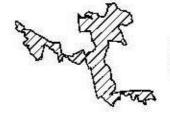
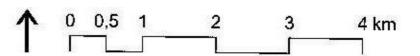


PROPOSTA DE AJUSTE NA MINUTA DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

MAPA 01 - MACROZONEAMENTO DETALHE DA PROPOSTA

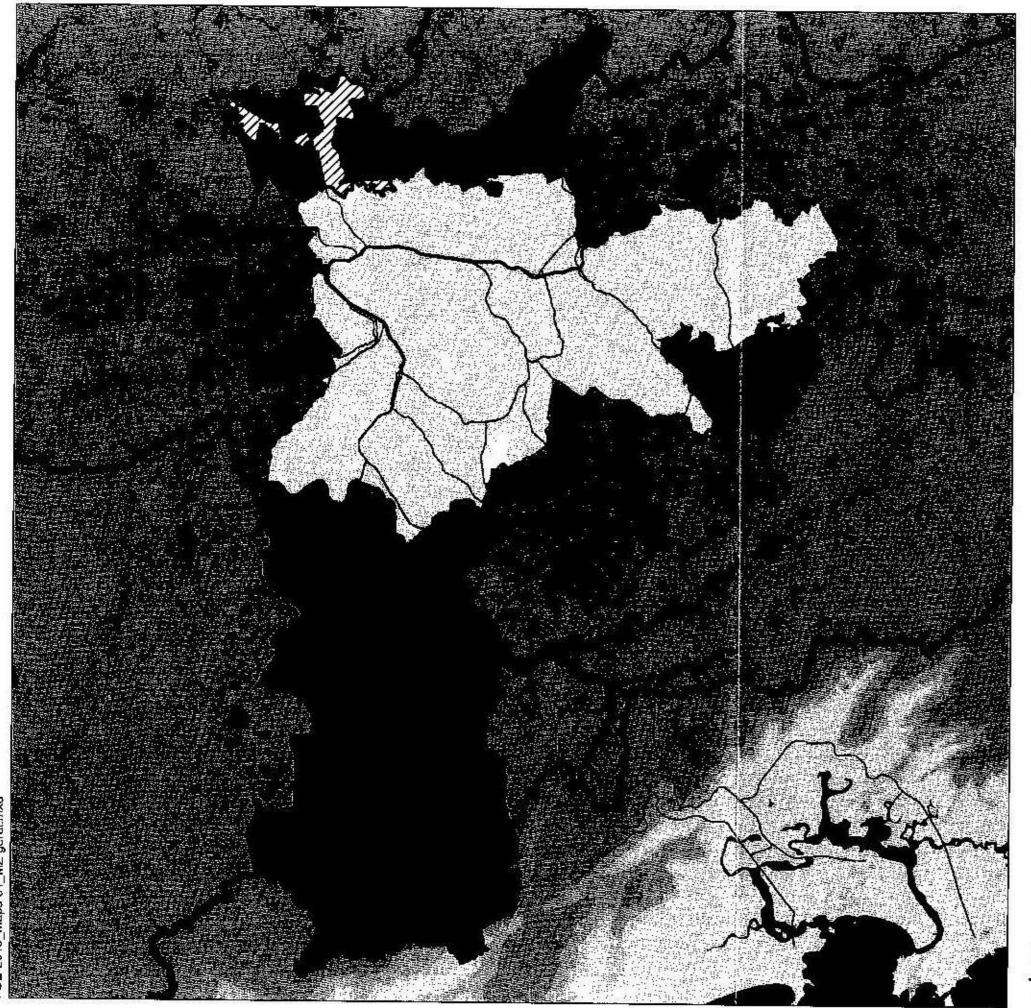


Proposta de ampliação da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana



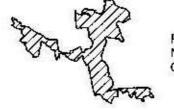
Mapa dos limítes da ampliação da MEQU em relação ao Macrozoneamento proposto na minuta do PDE 2013

Discussões Públicas da Minuta do Projeto de Lei/ 19 de agosto de 2013



PROPOSTA DE AJUSTE NA MINUTA DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

MAPA 01 - MACROZONEAMENTO PROPOSTA

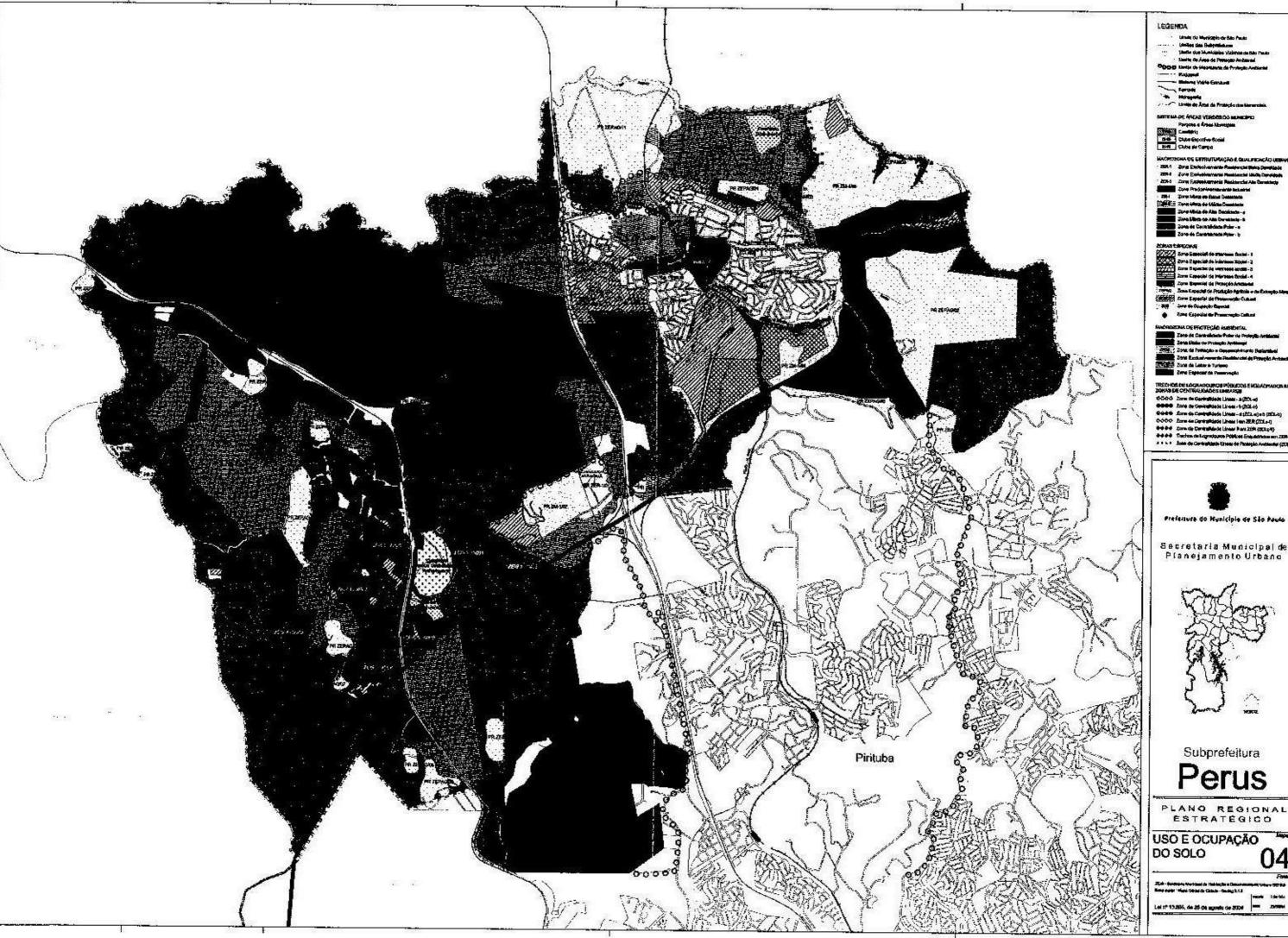


Proposta de ampliação da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana

0 2,5 5 10 15 20 km

Mapa dos limites da ampliação da MEQU em relação ao Macrozoneamento proposto na minuta do PDE 2013

Discussões Públicas da Minuta do Projeto de Lei/ 19 de agosto de 2013



Preferiura do Hunicipia de 51º Paulo

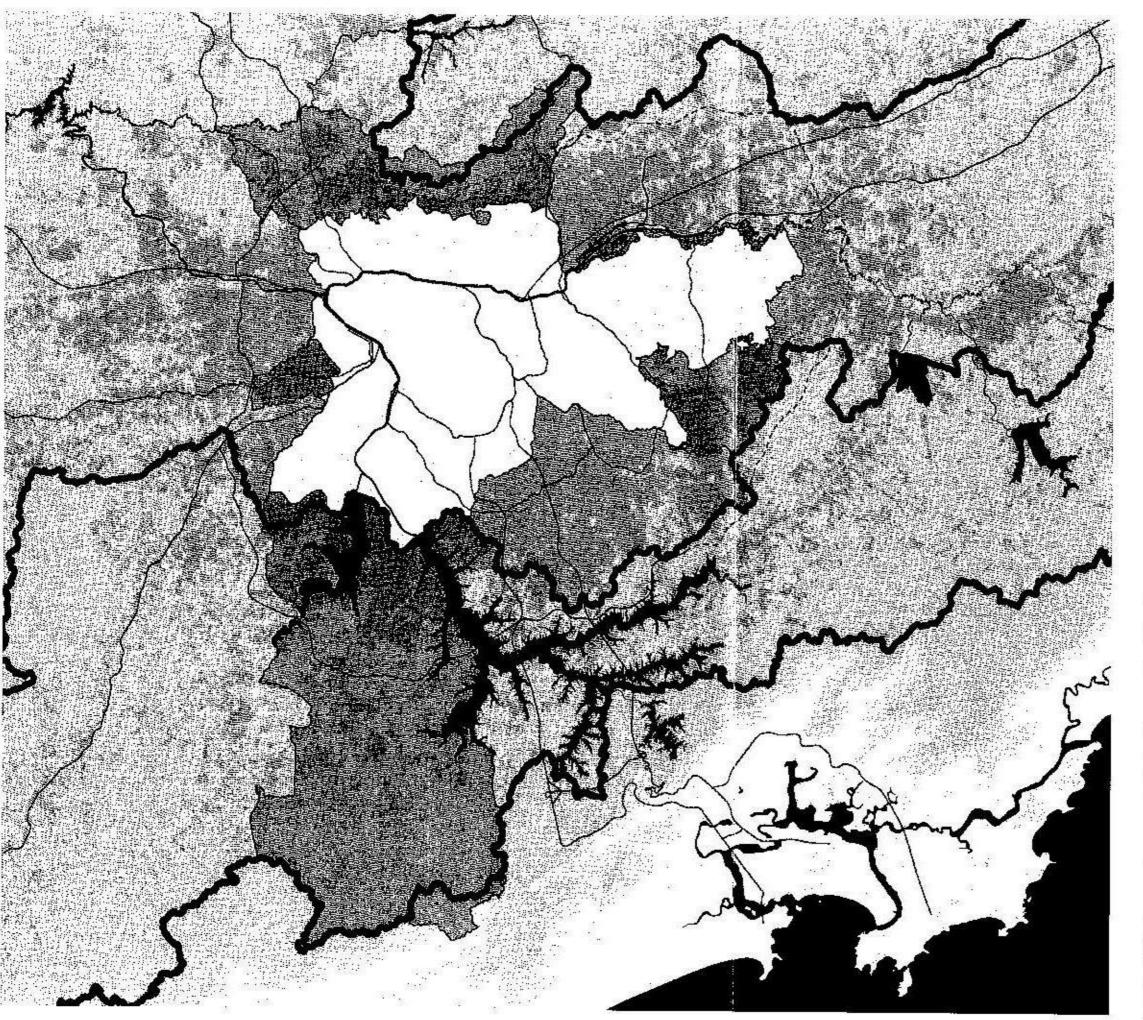
Secretaria Municipal de Planejamento Urbano



Perus

PLANO REGIONAL ESTRATEGICO

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

MAPA 01 MACROZONEAMENTO

Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana

Macrozona de Proteção e

Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental

 Área de Proteção e Recuperação de Mananciais

--- Hidrografia

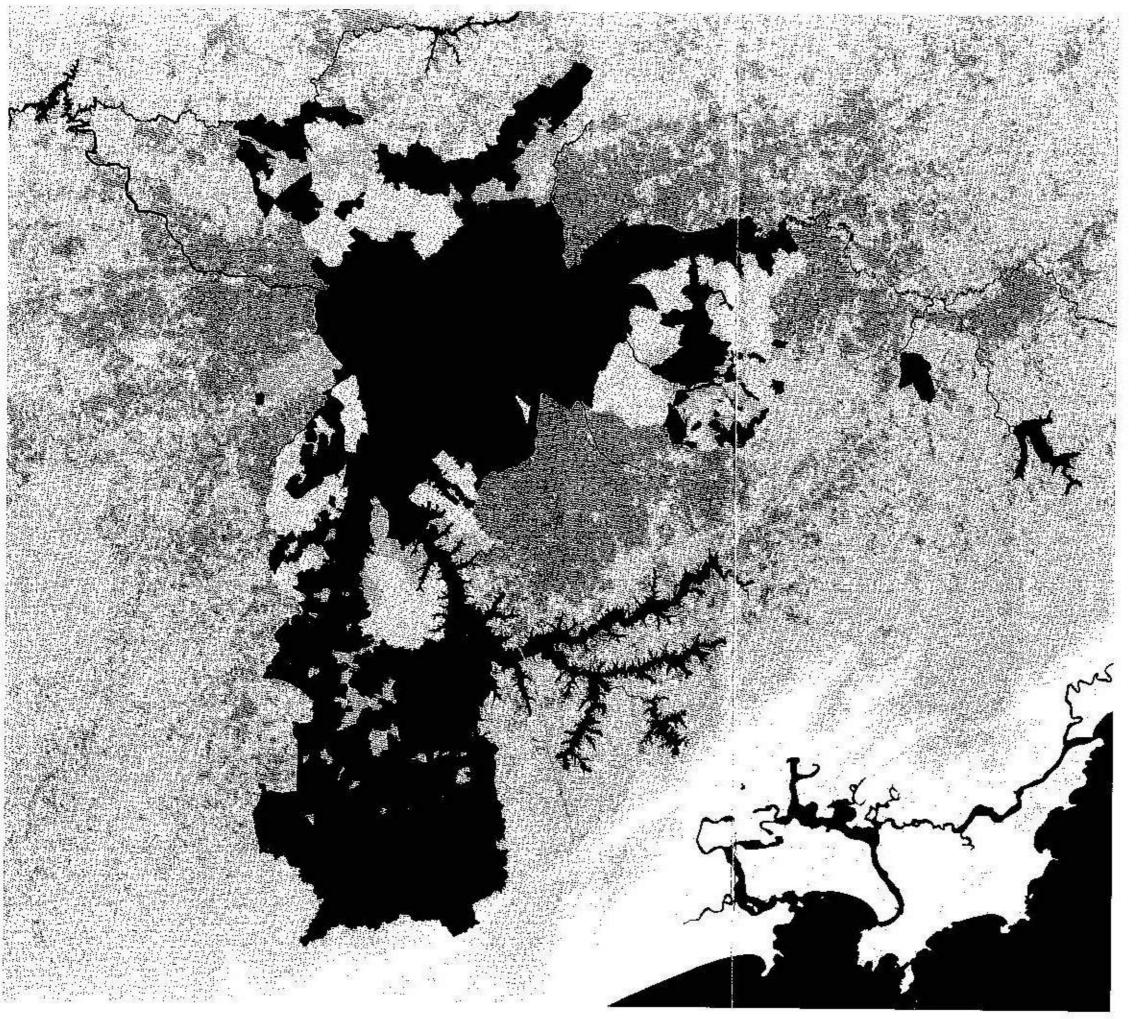
Sistema Viário Estrutural

---- Rodoanel Planejado

Mancha Urbana da Região Metropolitana de São Paulo



Versão para Discussões Públicas de Minuta do Projeto de Lei / 19 de agosto de 2013



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

MAPA 02 MACROÁREAS

> Macroárea de Estruturação Metropolitana

Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada

Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana

Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental

Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável

Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais

Hidrografia

Mancha Urbana da Região Metropolitana de São Paulo

0 2 5 10 20 km



Versão para Discussões Públicas da Minuta do Projeto de Lei / 19 de agosto de 2013



São Paulo, 05 de Fevereiro de 2014

Exmo. Vereador Nabil Bonduki,

Visando se envolver no processo de formulação do novo Plano Diretor do município de São Paulo, a construtora Porte realizou um estudo do projeto de lei PL 688/13 e chegou a algumas conclusões importantes. Por termos participado ativamente das transformações nos bairros da Zona Leste do município há mais de três décadas, especialmente nas áreas próximas ao centro expandido da cidade, atentamo nos a essa região e desenvolvemos um estudo que mostra a relação dessa parte do território com as diretrizes propostas no referido projeto de lei.

Entendemos que os objetivos do plano atual estão bem fixados e são coerentes com o que a cidade precisa, apontando as transformações necessárias e vislumbrando com muita destreza uma São Paulo melhor que a que temos hoje. Contudo, algumas das diretrizes colocadas no plano ainda podem ser melhoradas de forma a beneficiar a todos.

Enviamos-te as conclusões dos nossos estudos, anexada a uma série de sugestões que gostariamos que fossem incorporadas ao Plano Diretor e acreditamos ser uma evolução do texto atual, colocando a cidade no caminho que queremos.

Atenciosamente,

Marcel Branco
Porte Construtora

### PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO ARTIGO 100 DO PL 688/2013

- ART. 100 Nas áreas inseridas nos perimetros das operações urbanas consorciadas, a outorga de potencial construtivo adicional será regida, exclusivamente, pelas disposições de suas leis específicas.
- §1º Nas áreas incluidas simultaneamente no perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, cuja possibilidade de outorga de potencial adicional de construção através dos CEPACs tenha se esgotado, não se aplica o disposto no "caput", passando esses imóveis a integrar os Eixos de Estruturação da Transformação Ubana.
- § 2º Nos casos enquadrados na situação prevista no parágrafo anterior, cujos proprietários detenham CEPACs e tenham tido o pedido de vinculação ao imóvel negado pela insuficiência de potencial construtivo adicional, poderão utilizar os títulos para o pagamento da outorga onerosa relativa ao potencial adicional de construção, sem direito ao reembolso de valores, quando o valor equivalente dos CEPAC exceder o valor da outorga onerosa.
- §3º Na hipótese do valor equivalente dos CEPAC ser interior ao valor devido está contrativo adicional, o valor poderá ser complementado, atendendo-se aos procedimentos previstos para o instrumento nesta tei.

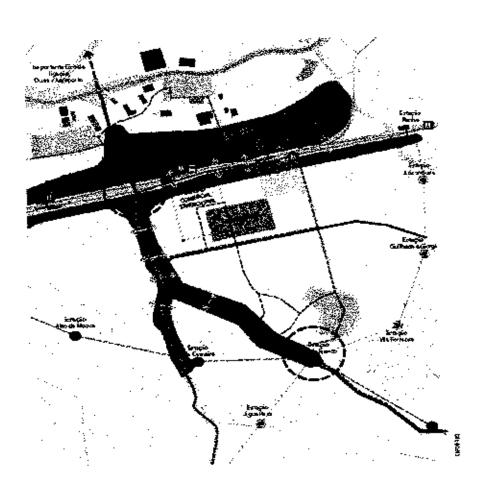
### PARTE III. PLANO URBANO DO TATUAPÉ

O Plano Urbano do Tatuapé constitui-se numa proposta de desenvolvimento económico, social, e urbano-ambiental do bairro, que inclui a criação de centralidades, adensamento e proposição de eixos de transporte público, melhoria da mobilidade urbana, criação de ciclovias, melhoria das praças e parques existentes, criação de parques lineares.

