entre secretarias, agentes financiadores e comunidades envolvidas.

Para conferir materialidade a esses objetivos, foram estabelecidas as seguintes finalidades específicas:

- a. Investigar os mecanismos de financiamento urbano de médio e grande porte, considerando fundos setoriais (municipais, estaduais, federais), repasses multilaterais, PPPs e concessões urbanísticas.



- b. Propor um modelo de governança e gestão que una os distintos agentes estatais (secretarias e subprefeituras) e o setor privado, a fim de coordenar o uso dos recursos e garantir a execução eficiente das ações previstas para o Arco Leste.
- c. Definir, de forma preliminar, a priorização de intervenções e sua inclusão no planejamento orçamentário (PPA, LDO, LOA), garantindo transparência e controle social.

A partir dessa abordagem, a proposta visa oferecer um arcabouço de financiamento e de governança que viabilize o desenvolvimento sustentável do Arco Leste, ao mesmo tempo em que fortalece a competitividade econômica regional e as condições de habitabilidade para a população local.



Introdução

O Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste, fundamentado no Contrato nº 21/2021/SMUL (SEI nº 6068.2021/0008224-2), configura-se como uma estratégia de desenvolvimento urbano direcionada à zona leste do Município de São Paulo – território historicamente caracterizado por elevados índices de vulnerabilidade social, insuficiência de infraestrutura e recorrentes passivos ambientais. Trata-se de um instrumento previsto no Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/2014), voltado à melhoria das condições habitacionais, à qualificação da mobilidade urbana, ao fortalecimento da dinâmica econômica local e à consolidação de centralidades territoriais.

O presente relatório integra a segunda etapa dos estudos técnicos, com foco na viabilização financeira e na execução das intervenções propostas no âmbito do PIU Arco Leste. Tal etapa dá continuidade às entregas técnicas parciais dos Produtos P13 (Plano de Qualificação Ambiental) e P14 (Plano de Produção e Qualificação do Habitat). As análises precedentes (São Paulo, 2024) recomendaram a adoção das Áreas de Estruturação Local (AELs) como instrumento de segmentação territorial. Este documento aprofunda, ainda, a discussão relativa ao financiamento e à implantação das intervenções (Produto P15 – Financiamento da Intervenção), em continuidade ao Produto P15-A (Estratégias de Financiamento), que mapeou as principais modalidades de captação de recursos e os respectivos mecanismos de acesso.

3

A definição das dez AELs no Arco Leste busca compatibilizar a execução orçamentária com as condições socioeconômicas e a precariedade urbana presentes em cada perímetro, assegurando, assim, a coerência entre a intensidade das intervenções e a realidade fiscal do Município. Esse arranjo dialoga com a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) e seus projetos correlatos (Setor Central, Arco Tietê), contemplando as características topográficas e hidrológicas do rio Tietê e de seus afluentes (Jacupeval, Itaquera–Itaqueruna, Água Vermelha, Lajeado, Itaim, Tijuco Preto), além dos desafios de habitação e mobilidade intrínsecos às margens fluviais.

Para sustentar o avanço dessas propostas, este relatório aprofunda a lógica de financiamento, combinando fundos municipais (FMSAI, FMH, FUNDURB), convênios estaduais e federais, empréstimos multilaterais e parcerias público-privadas (BID, 2019; Ipea, 2020; Royer; Peres, 2022). Em complemento, propõe-se um arcabouço de governança e gestão voltado à implementação, coordenado por uma instância central (possivelmente SP Urbanismo), que articulasse todas as secretarias e subprefeituras envolvidas, de forma a garantir alinhamento nas ações e territorialização eficaz das despesas (Peres et al., 2016; São Paulo, 1990).



A estrutura do relatório contempla, inicialmente, a apresentação do Plano de Qualificação Ambiental e do Plano de Produção e Qualificação do Habitat (Produtos P13 e P14), destacando as intervenções prioritárias e a estimativa de custos por AEL. Em seguida, apresenta-se a lógica de financiamento, estruturada a partir de múltiplas fontes (municipais, estaduais, federais e internacionais) e sua compatibilização com os instrumentos orçamentários vigentes – Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA). Ressalta-se, ainda, a importância da edição de decreto municipal que oficialize as AELs e classifique sistematicamente as intervenções previstas, a fim de viabilizar a aplicação dos fundos setoriais, a contratação de operações de crédito e a celebração de parcerias público-privadas ou concessões urbanísticas.

O objetivo final consiste em apresentar um conjunto de recomendações técnicas aplicáveis à priorização de obras, à inserção orçamentária e à estruturação da governança necessária à efetivação do PIU Arco Leste. A proposta pauta-se por uma abordagem integrada – contemplando as dimensões jurídica, técnica, orçamentária e institucional – com vistas à redução das desigualdades territoriais na zona leste da cidade, à promoção de intervenções urbanas sustentáveis e à conformidade com os dispositivos do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e os princípios constitucionais da Administração Pública (Brasil, 1988).



1. Plano de Qualificação Ambiental e de Produção e Qualificação do Habitat

O produto *P13 – Programa de Qualificação Ambiental* definiu os perímetros de AEL, estabeleceu as diretrizes de intervenção e apresentou, conjugados, o Plano de Melhoramentos Viários e as Áreas de Provisão Pública. O presente Relatório traz, como complementação, um estudo preliminar-piloto da AEL Jardim Keralux, que poderá ser replicado para as demais AELs, caso o Plano ganhe a adesão da administração. O estudo em questão indica as intervenções programadas, exemplificativas do potencial de qualificação ambiental previsto no PIU Arco Leste para a região:

1. Implantação do Parque Porto Fluvial USP/Leste;
2. Alargamento e requalificação urbanística da Rua Independência, que conecta a rua Arlindo Bétio ao Porto Fluvial;
3. Requalificação Urbanística da Rua Bispo e Martins – principal via de integração local;
4. Implantação de bulevar fluvial ao longo da Av. Helenira de Rezende, na orla do braço do Rio Tietê que contorna o Jardim Keralux;
5. Alargamento e requalificação urbanística da Rua Arlindo Bétio;
6. Requalificação do Parque Linear na Travessa Beira Rio;
7. Implantação e ampliação do Parque Naturalizado Mongaguá;
8. Provisão habitacional de interesse social;
9. Implantação de equipamento público multifuncional.

5

O Produto *P14 – Plano de Produção e Qualificação do Habitat* – complementa o Plano de Mobilidade (Produto P12), que contém as plantas dos alinhamentos viários propostos para o PIU Arco Leste, já encaminhadas à Câmara Municipal de São Paulo na forma de Projeto de Lei. O presente relatório apresenta o projeto funcional correspondente, estruturado em nove conjuntos, organizados conforme a intervenção predominante em cada trecho:

- Folhas 100 – Ligações Apoios Urbanos Norte e Sul– Av. Gabriela Mistral–Av. Aricanduva;
- Folhas 200 – Marginal Cabuçu de Cima, no Parque Novo Mundo;
- Folhas 300 – Sistema viário nos Jardins São Francisco e Piratininga e alargamento da Rua Entre Rios, no Distrito do Cangaíba;
- Folhas 400 – Melhoramentos no Jardim Keralux;
- Folhas 500 – Melhoramentos na orla do Córrego Limoeiro;
- Folhas 600 – Melhoramentos para o centro de São Miguel e trecho norte da Av. Deputado Dr. José Aristodemo Pinotti;
- Folhas 700 – Trecho sul da Av. José Aristodemo Pinotti;



- Folhas 800 – Trecho inicial do corredor Dom João Neri – traçado alternativo e melhoramentos no Jardim Helena e na orla do Córrego Tijuco Preto;
- Folhas 900 – Corredor Dom João Neri e interligação, ao sul, com a Av. Deputado Dr. José Aristodemo Pinotti.

Além do projeto funcional, que detalha os objetivos e as funcionalidades dos alinhamentos viários submetidos à análise legislativa, o Produto P14 classifica as intervenções previstas – transposições, aberturas, alargamentos e requalificações urbanísticas – com o objetivo de subsidiar a estimativa de custos do Plano de Mobilidade vinculado ao PIU Arco Leste. Integram o anexo deste volume:

- Os mapas com a representação das áreas de provisão indicadas para as intervenções programadas das AELs;
- Os mapas de classificação das intervenções viárias;
- As pranchas de apresentação do estudo preliminar da AEL Jardim Keralux;
- As plantas do projeto funcional do Plano de Mobilidade do PIU Arco Leste.

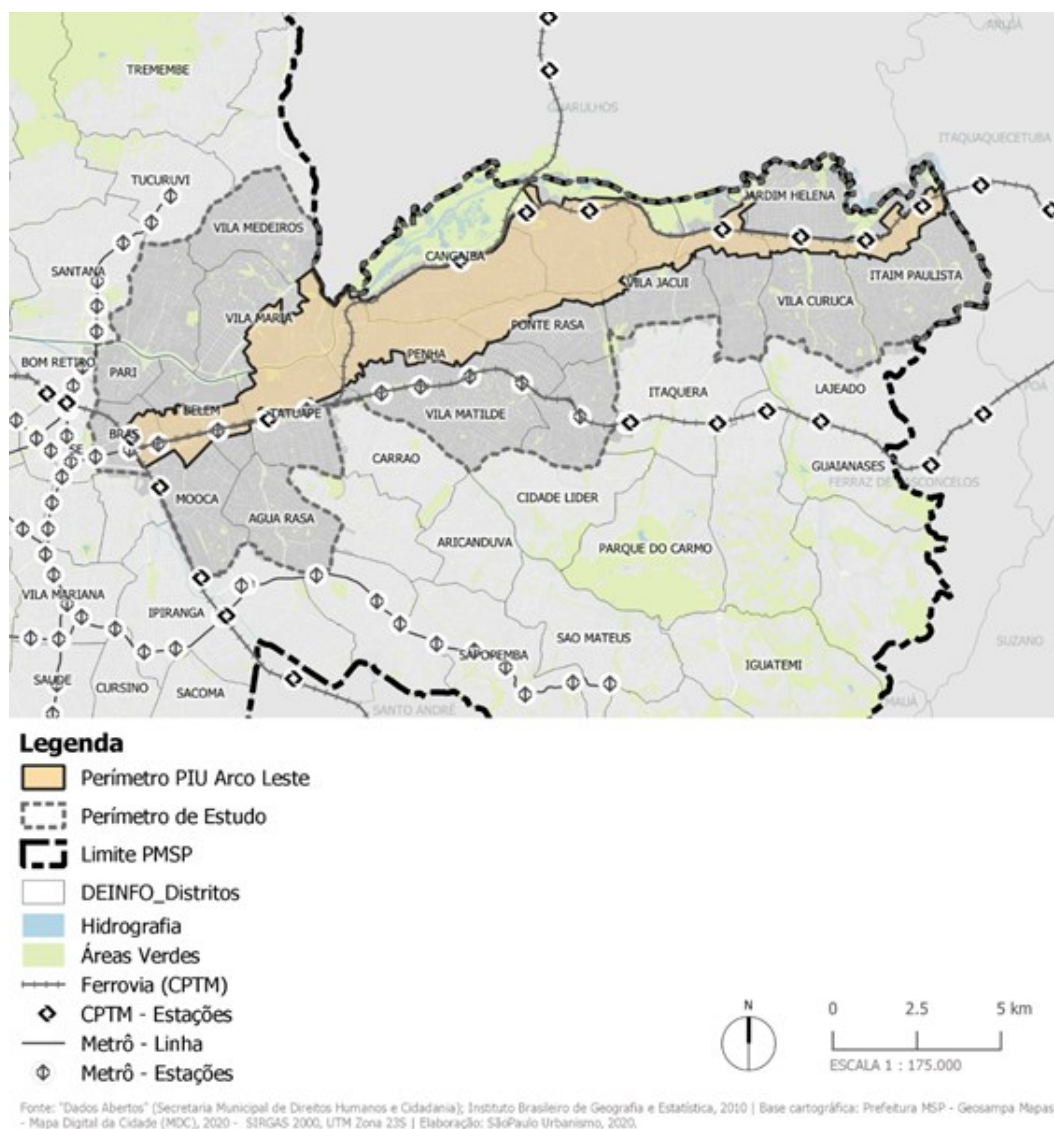
Das Intervenções Previstas

6

O presente item retoma, de forma sucinta, as características territoriais e socioeconômicas do Arco Leste, apresentando o escopo das intervenções planejadas, as Áreas de Estruturação Local (AELs) propostas e os respectivos custos estimados.

Os distritos do perímetro inicial de estudo, indicados em cinza na figura abaixo, segundo o Censo populacional de 2022, possuíam 2.018.780 habitantes, cerca de 17,6% da população da cidade, residindo em uma área de 17.450 ha, correspondendo a 11% do território municipal.

Figura 1: Perímetro PIU Arco Leste

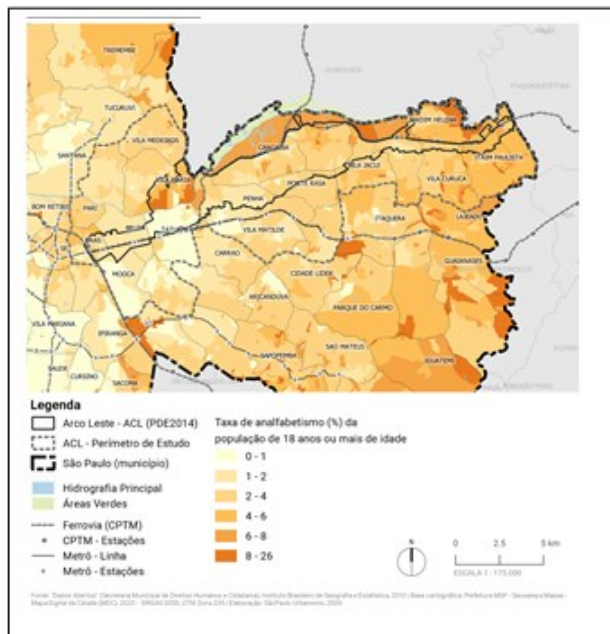


Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2020.

Os indicadores sociais dessa região da cidade confirmam índices decrescentes de desenvolvimento humano, longevidade, nível educacional e renda per capita à medida do afastamento dos distritos centrais e, no sentido inverso, aumento do percentual de crianças pobres, e de população preta e parda e de analfabetismo de adultos.

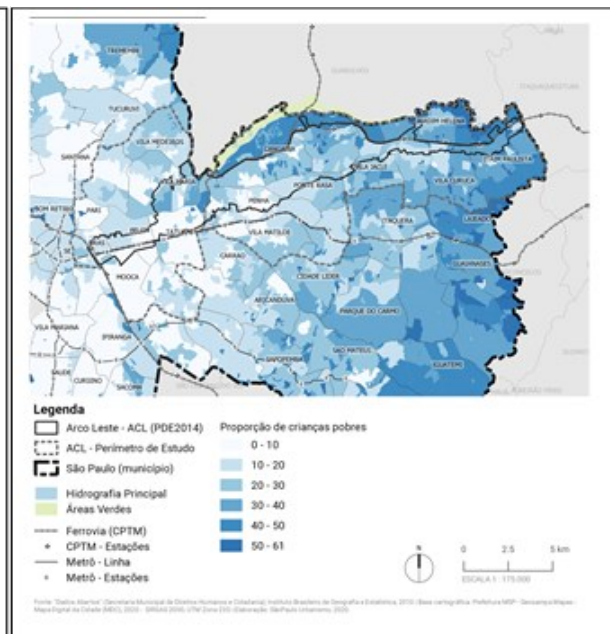


Figura 3: de Analfabetismo da população de



Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2020.

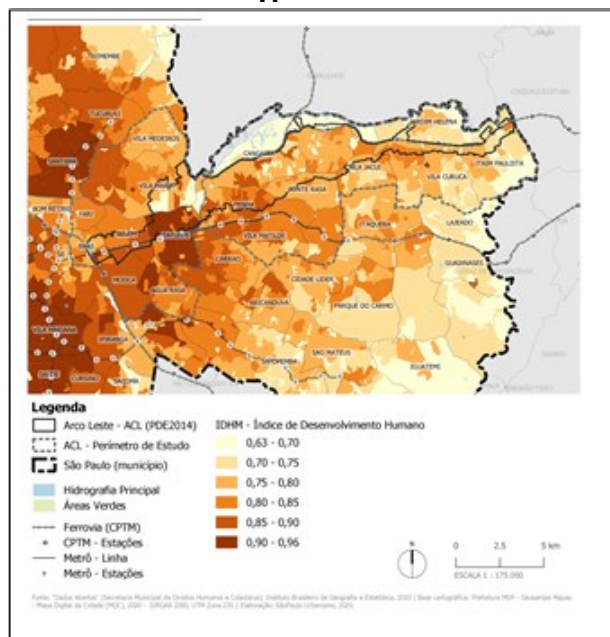
Figura 2: Taxa Proporção de crianças pobres



Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2020.

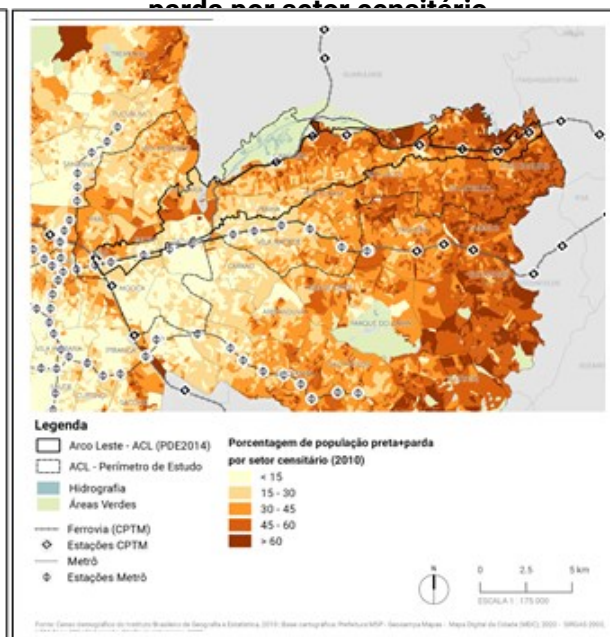
8

Figura 4: IDHM – Índice de Desenvolvimento



Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2020.

Figura 5: Porcentagem de população preta e parda por setor censitário



Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2020.

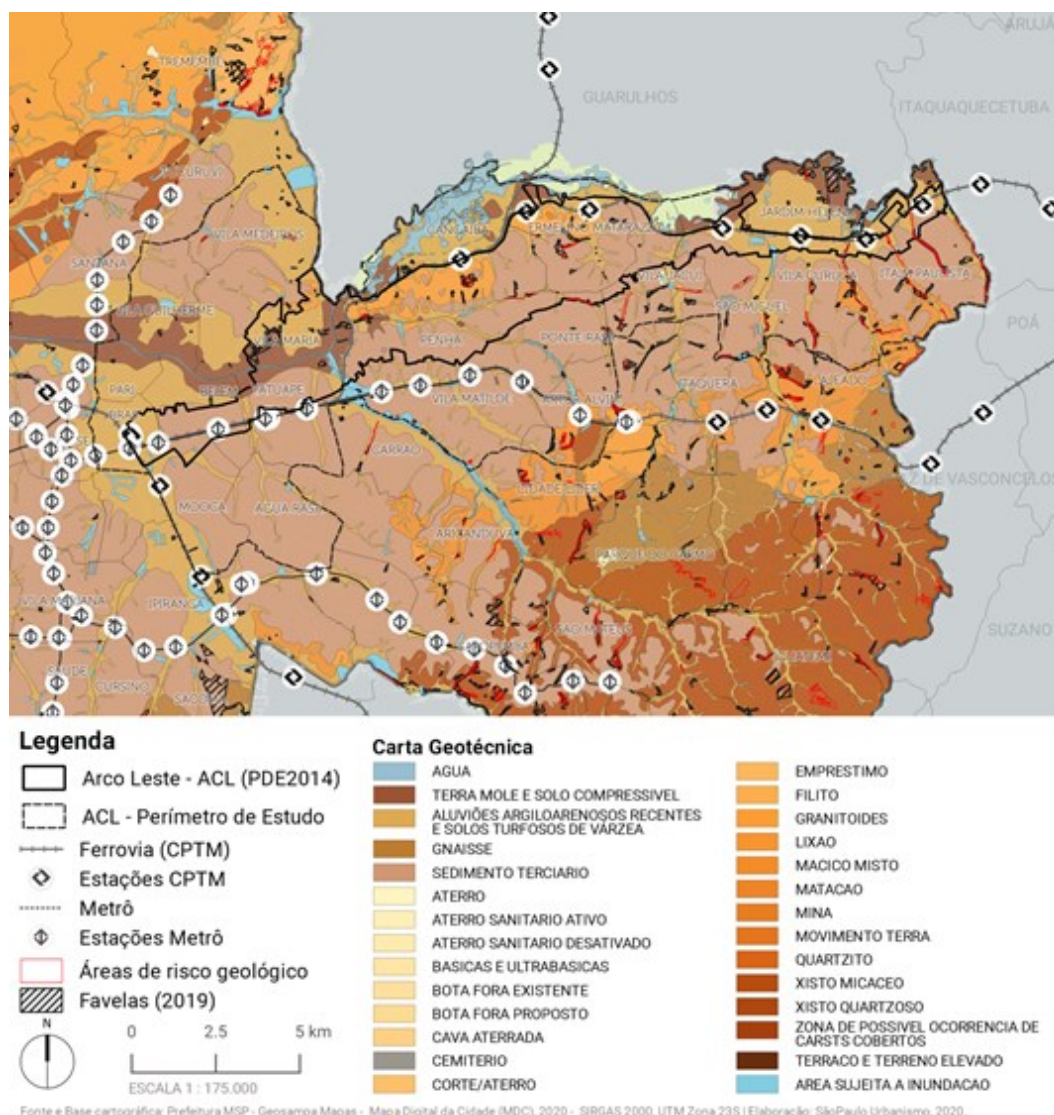


Tais indicadores vêm associados à condição de precariedade habitacional, que pode apresentar, combinados, problemas de regularidade fundiária, de disponibilidade de infraestrutura urbana e precariedade da edificação.

Os assentamentos evoluem de ocupações espontâneas, feitas de forma desordenada, sem definição prévia de lotes e sem arruamento, em áreas públicas ou particulares de terceiros, com redes de infraestrutura insuficientes, em que as moradias são predominantemente autoconstruídas e com elevado grau de precariedade, por famílias de baixa renda em situação de vulnerabilidade. No perímetro de estudo os números da precariedade habitacional são expressivos: mais de 41 mil domicílios em 214 ocorrências.

Muitos dos assentamentos precários existentes nos distritos de estudo estão implantados em áreas de preservação permanente de córregos – Tiquatira e seus afluentes Ponte Rasa e Franquinho, Jacupeval, Itaquera–Itaqueruna, Água Vermelha, Lajeado, Itaim e Tijuco Preto, nas subprefeituras de Ermelino Matarazzo, São Miguel e Itaim Paulista, onde se registram as maiores taxas de esgoto não coletado do âmbito.

Figura 6: Carta Geotécnica



Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2020.

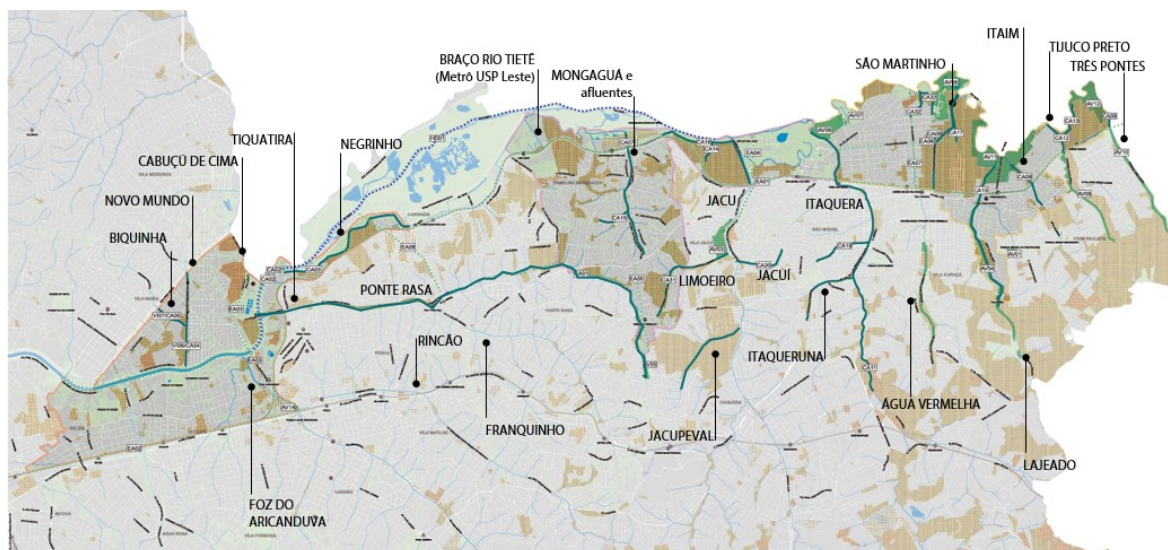
O mapa acima indica a presença de favelas em áreas sujeitas a riscos geológicos às margens de córregos nos distritos de estudo assim como no âmbito mais restrito do Arco Leste.

Essa recorrência explica-se nas características físicas do território estudado, composto pela sucessão de bacias dos afluentes do Rio Tietê, que atravessa a cidade de leste a oeste. Toda a faixa superior do perímetro de estudo compreende áreas antigamente ocupadas pelos meandros do Rio Tietê, que permanecem alagáveis, levando uma série de problemas



à população ali residente. Conectados a essa faixa, os rios e córregos que deságuam no Tietê – especialmente, a partir do limite do município, no sentido norte-sul, Três Pontes, Tijuco Preto, Itaim, Lajeado, Água Vermelha, Itaquera, Limoeiro e Jacu, passam por vales relativamente profundos, conformando bacias de ocupação densa e predominantemente horizontal, de padrão médio e baixo, com reduzida oferta de comércio e serviços diversificados, confinadas entre os divisores de águas, onde, à precariedade habitacional e urbanística, vêm somar-se problemas de mobilidade, dada a dificuldade de transposição da sequência de vales e cristas.

Figura 7: Córregos e Perímetros de Zonas de Interesse Social no Arco Leste



11

Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

Desta forma, ficou configurada uma tipologia de problemática urbanística que se repete em cada um dos afluentes citados, onde aparecem associados: ocupação das áreas de preservação permanente dos rios por assentamentos precários, deposição de esgoto em natura nos corpos d'água adjacentes, carência de eixos viários para integração entre bairros e centralidades locais e, especialmente, baixíssimo aproveitamento do potencial de lazer das orlas fluviais.

Por essa razão, o PIU Arco Leste elegeu como projetos-piloto intervenções integradas de atendimento habitacional, qualificação urbanística, requalificação de corpos d'água e melhoria da mobilidade ativa e veicular nas vizinhanças dos córregos e rios:

- Cabuçu de Cima, no Parque Novo Mundo, Distrito de Vila Maria;
- Aricanduva, precisamente, na foz do Aricanduva, Distrito do Tatuapé;



- Tiquatira, precisamente, em sua foz, onde se pretende implantar o Porto Fluvial Tiquatira;
- Negrinho, nome dado ao canal de circunvalação do Rio Tietê, no Distrito do Cangaíba, que margeia os bairros de Vila Henrique, Jardim São Francisco e Jardim Piratininga;
- Tietê, precisamente, um braço desse rio no Distrito de Ermelino Matarazzo, que delimita o Jardim Keralux;
- Limoeiro, no Distrito de Vila Jacuí;
- Lajeado, no Distrito de Itaim Paulista;
- Itaim e Tijuco Preto, nos distritos de Jardim Helena e Itaim Paulista.

A associação entre precariedade habitacional e comprometimento de rios e córregos da região configura o principal desafio do PIU Arco Leste: a magnitude do atendimento habitacional necessário para a desocupação de orlas fluviais – talvez nem mesmo possamos almejar a desocupação de áreas de preservação permanente previstas na legislação – e implantação de projetos de saneamento e dos *bulevares fluviais* previstos no PIU, aqui entendidos como vias de circulação veicular, implantadas junto aos corpos d’água, dotadas de atributos urbanísticos que permitam o seu usufruto como estrutura de lazer da população.

12

Ainda são encontráveis terrenos disponíveis para a provisão habitacional e para as outras finalidades previstas no PIU Arco Leste, nas porções mais próximas da região central da cidade, especificamente, no Parque Novo Mundo, Distrito de Vila Maria. Contudo, essa oferta tende a ser absorvida pela produção habitacional privada, atraída pela implantação das estações da Linha 2 Verde do Metro, junto à Av. Gabriela Mistral e à Av. Educador Paulo Freire. Contudo, nas vizinhanças dos córregos Limoeiro, Lajeado, Itaim, Tijuco Preto, apenas pesquisa e avaliação minuciosas poderão indicar, em territórios ocupados, quais deslocamentos de atividades seriam justificáveis para dar lugar a empreendimentos habitacionais.

A viabilidade *espacial*, digamos, do PIU Arco Leste, requer, portanto, ações da Municipalidade no sentido de garantir o acesso aos terrenos disponíveis, com a dimensão necessária à vultosa provisão habitacional exigida para a requalificação de corpos d’água e para a não menos importante mitigação da precariedade habitacional da região estudada. A tabela abaixo, indica imóveis arrolados no plano de ocupação das AEL perimetradas – Parque Novo Mundo; Foz do Aricanduva; Tiquatira–Jardim Jaú; São Francisco–Piratininga; Vila Sílvia; Jardim Keralux; Córrego Limoeiro; Biacica–Córrego Itaim; Lajeado–Dom João Neri; Tijuco



Preto¹, compreendendo também, imóveis públicos municipais e de outras esferas administrativas. Não foram incluídos imóveis *residenciais regulares*, compreendidos em orlas fluviais, cuja desapropriação possa estar associada a alternativas de atendimento habitacional de promoção pública.

Tabela 1: Listagem de imóveis compreendidos em AEL com proposta de utilização pública

AEL PARQUE NOVO MUNDO – SUB VILA MARIA–VILA GUILHERME – Distrito Vila Maria				
Finalidade	Secretaria	SQL	Area	Propriedade
Area institucional	SGM	0630550001	3.633	ESPÓLIO
Area institucional	SGM	0632860002	18.859	
Equipamento multifuncional	SGM	0632880008	6.338	
Provisão habitacional	SEHAB	0632870010	28.219	GESP
Provisão habitacional	SEHAB	0632870028	25.338	
Provisão habitacional	SEHAB	0632880001	12.385	
Provisão habitacional	SEHAB	0632880002	13.000	
Provisão habitacional	SEHAB	0632880003	13.200	
Provisão habitacional	SEHAB	0632880010	28.219	
Provisão habitacional	SEHAB	0660810015	80.056	
Regularização/reurbanização assentamento precário	SEHAB	0632870011	27.000	CDHU
Regularização/reurbanização assentamento precário	SEHAB	0632870012	27.000	CDHU
		TOTAL	283.247	

13

¹ Algumas das Áreas de Estruturação Local indicadas no P13 tiveram sua denominação ajustada, neste trabalho, na seguinte correspondência:

P13	P15
Novo Mundo-Baracela	Parque Novo Mundo
Foz do Aricanduva	
Tiquatira-Penha de França	Tiquatira-Jardim Jaú
São Francisco-Piratininga	
Vila Silvia	
Jardim Keralux	
Córrego Limoeiro	
Lajeado-Biacica	Biacica-Córrego Itaim
Córrego Lajeado-Dom João Neri	Lajeado-Dom João Neri
Córrego Tijuco Preto	Tijuco Preto



AEL TIQUATIRA-JARDIM JAÚ – SUB PENHA – Distrito Penha

Finalidade	Secretaria	SQL	Area	Propriedade
Area institucional	SGM	0600650007	330	
Area institucional	SGM	0600650013	420	
Area institucional	SGM	0600650029	242	
Area institucional	SGM	0600650031	129	
Area institucional	SGM	0600650034	185	
Area institucional	SGM	0600650036	103	
Area institucional	SGM	0600650037	146	
Area institucional	SGM	0600650048	63	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460004	172	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460005	172	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460006	172	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460007	172	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460008	144	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460009	172	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460010	172	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460012	100	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460013	101	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460014	102	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460021	109	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460022	110	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460030	118	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460031	119	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460032	120	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460033	121	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460034	122	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460035	123	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460036	124	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460037	125	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460038	126	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460039	127	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460041	167	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460042	152	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460043	472	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460045	152	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460046	466	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460047	123	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460048	145	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460059	82	
Criação parque/praça	SMSub/SVMA	0622460060	162	
Equipamento multifuncional	SGM	0601120075	10.528	
Porto fluvial	SETRAM	0622460001	840	



Porto fluvial	SETRAM	0622460002	825	
Porto fluvial	SETRAM	0622460003	577	
Porto fluvial	SETRAM	0622460015	103	
Porto fluvial	SETRAM	0622460016	104	
Porto fluvial	SETRAM	0622460017	105	
Porto fluvial	SETRAM	0622460018	106	
Porto fluvial	SETRAM	0622460019	107	
Porto fluvial	SETRAM	0622460020	108	
Porto fluvial	SETRAM	0622460023	111	
Porto fluvial	SETRAM	0622460024	112	
Porto fluvial	SETRAM	0622460025	113	
Porto fluvial	SETRAM	0622460026	114	
Porto fluvial	SETRAM	0622460027	115	
Porto fluvial	SETRAM	0622460028	116	
Porto fluvial	SETRAM	0622460029	117	
Porto fluvial	SETRAM	0622460049	13700	
Porto fluvial	SETRAM	0622460052	61609	
Porto fluvial	SETRAM	0622460053	48095	
Porto fluvial	SETRAM	0622460056	224	
Porto fluvial	SETRAM	0622460057	224	
Porto fluvial	SETRAM	0622460058	72	
Provisão habitacional	SEHAB	0600880005	147	
Provisão habitacional	SEHAB	0600880006	800	
Provisão habitacional	SEHAB	0600880007	220	
Provisão habitacional	SEHAB	0600880015	1.936	
Provisão habitacional	SEHAB	0600880016	430	
Provisão habitacional	SEHAB	0600880135	810	
Provisão habitacional	SEHAB	0600880141	5.193	
Provisão habitacional	SEHAB	0602010009	2.120	
Provisão habitacional	SEHAB	0622460050	30767	
Regularização/reurbanização assentamento precário	SEHAB	0622450001	43.917	
Regularização/reurbanização assentamento precário	SEHAB	0622450003	10.800	
		TOTAL	241.727	

AEL FOZ DO ARICANDUVA – SUB MOOCA – Distrito Tatuapé

Finalidade	Secretaria	SQL	Area	Propriedade
Equipamento multifuncional	SGM	0620960003	7.338	
Parque linear	SVMA	0560670001	61	
Parque linear	SVMA	0560670009	360	
Parque linear	SVMA	0560670011	334	
Parque linear	SVMA	0560670012	253	
Parque linear	SVMA	0560670013	1044	



Parque linear	SVMA	0560670017	245	
Parque linear	SVMA	0560670020	3480	
Parque linear	SVMA	0560670022	1842	
Parque linear	SVMA	0560670023	363	
Parque linear	SVMA	0560670058	420	
Parque linear	SVMA	0560670059	97	
Parque linear	SVMA	0560670062	362	
Parque linear	SVMA	0620190015	1.248	MSP
Parque linear	SVMA	0620460003	400	
Parque linear	SVMA	0620460004	400	
Parque linear	SVMA	0620460005	500	
Parque linear	SVMA	0620460006	455	
Parque linear	SVMA	0620460007	270	
Parque linear	SVMA	0620460008	270	
Parque linear	SVMA	0620460009	560	
Parque linear	SVMA	0620460010	352	
Parque linear	SVMA	0620460011	400	
Parque linear	SVMA	0620460012	440	
Parque linear	SVMA	0620460013	420	
Parque linear	SVMA	0620460014	410	
Parque linear	SVMA	0620460015	470	
Parque linear	SVMA	0620460016	500	
Parque linear	SVMA	0620460023	740	
Parque linear	SVMA	0620460032	252	
Parque linear	SVMA	0620460033	132	
Parque linear	SVMA	0620460049	489	
Parque linear	SVMA	0620460070	256	MSP
Parque linear	SVMA	0620460071	164	
Parque linear	SVMA	0620460108	240	
Parque linear	SVMA	0620460109	255	
Parque linear	SVMA	0620460116	120	
Parque linear	SVMA	0620460124	817	MSP
Parque linear	SVMA	0620460128	620	
Parque linear	SVMA	0620460133	210	
Parque linear	SVMA	0620460134	210	
Parque linear	SVMA	0620460149	825	
Parque linear	SVMA	0620460150	825	
Parque linear	SVMA	0620460152	1.093	
Parque linear	SVMA	0620460158	977	
Parque linear	SVMA	0620510028	2.700	
Parque linear	SVMA	0620620001	557	
Parque linear	SVMA	0620620002	350	
Parque linear	SVMA	0620620003	288	



Parque linear	SVMA	0620620005	352	
Parque linear	SVMA	0620620006	330	
Parque linear	SVMA	0620620010	300	
Parque linear	SVMA	0620620011	210	
Parque linear	SVMA	0620620012	217	
Parque linear	SVMA	0620620013	203	
Parque linear	SVMA	0620620022	212	
Parque linear	SVMA	0620620024	100	
Parque linear	SVMA	0620620025	450	
Parque linear	SVMA	0620620026	298	
Parque linear	SVMA	0620620027	56	
Parque linear	SVMA	0620620028	65	
Parque linear	SVMA	0620620029	80	
Parque linear	SVMA	0620620030	64	
Parque linear	SVMA	0620620031	80	
Parque linear	SVMA	0620620032	80	
Parque linear	SVMA	0620620033	64	
Parque linear	SVMA	0620620034	58	
Parque linear	SVMA	0620620035	80	
Parque linear	SVMA	0620620036	380	
Parque linear	SVMA	0620620038	350	
Parque linear	SVMA	0620620039	1554	
Parque linear	SVMA	0620620044	216	
Parque linear	SVMA	0620620045	114	
Parque linear	SVMA	0620620048	300	
Parque linear	SVMA	0620620049	140	
Parque linear	SVMA	0620620050	50	
Parque linear	SVMA	0620620051	50	
Parque linear	SVMA	0620620052	69	
Parque linear	SVMA	0620620053	80	
Parque linear	SVMA	0620620054	80	
Parque linear	SVMA	0620620055	80	
Parque linear	SVMA	0620620057	80	
Parque linear	SVMA	0620620058	70	
Parque linear	SVMA	0620620059	80	
Parque linear	SVMA	0620620060	80	
Parque linear	SVMA	0620620061	80	
Parque linear	SVMA	0620620064	1566	
Parque linear	SVMA	0620620066	110	
Parque linear	SVMA	0620620067	110	
Parque linear	SVMA	0620620068	203	
Parque linear	SVMA	0620620069	234	
Parque linear	SVMA	0620620070	279	



Parque linear	SVMA	0620620072	352	
Parque linear	SVMA	0620620075	145	
Parque linear	SVMA	0620620076	75	
Parque linear	SVMA	0620620077	410	
Parque linear	SVMA	0620620078	246	
Parque linear	SVMA	0620620080	300	
Parque linear	SVMA	0620620081	279	
Parque linear	SVMA	0620620082	117	
Parque linear	SVMA	0620620083	117	
Parque linear	SVMA	0620620084	117	
Parque linear	SVMA	0620620085	549	
Parque linear	SVMA	0621760004	5.000	ESPÓLIO
Parque linear	SVMA	0621760005	7.970	
Parque linear	SVMA	00621900001	2.091	
Parque linear	SVMA	0621900041	486	
Parque linear	SVMA	0621900905	5.006	MSP
Parque linear	SVMA	0621901704	24.895	ESPÓLIO
Parque linear	SVMA	0622030018	7.160	
Provisão habitacional	SEHAB	0560680045	1.615	
Provisão habitacional	SEHAB	0560680048	925	
Provisão habitacional	SEHAB	0560710015	110	
Provisão habitacional	SEHAB	0560720038	2.192	
Provisão habitacional	SEHAB	0620610156	127	
Provisão habitacional	SEHAB	0620610183	1.668	
Provisão habitacional	SEHAB	0620611199	519	
Provisão habitacional	SEHAB	0621810005	5.423	
Provisão habitacional	SEHAB	0621820012	224	
Provisão habitacional	SEHAB	0621820013	224	
Provisão habitacional	SEHAB	0621820014	224	
Provisão habitacional	SEHAB	0621880007	2.133	
Provisão habitacional	SEHAB	0621880013	235	
Provisão habitacional	SEHAB	0621880014	365	
Provisão habitacional	SEHAB	0621900053	12.940	
Provisão habitacional	SEHAB	0621900902	1.889	
Provisão habitacional	SEHAB	0621900903	5.920	
Regularização/reurbanização assentamento precário	SEHAB	0621900045	31.434	MSP
		TOTAL	168.550	

AEL SÃO FRANCISCO-PIRATININGA – SUB PENHA – Distrito Cangaíba

Finalidade	Secretaria	SQL	Area	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040005	400	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040014	442	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040015	460	