Para a criação de centralidades, pretende se estimular o uso misto no térreo, explorando a fachada ativa, ampliar as calçadas, utilízando se aí pisos drenantes, ampliar os espaços de uso público, fomentando espaços para o convivio e sociabilidade.

A área objeto da proposta de reestruturação está incluída, no PL 688/13, na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada.

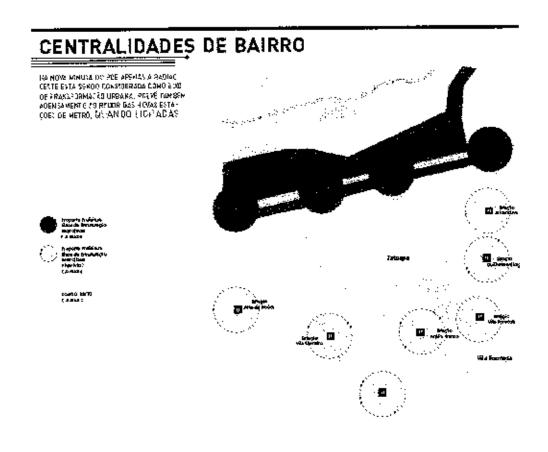
### ÁREA DO PROJETO



### CRIAÇÃO DE CENTRALIDADES

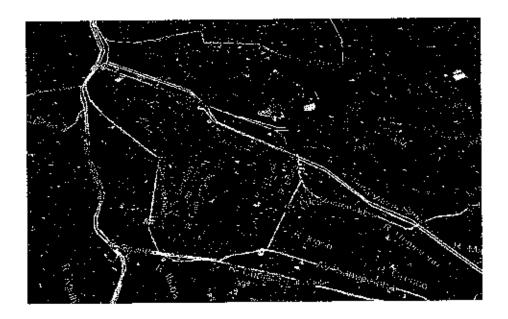
A retormulação do bairro envolve a criação de novas centralidades e fortalecimento das existentes, com a proposição de novos padrões de ocupação que permitam liberar mais espaço público para calçadas, ciclovias ou àreas verdes.

O PL 688/13 propõe que as centralidades se formem ao longo dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana. No entanto, na região que se pretende requalificar, à exceção da Radial Leste, os eixos constam apenas como propostas a implantar, não existem efetivamente.



Por outro lado, hà previsão de implantação de linhas e estações do metrò integrando as àreas aqui tratadas:

### MAPA 3 PDE



O Artigo 60 do projeto de revisão do PDE dispõe que os novos licenciamentos nessas áreas poderão optar pelos procedimentos previstos nos eixos já implantados, somente após ter sido publicado o ato autorizativo de início da respectiva obra ou empreendimento, disposição legal que prejudica as oportunidades de criação de novas centralidades em toda a Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada na Zona Leste.

Outro limitador ao desenvolvimento da Zona Leste é o coeficiente de aproveitamento máximo igual a 2,0, principalmente se considerarmos que a região não possui ainda os eixos de estruturação da transformação urbana. O coeficiente de aproveitamento máximo 2,0 foi aplicado de forma genérica a todas as Macroáreas de Urbanização Consolidada a Qualificar, sem considerar as caracteristicas específicas de cada região.

Na Zona Leste predomina o uso residencial horizontal, ao contrário das áreas centrais e no anel intermediário da cidade, onde há ocorrência expressiva de verticalização. A Zona Leste, é sabido, não possui grandes centralidades, nem tem recebido investimentos para a criação de verdadeiros polos que se transformem em alternativas de emprego para a população moradora de média e baixa rendas.

Vale citar o fenômeno recente do crescimento da classe média brasileira. Em reportagem Época Negócios<sup>6</sup>, observa-se que:

Na HM, quem comprava a casa para o filho era o pai. Até porque o filho não tinha renda", afirma Henrique Bianco, fundador da construtora voltada para o público de baixa renda que hoje pertence ao grupo Camargo Corrêa. Historicamente, predominavam na carteira de clientes da empresa pessoas com mais de 50 anos. De seis ou sete anos para cá, isso começou a mudar. Hoje, 70% da clientela da HM tem de 22 a 30 anos. Antes do "Minha Casa, Minha Vida", para comprar um imóvel, por modesto que fosse, o brasileiro de baixa renda enfrentava uma taxa de juros de, aproximadamente, 8,5% a 9% ao ano. Com o programa, lançado em abril do ano passado, essa taxa toi reduzida para 4,5%. Em menos de um ano e meio, isso propiciou a aquisição de quase 800 mil unidades, algo sem precedentes no mercado brasileiro.

De uma vez só, esse consumidor teve sua renda melhorada, beneficiou-se de uma ascensão de classe – saiu da D e toi para a C – e de um mercado de trabalho mais pujante e tormalizado. Muitos jovens matricularam-se em cursos profissionalizantes e passaram a ter carteira assinada. Ganharam, assim, acesso ao mercado imobiliário. São esses os novos clientes da HM. Jovens casais, recém-casados ou na iminência de se casar. Em geral, ambos trabalham e estão saindo da casa dos pais. Por isso, em 90% dos casos, os imóveis vendidos pela construtora são primeira moradia. Os 10% restantes mudam-se de conjuntos habitacionais construídos no passado por BNH, Cohab ou CDHU, sem nenhum item de lazer ou segurança. Ou, simplesmente, deixam de pagar aluguel. "Hoje é fácil para uma pessoa que paga R\$ 450 de aluguel encontrar no mercado um produto melhor para comprar, em condomínio fechado, pagando a mesma coisa", diz Bianco.

Assim, além da demanda por serviços, há um mercado habitacional para segmentos de diferentes extratos de renda nessa Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, o que confere a possibilidade de criação, na região, de um padrão diverso do que até o momento predominou na cidade: promover a convivência entre diterentes grupos sociais, possibilitar emprego próximo à moradia, tomentar investimentos em saúde e educação, em tormação profissionalizante, estimular diferentes padrões de ocupação urbana.

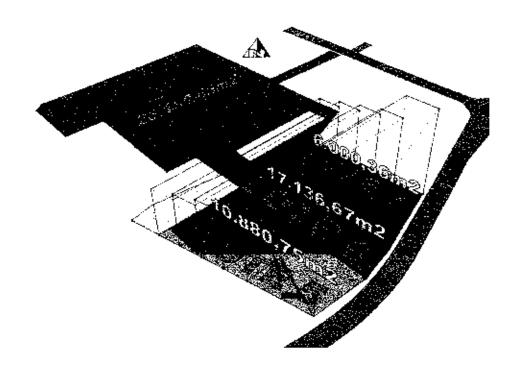
<sup>&</sup>lt;sup>6 6</sup> O Sonho Brasileiro – Pesquisa revela que o braslleiro está mais otimista. Olsponivel em: http://epocanegogios.globo.com/Revista/Common/0, ERT160454-16642,D0.html . Acesso em 11/12/13

Porém, da torma como foi concebido, o PL 688/13 reduzirá as possibilidades da implantação de padrões diferenciados. A simulação exposta a seguir, realizada a partir de terreno existente, demostra como um padrão urbanístico mais adequado pode ser alcançado com um coeficiente de aproveitamento mais elevado:

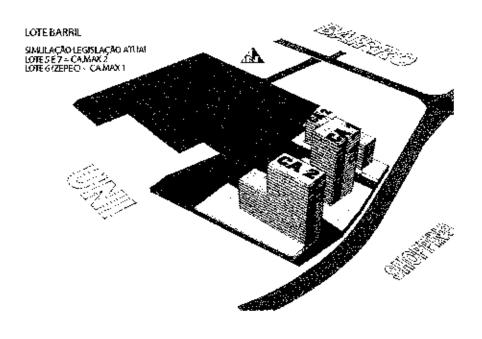


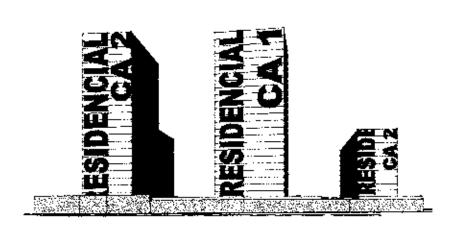
Localização do terreno da região

### **TERRENOS**

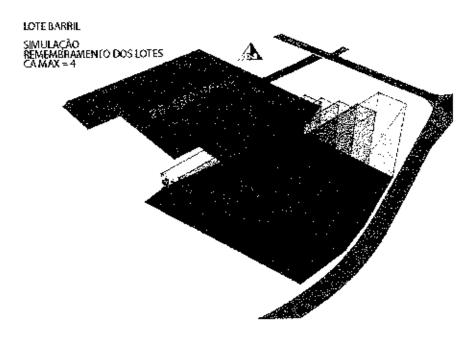


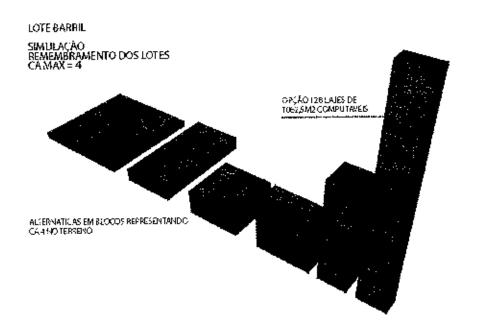
### SIMULAÇÃO LEGISLAÇÃO ATUAL

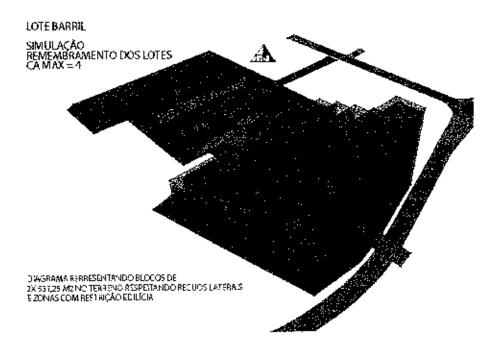


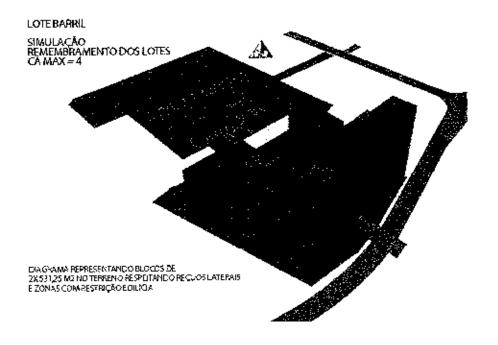


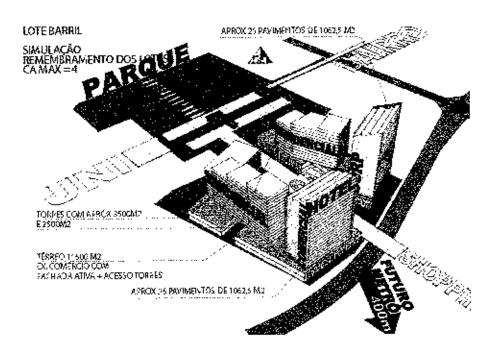
### SIMULAÇÃO COM CA MAX = 4,0













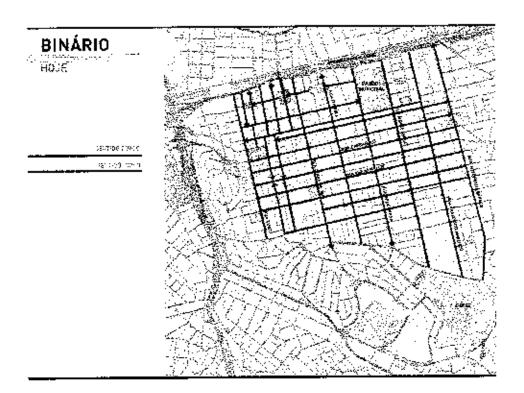
Cabe destacar que além da criação de centralidades, o projeto contempla diversos outros ítens, configurando uma verdadeira reestruturação da região, um plano que poderá não se efetivar, se mantidas algumas das disposições do PL 688/13. O Plano Bairro Cidade do Tatuapé contempla

propostas para mobilidade inteligente, de sustentabilidade econômica e social, de sustentabilidade sócio cultural e de sustentabilidade ambiental.

### 1. MOBILIDADE INTELIGENTE:

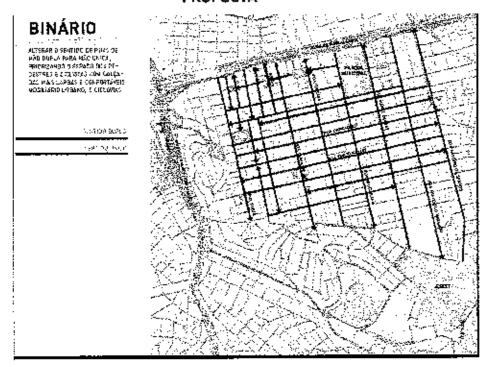
- Incentivar o Transporte Público;
- Binário;
- Zonas 30;
- Criação de Ciclovias

### REFORMAS NO SISTEMA VIÁRIO



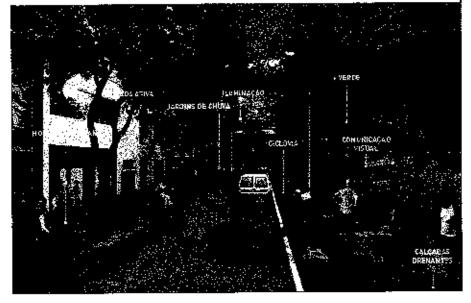


### **PROPOSTA**



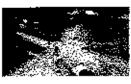
BINÁRIO PROPOSTA

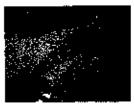
R.EMÍLIO MALLET

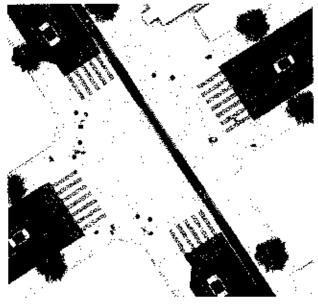


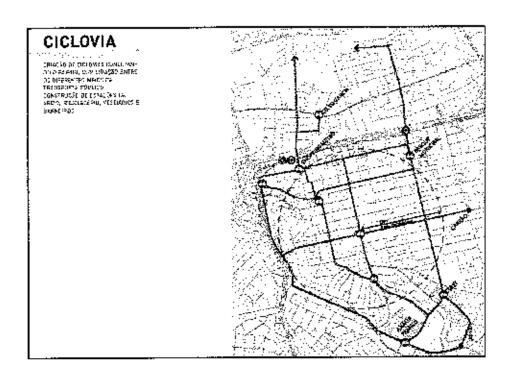
## ZONAS 30

REPORTED HIS SAFET PARKE CON-TRELLE A VELOT CARD TO CARRO S HOUSE HIS BEACH, CONSERVED HIS SELECTAR ENGLISHED HOUSE OF PROJECT FOR TO PROJECTS UNIT OF PERSON OF THE HARMAN DUT EL TARM ON THE CARDO ALL MESSATIMENT OUT A CYLINGAL TO JUDGISTER JUNE 1855 GR. MINEL.





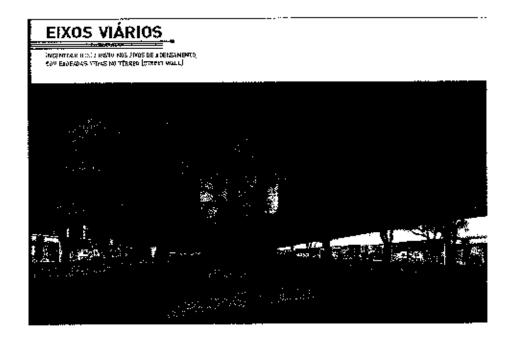




### 2. SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA E SOCIAL

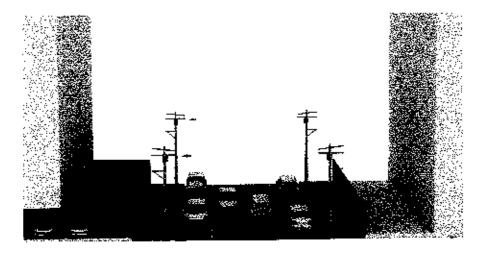
- Adensamento dos eixos viários;
- Uso Misto;
- 24 horas de entretenimento.

## ADBIGAN IS ADBIG OF TRANSPORTED PARTICLE PARTICL



## USO MISTO

ADER FORMOR Statement Andrews Foreign Statement Explained on Waryon or Region on Region Programmer Explained in Foreign Hotel Programmer Explained Information Foreign Forei

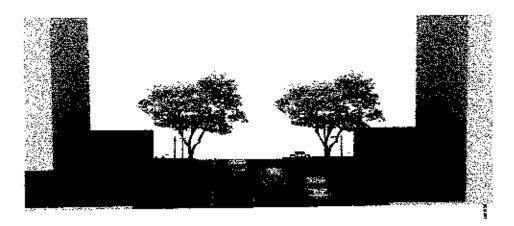


USO MISTO

TRANSPORTATION OF PROPERTY OF A P

RICANTAGALO

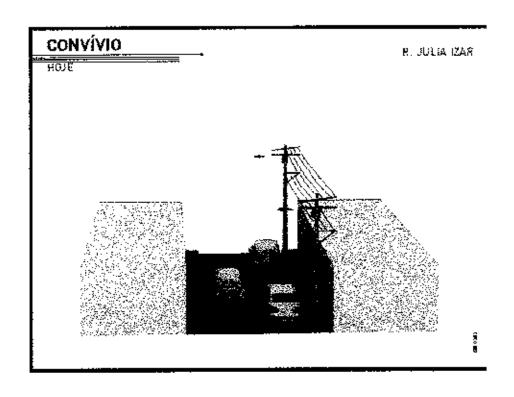
CLIAGATICAG, R





### 3. SUSTENTABILIDADE SOCIO CULTURAL

- Criação de novos aspaços de convívio;
- Requalificação dos espaços existentes;
- Zonas de Lazer e entrentimanto.



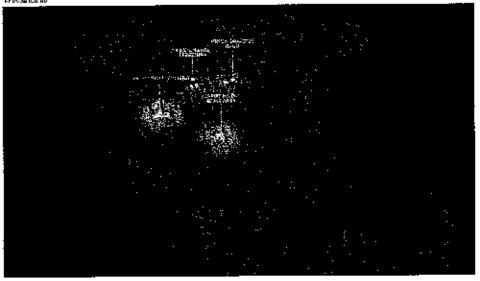


### 4. SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

- Melhoria das Praças e Parques Existentes
- Caminho Verde
- Parque Linear

### PRAÇAS EXISTENTES

ROMANA AS PRACAS SECTEMOS COM HOMELANDI ORBANO, ECUIDAMENTOS DE LAXER E CIUTADA A INAS ARROGRAHACAS ATTALAN CINXAS DES MAS BLABORAS UN ARROGRAMA DE ENVIADAMENTO DA DRUJA CANLINCAL PARA MANDIENCÃO E EPOCSA MATÃO



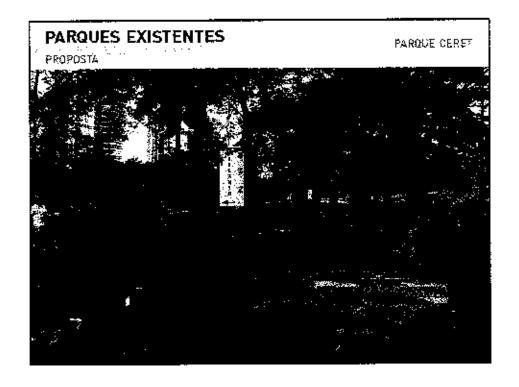
### PRACAS EXISTENTES

PROPOSTA

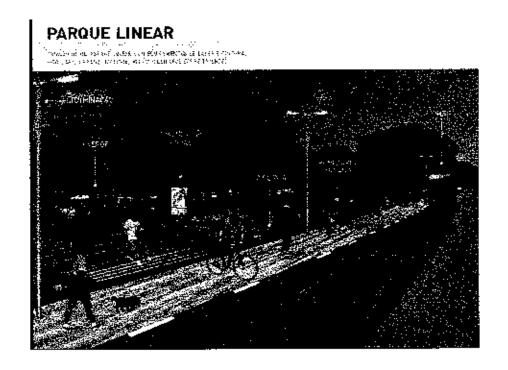
PÇ, NSA, SENHORA DO CARMO



# PARQUES EXISTENTES PROPORTION OF THE ACCOUNT OF A STUDIO OF THE MATERIAL OF THE PROPORTION OF THE PRO



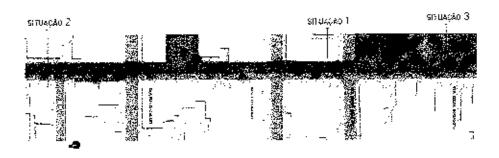
# PARQUE LINEAR THE LLOGO DAS ÉVESS VERTES EXCRIPANA, LONG CENTSO DE UM CHILIMO VERDE RIVA NOTATE SERVICIA LI UNI DARDOS LINEARIAY SAUN MAURI I QUE TAMICA ADDURANA NA ORBINACION A SAURIA NA CARRANTA



### **CAMINHO VERDE**

R. MONTE SERBAT

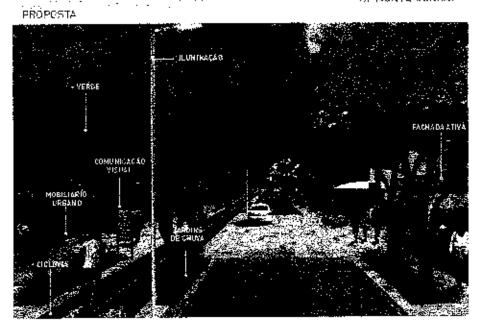
COLD, NO BE AND THE WHITE THESE THE BROWN THE DISTORMANCE AND AND AND THE PROPERTY OF THE PROP





### **CAMINHO VERDE**

R. MONTE SERRAT



Para que a reestruturação de toda a Macrorárea de Qualificação da Urbanização Consolidada da Zona Leste seja exequível, são necessários alguns ajustes na proposta de revisão do PDE – PL 688/13, assunto abordado a seguir.

### PARTE IV - CONSIDERAÇÕES SOBRE O PDE

A proposta de incentivar o adensamento e a criação de centralidades ao longo dos eixos de Iransporte coletivo de média e alta capacidade parece bastante acertada e compatível com o incentivo à Iransformação do padrão de mobilidade que tem predominado na cidade.

Entretanto, não obstante o acerto da propositura, há algumas considerações a fazer a respeito de dispositivos que podem dificultar ou alé impedir que se alcancem os objetivos almejados, ou seja, promover o methor aproveitamento do solo nessas áreas, com aumento da densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas.

Outro aspecto importante a ser ressallado é a necessidade de fortalecimento das centralidades existentes e criação de novas centralidades polares, nos bairros, especialmente nos bairros periféricos, e com especial atenção para a Zona Leste, que tem grande parte do território enquadrada na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana (Mapa 2), cujo coeficiente de aproveitamento máximo é igual a 2,0 (art. 86 e Quadro 01) e também concentra várias ZEIS. Entende-se também correta a preocupação com a questão habitacional e com a eliminação ou redução dos riscos retacionados à condição geológico-geotécnica das áreas. Entretanto, é necessário proporcionar as condições para a geração de empregos, aumento da renda, e aumento das condições sociais como um todo (como educação, lazer, moradia digna, trabalho próximo à moradia).

Uma das possibilidades para a formação de centralidades, com a criação de oportunidades de emprego, é incentivá-las na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, que abrange algumas regiões da Zona Lesle. Porém, o PDE já fixou o aproveilamento máximo nesaas áraas, desconsiderando as peculiaridades locals, a igualando a região a outras áreas do centro expandido, como Lapa, Pinheiros, Vila Marlana, cuja condição urbana difere bastante daqueta encontrada na Zona Leste.

Outra possibilidade para a criação de centralidades e de oportunidades para melhoria da condição sócio econômica da população moradora da Zona Leste è a definição de perimetros de incentivo ao desenvolvimento, já proposto no PDE, conforme Mapa 14. Mas a proposta do perimetro não é acompanhada de um plano, um programa voltado ao daaenvolvimento aconômico. Nos perímetros de incentivo das áreas do enformo da Avenida Jacu Pessego, o coeficiente de aproveitamento proposto è 4,0 com isenção de outorga onerosa para empreendimentos não residenciais. Mas lal proposição, desacompanhada de um programa preciso

para o desenvolvimento, de modo a beneficiar a população moradora da região, pode terminar por expulsar pequenos empreendedores locais ou moradores.

Além disso, há outras questões que aparentemente não estão bem tormuladas na proposta de revisão do PDE. Qual o nível de aprotundamento dos PREs? Como se articulam os diferentes instrumentos de política urbana, em especial as Operações Urbanas Consorciadas, a outorga de potencial construtivo adicional e as Áreas de Intervenção Urbana — AIUs? Uma vez que o Pt 688/13 acertadamente conteriu um caráter estrutural ás Operações Urbanas Consorciadas, permitindo as somente na Macroárea de Estruturação Metropolitana, as AIUs, projetos de intervenção urbana em menor escala, poderíam ser propostas pelos PREs.

Feita esta introdução, passamos á discorrer sobre cada um dos dispositivos do PL 688/2013 para os quais se solicita a revisão.

### ART, 60 PL 688/2103

De acordo com o artigo 60 do PL 688/2013, os incentivos concedidos ás áreas incluídas nos eixos são válidos apenas para sistemas de transporte público de média e alta capacidade implantados (Mapa 3). Para as áreas inseridas nos eixos delimitados no mapa 3A, o licenciamento de novos empreendimentos imobiliários residenciais multifamiliares, horizontais e verticais ou de uso misto somente poderá ocorrer após o início de implantação daquele sistema de transporte público, de acordo com os critérios instituídos pelos incisos I e II desse mesmo artigo, a seguir reproduzidos:

- O início da implantação das infraestruturas será declarado mediante decreto, que indicará os imóveis afetados pelo regramento dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana.
- II- Considera se iniciada a implantação das infraestruturas do sistema de transporte coletivo público de média e alta capacidade quando o empreendimento ou obra que tiver todas as autorizações emitidas pelos órgãos competentes e a Licença de Instalação emitida pelo órgão ambiental competente, quando for o caso, e quando for publicado o ato autorizativo de início da respectiva obra ou empreendimento.

A observação que se taz a respeito desse artigo é o tratamento homogêneo que foi conterido a situações diversas. Há infraestruturas cujos projetos já estão definidos, com processos de desapropriações de imóveis em curso, como é o caso de algumas obras do metrô. As

exigências estabelecidas no inciso il do artigo 60 podem demandar tempo excessivo, impedindo a ocupação das áreas cujo propósito é o melhor aproveitamento dos terrenos, o aumento das densidades demográficas e habitacional e das atividades, levando à deterioração da região ou, ao contrário, à valorização excessiva em tunção da expectativa das obras, tomando inviável a aquisição dos terrenos, por vezes já editicados, dificultando ou impedindo a formação de novos empreendimentos, de novas centralidades.

Aliás, como vimos anteriormente, não existem Eixos de Transformação Urbana na Zona Leste, dependendo a implantação dessa rede de estruturação da execução de obras tuturas de infraestrutura urbana. Assim, uma vez que a implantação das obras já tenha se evidenciado por meio de ações como o início dos procedimentos de desapropriação, como no caso da região Anália Franco, e do Projeto apresentado na parte anterior, não há porque aguardar para dar início à estruturação proposta pelo PDE.

### Proposta:

### Inclusão de inclso III ao artigo 60

III- No caso de projetos de infraestrutura que estejam definidos e acompanhados de Decreto de utilidade pública, para fins de desapropriação, visando à implantação da obra correspondente, serão observados, na área atingida, os mesmos procedimentos previstos para os eixos de estruturação da transformação urbana com sistema de transporte público de mêdia ou alta capacidade instalado, desde que se tratem de eixos de transporte público na Zona Leste do Município.

### 2, ARTIGO 59, do PL 688/2013

### 2.1. § 3°, inciso V do Art. 59- VAGAS DE GARAGEM

A ocupação ao longo dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana é estimulada desde já. Além dos terrenos localizados nessas áreas poderem alcançar o coeficiente de aproveitamento do lote igual a 4,0, são as únicas porções do território nas quais os projetos protocolados após 31 de julho de 2013 poderão ter aplicados os coeficientes estabelecidos no P£ (até 4,0, art. 254), não se aplicando os estoques de potencial construtivo adicional. Porém, os incentivos dados aos empreendimentos localizados nessas áreas vém acompanhados de

condicionantes que inibem a construção de novos empreendimentos. Uma delas é a limitação das vagas de garagem.

Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana o número de vagas para estacionamento de veículos toi limitado consideravelmente. Na legislação atual, lei nº 13.885/04 art. 190, há exigência de um mínimo de vagas, para o uso residencial, nesta proporção:

- Usos Residenciais: R1 (unitamiliar) e R2h e R2v (multifamiliares):
  - 1 vaga por habitação com área edificada até 200 m²
  - 2 vagas por habitação com área edificada entre 200 m² e 500m²
  - 3 vagas por habitação com área edificada superior a 500m²
- R2v edifícios residenciais verticais com unidades residenciais com área privativa de até 50m² devem atender à proporção minima de:

G > Sc/2,5, onde:

G = área minima destinada a estacionamento de veículos;

Sc = área construída resultante do coeficiente de aproveitamento adotado no projeto.

Para os edifícios comerciais, a exigência **média** é de, no mínimo, 1 vaga para cada 35m² de área construida computável.

O Projeto de Lei do PDE inverte essa lógica, ao impor, não mais a condicionante de uma proporção mínima de vagas, mas, ao contrário, um número máximo, e com números muito distantes da atual legislação.

Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, as vagas máximas para estadionamento de veiculos, **consideradas não computáveis**, foram estabelecidas na seguinte proporção (art. 59, §3°, V):

- Empreendimentos residenciais: 1 vaga por unidade
- Empreendimentos n\u00e3o residenciais: 1 vaga de estacionamento para cada 100m² de área construida comput\u00e1vel
- Empreendimentos de uso misto: 1 vaga por unidade habitacional e 1 vaga para cada
   100m² de área computável construída para uso não residencial

É clara a intenção do Projeto do PDE em desestimular a utilização de veículos nas áreas servidas de transporte coletivo. No entanto, é preciso ponderar que se trata de uma diretriz, um objetivo a ser paulatinamente conquistado, através de um política urbana abrangente, que inclui a

etetiva implantação da rede, ações concretas de melhoria de mobilidade não motorizada, como o aumento e melhoria das calçadas (não apenas nos eixos), implantação de ciclovias articuladas com o sistema de transporte coletivo, e até mesmo sinalização semafórica que permita caminhar com conforto e segurança. É importante que se caminhe rumo à mudança do modo de mobilidade apoiado em excesso no transporte individual motorizado. Mas é importante compreender também que os sucessivos investimentos do poder público em sistema viário, em detrimento das ações voltadas à priorização do transporte público, aliada aos incentivos concedidos nos últimos anos levaram a uma elevada taxa de motorização na cidade de São Paulo. A sintese dos resultados da pesquisa OD 2007<sup>7</sup> mostra que:

- O total de 38,1 milhões de viagens realizadas diariamente na RMSP, em 2007, apresentou divisão porcentual entre os modos motorizados e não-motorizados, de 66% e 34%, respectivamente.
- O crescimento do número de viagens totais no periodo 1997/2007 toi de 21%. As viagens motorizadas tiveram acrescimo de 23% no periodo.
- A divisão model ou distribuição porcentuel entre os modos coletivo e individual reverteu a tendência observada no passado, de queda de participação do modo coletivo. Em 2007, a divisão modal foi de 55% pera o modo coletivo e 45% para o individual, retomendo porcentuais próximos aos observados na Pesquisa Origem e Destino de 1987.
- A população da RMSP, de 19,5 milhões de habitantes em 2007, cresceu 16% no periodo 1997/2007, mesmo porcentuat de crescimento da frota de automóveis particulares, resultando na mesma taxa de motorização de 1997.
- A evolução das viagens motorizadas por modo principal mostra pequeno acréscimo de participação do metrô, enquanto que o trem e o sistema ônibus preticamente mentêm suas participações. A maior participação em 2007 é do automóvel,41%, embora com participação menor do que em 1997, quando atingiu 47%. O transporte fretado e os táxis diminuem suas participações. O transporte escotar e as

Pesquisa Origem e Destino 2007. Região Metropolitana de São Paulo. Sintese das Informações. Pesquisa Domiciliar. Dezembro de 2008. Disponível em: <a href="http://www.google.com.bi/url?sa=t&rct=j&q=&esic=s&source=web&cd=1&ved=OCC6QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.metro.sp.gov.br%2Fmetro%2Farquivos%2FOD2007%2Fsintese\_od2007.pdf&ei=3fggUrfzBZOrkQeizIDgDQ&usq=AFQjCNHe\_LsznDNArtmFjJullVd1pxejRQ&sig2=NFJKQQT7Yj1KakOlEg9cuQ. Acesso em 04/12/2013</p>

motocicletas, apesar da pouca participação, apresentaram acréscimos no período 1997 / 2007.

- A distribuição porcentual das viagens entre os modos motorizado e não-motorizado indica maior participação das viagens motorizadas quanto maior a renda familiar, aumentando a participação desse tipo de viagem em todas as taixas da renda consideradas, no periodo 1997/2007. Na faixa de randa até R\$ 760,00 a participação das viagens não-motorizadas é maior a, a partir desse valor, predomina o modo motorizado.
- O modo ônibus aumenta ligeiramente sua participação nas faixas de renda familiar até R\$ 760,00, na comparação entre1997 e 2007. A partir deste valor de renda, o ônibus diminuíu sua participação. Apesar de ter diminuído sua participação em 3 pontos porcentuais no período de 1997 a 2007, o automôvel aumenta acentuadamente sua participação na taixa de renda entre R\$ 3.040,00 e R\$ 5.700,00. O metro e o trem metropolitano não apresentam diferenças acentuadas na participação segundo renda tamiliar. O transporte escolar, apesar de ainda apresentar valores baixos, destaca-se pelo aumento de sua participação em 2007, em todas as faixas de renda familiar. Vale também ressaltar o aumento de participação das motocicietas e das bicicletas, em todas as faixas de renda. A participação das viagens a pé apresenta decréscimos em todas as taixas de renda familiar.

Assim, embora a taxa de motorização seja maior entre a população de maior renda, è importante destacar que entre a população de renda média, è também notável a taxa de motorização. A se destacar também o discreto aumento na participação de viagens no modo metro.

De acordo com os indicadores de mobilidade urbana da PNAD 20128

 Mais da metade dos domicílios brasileiros (54%) dispõe de automôveis ou motocicletas para os deslocamentos dos seus moradores. Esse dado retrata a

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Comunicado do IPEA 161. Indicadores de Mobilidade Urbana da PNAD 2012. 24 de outubro de 2013. Disponivel em:

http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&yed=0CDAQFjAA&url=http%3A%2 F%2Fwww.jpea.gov.br%2Fportal%2Fjmages%2Fstories%2FPDFs%2Fcomunicado%2F131024\_comunicadoi pea161.pdf&ei=1f@qUpWsBJLTkQfCjYDQBQ&usg=AFQjCNE\_pbma-kW9aa-LZp2tGiQYt4h6nQ. Acesso em: 04/12/2013

mudança do perfil de mobilidade da população brasileira, cada vez mais estruturado no uso dos veiculos privados.

A análise de posse por faixa de renda revela que, até mesmo nas camadas mais baixas, uma pequena parcela da população começa a ter acesso aos veículos privados. No estrato de renda de até ¼ do salário mínimo per capita, 28% das familias possuem carro ou moto, sendo que nessa população há maior ocorrência de posse de motocicleta. De 2008 a 2012, a posse de veículos privados na camada mais pobre subíu 10 pontos percentuais. 35% das familias abaixo da linha da pobreza (até meio salário mínimo per capita) já usufruem de veículos privados, 12 pontos percentuais acima do índice de 2008. As faixas mais baixas de renda devem observar as maiores taxas de crescimento da posse de veículos privados em função das demandas historicamente reprimidas, das políficas de aumento de renda da população mais pobre e da ampliação de crédito para essas famílias.

O problema do aumento da taxa de motorização são suas externalidades negativas: congestionamentos, aumento do número de acidentes, dentre outros. Por isso, reforça-se o acerto da proposição do PL 688/13 que busca inverter essa lógica. No entanto, é preciso considerar que:

- 1. A cidade não dispõe ainda de uma rede de transporte coletivo que permita que as pessoas se desloquem para o trabalho, compras, lazer, e outras necessidades pessoais utilizando somenfe o transporte coletivo. Destaca-se a importância de estabelecer uma rede que integre os diversos modos de transporte, inclusive com modos não motorizados como a bicicleta.
- Embora a intenção de uma cidade com uso misto seja a redução dos deslocamentos, nem sempre é possível trabalhar próximo á moradía ou suprir ai todas suas necessidades, sendo muitas vezes necessário o deslocamento através do automóvel.
- 3. Não foi proposta no plano uma rede de garagens públicas, que permita a conexão com as redes de transporte público, para que as pessoas que não fém acesso às redes de média e alta capacidade possam optar por utilizar diferentes meios de transporte. A articulação de garagens aos eixos foi remetida ao Plano de Mobilidade Urbana, cujo prazo para elaboração é o estabelecido pela Lei Federal nº 12.587/2012. Esse prazo é estabelecido pelo §3º do artigo 24 dessa lei, que assim dispõe:

3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

- 4. A limitação das vagas não irá impedir (embora dificulte) a utilização do automóvel. Quando isso for uma opção ou uma necessidade do indivíduo, o automóvel será estacionado na rua (contribuindo para os congestionamentos) ou em estacionamentos privados.
- A utilização pelo transporte público tem que se tomar um opção devido á qualidade, rapidez e segurança. A cidade deve oterecer escolhas.
- 6. O Plano não previu como se dará a análise dos órgãos de trânsito para os empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego nesses eixos, nem como se dará a articulação com a legislação atual. Haverá conflito entre as diferentes legislações em vigor? As edificações serão exequíveis, ao aplicar as diferentes legislações concomitantemente?
- 7. Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana o uso não residencial é incentivado, através de dispositivos como a desobrigação de atendimento ao número mínimo de vagas de veículos para usos não residenciais (art. 59,§3º,III,c); considerar como não computáveis as áreas do térreo, no caso de implementação de fachadas ativas, até o limite de 50% da área do lote. Mas, deve-se observar que as áreas comerciais necessitam de vagas para carga e descarga, aspecto não considerado no PL. E, a depender do uso comercial que se instalar, é necessário que haja vagas para veículos, para o usuário que deseja transportar suas compras.