Equipamento multifuncional	SGM	0600040016	500	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040018	200	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040019	251	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040020	487	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040021	150	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040022	120	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040023	120	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040024	132	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040025	102	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040026	176	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040027	250	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040028	250	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040030	727	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040031	267	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040032	500	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040033	590	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040034	345	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040035	500	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040036	1000	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040037	352	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040038	352	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040039	250	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040040	250	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040041	250	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040042	250	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040043	705	
Equipamento multifuncional	SGM	0600040044	705	
Equipamento transposição	SMSub	0600260061	1280	UNIÃO
Equipamento transposição	SMSub	0600260062	180	
Equipamento transposição	SMSub	0601930048	221	
Equipamento transposição	SMSub	0601930049	221	
Equipamento transposição	SMSub	0601930050	168	
Equipamento transposição	SMSub	0601930114	2380	
Equipamento transposição	SMSub	0602080077	72	
Equipamento transposição	SMSub	0602080078	69	
Equipamento transposição	SMSub	0602080079	69	CEF
Equipamento transposição	SMSub	0602080080	69	CEF
Equipamento transposição	SMSub	0602340009	142	
Equipamento transposição	SMSub	0602340012	486	
Equipamento transposição	SMSub	0602340013	255	
Equipamento transposição	SMSub	0602340066	51	
Equipamento transposição	SMSub	0602340067	120	
Equipamento transposição	SMSub	0602340117	236	



Equipamento transposição	SMSub	0602340118	248	
Equipamento transposição	SMSub	0602920001	80	
Equipamento transposição	SMSub	0602920002	82	
Equipamento transposição	SMSub	0602920014	96	
Equipamento transposição	SMSub	0602920015	96	
Equipamento transposição	SMSub	0602920016	98	
Equipamento transposição	SMSub	0602920017	82	
Equipamento transposição	SMSub	0602920018	192	
Equipamento transposição	SMSub	1100150001	250	
Equipamento transposição	SMSub	1100150002	250	
Equipamento transposição	SMSub	1100150003	250	
Equipamento transposição	SMSub	1100150004	120	
Equipamento transposição	SMSub	1100150005	400	
Equipamento transposição	SMSub	1100150006	120	
Equipamento transposição	SMSub	1100150021	69	MSP
Equipamento transposição	SMSub	1100150022	147	
Equipamento transposição	SMSub	1100150023	87	
Equipamento transposição	SMSub	1100150024	81	
Equipamento transposição	SMSub	1100150025	84	
Equipamento transposição	SMSub	1100150033	154	
Equipamento transposição	SMSub	1100150034	63	
Equipamento transposição	SMSub	1100150039	120	
Equipamento transposição	SMSub	1100150040	120	
Equipamento transposição	SMSub	1100150045	154	
Equipamento transposição	SMSub	1100150046	71	
Equipamento transposição	SMSub	1304200003	3.947	
Provisão habitacional	SEHAB	1104810334	17.724	
Provisão habitacional	SEHAB	1290040025	1174	
Provisão habitacional	SEHAB	1290040026	808	
Provisão habitacional	SEHAB	1290040027	463	
Provisão habitacional	SEHAB	1290040028	466	
Provisão habitacional	SEHAB	1290230044	2.000	
Provisão habitacional	SEHAB	1301460003	800	
Provisão habitacional	SEHAB	1301460004	630	
Provisão habitacional	SEHAB	1301470001	750	
Provisão habitacional	SEHAB	1301470015	390	
Provisão habitacional	SEHAB	1301470016	405	
Provisão habitacional	SEHAB	1301470017	370	
Provisão habitacional	SEHAB	1301470018	350	
Provisão habitacional	SEHAB	1301550016	400	
Provisão habitacional	SEHAB	1301550017	400	
Provisão habitacional	SEHAB	1301550018	640	
Provisão habitacional	SEHAB	1301550073	2.625	



Provisão habitacional	SEHAB	1301660001	10.630	CDHU
Provisão habitacional	SEHAB	1301710002	12.328	CDHU
Provisão habitacional	SEHAB	1302000002	31.635	
Provisão habitacional	SEHAB	1302000388	330	
Provisão habitacional	SEHAB	1304210001	3.600	
Provisão habitacional	SEHAB	1304210002	3.200	
Provisão habitacional	SEHAB	0602840070	3.802	
Regularizacao/reurbanizacao assentamento precario	SEHAB	1301880001	1.000	CDHU
Regularizacao/reurbanizacao assentamento precario	SEHAB	1301880002	3.500	CDHU
Regularizacao/reurbanizacao assentamento precario	SEHAB	1301880003	5.230	CDHU
Regularizacao/reurbanizacao assentamento precario	SEHAB	1301890001	9.555	CDHU
		TOTAL	139.768	

AEL VILA SILVIA – AEL JARDIM KERALUX – SUB ERMELINO MATARAZZO – Distrito Ermelino Matarazzo

Finalidade	Secretaria	SQL	Area	Propriedade
Equipamento transposição	SMT	1113000032	0	
Equipamento transposição	SMT	1113000033	0	
Equipamento transposição	SMT	1113000049	0	
Equipamento transposição	SMT	1113000050	0	
Provisão habitacional	SEHAB	1290080006	0	
Provisão habitacional	SEHAB	1303120001	7.950	
Provisão habitacional	SEHAB	1303130024	9.740	
Provisão habitacional	SEHAB	1303140001	500	
Provisão habitacional	SEHAB	1303140006	2140	
Provisão habitacional	SEHAB	1303140007	2248	
Provisão habitacional	SEHAB	1303140023	3052	
Provisão habitacional	SEHAB	1303140024	3.000	
Provisão habitacional	SEHAB	1303270274	4.025	
Provisão habitacional	SEHAB	1303270285	1.469	
Provisão habitacional	SEHAB	1303270359	1.650	
Provisão habitacional	SEHAB	1303270360	822	
Provisão habitacional	SEHAB	1303270365	1.031	
Provisão habitacional	SEHAB	1303270367	610	
Provisão habitacional	SEHAB	1303271215	1.197	
		TOTAL	39.434	

AEL VILA SILVIA – AEL JARDIM KERALUX – SUB ERMELINO MATARAZZO – Distrito Vila Jacuí

Finalidade	Secretaria	SQL	Area	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580009	308	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580010	250	



Equipamento multifuncional	SGM	1311580011	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580012	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580013	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580015	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580017	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580018	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580019	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580042	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580044	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580045	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580048	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580049	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580098	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580099	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580100	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580101	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580102	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580103	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580104	902	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580105	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580106	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580136	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311580137	125	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590002	255	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590003	275	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590004	307	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590006	365	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590008	251	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590009	264	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590010	273	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590011	287	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590012	305	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590013	298	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590014	280	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590015	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590016	273	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590017	264	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590018	250	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590021	121	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590022	299	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590023	199	
Equipamento multifuncional	SGM	1311590024	199	
Provisão habitacional	SEHAB	1311580086	2.250	



		TOTAL	12.975	
AEL BIACICA – CÓRREGO ITAIM – SUB ITAIM PAULISTA – Distrito Jardim Helena				
Finalidade	Secretaria	SQL	Area	
Equipamento multifuncional	SGM	1330310001	133.903	GESP
Atendimento habitacional	SEHAB	1331140025	6.670	
Atendimento habitacional	SEHAB	1331190001	1.551	
Atendimento habitacional	SEHAB	1331220001	15.750	
Atendimento habitacional	SEHAB	1331280001	13.370	
Atendimento habitacional	SEHAB	1331290001	15.750	
		TOTAL	186.994	

Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

Intervenções Urbanísticas Previstas

A área de estudo do PIU Arco Leste abrangeu os distritos de Vila Maria, Tatuapé, Penha, Cangaíba, Ponte Rasa, Ermelino Matarazzo, São Miguel, Vila Jacuí, Itaim Paulista, Jardim Helena e Vila Curuçá.

A partir da elaboração dos diagnósticos socioterritorial e econômico, foram definidos quatro perímetros de projeto – Parque Novo Mundo, Entreorlas, Ermelino Matarazzo e Itaim Paulista, em conformações que excediam os limites do Arco Leste traçado no PDE, descritas e detalhadas no produto P06 – Perímetros de Intervenção.

Na etapa de Consulta Pública, foram apresentadas propostas de intervenção já em discussão no âmbito das secretarias municipais para os quatro perímetros considerados. Dessa consulta, emergiram demandas, organizadas nos eixos mobilidade, sistemas ambientais e qualificação do habitat.

No Eixo Mobilidade, as solicitações de intervenção foram traduzidas em três grupos:

- Melhoria e ampliação de pontos de transposição, abrangendo requalificação ou implantação de alças e viadutos para circulação motorizada e ativa em vias coletoras e estruturais; pontilhões para a travessia de córregos; túneis, passarelas e ciclopasseiras para travessia da ferrovia;
- Melhoria e proposição de novas conexões viárias: abertura e alargamento de vias, compreendendo a implantação de projeto urbanístico qualificado, mediante a proposição de Projeto de Lei;
- Requalificação de logradouros, abrangendo melhorias de calçadas, travessias, sinalização, iluminação e paisagismo, e a implantação de *bulevares fluviais* – concebidos como vias de circulação veicular, adaptadas à implantação em área de APP, também relacionados a intervenções do Eixo Ambiental.



No Eixo Ambiental, foram recorrentes, em todas as subprefeituras, as solicitações de requalificação de praças e áreas verdes existentes; a recuperação de córregos e a contenção de alagamentos.

No Eixo Qualificação do Habitat, as principais demandas estavam relacionadas à qualificação e à ampliação da oferta de áreas verdes propícias ao lazer; à oferta de empregos de maior remuneração na região; à ampliação da oferta de atendimento psicológico; à melhoria das condições de atendimento da rede de serviços públicos, à regularização de assentamentos e ao incremento da oferta habitacional e a melhorias na segurança urbana.

As intervenções propostas em devolutiva às demandas do Eixo Ambiental e do Eixo Qualificação do Habitat, no Projeto Urbanístico do PIU Arco Leste, estão concentradas nas Áreas de Estruturação Local traçadas a partir dos quatro perímetros de projeto preliminarmente definidos, descritas na primeira etapa do Produto P13, onde convergem situações de vulnerabilidade social e de precariedade urbanística e ambiental, selecionadas depois de conhecidas através de dados, de vistorias e das manifestações de seus moradores, no período de Consulta Pública. Alterações desses perímetros são admitidas, na oportunidade de discussão das propostas com os órgãos parceiros na elaboração do PIU Arco Leste.

24

O conjunto de intervenções visa à qualificação e à reestruturação das localidades perimetradas como AEL, e, como relatado no Produto P13, para tanto foi proposta a reserva de terrenos – públicos e privados sujeitos à desapropriação – para as finalidades de:

- Provisão habitacional;
- Regularização de assentamentos habitacionais e ocupações;
- Implantação de equipamentos públicos;
- Implantação de equipamentos de transposição da ferrovia, associados a passarelas
- Implantação de parques e de parques equipados em associação com equipamentos públicos;
- Implantação de equipamento multifuncional, voltado à capacitação profissional, ao suporte de empreendedores locais, ao letramento digital, à promoção cultural e ao convívio social.

As ações integradas de qualificação territorial estão restritas, neste momento, aos perímetros de AEL, *enquanto o Plano de Mobilidade é extensivo a toda região*, com ações concentradas em três Áreas de Integração, que, contudo, não configuram Áreas de Estruturação Local porque as ações previstas restringem-se ao Eixo Mobilidade no âmbito do PIU Arco Leste. São elas:



- i. Centro de São Miguel;
- ii. Água Vermelha; e
- iii. Nascente do Córrego Itaim.

A *priorização* de intervenções de qualificação urbana e ambiental não está definida neste trabalho, mas critérios poderão ser estabelecidos *tanto em termos da priorização da AEL quanto da priorização da modalidade da intervenção*. Nas intervenções previstas no âmbito de cada AEL, convergem as atuações de várias secretarias municipais: estruturação do atendimento habitacional, cabendo à SEHAB; provisão de equipamentos, a diversas secretarias; implantação de parques, à SVMA; de praças à Subprefeituras; o equipamento multifuncional pensado, à SMDet, à SMC e à SMADS em associação.

Importa ressaltar que a implementação das intervenções planejadas está condicionada à possibilidade de sua inclusão na programação da execução orçamentária das secretarias municipais e mesmo do município, se não para seu financiamento, ao menos para estruturação técnica das intervenções.

As intervenções de *mobilidade*, contudo, pela magnitude da área abrangida, *requerem priorização*. São o elemento estruturador do Projeto Urbanístico do PIU Arco Leste porque promovem melhoria da integração produtiva regional, têm impacto na possibilidade de ampliação da oferta de transporte coletivo, aproximam de populações da rede de serviços públicos sociais e de centralidades locais, e dão capacidade de deslocamento à população.

25

No Eixo Mobilidade, foram *priorizadas*:

- Todas as intervenções necessárias à estruturação territorial de cada AEL;
- Transposições da ferrovia destinadas à circulação peatonal;
- Transposições de córregos, para melhoria da mobilidade em escala local;
- Viadutos para transposição veicular do Rio Tietê e da ferrovia, tendo em vista, especialmente, a circulação de transporte coletivo;
- Implantação de *bulevares fluviais*, lindeiros ao Córrego Limoeiro e ao Córrego Lajeado, como alternativa ao alargamento das avenidas Mário Alves e Augusto Antunes, na Vila Jacuí, e à Estrada Dom João Neri, no Itaim Paulista – vias que são estruturadoras de centralidades locais, consolidadas, que seriam impactadas por alargamentos e desapropriações extensivas que o Plano de Mobilidade do PIU Arco Leste pretendeu evitar.

Foram classificadas como *complementares*:

- As intervenções de requalificação de logradouros que integram os perímetros de AEL entre si ou às centralidades próximas;



- Alargamentos ou abertura de vias para melhoria de conexões já existentes;
- Transposições adicionais, contíguas às transposições indicadas como prioritárias;
- Melhoramentos propostos em orlas fluviais, passíveis de serem implantados em segunda fase de uma intervenção prioritária.

Foram classificadas como intervenções *colocalizadas* aquelas que, embora ocorram em áreas contempladas pelo PIU Arco Leste e dialoguem com seus objetivos, estão sob responsabilidade de outros entes públicos ou concessionárias. É o caso das obras de requalificação das transposições da Via Dutra (BR-116), a cargo da CCR RioSP, e da ferrovia, sob gestão da CPTM. Também entram nessa categoria as intervenções vinculadas a projetos municipais em andamento, cujo financiamento não está previsto no escopo do PIU Arco Leste:

- A implantação dos melhoramentos associados aos Apoios Urbanos Norte e Sul;
- A duplicação do Viaduto Aberto Badra e o sistema de alças de acesso para conexão viaduto–Radial Leste–Av. Aricanduva, em planejamento pela CET;
- O conjunto de melhoramentos necessários à implantação do Porto Fluvial Foz do Tiquatira, implicando elevação das pistas expressas da Marginal Tietê (Av. Condessa Elisabeth de Robiano), deslocamento das pistas locais e conexões adicionais, sob coordenação da SETRAM;
- As melhorias na Rua Japichaua e no Viaduto Santos Dumont, em Vila Jacuí, em planejamento pela CET;
- Os melhoramentos propostos, no centro de São Miguel, no prolongamento da Av. Deputado Doutor José Aristodemo Pinotti para transposição da ferrovia, priorizados por esta administração.

26

Tabela 2: Intervenções por AEL, Eixo e Prioridade

AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Biacica–Córrego Itaim	R. Manuel Martins de Melo	Mobilidade	Colocalizada
Biacica–Córrego Itaim	Blv. Fluvial Córrego Itaim trecho 3	Meio ambiente	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	Blv. Fluvial de Borda Jardim Pantanal	Meio ambiente	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	Blv. Fluvial Ribeirão Itaquera trecho 1	Meio ambiente	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. dos Girassóis – R. Amazonas	Meio ambiente	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	Av. Estrela da Noite	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	Av. Oliveira Freira	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Altos do Oiti	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Ambuá	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Aramaca	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Cachoeira Mangaval	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Cordão de São Francisco	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Domingos Fernandes Nobre	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Muniz Falcão	Mobilidade	Complementar



Biacica–Córrego Itaim	R. Salsa Parrilha	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. São Gonçalo do Rio das Pedras	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Tujumirim	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Valentim Lopes – Av. Brás da Rocha Cardoso	Mobilidade	Complementar
Biacica–Córrego Itaim	R. Serra do Grão Mogol	Meio ambiente	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Av. Brás da Rocha Cardoso	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Av. Brás da Rocha Cardoso	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Av. Brás da Rocha Cardoso – R. Manuel B. dos Reis	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Av. Brás da Rocha Cardoso – R. Manuel B. dos Reis	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Av. Brás da Rocha Cardoso – R. Manuel B. dos Reis	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Av. Brás da Rocha Cardoso – Via projetada	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Blv. Fluvial Córrego Itaim trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Prolongamento da R. Erva do Sereno	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Alhandra – Av. Tarciso Mendes Lima	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Cecílio Mendes Pereira – R. Santa Inês	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Coaracy – R. Alfredo de Melo	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Coaracy – R. Confluência da Forquilha	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Cordilheira do Araripe – R. Araruta	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Erva do Sereno – R. Cordilheira do Araripe	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Itapirema	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Jeronimo Maranhão	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Manoel Barbosa dos Reis	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Manoel Barbosa dos Reis – R. Itapirema e R.	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Marfim Vegetal – R. Antônio Dias de Moura	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Serra do Grão Mogol – R. Apiu–Quiribo	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Thiago	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Tite de Lemos	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	R. Valentim Lopes – R. Agostinho Alves Marinho	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Tv Adam Dresse	Mobilidade	Prioritária
Biacica–Córrego Itaim	Tv. Adam Dresse	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Córrego Limoeiro	Av. Henrique Franco	Mobilidade	Complementar
Córrego Limoeiro	Prolongamento da R. Dr. Jorge Assunção	Mobilidade	Complementar
Córrego Limoeiro	R. Augusto Leveque	Mobilidade	Complementar
Córrego Limoeiro	R. Baobab – R. Padre Orlando Nogueira	Mobilidade	Complementar
Córrego Limoeiro	R. Dr. Jorge Assunção	Mobilidade	Complementar
Córrego Limoeiro	R. Ramos de Oliveira – Via projetada	Mobilidade	Complementar
Córrego Limoeiro	Av. Manoel dos Santos Braga	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	Av. Manoel dos Santos Braga trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	Av. Manoel dos Santos Braga trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	Blv. Fluvial Córrego Limoeiro trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	Blv. Fluvial Córrego Limoeiro trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	Blv. Fluvial Córrego Limoeiro trecho 3	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	Cerro de Mateus Simões – Simão Bueno da Silva	Mobilidade	Prioritária



Córrego Limoeiro	Prolongamento da R Cerro de Mateus Simões	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Arraial Sta. Helena – R. Manoel S. Braga	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Clarear – R. Henrique Franco	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Conceição de Itagua	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. da Tropicália	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. da Tropicália – R. Trevo de Santa Maria	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. El Rey – R. Alfredo Cunha Martins	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Flor de Inverno	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Joao Tavares	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Joao Tavares – R. Padre Clemente Segura	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Lua Cheia – R. Joaquim Ribeiro de Sousa	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Mimo de Vênus – R. da Ponte	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Olegario Maciel	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Quirino da Silva – R. Elias Bedran	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Trevo de Santa Maria	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Trevo de Santa Maria	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Triste Saudade	Mobilidade	Prioritária
Córrego Limoeiro	R. Triste Saudade – R. Joao Tavares	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Foz do Aricanduva	Duplicação Vd. Alberto Badra	Mobilidade	Colocalizada
Foz do Aricanduva	R. Uparoba – R. Guaiauna	Mobilidade	Colocalizada
Foz do Aricanduva	Blv. Fluvial Rio Aricanduva trecho 3	Meio ambiente	Complementar
Foz do Aricanduva	R. Arnaldo Cintra	Mobilidade	Complementar
Foz do Aricanduva	R. do Tatuapé	Mobilidade	Complementar
Foz do Aricanduva	Blv. Fluvial Córrego Maranhão trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Foz do Aricanduva	Blv. Fluvial Córrego Maranhão trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Foz do Aricanduva	Blv. Fluvial Rio Aricanduva trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Foz do Aricanduva	Blv. Fluvial Rio Aricanduva trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Foz do Aricanduva	R. Dr. Alvares Rubião	Mobilidade	Prioritária
Foz do Aricanduva	Vila Moreira	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Jardim Keralux	Av. Santos Dumont	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	Av. Santos Dumont	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	Prolongamento da R. Arlindo Bettio	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	Prolongamento da R. Arlindo Bettio	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	R. Arlindo Bettio – R. Cisner	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	R. Arlindo Bettio – R. Lucas Goncalves	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	R. Darci Pereira – R. Jose Luiz de Brito	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	R. Japichaua	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	R. Japichucaua – Av. Dr. Assis Ribeiro	Mobilidade	Colocalizada
Jardim Keralux	Blv. Fluvial de Borda Rio Baquirivu–Guacu Keralux	Meio ambiente	Prioritária
Jardim Keralux	Blv. Fluvial de Borda Rio Baquirivu–Guacu Keralux	Meio ambiente	Prioritária
Jardim Keralux	Av. Assis Ribeiro – R. Belisario Benitez	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	Prolongamento da R. Águia Real	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	Prolongamento da R. Águia Real	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	Prolongamento da R. Arlindo Bettio	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	Prolongamento da R. Independência	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	Prolongamento da R. Independência	Mobilidade	Prioritária



Jardim Keralux	R. Águia Real	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Bpo e Martins	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Feira de Santana	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Independência	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Paulo Fonteles	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Rev. Joao Euclides Pereira	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Rev. Joao Euclides Pereira – R. Arlindo Bettio	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Salesopolis	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Sampei Sato	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Tome Braga – Via projetada	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	R. Vale do Amanhecer	Mobilidade	Prioritária
Jardim Keralux	Viela União	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Lajeado–Dom Joao Neri	Av. Marechal Tito	Mobilidade	Colocalizada
Lajeado–Dom Joao Neri	Cordão de São Francisco – Rafael Correia da Silva	Mobilidade	Colocalizada
Lajeado–Dom Joao Neri	Estr. da Biacica – R. Pedro Rosa de Abreu	Mobilidade	Colocalizada
Lajeado–Dom Joao Neri	Estr. Pres. J. K. Oliveira – Av. Dr. J. Artur Nova	Mobilidade	Colocalizada
Lajeado–Dom Joao Neri	Pc. Maué Mirim – R. Raimundo Mendes Figueiredo	Mobilidade	Colocalizada
Lajeado–Dom Joao Neri	Prolongamento da R. Valdemar de Almeida	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	Prolongamento da R. Vitoria do Espirito Santo	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R Matias Rodrigues – R. Vitoria do Espirito Santo	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Basílio Salazar	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Candido Pereira de Castro	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Cecílio Mendes Pereira – R. Santa Inês	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Cornélio de Arzão	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. do Galpão	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. do Lago	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Emanuel Araújo	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Felipe Benicio Paes Landim	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Francisco Matoso – Av. Carlos Carneiro de Souza	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Jean Lacome – R. Lourenco Silva Paz	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Jose Augusto Lobo	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Luís Garambeu	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Mandragoras – R. Jose Augusto Lobo	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Manuel Alvares Pimentel	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Manuel Jose Vaz	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Mar de Coral	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Ocidente – R. Narcisio Locarine	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Padre Antônio F. Falcone – Estrada D. Joao Nery	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Ravena – R. Narcisio Locarine	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Ravena – R. Padre Antônio Francisco Falcone	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Santa Inês	Mobilidade	Complementar
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Vitoria do Espirito Santo – R. Calil Henah	Mobilidade	Complementar



Lajeado-Dom Joao Neri	R. Vitoria do Espirito Santo – Via projetada	Mobilidade	Complementar
Lajeado-Dom Joao Neri	Tv. Aiaca – R. Jose Soares de Macedo	Mobilidade	Complementar
Lajeado-Dom Joao Neri	Tv. Alberto Martins Torres	Mobilidade	Complementar
Lajeado-Dom Joao Neri	Tv. Bom Jesus	Mobilidade	Complementar
Lajeado-Dom Joao Neri	Tv. Claudio Sanchez Albornoz	Mobilidade	Complementar
Lajeado-Dom Joao Neri	Tv. Espirito Santo	Mobilidade	Complementar
Lajeado-Dom Joao Neri	Tv. Paraíso	Mobilidade	Complementar
Lajeado-Dom Joao Neri	Av. Jose de Moraes Cabral	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Blv. Fluvial Ribeirão Lajeado trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Blv. Fluvial Ribeirão Lajeado trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Blv. Fluvial Ribeirão Lajeado trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Blv. Fluvial Ribeirão Lajeado trecho 3	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estr. D. Joao Nery	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estr. D. Joao Nery – R. Areias	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estr. D. Joao Nery – R. Gabriel Ponce de Leão	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estr. D. Joao Nery – Via projetada	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estr. D. Joao Nery – Via projetada	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estr. do Lageado Velho – R. Goncalves Castelão	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery – Av. Barão Luís de Arariba	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery – Av. Barão Luís de Arariba	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery – Av. Barão Luís de Arariba	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery – R. Manuel Alvares Pimentel	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery – R. Manuel Barbalho de Lima	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Estrada D. Joao Nery – Ribeirão Lajeado	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Prolongamento da R. Dr. Oscar Egydio de Araújo	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Prolongamento da R. Igarapu	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Prolongamento da R. Sagrada Família	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	Prolongamento da R. Santa Rita Durão	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Antônio do Rodovalho – R. Rio Upitanga	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Beatriz Maria – R. Cabo das Tormentas	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Celso Barbosa Lina	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Domingues Vidigal	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Dr. Oscar Egydio de Araújo	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Dr. Oscar Egydio de Araújo – R. Monte Caberela	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Eng. Bardot	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Eucaliptos – R. Goncalves Castelão	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Francisco de Bra – R. Goncalves Castelão	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Francisco Gil de Araújo	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Fred Astaire – R. Manuel Barbalho de Lima	Mobilidade	Prioritária
Lajeado-Dom Joao Neri	R. Gerônimo Barbosa da Silva	Mobilidade	Prioritária



Lajeado–Dom Joao Neri	R. Guarapiranga	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Igarapu	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Ipe Roxo	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Joao Batista Malio	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Joao Batista Malio	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Lagoa Cajuba	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. M. de Lourdes N. Cecheto – R. Goncalves Castelão	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Palmeira das Bermudas – R. Aricanga	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Paraitinga – R. Iapuruçu	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Pontal do Rio Pardo	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Portal do Rio Pardo	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	R. Terra Sem Males – Tv. dá Luiza Ursula	Mobilidade	Prioritária
Lajeado–Dom Joao Neri	Via projetada	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Parque Novo Mundo	Av. do Berimbau	Meio ambiente	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Blv. Fluvial Rio Cabucu de Cima	Meio ambiente	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Alca Viaduto Curuca Nilton Coelho	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Av. Ernesto Augusto Lopes – R. Sd. Francisco Tambori	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	EMEF Cel. Ary Gomes – R. Jacirendi	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Prolongamento da Av. do Berimbau	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Prolongamento da R. Paraná	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Prolongamento da R. Tuiuti	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Abel Marciano de Oliveira	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Cb. Joao Fagundes Machado – R. Amadeu Poli	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. das Gueixas – Av. Berimbau	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Gen. Joao Carlos Lobo Botelho	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Lidice – R. da Bicicleta	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Mario Haberfeld – R. Sd. Hamilton Silva Costa	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Nilton Coelho – Av. Berimbau	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Nilton Coelho Andrade – Sd. Benedito Patrício	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Nilton Coelho de Andrade	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Paraná – Via projetada	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Prof. Maria Jose Barone Fernandes – R. Apinaco	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Sgt. Fabio Pavani – R. Sarg. Assad Feres	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Tuiuti	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Vd. Curuca Nilton Coelho	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	Via projetada – Al. 2 Sarg Ananias H. de Oliveira	Mobilidade	Colocalizada
Parque Novo Mundo	R. Giuseppe Marino	Mobilidade	Complementar
Parque Novo Mundo	R. Sd. Antônio Aparecido	Mobilidade	Complementar
Parque Novo Mundo	R. Sd. Cristóvão Moraes Garcia	Mobilidade	Complementar
Parque Novo Mundo	Prolongamento da R. Pallet – Via projetada	Meio ambiente	Prioritária
Parque Novo Mundo	Av. Educador Paulo Freire – R Sd. Cristóvão Moraes	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	Estr. de Santana	Mobilidade	Prioritária



Parque Novo Mundo	Gen. Milton T. de Souza – Sd. Clovis R. da Silva	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	Prolongamento da R. Pallet	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	Prolongamento da R. Pariconha	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	Prolongamento da R. Salvador Rodrigues Prado	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. da Baracela	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. da Baracela	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. Lidice – Av. Condessa Elizabeth de Robiano	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. Lidice – R. São Felipe	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. Pariconha	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. Salvador Rodrigues Prado	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. Sgt. Rodoval Cabral Trindade	Mobilidade	Prioritária
Parque Novo Mundo	R. Srg. Rodoval C. Trindade – R. Pedro T. Pires	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
São Francisco–Piratinga	Av. Guarulhos – Av. Gabriela Mistral	Mobilidade	Colocalizada
São Francisco–Piratinga	R. Ilha de Tupinambaranas – R. Bartolomeu Quadros	Mobilidade	Colocalizada
São Francisco–Piratinga	R. Jacira Artacho	Mobilidade	Colocalizada
São Francisco–Piratinga	R. Porto Artaza	Mobilidade	Colocalizada
São Francisco–Piratinga	R. Quatiara	Mobilidade	Colocalizada
São Francisco–Piratinga	R. Quatiara – R. Dr. Salomão Vasconcelos	Mobilidade	Colocalizada
São Francisco–Piratinga	R. Adelina Linhares	Mobilidade	Complementar
São Francisco–Piratinga	R. Entre-rios	Mobilidade	Complementar
São Francisco–Piratinga	R. Juriti–Piranga	Mobilidade	Complementar
São Francisco–Piratinga	R. Olga Artacho – R. Guira–Acangatará	Mobilidade	Complementar
São Francisco–Piratinga	Av. Gabriela Mistral trecho 2	Mobilidade	Prioritária
São Francisco–Piratinga	Av. Geraldo Guedes de Souza – R. Adelina Linhares	Mobilidade	Prioritária
São Francisco–Piratinga	Prolongamento da R. Quetele	Mobilidade	Prioritária
São Francisco–Piratinga	Prolongamento da Vela Tres	Mobilidade	Prioritária
São Francisco–Piratinga	R. Adelina Linhares	Mobilidade	Prioritária
São Francisco–Piratinga	R. Adelina Linhares – R. Barra do Rio Doce	Mobilidade	Prioritária
São Francisco–Piratinga	R. Adelina Linhares – Tv. Geraldo Guedes de Souza	Mobilidade	Prioritária



São Francisco– Piratinga	R. Barra do Rio Doce	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Cubiara – R. Porto da Gloria	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Ilha de Tupinambaranas – R. Parianas	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Jurema – R. Abaitara	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Olga Artacho – R. Guatucupajuba	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Petimbuaba	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Petimbuaba	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Quetele – Tv. Reginaldo Luiz da Silva	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	R. Rinaldo Carlos Raphael Angelicola	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Tv. Antônio Ruiz Martins	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Tv. Antônio Ruiz Martins – R. Adelina Linhares	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Tv. Antônio Ruiz Martins – R. Benjamin da Silva	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Tv. Antônio Ruiz Martins – R. Benjamin da Silva	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Tv. Antônio Ruiz Martins – Via projetada	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Tv. Geraldo Guedes de Souza	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Tv. Reginaldo Luiz da Silva – Tv. Geraldo Guedes	Mobilidade	Prioritária
São Francisco– Piratinga	Via projetada – R. Juraci Artacho	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Tijuco Preto	Av. Diogo da Costa Tavares – R. Joao Carlos Amat	Mobilidade	Colocalizada
Tijuco Preto	R. Manuel Duarte Ferro	Mobilidade	Colocalizada
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 6	Meio ambiente	Complementar
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Três Pontes	Meio ambiente	Complementar
Tijuco Preto	Av. Diogo da Costa Tavares	Mobilidade	Complementar
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 2	Mobilidade	Complementar
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 3	Mobilidade	Complementar
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 3	Mobilidade	Complementar
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 5	Mobilidade	Complementar
Tijuco Preto	Corr. Tijuco Preto – R. Carmine Moretti	Mobilidade	Complementar
Tijuco Preto	R. Renata Agondi – R. Jason Xavier de Barros	Mobilidade	Complementar
Tijuco Preto	R. Freguesia das Vargues	Meio ambiente	Prioritária
Tijuco Preto	Av. Cor. Tijuco Preto – R. Jason Xavier de Barros	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	Av. Diogo da Costa Tavares	Mobilidade	Prioritária



Tijuco Preto	Av. Marechal Tito	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	Blv. Fluvial Córrego Tijuco Preto trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	R. Domingos Fernandes Nobre	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	R. Fonte Boa – R. Manajos	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	R. Freguesia das Vargues – R. Cochonilha	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	R. Geraldo Machado – R. Miguel de Quadros Marinho	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	R. Luis Botelho Mourão – R. Manajos	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	R. Maduel Duarte Ferro – R. Pe. Frederico Olmeda	Mobilidade	Prioritária
Tijuco Preto	Via projetada – R. Domingos Fernandes Nobre	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Tiquatira–Jardim Jau	Av. Elizabeth de Robiano – Via projetada	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Av. Gabriela Mistral – Via projetada	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Clube Esportivo da Penha	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	H. Casela/N. Basile – Henrique de S. Queiros	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Marginal Tiete	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Marginal Tietê – Via projetada	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Pq. Tiquatira	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Prolongamento da R. Kampala	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Prolongamento da R. Natal Basile	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	R. do Túnel	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	R. Do Túnel	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	R. Kampala	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	R. Kampala – R. Natal Basile	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	R. Moises – R. Joao de Luca	Mobilidade	Colocalizada
Tiquatira–Jardim Jau	Av. Gabriela Mistral trecho 1	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	Prolongamento da R. Carlos Lamas	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	Prolongamento da R. Piruni	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	Prolongamento da Tv. David Eule	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Bernardino Vergueiro	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Carlos Lamas	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Dona Corina	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Dr. Manuel Eduardo Vergueiro	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Dr. Manuel Eduardo Vergueiro – R. Dona Corina	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Olivio Guelfi	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Olivio Guelfi – Av. Gov. Carvalho Pinto	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Paratiji	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Prof. Antônio Peixoto	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Sem Denominação	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Sem Denominação	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	R. Tania Maria	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	Tv. David Eule	Mobilidade	Prioritária
Tiquatira–Jardim Jau	Tv.Joao Miramar– R. Tais Maria	Mobilidade	Prioritária
AEL	Intervenção	Eixo	Prioridade
Vila Silvia	Av. Dr. Assis Ribeiro	Mobilidade	Prioritária



Vila Silvia	Av. O.E. de Souza Aranha – Av. Dr. Assis Ribeiro	Mobilidade	Prioritária
Vila Silvia	R. Lauro de Freitas – R. Carlos Barbosa	Mobilidade	Prioritária
Vila Silvia	R. Munhoz de Melo – R. Olho D'água do Borges	Mobilidade	Prioritária
Vila Silvia	R. Olho D'água do Borges – Av. O.E. de Souza Aranha	Mobilidade	Prioritária

Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

Tabela 3: Intervenções por Área Integradora, Eixo e Prioridade

Local	Intervenção	Eixo	Prioridade
Nascente Córrego Itaim	Blv. Fluvial Córrego Itaim trecho 2	Mobilidade	Prioritária
Nascente Córrego Itaim	Blv. Fluvial Córrego Itaim trecho 3 – R. Inês Sabino	Mobilidade	Prioritária
Nascente Córrego Itaim	Blv. Fluvial Córrego Itaim trecho 3 – R. Nordestinos	Mobilidade	Prioritária
Nascente Córrego Itaim	R. Cristóvão Benitez – R. Mario Sammarco	Mobilidade	Prioritária
Nascente Córrego Itaim	R. Ines Sabino	Mobilidade	Prioritária
Nascente Córrego Itaim	R. Manuel Rodrigues Santiago	Mobilidade	Prioritária
Nascente Córrego Itaim	R. Sebastiao Lopes Grandio	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	Blv. Fluvial Ribeirão Água Vermelha trecho 2	Meio ambiente	Colocalizada
Água Vermelha	Est. CPTM Jd. Helena	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	R. Arvore do Viajante	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	R. Capachos – R. Guajiru	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	Blv. Fluvial Ribeirão Água Vermelha trecho 1	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	R. Mata Atlântica	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	Prolongamento da Av. Estrela da Noite	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Grapira – R. do Pombo Correio	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Jose Cesarini – Av. Ipe Roxo	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Jose Cesarini – Av. Ipe Roxo	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Vitorio Capelaro	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Vitorio Capelaro – R. Morro da Babilônia	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	Blv. Fluvial Ribeirão Água Vermelha trecho 2	Meio ambiente	Colocalizada
Água Vermelha	Est. CPTM Jd. Helena	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	R. Arvore do Viajante	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	R. Capachos – R. Guajiru	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	Blv. Fluvial Ribeirão Água Vermelha trecho 1	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	R. Mata Atlântica	Mobilidade	Colocalizada
Água Vermelha	Prolongamento da Av. Estrela da Noite	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Grapira – R. do Pombo Correio	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Jose Cesarini – Av. Ipe Roxo	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Jose Cesarini – Av. Ipe Roxo	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Vitorio Capelaro	Mobilidade	Prioritária
Água Vermelha	R. Vitorio Capelaro – R. Morro da Babilônia	Mobilidade	Prioritária
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Av. Dr. Jose Artur Nova	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Av. Dr. Jose Artur Nova	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Av. Dr. Jose Artur Nova – Blv. Fluvial Rib. Itaquera	Mobilidade	Colocalizada



São Miguel– Aristodemo Pinotti	Av. Dr. Jose Artur Nova – R. Arlindo Colaco	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Av. Marechal Tito	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Av. São Miguel	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Blv. Fluvial Ribeirão Itaquera	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Eulalia Florisbela de Oliveira – Antônia Viana	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Prolongamento Av. Dr. Jose Arthur Nova	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Prolongamento da R. Jacinto Jose Fagundes	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Prolongamento da R. Leon Denis	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Prolongamento da R. Muniz Falcão	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Prolongamento da R. Rafael Zimbardi	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Abaitinga	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Abatinga – R. Antonio Cortesi	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Angelina Lapena Parente	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Dario Ferreira Martins – R. Antonio Cortesi	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Dr. Pedro Mikail – R. Júlio Cerqueira Cesar	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Eng. Jose Cruz de Oliveira – R. Angelina Lapena	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Eng. Jose Cruz de Oliveira – R. Rafael Zimbardi	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Esteban Murillo – R. Pilade Pistelli	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Eulalia Felisbela de Oliveira – R. Antonio Vian	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Inhabata – Terminal São Miguel	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Joao Jose Rodrigues	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Jose Leal Fontoura	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Luís Picolo – Prolongamento da R. Leon Denis	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Luís Picolo – R. Ten. Luís Fernando Lobo	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Maria Francisca de Jesus – R. Muniz Falcão	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Papiro do Egito	Mobilidade	Colocalizada



São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Papiro do Egito – R. Eng. Jose Cruz de Oliveira	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Papiro do Egito – R. Eng. Jose Cruz de Oliveira	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Pedroso da Silva	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Pedroso da Silva	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Pedroso da Silva	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Pedroso da Silva – Blv. Fluvial Ribeirão Itaquera	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – Av. Dr. Jose Artur Nova	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – R. Angelina Lapena Parente	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – R. Faustino Santana	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – R. Joao Jose Rodrigues	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – R. Paula de Lima	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Santa Maura	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Santa Rosa de Lima	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Blv. Fluvial de Borda Jardim Apena	Meio ambiente	Complementar
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – R. Faustino Santana	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – R. Joao Jose Rodrigues	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Rafael Zimbardi – R. Paula de Lima	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Santa Maura	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	R. Santa Rosa de Lima	Mobilidade	Colocalizada
São Miguel– Aristodemo Pinotti	Blv. Fluvial de Borda Jardim Lapenna	Meio ambiente	Complementar
União de Vila Nova	R. Oito – R. Valter R. Sampaio	Mobilidade	Prioritária
União de Vila Nova	R. Papiro do Egito – R. Urutu	Mobilidade	Colocalizada
União de Vila Nova	R. Um – R. Obrages	Mobilidade	Colocalizada
União de Vila Nova	R. Um – R. Ventura Branco	Mobilidade	Colocalizada
União de Vila Nova	R. Cinco – R. Grazielle Baldak Gomes	Mobilidade	Prioritária
União de Vila Nova	R. Papiro do Egito – R. Serra do Itaqueri	Mobilidade	Prioritária

Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

Nota: Plano de Melhoramentos Viários consolidado disponível no SEI nº. 7810.2024/0000852-3.