Mencionamos aquí a Lei nº 14.044/05, que em seu artigo 1º, dispós sobre a exclusão das áreas cobertas de garagem das áreas computáveis para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento:

Art. 1º Ficam excluidas, das áreas computáveis para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento, as áreas cobertas, em qualquer pavimento, destinadas a garagem, estacionamento, carga, descarga e manobras de velculos, até o limite máximo do coeficiente de aproveitamento efetivamente adotado no projeto, excetuado o disposto no parágrafo único deste artigo.

#### Proposta:

Inclusão de §5º ao artigo 59 do PL 688/13:

§5º. Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana incluidas na Macroárea de Qualificação Urbana da Zona Leste do Município, não se aplicam as disposições do inciso V do §3º deste artigo, mantendo-se as disposições da Lei nº Lei nº 14.044/05.

#### 2.2 . § 3°, inciso III, allnaa b do art. 59- Atlvidades Permitidas

O texto referente ao dispositivo acima mencionado está assim redigido:

"b. será admitida a instalação das atividades classificadas como nR1 e nR2",

O texto pode gerar dúvidas de interpretação quanto às atividades permitidas.

#### Proposta:

Propõe-se a seguinte redação:

b. Será admitida a instalação das atividades classificadas como nR1 e nR2, além das demais atividades permitidas na zona de uso, inclusive nR3, nos casos em que este for permitido."

#### 2.3.QUADRO 04; Eixos de Estruturação da Transformação Urbana - alinea c

O texto da alinea "c" do Quadro 04 não deixa claro como se dará a inclusão nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, no caso dos acessos das linhas de trem, metrô, monotrilho e VLP elevado.

#### Proposta:

Propõe-se a redação a seguir:

c) O raio será estabelecido a partir de cada um dos acessos das estações, nas linhas de trem, metrô, monotrilho ou VLP elevado.

#### 3. ART 254, INCISO V DO PL 688/2013- LOTE MÁXIMO

O inciso V do Art. 254 do PL 688/2013 dispõe que o lote máximo, nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana deverá ser de 20.000m², mesmo resultando de remembramentos, e que o comprimento máximo da quadra deve ser de 200m. A Lei de parcelamento do solo em vigor é a

Lei nº 9413/81, que caracteriza o parcelamento do solo como loteamento ou desmembramento. De acordo com as definições do Art. 1º da Lei n 9413/81:

II-DESMEMBRAMENTO é a subdivisão de glebas em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

IV-LOTEAMENTO é a subdivisão de glebas em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

Como estamos tratando dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, obviamente as glebas incorrerão na situação de desmembramento, ou seja, haverá aproveitamento do sistema viário existente. Nessa situação, ainda conforme a Lei 9413/81, as glebas estão destinadas à doação de 20% de áreas, sendo 15% para áreas verdes e 5% para áreas institucionais. Não há necessidade de doação para o sistema viário, portanto, não há como obrigar ao comprimento máximo da quadra de 200m, dependendo da inserção da gleba. Além disso, há incentivos para a destinação de áreas de fruição pública de, no mínimo, 250m². Enfim, o que se quer demonstrar, é que não está claro o objetivo pretendido com a obrigatoriedade do lote máximo de 20.000m².

Ainda, o artigo 34 do PL dispõe que o zoneamento poderá prever incentivos urbanísticos para os proprietários que doarem ao Município áreas necessárias à ampliação do sistema viário estrutural e do sistema de áreas verdes, proporcionarem usos mistos no mesmo lote, produzirem unidades de habitação de interesse social, destinarem a faixa resultante do recuo frontal para fruição pública, dentre outras medidas estabelecidas em lei.

Outro ponto a observar é a ilegalidade de obrigar a destinação de áreas de lotes resultantes de parcetamentos ou desmembramentos que, ao remembrar seus lotes, estão obrigados à nova doação de área.

#### Proposta:

٠.,

V- Os lotes com área superior a 20.000m² estarão sujeitos à doação de 15% da área, destinada à utilização pública, ou, quando a configuração do lote permitir criar quadras com até 200m, à doação de via pública com largura minima de 12m, podendo as áreas doadas serem computadas para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote.

#### 4. ART 86 E QUADRO 1 ANEXO AO PL 688/2013 - COEFICIENTE MÁXIMO IGUAL A 2,0

A proposta de adensamento ao longo dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana è, sem dúvida, um estimulo à criação de centralidades lineares, não podendo, entretanto, serem consideradas as únicas centralidades a serem criadas ou qualificadas no território do município. As centralidades lineares são uma das formas a se considerar, não devendo ser desprezado o incentivo à criação de novas centralidades, ou o fortalecimento de centralidades locais, devendo ser encaradas como uma possibilidade de geração de empregos, de desenvolvimento econômico, social e urbano de territorialidades locais. Tanto a questão da centralidade como a da criação de oportunidades de trabalho aparece por diversas vezes no PL 688/2013:

- Art. 3° Compreende a função social da propriedade:
- VII a descentralização das fontes de emprego e o adensamento populacional das regiões com alto indice de oferta de trabalho...
- Art. 8° Objetivos Gerais do PDE:
- VI fortalecimento das dinámicas produtivas, com criação de ambiente favorável à geração de emprego e rende e redistribuição de oportunidedes no território...

#### Art. 15 §1°

٠.

Ví- desconcentração das oportunidades de trabalho e emprego em direção aos bairros periféricos.

#### Art. 21 §2°

VII- incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços, comércios e equipamentos comunitários

#### Art. 64 § 1°

V- qualificação e fortalecimento das centralidades locais por meio de sua articulação aos equipamentos urbanos e sociais, habitação, sistema ambiental e de mobilidade local.

Entretanto, o artigo 86 do PL 688/13 limita o coeficiente de aproveitamento na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana ao máximo de 2,0 (dois), exceto na Macroárea de Estruturação Metropolitana e na Rede de Estruturação da Transformação Urbana, cujo limite poderá ser superior.

Na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, de acordo com o Quadro 01 anexo ao PL, o coeficiente de aproveitamento máximo é igual a 2,0. O índice máximo de 2,0,

genérico para todo o território da Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada é incompatível com pelo menos um dos objetivos específicos para esta Macroárea:

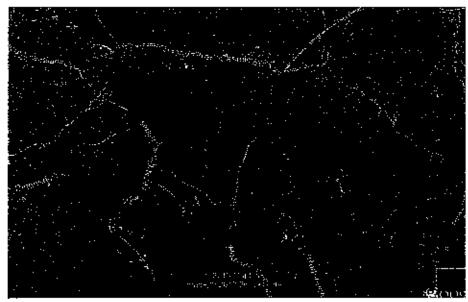
Art. 15, §1°, VI - desconcentração das oportunidades de trabalho e emprego em direção aos baimos periféricos.

Um dos incentivos à geração de novas oportunidades pode ser a oferta de maior pofencial construtivo nas áreas das centralidades locais, que possibilitem o surgimento de edifícios corporativos, mercados, hotéis, equipamentos educacionais, como faculdades, universidades, hospitais.

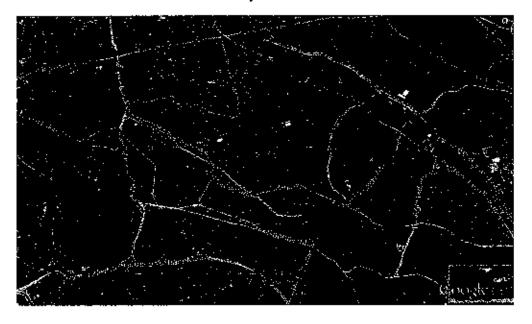
Deve-se considerar que o Plano Diretor trata das diretrizes genéricas para a cidade, não tendo ainda se debruçado sobre os microterritórios, sobre as áreas das Subprefeituras, distritos e bairros, ou seja, sobre as particularidades de cada território. Esta é a tareta delegada aos PRES e à nova lei de uso e ocupação do solo. Considera-se prematura a fixação desse indice, que poderá inviabilizar empreendimentos e a formação de centralidades especialmente na Zona Leste da cidade, carente da geração de empregos.

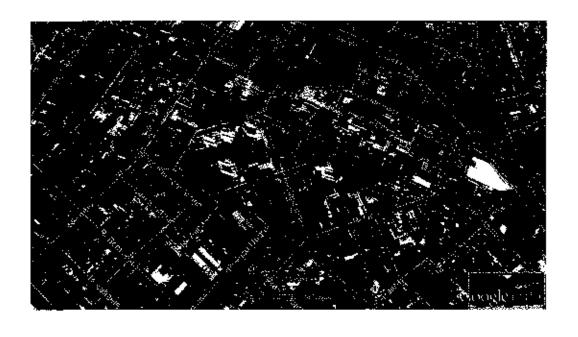
Para a construção de um novo modelo de mobilidade não basta estruturar um sistema eficiente de transporte coletivo. É preciso gerar oportunidades de trabalho nas áreas periféricas, de modo a diminuir os deslocamentos em direção às áreas que provêm os empregos. O coeficiente máximo que se propõe para as áreas periféricas é o mesmo estabelecido para as áreas dotadas de equipamentos, infraestrutura e empregos.

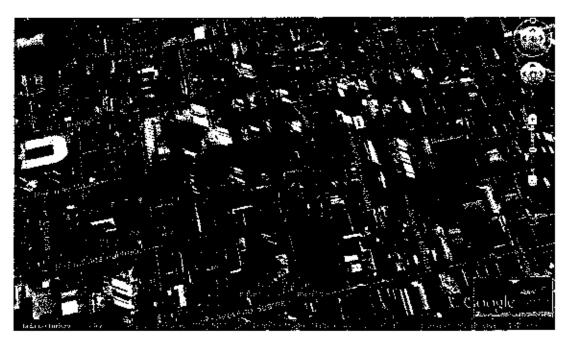
Não há sentido em se adotar o mesmo coeficiente genérico para a cidade, quando se está tratando de áreas tão distintas, como se percebe das imagens abaixo:



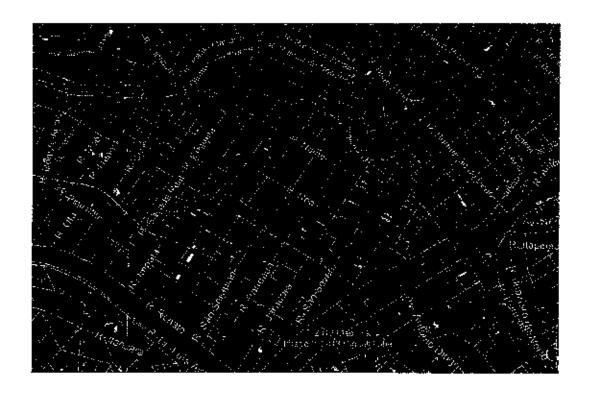
MACROÁREA DE URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA ZONA LESTE





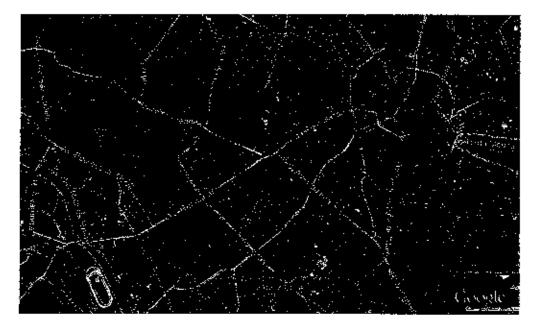




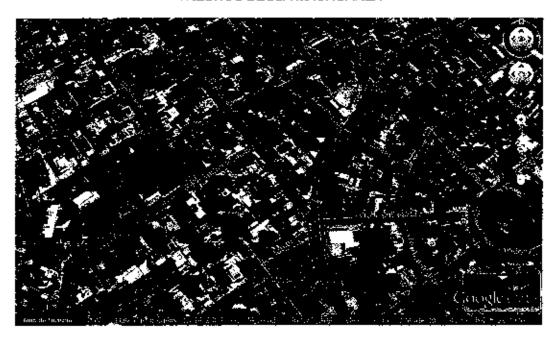


MACROÁREA DE QUALIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA

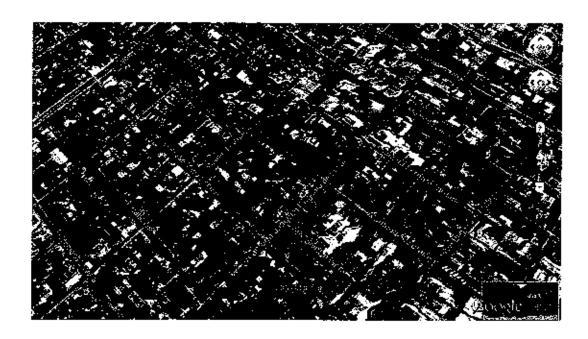
CENTRO EXPANDIDO



## TRECHOS DESSA MACROÁREA







A meta da simplificação da legislação e da construção de um modelo que adense ao longo dos eixos de transporte com "remansos" onde haveria menor densidade construtiva ignora a necessidade urgente, já acima mencionada, do deslocamento das oportunidades de emprego, da alteração do modo de densidade nas áreas periféricas. As cidades não produzem um único tipo de centralidade, mas diversos: as centralidades que se formam ao longo dos eixos ferroviários, rodoviários, de transporte coletivo, ao redor de terminais de ônibus ou estações do metro, e as estelares ou polares, estas muitas vezes de caráter local.

Outro ponto que deve ser abordado, quanto à limitação do coeficiente de aproveitamento do lote, é que a densidade não deve ser confundida com a verticalização. A Zona Leste é uma área densamente ocupada com baixo índice de verticalização. A verticalização controlada, com parâmetros propostos pelo PRE e zoneamento, poderá possibilitar a liberação de áreas, melhorando a permeabilidade, a aeração, a criação de espaços que podem ser de uso público, bem como as condições ambientais, contribuindo para a redução das enchentes.

#### Proposta:

Propõe-se a inclusão de inciso IV ao parágrafo único do Art. 86 do PL 688/13, passando artigo 86 a ter esta redação:

Art. 86. O potencial construtivo adicional poderá ser adquirido alé o coaficiente de aprovaitamento máximo 2,0 (dois) na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, axceto nas áreas onde a legislação de parcelamento, uso a ocupação do solo estabalecer valores manores.

Parágrafo único. Sam prejuizo do disposto no "caput", poderá sar utilizado coeficienta de aproveitamento máximo superior a 2,0 na Macroàrea da Estruturação Matropolitana e na Reda de Estruturação da Transformação Urbana, observado o regramento espacifico trazido nesta lai:

I – nos parimetros dascritos nas lais da operação urbana consorciada;

II – nas áreas de intervenção urbana;

III – nos eixos estruturadores da transformação urbana

IV- Na Macroárea da Qualificação da Urbanização Consolidada incluida na Zona Leste do município.

#### 5.PDE, PRES, PLANOS DE BAIRRO

O artigo 115 dispõe que os Planos Regionais das Subprefeituras complementarão as disposições do PDE, de modo a atender as peculiaridades do sitio de cada região e às necessidades e opções da população que nela reside ou trabalha. Já o artigo 116 destaca que os planos regionais das subprefeituras serão revistos conjuntamente com a legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e vereerão eobre es queetões específices de cede região. O Artigo 117, por sua vez, destaca ainda que os PREs poderão demarcar perimetros de projetos urbanisticos de Áreas de Estruturação Local, que são definidas como porções do território destinadas ao desenvolvimento local, mediante integração de políticas e investimentos públicos em habitação, saneamento, drenagem e áreas verdes, mobilidade e equipamentos urbanos e sociais, especialmente nas áreas de maior vulnerabilidade urbana, social e ambiental. Trata-se, portanto, de áreas prioritárias para uma ação integrada das diversas esferas de atuação do poder público.

No entanto, o projeto de revisão do PDE não dispõe, em seu texto, quanto à possibilidade dos PREs proporam macanismos para o fortalacimanto e a qualificação das centralidades existentes, criação de novas centralidades, nem abre a possibilidade para qua os PREs proponham Áreas de Intervenção Urbana para realização, em parcaria com a iniciativa privada, dos investimentos necessários na escala local. Não dispõe nem mesmo quanto à possibilidade dos PREs apontarem a necessidade de investimentos em escala local ou proporem mecanismos de parcería nesse mesmo âmbito.

O Pt. 688/13 não é, portanto, claro quanto ao papel dos PREs, nem lhes atribui a importância devida.

#### Proposta:

Alterar a redação do artigo 115:

Art. 115 – Os Planos Regioneis des Subprefeituras complementam es proposições deste Plano Diretor Estratégico, de modo a etender és peculieridedes do sitio de cede região e és necessidedes e opções de populeção que nela trabalha, podendo propor as diretrizes e ecões necessáries ao desenvolvimento urbano, social e econômico da região.

§1º Os Planos Regionais Estretégicos -- PREs poderão propor érees pera e tormeção, requalificação ou consolideção de centratidedes.

§2º Os Ptanos Regionais Estratégicos poderão propor os investimentos pera e regiêo, incluindo e crieção de corredores de transporte coletivo, complementações do sistema viêrio, ciclovies ou ciclofaixas, dentre outros.

3º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor Árees de Intervenção Urbena com o objetivo de promover o desenvolvimento urbano, econômico e social de determinada região pertencente eo território de Subprefeitura, para requalificação e reestruturação urbana e reelização de investimentos de caráler local.

§4º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor taxas de ocupação do solo diferenciedes, até o méximo de 70%, para promover padrões urbanisticos diferenciados, desde que etendides es texas de permeabilidade, recuos e demais condições da legislação de percelamento, uso e ocupação do solo.

#### 6. ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA - AIUs

As Árees de Intervenção Urbana (art. 65) são porções do território definidas em lei, destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos com eteitos positivos na qualidade de vida, no atendimento às necessidades sociais, na efetivação dos direilos sociais e no desenvolvimento econômico do município. Serão propostes pela Prefeitura e geridas com a participação dos proprietários, moradores, usuérios permenentes e investidores públicos e privados, promovendo formas de ocupação mais intensa, quelificada e inclusiva do espaço urbano, combinadas com medidas que promovam o desenvolvimento econômico, racionalizem e democratizem a utilização das reservas de infraestrutura e a preservação dos sistemas ambienteis. Dependem de lei especítica que contenham os parâmetros de uso e

ocupação do solo no perimetro da intervenção, os mecanismos de recuperação para a coletividade, de parte da valorização dos investimentos realizados pelo Poder Público, os instrumentos para a democratização da gestão das áreas de intervenção, propostas para ofertas de serviços e equipamentos, mecanismos de integração de políticas setoriais de diferentes niveis de governo, mecanismos para a implantação compartilhada das intervenções propostas e de arrecadação de receitas mediante parcerías do Poder Público com o setor privado, soluções para a provisão de habitação de interesse social para a população de baixa renda residente na área de intervenção. As propostas de AIU deverão estar baseadas em projetos de intervenção urbane, que deverá contemplar os itens descritos no §2º do artigo 128 do PL 688/13.