Estimativa de Custo das Intervenções

A estimativa de custos das intervenções previstas foi realizada com base no método das ferramentas urbanísticas – unidades técnicas e operacionais que associam um custo padrão à medida típica de cada tipo de obra (por exemplo, valor por metro quadrado de área verde implantada). Cada ferramenta representa um modelo de intervenção no espaço urbano e foi construída a partir de uma modelagem multidisciplinar, com apoio técnico de arquitetura, urbanismo, geografia e engenharia.

Os parâmetros adotados seguem as Tabelas de Custos da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB), atualizadas em julho de 2024. Não foram incluídos os valores referentes a Benefícios e Despesas Indiretas (BDI), elaboração de projetos específicos, desapropriações e aquisições de imóveis. Para as intervenções lineares, como vias e bulevares, as estimativas consideraram extensão (com auxílio do QGIS) e seção de projeto, com aplicação de fatores de ajuste quando necessário, a fim de evitar superestimativas.

Tabela 4: Síntese do Programa de Intervenções das AELs

AEL	Prioridade	Custo total (R\$)	Custo global (R\$)
Água Vermelha	Colocalizada	140.997.704,90	235.504.420,97
	Prioritaria	94.506.716,07	
Biacica-Corrego Itaim	Colocalizada	1.505.826,00	1.212.319.955,03
	Complementar	287.467.117,60	
	Prioritaria	923.347.011,43	
Corrego Limoeiro	Complementar	63.948.751,89	980.301.100,26
	Prioritaria	12.050.951,45	
	Prioritaria	904.301.396,93	
Foz do Aricanduva	Colocalizada	2.597.594.924,60	2.838.709.835,25
	Complementar	33.496.192,96	
	Prioritaria	207.618.717,68	
Jardim Keralux	Colocalizada	153.849.670,08	795.033.957,79
	Prioritaria	641.184.287,71	
Lajeado-Dom Joao Neri	Colocalizada	48.606.563,57	2.268.342.371,80
	Complementar	719.137.530,62	
	Prioritaria	1.500.598.277,61	
Nascente Corrego Itaim	Prioritaria	294.706.498,98	294.706.498,98
Parque Novo Mundo	Colocalizada	401.269.314,48	963.244.348,61
	Complementar	30.084.656,06	
	Prioritaria	531.890.378,07	
Sao Francisco-Piratininga	Colocalizada	362.089.721,56	616.317.034,11
	Complementar	85.434.350,64	
	Prioritaria	168.792.961,91	
Sao Miguel-Aristodemo Pinotti	Colocalizada	2.274.113.185,19	2.289.528.631,34
	Complementar	15.415.446,15	
Tijuco Preto	Colocalizada	4.813.774,00	1.200.040.473,70
	Complementar	369.001.226,82	
	Prioritaria	826.225.472,88	
Tiquatira-Jardim Jau	Colocalizada	626.419.730,84	684.047.837,38
	Prioritaria	57.628.106,54	
Uniao de Vila Nova	Colocalizada	31.572.100,00	77.817.089,57
	Prioritaria	46.244.989,57	
Vila Silvia	Prioritaria	38.514.097,25	38.514.097,25

Notas

Data base: julho de 2024. Custos referem-se APENAS à execução, NÃO estão incluídos:

- Benefícios e Despesas Indiretas – BDI;
- Projeto (10% do custo de execução quando remunerado pelo FUNDURB);
- Valor da terra, que incide sobre desapropriações, aquisição de terrenos etc.

Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

Ganham destaque, nesse conjunto, as intervenções enquadradas como obras de grande vulto, conforme definido pela Lei nº 14.133/2021, por ultrapassarem os limites de valor estabelecidos para contratações públicas de grande porte. Esse enquadramento exige a adoção de etapas formais adicionais – como planejamento detalhado, matriz de risco, estudos de viabilidade e elaboração prévia de projeto completo – o que impacta diretamente os prazos e a estratégia de implementação do PIU Arco Leste. São intervenções que, por sua



escala e complexidade, demandam maior articulação intersetorial, capacidade técnica das equipes executoras e previsibilidade orçamentária por parte do Município.

Como referência, este capítulo apresenta as tabelas síntese e a relação das intervenções de grande vulto, de forma a oferecer uma ordem de grandeza do investimento necessário. O detalhamento completo das estimativas constará nos anexos deste relatório.

Tabela 5: Programa de Intervenções – Obras de Grande Vulto

Nome	Ferramenta	Código	Custo tot. (R\$)	Prioridade	AEL
Marginal Tiete	Ponte nova	MOB.pon.166	398.765.536,00	Colocalizada	Tiquatira-Jardim Jau
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 3	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.033	207.169.200,00	Complementar	Tijuco Preto
Via projetada - R. Domingos Fernandes Nobre	Ponte nova	MOB.pon.172	519.538.240,00	Prioritaria	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Ribeirao Itaquera	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.012	213.217.920,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi - R. Faustino Santana	Ponte nova	MOB.pon.168	246.418.848,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Dr. Jose Artur Nova - Blv. Fluvial Rib. Itaquera	Ponte nova	MOB.pon.169	264.059.224,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Pedroso da Silva - Blv. Fluvial Ribeirao Itaquera	Ponte nova	MOB.pon.170	781.803.152,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Jacira Artacho	Passagem subterranea a requalificar	MOB.psr.180	208.529.062,50	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
R. Lidice - R. Sao Felipe	Ponte nova	MOB.pon.165	373.615.632,00	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Blv. Fluvial Ribeirao Lajeado trecho 1	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.014	271.933.200,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estrada D. Joao Nery	Alargamento de via pista dupla	MOB.avd.138	349.817.834,96	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Rev. Joao Euclides Pereira - R. Arlindo Bettio	Ponte nova	MOB.pon.167	304.405.400,00	Prioritaria	Jardim Keralux
Duplicacao Vd. Alberto Badra	Ponte a duplicar	MOB.pod.162	607.263.852,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Ingresso Alberto Badra	Ponte nova	MOB.pon.173	269.619.376,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Marginal - Aricanduva	Ponte nova	MOB.pon.174	386.877.296,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Aricanduva - Marginal	Ponte nova	MOB.pon.175	537.547.816,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Alberto Badra - Bairro	Ponte nova	MOB.pon.176	381.678.960,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Alberto Badra - Centro	Ponte nova	MOB.pon.177	403.262.392,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Blv. Fluvial Corrego Limoeiro trecho 1	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.008	206.655.696,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Blv. Fluvial Corrego Limoeiro trecho 2	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.009	264.571.632,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Manoel Barbosa dos Reis - R. Itapirema e R.	Ponte nova	MOB.pon.171	464.254.232,00	Prioritaria	Biacica-Corrego Itaim

Notas

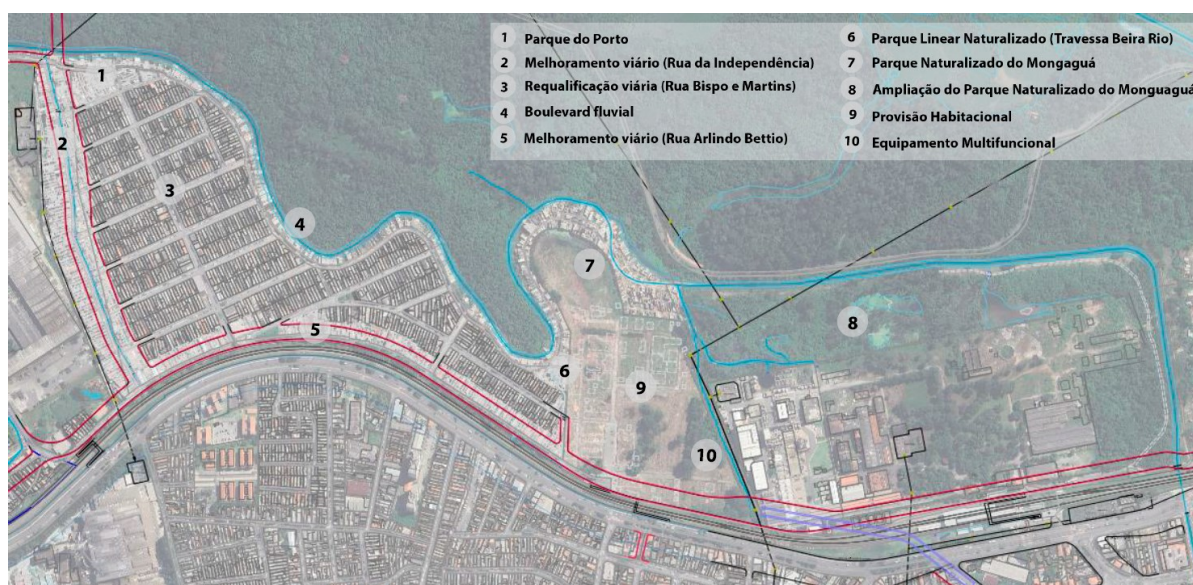
Data base: julho de 2024. Custos referem-se APENAS à execução, NÃO estão incluídos:
– Benefícios e Despesas Indiretas – BDI;
– Projeto (10% do custo de execução quando remunerado pelo FUNDURB);
– Valor da terra, que incide sobre desapropriações, aquisição de terrenos etc.

Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

AEL Jardim Keralux – Modelo Piloto de Intervenção Territorial

A AEL Jardim Keralux está localizada em uma área de extrema vulnerabilidade ambiental e social na Zona Leste de São Paulo, vizinha ao campus da USP-Leste e à siderúrgica ArcelorMittal, margeada por um braço meândrico do Rio Tietê. O território é constituído exclusivamente por favelas – entre elas Vila Guaraciaba, Keralux, Jardim Vila Cisner 2 e as Glebas 1 a 5 do Jardim Keralux – somando aproximadamente 2.200 domicílios em situação de confinamento físico e precariedade urbanística.

Figura 8: AEL Jardim Keralux | Diretrizes Sobre Foto Aérea



Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

Essa AEL foi escolhida como modelo piloto para teste e validação de um formato integrado de intervenção urbana, articulando habitação, mobilidade, infraestrutura verde e equipamentos sociais. A proposta busca operar como laboratório de políticas urbanas combinadas, com o objetivo de orientar decisões sobre a priorização temática ou territorial nas demais AELs do PIU Arco Leste.

O perímetro da AEL abrange as margens do trecho do Rio Tietê que contorna o Jardim Keralux, incluindo as ocupações irregulares nas várzeas e suas conexões com o sistema viário urbano e a Linha 12-Safira da CPTM. As intervenções propostas se organizam em quatro eixos principais:

Figura 9: AEL Jardim Keraloux | Proposta Projetual



Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

42

Na AEL Jardim Keraloux, estão previstas 870 unidades habitacionais a serem relocadas. O conjunto de leitos viários novos, considerando tanto o Boulevard Fluvial quanto as vias para provisão habitacional, soma aproximadamente 2.753 metros lineares, o que garante novos acessos e estruturação do território. As obras de melhoramento viário já aprovadas abrangem cerca de 3.843 metros lineares, incluindo calçadas, leitos viários e ciclovias nas ruas Arlindo Bettio e da Independência. Já as reformas de viário existente, previstas para a Rua Bispo e Martins, totalizam 1.210 metros lineares, além da implantação de 10 vagas de estacionamento em piso drenante.

i. Reestruturação Habitacional e Reassentamento Digno

- Reurbanização parcial das ocupações existentes e reassentamento em novas unidades habitacionais para famílias em áreas de risco ou APPs.
- Provisão habitacional integrada a parques urbanos e ao viário local.

ii. Infraestrutura Verde e Resiliência Climática

- Implantação de parque linear e boulevard fluvial com base em soluções naturalizadas, como jardins de chuva, ampliação das áreas permeáveis e recuperação da mata ciliar.
- Estratégias inspiradas em experiências como o Cantinho do Céu (SP) e Yanweizhou Park (China).



iii. **Conectividade e Mobilidade Sustentável**

- Melhorias viárias conectando o bairro à Rodovia Ayrton Senna, à CPTM e ao futuro Porto Fluvial Urbano USP-Leste/Jardim Keralux.
- Calçadas ampliadas e arborizadas, integração com modais não motorizados e previsão de conexão vertical em pontos críticos.

iv. **Equipamentos Públicos Multifuncionais**

- Previsão de um OASES (Centro Integrado de Serviços à População), combinando cultura, qualificação profissional, empreendedorismo e suporte social.
- Implantação de centro esportivo e áreas de lazer nas bordas requalificadas do rio.

Ainda que cada AEL careça de aprofundamento técnico para estimativa de custo precisa, a formatação da proposta piloto no Jardim Keralux permitiu materializar as demandas e testar a interface entre as diferentes secretarias envolvidas. Essa experiência revelou as necessidades operacionais e institucionais para garantir a coesão da implementação, bem como os limites do arranjo atual de financiamento e gestão intersetorial.

43

O conjunto de intervenções, pela sua abrangência e complexidade, tende a configurar obra de grande vulto, nos termos da Lei n.º 14.133/2021. A materialização da proposta no território serviu, assim, como exercício prático para mapear os entraves regulatórios, logísticos e orçamentários de uma implantação efetiva.

O detalhamento técnico de cada AEL é não apenas necessário do ponto de vista projetual e operacional, mas sobretudo para compatibilizar o planejamento territorial com o planejamento orçamentário municipal. A experiência no Jardim Keralux permite avaliar com mais precisão os limites e potencialidades de duas estratégias distintas: (i) a priorização concentrada de uma AEL, com aplicação integrada de recursos em um único território; ou (ii) a priorização temática transversal, com ações específicas – como provisão habitacional, requalificação viária ou implantação de equipamentos – sendo distribuídas entre várias AELs em paralelo.

Essa decisão estratégica deverá considerar a capacidade institucional de articulação intersecretarial, a disponibilidade orçamentária por tipo de intervenção e as possibilidades de captação externa de recursos, além dos ganhos sociais e urbanísticos esperados em cada cenário.



2. Estruturação das Áreas de Intervenção: Fundamentos Urbanísticos e Instrumentos Legais

A configuração das Áreas de Estruturação Local (AELs) no PIU Arco Leste busca consolidar um instrumento urbanístico, jurídico e econômico capaz de articular políticas setoriais – como habitação, saneamento e mobilidade – em territórios marcados por vulnerabilidade social e ambiental. Visa também estruturar mecanismos de financiamento adequados a uma região que, por sua baixa valorização imobiliária, não gera recursos suficientes para autofinanciar sua transformação. Este capítulo trata da evolução do conceito de AEL no contexto do PIU, da definição dos perímetros, das estimativas preliminares de custo e da possível articulação com outros instrumentos urbanísticos complementares.

A delimitação dos perímetros de intervenção teve como ponto de partida o Produto P06 – Perímetros de Intervenção, que indicou áreas prioritárias em consonância com as diretrizes de reorganização urbana do Plano Diretor Estratégico (PDE), ajustadas às especificidades territoriais da Zona Leste, com ênfase na vulnerabilidade socioambiental. Nesse estudo inicial, optou-se por distinguir Áreas de Transformação e Áreas de Qualificação: as primeiras concentram trechos que demandam reestruturação urbana intensiva – como redução da precariedade habitacional, ampliação da infraestrutura básica e consolidação de centralidades, enquanto as segundas referem-se a regiões relativamente consolidadas, que requerem melhorias pontuais, especialmente voltadas à diversificação econômica.

A identificação das Áreas de Transformação baseou-se, sobretudo, no Diagnóstico Socioterritorial (P01), que evidenciou elevada incidência de moradias irregulares, limitações na infraestrutura urbana e carência de equipamentos públicos em diferentes trechos da Zona Leste. Nesses locais, os investimentos em habitação de interesse social, saneamento e mobilidade são cruciais para a superação de ciclos de vulnerabilidade. Por sua vez, a delimitação das Áreas de Qualificação fundamentou-se em dados do Diagnóstico Econômico (P02), que revelaram a concentração de atividades comerciais e de serviços em determinados eixos, em contraste com zonas densamente povoadas e com baixa oferta de empregos formais. Nesses casos, a estratégia de qualificação pauta-se na implantação de equipamentos públicos, na formalização de atividades econômicas e na articulação com vias estruturantes, com vistas a fortalecer centralidades já existentes.

Essa distinção territorial também orienta a estratégia de financiamento proposta no PIU Arco Leste. As Áreas de Transformação demandam maior volume de recursos, voltados à infraestrutura social, saneamento e habitação; enquanto as Áreas de Qualificação requerem ações pontuais voltadas à dinamização econômica e à qualificação do espaço urbano. O detalhamento dos contornos territoriais foi aprimorado nos Produtos P12 e P15 – Estratégias de Financiamento, resultando na definição das AELs como instrumento



operacional para viabilizar as diretrizes do PDE e estruturar a execução financeira das intervenções previstas.

A adoção das AELs viabiliza a priorização dos investimentos conforme o grau de vulnerabilidade e o potencial de desenvolvimento de cada território. A consolidação desses perímetros permite o escalonamento de recursos, o planejamento das ações e o desenho de arranjos institucionais adequados à sua implementação, conforme será examinado nas próximas seções deste relatório.

Justificativa Urbanística das Áreas de Estruturação Local (AELs)

Área de Estruturação Local é um dos Instrumentos de Ordenamento e Reestruturação Urbana previstos no PDE¹, implantado por meio de Planos de Intervenção Urbana – PIU, direcionado à promoção de desenvolvimento urbano em áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental, mediante integração de políticas públicas setoriais, associadas à Rede de Estruturação da Transformação Urbana – que abrange a Rede Estrutural de Transporte Coletivo, a Rede de Estruturação Local e a Rede Hídrica Ambiental.

Os objetivos de desenvolvimento urbano local, a serem alcançados por meio da AEL abrangem, em resumo:

- Qualificação integrada, compreendendo reestruturação fundiária, ampliação da oferta de infraestrutura e equipamentos;
- Qualificação do atendimento habitacional de interesse social, nas modalidades de atuação em assentamentos precários e áreas de risco;
- Integração ao sistema de transporte coletivo e melhoria da conectividade ativa e motorizada;
- Fortalecimento das centralidades, abrangendo articulação de polos locais de atividade com estruturas de mobilidade, áreas habitacionais, áreas verdes, equipamentos públicos.

No Arco Leste, os índices de vulnerabilidade social se agudizam nas localidades mais distantes do centro, mas situações de precariedade urbana estão representadas em todos os distritos do perímetro de estudo inicial – Vila Maria, Tatuapé, Penha Cangaíba, Ponte Rasa, Ermelino Matarazzo, São Miguel, Vila Jacuí, Itaim Paulista, Jardim Helena e Vila Curuçá. A associação da vulnerabilidade social à precariedade ambiental se intensifica nas concentrações habitacionais consolidadas em orlas fluviais dos inúmeros córregos que irrigam a região, assim como na extensa faixa habitada, confinada entre a ferrovia e o Rio Tietê.



Essa condição já recomendaria a proposição de intervenções integradas, sob a égide da AEL, segundo os eixos de ação em que se traduz a Rede de Estruturação da Transformação Urbana: ambiental, mobilidade e qualificação do habitat. Contudo, a avaliação da efetividade dos instrumentos de base solo – outorga onerosa do direito de construir, imposto territorial urbano, por exemplo – é sempre determinante para a definição do instrumento urbanístico adequado à implantação do PIU, considerando que a Operação Urbana Consorciada e a Área de Intervenção Urbana estão baseadas na possibilidade de financiamento de seus programas de intervenção com recursos oriundos do incremento da atividade imobiliária no próprio território de sua aplicação.

O levantamento da produção imobiliária voltada para o mercado, na etapa de diagnóstico, apontou um cenário de baixa expectativa de captura de outorga no PIU Arco Leste, considerados o padrão do produto imobiliário ofertado, o padrão de urbanização dos distritos a Leste da Penha e a regulação urbanística incidente na região.

Para incentivo da produção imobiliária, o PDE estabeleceu para o Arco Leste e o Arco Jacu-Pêssego a gratuidade da outorga de potencial construtivo para empreendimentos não residenciais e o desconto de 70% na outorga destinada a empreendimentos residenciais. Com o mesmo objetivo, a LPUOS, Lei n. 16.402/2016, não condicionou a liberação do coeficiente de aproveitamento dos terrenos máximo (CA=4) nas Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana, traçadas nas áreas de influência das Linhas 12 Safira e 13 Jade da CPTM, à aprovação de lei específica, exigência que vigora para outros subsetores do Setor Orla Ferroviária e fluvial da MEM – Arcos Tamanduateí, Tietê, Jurubatuba e Pinheiros. Tão pouco subordinou, à exigência de regulação específica, as ZEUP determinadas pelas novas estações do prolongamento da Linha 2 Verde do metrô, em itinerário que atravessa os distritos de Água Rasa, Vila Formosa, Carrão, Vila Matilde e Penha, onde o coeficiente de aproveitamento máximo 4 passou a vigorar após a edição do Decreto n. 61.403, de 1º de junho de 2022, nos termos previstos no artigo 83 do PDE.

46

A efetividade da normativa de incentivo financeiro à produção imobiliária no Arco Leste, baseada na desoneração da outorga onerosa estabelecida pelo PDE e confirmada na LPUOS, dependeria – segundo estudos econômicos elaborados para a Zona Leste, na oportunidade de revisão da então vigente Operação Urbana Rio Verde-Jacu – da qualificação do padrão urbanístico local, de medidas de redução da vulnerabilidade social e da recuperação dos sistemas ambientais, objetivos que nortearam a elaboração do PIU Arco Leste. Em síntese, o extenso programa de intervenções necessário não contará com recursos localmente gerados de outorga onerosa e de IPTU.

A impossibilidade de *autofinanciamento* do território do PIU Arco Leste promove, num certo sentido, a dissociação dos caminhos de elaboração do Projeto Urbanístico – já trilhados e



conhecidos – e de estruturação da viabilidade de sua implantação, não prevista nas disposições trazidas no artigo 149 do PDE. A hipótese de implantação do PIU Arco Leste por meio de Áreas de Estruturação Local impôs a concepção de alternativas de financiamento do Programa de Intervenções. Com essa inovação, o PIU Arco Leste revigora um instrumento previsto em 2014, para aplicação em contextos de precariedade urbana, e até então não experimentado no município.

Portanto, a adoção das AELs no PIU Arco Leste abre novas frentes de arranjos institucionais, pois legitima a busca de recursos multilaterais, convênios, fundos setoriais e dotações orçamentárias municipais. A pouca atratividade imobiliária da Zona Leste justifica o afastamento de instrumentos autossustentados e impõe a adoção de mecanismos complementares, objeto dos próximos capítulos, que tratarão dos modelos de Financiamento e Governança.

A Instituição Legal das Áreas de Estruturação Local (AELs)

A implementação das Áreas de Estruturação Local (AELs), no âmbito do Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste, exige sua instituição formal pelo Poder Executivo, por meio de ato normativo que, enquanto expressão do poder regulamentar, explicita os comandos legais a serem observados tanto pela administração quanto pelos administrados. Esse ato deve delimitar com precisão os respectivos perímetros, estabelecer objetivos estratégicos e definir as instâncias responsáveis por sua gestão territorial.

47

Nos termos do artigo 150 da Lei nº 16.050/2014 (Plano Diretor Estratégico – PDE), a delimitação das AELs será realizada por meio da elaboração de PIUs. Complementarmente, o Decreto nº 56.901/2016, em seu artigo 5º, §1º, inciso II, alínea “a”, dispõe que a forma final do PIU poderá ensejar a edição de projeto de lei ou decreto, conferindo respaldo normativo específico à institucionalização e operacionalização das AELs:

Art. 5º A forma final do PIU será encaminhada por SP–Urbanismo à SMDU para, estando presentes os elementos necessários, sua disponibilização para consulta pública pelo período mínimo de 20 (vinte) dias, de acordo com o disposto na Lei nº 16.050, de 2014.

§ 1º Finda a consulta pública, SMDU adotará as seguintes medidas:

I – elaboração e divulgação de relatório com as contribuições recebidas e as razões para sua incorporação ou não ao texto;

II – encaminhamento à Chefia do Poder Executivo, com sugestão de:

- a) elaboração do projeto de lei ou edição de decreto, conforme a hipótese cabível; ou*
- b) arquivamento da proposta, fundamentadamente.*



Decretos, em sentido próprio e estrito, constituem atos administrativos de competência privativa dos Chefes do Poder Executivo, voltados à disciplina de situações previamente previstas – de forma expressa ou implícita – no ordenamento jurídico. Embora geralmente dotados de caráter normativo e alcance geral, também podem dispor sobre situações específicas. Por ocuparem posição hierárquica inferior à lei, não podem inovar no ordenamento jurídico nem contrariar dispositivos legais vigentes. Todavia, quando restritos à função regulamentar, os decretos gerais assumem força normativa legítima (MEIRELLES, 2011 apud CPAN–UFSC, 2012).

No caso do PIU Arco Leste, a instituição das AELs por meio de decreto revela-se juridicamente admissível e tecnicamente recomendável, uma vez que se trata de ato infralegal que viabiliza a execução de comandos legais já estabelecidos, sem inovação normativa, nos termos do art. 84, IV, da Constituição Federal e do art. 69, X, da Lei Orgânica do Município (LOM). Diferentemente de portarias ou resoluções, o decreto possui maior hierarquia normativa, maior amplitude de abrangência e publicidade, o que o torna instrumento apropriado para ordenar a atuação intersetorial, organizar estruturas administrativas, definir territórios de intervenção e territorializar ações de governo.

48

Além disso, o decreto oferece maior celeridade procedimental, assegurando respostas mais tempestivas às necessidades urbanas complexas, sem prejuízo da legalidade. Sua adoção é legítima, sobretudo por tratar-se da execução de norma previamente estabelecida nos arts. 149 e 150 do PDE e regulamentada pelo Decreto nº 56.901/2016.

A edição de decreto para instituir as AELs permitirá a definição clara dos objetivos de cada área, a delimitação territorial precisa, a estruturação administrativa interna e o estabelecimento de diretrizes metodológicas para sua implementação. Isso inclui aspectos como a participação social, a simplificação dos trâmites de licenciamento urbanístico e a integração das AELs ao Sistema Municipal de Planejamento. Trata-se, portanto, não apenas de uma alternativa juridicamente admissível, mas da opção tecnicamente mais eficaz para garantir efetividade ao planejamento urbano, respeitando a legalidade, a hierarquia normativa e os princípios constitucionais da administração pública – em especial os da eficiência, economicidade e razoabilidade.

Do ponto de vista urbanístico, o uso do decreto é igualmente recomendável, pois permite a aplicação coordenada de políticas públicas integradas em territórios vulneráveis, atendendo aos princípios de planejamento territorial consagrados no PDE. Do ponto de vista administrativo, o decreto viabiliza a implementação célere de ações governamentais, sem os riscos de morosidade e incerteza do processo legislativo, possibilitando o acionamento imediato de instrumentos previstos no Decreto nº 56.901/2016, como comissões executivas, comitês gestores e diretrizes metodológicas específicas, em consonância com



a competência privativa do Executivo para edição de atos de execução legal (LOM, art. 69, X).

Essa estratégia também fortalece a coordenação intersetorial no âmbito municipal, favorecendo a territorialização dos investimentos públicos conforme os arts. 137 e 144 da LOM, com base em planos previamente estabelecidos e ancorados nos instrumentos do Sistema Municipal de Planejamento. Além disso, possibilita a constituição de arranjos institucionais adequados, como comitês gestores ou comissões executivas, nos termos dos arts. 6º a 8º do Decreto nº 56.901/2016. Tais instâncias colegiadas definem as atribuições das secretarias e subprefeituras envolvidas, bem como os procedimentos de monitoramento e avaliação das ações implementadas. A criação de grupos temáticos por eixo – como habitação, mobilidade, meio ambiente e regularização fundiária – fortalece a integração das políticas setoriais e potencializa a eficácia das intervenções urbanísticas.

O decreto, portanto, configura instrumento legítimo e eficaz para formalizar e operacionalizar as AELs, assegurando sua inserção no ciclo de planejamento e orçamento municipal. Demandas que extrapolem o poder regulamentar – como concessões, PPPs ou regramentos fundiários excepcionais – deverão ser objeto de legislação específica.

49

Quanto às Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) inseridas nos perímetros das AELs, torna-se indispensável a participação da Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB) e dos respectivos Conselhos Gestores. Nos termos do PDE e de sua regulamentação, as ZEIS exigem instâncias específicas de gestão participativa, responsáveis por deliberar sobre os projetos urbanísticos, definir prioridades em assentamentos precários e acompanhar os processos de regularização fundiária (SÃO PAULO, 2014). Assim, a articulação entre a comissão executiva das AELs e os Conselhos Gestores das ZEIS deve ser conduzida de forma coordenada, com respeito às competências e autonomias de cada instância.

A adoção do decreto para institucionalizar as AELs também viabiliza avanços concretos no planejamento urbano integrado:

1. Territorialização Orçamentária: O decreto reconhece oficialmente as AELs como territórios prioritários para investimentos, facilitando a inclusão de subações específicas na Lei Orçamentária Anual (LOA) e promovendo uma aplicação mais direcionada dos recursos públicos para infraestrutura, saneamento, habitação e mobilidade.
2. Integração com Políticas Existentes: O decreto pode mencionar explicitamente programas e planos setoriais vigentes, como expansão de redes de transporte coletivo, melhorias de drenagem urbana e construção de Habitação de Interesse Social (HIS), permitindo congrega compromissos intersetoriais em um único



instrumento normativo e fortalecer sua implementação prática por meio de fundos específicos, como o Fundo Municipal de Habitação (FMH) ou Fundurb.

3. Fomento a Parcerias Institucionais: A oficialização das AELs por decreto sinaliza claramente a prioridade administrativa para realização de convênios e parcerias com órgãos estaduais, federais ou organismos internacionais, facilitando o estabelecimento de protocolos de cooperação desde que observadas as normas da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC n.º 101/2000) e da Lei Orgânica do Município (BRASIL, 2000).

Entretanto, existem limitações claras ao uso exclusivo do decreto como instrumento regulatório das AELs, destacando-se especialmente:

1. Necessidade de Autorização Legislativa para PPPs e Concessões: O decreto não substitui a exigência de legislação específica quando são propostas Parcerias Público-Privadas (Lei nº 11.079/2004) ou concessões de serviços públicos (Lei nº 8.987/1995), particularmente quando envolvem delegação de serviços ou compromissos financeiros de longo prazo (BRASIL, 1995; BRASIL, 2004).
2. Limitação do Poder Regulatório do Decreto: A criação ou majoração de tributos, bem como a delegação de prerrogativas de desapropriação para entes privados, requer necessariamente base legal explícita e está fora das competências regulatórias infralegais dos decretos, exigindo leis específicas para sua implementação.
3. Necessidade de Coordenação Intersetorial Efetiva: Ainda que o decreto defina responsabilidades claras, o sucesso das intervenções dependerá diretamente da capacidade técnica, financeira e gerencial das secretarias envolvidas, exigindo forte articulação intersetorial e constante coordenação pelo comitê gestor ou órgão central, a fim de assegurar resultados eficazes em prazos viáveis.

50

Assim, a adoção do decreto como instrumento de instituição das AELs está em conformidade com os atributos dos atos administrativos – como unilateralidade, presunção de legitimidade, exigibilidade e autoexecutoriedade (DI PIETRO, 2019) – e contribui significativamente para a agilidade e eficácia da ação governamental no Arco Leste. A medida respeita os fundamentos constitucionais, legais e urbanísticos aplicáveis e fortalece o planejamento territorial como prática de governo.

Articulação com Outros Instrumentos Urbanísticos Complementares

A institucionalização das Áreas de Estruturação Local (AELs), conforme previsto no art. 149 da Lei nº 16.050/2014 (Plano Diretor Estratégico – PDE), tem como objetivo promover a reestruturação de porções do território marcadas por acentuadas vulnerabilidades socioambientais, mediante a integração de políticas públicas setoriais. O PDE, no entanto,



contempla uma gama mais ampla de instrumentos que podem ser mobilizados para fortalecer a implementação de projetos em territórios complexos, seja para ampliar o aporte de recursos, seja para conferir maior dinamismo à execução das intervenções (ROYER; PERES, 2022).

A seguir, examinam-se alguns desses instrumentos complementares, com ênfase nas Concessões Urbanísticas e nas Parcerias Público-Privadas (PPPs), articulando-os aos dispositivos legais e normativos em vigor.

Concessão Urbanística

a) Conceito e fundamentos

A Concessão Urbanística figura no art. 136 do PDE e é objeto da Lei Municipal n.º 14.917/2009, tendo por base o Estatuto da Cidade (Lei Federal n.º 10.257/2001) (BARBOSA; COSTA, 2018). Trata-se de um instrumento que autoriza o Poder Público a delegar, mediante licitação, a execução de intervenções urbanísticas a um ente privado – o concessionário –, o qual poderá, conforme a lei de regência, assumir atribuições que incluem promover obras, serviços, compras e até exercer prerrogativas de desapropriação, sempre sob supervisão municipal. Teoricamente, esse dispositivo atende a situações em que a Administração deseja promover a transformação urbana sem depender exclusivamente de seu orçamento ou quadro técnico, trazendo maior previsibilidade de prazos e resultados (CAMPOS, 2016).

51

No contexto paulistano, o exemplo mais próximo dessa modelagem foi o Projeto Nova Luz (2004–2013), instituído no Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Sé e operacionalizado pela Área de Intervenção Urbana Santa Ifigênia, que, não obstante, acabou descartado por divergências políticas e questionamentos jurídicos quanto à legitimidade de a concessionária efetivar desapropriações (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2012). Ainda que subaproveitada, a Concessão Urbanística permanece contemplada nas disposições do PDE como uma possibilidade para viabilizar, em setores específicos, o redesenho de áreas de vulnerabilidade ou degradação, abarcando inclusive reassentamentos e implantação de equipamentos urbanos.

b) Encaminhamentos para aplicação no Arco Leste

Para que a Concessão Urbanística seja considerada uma alternativa viável no interior das AELs, o Poder Executivo deverá estruturar previamente as condições normativas e institucionais que possibilitem sua aplicação futura. Essa previsão deve constar de forma geral no PIU e no decreto que institui as AELs, resguardando a possibilidade de utilização do instrumento, nos termos do art. 136 do PDE e da Lei Municipal nº 14.917/2009.



No entanto, sua aplicação concreta deverá ser avaliada e conduzida no processo de detalhamento de cada projeto de AEL, etapa posterior à aprovação do PIU, quando serão identificadas as especificidades de cada território, os setores com potencial de atratividade econômica e os modelos operacionais mais adequados. Nessa fase, caberá ao Executivo realizar estudos técnico-jurídicos e econômico-financeiros, com vistas à elaboração de uma modelagem que assegure o equilíbrio entre os objetivos públicos da intervenção e a viabilidade da atuação privada.

Caso se verifique a necessidade de delegação de prerrogativas extraordinárias, como a desapropriação, deverá ser considerada a proposição de projeto de lei autorizativa específico, a ser encaminhado à Câmara Municipal, com as devidas justificativas técnicas e participação social prevista nos marcos normativos vigentes.

c) Condicionantes institucionais e operacionais

1. Necessidade de Lei Autorizativa: Embora a Lei n.º 14.917/2009 estabeleça bases gerais, cada concessão urbanística pode demandar lei específica caso sejam delegadas prerrogativas vinculadas à desapropriação ou a outras finalidades estratégicas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2020).
2. Estudos de viabilidade e modelagem jurídica: Na fase de estruturação dos projetos, o Executivo deverá promover a elaboração de estudos que demonstrem a viabilidade técnica e financeira da intervenção, bem como definir a matriz de riscos e a repartição de responsabilidades entre as partes.
3. Instrumentos de governança e controle: A eventual adoção da concessão exigirá a definição de instâncias de governança pública, parâmetros de desempenho, mecanismos de fiscalização e estratégias de monitoramento e avaliação, assegurando a centralidade do interesse público.
4. Participação social e transparência: As mesmas salvaguardas previstas para os PIUs (Decreto n.º 56.901/2016) devem ser observadas. O concessionário atua como executor, mas a fiscalização e o controle social permanecem sob encargo do Poder Público, que define diretrizes, metas e prazos (MARIN; GUERRINI, 2017).

Assim, a inclusão da Concessão Urbanística como possibilidade no arranjo normativo das AELs não implica sua aplicação imediata, mas constitui um passo viável para que o Executivo disponha dos instrumentos legais e institucionais adequados à sua eventual estruturação, caso o cenário local e os estudos técnicos recomendem essa alternativa.



Parcerias Público–Privadas (PPPs)

a) Características gerais

As Parcerias Público–Privadas, disciplinadas em âmbito federal pela Lei n.º 11.079/2004, constituem uma espécie diferenciada de concessão de serviço público ou de obra pública, em que o concessionário recebe contraprestações monetárias do poder concedente ou do usuário, ou uma mescla de ambas. As PPPs dividem-se em: (i) patrocinadas, quando incluem tarifas pagas pelo usuário somadas a complementações públicas; e (ii) administrativas, cujo custeio é majoritariamente arcado pelo Erário.

No PDE paulista, não há referência explícita à PPP como “instrumento urbanístico” (SILVA; KOWARICK, 2019); entretanto, a gestão municipal pode valer-se dessa modelagem para fornecer serviços ou implementar obras de larga escala. Assim, as PPPs tornam-se um mecanismo contratual complementar ao conjunto de instrumentos do Capítulo III, auxiliando na execução de projetos estruturantes em habitação, saneamento ou mobilidade, especialmente naqueles trechos do Arco Leste onde a precariedade torna inviável a pura lógica de retorno imediato (FERREIRA; REIS, 2021).

53

b) Encaminhamentos para aplicação no Arco Leste

A utilização de Parcerias Público–Privadas (PPPs) como instrumento complementar à implementação das AELs no Arco Leste pressupõe uma atuação proativa do Poder Executivo na criação das condições institucionais e técnicas que possibilitem sua estruturação futura. Assim como no caso da Concessão Urbanística, a adoção de PPPs deve ser considerada como possibilidade no marco normativo do PIU e no decreto de instituição das AELs, de forma a não restringir previamente os modelos de execução que poderão ser viabilizados na fase posterior de detalhamento dos projetos.

No âmbito específico de cada AEL, e conforme a tipologia das intervenções previstas — como infraestrutura de mobilidade, saneamento ou habitação — o Executivo poderá iniciar, em momento oportuno, estudos de viabilidade técnico-operacional, jurídica e financeira voltados à estruturação de uma PPP. A delimitação das ações que requeiram investimentos de grande escala, conjugada à análise de sua atratividade econômico-social, orientará a definição do modelo contratual mais apropriado.

Cabe ainda ao Executivo avaliar a conveniência da adoção de PPPs do tipo patrocinada ou administrativa, a depender da natureza do serviço, da possibilidade de cobrança direta ao usuário e da disponibilidade de recursos públicos para a contraprestação. Essa avaliação deverá ocorrer, prioritariamente, por ocasião da validação da priorização das intervenções de grande vulto propostas e classificadas neste relatório, etapa que deverá integrar processo



participativo a ser oportunamente conduzido nos termos definidos pelo Executivo. Em qualquer hipótese, a estruturação do modelo exige planejamento intersetorial, análise de riscos e compatibilização com os instrumentos de planejamento orçamentário e fiscal.

c) Condicionantes institucionais e operacionais

A viabilização de Parcerias Público-Privadas no interior das AELs exige a observância, pelo Poder Executivo, dos seguintes encaminhamentos, a serem conduzidos no momento de estruturação dos projetos específicos de cada AEL:

1. Previsão normativa e compatibilidade com o planejamento urbano: O PIU e o decreto regulamentador das AELs devem resguardar a possibilidade de adoção de PPPs como instrumento contratual complementar, em consonância com os objetivos do PDE e com os princípios de desenvolvimento urbano inclusivo, integrado e participativo.
2. Elaboração de estudos de viabilidade e modelagem contratual: A celebração de uma PPP exige estudos prévios rigorosos, que demonstrem o interesse público da intervenção, sua viabilidade econômica e financeira, e a repartição adequada de riscos entre o setor público e o parceiro privado. Esses estudos devem considerar os impactos territoriais, sociais e orçamentários do empreendimento, articulando-se ao ciclo de planejamento da política urbana e aos instrumentos de controle da Lei de Responsabilidade Fiscal.
3. Instrumentos de governança e monitoramento: A administração deverá prever, no projeto e no contrato, instâncias claras de governança, acompanhamento e fiscalização, assegurando o controle público sobre a execução, a qualidade dos serviços prestados e o cumprimento dos objetivos pactuados. A definição de metas de desempenho, indicadores de resultado e mecanismos de reequilíbrio contratual é fundamental para a sustentabilidade dos projetos.
4. Transparência e participação social: O processo de estruturação de PPPs deve observar os princípios da publicidade e da participação comunitária, especialmente em territórios vulneráveis como os abrangidos pelas AELs. A transparência das decisões, dos estudos de viabilidade e dos contratos firmados é condição para a legitimidade institucional da parceria e para sua aceitação social.

Ao incorporar a possibilidade de utilização de PPPs no marco normativo das AELs, o Poder Executivo amplia seu repertório institucional para responder a demandas complexas por infraestrutura, serviços e qualificação urbana em regiões de alta vulnerabilidade. No entanto, sua adoção deve ser criteriosamente avaliada caso a caso, com base em evidências técnicas, capacidade de gestão contratual e aderência aos princípios do planejamento urbano democrático e integrado.



Portanto, a implantação das AELs na Zona Leste de São Paulo pode ser fortalecida por um conjunto articulado de instrumentos urbanísticos que, em sua complementaridade, ampliam a capacidade de intervenção do Poder Público e reduzem a dependência de soluções estritamente orçamentárias (ROYER; PERES, 2022). Nesse contexto, a Concessão Urbanística e as Parcerias Público-Privadas (PPPs) configuram alternativas institucionais capazes de atrair investimentos, viabilizar projetos de maior complexidade e acelerar a execução de obras e serviços em setores específicos do Arco Leste. Ainda assim, tais instrumentos devem ser compreendidos como arranjos operacionais complementares ao conjunto de dispositivos previsto no Capítulo III do PDE, não substituindo os elementos essenciais de ordenamento do solo urbano, como o Direito de Superfície, a Transferência do Direito de Construir ou o Consórcio Imobiliário (SÃO PAULO, 2014; BARBOSA; COSTA, 2018).

A implementação das AELs, núcleo estruturante do presente PIU, adquire maior densidade e operacionalidade quando articulada aos demais dispositivos do PDE e à legislação urbanística correlata. Instrumentos como a Concessão Urbanística e as PPPs oferecem, em tese, a possibilidade de mobilizar capital privado, superar limitações fiscais e incorporar expertises técnico-operacionais especializadas. No entanto, sua adoção requer um rigoroso equilíbrio entre os interesses públicos e as expectativas de retorno econômico do parceiro privado, sob pena de comprometer a sustentabilidade financeira da intervenção ou distanciar-se dos objetivos centrais de redução das vulnerabilidades territoriais. Por esse motivo, a decisão de acionar tais mecanismos deve decorrer de análises técnicas específicas e estudos de viabilidade conduzidos caso a caso – considerando-se a natureza das intervenções propostas, a existência de contrapartidas públicas e a relevância social de cada projeto, sempre em conformidade com os princípios da governança participativa estabelecidos pelo PDE e pela legislação municipal de planejamento urbano.



3. O cenário do financiamento do desenvolvimento urbano no Arco Leste

O financiamento das políticas públicas urbanas constitui um dos eixos centrais para a efetivação das intervenções previstas no PIU Arco Leste. Em um território historicamente marcado por desigualdades socioespaciais e baixa atratividade do mercado imobiliário, torna-se imprescindível compreender as possibilidades e os limites do orçamento público como instrumento de ação do Estado, bem como os mecanismos legais, institucionais e operacionais que condicionam a alocação de recursos nos distintos recortes territoriais da cidade.

Mais do que uma peça contábil, o orçamento público representa uma ferramenta político-administrativa estruturante, capaz de refletir escolhas, viabilizar prioridades governamentais e induzir transformações territoriais (TIDE SETUBAL, 2020). Como ressaltam Royer e Peres (2022), as decisões orçamentárias impactam diretamente na conformação do espaço urbano, especialmente quando se trata de investimentos em habitação, saneamento, mobilidade e equipamentos públicos.

Esse entrelaçamento entre finanças públicas e ordenamento territorial é regulado por um conjunto de normas federais, estaduais e municipais, cuja aplicação, no entanto, está submetida à dinâmica cotidiana da administração pública, marcada por disputas políticas, negociações intersecretariais e processos de participação social (WISSENBAACH, 2017). Embora a Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), a Lei n.º 4.320/1964 (BRASIL, 1964) e a Lei de Responsabilidade Fiscal (BRASIL, 2000) forneçam os pilares para a elaboração e execução do orçamento, sua implementação concreta é atravessada por mecanismos discricionários de suplementação, contingenciamento e reprogramação de despesas, que refletem tanto limites fiscais quanto estratégias de gestão (TIDE SETUBAL, 2020).

No contexto metropolitano paulistano, caracterizado por aguda heterogeneidade socioespacial, o Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/2014) e a Lei Orgânica do Município de São Paulo (LOM) determinam a regionalização do planejamento orçamentário. Essa diretriz visa articular o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA) às prioridades territoriais do desenvolvimento urbano (SÃO PAULO, 1990; 2014). Todavia, conforme indicam pesquisas recentes, ainda persiste um déficit de dados territorializados sobre a execução orçamentária, o que dificulta o controle social e compromete a alocação eficiente de recursos (TIDE SETUBAL, 2020).

Portanto, a discussão sobre o financiamento das AELs no Arco Leste exige, além do domínio da normatização legal, uma leitura crítica sobre os mecanismos de planejamento e execução orçamentária no município. Nos tópicos seguintes, serão analisados os



dispositivos jurídicos que conferem respaldo à territorialização do gasto público, a atuação dos fundos municipais e o desempenho recente da arrecadação por instrumentos urbanísticos como a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), entre outros aspectos decisivos para a viabilidade das intervenções previstas.

Marcos Legais do Orçamento Público e sua Interface com a Territorialização do Investimento

A arquitetura jurídica que estrutura o orçamento público brasileiro apoia-se em normas federais que determinam os instrumentos de planejamento – o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA) –, aos quais se articulam os dispositivos estaduais e municipais. No caso do Município de São Paulo, esse arranjo normativo permite não apenas a formalização de programas e ações, mas também a sua territorialização, ou seja, o reconhecimento de recortes específicos – como as Áreas de Estruturação Local (AELs) – como unidades legítimas de alocação de recursos.

A Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) estabelece, no art. 165, a obrigatoriedade de elaboração do PPA, da LDO e da LOA, criando um ciclo de planejamento integrado e orientado por metas fiscais. O §7º do mesmo artigo permite o detalhamento das ações governamentais na LOA, inclusive com identificação territorial, o que respalda a inclusão das AELs como unidades de programação orçamentária no plano municipal. Esse fundamento constitucional é reforçado pela Lei nº 4.320/1964 (BRASIL, 1964), que define, em seu art. 8º, a possibilidade de discriminar despesas por localização e natureza da ação, viabilizando o monitoramento e a transparência dos gastos por território.

57

A Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101/2000) – por sua vez, introduz exigências de equilíbrio entre receitas e despesas, demonstrativo de impacto fiscal e análise de sustentabilidade orçamentária, especialmente no caso de criação ou ampliação de programas (BRASIL, 2000, arts. 5º e 16). No contexto do PIU Arco Leste, essas exigências impõem ao Poder Executivo o dever de demonstrar, desde a fase de estruturação das intervenções, a compatibilidade entre os investimentos planejados nas AELs e a capacidade financeira da administração municipal, bem como os mecanismos de ajuste previstos para situações de frustração de receita (BRASIL, 2000, art. 9º).

Em âmbito estadual, as Leis de Diretrizes Orçamentárias e Leis Orçamentárias Anuais aprovadas pela Assembleia Legislativa de São Paulo também podem prever repasses voluntários a municípios, mediante convênios, termos de fomento ou outros instrumentos, especialmente quando se trata de áreas de interesse comum como saneamento, mobilidade ou habitação. A inclusão das AELs como territórios prioritários para investimentos facilita a



captação desses recursos, desde que sejam atendidos os critérios de contrapartida e compatibilidade com os fundos estaduais setoriais (SÃO PAULO, 2023).

No plano municipal, a Lei Orgânica do Município de São Paulo (SÃO PAULO, 1990), especialmente em seus artigos 137 a 146, determina que o planejamento orçamentário seja regionalizado, o que significa considerar as desigualdades territoriais na definição das metas e na alocação de recursos. O art. 137, §8º, impõe à LOA o dever de individualizar os projetos por localização, dimensão e características principais. Esse comando é complementado pela Emenda à LOM nº 30/2008, que instituiu o Programa de Metas, reforçando o vínculo entre planejamento urbano, orçamento e atuação territorializada das políticas públicas. A criação das AELs, nesse contexto, fornece uma base legítima para a operacionalização desses princípios.

Adicionalmente, o Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/2014) estabelece, em seus artigos 135 a 150, diretrizes para a integração entre os instrumentos de planejamento territorial e o ciclo orçamentário municipal. A territorialização do investimento público é, portanto, uma diretriz transversal do PDE, que se materializa tanto pela regionalização do gasto quanto pela priorização de áreas de vulnerabilidade social e ambiental – como o Arco Leste – no planejamento plurianual e nas leis orçamentárias subsequentes.

58

Nesse conjunto normativo, evidencia-se que a institucionalização das AELs por meio de decreto regulamentador, articulada ao PIU e ao planejamento territorial, permite sua integração formal ao ciclo orçamentário municipal, legitimando a criação de subações específicas no PPA, na LDO e na LOA. A territorialização das despesas em áreas de alta vulnerabilidade social não apenas cumpre mandamentos legais e constitucionais, mas contribui para o fortalecimento da justiça distributiva e da equidade no uso dos recursos públicos.

Fundos Municipais e a Gestão de Recursos

A gestão orçamentária da cidade de São Paulo conta com fundos públicos vinculados a finalidades específicas, regulamentados por legislação própria, que representam instrumentos fundamentais para a viabilização de investimentos urbanísticos em consonância com os objetivos do Plano Diretor Estratégico (PDE). Dentre os principais, destacam-se: o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), instituído pela Lei nº 13.260/2001; o Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura (FMSAI), criado pela Lei nº 13.478/2002; e o Fundo Municipal de Habitação (FMH), regulamentado pela Lei nº 11.632/1994 (SÃO PAULO, 2001; 2002; 1994).



Esses fundos possuem regras específicas de arrecadação e aplicação de recursos, com vinculação legal às políticas públicas e ao controle social exercido por conselhos gestores. A territorialização do orçamento por meio das Áreas de Estruturação Local (AELs) pode ser incorporada ao planejamento orçamentário por meio da criação de rubricas específicas no interior desses fundos, desde que as ações estejam compatíveis com suas finalidades legais. Trata-se de uma estratégia que permite tanto o incremento de fontes de financiamento quanto o aprimoramento da transparência e da rastreabilidade da aplicação dos recursos.

Investimentos Oriundos do FUNDURB no Território do ACL

O FUNDURB foi instituído pelo PDE de 2002 (Lei nº 13.430/2002) com a finalidade de redistribuir os recursos obtidos pela aplicação de instrumentos urbanísticos – especialmente a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) – para regiões da cidade com maior déficit de infraestrutura urbana e social. A atual legislação do FUNDURB (Lei nº 13.260/2001), articulada ao PDE vigente (Lei nº 16.050/2014), estabelece que, no mínimo, 30% dos recursos devem ser destinados à Habitação de Interesse Social (HIS) e outros 30% ao transporte público, ciclovias e calçadas (SÃO PAULO, 2001; 2014).

59

No entanto, a análise dos investimentos realizados entre 2015 e 2024 revela uma concentração desigual na aplicação territorial dos recursos. A região do Arco Leste – caracterizada por elevados índices de vulnerabilidade socioespacial – recebeu, no período, apenas 0,19% do total investido pelo FUNDURB no município, apesar de apresentar critérios objetivos que justificariam sua priorização (Tabela 6)). A maior parte dos recursos destinados à área foi aplicada pela Secretaria Municipal das Subprefeituras (SMSUB), concentrando-se em intervenções de pequena escala, como melhoria de passeios e requalificação viária.

Essa assimetria evidencia a necessidade de aprimorar os mecanismos de distribuição territorial dos investimentos do fundo, reforçando a priorização de territórios identificados como estratégicos pelo PDE e pela política urbana municipal.

Tabela 6: Intervenções FUNDURB – 2015 a 2024

Ano	Valor investido no perímetro de análise econômica do ACL (R\$)	Valor investido no município de SP (R\$)	Porcentagem relativa ao valor investido no ACL (%)
2015	12.804.308,96	262.300.260,61	4,88%
2016	10.146.621,60	236.455.178,38	4,29%
2017	3.185.042,98	106.825.716,37	2,98%
2018	552.278,66	131.789.795,55	0,42%
2019	3.436.554,42	374.476.784,55	0,92%
2020	31.979.842,44	488.261.440,92	6,55%
2021	62.830.231,98	662.573.955,21	9,48%
2022*	9.035.502,20	30.892.364.110,98	0,03%
2023*	62.203.194,25	36.405.685.117,35	0,17%
2024*	4.500.764,18	36.348.674.586,39	0,01%
Total	200.674.341,67	105.909.406.946,31	0,19%

Fonte: Elaboração São Paulo Urbanismo, 2025.

As intervenções encontram-se bem dispersas pelo território, sendo os cinco distritos que mais concentram essas intervenções: Ermelino Matarazzo (39), Itaim Paulista (38), Ponte Rasa (33), Belém (24) e Jardim Helena (24), considerando apenas as áreas dos distritos que se encontram dentro do perímetro de estudo, desse modo, como alguns possuem maior porcentagem em seu interior do que outros, as quantidades de intervenções também refletem isso.



Arrecadação por Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC)

A Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), prevista no Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/2014) e regulamentada pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 16.402/2016, com alterações pelas Leis nº 18.081/2024, nº 18.177/2024 e nº 18.209/2024), constitui instrumento urbanístico previsto no art. 28 do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001). A OODC autoriza a ampliação do potencial construtivo do lote acima do coeficiente de aproveitamento básico mediante pagamento de contrapartida financeira ao poder público. O valor da contrapartida é calculado conforme metodologia definida pelo PDE, que considera variáveis como os Fatores de Planejamento (Fp) e Fatores Sociais (Fs) constantes nos Quadros 5 e 6 da Lei nº 16.050/2014, de modo a modular a cobrança conforme a localização do imóvel, sua destinação e o impacto urbanístico da edificação (SÃO PAULO, 2014; 2016; 2024a; 2024b; 2024c; BRASIL, 2001).

Entretanto, no perímetro do Arco Leste, a eficácia arrecadatória da OODC revela-se limitada. Dos 121 empreendimentos com construção acima do coeficiente de aproveitamento básico, 18% estavam isentos de pagamento da contrapartida por se enquadrarem em tipologias incentivadas, como Habitação de Interesse Social (HIS) e usos não residenciais localizados em áreas cujo Fator de Planejamento (Fp) é igual a zero. A arrecadação total da região representou apenas 1% do montante obtido no conjunto do município, embora abrigue 6% dos empreendimentos com edificações acima do coeficiente básico. O valor médio da contrapartida por metro quadrado foi cerca de seis vezes inferior à média municipal, o que sinaliza uma baixa capacidade de mobilização de recursos por meio deste instrumento em áreas de menor atratividade imobiliária.

Essa realidade revela limitações estruturais do instrumento em regiões com menor atratividade imobiliária e reforça a necessidade de buscar modelos alternativos ou complementares de financiamento, especialmente em territórios definidos como prioritários para o reequilíbrio socioespacial.



Considerando o número de empreendimentos que construíram acima do C.A Básico na região do Arco Leste, realizou-se uma análise comparativa com todo município de São Paulo – MSP. O estudo mostrou que a região é responsável por arrecadar apenas 1% do valor total recolhido na cidade, sendo que possui 6% das edificações que incidem o regramento. Além disso, a taxa de empreendimentos isentos do pagamento de Outorga é de 15%, muito maior do que a de pagantes, que representa apenas 5% do número total. Percebe-se também que o valor médio da Contrapartida Financeira é quase 6 vezes mais barato do que a média no MSP.

Tabela 7: Empreendimentos com C.A > C.A básico – comparativo MSP e ACL

Perímetro	ACL	MSP	Proporção (ACL/MSP)
Total	121	2.139	6%
Pagantes	99	1.993	5%
Isentos	22	146	15%
Uso nR	24	376	6%
Uso R	97	1.763	6%
Área excedente (m²)	344.448,57	6.992.571,03	5%
Média Contrapartida (R\$/m²)	152,08	873,32	17%
Valor total arrecadado (R\$)	37.356.547,99	3.877.892.946,68	1%

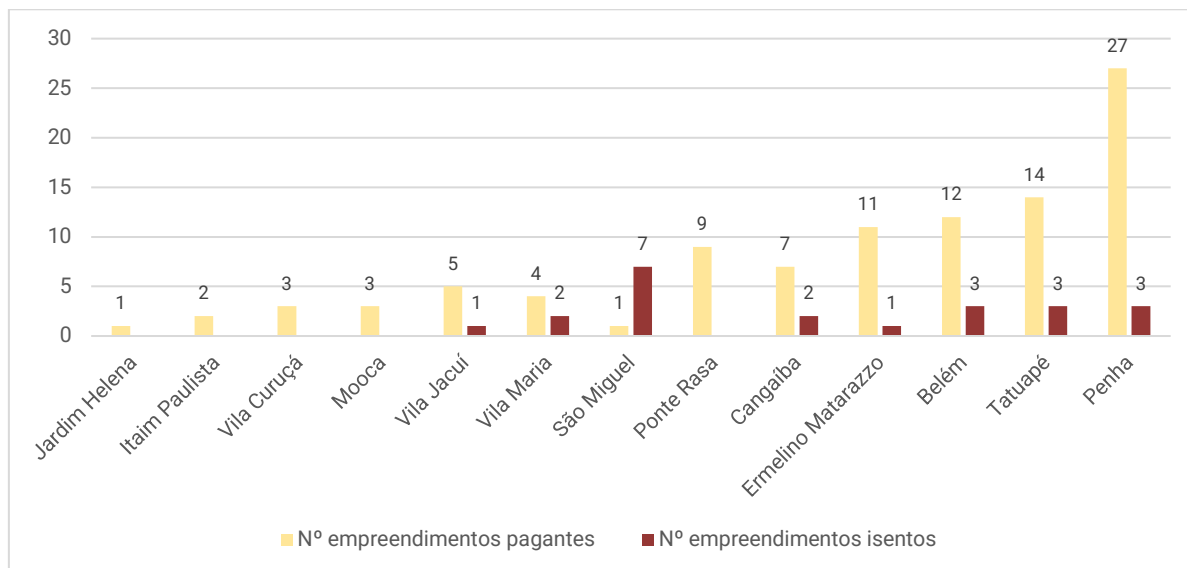
64

Fonte: Elaboração São Paulo Urbanismo, 2025.

Dentro do perímetro de análise econômica, os distritos com maior número de empreendimentos que excederam o C.A Básico são a Penha (30), seguido do Tatuapé (17), Belém (15), Ermelino Matarazzo (12), Cangaíba e Ponte Rasa, ambos com 9. Já o distrito com maior número de edificações isentas do pagamento da Contrapartida Financeira é o de São Miguel (7), isso pois 100% delas são de uso nR e se encontram dentro da MEM do Arco Leste, o que faz com que seu Fator de Planejamento seja 0.

O distrito de Vila Maria desperta a atenção pois, mesmo possuindo 4 de seus 6 empreendimentos totais pagantes de Outorga, todos eles são de uso não residencial, o que indica uma possível vocação comercial da região.

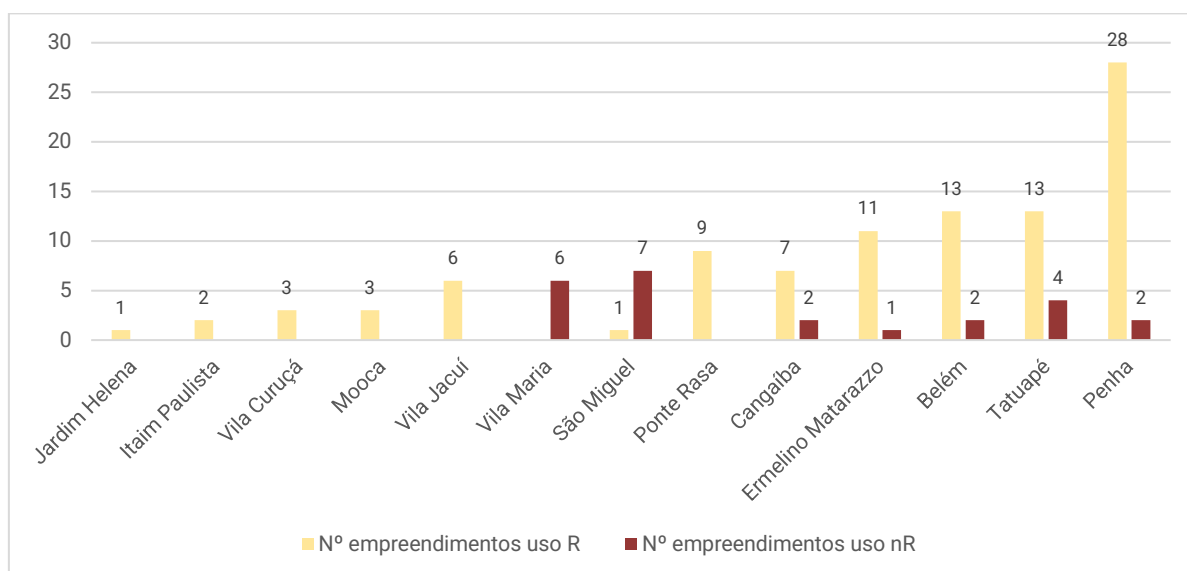
Gráfico 1: Empreendimentos pagantes e isentos no pagamento de OODC – distritos ACL



Fonte: Elaboração São Paulo Urbanismo, 2025.

65

Gráfico 2: Tipos de uso em empreendimentos com C.A > C.A básico – distritos ACL



Fonte: Elaboração São Paulo Urbanismo, 2025.

O valor total arrecadado para o FUNDURB por meio do pagamento de OODC, no perímetro de estudo econômico do Arco Leste, foi de R\$37.356.547,99. O distrito que mais contribuiu para arrecadação desse valor foi o Tatuapé, responsável por 62,69%. Depois dele estão: Belém (24,7%), Penha (5,85%), Mooca (4,49%) e Vila Curuçá (0,66%).

Já em relação as áreas excedentes construídas, a região que mais edificou foi Belém, o correspondente a 43,22% do valor total, seguido do Tatuapé (35,95%), Mooca (6,41%), Penha (6,15%) e Vila Curuçá (3,29%).

Tabela 8: Comparativo área excedente x valor arrecadado de OODC – distritos ACL

Distrito	Área excedente construída	Proporção	Valor arrecadado (R\$)	Proporção
Jardim Helena	1.698,25	0,49%	39.171,95	0,10%
Itaim Paulista	1.059,59	0,31%	59.651,68	0,16%
Vila Curuçá	11.328,98	3,29%	246.477,29	0,66%
Mooca	22.064,98	6,41%	1.678.200,09	4,49%
Vila Jacuí	1.687,22	0,49%	87.178,96	0,23%
Vila Maria	5.292,88	1,54%	134.431,86	0,36%
São Miguel	973,03	0,28%	12.801,11	0,03%
Ponte Rasa	403,18	0,12%	49.109,65	0,13%
Cangaíba	746,55	0,22%	51.507,78	0,14%
Ermelino Matarazzo	5.336,55	1,55%	165.719,17	0,44%
Belém	148.857,42	43,22%	9.227.888,36	24,70%
Tatuapé	123.832,41	35,95%	23.418.369,57	62,69%
Penha	21.167,53	6,15%	2.186.040,52	5,85%
Total ACL	344.448,57	100,00%	37.356.547,99	100,00%

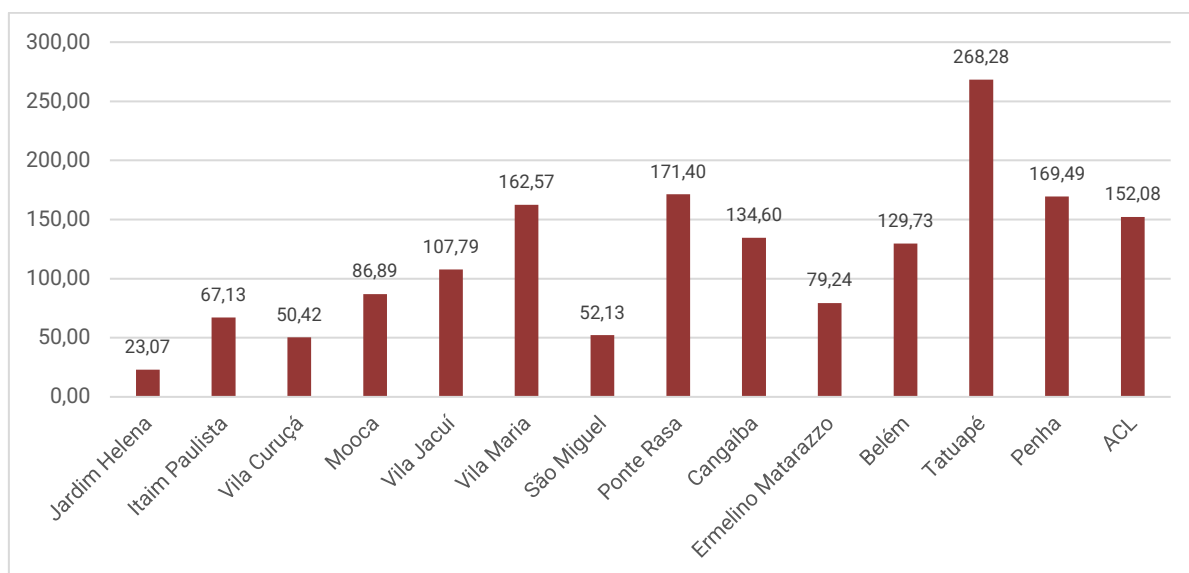
Fonte: Elaboração São Paulo Urbanismo, 2025.

A média de valor de Contrapartida Financeira varia muito entre os distritos, no recorte considerado. Porém, os resultados devem ser analisados com parcimônia pois existem diversos fatores que podem alterá-los, como o número de empreendimentos analisados e as diferentes categorias de uso do solo. Levando isso em consideração, nota-se que o distrito do Tatuapé se destaca muito em relação ao seu valor médio de Outorga por metro



quadrado, sendo quase 12 vezes maior que o do distrito com menor média, Jardim Helena. Esses valores apontam as regiões mais e menos procuradas pelo mercado imobiliário dentro do perímetro demarcado, indicando sua capacidade de arrecadação.

Gráfico 3: Valor médio OODC (R\$/m²) – distritos ACL



Fonte: Elaboração São Paulo Urbanismo, 2025.

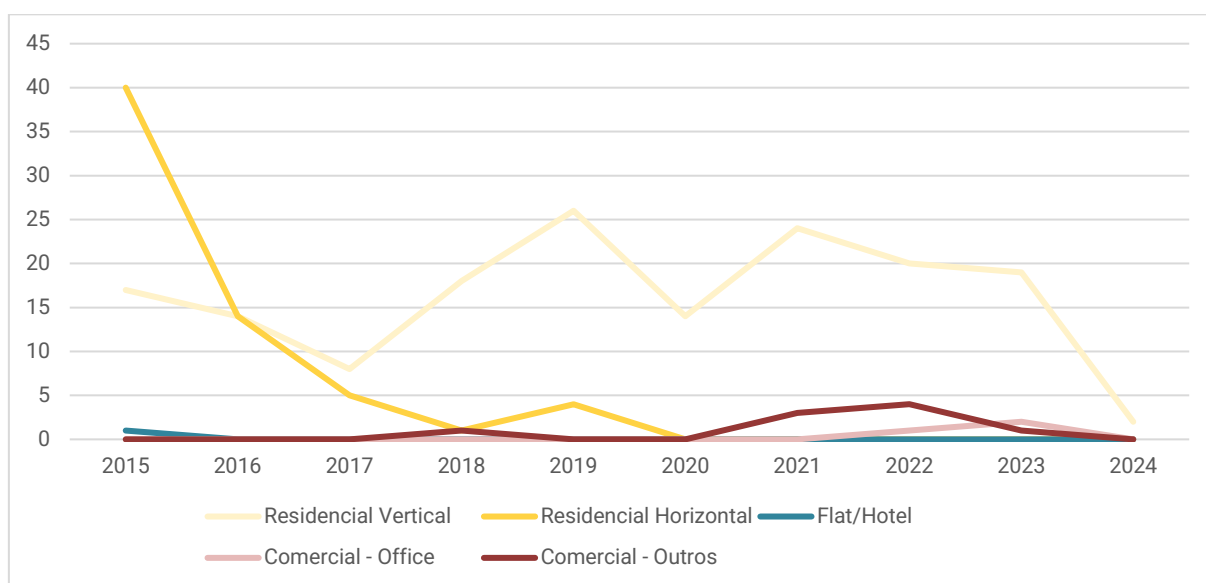
Lançamentos Imobiliários e Dinâmica do Setor Imobiliário no Arco Leste

O Diagnóstico Econômico (P02) elaborado no âmbito deste Contrato já havia sinalizado a baixa atratividade da região do Arco Leste para o mercado imobiliário tradicional, o que impacta diretamente sua capacidade arrecadatória e limita o uso de instrumentos como a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) como fonte estruturante de financiamento urbano. Para aprofundar essa análise, foi realizado um mapeamento atualizado dos lançamentos imobiliários no perímetro de estudo econômico, com base na base de dados Geoimovel, filtrando-se os empreendimentos lançados entre 2015 – marco inicial da vigência do atual Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/2014) – e 2024, e que apresentavam status de implantação "ativo" ou "concluído".



Os resultados reforçam o diagnóstico preliminar. Houve predomínio de lançamentos residenciais ao longo de todo o período, sobretudo de empreendimentos horizontais nos anos iniciais (2015 e 2016), migrando gradativamente para projetos verticais nos anos subsequentes, em consonância com a mudança de perfil do mercado e a crescente escassez de terrenos urbanizáveis. A presença de empreendimentos comerciais é pontual, com destaque para o ano de 2022, que registrou cinco lançamentos não residenciais. Já o segmento de flats e hotéis permanece praticamente ausente, com apenas uma edificação identificada em 2015.

Gráfico 4: Tipologia dos empreendimentos lançados entre 2015 e 2024 – ACL

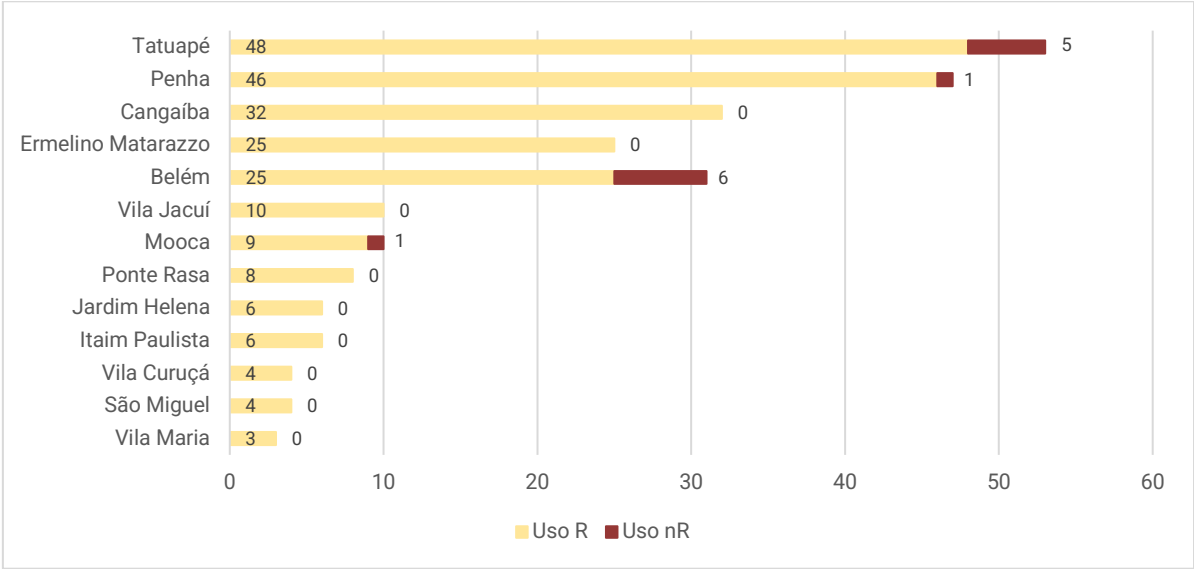


Fonte: Geoimóvel, 2024. Elaboração: SP Urbanismo, 2025.

A distribuição espacial dos lançamentos revela assimetrias marcantes. O distrito do Tatuapé lidera em número absoluto de empreendimentos residenciais (48) e não residenciais (5), seguido por Penha (46 residenciais e 1 não residencial), Cangaíba (32 residenciais), Ermelino Matarazzo (25 residenciais) e Belém (25 residenciais e 6 não residenciais). O distrito do Belém se destaca como o principal polo de empreendimentos não residenciais da região no período analisado.



Gráfico 5: Lançamentos imobiliários por uso e por distrito – ACL



Fonte: Geoimóvel, 2024. Elaboração: SP Urbanismo, 2025.

70

A comparação entre o Arco Leste e o conjunto do município de São Paulo corrobora a tese de baixa atratividade. Entre 2015 e 2024, os lançamentos na região representaram apenas 5,77% do total registrado no município, sendo mais expressivos nos segmentos de Residencial Horizontal (14,92%) e Flat/Hotel (14,29%) – ainda que em números absolutos muito baixos. No uso Residencial Vertical, que concentra o grosso da produção imobiliária paulistana contemporânea, o Arco Leste deteve apenas 4,95% dos lançamentos.

Tabela 9: Lançamentos imobiliários entre 2015 e 2024: comparativo ACL e MSP

Perímetro	ACL	MSP	Proporção
Residencial Vertical	162	3.271	4,95%
Residencial Horizontal	64	429	14,92%
Flat/Hotel	1	7	14,29%
Comercial – Office	3	79	3,80%
Comercial – Outros	9	359	2,51%
Total	239	4145	5,77%

Fonte: Geoimóvel, 2024. Elaboração: SP Urbanismo, 2025.



A baixa densidade de lançamentos e a modesta valorização fundiária observada na região repercutem diretamente na arrecadação do FUNDURB via OODC. Isso porque a base econômica do instrumento – a intensificação do uso do solo urbano mediante contrapartida financeira – depende da existência de demanda por verticalização e adensamento construtivo, características ainda incipientes no Arco Leste.

Dessa forma, pode-se afirmar que as condições de mercado da região inviabilizam, por ora, a autossuficiência financeira das intervenções públicas previstas, sendo necessário recorrer a fontes complementares de financiamento, como transferências intergovernamentais, fundos públicos com regras redistributivas e parcerias institucionais com entes estaduais e federais. A articulação entre planejamento urbano e política fiscal territorializada revela-se, portanto, indispensável para a materialização das diretrizes estabelecidas pelo PIU Arco Leste.

Planejamento e Execução Orçamentária nas subprefeituras abrangidas pelo perímetro do PIU ACL

A regionalização do orçamento público tem sido um dos principais instrumentos adotados pela Prefeitura de São Paulo para combater as desigualdades socioespaciais e garantir a efetividade das políticas públicas nos territórios mais vulneráveis. Com base nas diretrizes estabelecidas pelo Plano Plurianual (PPA) 2022–2025, a gestão municipal adotou uma estratégia de alocação equitativa de recursos, com ênfase na territorialização da despesa e na priorização das áreas com maior déficit de infraestrutura e serviços públicos.

71

Nesse contexto, destaca-se a criação do Índice de Distribuição Regional do Gasto Público Municipal, metodologia desenvolvida para orientar a repartição dos recursos com base em três dimensões principais: vulnerabilidade social (60%), infraestrutura urbana (30%) e demografia (10%). O índice considera variáveis como número de famílias inscritas no CadÚnico, taxa de empregos formais por habitante, mortes por causas externas, falta de acesso à coleta de esgoto e proporção de domicílios em assentamentos precários, além da população residente.



Tabela 10: Componentes do Índice de Distribuição Regional do Gasto Público Municipal

Dimensões	Variáveis	Peso
Vulnerabilidade Social	Famílias inscritas no CadÚnico; Taxa de empregos formais por habitante Mortes por causas externas	60%
Infraestrutura urbana	Falta de acesso à coleta de esgoto Domicílios em favelas	30%
Demografia	População	10%

Fonte: Prefeitura do Município de São Paulo. Plano Plurianual 2022–2025 – Anexo V: Regionalização e Distribuição Territorial das Despesas. *São Paulo, 2025.*

Entre 2022 e 2025, a meta estabelecida era destinar ao menos R\$ 5 bilhões com base nesse critério, ampliando os serviços públicos nas áreas mais vulneráveis sem comprometer outras ações prioritárias já definidas pelo Plano Diretor Estratégico e outros instrumentos de planejamento municipal. A aplicação do índice é feita anualmente, considerando as condições de cada região e os critérios de distribuição dos recursos. No entanto, essa redistribuição não afetará diretamente o orçamento das Subprefeituras, mas sim das Secretarias responsáveis pela implementação das políticas públicas.

72

Importante frisar que os recursos regionalizados não se vinculam diretamente ao orçamento das Subprefeituras, mas sim às secretarias setoriais responsáveis pela execução das políticas públicas (urbanismo, habitação, saneamento etc.), sendo distribuídos segundo os critérios do índice em ações orçamentárias específicas. Em 2023, dos R\$ 95,88 bilhões do orçamento municipal, R\$ 40,49 bilhões foram passíveis de regionalização, enquanto o restante correspondeu a despesas rígidas e centralizadas (como dívida, previdência e folha de pagamento).

Tabela 11: Distribuição Regional dos R\$ 5 bilhões conforme o Índice (2022–2025).

Subprefeitura	Participação No Índice	Distribuição R\$ 5bi (em R\$ mi)	População
São Miguel	4,2%	209,5	369.496
Itaim Paulista	4,1%	203,2	373.127
Penha	3,5%	172,8	474.659
Ermelino Matarazzo	2,1%	104,8	207.509
Vila Maria/Vila Guilherme	1,7%	83,6	297.713
Mooca	1,5%	75,1	343.980

Fonte: Prefeitura do Município de São Paulo. *Plano Plurianual 2022–2025 – Anexo V: Regionalização e Distribuição Territorial das Despesas*. São Paulo, 2025.

Ao todo, as subprefeituras do Arco Leste somam aproximadamente 17% do índice de distribuição, resultando na alocação de cerca de R\$ 849 milhões dos R\$ 5 bilhões totais. Esse percentual demonstra um reconhecimento da importância da região no desenvolvimento da cidade, considerando suas demandas por melhorias na mobilidade, habitação e equipamentos públicos.

Além da alocação prospectiva, os dados da Lei Orçamentária Anual (LOA) mostram a evolução das despesas públicas regionalizadas entre 2022 e 2024, desagregadas por função orçamentária e por subprefeitura. Os dados incluem as funções urbanismo, saneamento, transporte, gestão ambiental e habitação, permitindo a análise das tendências de investimento e a verificação da aderência entre planejamento e execução orçamentária.

Tabela 12: Gastos Públicos Regionalizados por Função e por Subprefeitura (2022–2024)

Subprefeitura Ermelino Matarazzo					
Ano	Urbanismo	Saneamento	Transporte	Gestão ambiental	Habitação
2022	33.883.472	33.9440.258	430.419	3.599.692	–
2023	157.515.618	38.451.007	38.429.271	7.909.809	14.007.104
2024	122.822.484	44.596.841	11.829.520	3.037.220	110.997.666
Subprefeitura Itaim Paulista					
Ano	Urbanismo	Saneamento	Transporte	Gestão ambiental	Habitação
2022	80.883.497	229.184.162	454.256	11.317.436	–
2023	164.482.109	55.379.789	38.429.271	8.596.271	24.357.980
2024	154.563.710	58.087.369	18.140.381	10.709.528	136.372.036
Subprefeitura Mooca					
Ano	Urbanismo	Saneamento	Transporte	Gestão ambiental	Habitação
2022	113.361.433	7.098.418	5.320.551	7.838.139	–
2023	173.755.119	50.086.329	49.006.812	13.904.992	12.464.528
2024	185.147.543	42.042.857	14.679.009	13.150.083	123.613.695
Subprefeitura Penha					
Ano	Urbanismo	Saneamento	Transporte	Gestão ambiental	Habitação
2022	60.098.143	19.422.613	1.032.419	5.368.465	–
2023	164.914.770	33.092.476	49.006.814	8.104.494	21.830.342
2024	183.667.088	45.125.540	39.109.533	5.697.411	110.999.673
Subprefeitura São Miguel Paulista					
Ano	Urbanismo	Saneamento	Transporte	Gestão ambiental	Habitação
2022	65.921.031	80.364.136	1.057.939	1.037.023	2.679
2023	172.609.277	62.377.290	36.183.871	4.183.095	25.104.114
2024	171.976.647	50.095.498	15.246.215	2.570.537	110.997.666
Subprefeitura Vila Maria/Vila Guilherme					
Ano	Urbanismo	Saneamento	Transporte	Gestão ambiental	Habitação
2022	32.624.576	53.028.444	1.204.084	3.360.851	9.672.521
2023	179.037.697	68.937.221	33.136.772	5.935.423	15.024.713
2024	152.160.777	42.016.986	15.100.380	3.078.298	131.849.668

Fonte: Prefeitura do Município de São Paulo. Lei Orçamentária Anual (LOA)

Observa-se um crescimento significativo dos investimentos em urbanismo entre 2022 e 2023, em praticamente todas as subprefeituras, com leve recuo em 2024. Já os recursos destinados à habitação, que eram inexistentes ou residuais em 2022, atingiram patamares



superiores a R\$ 110 milhões em 2024 em diversas regiões – com destaque para Vila Maria/Vila Guilherme, Mooca e Penha.