O conceito da AIU avançou com relação ao Plano anterior, seu caráter é mais localizado, concentra-se em territórios específicos, enquanto as Operações Urbanas tem um caráter estruturador da cidade, em nivel metropolitano. No entanto, cada uma das AIUs deve ser aprovada por lei específica e o PDE não estabeleceu qual o coeficiente de aproveitamento máximo a ser atingido nas AIUs.

#### Proposta:

÷.

....

Propõe-se que, na realização dos PREs, caso haja projetos elaborados pelas Subprefeituras, contemplando todos os itens necessários à sua aprovação, as AIUs possam ser aprovadas juntamente com o PRE, sem a necessidade de lei especifica. Sugere-se que, no caso de AIUs propostas pelas Subpreteituras, os recursos provenientes de outorga de potencial construtivo adicional sejam utilizados em investimentos na área da AIU. Sugestões de alteração:

#### 1. Acrescer paràgrafo único ao artigo 66 do PL 688/13;

ART.66 Cada área de intervenção urbana poderá prever a quantidade de potencial construtivo adicional utilizável em seu perimetro de intervenção, com base na estrutura, forma, paisagem, características e funções urbanas previstas para o local bem como nos parâmetros de uso, ocupação, parcelamento e edificação propostos.

Parágrafo único: O coeficiente de aproveitamento máximo do lote nas Áreas de Intervenção Urbana – AlU será igual a 4,0 (quatro).

#### 2. Acrescer § 4º ao art. 65 do PL 688/13

§4º As Áreas de Intervenção Urbana – AlUs poderão ser incluidas nos Planos Regionais Estratégicos, e aprovadas sem necessidade de lei específica, desde que sejam observadas todas as condições relativas às AlUs e aos projetos estratégicos constantes deste Plano Diretor Estratégico.

#### 3. Acrescer §5º ao art. 65 do PL 688/13

§5º Nas Áreas de Intervenção Urbana propostas pelas Subprefeituras, quando houver outorga onerosa de potencial construtivo adicional, os recursos arrecadados deverão ser utilizados na próprio perimetro da AIU.

#### 7. PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

O PDE não apresenta uma proposta clara para o desenvolvimento econômico da cidade. Nos perimetros de incentivo ao desenvolvimento (Mapa 14), das regiões Jacu-Pèssego e Cupecê, o coeficiente de aproveitamento do lote poderá chegar a 4,0, de forma gratuita (art. 251 e 252). È necessário cautela com o mecanismo, uma vez que o incentivo, sem a definição de uma Área de Operação Urbana Consorciada ou uma Área de Intervenção Urbana poderá induzir à expulsão da população local e dos pequenos comerciantes.

#### Proposta:

.-~...\

٠<u>.</u>

Inclusão dos perimetros de incentivo da Jacu-Pêssego e Av, Cupecê em Áreas de Intervenção Urbana ou Áreas de Operação Urbana Consorciada, uma vez que integram a Macroàrea de Estruturação Metropolitana.

# PL 688/13

# UMA PROPOSTA DE REVISÃO PARA A ZONA LESTE DO MUNICÍPIO

**ANAGRAMA** 

JANEIRO / 2014

## INDICE

Apresentação	pag.	02
Sumário Executivo	pag.	03
Parte I	pag.	09
Parte II	pag.	25
Parte III	pag.	46
Parte IV	pag.	69

#### **APRESENTAÇÃO**

A revisão do Plano Diretor da Cidade de São Paulo representa uma grande oportunidade para a reestruturação da cidade, em especial frente à grande enfase dada aos eixos de transporte público, que se pretende adensar e qualificar. No entanto, alguns dispositivos do PL 688/13 podem prejudicar, senão impedir o desenvolvimento de porções do território, notadamente nas áreas periféricas. O presente trabalho tem por objetivo propor alterações específicas no PL 688/13, de modo a propiciar o desenvolvimento de uma região da cidade, a Zona Leste, que há muito requer políticas específicas.

O trabalho é integrado por quatro partes, além do Sumário Executivo, a parte inicial, na qual apresenta-se de forma resumida as propostas de alteração requeridas.

A Parte I apresenta de modo sintético a estrutura proposta pelo PDE, e os objetivos específicos das diterentes Macroáreas e dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana. Como se verá, aíguns dispositivos propostos no PL 688/13 conflitam com esses objetivos, em especial quanto ao direcionamento das centralidades para as áreas periféricas.

A Parte II consiste na caracterização da Zona Leste, a partir de dados socioeconômicos que demonstram a necessidade urgente de reversão do quadro histórico, de baixa concentração de atividades econômicas, à qual se contrapõe um grande contingente populacional. Alguns instrumentos urbanísticos, como o PDE, Ptanos Regionais Estralégicos — PREs, Áreas de Intervenção Urbana — AIU, Ptanos de Desenvolvimento Específicos, podem contribuir consideravelmente para as mudanças há muito esperadas. Nessa parte apresenta-se lambém as o enquadramento dado à Zona Leste pelo PL 688/13.

A Parte III refere-se à apresentação de Plano Urbano para a região do Tatuapé, uma proposta de desenvolvimento econômico, social e urbano-ambiental do bairro, que inclui a criação de centralidades, adensamento e proposição de eixos de transporte público, melhoria da mobilidade urbana, criação de ciclovias, melhoria das praças e parques existentes, criação de parques lineares.

Finalmente, na Parte IV, são apresentados os itens para os quais se requer a alteração, acompanhados das justificativas e proposta de redação para os dispositivos que se pretende alterar.

#### SUMÁRIO EXECUTIVO

O projeto de Lei nº 688/13, revisão do PDE, constitui-se em instrumento de grande importância rumo à reestruturação urbana da metrópole paulistana. Inova em relação ao planos anteriormente tormulados ao demarcar uma área de estruturação metropolitana, buscar a alteração do padrão de mobilidade urbana dominante e ao introduzir novas dinâmicas demográficas e econômicas da cidade junto aos eixos de transporte coletivos de alta e média capacidade. Ainda, traz mecanismos que estimulam a produção de habitação social na cidade. Destaca-se lambém a formulação de objetivos para cada uma das Macroáreas com as quais se recortou o território da cidade.

Por outro tado, o Plano tratou os diterantes territórios da cidade de forma homogênea, sem considerar suas desigualdades regionais e a necessidade de formulação de políticas públicas específicas para essas diferentes territorialidades.

Na Macroárea de Estruluração Metropolitana foi pré-fixado o coeficiente de aproveitamanto igual a 2,0 sobre uma extensa área, qua abrange todo o eixo astrutural da cidade: as várzeas dos Rios Tieté, Pinheiros e Tamanduateí, com prolongamentos junto às Avenidas Jacu-Péssego e Cupecé. No entanto, como somente nessa Macroárea é permitida a criação de novas Operações Urbanas Consorciadas; desse modo, as diferentes caracteristicas territoriais, sociais, econômicas e a necessidada das políticas públicas apropriadas para tais espaços podem ser contempladas alravés da aprovação de novos perímetros de Operações Urbana Consorciadas ou Áreas de Intervenção Urbana.

Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana o coeficiente de aproveitamento igual a 4,0 é concedido de forma imadiata, novamente sem considerar as diferentes territorialidades. Se por um lado tal decisão é extremamente positiva para os objetivos que há muito a cidade requer — concentrar o adensamento junto aos eixos de transporte público, induzindo a mescla de usos e a aproximação da moradia do local de trabalho, de outro, há que se considerar que alguns desses eixos axistentes estão saturados já há algum tempo. Ainda, incluem condicionantes para a ocupação, como a obrigatoriedade de destinação de áreas em terrenos superiores a 20.000m² de área, a redução no número de vagas para estacionamento de veiculos consideradas não computáveis, qua irão dificultar a destinação de habitação, a mesmo escritórios e comércios, para diterentes grupos sociais, ou seja, poderão desestimular a convivência destes grupos em um mesmo território.

Na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada a situação não é diversa. O Indice máximo igual a 2,0 foi pré-definido para áreas tão distintas como Lapa, Pinheiros, Vila Mariana, Campo Belo, Cambuci, Santo Amaro, Consolação e Mooca, Tatuapé, Água Rasa, Vila Prudente, Penha, Carrão, Vila Matilde, Vila Formosa, São Lucas e Aricanduva. Isto é, a Zona Leste, predominantemente residencial, desprovida de centralidades significativas, capazes de impulsionar o desenvolvimento econômico da região foi igualada a regiões densamente povoadas, e providas de atividades comerciais e de serviços. Dificulta se nesse caso a criação de oportunidades de trabalho para essa população em locais mais próximos á sua residência

Note-se ainda que na Zona Leste não há Eixos de Estruluração da Transformação Urbana implantados, estes estão ainda por implantar. A manter-se o PDE desta forma, perde-se a oportunidade de buscar a transformação socioeconômica de região, ou seja, o objetivo de criação de motores para o desenvolvimento econômico, urbano e social. As áreas propicias para esse desenvolvimento, são justamente a Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada e o eixo da Jacu- Pēssego, uma vez que as demais áreas da Zona Leste foram enquadradas na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, ou em áreas de proteção ambiental.

Os Planos Regionais Estratégicos podem contribuir muito para a alteração dessa situação, em especial os planos das Subprefeituras da Mooca, Penha, Aricanduva e Vila Prudente, mas é preciso que se ajustem alguns aspectos do PDE para tornar isto possível. Vale lembrar que o PDE que ora está em revisão, a Lei nº 13.430/02, inovou ao propor, pela primeira vez em São Paulo, a elaboração dos Planos Regionais Estratégicos das Subpreteituras, exatamente para romper com a homogeneidade conferida pela lei de uso e ocupação do solo aos diferentes territórios, e respeitar as especificidades locais. Evidentemente que podem ter ocorrido alguns equivocos, já que nenhuma lei está isenta de erros. Porém, este é o momento oportuno para aprimorar os PREs, conferindo-thes inclusive instrumentos urbanisticos para que se possam promover as centralidades.

Os PREs das Subprefeituras de Aricanduva, Mooca, Penha e Vila Prudente ainda em vigência propuseram zonas de centralidades polares, cujos coeficientes de aproveitamento variam de 2,5 a 4,0. Mas para efetivá-las, podem ser criados instrumentos de parceria, como as AlUs, ou outros que venham a ser propostos pelos PREs, para estimular a criação de centralidades, fortalecer e qualificar as existentes. Enfim, entende-se prematura a fixação do coeficiente de aproveitamento igual a 2,0 para a Macrorárea de Qualificação da Urbanização Consolidada da Zona Leste, previamente à elaboração dos PREs.

Para que a reestruturação da Zona Leste seja viável, entende-se necessário alguns ajustes no PL 688/01, a seguir descritos:

#### 1. ART. 60 PL 688/2013

De acordo com o artigo 60 do PL 688/2013, os incentivos concedidos às àreas incluidas nos eixos são válidos apenas para sistemas de transporte público de média e alta capacidade implantados. Considerando a inexistência, na Zona Leste, de Eixos de Estruturação da Transformação Urbana implantados, e a edição do DECRETO Nº 59.387, DE 26 DE JULHO DE 2013, para desapropriação de imóveis incluidos nessa região, propõe-se a inclusão de inclso III ao Art. 60:

III- No caso de projetos de infraestrutura que estejam definidos e acompanhados de Decreto de utilidade pública, para fins de desapropriação, visando à implantação da obra correspondente, serão observados, na área atingida, os mesmos procedimentos previstos para os eixos de estruturação da transformação urbana com sistema de transporte público de média ou atta capacidade instalado, desde que se tratem de eixos de transporte público na Zona Leste do Município.

#### 2, ARTIGO 59, do PL 688/2013

٠.

#### 2.1. § 3°, inciso V do Art. 59. VAGAS DE GARAGEM

É clara a intenção do Projeto do PDE em desestimular a utilização de veículos nas áreas servidas de transporte coletivo. No entanto, é preciso ponderar que se trata de uma diretriz, um objetivo a ser paulatinamente conquistado, através de um política urbana abrangente, que inclui, no minimo, a efetiva implantação da rede e a articulação com outros modos de transporte. É importante que se caminhe rumo à mudança do modo de mobilidade, mas, para tanto, è necessário que os investimentos sejam realizados, o que ainda não ocorreu na Zona Leste do Municipio. Propõe-se a inclusão de §5º ao artigo 59 do PL 688/13:

§5º. Nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana incluidas na Macroárea de Qualificação Urbana da Zona Leste do Município, não se aplicam as disposições do inciso V do §3º deste artigo, mantendo-se as disposições da Lei nº Lei nº 14.044/05.

#### 2.2 § 3°, Inciso III, alinea b do art. 59. Atividades Permitidas

Para não gerar dúvidas quanto aos usos permitidos, propõe-se alterar a redação desse dispositivo:

b. Serà admitida a instatação das atividades classificadas como nR1 e nR2, além das demais atividades permitidas na zona de uso, inclusive nR3, nos casos em que este for permitido."

#### 2.3.QUADRO 04: Elxos de Estruturação da Transformação

Para tornar mais claro o texto da alinea "c" do Quadro 04, sobre a inclusão nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, no caso dos acessos das linhas de trem, metro, monotrilho e VLP elevado, propõe-sa a alteração da redação desse dispositivo:

c) O raio será estabelecido a partir de cada um dos acessos das estações, nas linhas de trem, metrô, monotrilho ou VLP elevado.

#### 3. ART 254, INCISO V DO PL 688/2013- LOTE MÁXIMO

O inciso V do Art. 254 do PL 688/13 dispõe que o lote máximo, nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana deverá ser de 20.000m², mesmo os resultantes de remembramentos, e que o comprimento máximo da quadra deve ser de 200m. Propõe-se a substituição da obrigatoriedade por incentivos, **altarando-se a redação desse dispositivo**:

V- Os lotes com área superior a 20.000m² estarão sujeitos à doação de 15% da área, destinada à utilização pública, ou, quando a configuração do lote permitir criar quadras com até 200m, à doação de via pública com largura minima de 12m, podendo as áreas doadas serem computadas para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote.

## 4. ART 86 E QUADRO 1 ANEXO AO PL 688/2013 - COEFICIENTE MÁXIMO IGUAL A 2,0

Reforça-se o que já se disse sobre a generalidade das diretrizes dadas pelo PL 688/13, que incluiu numa mesma Macroárea de Oualificação da Urbanização Consolidada regiões com características distintas. O coeficiente de aproveitamento máximo igual a 2,0 não é compatível com as diretrizes propostas pelo mesmo Plano, como a desconcentração das oportunidades de trabalho e emprego em direção aos bairros peritéricos, o fortalecimento das dinámicas produtivas, com criação de ambiente favorável à geração de emprego e renda e redistribuição de oportunidades no território, descentralização das fontes de emprego e o adensamento populacional das regiões com alto índice de oterta de trabalho e qualiticação e fortalecimento das centralidades locais. Propõesea Inclusão de inclso IV ao parágrafo único do Art. 86 do PL 688/13:

IV- Na Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada incluida na Zona Leste do município.

#### 5.PDE, PRES, PLANOS DE BAIRRO

O projeto de revisão do PDE não dispõe, em seu texto, quanto à possibilidade dos PREs proporem mecanismos para o fortalecimento e a qualificação das centralidades existentes, criação de novas centralidades, nem abre a possibilidade para que os PREs proponham Áreas de

Intervenção Urbana para realização, em parceria com a iniciativa privada, dos investimentos necessários na escala local. **Propõe-se alterar a redação** do **artigo 115**:

Art. 115 — Os Planos Regionais das Subprefeituras complementam as proposições daste Plano Diretor Estratégico, de modo a atender às peculiaridades do sitio de cada região e às necessidades e opções da população que nela trabalha, podendo propor as diretrizas e açõas necessárias ao desenvolvimento urbano, social e econômico da região.

§1º Os Planos Regionais Estratégicos – PREs poderão propor áreas para a formação, requalificação ou consolidação da centralidades.

§2º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor os investimentos para a região, incluindo a criação de corredores de transporte coletivo, complementações do sistema viário, ciclovias ou ciclofaixas, dentre outros.

3º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor Áreas de Intervenção Urbana com o objativo de promover o desanvolvimento urbano, econômico e social de determinada região pertencenta ao território da Subprefeitura, para requalificação e reestruturação urbana e realização de investimantos de carátar local.

§4º Os Planos Regionais Estratégicos poderão propor taxas de ocupação do solo diferenciadas, até o máximo de 70%, para promover padrões urbanisticos diferenciados, desde que atendidas as taxas de permaabilidade, recuos e demais condições da legislação de parcelamento, uso a ocupação do solo.

## 6. ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA - AIUs

O conceito da AIU avançou com relação ao Plano anterior, seu caráter é mais localizado, concentra-se em territórios específicos, enquanto as Operações Urbanas tem um caráter estruturador da cidade, em nivel metropolitano. No entanto, cada uma das AIUS deve ser aprovada por lei específica e o PDE não estabeleceu seu coeficiente de aproveitamento máximo. Propõe-se que, na realização dos PREs, caso haja projetos elaborados petas Subprefeituras, contemplando todos os itens necessários à sua aprovação, as AIUs possam ser aprovadas juntamente com o PRE, sem a necessidade de lei específica. Sugere-se que, no caso de AIUs propostas, pelas Subprefeituras, os recursos provenientes de outorga de potencial construtivo adicional sejam utilizados em investimentos na área da AIU. **Propostas de alteração de redação**:

## Acrescer parágrafo único ao artigo 66 do PL 688/13:

ART.66 Cada área da intervenção urbana poderá prever a quantidade de potancial construtivo adicional utilizável em seu perimetro da intervenção, com base na estrutura,

forma, paisagem, características e funções urbanas previstas para o local bem como nos parâmetros de uso, ocupação, parcelamento e edificação propostos.

Parágrafo único: O coeficiente de aproveitamento máximo do lote nas Áreas de Intervenção Urbana – AlU será igual a 4,0 (quatro).

#### 2. Acrescer § 4º ao art. 65 do PL 688/13

§4º As Áreas de Intervenção Urbana – AlUs poderão ser incluídas nos Planos Regionaís Estratégicos, e aprovadas sem necessidade de lei específica, desde que sejam observadas lodas as condições relativas ás AlUs e aos projetos estratégicos constantes deste Plano Diretor Estratégico.

### 3. Acrescer §5° ao art. 65 do PL 688/13

§5º Nas Áreas de Intervenção Urbana propostas pelas Subprefeituras, quando houver outorga onerosa de potencial construtivo adicional, os recursos arrecadados deverão ser utilizados na próprio perímetro da AIU.

#### 7. PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

د\_

200

O PDE não apresenta uma proposta clara para o desenvolvimento econômico da cidade. Nos perímetros de incentivo ao desenvolvimento (Mapa 14), das regiões Jacu-Pêssego e Cupecé, o coeficiente de aproveitamento do lote poderá chegar a 4,0, de forma gratuita (art. 251 e 252). É necessário cautela com o mecanísmo, uma vez que o incentivo, sem a definição de uma Área de Operação Urbana Consorciada ou uma Área de Intervenção Urbana poderá induzir à expulsão da população local e dos pequenos comerciantes. Propõe se a inclusão do perimetro de incentivo da Jacu-Péssego em Área de intervenção Urbana.

remanescentes florestais, biodiversidade, entre outros, que ao interagir com elementos dos sistemas urbanos, resultam em áreas com diferentes estágios de preservação e degradação ambiental.