Os investimentos em saneamento oscilaram, com pico expressivo no Itaim Paulista (R\$ 229 milhões em 2022), seguido por redistribuições nos anos seguintes. Transporte público recebeu aportes crescentes, principalmente na Penha e Mooca, enquanto a função gestão ambiental apresentou valores estáveis e relativamente baixos, apontando para a necessidade de maior atenção a essa dimensão da política urbana.

A análise das despesas regionalizadas evidencia o esforço da gestão municipal em aplicar recursos de forma mais equitativa, mas também revela persistentes desafios em termos de continuidade, eficiência alocativa e articulação entre as secretarias responsáveis. Em regiões como o Arco Leste, a superação do déficit histórico de infraestrutura exige não apenas maior volume de investimentos, mas também consistência na execução, capacidade institucional e mecanismos transparentes de acompanhamento e avaliação das políticas públicas.

A seguir, será analisado o papel das instâncias de governança e das subprefeituras na efetividade das ações planejadas para o Arco Leste, com ênfase na estruturação do modelo de financiamento do PIU, considerando a integração das Áreas de Estruturação Local (AELs) aos instrumentos orçamentários, o uso articulado de fundos municipais, a viabilidade de instrumentos financeiros complementares e a celebração de convênios e parcerias interinstitucionais.



4. Estruturação do Modelo de Financiamento

A definição do modelo de financiamento para o Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste apoia-se na constatação de que, embora o Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo (Lei n.º 16.050/2014) preveja instrumentos de base-solo como a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) e os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) para custear intervenções, as análises socioeconômicas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2022a; 2022b) indicam que o baixo dinamismo imobiliário e a elevada vulnerabilidade da Zona Leste inviabilizam a geração de grandes receitas a partir desses mecanismos no curto prazo. A combinação de renda local e padrão de urbanização ainda não se mostra suficiente para fomentar a valorização fundiária necessária. A perspectiva de autofinanciamento, portanto, é limitada, exigindo-se a busca de arranjos financeiros complementares.

Diante dessas limitações, os relatórios elaborados no âmbito do PIU Arco Leste (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2024) apontam para a importância de recorrer a fundos públicos e financiamentos de bancos nacionais e organismos internacionais. No nível municipal, instrumentos como o Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb), o Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura (FMSAI) e o Fundo Municipal de Habitação (FMH) podem fornecer parcelas de recursos, embora não sejam, por si, suficientes para cobrir as necessidades de infraestrutura, saneamento, regularização fundiária, habitação de interesse social (HIS) e requalificação ambiental em toda a extensão do Arco Leste. Em complemento, mecanismos de crédito junto à Caixa Econômica Federal (CEF) e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por meio de linhas como o Finisa ou o Finem, despontam como alternativa viável. Operações de crédito dessa natureza requerem, no entanto, aprovação legislativa, análise de capacidade de endividamento e o cumprimento dos dispositivos da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar n.º 101/2000) e das normas gerais de direito financeiro (Lei n.º 4.320/1964).

76

A ampliação da capacidade de investimento também pode ser alcançada por meio de financiamentos junto a organismos multilaterais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), especialmente voltados para projetos de macromobilidade, drenagem, saneamento básico e mitigação de impactos ambientais. Nesse contexto, a institucionalização das Áreas de Estruturação Local (AELs) por meio de decreto municipal confere um grau de organização administrativa que favorece a estruturação e o monitoramento físico-financeiro dos projetos, com base em perímetros definidos. Ao converter cada AEL em unidade de despesa no orçamento municipal, torna-se possível especificar as intervenções previstas em mobilidade, saneamento, habitação e requalificação urbana, permitindo sua apresentação em pacotes integrados a serem submetidos aos financiadores, conforme suas exigências.



A consolidação do PIU Arco Leste, no entanto, requer mais do que a identificação de fontes de financiamento. É imprescindível que as AELs sejam formalmente integradas aos instrumentos de planejamento e orçamento público – Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA) – nos termos da Constituição Federal (art. 165) e da Lei Orgânica do Município de São Paulo (arts. 137 a 146). A inserção das AELs no PPA deve contemplar sua inclusão como programas ou subprogramas prioritários, com metas plurianuais e indicadores de desempenho. A LDO, por sua vez, deve estabelecer as diretrizes e prioridades anuais para a execução dessas metas, prevendo inclusive mecanismos como limites mínimos de alocação de recursos e condicionantes para suplementações orçamentárias. Já a LOA deve especificar as dotações correspondentes, com detalhamento das fontes e dos projetos e atividades vinculados a cada AEL.

Nesse processo, a adoção de mecanismos como metas intermediárias na LDO reforça a transparência e o controle social, ao exigir relatórios periódicos sobre o avanço financeiro e físico das ações em cada AEL. Também é possível estabelecer consórcios ou convênios intersecretariais que facilitem a coordenação operacional, pois, dada a natureza multifacetada das intervenções, cada secretaria finalística (Habitação, Infraestrutura Urbana e Obras, Mobilidade e Transportes, Assistência Social etc.) tende a responder por partes distintas do programa.

77

Adicionalmente, recomenda-se a introdução de metas intermediárias na LDO, a fim de garantir maior transparência e efetividade ao processo de execução orçamentária, por meio da exigência de relatórios periódicos sobre o andamento físico e financeiro das intervenções em cada AEL. Também é possível formalizar consórcios e convênios intersecretariais que possibilitem maior coordenação administrativa e técnica, tendo em vista que a execução das ações tende a envolver múltiplas secretarias setoriais (Habitação, Infraestrutura Urbana e Obras, Mobilidade, Assistência Social, entre outras).

Ainda que o modelo proposto privilegie o financiamento público, os instrumentos urbanísticos complementares mantêm papel relevante, especialmente em projetos com potencial de geração de receitas acessórias. Concessões urbanísticas (Lei nº 14.917/2009) e parcerias público-privadas (Lei nº 11.079/2004) podem ser utilizadas em iniciativas de maior escala ou complexidade, como corredores de ônibus, parques lineares ou equipamentos comunitários. A designação de uma AEL não implica a adoção compulsória desses instrumentos, mas sim sua compatibilização com arranjos híbridos, nos quais a Prefeitura, por meio da SMUL, poderá firmar PPPs ou conceder áreas públicas para projetos integrados ao PIU, respeitando sempre os preceitos do Plano Diretor, do Estatuto da Cidade e dos princípios constitucionais da administração pública.



Assim, o modelo de financiamento delineado para o PIU Arco Leste baseia-se na articulação entre instrumentos orçamentários e financeiros, na institucionalização territorial das ações por meio das AELs e na conjugação de fontes públicas e privadas. Essa arquitetura busca assegurar a continuidade das intervenções, mitigar os riscos de descontinuidade política e promover o desenvolvimento urbano sustentável e inclusivo na região Leste do Município de São Paulo.

Integração com os Instrumentos Orçamentários

A efetiva consolidação do Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste exige uma abordagem integrada que ultrapassa a simples identificação de fontes potenciais de financiamento ou elaboração técnica de projetos específicos. É fundamental assegurar que tanto as intervenções previstas pelo Plano, quanto as Áreas de Estruturação Local (AELs) sejam devidamente inseridas nos instrumentos formais de planejamento e orçamento municipais, garantindo a continuidade e legitimidade dos recursos públicos destinados às intervenções previstas (BRASIL, 1988; BRASIL, 2000).

O arcabouço jurídico-orçamentário brasileiro, conformado pela Constituição Federal de 1988 (art. 165) e pela Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), estrutura-se em três instrumentos essenciais: o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA). Tais peças, articuladas entre si, orientam a alocação estratégica de recursos no âmbito municipal (SÃO PAULO, 1990), e devem refletir as prioridades de intervenção definidas no PIU.

78

Dado o elevado grau de vulnerabilidade social e a carência significativa de infraestrutura urbana no Arco Leste, a inclusão das AELs e das demais melhorias previstas pelo plano como áreas prioritárias nos instrumentos orçamentários é condição *sine qua non* para sua implementação. A operacionalização desse processo exige o adequado enquadramento das despesas no sistema SIAFEM/SP, respeitando os estágios orçamentários de empenho, liquidação e pagamento, e a correta classificação das ações como despesas de capital, dada sua natureza estruturante. Investimentos em mobilidade, saneamento, habitação e requalificação urbanística devem ser discriminados com precisão por Grupo de Natureza da Despesa (GND), Modalidade de Aplicação, Elemento e Item de Despesa, de forma a garantir rastreabilidade e transparência na execução.

O primeiro passo para a viabilização orçamentária do PIU Arco Leste consiste na inclusão das Áreas de Estruturação Local (AELs) e das demais intervenções previstas pelo plano urbanístico do PIU Arco Leste no Plano Plurianual (PPA). Considerando que a formalização das AELs, via decreto, está em processo de elaboração e que sua consolidação normativa pode não ocorrer a tempo da próxima peça plurianual (2026–2029), recomenda-se a



previsão de reservas orçamentárias com base em estimativas preliminares, abrangendo todo o conjunto de ações estruturantes delineadas no PIU. Essa antecipação exige articulação técnica e política junto à Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL), à Secretaria Municipal da Fazenda e demais órgãos envolvidos, incluindo a contratação prévia de projetos técnicos executivos que confirmem maturidade às propostas e viabilizem sua inscrição orçamentária.

Na sequência, é essencial assegurar a inclusão das AELs e das demais intervenções previstas pelo PIU Arco Leste na LDO a cada exercício, de modo a permitir a alocação efetiva de recursos na LOA subsequente. Essa inclusão deve vir acompanhada de justificativas técnicas fundamentadas nos diagnósticos socioterritoriais e nas diretrizes do plano, além de articulação com o Legislativo, garantindo respaldo político às intervenções. A LDO pode ainda fixar parâmetros de execução, metas intermediárias e dispositivos que evitem o contingenciamento ou remanejamento de recursos destinados às AELs e demais ações estruturantes do plano, conforme detalhado em dispositivos específicos da LRF.

A etapa final consiste na inclusão das AELs e das demais melhorias previstas no PIU Arco Leste na LOA como ações orçamentárias territorializadas, vinculadas a programas e subprogramas do PPA. A territorialização das despesas permite não apenas maior controle social, mas também uma execução mais alinhada à realidade local. As ações devem, sempre que possível, incluir no texto a identificação da AEL correspondente e da natureza da intervenção, facilitando o monitoramento por órgãos de controle e pela sociedade. Em caso de suplementações ou alterações orçamentárias durante o exercício, deve-se preservar o vínculo territorial e programático, mediante autorização legislativa ou critérios específicos previstos na própria LDO.

Importa destacar que a consolidação do PIU Arco Leste como política pública territorializada e estruturante não se esgota na dimensão normativa. Sua eficácia está condicionada à *capacidade de articulação interinstitucional e à qualidade da governança orçamentária, que deve envolver instâncias participativas, conselhos, audiências públicas e pactuação federativa com outros entes, especialmente quando se tratar de projetos cofinanciados por instituições nacionais ou internacionais*. Concessões urbanísticas, parcerias público-privadas e financiamentos externos devem ser integrados de forma coerente à programação orçamentária, respeitando os dispositivos da Lei nº 11.079/2004 (PPPs), da Lei nº 8.987/1995 (concessões) e da LRF.

Por fim, a inserção plena das AELs e das demais intervenções priorizadas do PIU Arco Leste nas peças orçamentárias municipais – PPA, LDO e LOA – transforma a proposta do plano em compromisso institucional de médio e longo prazo, conferindo legitimidade e estabilidade ao planejamento urbano da Zona Leste. Essa articulação assegura não apenas



o cumprimento das obrigações legais de planejamento e transparência, mas, sobretudo, a viabilidade material da intervenção urbana integrada e equitativa que o PIU propõe.

Inclusão das AELs no Plano Plurianual (PPA)

O PPA é o principal instrumento de planejamento governamental de médio prazo, definindo, para um período de quatro anos, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública (BRASIL, 1988, art. 165, § 1º). Enquanto o PPA federal baliza as políticas nacionais, cada ente subnacional – estados e municípios – elabora seu próprio PPA para contemplar as características e necessidades locais (SÃO PAULO, 1990, arts. 137 a 146). No caso de São Paulo, esse plano constitui uma peça que orienta as grandes linhas de investimento, assegurando coerência com o Plano Diretor Estratégico (Lei n.º 16.050/2014) e com o Estatuto da Cidade (Lei federal n.º 10.257/2001).

Inserir as Áreas de Estruturação Local (AELs) do Arco Leste no PPA implica definir programas ou subprogramas específicos que reflitam as prioridades identificadas nos diagnósticos socioterritoriais e econômicos. Dessa forma, cada AEL pode ser contemplada como um programa setorial ou programa territorial – ambos passíveis de detalhamento em projetos e atividades, com metas quantificáveis, conferindo maior lastro à institucionalização do PIU, pois as intervenções deixam de ser pontuais ou casuísticas, inscrevendo-se em compromissos e objetivos de médio prazo, cujo cumprimento é passível de fiscalização pelos órgãos de controle e pela sociedade (BRASIL, 2000, art. 4º; TIDE SETUBAL, 2020).

80

A adoção de metas para cada AEL no PPA, além de favorecer a transparência, permite monitorar a execução financeira e física das ações. É possível, por exemplo, estabelecer indicadores de habitação de interesse social, km de vias urbanizadas, ampliação de equipamentos de saúde e educação, e assim por diante, garantindo que o desenvolvimento urbano se oriente de modo coerente com as diretrizes do Plano Diretor e com as metas municipais (SÃO PAULO, 2014).

Compatibilização com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)

A LDO é elaborada anualmente pelo Executivo e aprovada pelo Legislativo, servindo como ponte entre o PPA e a Lei Orçamentária Anual (BRASIL, 1988, art. 165, § 2º). Além de estabelecer as metas e prioridades para o exercício financeiro seguinte, a LDO fixa parâmetros para a elaboração da LOA, define limites de gastos e pode incluir regras específicas para as dotações orçamentárias destinadas às AELs (BRASIL, 2000, art. 5º, inciso I).



Para que a execução do PIU Arco Leste seja contínua, recomenda-se a inclusão de ações específicas para cada AEL no texto da LDO, ressaltando os objetivos estratégicos e os critérios de alocação de recursos. Nesse dispositivo, podem-se prever mecanismos como:

- **Indicação de investimentos prioritários:** por exemplo, discriminar projetos de drenagem, HIS ou mobilidade local como prioridades de aplicação de recursos, contemplando-se tanto as receitas ordinárias quanto fontes externas (BID, CAF, FMSAI, etc.). Embora a LDO não exija, de maneira literal, que cada fonte externa de recursos seja individualizada ou descrita em detalhes, é recomendável indicar – ainda que de forma genérica ou agregada – a perspectiva de captação de recursos de origem externa, quando for relevante para a execução das políticas públicas planejadas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2024).

Ademais, sempre que se vislumbra a necessidade de operações de crédito ou convênios que gerem obrigações financeiras, é relevante demonstrar compatibilidade com as metas fiscais e avaliar o impacto orçamentário (art. 16 da LRF). Embora não haja imposição legal de detalhar cada fonte externa na LDO, incluir diretrizes sobre a busca por financiamentos – especialmente quando substanciais – contribui para observar o equilíbrio fiscal e a transparência exigidos pela LRF (BRASIL, 2000).

81

Em muitos municípios, a LDO traz um anexo de metas e prioridades que permite incluir, por exemplo, menções a “financiamentos de organismos internacionais para programas de saneamento e drenagem urbana” ou “acordos de crédito com agências multilaterais” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2024). Isso não implica um mapeamento exaustivo, mas garante um respaldo formal para, posteriormente, inserir dotações específicas na LOA, caso os acordos se concretizem durante o exercício.

- **Parâmetros de execução:** fixar limites mínimos ou percentuais de destinação de investimentos às AELs, bem como condicionar suplementações orçamentárias à manutenção das alocações previstas.

A fixação de limites mínimos ou percentuais de destinação de investimentos consiste em inserir na LDO um dispositivo determinando que uma fração mínima do orçamento de investimento do Município seja alocada especificamente a certos perímetros, programas ou ações. Nesse caso, o texto da LDO poderia prever, por exemplo, que “*no mínimo X% da dotação global de investimentos deverá ser destinada às Áreas de Estruturação Local (AELs) do PIU Arco Leste*” ou, de forma mais específica, “ao menos R\$ Y milhões do total de investimentos em mobilidade serão executados nos perímetros designados como AELs”. Ao garantir um “pisso” orçamentário, o gestor impede que, em eventuais ajustes ou cortes, as ações estratégicas no território sejam desproporcionalmente prejudicadas.



Visando a garantia de políticas prioritárias em territórios de alta vulnerabilidade social. Já o condicionamento das suplementações orçamentárias à manutenção das alocações previstas, trata-se de um mecanismo que impede que, ao longo do exercício, a Prefeitura utilize o recurso de decretos de remanejamento, anulações ou suplementações de créditos para reduzir o montante destinado às AELs abaixo do patamar estabelecido, dado que a execução orçamentária é dinâmica e passível de contingenciamentos, esse mecanismo assegura que a dotação inicialmente aprovada para as AELs não seja remanejada para outras finalidades sem análise cautelosa ou debate político.

Dessa forma, a administração poderá promover ajustes, mas não descaracterizar por completo a prioridade atribuída às AELs, garantindo continuidade das intervenções até o final do exercício (BRASIL, 2000).

Na prática, a LDO pode prever que qualquer suplementação que afete negativamente as dotações ligadas às AELs dependa de autorização legislativa específica ou, ao menos, de um procedimento mais rigoroso de justificativa. A norma pode dizer, por exemplo, que *“não se admitirá suplementação em valores que reduzam a despesa prevista para as AELs a menos de 70% do montante originalmente aprovado, salvo mediante lei específica”*. Entretanto, recomenda-se que a lei deve prever as circunstâncias excepcionais em que essa salvaguarda pode ser flexibilizada (ex. calamidade pública, queda drástica de arrecadação, mudanças profundas no cenário fiscal).

82

Ao se optar por esse modelo, a Prefeitura precisará coordenar, com as secretarias setoriais e com a Secretaria Municipal da Fazenda, um mapeamento claro das ações que podem ser executadas em cada AEL. Caso essas ações não sejam suficientemente maduras ou não haja projetos prontos, poderá ser difícil atingir os percentuais mínimos fixados.

- **Metas intermediárias:** a LDO pode prever prazos e indicadores anuais, a serem cumpridos pelo Poder Executivo, evidenciando o avanço físico e financeiro das intervenções no Arco Leste (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2024). Trata-se de uma forma de desdobrar as metas gerais ou finais – muitas vezes fixadas no PPA ou no Programa de Metas municipal – em resultados parciais, mensuráveis ano a ano (BRASIL, 1988; SÃO PAULO, 1990). Quando aplicadas ao caso do PIU Arco Leste, essas metas intermediárias tornam-se importantes para dar maior transparência ao processo de execução orçamentária e garantir a devida priorização das Áreas de Estruturação Local (AELs).

Cada meta pode ser discriminada por AEL, evidenciando prazos e resultados esperados em cada perímetro. Isso facilita a regionalização do controle orçamentário e a verificação de quais AELs efetivamente recebem investimentos. Além de medir o progresso físico (obras



concluídas) e financeiro (valor desembolsado), as metas intermediárias podem apontar impactos sociais ou ambientais (redução de áreas de risco, número de beneficiários atendidos, melhoria em indicadores de mobilidade), associando a execução a resultados concretos (ROYER; PERES, 2022).

No caso do Arco Leste, um território de alta vulnerabilidade socioambiental e econômica, a adoção de metas intermediárias ajuda a garantir que o comprometimento do Poder Executivo e do Legislativo com a região se converta em entregas efetivas ano a ano (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2020a). Tais metas aumentam a previsibilidade das ações, reduzem a possibilidade de remanejamentos orçamentários que posterguem ou inviabilizem obras e facilitam a cobrança social e institucional sobre o planejamento urbano.

Alocação nas Leis Orçamentárias Anuais (LOA)

Por fim, a Lei Orçamentária Anual concretiza, para cada exercício, o planejamento contido no PPA e na LDO, estimando as receitas e fixando as despesas (BRASIL, 1988, art. 165, § 5º). Embora a LOA seja aprovada anualmente, ela deve refletir a programação de médio prazo estipulada no Plano Plurianual.

Quando se criam ações específicas na LOA para o PIU Arco Leste, é recomendável que haja correspondência com o programa ou subprograma do PPA que trata do desenvolvimento urbano na Zona Leste (BRASIL, 1988, art. 165; SÃO PAULO, 1990).

Assim, o êxito do PIU Arco Leste depende de que as AELs sejam adequadamente inseridas como unidades de despesa ou ações na LOA, permitindo a territorialização do gasto (SÃO PAULO, 1990, art. 137, § 8º). Nesse sentido, alguns procedimentos podem ser adotados:

1. Criação de ações específicas no programa ou subprograma do PPA referente ao Arco Leste, descrevendo cada AEL e suas principais intervenções (mobilidade, saneamento, HIS etc.).
2. Vinculação dessas ações a fontes de recursos identificadas no capítulo de receitas (Fundurb, FMSAI, FMH, convênios federais e estaduais, financiamentos internacionais etc.), assegurando transparência e coerência no momento de empenho das despesas (ROYER; PERES, 2022).
3. Detalhamento da Ação (DA): sempre que possível, incluir o nome da AEL no próprio texto da ação ou projeto, a fim de facilitar o rastreamento e o monitoramento por parte de órgãos de controle interno e externo, bem como pelo público interessado (TIDE SETUBAL, 2020).

Caso seja necessário recorrer a créditos adicionais durante o exercício (suplementações, especiais ou extraordinários), é fundamental manter o vínculo territorial para não fragmentar



a execução. O envolvimento do Legislativo, por meio da Comissão de Finanças e Orçamento, e de instâncias de participação (conselhos, audiências públicas etc.) fortalece a legitimidade dos remanejamentos.

Embora as intervenções previstas nas Áreas de Estruturação Local (AELs) estejam organizadas em períodos plurianuais, cada exercício orçamentário é autônomo e sujeito à aprovação legislativa específica. Por isso, é fundamental garantir mecanismos que assegurem a continuidade da alocação de recursos ao longo de todo o processo de implementação.

Conforme estabelecido pelos artigos 165 (§§1º e 2º) e 167 (incisos I e II) da Constituição Federal de 1988, o instrumento fundamental para assegurar a previsibilidade financeira das ações é o Plano Plurianual (PPA), que define metas e diretrizes plurianuais, orientando a elaboração das peças orçamentárias anuais subsequentes. A Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/2000, artigos 4º, 5º §5º, 16 e 17) reforça essa exigência, determinando que os compromissos financeiros plurianuais estejam expressamente previstos e detalhados no PPA e refletidos anualmente na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e na Lei Orçamentária Anual (LOA). Nesse contexto, a garantia de alocação contínua de recursos requer:

84

- Elaboração detalhada da previsão plurianual das despesas, com cronogramas físicos e financeiros precisos inseridos como anexos ao PPA. Esses cronogramas devem ser rigorosamente refletidos na LDO, conforme determina o artigo 5º, §5º da Lei Complementar nº 101/2000, garantindo a autorização anual dos desembolsos por meio da LOA;
- Implementação de mecanismos efetivos de monitoramento contínuo dos empenhos, liquidações e pagamentos, conforme determina o artigo 17 da Lei Complementar nº 101/2000. Este monitoramento visa detectar e corrigir rapidamente eventuais desvios ou contingenciamentos, evitando impactos negativos sobre a execução das intervenções planejadas nas AELs;
- Promoção da participação social ativa, conforme prevê a Lei Orgânica do Município (art. 137, §§1º–4º) e o Programa de Metas municipal. Esta participação deve ocorrer de maneira estruturada durante as etapas de elaboração, discussão e aprovação do orçamento, garantindo transparência e alinhamento com as demandas e prioridades locais (TIDE SETUBAL, 2020; SÃO PAULO, 1990).

Ao assegurar uma inserção concreta das AELs no conjunto PPA–LDO–LOA, o Município de São Paulo não apenas cumpre as obrigações legais de planejamento territorial, mas sobretudo fortalece a coerência entre a formulação do PIU Arco Leste e a efetiva disponibilidade orçamentária. Nessa perspectiva, a territorialização das despesas torna-se



mais do que uma formalidade: converte-se em premissa para a alocação de recursos de forma sistemática e transparente, a cada exercício, preservando a continuidade das ações e proporcionando segurança a financiadores e parceiros envolvidos nas intervenções.

Seleção das Fontes de Financiamento para Intervenções Prioritárias

A definição das fontes de financiamento adequadas para cada intervenção prevista nas Áreas de Estruturação Local (AELs) do PIU Arco Leste constitui etapa essencial para assegurar a viabilidade técnica e financeira do projeto, bem como para garantir a continuidade das obras ao longo de diferentes ciclos orçamentários e de gestão administrativa. Esse processo de seleção deve considerar as características específicas de cada ação, a exemplo de natureza técnica, porte orçamentário, impacto socioeconômico e exigências normativas. Nesse sentido, a escolha das fontes de recursos passa pela análise pormenorizada das linhas disponíveis em âmbito municipal, estadual, federal e internacional, bem como de eventuais parcerias público-privadas e arranjos híbridos (*blended finance*).

As intervenções de provisão de Habitação de Interesse Social (HIS) e de regularização fundiária costumam demandar elevado volume de recursos, dada a complexidade dos projetos (diagnóstico socioeconômico, desapropriações, infraestrutura associada, produção habitacional e regularizações jurídicas). Nesse cenário, destaca-se o papel do Fundo Municipal de Habitação (FMH), instituído pela Lei nº 11.632/1994, que estabelece critérios para aplicação de recursos em programas habitacionais de interesse social. O FMH é administrado pela Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB), integrando a classificação orçamentária municipal. Sua previsão nos instrumentos orçamentários (PPA, LDO, LOA) garante o aporte de verbas próprias a projetos de urbanização de favelas, construção de unidades habitacionais e regularização fundiária.

85

Para ampliar o escopo dessas ações, parcerias com entidades estaduais, como a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), tornam-se estratégicas. A CDHU, por sua vez, opera segundo a Lei nº 905/1975 (Plano Nacional de Habitação Popular – PLANHAP) e legislações subsequentes que regem a política habitacional do Estado de São Paulo, possibilitando o cofinanciamento de projetos de grande vulto. Em âmbito federal, destacam-se programas específicos de habitação popular, historicamente conduzidos por instituições como a Caixa Econômica Federal e o Ministério das Cidades (atual Ministério das Cidades e do Desenvolvimento Regional), que exigem o alinhamento rigoroso das propostas aos critérios técnicos e legais definidos em editais e regulamentações, tais como a Lei nº 11.977/2009 (Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV/atual Casa Verde e Amarela), bem como observância dos dispositivos da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC nº 101/2000).



Intervenções voltadas à mobilidade urbana — incluindo implantação de corredores de ônibus, terminais, ciclovias, viadutos, passarelas e modernização de sistemas de transporte coletivo — demandam investimentos de grande porte, exigindo consistência técnica e capacidade de endividamento por parte do ente municipal. Nesse sentido, é frequente a participação direta de entidades estaduais como o Metrô e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), cuja competência é regulamentada por leis estaduais específicas, a exemplo da Lei nº 7.861/1992 para o Metrô.

As ações de requalificação urbanística — como reurbanização de vias, implantação de parques lineares, recuperação de áreas degradadas, projetos de drenagem e controle de inundações — e as iniciativas de saneamento básico (abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, manejo de resíduos sólidos) podem acessar recursos do Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura (FMSAI), criado pela Lei nº 14.934/2009. Esse fundo é operado sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB), garantindo, via LOA, a possibilidade de transferência direta de recursos para projetos de drenagem, saneamento ambiental e equipamentos urbanos correlatos.

Além do FMSAI, destacam-se ainda o Fundo Estadual de Recursos Hídricos (FEHIDRO), previsto pela Lei Estadual nº 7.663/1991, e linhas de financiamento disponibilizadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pela Caixa Econômica Federal, em modalidades como o FINEM (para projetos de grande porte e impacto econômico-social) e FINISA (voltado a saneamento e infraestrutura). Para projetos com maior potencial de integração regional ou que envolvam gestão de bacia hidrográfica, é possível recorrer a mecanismos de cooperação intermunicipal e aos comitês de bacia, o que pode alavancar verbas do FEHIDRO ou de convênios federais, a exemplo do Ministério do Desenvolvimento Regional.

86

Compreendendo a dimensão transversal do desenvolvimento econômico local, são necessárias fontes e arranjos institucionais que envolvam múltiplas secretarias (Desenvolvimento Econômico, Assistência Social, Direitos Humanos, entre outras). Essa articulação intersecretarial permite a criação de programas integrados de geração de emprego e renda, capacitação profissional e inclusão produtiva. Nesse contexto, podem-se utilizar recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Social (FMD): Focado em programas de assistência social, combate à pobreza e inclusão socioeconômica, criado pela Lei Municipal nº 16.651/2017; Programas Estaduais e Federais de Fomento: Linhas específicas do governo estadual (como a Investe SP) e do governo federal (Secretaria Nacional de Economia Solidária, por exemplo), ou ainda, editais de organismos multilaterais (ex. BID Lab, Fumin, ONU-Habitat) ou de agências internacionais de fomento ao microempreendedorismo e à economia solidária.



Diante da multiplicidade de fundos, programas e agentes envolvidos, o êxito da implantação deste PIU depende, ainda, do estabelecimento de governança integrada entre secretarias, fundos específicos e eventuais parceiros externos, compondo um arranjo consolidado de financiamento. O papel de uma agência/ órgão articulador e gestor central da estratégia de captação e de execução financeira do PIU Arco Leste deverá envolver:

- Planejamento Estratégico: Auxiliar na definição de prioridades de investimento em consonância com os planos setoriais e as AELs.
- Gestão Metodológica: Adotar padrões técnicos e orçamentários uniformes, garantindo coerência nos processos licitatórios e na execução das obras.
- Governança Intersecretarial: Coordenar as secretarias envolvidas, conciliando prazos e metas, e promover a integração orçamentária (PPA, LDO, LOA) para cada iniciativa.
- Interlocação Externa: Negociar com bancos nacionais, organismos internacionais e potenciais parceiros privados, consolidando projetos bancáveis e garantindo condições vantajosas de crédito ou parceria.

Instrumentos Financeiros Complementares

Os instrumentos financeiros complementares, com ênfase em empréstimos (nacionais e internacionais) e em repasses diretos (federais, estaduais e multilaterais), constituem elementos fundamentais para a consolidação do Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste. Dado o porte multissetorial do conjunto de projetos, não se mostra suficiente a mobilização de fundos tradicionais, tais como o Fundo Municipal de Habitação (FMH), o Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura (FMSAI) ou mesmo as fontes provenientes do Tesouro municipal. Estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2020) e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID, 2019) reiteram a necessidade de diversificar fontes de *funding* e de atender, de maneira rigorosa, aos critérios de elegibilidade, aos marcos orçamentários e às exigências de governança internacional para que as intervenções alcancem a escala e a profundidade necessárias.

Nesse contexto, o acesso a empréstimos junto às instituições nacionais de fomento, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Caixa Econômica Federal, configura um dos caminhos mais consolidados para a execução de obras de infraestrutura de grande vulto. Destacam-se, nesse escopo, as linhas FINEM (BNDES) e FINISA (Caixa) para saneamento, mobilidade, habitação de interesse social, entre outras iniciativas urbanas de grande porte (IPEA, 2020). A Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000, conhecida como Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), estabelece critérios de capacidade de pagamento do ente federado, incluindo limites de endividamento, obrigando o município a demonstrar solidez fiscal e a justificar a viabilidade econômica e financeira dos projetos (Brasil, 2000). Além disso, esses agentes financeiros requerem estudos de



viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), que incluam estimativas de benefícios socioambientais e sólidos argumentos de custo-benefício (França, 2021; Maricato, 2015). O fato de os projetos do PIU Arco Leste estarem regularmente inseridos no Plano Plurianual (PPA), na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e na Lei Orçamentária Anual (LOA) sinaliza, de acordo com pesquisas de Peres (2018), maior firmeza política e orçamentária, diminuindo riscos de inadimplência e assegurando transparência no uso dos recursos públicos.

Quando se consideram os empréstimos externos, a exemplo daqueles viabilizados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) ou pelo Novo Banco de Desenvolvimento (NBD), impõe-se um arcabouço jurídico e procedimental ainda mais detalhado. É preciso, em primeiro lugar, a anuência do Senado Federal, conforme o artigo 52, inciso V, da Constituição Federal (Brasil, 1988), e a devida análise do Ministério da Fazenda (Brasil, 2000; OCDE, 2020). Em geral, as instituições multilaterais adicionam condicionantes socioambientais e de governança, exigindo do ente subnacional a comprovação de que as intervenções propostas se alinham aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e às pautas de inclusão social (Ipea, 2020; Oliveira; Teixeira, 2018). Nesse quadro, tem-se observado a prática de associar contrapartidas municipais, ora de natureza financeira – por exemplo, cobertura de parte dos custos da obra –, ora de natureza técnica – a disponibilização de equipe capacitada, elaboração de relatórios periódicos de execução e a adoção de mecanismos de participação social e controle externo (França, 2021). Em síntese, a viabilidade dos empréstimos internacionais depende de uma convergência entre robustez fiscal, previsão orçamentária clara e conformidade dos projetos com parâmetros de impacto e participação coletiva (Maricato, 2015).

88

Outra vertente de igual importância são os repasses diretos, que podem ocorrer por meio de convênios, contratos de repasse ou acordos de cooperação, oriundos tanto do governo federal quanto do governo estadual ou de organismos multilaterais (Brasil, 2012). Em se tratando de convênios federais, a legislação brasileira, com destaque para a Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993, e a Lei n.º 14.133, de 1.º de abril de 2021 (Brasil, 1993; 2021), estabelece regras de licitação e execução de obras, determinando a necessidade de um plano de trabalho rigoroso e compatível com a finalidade do repasse (Cardoso; Aragão, 2013). O mesmo se aplica aos repasses estaduais, em que empresas públicas, a exemplo do Metrô, da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) ou da Sabesp, podem alocar recursos para iniciativas que envolvam mobilidade, habitação ou saneamento integrados (Ipea, 2020). A condição de os projetos estarem incluídos no PPA, na LDO e na LOA, mais uma vez, assegura o alicerce orçamentário mínimo para que as atividades decorrentes não sofram interrupções por ausência de dotação ou contingenciamento de verbas (Peres, 2018; França, 2021).



Os repasses internacionais, ainda que menos recorrentes, possuem relevante impacto quando há objetivos claramente definidos na agenda climática, urbana e social (OCDE, 2020). Organismos como o Banco Mundial, o *Green Climate Fund* (GCF) ou programas da Organização das Nações Unidas podem ofertar recursos a fundo perdido ou em regime de cofinanciamento parcial, desde que as propostas de requalificação urbana demonstrem contribuições para a redução de emissões, aumento da resiliência diante de desastres naturais e promoção de equidade socioeconômica (Maricato, 2015). Todavia, assim como nos empréstimos multilaterais, a transferência de recursos está diretamente condicionada à boa governança, à publicização de informações e ao cumprimento de condicionantes técnicas, ambientais e sociais (Ipea, 2020).

Em qualquer dos casos, a adequada inserção orçamentária constitui não apenas uma exigência normativa, mas um elemento de segurança para os credores e doadores. A presença das intervenções no PPA, segmentada em programas ou subprogramas correspondentes às Áreas de Estruturação Local, reforça o compromisso multianual do município (Brasil, 2000). A tradução desse compromisso na LDO anual legitima as prioridades de gasto, enquanto a LOA especifica as dotações necessárias para cada exercício, assegurando que haja recursos disponíveis para o empenho, a liquidação e o pagamento das despesas (Tavares, 2019). Essa territorialização orçamentária, de acordo com os estudos de Peres (2018), auxilia a organização intersecretarial, pois cada conjunto de intervenções passa a constituir uma ação integrada e monitorável pelos órgãos de controle, conselhos municipais e instituições financeiras.

89

O detalhamento técnico dos projetos, por seu turno, representa outro fator transversal de fundamental importância. O desenvolvimento de estudos de viabilidade integrados (econômica, técnica, ambiental e social) define parâmetros de custo, prazo, impacto e mitigação de riscos (França, 2021). A ausência de consistência nas informações – ou a incongruência entre o que se propõe e a capacidade real de execução – tipicamente resulta em interrupções de repasse, eventuais contingenciamentos e, não raro, questionamentos por parte de órgãos de controle, tais como Tribunais de Contas (Brasil, 2020). Essa necessidade de maior rigor técnico dialoga com os princípios constitucionais de transparência e publicidade (BRASIL, 1988) e constitui elemento fundamental para a credibilidade perante credores (internos e externos), que geralmente exigem a validação dos projetos por equipes de auditoria independente ou missões de supervisão técnica (OCDE, 2020).

A governança também tem sido identificada como componente determinante para a sustentabilidade de operações de crédito e de repasse (Cardoso; Aragão, 2013). Um sistema bem estruturado de governança envolve a integração entre secretarias, a criação de comitês técnicos e a participação social efetiva, conforme prevê o Estatuto da Cidade (Brasil, 2001).



Experiências como a inclusão de indicadores de gênero e diversidade ou a realização de audiências e oficinas territorializadas, de acordo com Oliveira e Teixeira (2018), agregam valor às propostas, demonstrando um compromisso real com a inclusão social e a redução de vulnerabilidades históricas nas periferias. Para o Plano de Intervenção Urbana Arco Leste, em que cada Área de Estruturação Local demanda soluções customizadas e de alta complexidade técnica, o arcabouço de governança precisa articular as secretarias de Habitação, Infraestrutura Urbana e Obras, Urbanismo e Licenciamento, além de instâncias de participação popular e setorial. Dessa forma, reduz-se a probabilidade de sobreposições, retrabalhos e lacunas de execução.

Portanto, a adoção de empréstimos domésticos e internacionais e a realização de repasses diretos, provenientes de diferentes esferas (federal, estadual, organismos multilaterais), oferecem a robustez financeira e a estabilidade necessárias à execução do PIU Arco Leste. Todavia, o êxito de tais instrumentos depende, essencialmente, de uma conjugação entre rigor orçamentário (alocação clara e regular nos instrumentos de planejamento), qualidade técnica dos projetos (viabilidade comprovada e alinhamento com metas sociais, urbanísticas e ambientais) e governança sólida (integração intersecretarial, participação social e mecanismos de controle). Se respeitados esses preceitos, e à luz da legislação vigente — em especial a Lei Complementar n.º 101/2000, a Constituição Federal de 1988 e os normativos setoriais —, o conjunto de intervenções previsto para as Áreas de Estruturação Local terá melhores condições de se materializar, contribuindo para a redução efetiva das vulnerabilidades e para a melhoria da qualidade de vida na Zona Leste de São Paulo.

90

Estabelecimento de Convênios e Parcerias

A formalização de convênios e parcerias constitui um dos pilares da governança pública voltada à implantação das Áreas de Estruturação Local (AELs), por assegurar uma divisão clara de atribuições, compromissos e responsabilidades entre os entes envolvidos. Além da mobilização de recursos, tais instrumentos conferem maior transparência, eficiência administrativa e delimitação de escopos técnicos, elementos fundamentais diante da complexidade das ações previstas no Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste.

No nível municipal, a prerrogativa de instituir as AELs por decreto confere à administração direta a possibilidade de definir com precisão as atribuições de secretarias como as de Habitação (SEHAB), Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB) e Subprefeituras (SMUSB), especificando prazos, metas e fluxos de aplicação dos fundos municipais, tais como o Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura (FMSAI) e o Fundo Municipal de Habitação (FMH). Entretanto, em situações em que as intervenções extrapolam as fronteiras formais das AELs ou demandam arranjos técnicos de maior complexidade, faz-se necessária a celebração de convênios específicos, cujas minúcias (objetivos, metas,



responsabilidades, contrapartidas) devem ser fixadas em instrumento próprio, em conformidade com as Leis n.º 8.666/1993 e n.º 14.133/2021 (Brasil, 1993; 2021).

A cooperação técnica e financeira com entidades estaduais revela-se igualmente essencial, pois possibilita o acesso a fontes de financiamento e a capacidades operacionais, principalmente nos setores de habitação, mobilidade e saneamento (Cardoso; Aragão, 2013). Empresas públicas como a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), o Metrô de São Paulo e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) podem aportar recursos e expertise para a execução de grandes obras ou projetos setoriais de alta complexidade. Esses convênios devem estabelecer metas explícitas, cronogramas de execução, atribuições individuais e coletivas, bem como critérios de transparência e monitoramento, observando a legislação estadual pertinente e as normas internas de cada instituição (Ipea, 2020).

A integração de convênios interinstitucionais, Parcerias Público-Privadas (PPPs) e concessões reforça uma governança multinível capaz de lidar com a complexidade do PIU Arco Leste (CARDOSO; ARAGÃO, 2013). Além de ampliar a disponibilidade de recursos técnicos e financeiros, essa articulação incorpora inovação metodológica e tecnológica proveniente do setor privado e de instituições de pesquisa e fomento (IPEA, 2020). As sinergias geradas costumam resultar em maior eficiência administrativa e agilidade na execução, com cada parceiro especializado em funções específicas.

91

Ainda assim, é importante destacar que a formalização desses arranjos requer base jurídica robusta, contratos bem estruturados e equipes capacitadas para conduzir todas as etapas – da negociação à fiscalização (TAVARES, 2019). Experiências nacionais e internacionais (BID, 2019; OCDE, 2020) evidenciam que, em contextos de baixa capacidade institucional, aumentam os riscos de desequilíbrios contratuais, prorrogações indevidas e distorções de função e competências (VASCONCELLOS; SANTOS, 2019). Da mesma forma, convênios sem definição clara de escopo, contrapartidas e mecanismos de controle podem gerar sobreposições, atrasos e questionamentos por órgãos de fiscalização (BRASIL, 2012; FRANÇA, 2021).

Conclui-se, portanto, que convênios e parcerias – municipais, estaduais ou estruturados por meio de PPPs e concessões – se pronunciam de forma promissora para a implantação das AELs do PIU Arco Leste. Além de ampliar o acesso a recursos e fortalecer a governança, permitem maior alinhamento entre planejamento urbano, execução orçamentária e prestação de contas. Quando firmados com rigor técnico e respaldo legal, esses arranjos aumentam a eficácia das intervenções e contribuem de forma decisiva para o alcance dos objetivos propostos para a Zona Leste de São Paulo.



5. Modelo de Governança e Gestão

O Modelo de Governança e Gestão no Plano de Intervenção Urbana (PIU) Arco Leste assume papel determinante no enfrentamento das desigualdades, especialmente em territórios de expressiva vulnerabilidade socioambiental e capacidade estatal reduzida. Para atribuir centralidade às demandas da Zona Leste de São Paulo, a formulação desse Plano optou pela delimitação territorial em Áreas de Estruturação Local (AELs), o que requer a construção de um arranjo institucional apto a garantir a alocação integrada de recursos, a captação de financiamentos externos e a coordenação eficiente entre as diversas instâncias setoriais (Marini; Martins, 2006). Essa abordagem institui, em última instância, um mecanismo de governança focalizado no desenvolvimento urbanístico, econômico e socioambiental, reforçando a necessidade de que o planejamento público ultrapasse a tradicional lógica setorial, concentrada em fundos e secretarias com prioridades específicas (Peres et al., 2016).

A instituição formal das AELs, via decreto municipal, possibilita que o PIU Arco Leste disponha de marcos normativos claros, que definam o papel de cada secretaria envolvida, bem como os procedimentos de execução orçamentária e financeira. A experiência de políticas transversais indica que a criação de mecanismos institucionais permanentes, com atribuições sincronizadas e monitoramento contínuo, previne a sobreposição de esforços e otimiza resultados (Marini; Martins, 2006). Assim, a governança passa a ser estruturada na articulação entre as secretarias municipais de Habitação (SEHAB), Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB), Urbanismo e Licenciamento (SMUL), Subprefeituras (SMUSB), entre outras, assegurando a aplicação de fundos setoriais e operações de crédito segundo as prioridades territoriais definidas (Banco Mundial, 2013, apud Brasil, Tribunal de Contas da União, 2013).

Na prática, a governança do PIU Arco Leste assume, como principais funções, a definição de diretrizes estratégicas, a promoção de transparência e *accountability*, e a supervisão da gestão cotidiana dos recursos. Pesquisas do Banco Mundial (2013, apud Brasil, Tribunal de Contas da União, 2013) evidenciam que um arcabouço de governança bem definido favorece a confiabilidade do programa perante possíveis financiadores e parceiros, estimulando a celebração de convênios, parcerias público-privadas e concessões voltadas à captação de recursos. A governança, portanto, não se limita a estabelecer diretrizes para o uso dos recursos; ela estrutura o programa de tal forma que se torne atraente no mercado de capitais e no ecossistema de agentes de financiamento, ampliando substancialmente as possibilidades de alocação de investimentos públicos e privados (Oliveira; Barreto, 2017).

A gestão, nesse desenho, atua na execução diária das estratégias de captação e aplicação de recursos, organizando o mapeamento das oportunidades de financiamento, a interface com financiadores e o monitoramento das fontes já contratadas (Peres et al., 2016). A



complexidade das intervenções previstas nas AELs requer uma *unidade* ou *agência especializada*, capaz de operar convênios e contratos de forma profissionalizada, evitando lacunas de implementação ou desvios de finalidade. Conforme estudos sobre governança metropolitana (Cardoso; Aragão, 2013), a presença de uma estrutura multidisciplinar favorece a perenidade do programa, mesmo em cenários de sucessão administrativa, preservando a coerência e o desempenho das metas financeiras e operacionais.

A adoção de um decreto regulamentando o PIU Arco Leste e as AELs tende a elucidar o escopo de cada secretaria, estabelecendo uma matriz de responsabilidades e de prazos para execução e prestação de contas. É nesse mesmo instrumento que se viabiliza a territorialização orçamentária, por meio de códigos e unidades orçamentárias dedicadas a cada AEL, conforme autoriza a Lei Orgânica do Município e as normas de execução financeira locais (Prefeitura do Município de São Paulo, 2016). O decreto, ao mesmo tempo, deve prever a atuação de uma entidade de suporte, sob a forma de agência ou autarquia – possivelmente a SP Urbanismo, a quem incumbe a gestão dos arranjos de financiamento e a supervisão técnica dos projetos (Marini; Martins, 2006). Essa concentração de funções gerenciais em uma única entidade reduz a dispersão e intensifica a coordenação intersecretarial, garantindo maior coerência no acompanhamento das metas estabelecidas.

93

No que se refere ao financiamento, a governança exerce forte influência no êxito das operações de crédito e repasses. Além de dirimir eventuais conflitos entre fundos setoriais (FMSAI, FMH, FUNDURB) e aportes provenientes de convênios federais ou empréstimos multilaterais, ela também define os parâmetros de participação social, elemento fundamental para legitimar o processo de priorização de obras e assegurar a consonância das intervenções com as expectativas das comunidades locais (Peres et al., 2016). A gestão, por sua vez, viabiliza a formalização dos contratos, acompanha o desembolso dos recursos e procede às licitações, resguardando a conformidade legal com as Leis n.º 8.666/1993 e n.º 14.133/2021 (Brasil, 1993; 2021). Ademais, cabe à gestão a construção de um fluxo contínuo de informação, envolvendo relatórios trimestrais ou semestrais de execução, com indicadores físicos e financeiros, apresentados a conselhos ou comitês (Brasil, 2013, apud Banco Mundial, 2013).

O Quadro Orçamentário do Programa “PIU Arco Leste” exemplifica como cada secretaria ou órgão, embora mantenha sua própria unidade orçamentária, pode alocar ações específicas em uma mesma esfera programática, possibilitando a convergência de esforços e a clara identificação das fontes de recursos (França, 2021). Quando há previsão de atuação conjunta – como a aplicação de um fundo gerido por determinada secretaria em outra área de competência temática –, é essencial a assinatura de termos de cooperação interna, definindo atribuições, responsabilidades e metas, reforçando a eficiência administrativa e a rastreabilidade do recurso (Tavares, 2019).



Tabela 13: Exemplo de Quadro Orçamentário – Programa “PIU Arco Leste”

Órgão / Secretaria	Unidade Orçamentária	Função / Subfunção	Programa Temático ou Territorial	Projeto/Atividade	Fonte(s) de Recurso	Valor Total
SMUL (Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento)	AEL XXXX – SMUL	15.452 (Urbanismo / Infraestrutura Urbana)	PIU Arco Leste	Boulevard Fluvial no Ribeirão Água Vermelha (trecho 2)	00 – Tesouro Municipal XX – FUNDURB	R\$ 60.834.758,40
SEHAB (Secretaria Municipal de Habitação)	AEL XXXX – SEHAB	17.512 (Habitação / Urbanização de Assentamentos Precários)	PIU Arco Leste	Urbanização de Favelas e Regularização Fundiária	00 – Tesouro Municipal YY – FMH (Fundo Municipal de Habitação)	R\$ 15.000.000,00
SVMA (Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente)	AEL XXXX – SVMA	18.541 (Meio Ambiente / Preservação e Conservação Ambiental)	PIU Arco Leste	Proteção e Revitalização de Faixas de Córregos e Áreas Verdes	00 – Tesouro Municipal	R\$ 8.000.000,00
SIURB (Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras)	AEL XXXX – SIURB	26.782 (Transporte / Transporte Rodoviário)	PIU Arco Leste	Abertura de Via / Alargamento – R. Mata Atlântica, R. Guajiru, etc.	00 – Tesouro Municipal ZZ – Convênio Estadual	R\$ 65.516.990,00

Fonte: Elaboração SP Urbanismo, 2025.

De modo geral, observa-se que a elaboração desse modelo de governança e gestão se apresenta como requisito para a consolidação de toda a estratégia de captação de recursos do PIU Arco Leste. A governança organiza, em nível estratégico, a estrutura de incentivos e regras de engajamento de atores externos, assegurando transparência e *accountability*, conforme destacado pelo Banco Mundial (2013, apud Brasil, Tribunal de Contas da União, 2013). A gestão, por sua vez, concretiza as decisões de investimento e os processos licitatórios, garantindo aderência às regulamentações e otimizando a aplicação dos recursos obtidos, seja via fundos setoriais, seja por meio de empréstimos ou convênios (Marini; Martins, 2006). Esse arcabouço, alicerçado em agência ou unidade centralizadora, favorece a implementação contínua e a coerência estratégica, permitindo que as AELs se transformem em polos de efetiva mudança na Zona Leste de São Paulo.



6. Conclusões

A proposta de organização institucional do PIU Arco Leste – fundamentada na regulamentação das Áreas de Estruturação Local (AELs) por meio de decreto – estrutura-se a partir das dimensões jurídica, financeira, programática e institucional indispensáveis à implementação das intervenções previstas. A formalização dos perímetros por instrumento normativo é central tanto para o escalonamento e priorização de ações quanto para a institucionalização de um arranjo de governança capaz de conferir coesão, eficiência e transparência à política pública.

Esse modelo permite enfrentar déficits estruturais da Zona Leste de São Paulo com maior integração entre políticas públicas, capacidade ampliada de mobilização de recursos e melhores condições para planejamento, execução e monitoramento. O uso de um decreto único para consolidar os perímetros e definir as intervenções previstas amplia a qualidade da inserção orçamentária e favorece a coordenação intersetorial (ROYER; PERES, 2022; MARINI; MARTINS, 2006).

No campo orçamentário, a consolidação das ações em um programa territorial específico – como o “Plano Integrado Arco Leste” – orienta a alocação de recursos, facilita o acompanhamento dos dispêndios e oferece maior clareza na vinculação entre intervenções e dotação financeira. Do ponto de vista técnico-programático, a antecipação de custos e a definição clara de escopo aumentam a maturidade dos projetos, abrindo caminho para a captação de financiamento externo (IPEA, 2020; PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2022b). A governança proposta integra planejamento urbano e gestão orçamentária, fortalecendo a capacidade de execução da administração pública (OLIVEIRA; BARRETO, 2017).

A principal conclusão do processo de elaboração do PIU Arco Leste é que a adoção de um modelo integrado – respaldado por decreto único, com instância de coordenação definida e territorialização orçamentária – cria as condições institucionais necessárias à consolidação de uma política pública contínua, voltada à superação das desigualdades estruturais da Zona Leste de São Paulo. A governança proposta, estruturada em quatro dimensões complementares, estabelece a base para a conversão de diagnósticos técnicos em execução orçamentária e contratação efetiva (MARINI; MARTINS, 2006; PERES et al., 2016).

A consolidação do PIU Arco Leste como política pública depende da institucionalização de seus instrumentos e da articulação intersecretarial em torno de um modelo de governança consistente. O avanço dessa agenda representa uma oportunidade concreta de integrar planejamento urbano, gestão orçamentária e compromisso social em uma das regiões mais populosas e desafiadoras do município de São Paulo.



Para que esse modelo avance, é necessária a validação da proposta por parte da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL), de modo a dar início à consolidação da minuta de decreto. Os próximos passos incluem: (i) o aprofundamento técnico e jurídico da proposta normativa; (ii) a pactuação institucional com os demais órgãos municipais envolvidos; e (iii) a compatibilização da redação final do decreto com os instrumentos de planejamento e orçamento vigentes.



7. Referências

BRASIL. Resolução CONAMA n.º 1, de 23 de janeiro de 1986.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 out. 1988.

BRASIL. Lei n.º 7.797, de 10 de julho de 1989. Cria o Fundo Nacional do Meio Ambiente. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 jul. 1989.

BRASIL. Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993. Regula as licitações e contratos da Administração Pública. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 jun. 1993.

BRASIL. Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000 (LRF). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 maio 2000.

BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

BRASIL. Lei n.º 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 31 dez. 2004.

BRASIL. Decreto n.º 5.975, de 30 de novembro de 2006.

BRASIL. Lei Complementar n.º 140, de 8 de dezembro de 2011.

BRASIL. Portaria Interministerial n.º 424, de 30 de dezembro de 2016. Estabelece normas para transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2 jan. 2017.

BRASIL. Decreto n.º 10.224, de 5 de fevereiro de 2020. Regulamenta o Fundo Nacional do Meio Ambiente. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 fev. 2020.

BRASIL. Lei n.º 14.133, de 1.º de abril de 2021. Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1 abr. 2021.

BRASIL. Decreto n.º 11.549, de 17 de março de 2023. Regulamenta o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 17 mar. 2023.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lei Estadual n.º 9.509, de 20 de março de 1997. Política Estadual do Meio Ambiente.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA). Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011. São Paulo, 2011.



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA). Deliberação CONSEMA Normativa 01/2024. São Paulo, 2024.

SÃO PAULO (Município). Lei Orgânica do Município de São Paulo. Promulgada em 4 abr. 1990. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 15 out. 2023.

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 6.536, de 26 de novembro de 1989. Dispõe sobre o Fundo Estadual de Defesa dos Interesses Difusos. Diário Oficial [do] Estado de São Paulo, São Paulo, SP, 26 nov. 1989.

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 11.632, de 22 de julho de 1994. Cria o Fundo Municipal de Habitação, 1994.

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 12.801, de 15 de janeiro de 2008. Cria o Fundo Paulista de Habitação de Interesse Social, 2008.

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 13.555, de 2 de junho de 2009. Altera disposições do Fundo Estadual de Defesa dos Interesses Difusos, 2009.

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 13.577, de 8 de julho de 2009. Institui o Fundo Estadual para Prevenção e Remediação de Áreas Contaminadas, 2009.

98

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 14.934, de 5 de junho de 2009. Dispõe sobre o Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura – FMSAI, 2009.

SÃO PAULO (Município). Decreto n.º 57.547, de 1 de dezembro de 2016. Regulamenta o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano – Fundurb, 2016.

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 16.050, de 31 de julho de 2014. Institui o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Diário Oficial da Cidade de São Paulo, São Paulo, 1 ago. 2014.

SÃO PAULO (Município). Lei n.º 16.651, de 16 de maio de 2017. Institui o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, 2017.

SÃO PAULO (Município). Relatórios de Execução Orçamentária 2022a. São Paulo: PMSP, 2022.

SÃO PAULO (Município). Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias 2024. São Paulo: PMSP, 2024.



BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID. Como podemos trabalhar juntos – Setor Público. Disponível em: <https://www.iadb.org/pt-br/como-podemos-trabalhar-juntos/setor-publico>. Acesso em: 2024.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID. Desenvolvimento Urbano Sustentável: Guia de Financiamento. Washington: BID, 2019.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES. BNDES Finem PMI. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/bndes-finem-pmi>. Acesso em: 2024.

BUCALEM, M. L.; BARTALINI, V.; APPARECIDO JUNIOR, J. A. Concessão urbanística da Nova Luz – o projeto e sua avaliação sob a perspectiva atual. *arq.urb*, n. 39, p. 1–16, 2024. DOI: 10.37916/arq.urb.vi39.780. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/780>. Acesso em: 18 mar. 2025.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. B. Política urbana e gestão de cidades: trajetórias e desafios. *Cadernos Metrôpole*, v. 15, n. 30, p. 445–469, 2013.

99

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 32. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/artigos/direito-administrativo-formacao-e-conceitos-doutrinarios/925076092?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: mar. 2025.

FONPLATA. Nossa História. Disponível em: <https://www.fonplata.org/pt/institucional/nossa-historia>. Acesso em: 2024.

IPEA. Avaliação Econômica de Projetos Federais e a Execução Orçamentária. Brasília: IPEA, 2021.

IPEA. Financiamento Urbano no Brasil: Políticas e Perspectivas. Brasília: IPEA, 2020.

MARICATO, E. Para entender a crise urbana. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARINI, C.; MARTINS, H. F. Uma metodologia de avaliação de políticas de gestão pública. In: XI Congresso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Ciudad de Guatemala, 7–10 nov. 2006.

MARQUES, Marcelo Filipe Carvalho. Agenda 2030: objetivos do desenvolvimento sustentável (ODS) da ONU: desafios ao desenvolvimento tecnológico e à inovação empresarial. Lisboa: Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, 2019.



MARTINS, L. G. V.; RIBEIRO, L. T.; LEAL, F. C.; JUNIOR, E. A. S. A. O financiamento urbano sob a ótica das concessões e parcerias público-privadas (PPPs). In: Desafios do financiamento urbano e da governança interfederativa. DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/9786556350585cap4>.

NEW DEVELOPMENT BANK – NDB. Projects – All Projects. Disponível em: https://www.ndb.int/projects/all-projects/?country=brazil&key_area_focus=&project_status=&type_category=&pyearval=#paginated-list. Acesso em: 2024.

OCDE. Global Outlook on Financing for Sustainable Development. Paris: OECD Publishing, 2020.

OLIVEIRA, L.; BARRETO, S. Governança Metropolitana e as Políticas de Financiamento Urbano. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 19, n. 2, p. 253–273, 2017.

PERES, U. Financiamento e políticas públicas educacionais: perspectiva normativa, dilemas e mudanças recentes. Revista Parlamento e Sociedade, v. 4, p. 1–152, 2016.

RAISER, Martin et al. De volta ao planejamento: como preencher a lacuna de infraestrutura no Brasil em tempos de austeridade. Brasília: Banco Mundial, 2017.

100

ROYER, L. O.; PERES, U. D. Produção do espaço urbano e finanças contemporâneas: o papel do fundo público. Revista Gestão Urbana, v. 20, n. 3, p. 77–96, 2022.

TAVARES, J. Políticas de Infraestrutura e Agenda Fiscal: Reflexos na Dinâmica dos Municípios. Revista de Administração Municipal, v. 65, n. 1, p. 34–53, 2019.

TIDE SETUBAL. Advocacy Colaborativo: Boas Práticas de Investimento em Infraestrutura Urbana nas Periferias. São Paulo: Fundação Tide Setubal, 2020.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Glossário de Espécies/Formatos e Tipos Documentais da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1997. Disponível em: <https://sites.usp.br/arquivogeral/wp-content/uploads/sites/39/2021/04/2021.04-Glossario.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2025.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Comissão Permanente de Revisão e Elaboração de Atos Normativos – CPAN. Glossário de termos jurídicos e administrativos. Florianópolis: UFSC, 2012. Disponível em: <https://legislacao.ufsc.br/glossario/>. Acesso em: 31 mar. 2025.



VASCONCELLOS, A.; SANTOS, M. Reflexões sobre as PPPs e seu Marco Regulatório. Revista Direito e Desenvolvimento, v. 15, n. 3, p. 111–132, 2019.

Anexos

1. AEL Jardim Keralux
2. Estimativa de Custo das Intervenções
3. ACL_P13-P14_Anexo01_Areas-Provisao
4. ACL_P13-P14_Anexo02_Melhoramentos-
Classificados
5. ACL_P13-P14_Anexo03_Funcional-Series-100-
200-300
6. ACL_P13-P14_Anexo04_Funcional-Series-400-
500
7. ACL_P13-P14_Anexo05_Funcional-Series-600
8. ACL_P13-P14_Anexo06_Funcional-Series-700
9. ACL_P13-P14_Anexo07_Funcional-Series-800-A
10. ACL_P13-P14_Anexo07_Funcional-Series-800-B
11. ACL_P13-P14_Anexo08_Funcional-Series-900-A
12. ACL_P13-P14_Anexo08_Funcional-Series-900-B

ACL

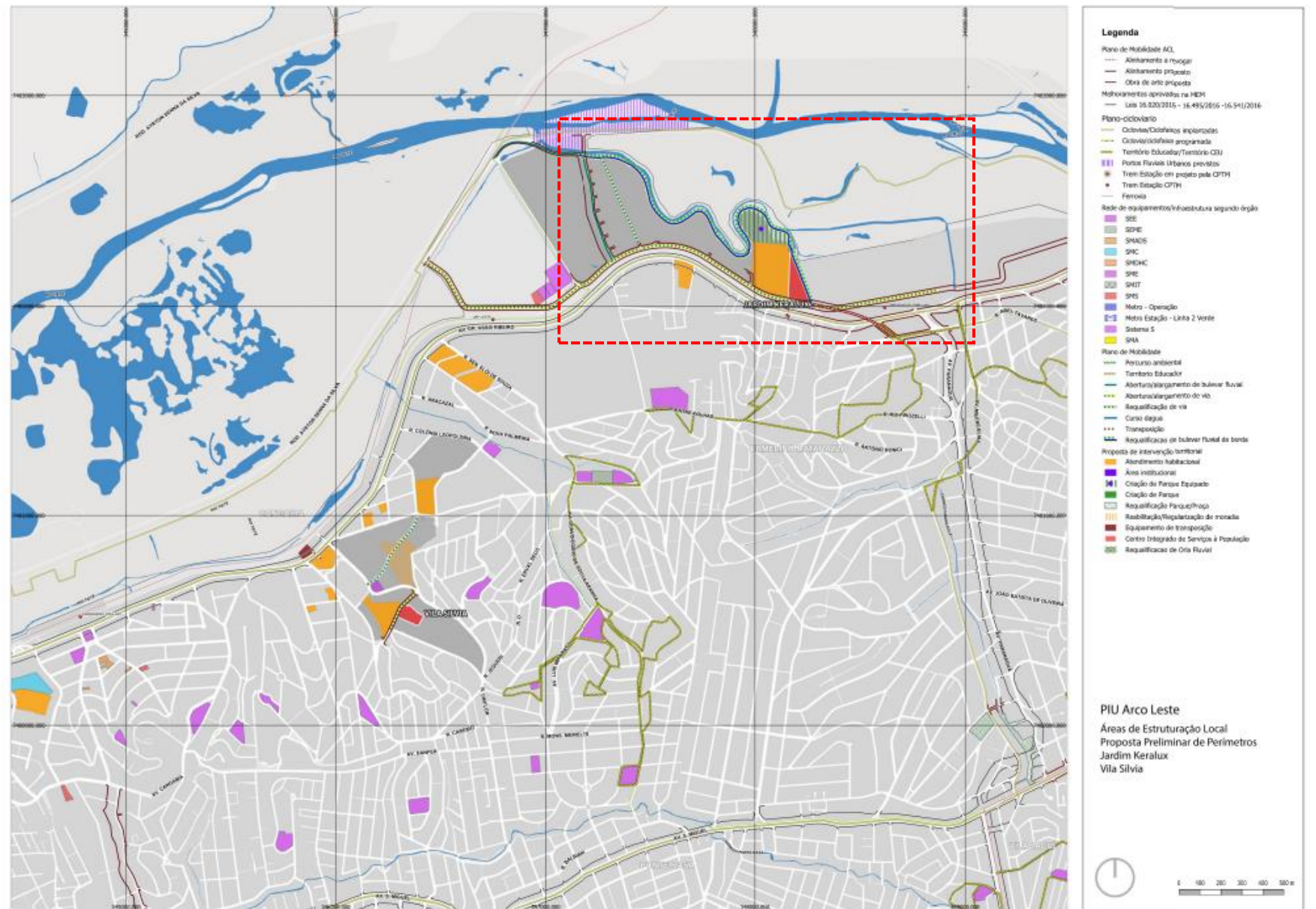
JARDIM KERALUX

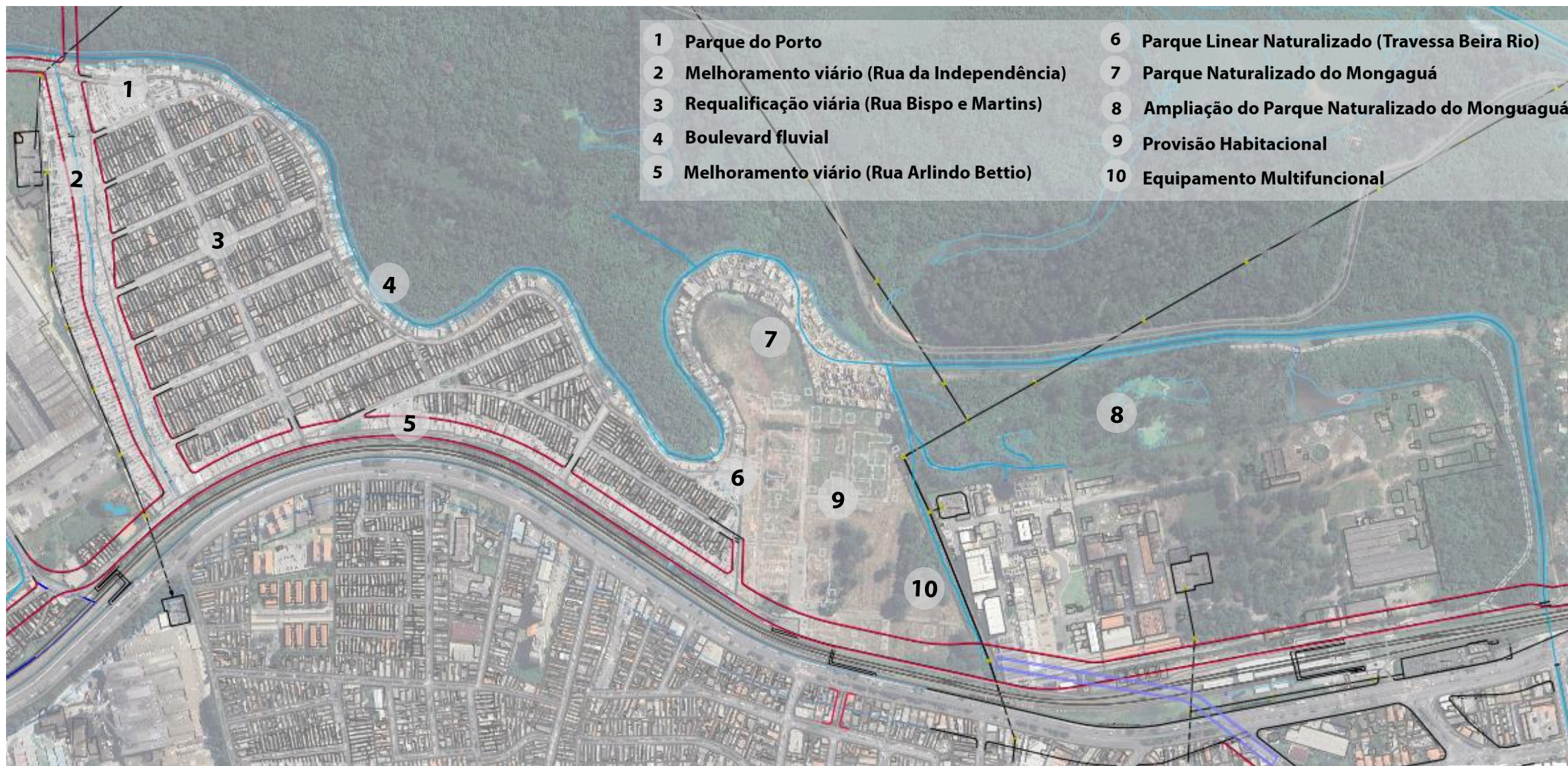
Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SPUrbanismo







1 OBJETIVOS DO PROJETO

Promover a melhoria das condições de saneamento básico e infraestrutura urbana, com ênfase na melhoria dos índices de saúde pública, da qualidade da água e na criação de um ambiente urbano saudável e sustentável.

Reduzir impactos negativos sobre áreas ambientais sensíveis e ecossistemas locais, garantindo o uso sustentável dos recursos naturais e a proteção de habitats críticos.

Desenvolver e implementar estratégias de preservação e recuperação dos cursos d'água, com ações focadas na prevenção do assoreamento e degradação dos leitos fluviais.

Desacelerar a expansão urbana em áreas ambientalmente sensíveis, controlando a urbanização e promovendo o ordenamento territorial.

Valorizar e promover a conscientização sobre a necessidade de preservação dos cursos d'água das várzeas do Rio Tietê, destacando seu papel ecológico e social para o desenvolvimento sustentável da região.

Melhorar a mobilidade urbana da população local.

Conectar a infraestrutura de grande porte como a Linha férrea e o Hidroanel, para facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias e contribuir para a acessibilidade urbana.

Garantir o reassentamento digno e sustentável das famílias impactadas, assegurando condições adequadas de moradia.

Promover o bem-estar, a convivência social e o contato com a natureza.

Propor a conexão com os elementos naturais da cidade.

2 DIRETRIZES PROJETUAIS

Reduzir a área de ocupação em áreas de risco – encostas dos cursos d'água.

Implantar soluções baseadas na natureza, como zonas verdes e sistemas de absorção natural, para melhorar a qualidade ambiental ao redor dos cursos d'água e que visam a redução de inundações e promovem a recuperação da mata ciliar com aumento das áreas permeáveis.

Implantar um boulevard fluvial que promova a recuperação paisagística dos cursos d'água, ao mesmo tempo em que protege e valoriza as áreas ribeirinhas, criando espaços públicos para lazer e convivência.

Criar espaços urbanos que aproximem a população dos cursos d'água, por meio de áreas de lazer, parques e atividades culturais que celebrem a água e seu papel no ecossistema urbano.

Desenvolver um novo eixo de mobilidade urbana integrada, conectando áreas centrais com grandes infraestruturas para melhorar o fluxo de pessoas e a acessibilidade no transporte público.

Requalificar os eixos viários existente, implantando calçadas mais amplas e arborizadas.

Promover a habitação social para realocação de moradias afetadas.

Promover equipamentos comunitários e de áreas de lazer e esporte.

Incorporar elementos naturalizados nas praças e parques da cidade, especialmente em áreas de proteção permanente (APP).

1 Parque do Porto

Platôs ajardinados caminháveis passíveis de inundação

Área de Skate

Quadras poliesportivas

Playground com brinquedos naturalizados

Deck palafitado

Áreas de estar sombreadas

2 Melhoramento viário (Rua Independência)

Realocação do curso de água existente para possibilitar a conformação de uma área de preservação permanente e recomposição da mata ciliar

Preservação da área de servidão da linha de alta tensão com área vegetada de baixo porte sob ela

Áreas de estar e passeios sombreáveis nas aberturas decorrentes da desapropriação necessária

Ciclovía para integrar o sistema de mobilidade ativa

Áreas permeáveis e arborização nas calçadas

3 Requalificação viária (Rua Bispo e Martins)

Requalificação dos eixos viários existentes, implantando calçadas mais amplas e arborizadas.

Reorganização da linha de transporte coletivo existente, com espaço adequado a sua circulação.



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Antes

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SP Urbanismo



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Depois

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU

 **SP Urbanismo**



ACL

JARDIM KERALUX

Imagem de referência

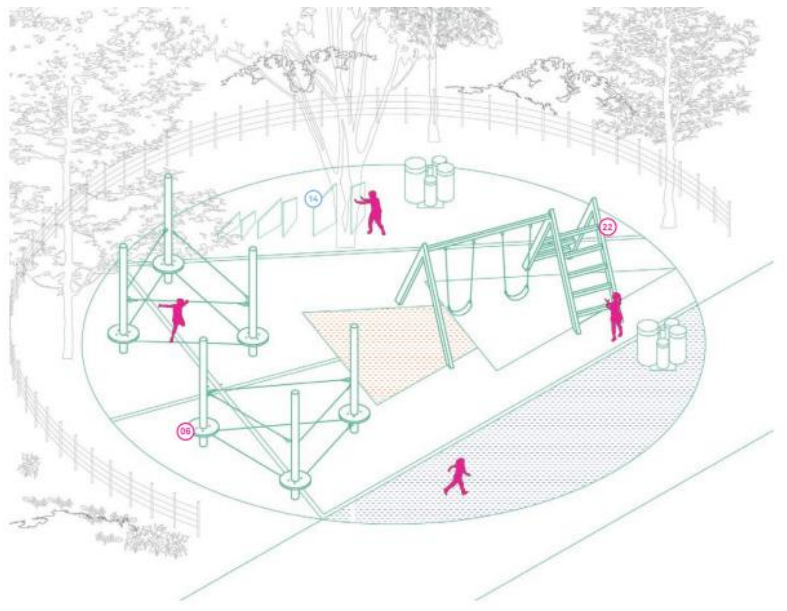
Local: Yanweizhou Park, Zhejiang, China

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SPUrbanismo



4 **Boulevard fluvial**

Boulevard fluvial com leito carroçável elevado, indicando a mudança de perfil viário para uma via que prioriza o pedestre, com travessias em nível.

Via compartilhada (ciclovía/pedestre) ao longo do curso d'água que por vezes se destaca da via principal constituindo passeios palafitados com vistas para o rio e sua mata ciliar.



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Antes

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SPUrbanismo



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Depois

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SPUrbanismo



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Depois (inundação)

Fev 2025

Núcleo de Desenvolvimento Urbanos-NDU



SP Urbanismo



ACL

JARDIM KERALUX

Local: Parque Cidade Toronto, São Paulo / Portal do Mar, Joinville

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU

 **SPUrbanismo**

5 Melhoria viária (Rua Arlindo Bettio)

Ciclovias para integrar o sistema de mobilidade ativa.

Áreas permeáveis e arborização nas calçadas.

Áreas de lazer (meia quadra e playground), áreas de estar (bancos e pergolados) e passeios sombreados nas aberturas decorrentes da desapropriação necessária.



5 - Rua Arlindo Bettio

ACL

JARDIM KERALUX

Situação Antes

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU

 **SPUrbanismo**



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Depois

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU

 **SPUrbanismo**



ACL

JARDIM KERALUX

Local: Cantinho do Céu, São Paulo

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU

 **SPUrbanismo**

6 Parque Linear Naturalizado (Travessa Beira Rio)

Abertura do curso d'água existente.

Implantação de soluções baseadas na natureza, com sistemas de absorção natural.

Áreas de lazer e playground naturalizados – reaproximação com a água.

7 / 8 Parque Naturalizado do Mongaguá e Ampliação

Platôs ajardinados caminháveis passíveis de inundação.

Quadras poliesportivas.

Playground com brinquedos naturalizados.

Decks palafitados.

Áreas de estar sombreadas

Apoio (guarita e sanitários).

Bacias de retenção de água.

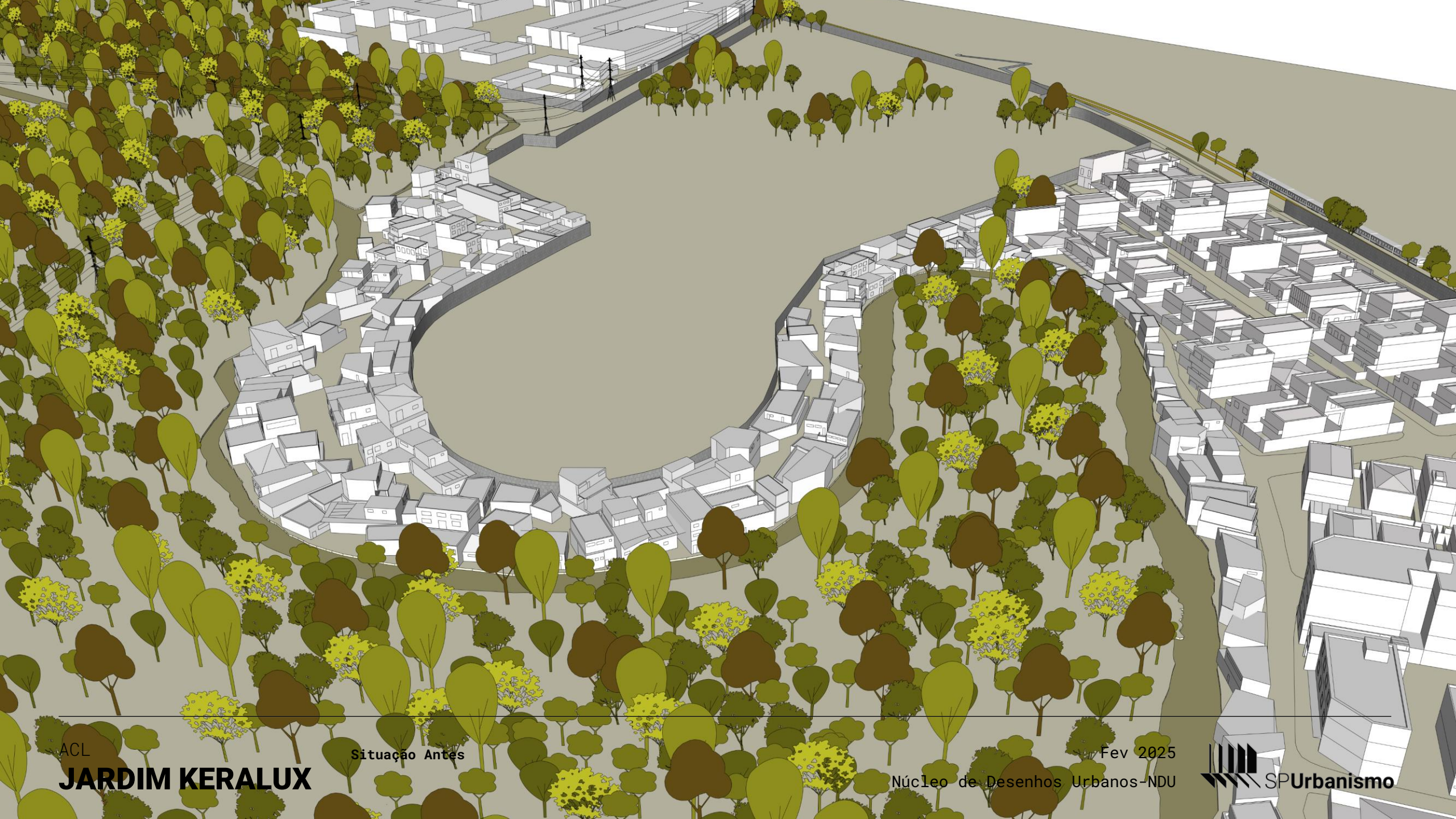
9 / 10 Provisão Habitacional / Equipamento multifuncional

Promover a habitação social para realocação de moradias afetadas.

Promover equipamentos comunitários.

Preservação da área de preservação permanente.