Os **objetivos especificos** da Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental são (art.13):

- Preservação, conservação e recuperação das caracteristicas naturais dos elementos e processos que compõem os sistemas ambientais;
- Respeito às fragilidades geológico-geotécnicas e de relevo dos terrenos existentes;
- Garantia da manutenção dos serviços ambientais prestados pelos sistemas existentes;
- Promoção de atividades econômicas compativeis com o desenvolvimento sustentável;
- Melhoria das condições urbanas e ambientais nos assentamentos, promovendo a compatibilização entre a garantia de moradias dignas, preservação da qualidade ambiental e dos bens e áreas de valor histórico e cultural;
- Eliminação e redução das siluações de vulnerabilidade urbana, que expõem diversos grupos sociais, especialmente os de baixa renda, a situações de riscos, perigos e ameaças;
- Contenção da expansão urbana sobre áreas de interesse ambiental, e de proteção e recuperação dos mananciais hídricos.

#### 3,2, Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana

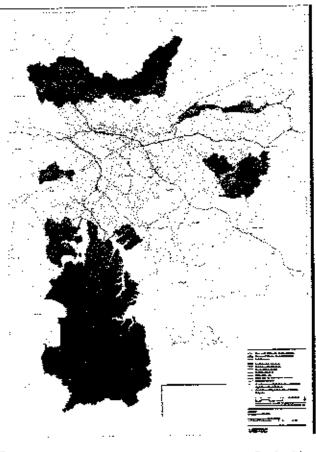
 É caracterizada pela interação entre sistemas urbanos e ambientais que apresentam vários graus de desigualdades socioespaciais, diferentes padrões de uso e ocupação do solo, múltiplas dinâmicas populacionais e diversos processos socioeconômicos.

Os objetivos específicos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são (art. 15):

 Promoção da convivência mais equilibrada entre a urbanização e os componentes dos sistemas ambientais;

- Compatibilidade do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo e de intraestrutura para os serviços públicos;
- Orientação dos processos de reestruturação urbana de modo a repovoar oe espaços com poucos moredores, fortalecer as bases da economia local e regional, aproveitar a realização de investimentos públicos e privados em equipamentos e infraestruturas.
- Eliminação e redução das situações de vulnerabilidades urbanas que expõem diversos grupos sociais, especialmente os de baixa renda, a situações de riscos, perigos e ameaças;
- Diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os bairros;
- Desconcentração des oportunidedes de trabalho e emprego em direção aos bairros periféricos.

Para atingir seus objetivos as Macrozonas de Proteção e Recuperação Ambiental e de Qualificação da Urbanização Consolidada dividem-se em Macroáreas, a seguir sintetizadas.



MAPA 1 - MACROZONEAMENTO

Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental

Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana

Fonte: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca/

# 4. MACROÁREAS DA MACROZONA DE PROTEÇÃO E RECUPERAÇÃO AMBIENTAL

## 4.1. Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais

 Caracteriza-se pela existência de sistemas ambientais cujos elementos ainda preservam, de forma total ou parcial, suas características naturais.  Predominam, nessa Macroárea, áreas de remanescentes florestais naturais e ecossistemas associados com expressiva distribuição espacial e relativo grau de continuidade e conservação do solo; áreas de reflorestamento, bem como nascentes e cursos d'água ainda pouco impactados por atividades antrópicas e áreas com fragilidades geológico-geotécnicas e de relevo suscetiveis a processos erosivos, escorregamentos ou movimentos de massa;

Os objetivos específicos da Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais são:

- Manutenção das condições naturais dos elementos e processos que compõem os sistemas ambientais, bem como a preservação e áreas de interesse histórico cultural:
- Respeito às tragilidades geológico-geotécnicas e de relevo de seus terrenos;
- Apoio à implementação e gestão das unidades de conservação instituidas e que vierem a ser criadas;
- Manutenção dos serviços ambientais prestados pelos sistemas ambientais existentes, em especial aqueles relacionados com a produção da água, a preservação da biodiversidade e das demais funções ecológicas.

## 4,2. Macroárea de Contenção Urbana e Uso Suetentável

- Localiza-se nas bordas da área urbanizada do território municipal;
- Caracteriza-se pela existência de tragmentos significativos de vegetação natural ou
  implantada, entremeados por atividades agricolas, sítios, chácaras de recreio e
  pequenos núcleos urbanos esparsos que impactam, em graus distintos, a qualidade
  de recursos hídricos e dos demais elementos dos sistemas ambientais, com
  características geológico-geotécnicas e de relevo que demandam critérios
  especificos para ocupação.

Os objetivoe especificoe da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável são:

- Contenção dos processos de expansão e adensamento construtivo e demogrático dos assentamentos urbanos existentes;
- Proteção da paisagem natural e dos bens e áreas de valor histórico e cultural;

- Manutenção e recuperação de fragmentos de vegetação natural ou implantada;
- Conservação e recuperação dos corredores ecológicos, intertigando os fragmentos florestais;
- Manutenção da conservação e da permeabilidade do solo e controle dos processos erosivos;
- Compatibilização dos usos com as condicionantes geológico-geotécnicas e de relevo dos seus terrenos e a legislação de proteção e recuperação aos mananciais;
- Manutenção e incentivo ao desenvolvimento de atividades agrícolas, social e ambientalmente sustentáveis, assegurando a condição rural dos imóveis e restringindo o parcelamento urbano da terra e a abertura de novas vias de acesso;
- Incentivo aos usos e atividades de lazer, recreação e turismo, social e ambientalmente sustentáveis;
- Garantia do acesso a equipamentos sociais de apoio as comunidades urbanas e rurais isoladas e a terra e moradia adequada para as populações indigenas;
- Garantia do saneamento ambiental dos assentamentos urbanos e das áreas rurais com uso de tecnologias adequadas a cada situação;
- Garantia da trafegabilidade das estradas rurais, conservando a permeabilidade do solo e minimizando os impactos sobre os recursos hidricos e a biodiversidade;
- Manutenção e recuperação dos serviços ambientais prestados pelos sistemas ambientais existentes;
- Incentivo à criação de Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN);
- Incentivo aos serviços ambientais prestados pelos sistemas agroambientais.

## 4.3. Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental

 Caracterizada pela existência de áreas urbanizadas com distintos padrões de ocupação, predominantemente horizontais, permeadas por vazios intraurbanos e cobertura vegetal pouco expressiva ou ausente, ocomendo, ainda, áreas de exploração mineral, ativas e desativadas, e assentamentos precários, muitos localizados em áreas suscetiveis a processos erosivos, escorregamentos ou outros

#### 5.2. Mecroarea de Estruturação Metropolitana

- Localiza-se nas várzeas dos Rios Tieté, Pinheiros e Tamanduatei, com prolongamentos junto às avenidas Jacu-Pêssego e Cupecê;
- Caracteriza se pela existência de grandes vias estrulurais e ferrovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos da Região Metropolitana de São Paulo, com baixa densidade habitacional e demogrática e majoritariamente ocupada por indústrias, instituições públicas, equipamentos de lazer e atividades comerciais e de serviços.

#### Os objetivos específicos são (art.20);

- Promoção de transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do espaço urbano e na base econômica local, com maior aproveitamento urbano e aumentos nas densidades construtivas, demográficas, habitacionais e de atividades urbanas, respeitando e integrando os bens e áreas de valor histórico e ambiental, e prevendo galerias compartilhadas para os serviços públicos, desde que cabiveis;
- Recuperação da qualidade dos sistemas ambientais existentes;
- Promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e imegulares ocupados pela população de baixa renda com oterta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;
- Estimulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa renda;
- Incremento e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, promovendo melhorias na qualidade ambiental e urbana do entorno;
- Melhoria das articulações entre os sistemas de transporte coletivo e diferentes padrões de uso e ocupação do solo;
- Promoção de melhorias entre os modos motorizados e não motorizados de transporte;
- Regulação da promoção de empreendimentos imobiliários, com captura das mais valias fundiárias decorrentes de investimentos públicos e geração de melhorias e benefícios para os espaços públicos e paisagem urbana;

- Solução e prevenção de problemas nas áreas com riscos geológicos- geotécnicos, de inundações e decorrentes de solos contaminados;
- Compatibilização de usos e tipologias de parcelamento do solo urbano com as condicionantes geológico-geotécnicas e hidrológicas;
- Promoção da mescla a maior proximidade de diferentes tipologias residenciais para grupos de baixa, média e alta renda;
- Proteger, recuperar e valorizar os bens e áreas de valor histórico e cultural.

Novas propostas de Operação Urbana Consorciada só poderão ser criadas no perimetro da Macroárea de Estruturação Metropolitana (podendo esse perimetro ser expandido, conforme §2º do artigo 98).

#### 5.3. Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana

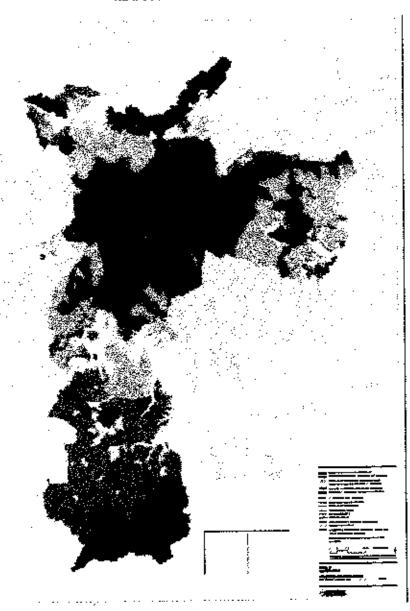
- Localiza-se na periferia da área urbanizada do território municipal, inserindo-se nas Macrozonas de Estruturação e Qualificação Urbana e de Proteção e Recuperação Ambiental.
- Caracteriza se pela existência de elevados índices de vulnerabilidade social, baixos indices de desenvolvimento humano e assentamentos precários e irregulares, como favelas, loteamentos irregulares, conjuntos habitacionais populares, que apresentam diversos tipos de irregularidades fundiárias e déficits na oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, ocupada predominantemente por moradores da população da baixa renda que, em alguns casos, vive em áreas de riscos geológicos e de inundação.

#### Os objetivos específicos são (art. 21):

- Fortalecimento das capacidades de proteção social a partir de melhorias nas condições de vida, de convivência e acesso às políticas públicas;
- Promoção da urbanização e regularização fundiária dos assentamentos urbanos precários, dotando os de serviços, equipamentos e infraestrutura urbana completa e garantindo a segurança na posse e a recuperação da qualidade urbana e ambiental;
- Construção de habitação de interesse social para reassentamento de populações moradoras de áreas de risco;

- Melhoria e complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando os de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas;
- Solução dos problemas existentes nas áreas com risco geológicos-geotécnicos, de inundações e decorrentes de solos contaminados e prevenção do surgimento de novas situações de vulnerabilidade;
- Compatibilização de usos e tipologias de parcelamento do solo urbano com as condicionantes geológico geotécnicas e legislação de proteção e recuperação dos mananciais;
- Incentivo à consolidação des centralidades de beirro existentes, melhorando s
  oferte de serviços e equipamentos comunitários;
- Compatibilização de usos e tipologias para o parcelamento do solo urbano com as condicionantes geológico-geotécnicas e de relevo;
- Garantia do direito à terra e à moradia adequada para as populações indigenas, com a oferta de serviços, equipamentos e intraestruturas urbanas de acordo com os costumes e tradições dessas populações;
- Compatibilização das soluções de saneamento ambiental com condicionantes de retevo, geológico-geotécnicas e com a legislação estadual de proteção e recuperação aos mananciais nas porções inseridas na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental;
- Proteção, recuperação e valorização dos bens e áreas de valor histórico e cultural;
- Instalação de galerias para uso compartilhado de serviços públicos, inclusive centrais de produção de utilidades energéticas.

MAPA 2 - MACROÁREAS



Fonte: http://gestagurbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca/

- Macroárea de Estruturação Metropolitana
- Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada
- Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana
- Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental
- Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável
- Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais

## 6, EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

Cabe ainda mencionar uma das grandes inovações do PL 688/2013, a proposição de uma Rede da Transformação Urbana, baseada dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, assim definidos:

- Áreas localizadas ao longo dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, existentes e previstos.
- São definidos por linhas de metro, linhas de trem, linhas de monotrilho, linhas de VLT, linhas de VLP, linhas de corredores de onibus municipais e intermunicipais de média capacidade com operação em faixa exclusiva à esquerda do tráfego geral, e suas áreas de influência, conforme Quadro 04 anexo ao PL 688/2013;

#### Seus objetivos são (art. 59);

- Promover melhor aproveitamento do solo urbano nas proximidades dos sistemas de transporte coletivo público com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas, articuladas com boa oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, respeitando as características ambientais, geológico-geotécnicas e os bens e áreas de valor histórico e cultural;
- Incrementar a oterta de comércio, serviços e espaços produtivos nos bairros periféricos, aumentando as oportunidades de trabalho, emprego e geração de renda;
- Ampliar oferta de HIS para a população de baixa renda em áreas dotadas de intraestrutura onde há oferta de emprego;
- Qualificar as centralidades existentes ao longo dos sistemas de Iransporte coletivo de alta e média capacidade e estimular a criação de novas centralidades, especialmente com a Instalação de atlvidades não residenciais em áreas com baixa oferta de empregos;
- Melhorar as condições urbanisticas dos bairros existentes;
- Melhorar as articulações entre os sistemas de transporte coletivo e diferentes padrões de uso e ocupação do solo;
- Incrementar a oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;

- Promover melhor articulação entre os modos motorizados e não motorizados de transporte, especialmente de pedestres e ciclistas;
- Orientar a produção imobiliária de modo a gerar:
  - Diversificação nas formas de implantação das edificações nos lotes;
  - Valorização dos espaços públicos, áreas verdes e paisagem urbana;
  - Convivência adequada entre os espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais;
  - Reversão dos processos de segregação socioespacial, prevendo a produção de HIS;
- Desestimular o uso do transporte individual motorizado;
- Planejar espaços para instalação de galerias para uso compartilhado de serviços públicos, inclusive centrais de produção de utilidades energêticas localizadas;
- Planejar espaços para implantação de mercados populares com áreas para o comércio ambulante, em especial em locais com grande circulação de pedestres e nas proximidades de estações de trem e metrô e junto aos terminais de ônibus.

O coeficiente de aproveitamento máximo nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana poderá chegar a **4,0**, conforme Quadro 01 do PL.

Quadro 01: Característica: de Aproveixamento Construtivo das Macquiress e no Esco de Estruturação da Transformação Urba on

			Масюана	ş	Elsos de Bruvruação da Transformação Univers			
		Coelicieme de Aprovoitamento			Coclinierne de Aproreitamento			Cota Parte Master (b) (Área de terrupo
		pajnimo	hásico	manima (a)	ryipiawa	basico	pajainas (2)	/ Buitados Bablicomis)
2 × 2	Esterturação Metropolitam	0,7	1		0,7	1	4	20
Macrosometr Estratusçõe Officição Union	Gestificação da Urbanização Concelidada	, 0,6		2	Q.S			
	Sedugio da Voirembildade Urbarta							
	Redução da Voine asbiidade Univers	0,5	1	2	0,5	<u>.</u>	2,5	52
Protego	Becuperação Urbano e Ambienso	0,2		1	0,2		2	40
nom de peragino	Contemção Unizam e Vap Svotentável	 ! • • • • •	0,2	0,2	NA.	6,2	0,5	N/A
Varionos Decimen	Presenzção de Econômecos Naturais	į MA	0,1	D,1		0,1	0,1	

NETAS:

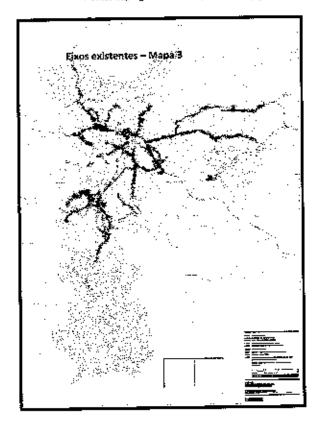
#30 limble máximo do Coefficiente de Aprovelésmento [24] pederá secredalitário no revisão da Lei Monicipal prosist/2004, não poderdo executar o limble máximo destado por estado o.

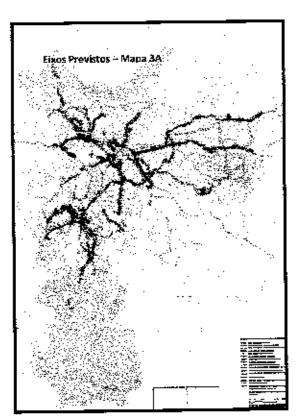
#3 e qual fo.

#3 A Cota Paras Adúlnio determina somema o número minimo de untindas instrucciona il esta produzir em umbrendo, independente do termanho das untindos institucionais.

## MAPAS 3 E 3 A - EIXOS EXISTENTES E EIXOS PREVISTOS

Fonte: http://gestaourbana.prefeilura.sp.gov.br/bib@cteca/





## PARTE II: DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

### 1, Introdução

As economias de cidades como São Paulo – núcleo de áreas metropolitanas essenciais para a economia nacional – possuem, como enfatiza Alvaro Comin<sup>1</sup>, dinâmicas produtivas complexas, que combinam fatores aglomerativos ligados às cadeias industriais com requisitos associados à multiplicidade de novos serviços<sup>2</sup>.

No estudo realizado por Bessa et al (2003)<sup>3</sup>, os autores reforçam a importância de se olhar para a diversidade da atividade econômica presente no município de São Paulo. A cidade aporta atividades industriais de baixa, média e alta tecnologia, além de serviços e comércio de natureza diversa. Em termos territoriais, os autores apontam algumas tendências para o município:

- O chamado centro expandido composto pelo centro histórico e pelas áreas contiguas a sudoeste e mais recentemente a ceste continuará a exercer o seu papel de "centro gravitacional" da economia do município, sobretudo no que tange a serviços. Essa grande área contará com três centralidades de serviços (Centro histórico, Paulista, Marginal do Pinheiros/Berrini/Verbo Divino) e dois polos industriais com características distintas: um de empresas de alta, mêdia e médiabaixa intensidade tecnológica localizado no eixo Jurubatuba e um aglomerado de empresas de baixa intensidade tecnológica situado nas áreas do Bom Retiro e Brás.
- No que diz respeito às antigas àreas industriais, em especial o Eixo Tamanduatei, a ausência de políticas de reconversão dessas áreas, gargalos de infraestrutura e logistica e a valorização do uso do solo continuarão atuando como força refratária à modernização do cinturão industrial paulistano.
- Já com relação às áreas de expansão disponiveis no municipio, elas poderão recebei empresas de segmentos aos quais a proximidade do mercado consumidor, a

<sup>1</sup> Comin, A. (2012), A economia e a cidade: metamorfoses paulistenas. In Comin, A et al. (org) Metamorfoses Paulistanas: atlas geoeconômico da cidade. São Paulo: Imprensa oficial.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> A cidade ainda concentra importantes segmentos industriais, além do clescimento dos setoles de serviços e comércio. A importância da cidade de São Panlo em termos nacionais deve sei medida não apenas em termos estritamente produtivos, mas, também como centro de compras e lazer, de serviços médicos especializados e como principal portal de relações com o exterior.