Áreas de estar e passeios sombreados



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Antes

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU

 **SPUrbanismo**



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Depois

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SP Urbanismo



ACL

JARDIM KERALUX

Situação Depois (inundação)

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SP Urbanismo



ACL

JARDIM KERALUX

Guia de Parques Naturalizados de Boa Vista

Fev. 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SPUrbanismo



ACL

JARDIM KERALUX

Guia de Parques Naturalizados de Boa Vista

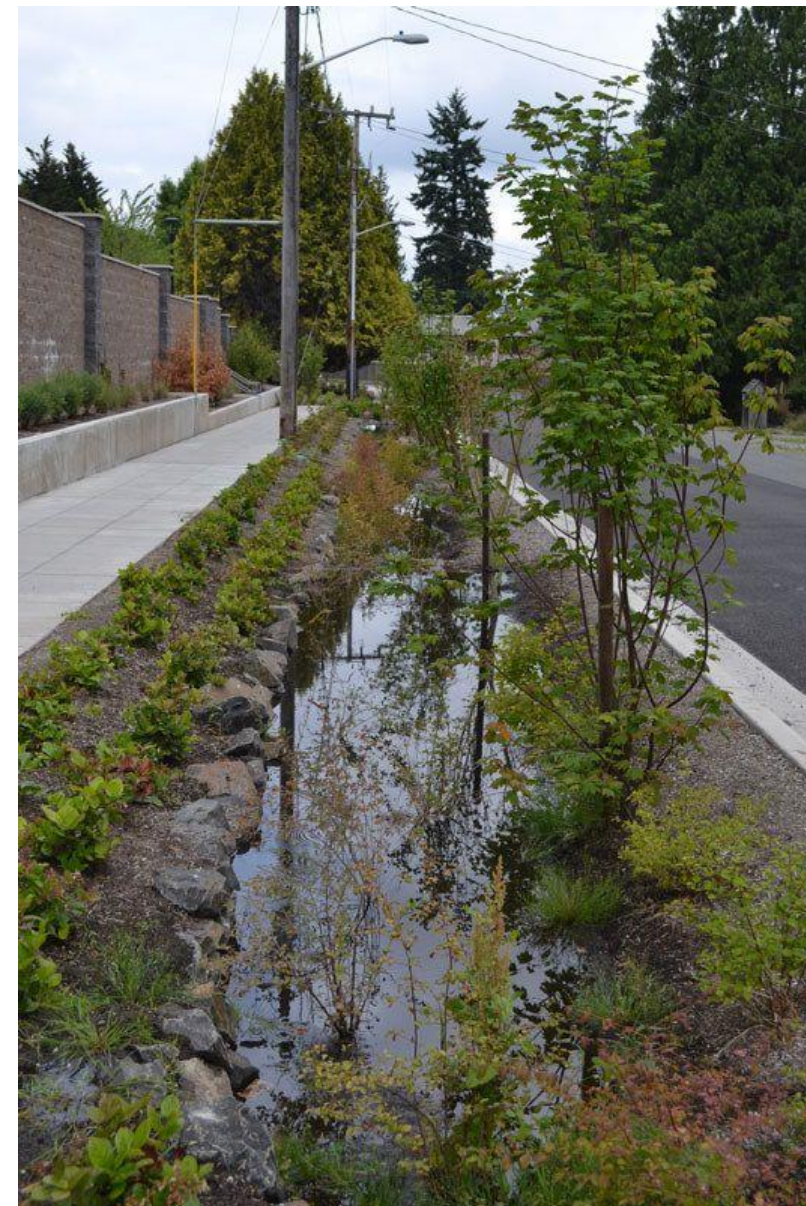
Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU



SPUrbanismo





ACL

JARDIM KERALUX

Soluções Baseadas na Natureza - Portland

Fev 2025

Núcleo de Desenhos Urbanos-NDU

 **SPUrbanismo**

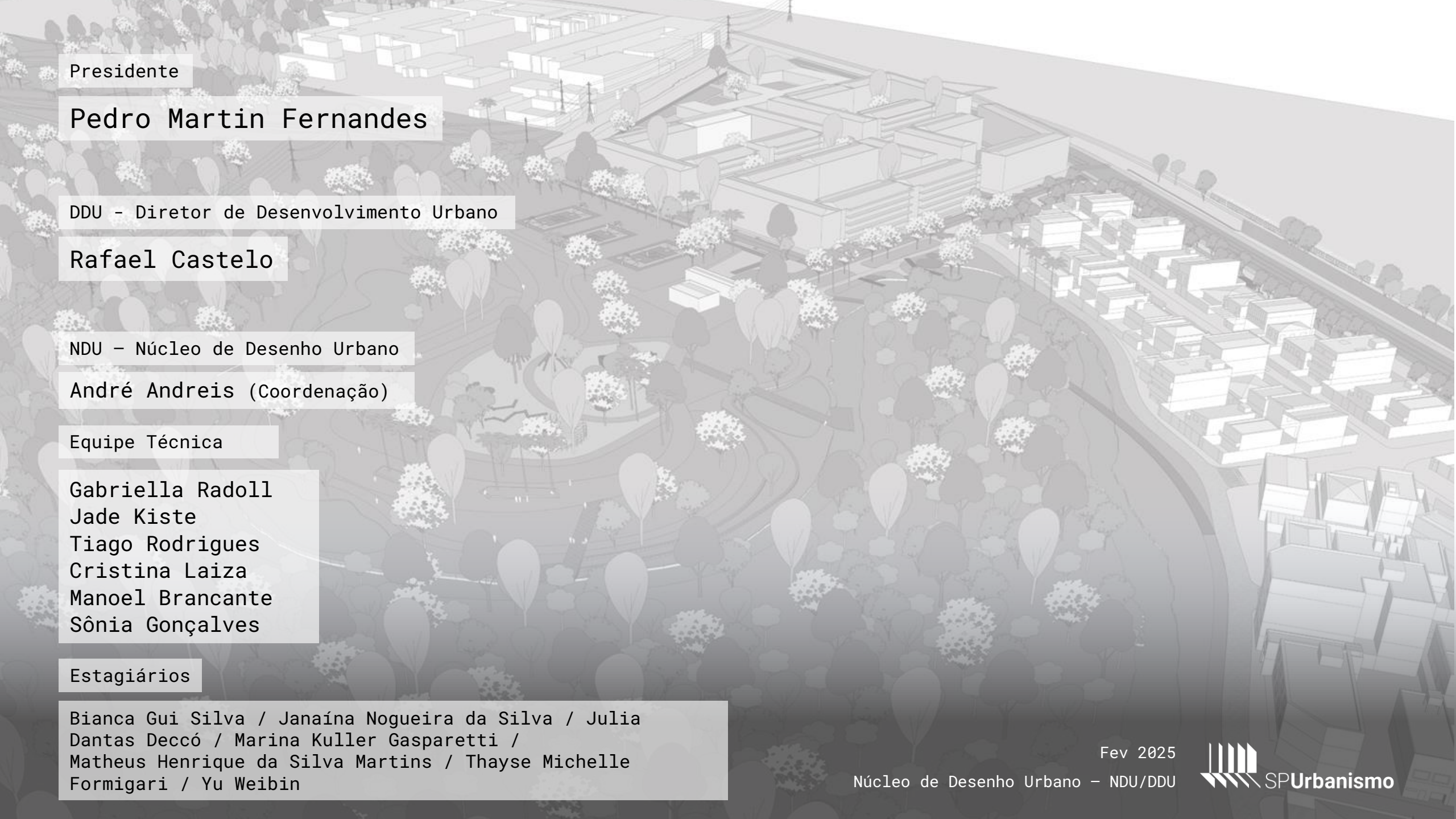


Banco Deck



Banco em calçadas





Presidente

Pedro Martin Fernandes

DDU - Diretor de Desenvolvimento Urbano

Rafael Castelo

NDU - Núcleo de Desenho Urbano

André Andreis (Coordenação)

Equipe Técnica

Gabriella Radoll
Jade Kiste
Tiago Rodrigues
Cristina Laiza
Manoel Brancante
Sônia Gonçalves

Estagiários

Bianca Gui Silva / Janaína Nogueira da Silva / Julia
Dantas Deccó / Marina Kuller Gasparetti /
Matheus Henrique da Silva Martins / Thayse Michelle
Formigari / Yu Weibin

Fev 2025

Núcleo de Desenho Urbano – NDU/DDU

PIU Arco Leste – Programa de Invenções – Síntese			
AEL	Prioridade	Custo total (R\$)	Custo global (R\$)
Água Vermelha	Colocalizada	140.997.704,90	235.504.420,97
	Prioritaria	94.506.716,07	
Biacica-Corrego Itaim	Colocalizada	1.505.826,00	1.212.319.955,03
	Complementar	287.467.117,60	
	Prioritaria	923.347.011,43	
Corrego Limoeiro	Complementar	63.948.751,89	980.301.100,26
	Prioritaria	12.050.951,45	
	Prioritaria	904.301.396,93	
Foz do Aricanduva	Colocalizada	2.597.594.924,60	2.838.709.835,25
	Complementar	33.496.192,96	
	Prioritaria	207.618.717,68	
Jardim Keralux	Colocalizada	153.849.670,08	795.033.957,79
	Prioritaria	641.184.287,71	
Lajeado-Dom Joao Neri	Colocalizada	48.606.563,57	2.268.342.371,80
	Complementar	719.137.530,62	
	Prioritaria	1.500.598.277,61	
Nascente Corrego Itaim	Prioritaria	294.706.498,98	294.706.498,98
Parque Novo Mundo	Colocalizada	401.269.314,48	963.244.348,61
	Complementar	30.084.656,06	
	Prioritaria	531.890.378,07	
Sao Francisco-Piratiniga	Colocalizada	362.089.721,56	616.317.034,11
	Complementar	85.434.350,64	
	Prioritaria	168.792.961,91	
Sao Miguel-Aristodemo Pinotti	Colocalizada	2.274.113.185,19	2.289.528.631,34
	Complementar	15.415.446,15	
Tijuco Preto	Colocalizada	4.813.774,00	1.200.040.473,70
	Complementar	369.001.226,82	
	Prioritaria	826.225.472,88	
Tiquatira-Jardim Jau	Colocalizada	626.419.730,84	684.047.837,38
	Prioritaria	57.628.106,54	
Uniao de Vila Nova	Colocalizada	31.572.100,00	77.817.089,57
	Prioritaria	46.244.989,57	
Vila Silvia	Prioritaria	38.514.097,25	38.514.097,25

Notas

Data base: julho de 2024. Custos referem-se APENAS à execução, NÃO estão incluídos:

- Benefícios e Despesas Indiretas – BDI;
- Projeto (10% do custo de execução quando remunerado pelo FUNDURB);
- Valor da terra, que incide sobre desapropriações, aquisição de terrenos etc.

PIU Arco Leste – Programa de Inverenções													
Nome	Eixo	CD_E	Ferramenta	CD_F	ID	CD_Geral	Extensao (m)	Largura (m)	Multiplicador	Custo unit. (R\$/m2)	Custo tot. (R\$)	Prioridade	AEL
Blv. Fluvial Ribeirao Agua Vermelha trecho 2	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	006	MAB.blv.006	1.925,76	30,00	1,00	1.053,00	60.834.756,40	Colocalizada	Agua Vermelha
Blv. Fluvial Ribeirao Agua Vermelha trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	013	MOB.blb.013	363,57	70,00	1,00	2.085,00	51.603.541,50	Colocalizada	Agua Vermelha
R. Mata Atlantica	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	030	MOB.blb.030	259,70	22,00	1,00	2.085,00	11.912.439,00	Colocalizada	Agua Vermelha
Est. CPTM Jd. Helena	Mobilidade	MOB	Cicopassarela a requalificar	cpr	013	MOB.cpr.013	185,87	8,00	0,50	12.950,00	9.628.066,00	Colocalizada	Agua Vermelha
R. Alvore do Viajante	Mobilidade	MOB	Cicopassarela a requalificar	cpr	014	MOB.cpr.014	76,55	8,00	0,50	12.950,00	3.965.290,00	Colocalizada	Agua Vermelha
R. Capachos - R. Guajiru	Mobilidade	MOB	Cicopassarela a requalificar	cpr	022	MOB.cpr.022	58,95	8,00	0,50	12.950,00	3.053.610,00	Colocalizada	Agua Vermelha
Prolongamento da Av. Estrela da Noite	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	102	MOB.nvs.102	276,77	16,00	1,00	1.328,00	5.880.808,96	Prioritaria	Agua Vermelha
R. Vitorio Capelaro	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	103	MOB.nvs.103	264,00	12,00	1,00	1.328,00	4.207.104,00	Prioritaria	Agua Vermelha
R. Grapira - R. do Pombo Correo	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	168	MOB.avs.168	152,21	12,00	1,00	1.840,00	3.360.796,80	Prioritaria	Agua Vermelha
R. Jose Cesarini - Av. Ipe Roxo	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	169	MOB.avs.169	185,79	12,00	1,00	1.840,00	4.102.243,20	Prioritaria	Agua Vermelha
R. Vitorio Capelaro - R. Morro da Babilonia	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	111	MOB.nvn.111	120,54	19,50	1,00	12.883,00	30.281.877,99	Prioritaria	Agua Vermelha
R. Jose Cesarini - Av. Ipe Roxo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	112	MOB.nvn.112	185,79	19,50	1,00	12.883,00	46.673.885,12	Prioritaria	Agua Vermelha
R. Manuel Martins de Melo	Mobilidade	MOB	Cicopassarela a requalificar	cpr	019	MOB.cpr.019	29,07	8,00	1,00	12.950,00	1.505.828,00	Colocalizada	Blacia-Correio Itaim
Blv. Fluvial Ribeirao Itaquera trecho 1	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	004	MAB.blv.004	596,20	30,00	1,00	1.053,00	18.833.958,00	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. dos Grassols - R. Amazonas	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	005	MAB.blv.005	619,72	30,00	1,00	1.053,00	19.576.954,80	Complementar	Blacia-Correio Itaim
Blv. Fluvial Corrego Itaim trecho 3	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	008	MAB.blv.008	863,31	30,00	1,00	1.053,00	27.271.962,90	Complementar	Blacia-Correio Itaim
Blv. Fluvial de Borda Jardim Pantanal	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial de borda	blb	015	MAB.blb.015	1.313,28	15,00	1,00	1.053,00	20.743.257,60	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Valentin Lopes - Av. Bras da Rocha Cardoso	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	109	MOB.nvs.109	162,37	23,00	1,00	1.328,00	4.959.429,28	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Ambua	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	139	MOB.avd.139	155,36	40,00	1,00	2.627,00	16.325.228,80	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Domingos Fernandes Nobre	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	174	MOB.avs.174	833,44	18,00	1,00	1.840,00	27.603.532,80	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Aramaca	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	175	MOB.avs.175	116,38	20,00	1,00	1.840,00	4.282.784,00	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Cachoeira Mangaval	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	176	MOB.avs.176	1.022,77	18,00	1,00	1.840,00	33.874.142,40	Complementar	Blacia-Correio Itaim
Av. Oliveira Fria	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	036	MOB.rvc.036	2.659,33	16,00	1,00	813,80	34.628.604,00	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Muniz Falcao	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	037	MOB.rvc.037	1.201,62	16,00	1,00	813,80	15.646.053,70	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Altos do Oiti	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	038	MOB.rvc.038	824,11	16,00	1,00	813,80	10.730.571,49	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Salsa Pantiha	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	039	MOB.rvc.039	918,33	16,00	1,00	813,80	11.957.391,26	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Sao Goncalo do Rio das Pedras	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	040	MOB.rvc.040	839,78	16,00	1,00	813,80	10.934.607,42	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Tujimirim	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	041	MOB.rvc.041	522,25	16,00	1,00	813,80	6.800.112,80	Complementar	Blacia-Correio Itaim
Av. Estrela da Noite	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	042	MOB.rvc.042	1.182,93	12,00	1,00	813,80	11.552.021,21	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Cordao de Sao Francisco	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	043	MOB.rvc.043	1.203,05	12,00	1,00	813,80	11.748.505,08	Complementar	Blacia-Correio Itaim
R. Serra do Grao Mogol	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	007	MAB.blv.007	880,67	30,00	1,00	1.053,00	27.820.365,30	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Manoel Barbosa dos Reis	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	022	MOB.blv.022	559,83	45,00	1,00	2.400,00	60.461.640,00	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Itapirema	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	023	MOB.blv.023	171,39	100,00	1,00	2.400,00	41.133.600,00	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Blv. Fluvial Corrego Itaim trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	024	MOB.blb.024	650,54	12,00	1,00	1.328,00	101.728.192,50	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Marfim Vegetal - R. Antonio Dias de Moura	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	101	MOB.nvs.101	113,80	12,00	1,00	1.328,00	1.813.516,80	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Prolongamento da R. Erva do Sereno	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	106	MOB.nvs.106	84,04	12,00	1,00	1.328,00	1.339.261,44	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Erva do Sereno - R. Cordilheira do Arapei	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	107	MOB.nvs.107	136,97	12,00	1,00	1.328,00	2.182.753,92	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Cordilheira do Arapei - R. Araruta	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	108	MOB.nvs.108	158,42	12,00	1,00	1.328,00	2.524.581,12	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Av. Bras da Rocha Cardoso - Via projetada	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	110	MOB.nvs.110	119,78	18,00	1,00	1.328,00	2.863.221,12	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Av. Bras da Rocha Cardoso - R. Manuel B. dos Reis	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	111	MOB.nvs.111	190,95	18,00	1,00	1.328,00	4.564.468,80	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Av. Bras da Rocha Cardoso - R. Manuel B. dos Reis	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	112	MOB.nvs.112	192,95	18,00	1,00	1.328,00	4.612.276,80	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Av. Bras da Rocha Cardoso - R. Manuel B. dos Reis	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	113	MOB.nvs.113	195,19	18,00	1,00	1.328,00	4.665.821,76	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Cecilio Mendes Pereira - R. Santa Ines	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	114	MOB.nvs.114	522,79	14,00	1,00	1.328,00	9.719.711,68	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Jeronimo Maranhao	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	140	MOB.avd.140	240,14	28,00	1,00	2.627,00	17.663.737,64	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Av. Bras da Rocha Cardoso	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	141	MOB.avs.141	579,21	12,00	1,00	1.840,00	21.788.956,80	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Tv. Adam Dresse	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	142	MOB.avs.142	378,11	24,00	1,00	1.840,00	16.697.337,60	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Tile de Lemos	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	170	MOB.avs.170	521,03	12,00	1,00	1.840,00	11.504.342,40	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Thiago	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	177	MOB.avs.177	47,82	12,00	1,00	1.840,00	1.055.865,60	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Alhandra - Av. Tarciso Mendes Lima	Mobilidade	MOB	Cicopassarela nova	cpn	037	MOB.cpn.037	71,22	8,00	1,00	12.950,00	7.378.392,00	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Manoel Barbosa dos Reis - R. Itapirema e R.	Mobilidade	MOB	Ponte nova	pon	171	MOB.pon.171	628,73	26,00	1,00	28.400,00	464.254.232,00	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Serra do Grao Mogol - R. Apui-Quiribo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	114	MOB.nvn.114	45,58	19,50	1,00	12.883,00	11.450.539,23	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Coaracy - R. Alfredo de Melo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	140	MOB.nvn.140	136,86	19,50	1,00	12.883,00	34.381.763,91	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Coaracy - R. Confluencia da Forquilha	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	141	MOB.nvn.141	101,83	19,50	1,00	12.883,00	25.581.579,86	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Valentin Lopes - R. Agostinho Alves Marinho	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	142	MOB.nvn.142	104,15	19,50	1,00	12.883,00	26.164.406,78	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Tv Adam Dresse	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	157	MOB.nvn.157	108,36	19,50	1,00	12.883,00	27.222.036,66	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
Av. Bras da Rocha Cardoso	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	044	MOB.rvc.044	181,70	12,00	1,00	813,80	1.774.409,52	Prioritaria	Blacia-Correio Itaim
R. Sacabas - R. Padre Orlando Nogueira	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	011	MOB.blv.011	172,00	60,00	1,00	2.400,00	24.768.000,00	Complementar	Corrego Limoeiro
Prolongamento da R. Dr. Jorge Assuncao	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	090	MOB.nvs.090	52,00	12,00	1,00	1.328,00	828.672,00	Complementar	Corrego Limoeiro
R. Augusto Leveque	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	161	MOB.avs.161	129,60	12,00	1,00	1.840,00	2.861.568,00	Complementar	Corrego Limoeiro
R. Ramos de Oliveira - Via projetada	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	104	MOB.nvn.104	106,08	19,50	1,00	12.883,00	26.649.258,48	Complementar	Corrego Limoeiro
Av. Henrique Franco	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	034	MOB.rvc.034	578,90	16,00	1,00	813,80	7.537.741,12	Complementar	Corrego Limoeiro
R. Dr. Jorge Assuncao	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	035	MOB.rvc.035	133,48	12,00	1,00	813,80	1.303.512,29	Complementar	Corrego Limoeiro
R. Olegario Maciel	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	103	MOB.nvn.103	47,97	19,50	1,00	12.883,00	12.050.951,45	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Blv. Fluvial Corrego Limoeiro trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	008	MOB.blv.008	1.103,93	78,00	1,00	2.400,00	206.655.696,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Blv. Fluvial Corrego Limoeiro trecho 2	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	009	MOB.blv.009	1.413,31	78,00	1,00	2.400,00	264.571.632,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Blv. Fluvial Corrego Limoeiro trecho 3	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	010	MOB.blv.010	188,07	60,00	1,00	2.400,00	27.082.080,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Prolongamento da R Cerro de Mateus Simoes	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	086	MOB.nvs.086	35,73	10,00	1,00	1.328,00	474.494,40	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Conceicao de Itagua	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	087	MOB.nvs.087	141,05	18,00	1,00	1.328,00	3.371.659,20	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. da Tropicalia - R. Trevo de Santa Maria	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	088	MOB.nvs.088	115,65	21,00	1,00	1.328,00	3.225.247,20	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Joao Tavares - R. Padre Clemente Segura	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	089	MOB.nvs.089	216,14	12,00	1,00	1.328,00	3.444.407,40	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. da Tropicalia	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	157	MOB.avs.157	187,33	21,00	1,00	1.840,00	7.238.431,20	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Av. Manoel dos Santos Braga trecho 1	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	158	MOB.avs.158	653,42	21,00	1,00	1.840,00	21.384.148,80	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Trevo de Santa Maria	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	159	MOB.avs.159	177,33	21,00	1,00	1.840,00	6.852.031,20	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Triste Saudade	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	160	MOB.avs.160	264,23	12,00	1,00	1.840,00	5.834.198,40	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Av. Manoel dos Santos Braga trecho 2	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	178	MOB.avs.178	546,05	21,00	1,00	1.840,00	21.099.372,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Av. Manoel dos Santos Braga	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	049	MOB.nvr.049	78,59	19,50	0,50	12.883,00	9.871.630,96	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Flor de Inverno	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	050	MOB.nvr.050	69,83	19,50	0,50	12.883,00	8.771.293,93	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Cerro de Mateus Simoes – Simao Bueno da Silva	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	093	MOB.nvn.093	61,35	19,50	1,00	12.883,00	15.412.254,98	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Arraial Sta. Helena - R. Manoel S. Braga	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	094	MOB.nvn.094	149,27	19,50	1,00	12.883,00	37.499.385,50	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Trevo de Santa Maria	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	095	MOB.nvn.095	105,09	19,50	1,00	12.883,00	26.400.552,17	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Mimo de Venus - R. da Ponte	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	096	MOB.nvn.096	119,49	19,50	1,00	12.883,00	30.018.098,57	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Quirino da Silva - R. Elias Bedran</													

Blv. Fluvial Corrego Maranhao trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	001	MOB.blb.001	495,24		70,00	1,00	2.085,00	72.280.278,00	Prioritaria	Foz do Aricanduva
Blv. Fluvial Corrego Maranhao trecho 2	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	002	MOB.blb.002	336,58		70,00	1,00	2.085,00	49.123.851,00	Prioritaria	Foz do Aricanduva
Blv. Fluvial Rio Aricanduva trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	003	MOB.blb.003	135,50		18,00	1,00	2.085,00	5.085.315,00	Prioritaria	Foz do Aricanduva
Blv. Fluvial Rio Aricanduva trecho 2	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	004	MOB.blb.004	773,78		45,00	1,00	2.085,00	72.599.908,50	Prioritaria	Foz do Aricanduva
Vila Moreira - Corrego Maranhao	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	blb	061	MOB.nvs.061	156,98		16,00	1,00	1.328,00	3.335.511,04	Prioritaria	Foz do Aricanduva
Vila Moreira	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	149	MOB.avs.149	63,56		16,00	1,00	1.840,00	1.871.206,40	Prioritaria	Foz do Aricanduva
R. Dr. Alvares Rubiao	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	026	MOB.rvc.026	340,24		12,00	1,00	813,80	3.322.647,74	Prioritaria	Foz do Aricanduva
Prolongamento da R. Arlindo Bettio trecho 2	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	050	MOB.nvd.050	937,45		23,00	1,00	1.630,00	35.145.000,50	Colocalizada	Jardim Keralux
R. Japichucagua - Av. Dr. Assis Ribeiro	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	133	MOB.avd.133	207,73		23,00	1,00	2.627,00	12.551.254,33	Colocalizada	Jardim Keralux
Av. Santos Dumont	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	156	MOB.avs.156	122,72		20,00	1,00	1.840,00	4.516.096,00	Colocalizada	Jardim Keralux
R. Arlindo Bettio - R. Cisper	Mobilidade	MOB	Ciclopassearela a requalificar	cpr	009	MOB.cpr.009	86,82		8,00	0,50	12.950,00	4.497.276,00	Colocalizada	Jardim Keralux
R. Arlindo Bettio - R. Lucas Goncalves	Mobilidade	MOB	Ciclopassearela nova	cpn	029	MOB.cpn.029	84,96		8,00	1,00	12.950,00	8.801.856,00	Colocalizada	Jardim Keralux
R. Dard Pereira - R. Jose Luiz de Brito	Mobilidade	MOB	Ciclopassearela nova	cpn	030	MOB.cpn.030	84,34		8,00	1,00	12.950,00	8.737.624,00	Colocalizada	Jardim Keralux
R. Japichuca	Mobilidade	MOB	Ponte a duplicar	pod	163	MOB.pod.163	124,41		26,00	0,50	28.400,00	45.932.172,00	Colocalizada	Jardim Keralux
Av. Santos Dumont	Mobilidade	MOB	Ponte a requalificar	por	154	MOB.por.154	127,27		26,00	0,25	28.400,00	23.494.042,00	Colocalizada	Jardim Keralux
Prolongamento da R. Arlindo Bettio	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	090	MOB.nvm.090	40,50		19,50	1,00	12.883,00	10.174.349,25	Colocalizada	Jardim Keralux
Blv. Fluvial de Borda Rio Baquiru-Guacu trecho 1	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial de borda	blb	017	MAB.blb.017	1.942,34		15,00	1,00	1.053,00	30.679.260,30	Prioritaria	Jardim Keralux
Blv. Fluvial de Borda Rio Baquiru-Guacu trecho 2	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial de borda	blb	018	MAB.blb.018	1.092,88		15,00	1,00	1.053,00	17.262.039,60	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Independencia	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	007	MOB.blv.007	535,40		40,00	1,00	2.400,00	51.398.400,00	Prioritaria	Jardim Keralux
Prolongamento da R. Agua Real	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	036	MOB.blb.036	466,25		16,00	1,00	2.085,00	15.554.100,00	Prioritaria	Jardim Keralux
Prolongamento da R. Arlindo Bettio trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	049	MOB.nvd.049	2.762,15		23,00	1,00	1.630,00	103.553.003,50	Prioritaria	Jardim Keralux
Prolongamento da R. Independencia	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	084	MOB.nvs.084	88,56		16,00	1,00	1.328,00	1.881.722,88	Prioritaria	Jardim Keralux
Av. Assis Ribeiro - R. Belsaio Benitez	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	085	MOB.nvs.085	41,49		12,00	1,00	1.328,00	661.184,64	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Rev. Joao Euclides Pereira	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	131	MOB.avd.131	110,76		30,00	1,00	2.627,00	8.728.995,60	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Sampaio Sato	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	132	MOB.avd.132	194,67		24,00	1,00	2.627,00	12.273.554,16	Prioritaria	Jardim Keralux
Viola Uniao	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	155	MOB.avs.155	65,11		12,00	1,00	1.840,00	1.437.628,00	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Tome Braga - Via projetada	Mobilidade	MOB	Ciclopassearela nova associada a equipamento	cpe	044	MOB.cpe.044	91,63		8,00	1,00	12.950,00	9.492.868,00	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Rev. Joao Euclides Pereira - R. Arlindo Bettio	Mobilidade	MOB	Ponte nova	pon	167	MOB.pon.167	412,25		26,00	1,00	28.400,00	304.405.400,00	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Salesopolis	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	083	MOB.nvm.083	43,92		19,50	1,00	12.883,00	11.033.516,52	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Feira de Santana	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	084	MOB.nvm.084	49,82		19,50	1,00	12.883,00	12.515.705,67	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Vale do Amanhecer	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	085	MOB.nvm.085	42,65		19,50	1,00	12.883,00	10.714.469,03	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Paulo Fonteles	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	086	MOB.nvm.086	45,18		19,50	1,00	12.883,00	11.350.051,83	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Agua Real	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	087	MOB.nvm.087	29,72		19,50	1,00	12.883,00	7.466.213,82	Prioritaria	Jardim Keralux
Prolongamento da R. Independencia	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	088	MOB.nvm.088	40,71		19,50	1,00	12.883,00	10.227.105,14	Prioritaria	Jardim Keralux
Prolongamento da R. Agua Real	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	089	MOB.nvm.089	60,68		19,50	1,00	12.883,00	15.243.938,58	Prioritaria	Jardim Keralux
R. Bpo e Martins	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	033	MOB.rvc.033	465,64		14,00	1,00	813,80	5.305.129,65	Prioritaria	Jardim Keralux
Estr. da Biacica - R. Pedro Rosa de Abreu	Mobilidade	MOB	Ciclopassearela a requalificar	cpr	015	MOB.cpr.015	75,31		8,00	0,50	12.950,00	3.901.058,00	Colocalizada	Lajeado-Dom Joao Neri
Cordao de Sao Francisco - Rafael Correia da Silva	Mobilidade	MOB	Ciclopassearela a requalificar	cpr	016	MOB.cpr.016	73,01		8,00	0,50	12.950,00	3.781.918,00	Colocalizada	Lajeado-Dom Joao Neri
Pt. Maue Mirm - R. Raimundo Mendes Figueiredo	Mobilidade	MOB	Ciclopassearela a requalificar	cpr	017	MOB.cpr.017	37,01		8,00	0,50	12.950,00	1.787.618,00	Colocalizada	Lajeado-Dom Joao Neri
Estr. Pres. J. K. Oliveira - Av. Dr. J. Artur Nova	Mobilidade	MOB	Ponte a requalificar	por	161	MOB.por.161	132,59		26,00	0,25	28.400,00	24.476.114,00	Colocalizada	Lajeado-Dom Joao Neri
Av. Marechal Tito	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	055	MOB.nvr.055	116,71		19,50	0,50	12.883,00	14.659.855,57	Colocalizada	Lajeado-Dom Joao Neri
Prolongamento da R. Vitoria do Espirito Santo	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	018	MOB.blv.018	998,15		45,00	1,00	2.400,00	107.800.200,00	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Padre Antonio F. Falcone - Estrada D. Joao Nery	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	019	MOB.blv.019	827,92		80,00	1,00	2.400,00	158.960.640,00	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
Prolongamento da R. Valdemar de Almeida	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	021	MOB.blv.021	1.054,48		45,00	1,00	2.400,00	113.883.840,00	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Mandragoras - R. Jose Augusto Lobo	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	048	MOB.nvd.048	1.454,25		33,00	1,00	1.630,00	78.224.107,50	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Vitoria do Espirito Santo - R. Call Henah	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	120	MOB.nvs.120	226,14		12,00	1,00	1.328,00	3.603.767,04	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Vitoria do Espirito Santo - Via projetada	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	121	MOB.nvs.121	348,68		12,00	1,00	1.328,00	5.556.564,48	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
Tv. Espirito Santo	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	122	MOB.nvs.122	164,16		12,00	1,00	1.328,00	2.616.053,76	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Cecilio Mendes Pereira - R. Santa Ines	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	123	MOB.nvs.123	43,39		12,00	1,00	1.328,00	642.819,20	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Jean Lacombe - R. Lourenco Silva Paz	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	124	MOB.nvs.124	286,09		12,00	1,00	1.328,00	4.559.130,24	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
Tv. Paraíso	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	125	MOB.nvs.125	64,03		12,00	1,00	1.328,00	1.020.382,08	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Ocidente - R. Narcisio Locarine	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	126	MOB.nvs.126	221,22		12,00	1,00	1.328,00	3.525.361,92	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Ravena - R. Padre Antonio Francisco Falcone	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	127	MOB.nvs.127	245,33		12,00	1,00	1.328,00	3.909.578,88	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Luis Garambue	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	062	MOB.nvr.062	37,98		19,50	0,50	12.883,00	4.770.639,32	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Cornello de Arzao	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	063	MOB.nvr.063	75,45		19,50	0,50	12.883,00	9.477.217,91	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Manuel Alvares Pimentel	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	065	MOB.nvr.065	102,22		19,50	0,50	12.883,00	12.839.777,54	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Santa Ines	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	066	MOB.nvr.066	34,45		19,50	0,50	12.883,00	4.327.238,66	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Emanuel Araujo	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	067	MOB.nvr.067	51,62		19,50	0,50	12.883,00	6.483.949,49	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
Tv. Alberto Martins Torres	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	068	MOB.nvr.068	36,62		19,50	0,50	12.883,00	4.599.810,74	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
Pt. Claudio Sanchez Albomoz	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	069	MOB.nvr.069	37,07		19,50	0,50	12.883,00	4.656.338,90	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. do Galpao	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	070	MOB.nvr.070	47,54		19,50	0,50	12.883,00	5.971.463,75	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Mar de Coral	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	071	MOB.nvr.071	44,74		19,50	0,50	12.883,00	5.619.757,85	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Felipe Benicio Paes Landim	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	072	MOB.nvr.072	45,13		19,50	0,50	12.883,00	5.668.745,45	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Candido Pereira de Castro	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	073	MOB.nvr.073	59,85		19,50	0,50	12.883,00	7.517.713,61	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Jose Augusto Lobo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	113	MOB.nvm.113	115,62		19,50	1,00	12.883,00	29.045.882,97	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Basilio Salazar	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	130	MOB.nvm.130	48,95		19,50	1,00	12.883,00	12.297.145,58	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Manuel Jose Vaz	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	131	MOB.nvm.131	49,77		19,50	1,00	12.883,00	12.503.144,75	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Francisco Matoso - Av. Carlos Cameiro de Souza	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	132	MOB.nvm.132	52,82		19,50	1,00	12.883,00	13.269.361,17	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Matias Rodrigues - R. Vitoria do Espirito Santo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	133	MOB.nvm.133	88,13		19,50	1,00	12.883,00	22.139.886,41	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Ravena - R. Narcisio Locarine	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	134	MOB.nvm.134	36,18		19,50	1,00	12.883,00	9.089.085,33	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. do Lago	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	135	MOB.nvm.135	97,42		19,50	1,00	12.883,00	24.473.706,27	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Viacá - R. Jose Soares de Macedo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	136	MOB.nvm.136	98,71		19,50	1,00	12.883,00	24.797.778,14	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
Tv. Bom Jesus	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	137	MOB.nvm.137	60,85		19,50	1,00	12.883,00	15.286.645,73	Complementar	Lajeado-Dom Joao Neri
Blv. Fluvial Ribeirao Lajeado trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	014	MOB.blv.014	2.266,11		50,00	1,00	2.400,00	271.933.200,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Blv. Fluvial Ribeirao Lajeado trecho 3	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	016	MOB.blv.016	328,77		40,00	1,00	2.400,00	31.561.920,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Prolongamento da R. Santa Rita Durao	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	017	MOB.blv.017	74,28		45,00	1,00	2.400,00	8.022.240,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estrada D. Joao Nery - Ribeirao Lajeado	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	020	MOB.blv.020	144,55		80,00	1,00	2.400,00	27.753.600,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Blv. Fluvial Ribeirao Lajeado trecho 2	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	015	MOB.blb.015	2.146,90		30,00	1,00	2.085,00	134.288.595,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estr. do Lajeado Velho - R. Goncalves Castela	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	028	MOB.blb.028	689,89		16,00	1,00	2.085,00	23.		

R. Eucaliptos - R. Gonçalves Castelaio	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	076	MOB.nvr.076	45,22	19,50	0,50	12.883,00	5.680.050,29	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estrada D. Joao Nery	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvr	079	MOB.nvr.079	149,65	19,50	1,00	12.883,00	37.594.848,53	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Dr. Oscar Egydio de Araujo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	115	MOB.nvn.115	90,83	19,50	1,00	12.883,00	22.818.176,36	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Fred Astaire - R. Manuel Barbalho de Lima	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	116	MOB.nvn.116	189,01	19,50	1,00	12.883,00	47.482.808,69	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Paralinga - R. Iapuruçu	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	117	MOB.nvn.117	83,34	19,50	1,00	12.883,00	20.936.549,79	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Guarapiranga	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	118	MOB.nvn.118	124,27	19,50	1,00	12.883,00	31.218.923,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Terra Sem Males - Tv. da Luiza Ursula	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	119	MOB.nvn.119	96,06	19,50	1,00	12.883,00	24.132.049,11	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Av. Jose de Moraes Cabral	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	120	MOB.nvn.120	113,45	19,50	1,00	12.883,00	28.500.738,83	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Antonio do Rodovalho - R. Rio Uptanga	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	121	MOB.nvn.121	69,05	19,50	1,00	12.883,00	17.346.637,43	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estr. D. Joao Nery - Via projetada	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	122	MOB.nvn.122	85,99	19,50	1,00	12.883,00	21.602.278,82	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estr. D. Joao Nery - R. Areias	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	123	MOB.nvn.123	144,12	19,50	1,00	12.883,00	36.205.610,22	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Joao Batista Malo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	124	MOB.nvn.124	112,77	19,50	1,00	12.883,00	28.329.910,25	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estr. D. Joao Nery - R. Gabriel Ponce de Leao	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	125	MOB.nvn.125	85,67	19,50	1,00	12.883,00	21.521.888,90	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estrada D. Joao Nery - Av. Barao Luis de Aranha	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	126	MOB.nvn.126	43,28	19,50	1,00	12.883,00	10.872.736,68	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Portal do Rio Pardo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	127	MOB.nvn.127	119,24	19,50	1,00	12.883,00	39.955.283,94	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Pontal do Rio Pardo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	128	MOB.nvn.128	87,70	19,50	1,00	12.883,00	22.031.882,45	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estr. D. Joao Nery - Via projetada	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	129	MOB.nvn.129	148,42	19,50	1,00	12.883,00	37.285.849,77	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Francisco Gil de Araujo	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	138	MOB.nvn.138	112,02	19,50	1,00	12.883,00	28.141.496,37	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Via projetada	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	139	MOB.nvn.139	47,20	19,50	1,00	12.883,00	11.857.513,20	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Blv. Fluvial Ribeiro Lajeado trecho 2	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	147	MOB.nvn.147	28,71	19,50	1,00	12.883,00	7.212.483,14	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Blv. Fluvial Corrego Itaim trecho 2	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	025	MOB.blv.025	912,80	75,00	1,00	2.400,00	164.304.000,00	Prioritaria	Nascente Corrego Itaim
R. Sebastiao Lopes Grandio	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	151	MOB.nvn.151	72,78	19,50	1,00	12.883,00	18.283.682,43	Prioritaria	Nascente Corrego Itaim
R. Cristovao Benitez - R. Mario Sammarco	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	152	MOB.nvn.152	111,14	19,50	1,00	12.883,00	27.920.424,09	Prioritaria	Nascente Corrego Itaim
R. Manuel Rodrigues Santiago	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	153	MOB.nvn.153	113,83	19,50	1,00	12.883,00	28.596.201,86	Prioritaria	Nascente Corrego Itaim
R. Ines Sabino	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	154	MOB.nvn.154	118,42	19,50	1,00	12.883,00	29.749.294,77	Prioritaria	Nascente Corrego Itaim
Blv. Fluvial Corrego Itaim trecho 3 - R. Nordestinos	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	155	MOB.nvn.155	56,41	19,50	1,00	12.883,00	14.171.235,69	Prioritaria	Nascente Corrego Itaim
Blv. Fluvial Corrego Itaim trecho 3 - R. Ines Sabino	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	156	MOB.nvn.156	46,50	19,50	1,00	12.883,00	11.681.680,25	Prioritaria	Nascente Corrego Itaim
Blv. Fluvial Rio Cabucu de Cima	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	002	MAB.blv.002	335,28	30,00	1,00	1.053,00	10.591.495,20	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Av. do Berimbau	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	012	MAB.blv.012	354,52	30,00	1,00	1.053,00	11.199.286,80	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Prolongamento da Av. do Berimbau	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	026	MOB.blv.026	640,49	42,00	1,00	2.400,00	64.561.392,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Nilton Coelho de Andrade	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	041	MOB.nvd.041	167,81	26,00	1,00	1.630,00	7.111.787,80	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Prolongamento da R. Parana	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	042	MOB.nvd.042	378,71	50,00	1,00	1.630,00	30.864.865,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Nilton Coelho Andrade - Sd. Benedito Patricio	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	053	MOB.nvs.053	86,68	18,00	1,00	1.328,00	2.071.998,72	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Parana - Via projetada	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	054	MOB.nvs.054	133,69	16,00	1,00	1.328,00	2.840.645,12	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Lidice - R. da Bicicleta	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	055	MOB.nvs.055	445,63	18,00	1,00	1.328,00	10.652.339,52	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Prolongamento da R. Tuliuti	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	056	MOB.nvs.056	68,66	23,00	1,00	1.328,00	2.097.151,04	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Tuliuti	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	123	MOB.avd.123	336,15	19,50	1,00	2.627,00	26.258.113,60	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Abel Marciano de Oliveira	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	144	MOB.avs.144	189,52	16,00	1,00	1.840,00	5.579.468,80	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Alca Viaduto Curuca Nilton Coelho	Mobilidade	MOB	Alca a complementar	alc	164	MOB.alc.164	182,65	26,00	0,25	28.400,00	33.717.190,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Prof. Maria Jose Barone Fernandes - R. Apinaco	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	001	MOB.cpr.001	149,61	8,00	0,50	12.950,00	7.749.798,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Gen. Joao Carlos Lobo Botelho	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	002	MOB.cpr.002	133,14	8,00	0,50	12.950,00	6.896.652,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. das Gueixas - Av. Berimbau	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	003	MOB.cpr.003	122,41	8,00	0,50	12.950,00	6.340.838,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Sgt. Fabio Pavani - R. Sarg. Assad Feres	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	004	MOB.cpr.004	107,86	8,00	0,50	12.950,00	5.587.148,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Cb. Joao Fagundes Machado - R. Amadeu Poli	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	005	MOB.cpr.005	96,37	8,00	0,50	12.950,00	4.991.966,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Mario Haberfeld - R. Sd. Hamilton Silva Costa	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	006	MOB.cpr.006	92,14	8,00	0,50	12.950,00	4.772.852,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
EMECF Cel. Ary Gomes - R. Jacirendi	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova	cpn	026	MOB.cpn.026	238,45	8,00	1,00	12.950,00	24.703.420,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Vd. Curuca Nilton Coelho	Mobilidade	MOB	Ponte a requalificar	nvr	158	MOB.por.158	314,15	26,00	0,25	28.400,00	57.392.080,00	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Av. Ernesto Augusto Lopes - R. Sd. Francisco Tambori	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	048	MOB.nvr.048	120,83	19,50	0,50	12.883,00	15.177.365,68	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Nilton Coelho - Av. Berimbau	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	080	MOB.nvn.080	130,41	19,50	1,00	12.883,00	32.761.404,59	Colocalizada	Parque Novo Mundo
Via projetada - Al. 2 Sarg Ananias H. de Oliveira	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvn	081	MOB.nvn.081	98,52	19,50	1,00	12.883,00	24.750.046,62	Colocalizada	Parque Novo Mundo
R. Sd. Cristovao Morais Garcia	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	021	MOB.rvc.021	1.284,19	12,00	1,00	813,80	12.540.885,86	Complementar	Parque Novo Mundo
R. Sd. Antonio Aparecido	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	022	MOB.rvc.022	1.042,94	16,00	1,00	813,80	13.579.913,15	Complementar	Parque Novo Mundo
R. Giuseppe Marino	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	023	MOB.rvc.023	405,90	12,00	1,00	813,80	3.963.857,04	Complementar	Parque Novo Mundo
Prolongamento da R. Pallet - Via projetada	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	001	MAB.blv.001	526,62	30,00	1,00	1.053,00	16.635.925,80	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Prolongamento da R. Pallet	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	038	MOB.blb.038	1.057,33	23,00	1,00	2.085,00	50.704.260,15	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. Lidice - Av. Condessa Elizabeth de Robiano	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	043	MOB.nvd.043	195,93	40,00	1,00	1.630,00	12.774.636,00	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Prolongamento da R. Salvador Rodrigues Prado	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	057	MOB.nvs.057	79,63	14,00	1,00	1.328,00	1.480.480,96	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. Srg. Rodoval C. Trindade - R. Pedro T. Pires	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	058	MOB.nvs.058	91,19	18,00	1,00	1.328,00	4.987.091,84	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Prolongamento da R. Pariconha	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	059	MOB.nvs.059	168,68	23,00	1,00	1.328,00	5.152.161,92	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Av. Educador Paulo Freire - R Sd. Cristovao Morais	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	060	MOB.nvs.060	284,27	14,00	1,00	1.328,00	5.285.147,84	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. Pariconha	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	145	MOB.avs.145	229,28	14,00	1,00	1.840,00	5.906.252,80	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. da Baracela	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	146	MOB.avs.146	258,55	23,00	1,00	1.840,00	10.941.836,00	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. da Baracela	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	147	MOB.avs.147	380,81	14,00	1,00	1.840,00	9.809.665,60	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Estr. de Santana	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	148	MOB.avs.148	215,58	23,00	1,00	1.840,00	9.123.345,60	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Gen. Milton T. de Souza - Sd. Clovis R. da Silva	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova	cpn	027	MOB.cpn.027	160,41	8,00	1,00	12.950,00	16.618.476,00	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. Lidice - R. Sao Felipe	Mobilidade	MOB	Ponte nova	pon	165	MOB.pon.165	505,98	26,00	1,00	28.400,00	373.615.632,00	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. Sgt. Rodoval Cabral Trindade	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	019	MOB.rvc.019	480,09	16,00	1,00	813,80	6.251.155,87	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. Salvador Rodrigues Prado	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	020	MOB.rvc.020	268,73	12,00	1,00	813,80	2.624.309,69	Prioritaria	Parque Novo Mundo
R. Quatiara	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	130	MOB.avd.130	89,86	23,00	1,00	2.627,00	5.429.431,06	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
R. Porto Arizaz	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	007	MOB.cpr.007	23,49	8,00	0,50	12.950,00	1.216.782,00	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
R. Ilha de Tupinambaranas - R. Bartolomeu Quadros	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	008	MOB.cpr.008	96,22	8,00	0,50	12.950,00	4.984.196,00	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
Av. Guarulhos - Av. Gabriela Mistral	Mobilidade	MOB	Passagem subterranea a requalificar	psr	179	MOB.psr.179	88,35	27,50	0,50	73.000,00	88.681.312,50	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
R. Jacira Artacho	Mobilidade	MOB	Passagem subterranea a requalificar	psr	180	MOB.psr.180	207,75	27,50	0,50	73.000,00	208.529.062,50	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
R. Quatiara - R. Dr. Salomao Vasconcelos	Mobilidade	MOB	Passagem subterranea a requalificar	psr	181	MOB.psr.181	53,05	27,50	0,50	73.000,00	53.248.937,50	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
R. Entre-rios	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	006	MOB.blb.006	751,53	47,00	1,00	2.085,00	70.512.302,25	Complementar	Sao Francisco-Piratininga
R. Adeline Linhares	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	027	MOB.rvc.027	458,62	12,00	1,00	813,80	4.478.699,47	Complementar	Sao Francisco-Piratininga
R. Olga Artacho - R. Guira-Acangatará	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	028	MOB.rvc.028	1.000,85	10,00	1,00	813,80	8.144.917,30	Complementar	Sao Francisco-Piratininga
R. Juriti-Piranga	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	030	MOB.rvc.030	235,36	12,00	1,00	813,80	2.298.431,62	Complementar	Sao Francisco-Piratininga
R. Adeline Linhares - Tv. Geraldo Guedes de Souza	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	005	MOB.blv.005	167,69	30,00	1,00	2.400,00	12.073.680,00	Prioritaria	Sao Francisco-Piratininga
R. Adeline Linhares - R. Barra do Rio Doce	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	035	MOB.blb.035	1.707,15	16,00	1,00	2.085,00	56.950.524,00	Prioritaria	Sao Francisco-Piratininga
R. Adeline Linhares	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	039	MOB.blb.039	560,07	16,00	1,00	2.085,00	18.683.935,20	Prioritaria	Sao Francisco-Piratininga
R. Petimbuaba	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	040	MOB.blb.040	914,08	16,00	1,00	2.085,00	30.493.708,80	P	