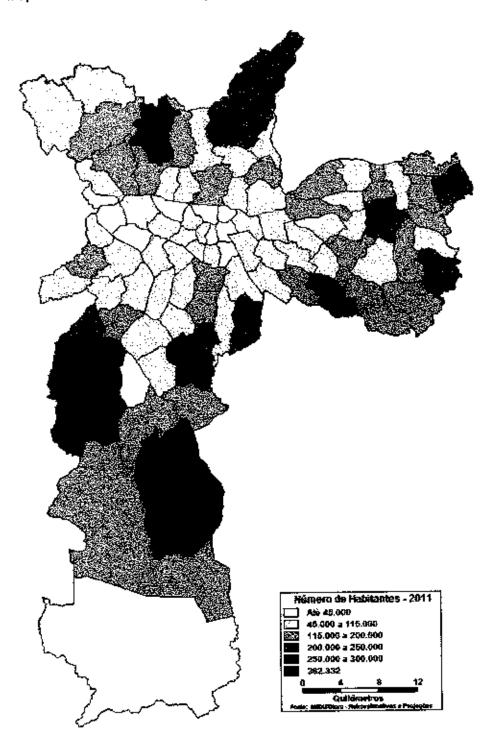
<sup>&</sup>lt;sup>s</sup> Bessa et AL. (2012). Território e Desenvolvimento Econômico. In Comin, A et al. (org) Metamorfoses Panlistanas: atlas geoeconômico da cidade. São Paulo: Imprensa oficial.

disponibilidade de mão de obra e as relações interempresariais são fundamentais para ganhos de produtividade. Ou seja, poderão situar desde empresas de segmentos intensivos em conhecimento e tecnologia que podem se inserir na malha urbana sem restrições logisticas e ambientais, até aquelas em que há relações de dependência entre os circuitos produtivos e polos de distribuição comercial. Outra estratégia será a utilização das áreas que compreendem o eixo metropolitano da Av. Jacu Pêssego e o polo industrial de Itaquera, ambos com capacidade para aportar segmentos industriais mais pesados e que tem expandido seus investimentos para outros municípios, enquanto mantem suas sedes corporativas e escritórios de comercialização na capital.

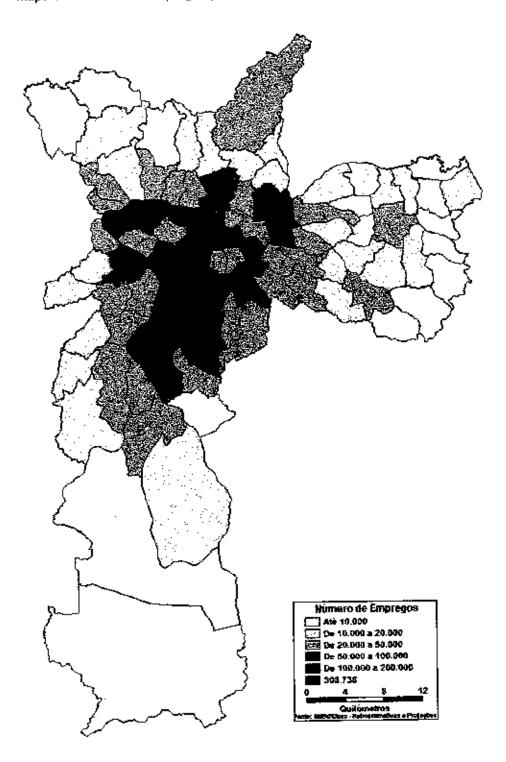
Politicas de fomento ao desenvolvimento econômico devem, portanto, contemplar a diversidade de atividades econômicas presentes no município.

Por outro lado, Álvaro Comin mostra em seu estudo como a concentração espacial das atividades econômicas dentro da cidade favorece a articulação entre moradia e empregos nos estratos médios e altos de renda, mas, segrega os estratos mais baixos que habitam zonas perifêricas mais distantes, especialmente, nos extremos Leste e Sul da cidade, áreas precárias do ponto de vista de infraestrutura e acesso a serviços, com taxas de desemprego bem mais elevadas que a média da cidade. Os Mapas 4 e 5 apresentam, respectivamente, o número de habitantes por distrito em 2011 e o número de empregos por distrito em 2011.

Mapa 4 - Número de Habitantes por distrito em 2011 no Municipio de São Paulo



Mapa 5 – Número de Empregos por distrito em 2011 no Município de São Paulo



Os mapas revelam o contraste entre a densidade das oportunidades de trabalho no chamado centro expandido e a enorme concentração populacional nos bairros periféricos. Enquanto a região central e o eixo sudoeste se caracterizam pela elevada concentração de empregos e baixa densidade populacional, as regiões teste e sul apresentam comportamento inverso – limitada oferta de empregos e elevada concentração populacional. A exceção na região leste são os distritos situados próximos ao centro do município, Taluapé e Mooca.

Esse padrão de segregação espacial é sustentado por fatores como: concentração do investimento imobiliário numa faixa timitada do território – centro expandido, com transbordamentos para as zonas Sul e Oeste e descontinuidade das políticas de estimulo à instalação de atividades econômicas nas áreas mais distantes do centro expandido.

Assim, como menciona Comin (2012), a compatibilização espacial do "Irinômio Irabalhomoradia consumo" não acontece para as classes de baixa renda, que são obrigadas a arcar com
os custos (não apenas financeiros) dos longos e morosos destocamentos dos bairros periféricos
para as áreas centrais da cidade, onde se localizam as oportunidades de empregos. Além das
políticas habitacional, de Iransportes, de infraestrutura viária e de tributação, a política de uso do
solo pode ser um importante estimulo para atração de investimentos para as áreas mais distantes
do centro expandido.

Nabil Bonduki<sup>4</sup> comenta a importância das centralidades para a aproximação entre moradia e emprego:

"Outra ação estrulural para equilibrar a relação entre habitação e emprego é a criação de novas centralidades e postos de trabalho nas áreas periféricas da Região Metropolitana. Sem uma intervenção forte do poder público, mediante planos de desenvolvimento econômicos nas diferentes regiões – estimulando a instalação de novas atividades e geração de mais empregos onde hoje predomina uma verdadeira cidade dormitório -, isso não tem condições de ocorrer. Foi o que começou a ser implementado entre 2003 e 2004, com o Plano de Desenvolvimento Econômico da Zona Leste, previsto no PDE, que objetivou criar uma nova centralidade em uma região onde uma população de mais de seis milhões de moradores não tem opções de emprego. Mas, em 2005, a proposta foi paralisada pela prefeitura.

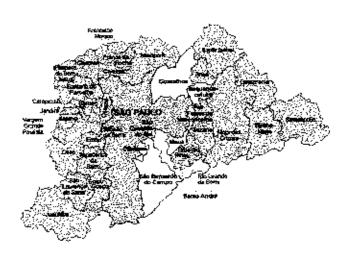
<sup>4</sup> Bonduki, Nabil. O modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo precisa ser revertido. In: Estudos Avançados, vol. 25, no.71 São Paulo Jan./Apr. 2011.

O desenvolvimenfo urbano das áreas periféricas, para que elas possam atrair atividades económicas, exige qualificação urbanistica e regularização fundiária, articuladas com programas de inclusão social e de economia solidária, capaz de estimular o empreendedorismo na população local. A transformação desses assentamentos periféricos precários em bairros de verdade, com infraestrutura, áreas verdes, equipamentos, documentação de posse e organização social teria enorme repercussão na redução da violência e mudaria a cara dos bairros dormitório que caracterizam a região, marcada por uma paisagem indefinida e acinzentada.

Com usos mais bem distribuidos, é possível reduzir a extrema necessidade de mobilidade que hoje é a regra na cidade. Mais moradia onde existem empregos, melhor distribuição das atividades econômicas, beneficiando áreas carentes de oportunidade de trabalho, e, ainda, empreendimentos imobiliários com misturas de uso contribuem para deslocamentos por distâncias menores. Mas em uma metrópole a questão de mobilidade será sempre um requisito importante"

### 2, Zona Leste de São Paulo

A Zona Leste de São Paulo reúne as subprefeituras de Aricanduva, Cidade Tiradentes, Ermelino Matarazzo, Guaianazes, Itaim Paulista, Itaquera, Mooca, Penha, São Mateus, São Miguel e Vila Prudente. Como podemos notar no Mapa 6, ela ocupa posição estratégica com relação à Região Mefropolitana de São Paulo – está no centro da Região, fazendo limites com importantes municipios, como Guarulhos, Santo André, Mauá, São Caetano do Sul, Suzano, entre oufros.



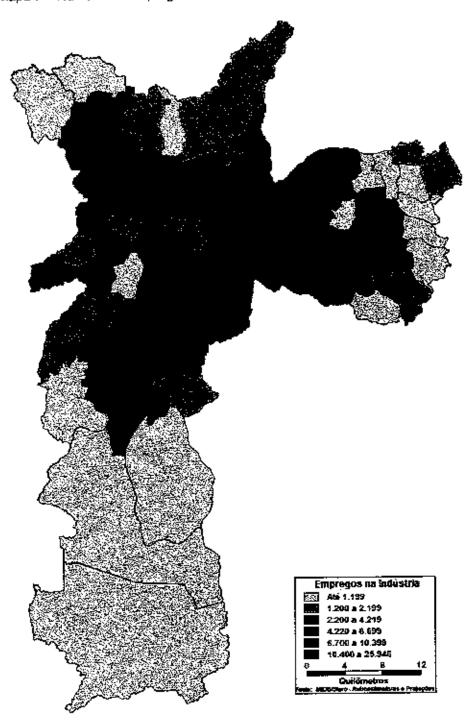
Mapa 6- Região Metropolitana de São Paulo

No entanto, a precariedade de ligações viárias, as más condições sociais e urbanas e a baixa densidade econômica fazem com que a região Leste esteja segregada do resto da metrópole. A região concentrava em 2010, de acordo com dados do IBGE e do Ministério do Trabalho, 35,3% da população de São Paulo e apenas 16,6% dos empregos. A densidade média para a região (122, 4 pop/ha), por sua vez, é bem superior á média da cidade (74,6 pop/ha).

Os mapas 4 e 5, apresentados na seção anterior, confirmam essa informação. Enquanto a região central e o eixo sudoeste apresentam elevada concentração de empregos e baixa densidade populacional, os extremos leste e sul são caracterizados pela elevada concentração populacional e baixa oferta de empregos. Os mapas a seguir detalham esta informação por distrito e tipo de atívidade.

O mapa 7 apresenta o número de empregos no setor industrial por distrito de São Paulo.

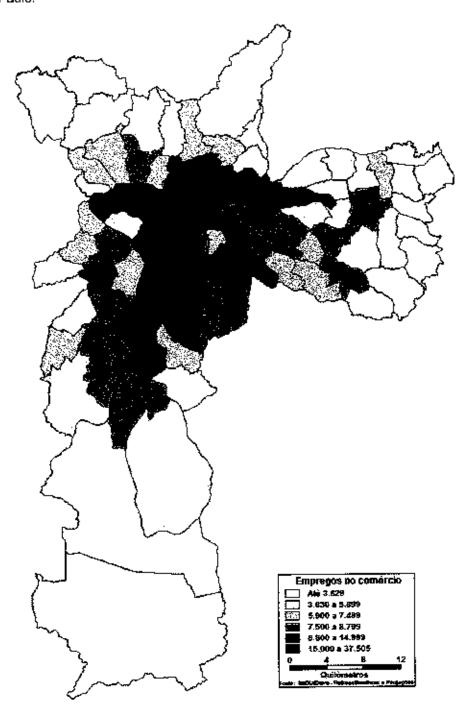
Mapa 7 – Número de Empregos em 2011 no setor industrial por distrito no Municipio de São Paulo



Como podemos notar, a Zona Leste ainda concentra em alguns distritos importante parcela dos empregos industriais, especialmente, nos distritos do Belém, Mooca, Água Rasa, Vila Prudente e São Lucas e o eixo composto pelos distritos do Carrão, Aricanduva e São Mateus.

A situação dos setores de serviços e de comércio diferem do setor industrial. O mapa 8 apresenta o número de empregos no setor comercial por distrito de São Paulo.

Mapa 8 - Número de Empregos em 2011 no Setor Comercial por distrito no Município de São Paulo.

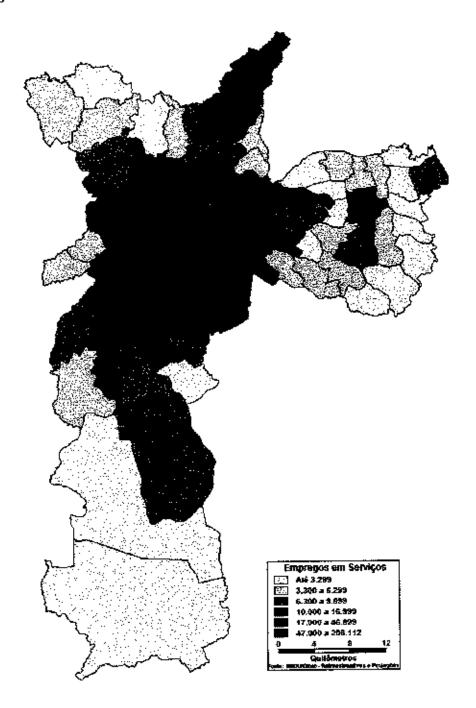


O mapa revela uma elevada concentração de empregos na região central e no corredor sudoeste, beneficiando os distritos próximos a essas áreas, como o Tatuapé, Mooca, Vila

Prudente, Belém, Agua Rasa, Vita Formosa e Carrão. Além disso, o corredor formado pelos distritos de Itaquera, Cidade Líder e São Mateus também concentram razoável parcela do emprego no comércio.

O mapa 9 apresenta o número de empregos no setor de serviços por distrito de São Paulo.

Mapa 9 - Número de Empregos em 2011 no Setor de Serviços por distrito no Município de São Paulo



Como podemos notar, os empregos no setor de serviços concentram-se fortemente na área central e no corredor sudoeste. Neste caso também, os distritos localizados na faixa mais próxima

ao centro, como Tatuape, Mooca, Belém, Vila Prudente, Penha e Vila Formosa parecem receber parcela dos empregos no setor, assim como o distrito de Itaquera.

A baixa concentração de atividade econômica na região acarreta numa série de problemas para a Zona Leste e o município de São Paulo. Uma das consequências é a maior concentração de pobreza nos distritos que compõem a região leste da cidade. Como podemos notar peia tabela 1, a proporção de domicílios com baixa renda é bem interior à média paulistana. Enquanto 71,5% dos domicílios da Zona Leste apresentam renda de até 5 salários mínimos, a proporção de domicílios nesta faixa para o município é de 63%. Por outro lado, apenas 2,1% dos domicílios da Zona Leste possuem renda acima de 20 salários mínimos, sendo que a proporção para o município é de 6,3%.

Tabela 1

Distribuição da População por faixa de renda			
Renda Familiar	São Paulo	Zona Leste	
Até 2 sal. Mínimos	29,0%	33,7%	
De 2 a 5 sal. Minimos	34,0%	37,8%	
De 5 a 20 sal. Minimos	30,7%	26,5%	
Acima de 20 sal minimos	6,3%	2,1%	
Total	100,0%	100,0%	

Fonte: Censo 2010

Por outro lado, a distribuição da população de 10 anos ou mais por nível de instrução revela que a proporção de indivíduos com nível superior completo é bem menor (9,7%) na região quando comparada à média municipal (16,1%). Já a concentração de indivíduos sem instrução ou com até ensino médio incompleto é bem mais elevada na Zona Leste (61,4%) do que na média de São Paulo (56%).

Tabela 2

Distribuição da População de 10 Anos ou Mais de Idade, por Nivel de Instrução				
Nivel de Instrução	São Paulo	Zona Leste		
Sem instrução e fundamental incompleto	37, <u>6%</u>	41 <u>,</u> 2%		
Fundamental completo e médio incompleto	18,4%	20,2%		
Médio completo e superior incompleto	26,7%	27,6%		
Superior completo	16,1%	9,7%		
Não determinado	1,2%	1,3%		

Fonte: Censo 2010

Por fim, como mencionamos anteriormente, outro problema enfrentado são os grandes deslocamentos diários a que esta população está submetida — para alcançar os empregos, provocando os conhecidos congestionamentos existentes nas principais vias da região.

Em estudo anterior, Kontic (2003) destaca o contraste existente entre a raretação da atividade econômica na Zona Leste e a abundância de fatores, como terra e trabalho a baixo custo, além da proximidade de pólos econômicos importantes (Guarulhos e ABC). Alguns dos fatores que podem explicar esta situação são elencados pelo autor:

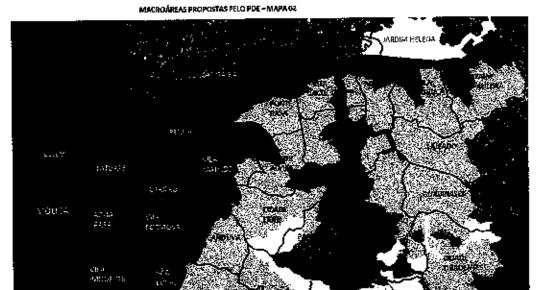
- Parca infra-estrutura de ligação físico-territorial;
- Ocupação periférica, legal ou ilegal, de má qualidade causando danos ambientais e dificultando o planejamento adequado do sistema de mobilidade;
- Política regional consolidada no II PND, cuja inércia se prolongou até o inicio dos anos 90, de desconcentração do crescimento industrial rumo a outros Estados e sua equivalente estadual de interiorização do investimento;
- 4. Politica urbana municipal e zoneamento estadual cegos aos efeitos da expansão residencial periférica, sem consideração da necessidade de uma melhor distribuição da atividade econômica e dos empregos no território.

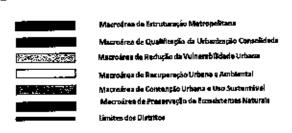
Uma importante intervenção do poder público, voltada à reversão deste padrão urbano polarizado, foi a construção da Avenida Jacu-Pessego, que corta a zona leste no sentido Norte-Sul ligando Guarulhos ao ABC, dois grandes polos industriais por meio do qual se espera induzir o desenvolvimento de uma zona industrial, localizada em Itaquera. A prefeitura de São Paulo tem como meta, ainda, a implantação de uma sêrie de corredores de ônibus para a Região Leste,

melhorando a mobilidade da população ali residente. Outra importante estratégia é o estimulo ao desenvolvimento das centralidades de bairro, possibilitando a expansão da alividade econômica para as áreas periféricas.

O Plano Diretor pode ser um importante instrumento de atração de novos investimentos para a região, possibilitando a geração local de novos empregos, a melhoria da renda da população ali residente e o incremento de indicadores sociais, além da redução dos deslocamentos diários da população. Este processo permitiria reduzir os congestionamentos na cidade, diminuir a demanda por transporte público – atualmente saturado - e melhorar as condições urbanas da região.

Examinemos agora a estrutura proposta pelo PL 688/13 para a Zona Leste do Município:





Como podemos notar pelo mapa acima, a maioria dos distritos da Zona Leste foi caracterizada pelo Plano Diretor Estratégico como Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana. Encontramos ainda porções desse território incluídas na Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental, na Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável, e na Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, nas quais há fortes restrições à ocupação.

As áreas incluídas na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana caracterizam-se pela existência de elevados índices de vulnerabilidade social, baixos índices de desenvolvimento humano e assentamentos precários e irregulares, como favelas, loteamentos irregulares, conjuntos habitacionais populares, que apresentam diversos tipos de irregularidades fundiárias e déficits na oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, ocupada predominantemente por

população da baixa renda que, em alguns casos, vive em áreas de riscos geológicos e de inundação.