Tv. Geraldo Guedes de Souza	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	029	MOB.rvc.029	103,33	10,00	1,00	813,80	840.899,54	Prioritaria	Sao Francisco-Piratinga
Blv. Fluvial Ribeirao Itaquera	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	012	MOB.blv.012	1.110,51	80,00	1,00	2.400,00	213.217.920,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Prolongamento Av. Dr. Jose Arthur Nova	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	029	MOB.blv.029	337,10	35,00	1,00	2.400,00	28.316.400,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi - R. Joao Jose Rodrigues	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	046	MOB.nvd.046	273,64	44,00	1,00	1.630,00	19.625.460,80	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Luis Picoio - R. Ten. Luis Fernando Lobo	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	047	MOB.nvd.047	949,05	40,00	1,00	1.630,00	61.878.080,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Prolongamento da R. Rafael Zimbardi	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	091	MOB.nvs.091	113,17	7,00	1,00	1.328,00	1.052.028,32	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi - R. Paula de Lima	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	092	MOB.nvs.092	89,87	14,00	1,00	1.328,00	1.670.863,04	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Prolongamento da R. Jacinto Jose Fagundes	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	093	MOB.nvs.093	39,48	12,00	1,00	1.328,00	629.153,28	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Esteban Murilo - R. Plade Pistelli	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	094	MOB.nvs.094	52,80	12,00	1,00	1.328,00	841.420,80	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Eng. Jose Cruz de Oliveira - R. Angelina Lapena	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	095	MOB.nvs.095	736,02	16,00	1,00	1.328,00	15.638.952,96	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi - Av. Dr. Jose Artur Nova	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	096	MOB.nvs.096	738,59	23,00	1,00	1.328,00	22.559.492,96	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Prolongamento da R. Leon Denis	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	097	MOB.nvs.097	54,78	12,00	1,00	1.328,00	872.974,08	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Prolongamento da R. Muniz Falcao	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	098	MOB.nvs.098	93,99	14,00	1,00	1.328,00	1.747.462,08	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Eulalia Felsbela de Oliveira - R. Antonio Vian	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	099	MOB.nvs.099	20,27	14,00	1,00	1.328,00	376.859,84	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Dario Ferreira Martins - R. Antonio Cortesi	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	100	MOB.nvs.100	142,57	12,00	1,00	1.328,00	2.271.995,52	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Joao Jose Rodrigues	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	134	MOB.avd.134	311,75	44,00	1,00	2.627,00	36.034.559,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Abalanga	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	135	MOB.avd.135	737,37	40,00	1,00	2.627,00	77.482.839,60	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Pedroso da Silva	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista dupla	avd	136	MOB.avd.136	918,05	33,00	1,00	2.627,00	79.586.672,55	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Papiro do Egito - R. Eng. Jose Cruz de Oliveira	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	143	MOB.avs.143	43,90	12,00	1,00	1.840,00	969.312,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Papiro do Egito	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	162	MOB.avs.162	233,21	12,00	1,00	1.840,00	5.149.276,80	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Eng. Jose Cruz de Oliveira - R. Rafael Zimbardi	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	163	MOB.avs.163	140,36	16,00	1,00	1.840,00	4.132.198,40	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Sao Miguel	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	164	MOB.avs.164	464,67	23,00	1,00	1.840,00	19.664.834,40	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Angelina Lapena Parente	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	165	MOB.avs.165	118,17	16,00	1,00	1.840,00	3.478.924,80	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	166	MOB.avs.166	544,68	23,00	1,00	1.840,00	23.050.857,60	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Dr. Jose Artur Nova	Mobilidade	MOB	Alargamento de via pista simples	avs	167	MOB.avs.167	99,27	16,00	1,00	1.840,00	2.922.508,80	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi - R. Angelina Lapena Parente	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	010	MOB.cpr.010	150,15	8,00	0,50	12.950,00	7.777.770,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Pedroso da Silva	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	011	MOB.cpr.011	27,60	8,00	0,50	12.950,00	1.428.580,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Santa Rosa de Lima	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	012	MOB.cpr.012	24,01	8,00	0,50	12.950,00	1.243.718,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Santa Davina - R. Idioma Esperanto	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova	cpn	034	MOB.cpn.034	57,39	8,00	1,00	12.950,00	5.945.604,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Dr. Pedro Mikal - R. Julio Cerqueira Cesar	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova	cpn	035	MOB.cpn.035	37,48	8,00	1,00	12.950,00	3.882.928,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Papiro do Egito - R. Eng. Jose Cruz de Oliveira	Mobilidade	MOB	Passagem subterranea a requalificar	psr	182	MOB.psr.182	80,63	27,50	0,50	73.000,00	80.932.362,50	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Jose Leal Fontoura	Mobilidade	MOB	Passagem subterranea a requalificar	psr	183	MOB.psr.183	78,57	27,50	0,50	73.000,00	78.864.637,50	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Dr. Jose Artur Nova - R. Arlindo Colaco	Mobilidade	MOB	Ponte a requalificar	por	160	MOB.por.160	115,46	26,00	0,25	28.400,00	21.313.916,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi - R. Faustino Santana	Mobilidade	MOB	Ponte nova	pon	168	MOB.pon.168	333,72	26,00	1,00	28.400,00	246.418.848,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Dr. Jose Artur Nova - Blv. Fluvial Rib. Itaquera	Mobilidade	MOB	Ponte nova	pon	169	MOB.pon.169	357,61	26,00	1,00	28.400,00	264.059.224,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Pedroso da Silva - Blv. Fluvial Ribeirao Itaquera	Mobilidade	MOB	Ponte nova	pon	170	MOB.pon.170	1.058,78	26,00	1,00	28.400,00	781.803.152,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Santa Maura	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	051	MOB.nvr.051	61,58	19,50	0,50	12.883,00	7.735.017,62	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Dr. Jose Artur Nova	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	052	MOB.nvr.052	99,72	19,50	0,50	12.883,00	12.525.754,41	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Marechal Tito	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	053	MOB.nvr.053	125,78	19,50	0,50	12.883,00	15.799.131,47	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Eulalia Florisbela de Oliveira - Antonia Viana	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	105	MOB.nmv.105	42,05	19,50	1,00	12.883,00	10.563.737,93	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Maria Francisca de Jesus - R. Muniz Falcao	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	106	MOB.nmv.106	96,06	19,50	1,00	12.883,00	24.132.049,11	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Luis Picoio - Prolongamento da R. Leon Denis	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	107	MOB.nmv.107	29,77	19,50	1,00	12.883,00	7.478.774,75	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Inhabata - Terminal São Miguel	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	109	MOB.nmv.109	41,92	19,50	1,00	12.883,00	10.531.079,52	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Pedroso da Silva	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	108	MOB.nmv.108	91,26	19,50	1,00	12.883,00	22.928.200,31	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Abalanga - R. Antonio Cortesi	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	110	MOB.nmv.110	181,43	19,50	1,00	12.883,00	45.578.572,46	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Blv. Fluvial de Borda Jardim Lapenna	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial de borda	blb	014	MAB.blb.014	975,97	15,00	1,00	1.053,00	15.415.446,15	Complementar	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Manuel Duarte Ferro	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	020	MOB.cpr.020	30,77	8,00	0,50	12.950,00	1.593.886,00	Colocalizada	Tijuco Preto
Av. Diogo da Costa Tavares - R. Joao Carlos Amat	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	021	MOB.cpr.021	62,16	8,00	0,50	12.950,00	3.219.888,00	Colocalizada	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 6	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	009	MAB.blv.009	566,11	30,00	1,00	1.053,00	17.883.414,90	Complementar	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Três Pontes	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial	blv	010	MAB.blv.010	649,61	30,00	1,00	1.053,00	20.521.179,90	Complementar	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 3	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	033	MOB.blv.033	1.150,94	75,00	1,00	2.400,00	207.169.200,00	Complementar	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 4	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	034	MOB.blb.034	151,03	45,00	1,00	2.085,00	14.170.389,75	Complementar	Tijuco Preto
R. Renata Agondi - R. Jason Xavier de Barros	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	052	MOB.nvs.052	219,89	28,00	1,00	1.328,00	8.176.389,76	Complementar	Tijuco Preto
Av. Tarcisio Mendes Lima - R. Antonio Nunes Pinto	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela a requalificar	cpr	018	MOB.cpr.018	47,04	8,00	0,50	12.950,00	2.436.672,00	Complementar	Tijuco Preto
Corr. Tijuco Preto - R. Carmine Moretti	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	146	MOB.nmv.146	138,60	19,50	1,00	12.883,00	34.818.884,10	Complementar	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 3	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	148	MOB.nmv.148	121,64	19,50	1,00	12.883,00	30.558.218,34	Complementar	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 5	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	150	MOB.nmv.150	84,81	19,50	1,00	12.883,00	21.305.840,99	Complementar	Tijuco Preto
Av. Diogo da Costa Tavares	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	046	MOB.rvc.046	1.049,84	14,00	1,00	813,80	11.961.037,09	Complementar	Tijuco Preto
R. Freguesia das Vargês	Meio ambiente	MAB	Boulevard fluvial de borda	blb	016	MAB.blb.016	367,45	15,00	1,00	1.053,00	5.803.872,75	Prioritaria	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 1	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	031	MOB.blv.031	337,68	75,00	1,00	2.400,00	60.782.400,00	Prioritaria	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 2	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	blv	032	MOB.blv.032	562,75	65,00	1,00	2.400,00	87.789.000,00	Prioritaria	Tijuco Preto
R. Luis Botelho Mourao - R. Manajos	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	037	MOB.blb.037	511,93	25,00	1,00	2.085,00	26.684.351,25	Prioritaria	Tijuco Preto
Av. Cor. Tijuco Preto - R. Jason Xavier de Barros	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	051	MOB.nvs.051	55,84	22,00	1,00	1.328,00	1.631.421,44	Prioritaria	Tijuco Preto
R. Fonte Boa - R. Manajos	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	128	MOB.nvs.128	48,95	12,00	1,00	1.328,00	780.067,20	Prioritaria	Tijuco Preto
Via projetada - R. Domingos Fernandes Nobre	Mobilidade	MOB	Ponte nova	pon	172	MOB.pon.172	703,60	26,00	1,00	28.400,00	519.538.240,00	Prioritaria	Tijuco Preto
Av. Diogo da Costa Tavares	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	077	MOB.nvr.077	91,90	19,50	0,50	12.883,00	11.543.490,08	Prioritaria	Tijuco Preto
Av. Marechal Tito	Mobilidade	MOB	Pontilhao a requalificar	nvr	078	MOB.nvr.078	127,80	19,50	0,50	12.883,00	16.052.862,15	Prioritaria	Tijuco Preto
R. Freguesia das Vargês - R. Cochoilha	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	143	MOB.nmv.143	78,49	19,50	1,00	12.883,00	19.718.140,07	Prioritaria	Tijuco Preto
R. Geraldo Machado - R. Miguel de Quadros Marinho	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	144	MOB.nmv.144	57,30	19,50	1,00	12.883,00	14.394.820,05	Prioritaria	Tijuco Preto
R. Maduel Duarte Ferro - R. Pe. Frederico Olmeda	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	145	MOB.nmv.145	73,84	19,50	1,00	12.883,00	18.549.974,04	Prioritaria	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 2	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nmv	149	MOB.nmv.149	165,07	19,50	1,00	12.883,00	41.468.637,80	Prioritaria	Tijuco Preto
R. Domingos Fernandes Nobre	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	045	MOB.rvc.045	182,87	10,00	1,00	813,80	1.488.196,06	Prioritaria	Tijuco Preto
Av. Elizabeth de Robiano - Via projetada	Mobilidade	MOB	Abertura de via - Boulevard fluvial pista simples	blb	027	MOB.blb.027	148,88	40,00	1,00	2.085,00	12.416.592,00	Colocalizada	Tiquatira-Jardim Jau
R. Kampala - R. Natal Basile	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista dupla	nvd	044	MOB.nvd.044	175,78	40,00	1,00	1.630,00	11.460.856,00	Colocalizada	Tiquatira-Jardim Jau
Marginal Tietê - Via projetada	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	062	MOB.nvs.062	211,51	23,00	1,00	1.328,00	6.460.361,44	Colocalizada	Tiquatira-Jardim Jau
Av. Gabriela Mistral - Via projetada	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	063	MOB.nvs.063	916,43	23,00	1,00	1.328,00	27.991.437,92	Colocalizada	Tiquatira-Jardim Jau
Prolongamento da R. Natal Basile	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	064	MOB.nvs.064	682,42	23,00	1,00	1.328,00	20.843.836,48	Colocalizada	Tiquatira-Jardim Jau
Prolongamento da R. Kampala	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	065	MOB.nvs.065	328,31	15,00	1,00				

R. Paratiji	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	055	MOB.rvc.055	193,49	10,00	1,00	813,80	1.574.621,62	Prioritaria	Tiquatira-Jardim Jau
R. Tania Maria	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	056	MOB.rvc.056	301,39	10,00	1,00	813,80	2.452.711,82	Prioritaria	Tiquatira-Jardim Jau
R. Prof. Antonio Peixoto	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	057	MOB.rvc.057	72,45	10,00	1,00	813,80	589.598,10	Prioritaria	Tiquatira-Jardim Jau
Tv.José Miramar - R. Tais Maria	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	058	MOB.rvc.058	154,22	10,00	1,00	813,80	1.255.042,36	Prioritaria	Tiquatira-Jardim Jau
R. Um - R. Ventura Branco	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova	cpn	031	MOB.cpn.031	79,81	8,00	1,00	12.950,00	8.268.316,00	Colocalizada	Uniao de Vila Nova
R. Um - R. Obrages	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova	cpn	032	MOB.cpn.032	95,01	8,00	1,00	12.950,00	9.843.036,00	Colocalizada	Uniao de Vila Nova
R. Papiro do Egito - R. Urutú	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova	cpn	033	MOB.cpn.033	129,93	8,00	1,00	12.950,00	13.460.748,00	Colocalizada	Uniao de Vila Nova
R. Papiro do Egito - R. Serra do Itaqueri	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova associada a equipamento	cpe	045	MOB.cpe.045	161,48	8,00	1,00	12.950,00	16.729.328,00	Prioritaria	Uniao de Vila Nova
R. Cinco - R. Graziele Baldak Gomes	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvnn	091	MOB.nvn.091	65,06	19,50	1,00	12.883,00	16.344.275,61	Prioritaria	Uniao de Vila Nova
R. Olto - R. Valtér R. Sampaio	Mobilidade	MOB	Pontilhao novo	nvnn	092	MOB.nvn.092	52,43	19,50	1,00	12.883,00	13.171.385,96	Prioritaria	Uniao de Vila Nova
R. Lauro de Freitas - R. Carlos Barbosa	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	082	MOB.nvs.082	76,48	12,00	1,00	1.328,00	1.218.785,28	Prioritaria	Vila Silvia
R. Munhoz de Melo - R. Olho Dagua do Borges	Mobilidade	MOB	Abertura de via pista simples	nvs	083	MOB.nvs.083	223,20	19,00	1,00	1.328,00	5.631.782,40	Prioritaria	Vila Silvia
Av. Dr. Assis Ribeiro	Mobilidade	MOB	Ciclopassarela nova associada a equipamento	cpe	043	MOB.cpe.043	57,35	8,00	1,00	12.950,00	5.941.460,00	Prioritaria	Vila Silvia
R. Olho Dagua do Borges - Av. O.E. de Souza Aranha	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	031	MOB.rvc.031	1.165,31	16,00	1,00	813,80	15.173.268,45	Prioritaria	Vila Silvia
Av. O.E. de Souza Aranha - Av. Dr. Assis Ribeiro	Mobilidade	MOB	Rua completa	rvc	032	MOB.rvc.032	810,15	16,00	1,00	813,80	10.548.801,12	Prioritaria	Vila Silvia

Notas
Arquivo de referência: \\spurbsp01\Gestao_Projetos\Custos-Ferramentas\CUSTO_FERRAMENTAS_planilhas\custo_ferram_2024_07\ferramentas_jul2024\ferramenta_Urban_custo_jul2024.xlsx
Data base: julho de 2024. Custos referem-se APENAS à execução, NÃO estão incluídos:
– Benefícios e Despesas Indiretas – BDI;
– Projeto (10% do custo de execução quando remunerado pelo FUNDURB);
– Valor da terra, que incide sobre desapropriações, aquisição de terrenos etc.

Ciclopassarela
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.

Pontilhao
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.

Ponte
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.
Passagem subterrânea
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.

Boulevard fluvial
Ferramenta de referência: Parque Linear, conforme arquivo de referência.
Largura considerada: 30m, padrão de Área de Preservação Permanente em perímetro urbano. 15m em caso de boulevard de borda.

Rua completa
Ferramenta de referência: Requalif. de Via Pista Simples, conforme arquivo de referência.
Largura considerada: largura aproximada da via.

Abertura de via
Largura considerada: de projeto, conforme arquivo ACL_02_e_SV_DE_Melhoramentos-Publicos-PL_V02_Rev22_11_2024.dwg

Alargamento de via
Largura considerada: de projeto, conforme arquivo ACL_02_e_SV_DE_Melhoramentos-Publicos-PL_V02_Rev22_11_2024.dwg

Abertura de via - Boulevard fluvial
Largura considerada: de projeto, conforme arquivo ACL_02_e_SV_DE_Melhoramentos-Publicos-PL_V02_Rev22_11_2024.dwg

Áreas verdes
Ferramentas de referência: Novos Parque e Parque Linear, conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de áreas existentes.

PIU Arco Leste – Programa de Invenções – Grande vulto					
Nome	Ferramenta	Código	Custo tot. (R\$)	Prioridade	AEL
Marginal Tiete	Ponte nova	MOB.pon.166	398.765.536,00	Colocalizada	Tiquatira-Jardim Jau
Blv. Fluvial Corrego Tijuco Preto trecho 3	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.033	207.169.200,00	Complementar	Tijuco Preto
Via projetada - R. Domingos Fernandes Nobre	Ponte nova	MOB.pon.172	519.538.240,00	Prioritaria	Tijuco Preto
Blv. Fluvial Ribeirao Itaquera	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.012	213.217.920,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Rafael Zimbardi - R. Faustino Santana	Ponte nova	MOB.pon.168	246.418.848,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
Av. Dr. Jose Artur Nova - Blv. Fluvial Rib. Itaquera	Ponte nova	MOB.pon.169	264.059.224,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Pedroso da Silva - Blv. Fluvial Ribeirao Itaquera	Ponte nova	MOB.pon.170	781.803.152,00	Colocalizada	Sao Miguel-Aristodemo Pinotti
R. Jacira Artacho	Passagem subterranea a requalificar	MOB.psr.180	208.529.062,50	Colocalizada	Sao Francisco-Piratininga
R. Lidice - R. Sao Felipe	Ponte nova	MOB.pon.165	373.615.632,00	Prioritaria	Parque Novo Mundo
Blv. Fluvial Ribeirao Lajeado trecho 1	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.014	271.933.200,00	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
Estrada D. Joao Nery	Alargamento de via pista dupla	MOB.avd.138	349.817.834,96	Prioritaria	Lajeado-Dom Joao Neri
R. Rev. Joao Euclides Pereira - R. Arlindo Bettio	Ponte nova	MOB.pon.167	304.405.400,00	Prioritaria	Jardim Keralux
Duplicacao Vd. Alberto Badra	Ponte a duplicar	MOB.pod.162	607.263.852,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Ingresso Alberto Badra	Ponte nova	MOB.pon.173	269.619.376,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Marginal - Aricanduva	Ponte nova	MOB.pon.174	386.877.296,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Aricanduva - Marginal	Ponte nova	MOB.pon.175	537.547.816,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Alberto Badra - Bairro	Ponte nova	MOB.pon.176	381.678.960,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Alca Saida Alberto Badra - Centro	Ponte nova	MOB.pon.177	403.262.392,00	Colocalizada	Foz do Aricanduva
Blv. Fluvial Corrego Limoeiro trecho 1	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.008	206.655.696,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
Blv. Fluvial Corrego Limoeiro trecho 2	Abertura de via - Boulevard fluvial pista dupla	MOB.blv.009	264.571.632,00	Prioritaria	Corrego Limoeiro
R. Manoel Barbosa dos Reis - R. Itapirema e R.	Ponte nova	MOB.pon.171	464.254.232,00	Prioritaria	Biacica-Corrego Itaim

Notas

- Data base: julho de 2024. Custos referem-se APENAS à execução, NÃO estão incluídos:
- Benefícios e Despesas Indiretas – BDI;
 - Projeto (10% do custo de execução quando remunerado pelo FUNDURB);
 - Valor da terra, que incide sobre desapropriações, aquisição de terrenos etc.

PIU Arco Leste – Programa de Inverenções - Reserva de áreas

Nome	Eixo	CD_E	Ferramenta	CD_F	ID	CD_Geral	Área do terreno (m2)	Área construída (m2)	Multiplicador	Custo unit. (R\$/m2)	Custo tot. (R\$)
Pq. Estadual do Belem	Meio Ambiente	MAB	Area verde a requalificar	ave	001	MAB.ave.001	260.969,00	N.A.	0,50	842,00	109.867.949,00
Pc. Antonio Verrastro	Meio Ambiente	MAB	Area verde a requalificar	ave	002	MAB.ave.002	3.050,14	N.A.	0,50	842,00	1.284.108,94
Pc. Hideo Tekemura	Meio Ambiente	MAB	Area verde a requalificar	ave	003	MAB.ave.003	3.431,30	N.A.	0,50	842,00	1.444.577,30
Pc. Raul Pedrosa	Meio Ambiente	MAB	Area verde a requalificar	ave	004	MAB.ave.004	7.704,49	N.A.	0,50	842,00	3.243.590,29
Pc. Domingos Correa	Meio Ambiente	MAB	Area verde a requalificar	ave	005	MAB.ave.005	13.052,99	N.A.	0,50	842,00	5.495.308,79
Pq. Primavera	Meio Ambiente	MAB	Area verde a requalificar	ave	006	MAB.ave.006	189.067,42	N.A.	0,50	842,00	79.597.383,82
Pq. Mar Vermelho	Meio Ambiente	MAB	Area verde a requalificar	ave	007	MAB.ave.007	92.385,34	N.A.	0,50	842,00	38.894.228,14
Area verde Porto Tiquatira	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova	avn	008	MAB.avn.008	4.875,02	N.A.	1,00	842,00	4.104.766,84
Area Verde Blv. Fluvial Baquirivu-Guacu Keraluz	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova	avn	009	MAB.avn.009	23.936,73	N.A.	1,00	842,00	20.154.726,66
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 1	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	010	MAB.blv.010	17.331,24	N.A.	1,00	1.053,00	18.249.795,72
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 2	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	011	MAB.blv.011	489,35	N.A.	1,00	1.053,00	515.285,55
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 3	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	012	MAB.blv.012	3.877,19	N.A.	1,00	1.053,00	4.082.681,07
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 4	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	013	MAB.blv.013	7.362,83	N.A.	1,00	1.053,00	7.753.059,99
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 5	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	014	MAB.blv.014	5.741,47	N.A.	1,00	1.053,00	6.045.767,91
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 6	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	015	MAB.blv.015	1.842,23	N.A.	1,00	1.053,00	1.939.868,19
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 7	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	016	MAB.blv.016	1.873,04	N.A.	1,00	1.053,00	1.972.311,12
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 8	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	017	MAB.blv.017	2.234,68	N.A.	1,00	1.053,00	2.353.118,04
Blv. Fluvial Corrego Maranhao area 9	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	018	MAB.blv.018	1.021,56	N.A.	1,00	1.053,00	1.075.702,68
Blv. Fluvial Rio Aricanduva area 1	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	019	MAB.blv.019	2.091,31	N.A.	1,00	1.053,00	2.202.149,43
Blv. Fluvial Rio Aricanduva area 2	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	020	MAB.blv.020	12.893,49	N.A.	1,00	1.053,00	13.576.844,97
Blv. Fluvial Rio Aricanduva area 3	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	021	MAB.blv.021	13.948,56	N.A.	1,00	1.053,00	14.687.833,68
Blv. Fluvial Rio Aricanduva area 4	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	022	MAB.blv.022	6.330,84	N.A.	1,00	1.053,00	6.666.374,52
Blv. Fluvial Rio Aricanduva area 5	Meio Ambiente	MAB	Area verde nova - Boulevard fluvial	blv	023	MAB.blv.023	3.115,40	N.A.	1,00	1.053,00	3.280.516,20
Projeto R. Santa Elvira 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	024	HAB.hab.024	1.658,36	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Santa Elvira 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	025	HAB.hab.025	697,22	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Santa Virginia	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	026	HAB.hab.026	2.275,43	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Foz do Aricanduva/Corrego Maranhao	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	027	HAB.hab.027	8.217,02	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Blv. Fluvial Rio Aricanduva	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	028	HAB.hab.028	13.658,29	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Dr. Alvares Rubiao	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	029	HAB.hab.029	5.379,93	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Cabo Romeu Casagrande	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	030	HAB.hab.030	1.839,86	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Frei Bertoldo	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	031	HAB.hab.031	2.447,83	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Sd. Abilio Fernandes dos Santos	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	032	HAB.hab.032	1.185,88	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Av. Celso Garcia 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	033	HAB.hab.033	4.285,98	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Av. Celso Garcia 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	034	HAB.hab.034	2.605,10	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Amaru	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	035	HAB.hab.035	2.444,42	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Biturina	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	036	HAB.hab.036	6.442,52	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Ingu	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	037	HAB.hab.037	1.152,72	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Av. Educador Paulo Freire	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	038	HAB.hab.038	3.136,32	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Uparoba	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	039	HAB.hab.039	2.070,61	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Pallet 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	040	HAB.hab.040	81.442,91	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Pallet 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	041	HAB.hab.041	74.043,24	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Pedro Taques Pires 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	042	HAB.hab.042	27.778,09	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Pedro Taques Pires 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	043	HAB.hab.043	30.843,04	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Av. Condessa Elizabeth de Robiano	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	044	HAB.hab.044	30.504,35	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Penha 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	045	HAB.hab.045	1.223,92	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Penha 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	046	HAB.hab.046	8.021,71	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Penha 3	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	047	HAB.hab.047	2.153,06	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Guajuru	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	048	HAB.hab.048	2.716,92	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Guira-Acangatará	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	049	HAB.hab.049	1.456,84	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Maracana-Guacu	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	050	HAB.hab.050	2.814,89	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Prof. Alves Pedroso	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	051	HAB.hab.051	15.606,77	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Curiuva	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	052	HAB.hab.052	1.233,84	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Pc. Julio Tosi	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	053	HAB.hab.053	2.157,77	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Munhoz de Melo	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	054	HAB.hab.054	23.859,07	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Jose Cecilio Jabur 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	055	HAB.hab.055	4.219,66	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Jose Cecilio Jabur 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	056	HAB.hab.056	3.726,69	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Nova Itarana	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	057	HAB.hab.057	2.631,52	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Sao Jose do Ribamar	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	058	HAB.hab.058	1.431,03	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Lauro de Freitas 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	059	HAB.hab.059	10.045,20	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Lauro de Freitas 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	060	HAB.hab.060	11.708,65	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Ribeira do Amparo 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	061	HAB.hab.061	7.593,45	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Ribeira do Amparo 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	062	HAB.hab.062	9.844,24	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto R. Ribeira do Amparo 3	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	063	HAB.hab.063	12.727,29	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto R. Jose Luiz de Brito 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	064	HAB.hab.064	8.479,98	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto R. Jose Luiz de Brito 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	065	HAB.hab.065	1.174,53	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto R. Jose Luiz de Brito 3	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	066	HAB.hab.066	1.004,75	A definir	1,00	A definir	A definir
Projeto Blv. Fluvial Baquirivu-Guacu Keraluz	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	067	HAB.hab.067	36.638,78	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto Av. Bras da Rocha Cardoso 1	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	068	HAB.hab.068	11.285,81	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto Av. Bras da Rocha Cardoso 2	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	069	HAB.hab.069	13.059,88	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto Av. Bras da Rocha Cardoso 3	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	070	HAB.hab.070	13.136,45	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto Av. Bras da Rocha Cardoso 4	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	071	HAB.hab.071	13.534,50	A definir	1,00	A definir	A definir
Prjeto Av. Bras da Rocha Cardoso 5	Habitação	HAB	Atendimento habitacional	hab	072	HAB.hab.072	5.975,91	A definir	1,00	A definir	A definir
Favela Barcela	Habitação	HAB	Urbanizacao assentamento precario	urb	073	HAB.urb.073	58.643,56	A definir	1,00	A definir	A definir
Favela dos Anjos	Habitação	HAB	Urbanizacao assentamento precario	urb	074	HAB.urb.074	3.125,04	A definir	1,00	A definir	A definir
Favela Tiquatira	Habitação	HAB	Urbanizacao assentamento precario	urb	075	HAB.urb.075	48.753,28	A definir	1,00	A definir	A definir
Favela Pau Queimado	Habitação	HAB	Urbanizacao assentamento precario	urb	076	HAB.urb.076	17.823,70	A definir	1,00	A definir	A definir
Vila Silvia 1	Habitação	HAB	Urbanizacao assentamento precario	urb	077	HAB.urb.077	8.361,17	A definir	1,00	A definir	A definir
Vila Silvia 2	Habitação	HAB	Urbanizacao assentamento precario	urb	078	HAB.urb.078	8.494,22	A definir	1,00	A definir	A definir
Eq. na R. Ilha de Tupinambaranas	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	079	EQP.eqt.079	1.756,69	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Parianas	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	080	EQP.eqt.080	1.663,53	A definir	1,00	4.994,91	A definir

Eq. na R. Cubiara	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	081	EQP.eqt.081	765,98	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Porto da Gloria	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	082	EQP.eqt.082	2.393,35	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Abaitara 1	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	083	EQP.eqt.083	665,76	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Abaitara 2	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	084	EQP.eqt.084	221,70	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Guatucupajuba	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	085	EQP.eqt.085	1.695,09	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na Av. Dr. Assis Ribeiro	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	086	EQP.eqt.086	4.301,00	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Belisario Benitez	Equipamento	EQP	Equipamento associado a transposicao	eqt	087	EQP.eqt.087	901,92	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Pallet	Equipamento	EQP	Equipamento multifuncional	eqp	088	EQP.eqp.088	13.037,72	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. no Pg. Linear Rio Aricanduva	Equipamento	EQP	Equipamento multifuncional	eqp	089	EQP.eqp.089	8.666,42	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na R. Olivio Guelfi	Equipamento	EQP	Equipamento multifuncional	eqp	090	EQP.eqp.090	8.793,05	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na Rua cateteus	Equipamento	EQP	Equipamento multifuncional	eqp	091	EQP.eqp.091	11.021,02	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. no Blv. Fluvial Baquirivu-Guacu Keraluz	Equipamento	EQP	Equipamento multifuncional	eqp	092	EQP.eqp.092	21.164,36	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Eq. na Rua Obrages	Equipamento	EQP	Equipamento multifuncional	eqp	093	EQP.eqp.093	23.906,68	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Nucleo Itaim Biacica	Equipamento	EQP	Equipamento multifuncional	eqp	094	EQP.eqp.094	146.813,33	A definir	1,00	4.994,91	A definir
A. Institucional na Al. Subten, Francisco Hierro	Equipamento	EQP	Area institucional	ain	095	EQP.ain.095	3.815,20	A definir	1,00	4.994,91	A definir
A. Institucional na Av. Educador Paulo Freire 1	Equipamento	EQP	Area institucional	ain	096	EQP.ain.096	19.911,66	A definir	1,00	4.994,91	A definir
A. Institucional na Av. Educador Paulo Freire 2	Equipamento	EQP	Area institucional	ain	097	EQP.ain.097	6.596,94	A definir	1,00	4.994,91	A definir
A. Institucional na R. Barra Fria	Equipamento	EQP	Area institucional	ain	098	EQP.ain.098	2.164,80	A definir	1,00	4.994,91	A definir
A. Institucional na R. Porto Artaza	Equipamento	EQP	Area institucional	ain	099	EQP.ain.099	6.183,90	A definir	1,00	4.994,91	A definir
A. institucional na R. Jurema	Equipamento	EQP	Area institucional	ain	100	EQP.ain.100	4.479,24	A definir	1,00	4.994,91	A definir
Foz do Tiquatira 1	Mobilidade	MOB	Porto fluvial	hpf	101	MOB.hpf.101	92.864,85	A definir	1,00	A definir	A definir
Foz do Tiquatira 2	Mobilidade	MOB	Porto fluvial	hpf	102	MOB.hpf.102	14.922,40	A definir	1,00	A definir	A definir
Eclusa da Penha	Mobilidade	MOB	Porto fluvial	hpf	103	MOB.hpf.103	60.814,09	A definir	1,00	A definir	A definir
USP Leste	Mobilidade	MOB	Porto fluvial	hpf	104	MOB.hpf.104	108.963,30	A definir	1,00	A definir	A definir
Foz do Jacu	Mobilidade	MOB	Porto fluvial	hpf	105	MOB.hpf.105	33.934,89	A definir	1,00	A definir	A definir

Notas
Arquivo de referência: \\spurbsp01\Gestao_Projetos\Custos-Ferramentas\CUSTO_FERRAMENTAS_planilhas\custo_ferram_2024_07\ferramentas_jul2024\ferramenta_Urban_custo_jul2024..xlsx
Data base: julho de 2024. Custos referem-se APENAS à execução, NÃO estão incluídos:
– Benefícios e Despesas Indiretas – BDI;
– Projeto (10% do custo de execução quando remunerado pelo FUNDURB);
– Valor da terra, que incide sobre desapropriações, aquisição de terrenos etc.

Ciclopassarola
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.

Pontilhao
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.

Ponte
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.
Passagem subterrânea
Largura considerada: padrão conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de estrutura existente.

Boulevard fluvial
Ferramenta de referência: Parque Linear, conforme arquivo de referência.
Largura considerada: 30m, padrão de Área de Preservação Permanente em perímetro urbano. 15m em caso de boulevard de borda.

Rua completa
Ferramenta de referência: Requalif. de Via Pista Simples, conforme arquivo de referência.
Largura considerada: largura aproximada da via.

Abertura de via
Largura considerada: de projeto, conforme arquivo ACL_02_e_SV_DE_Melhoramentos-Publicos-PL_V02_Rev22_11_2024.dwg
Alargamento de via

Largura considerada: de projeto, conforme arquivo ACL_02_e_SV_DE_Melhoramentos-Publicos-PL_V02_Rev22_11_2024.dwg
Abertura de via - Boulevard fluvial
Largura considerada: de projeto, conforme arquivo ACL_02_e_SV_DE_Melhoramentos-Publicos-PL_V02_Rev22_11_2024.dwg

Áreas verdes
Ferramentas de referência: Novos Parque e Parque Linear, conforme arquivo de referência.
Fator multiplicador considerado em caso de requalificação de áreas existentes.