A implantação de atividades econômicas nessas áreas, dotadas de pouca infraestrutura urbana, está mais ligada à consolidação das centralidades já existentes nos bairros, de forma a melhorar a oterta de comercio, serviços e equipamentos comunitários.

Ainda, é de se notar o considerável número de perímetros de ZEIS propostas nessa Macroárea, contorme extraído do Mapa 04 do PDE;



Portanto, reduz-se consideravelmente a possibilidade de fortalecer aí polos de desenvolvimento econômico, e mantém-se, embora com melhores condições, o contingente populacional.

No entanto, encontramos áreas como os distritos cortados pela Avenida Jacu Pêssego - São Míguel, Vila Jacuí, Itaquera, José Bonifácio, - com forte potencial para atrair indústrias de médio e grande porte e atividades associadas a elas. Como podemos notar no mapa 7, esses distritos ainda não apresentam elevada concentração de indústrias. A Avenida Jacu Pêssego tem importância estratégica para o município por permitir a ligação da Rodovia Ayrton Senna - com acesso à Marginal do Tietê, ao município de Guarulhos, ao Aeroporto Internacional de Cumbica e à rodovia Presidente Dutra - com as avenidas Aricanduva e Ragueb Chofi - com acesso aos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema. Essa avenida cría para o

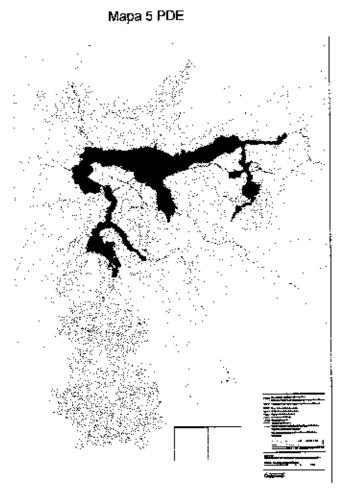
municipio e em especial, para a região leste, importantes acessibilidades metropolitanas e interregionais. É importante ressaltar a existência de uma zona industrial, que foi reconhecida como Zona de uso predominantemente industrial em 1993 pelo governo estadual, com grande disponibilidade de glebas desocupadas<sup>5</sup> que podem receber indústrias em busca de novas áreas.

O PL 688/2103, Revisão do PDE, avança bastante nesse sentido, ao propor a Macroárea de Estruturação Metropolitana na qual está incorporado o eixo Tamanduatei, áreas centrais e, ainda os perímetros de incentivo ao desenvolvimento económico, como áreas ao redor do eixo Jacu-Pessego e da Av. Cupece. Um dos objetivos dessa Macroárea é a promoção de transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do espaço urbano e o reaproveitamento da terra urbana, com aumento das densidades construtivas, habitacionais e das atividades urbanas.

Contudo, vale destacar, que a inclusão das áreas do entomo da Av. Jacu Pêssego na Macroárea de Estruturação e Qualificação Urbana e a sua classificação como perimetro de incentivo ao desenvolvimento não foi acompanhada de qualquer diretriz que oriente tal desenvolvimento específico para a Zona Leste, a não ser a outorga gratuita de potencial adicional construtivo até o indice de 4,0, o que pode ter impactos negativos sobre a população local e o comércio regional.

Outra inovação do PL 688/13 também foram os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, que podem promover melhor aproveitamento do solo urbano nas proximidades do sistema de transporte coletivo, incrementando a oferta de comércios e espaços produtivos nos bairros periféricos, criando assim centralidades e aumentando as oportunidades de trabalho, emprego e geração de renda. Contudo, são traçadas diretrizes e objetivos genéricos para toda cidade, contemplando as áreas dotadas de empregos, sem considerar as áreas que precisam ser estimuladas. Além disso, os Mapas 3 — Eixos Existentes - e 3 A — Eixos Previstos - revelam a rarefação de eixos na Zona Leste, embora a região concentre a maior parte de eixos previstos.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Nakano (2012). A dinâmica espacial em quatro trechos da cidade. In Comin, A et al. (org) Metamorfoses Paulistanas: atlas geoeconômico da cidade. São Paulo: Imprensa oficial.



PERÍMETROS DE INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO

Fonte: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca/

Por fim, temos os distritos da Mooca, Tatuapé, Carrão, Água Rasa, Vila Prudente, Penha, Vila Matilde, Vila Formosa e São Lucas com melhor infraestrutura urbana e acessibilidade do que as outras áreas da zona Leste. Esses distritos são os que possuem melhores condições para receber novas atividades econômicas, possibilitando a ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego na região. Por estarem próximos à região central do município, esses distritos apresentam maior concentração de atividades como serviço, comércio e indústria, quando comparados aos outros distritos da região leste. Estas áreas foram definidas pelo Plano Diretor como Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada, que tem dentre seus objetivos a

ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego nos bairros existentes, bem como a melhoria de suas condições urbanísticas com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestrutura.

No entanto, o Iratamento homogêneo previsto peto plano para as Macroáreas de Qualiticação da Urbanização Consolidada pode se Iransformar num empecilho ao desenvolvimento econômico dessas centralidades. O plano prevê tratamento similar para áreas muito dispares. Nas áreas centrais, em especial nos bairros próximos ao centro, com elevada concentração de alividade econômica, o que deve ser estimulado é o aumento da densidade construtiva e habitacional, ou seja, o incremento do uso residencial. De modo inverso, nas áreas periféricas o que se deseja é não somente a mudança do padrão de densidade, mas o incremento das alividades produtivas, de modo a estimular o desenvolvimento de centralidades existentes e a criação de novas centralidades.

Enfim, o que se quer demonstrar, é a necessidade de criar centralidades na Zona Leste, verdadeiros pólos de incremento à oferta de empregos na região, que crie condições para o seu desenvolvimento econômico e social. Tais centralidades não podem se resumir a centralidades lineares, até porque isto, por si só, não cumpriria o objetivo de aproximar os empregos da residência. A cidade já possui, e necessita, nas áreas periféricas, qualificar as centralidades existentes, e estimular a criação de novas centralidades. Contudo, como vimos, a capacidade de desenvolvimento dessas áreas pode estar limitada pela torma homogênea como o plano tratou as diferentes centralidades incluidas nesta Macroárea.

No caso mais específico da subprefeilura da Mooca, zona de Iransição entre o centro da cidade de São Paulo e a região leste, concentrando ainda estoque de terra e potencial econômico, ela pode ser importante espaço para atração de investimentos, gerando novas oportunidades de emprego, mais próximo da população da região. Isto por razões que se seguem:

- Boa localização e acesso lanto em direção ao centro expandido, quanto em direção ao demais bairros da Zona Lesle.
- Proximidade e facilidade de acesso ao Aeroporto de Guarulhos.

Demanda importante por serviços e comércio pela população local e do enforno, indicada pelo rápido esgotamento do potencial construtivo para este uso, infelizmente uma falha do PDE anterior. Em outras palavras, neste anel na Zona Leste que langencia o centro expandido já existe demanda constituida para novas atividades. Atualmente, contudo, elas estão bloqueadas seja pela falta de uma estratégia de desenvolvimento que aborde o conjunto da Região Leste e suas partes de forma mais articulada, ou ainda, por uma série de limitações regulatórias que infelizmente

acabam por reproduzir o processo de segregação. Um olhar sobre as Macrozonas e Macroáreas da ZL indica que, excetuado o eixo Jacu-Pêssego e o anel a que acima nos referimos, os demais espaços estão limitados do ponto de vista da atividade econômica por restrições ambientais, pela amplitude das ZEIS e pelos limites da intraestrutura existente.

Neste aspecto, as sugestões que desenvolvemos na última parte têm como objetivo preencher algumas lacunas que encontramos na atual proposta de revisão do PDE, de modo a etetivamente permitir que o potencial de regiões como a do Tatuapé e Mooca seja mais prontamente realizado. Por outro lado, algumas questões mais gerais que afetam diversas dinâmicas urbanas (limitação de vagas nos eixos, coeficiente máximo = 2, entre outros), inclusive a da ZL serão também abordadas, pois podem implicar entraves a empreendimentos comerciais e de serviços na região.

A/C Ang Tre' Callo G. Alous



Ao Exmo. Sr. Vereador Nabil Bonduki Relator da Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 10 de fevereiro de 2014

### **PROTOCOLO**

Entregue nesta data o seguinte documento:

 Memorial Técnico Justificativo de reenquadramento do imóvel sito à Rua Penaforte Mendes, 132 a 186 – Consolação, São Paulo.

Data: 10 1 02 1 14

Recebido por :

(nome por extenso) / four as.



Ao Exmo. Sr. Vereador Nabil Bonduki Relator da Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 10 de fevereiro de 2014

Ref: PL 688/13 - Revisão do Plano Diretor de São Paulo (Lei 13430/02) Revisão do enquadramento do imóvel sito à Rua Penaforte Mendes, 132 a 186-Via coletora - Consolação / SP

### Prezados Senhor

Vimos pela presente apresentar-lhes o Memorial Técnico Justificativo demonstrando a real caracterização do imóvel em epígrafe, de propriedade da PORTO SEGURO - CIA DE SEGUROS GERIAS, CNPJ nº 61.198.164/0001-60, conforme as matrículas de propriedade e IPTU's correspondentes anexos, totalmente regularizado (ver alvarás, licenças, e autos de vistoria AVS e AVCB), hoje utilizado como edifício de escritórios, oficina de manutenção, guarda de materiais e serviços gerais da empresa.

Como se já não bastassem os motivos acima, que descaracterizam a propriedade como improdutiva e passível de uma classificação de ZEIS, o imóvel é ainda objeto do <u>Processo nº 2013-0.210.777-8</u>, protocolado junto a SEL-PMSP em 26/07/2013, em tramitação atualmente no SEL/SERVIN-1 desde 07/02/2014 (ver anexo), referente ao projeto de construção de um edifício de uso nR, destinado especialmente a um "call center", atividade esta reconhecidamente como um grande gerador de empregos.



Os imóveis em questão, hoje pela legislação vigente e especialmente a Lei 13885/04, localizam-se na SE-ZCPb-05, que admite além do potencial Cmáx = 4, com TO= 0,70, os usos nR1 e nR2, propícios ao pleito requerido no processo protocolado com o pedido de construção nova já citado.

As fotos anexas ilustram bem a situação atual e mostram claramente a qualidade da ocupação das edificações existentes.

Desta forma, considerando as ponderações acima, solicitamos que seja incluída na revisão do PL 688/13, ou o respectivo substitutivo, a cargo de vossa relatoria a ser encaminhado proximamente à Câmara, a reclassificação dos imóveis supra referidos.

Sem mais para o momento, subscrevemo nos

Atenciosamente

PORTO SEGURO'~ CIA DE SEGUROS GERAIS

Anexos: Matriculas nº 181.881, 181.882 e IPTU's dos imóveis envolvidos.

Auto de Regularização e Alvará de Aprovação e Execução de Retorma, AVS e AVCB da edificação existente.

Protocolo e Situação do processo (SIMPROC) atual.

Quadro 04 do Livro IX PRE-SE / Características de Aproveitamento, Dimensionamento e Ocupação dos lotes.

Mapa 4 : Zoneamento atual e da ZEIS do PL 688.

Imagens aéreas

Fotos do local

Corporação Porto Seguro

Av. Rio Branco, 1489 | São Paulo | SP | 01205-905 || R. Guaianases, 1238 | São Paulo | SP | 01204-000 || www.portoseguro.com.br

Certifica a pedido de pessoa interessada que revendo os livros deste Registro a seu cargo, deles consta:



LÍVRO №2 - REGISTRO GERAL

4º OFICIAL DE REGISTRO DE IMÓVEIS de 9ão Paulo

181,881

01

São Paulo, 28 de dezembro de 2011.

IMOVEL: PREDIO e seu respectivo terreno, situados na Rua Dr. Penaforte Mendes nº 166, no 17º Subdistrito - Bela Vista, medindo o terreno 6,54m de frente para a referida rua, por 31m da frente aos fundos, de ambos os lados, e 6,54m nos fundos, encerrando a área total de 202,74m², confrontando de quem da rua olha para o imóvel, do lado direito com o prédio nº 160 da Rua Dr. Penaforte Mendes, do lado esquerdo e nos fundos com o imóvel lançado pelo nº 186 da mesma rua.

CONTRIBUINTE: 010.035.0032.3

PROPRIETÁRIO: PASCHOAL CASTELLO JÚNIOR, brasileiro, do comércio, RG nº 486.501-SSP/SP, CPF/MF nº 005.409.868-87, casado pelo regime da comunhão universal de bens, em 19 de fevereiro de 1938, com SILVIA DE MAGALHĀES CASTELLO, brasileira, do lar, RG nº 650.020-SSP/SP, CPF/MF nº 875.703.948-87, domiciliado nesta Capital, na Rua Silvia nº 155, casa 01.

REGISTRO ANTERIOR: Transcrição nº 29.584, feits em 14 de novembro de 1945, neste Registro.

Catia Sottano C. dos Santos

R.01/

Data: 28/DEZEMBRO/2011

PROT. 445.046

Por Formal de Partilha de 27 de maio de 1982, aditado em 11 de julho de 1988, pelo Oficio e Juizo da 7º Vara da Familia e Sucessões do Foro Central desta Capital, extraido do processo nº 924/74 de inventário dos bens deixados por PASCHOAL CASTELLO JUNIOR, CPF/MF nº 005.409.868-87 (falceido em 09 de julho de 1974, no estado civil de casado pelo regime da comunhão de bens, antes da Lei nº 6.515/77, com Silvia de Magalhães Castello), verifica-se que conforme sentença proferida em 28 de abril de 1982, transitada em julgado, o imóvel desta matrícula, avaliado em Cr\$97.363,00, foi partilhado para ROMILDA CASTELLO, brasileira, solteira, do lar, RG nº 2.645.082-SSP/SP, CPF/MF nº 560.912.308-91, domiciliada nesta Capital, na Rua Penaforte Mendes nº 160, Bela Vista.

continua no verso

licha

181.881

Av.02/

Data: 15/JUNHO/2012

PROT. 453.947

Verifica-se o nome correto de ROMILDA CASTIELLO, conforme prova a certidão de casamento expedida pelo Oficial de Registro Civil das Pessoas Naturais e Tabelião de Notas do 30º Subdistrito - Ibirapuera, desta Capital, por escritura de 18 de maio de 2012, referida no R.04.

Carla Sottono C. dos Santos

Av.03/

Data: 15/JUNHO/2012

PROT. 453.947

Por escritura de 18 de maio de 2012, referida no R.04, verifica se o casamento de ROMILDA CASTIEI.LO com FERNANDO AUGUSTO DOS SANTOS, português, comerciante, RNE nº W-210.510-Z, CPF/MF nº 836.360.648-00, realizado em 08 de abril de 1978, pelo regime da comunhão parcial de bens, passando a contraente a assinar ROMILDA CASTIELLO DOS SANTOS, conforme prova a certidão de casamento expedida pelo Oficial de Registro Civil das Pessoas Naturais e Tabelião de Notas do 30° Subdistrito - Ibirapuera, desta Capital.

Carta Sottano C. dos Santos Substitute de Official

R.04/

Data: 15/JUNHO/2012

PROT. 453.947

Por escritura de 18 de maio de 2012, de notas do 14º Tabelião desta Capital, livro nº 3.630, fis. 133/138, ROMILDA: CASTIELLO DOS SANTOS ou ROMILDA CASTELLO DOS SANTOS com a anuência de seu marido FERNANDO AUGUSTO DOS SANTOS, já qualificados, sendo ele representado por Romilda Castello dos Santos, CPF/MF nº 560.912.308-91, nos termos da procuração mencionada no titulo, <u>transmitin pot venda a PORTO SEGURO - COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS,</u> CNPJ nº 61.198.164/0001-60, com sede nesta Capilal, na Avenida Rio Branco, 1485/9, Campos Eliscos, o imóvel desta matricula pelo valor de R\$1.500.000,00.

la Sattana C. des Santos Substitute de Officiel

O ato acima é o último proticado nesta matri

Emplementos..... Estado..... 4.87 1,22 Registro Civil...... 1.22 Tribunal de Justica Recollimento na Guia 179/2013

CERTIDAO EXPEDIDA NO DIA 19/09/2013 Para levratura de escrituras, esta certidão é válida por 30 dies (NSCGISP, XIV, 1ኢ "d").

CERTIFICA, nos tennos do art. 19, \$1°. Federal n° 6015, de Lel 31/12/1973, que a presente é côpia reprográfica de imeiro teor do livro referido, defletindo a situação junidica do imével com respeito às ALIENAÇÕES, ONUS REAIS EPRENOTAÇÕES MÉ A éara de √2/09/20√3

Lucinaria de F. Julião / Leonardo H. de Oliveira escrevente autorizado/ escrevente autorizado

Página 2 de 2



Certifica a pedido de pessoa interessada que revendo os livros deste | | Registro a seu cargo, deles consta:



L€VRO Nº 2 · REGISTRO GERAL 4º OFICIAL DE REGISTRO DE IMÓVEIS de São Panto

181.882

—Hicho—

\_\_ \_ . . . . . .

São Paulo, 28 de dezembro de 2011.

IMÓVEL: PRÉDIO e sen respectivo terreno, situados na Rna Dr. Penaforte Mendes nº 160, no 17º Subdistrito – Bela Vista, medindo o terreno 7,66m de frente para a referida rua, por 31m da frente aos fundos, de ambos os lados, e 7,66m nos fundos, encerrando a área total de 237,46m², confrontando de quem da rua olha para o imóvel, do lado direito, parte com o prédio nº 150 e parte com o imóvel nº 186, do lado esquerdo, com o prédio nº 166, e nos fundos ainda com o mencionado imóvel nº 186, todos lançados pela Rua Dr. Penaforte Mendes.

CONTRIBUTNTE: 010.035.0033-3

PROPRIETÂRIO: PASCHOAL CASTELLO JUNIOR, brasileiro, do comércio, RG nº 486.501-SSP/SP, CPF/MF nº 005.409.868-87, casado pelo regime da comunhão universal de bons, em 19 de fevereiro de 1938, com SILVIA DE MAGALHÃES CASTELLO, brasileira, do lar, RG nº 650.020-SSP/SP, CPF/MF nº 875.703.948-87, domiciliado nesta Capital, na Rua Silvia nº 155, casa 01.

**REGISTRO ANTERIOR**: Transcrição nº 29.584, feita em 14 de novembro de 1945, neste Registro.



Caria Settano C. dos Sansos Extellista da Obcial

R.01/

Data: 28/DEZEMBRO/2011

PROT. 445.046

Por Formal de Partilha de 27 de maio de 1982, aditado em 11 de julho de 1988, pelo Oficio e Juizo da 7º Vara da Familia e Sucessões do Foro Central desta Capital, extraído do processo nº 924/74 de inventário dos bens deixados por PASCHOAL CASTELLO JUNIOR, CPF/MF nº 005.469.868-87 (falecido em 09 de julho de 1974, no estado civil de casado pelo regime da comunhão de bens, antes da Lei nº 6.515/77, com Sitvia de Magalhães Castello), verifica-se que conforme sentença proferida em 28 de abril de 1982, transitada em julgado, o imóvel desta matricula, avaliado em Cr\$117.250,00, foi partilhado para a viúva meeira SILVIA DE MAGALHÃES CASTELLO, brasileira, do lar, RG nº 650.020-SSP/SP, CPF/MF nº 875.703.948-87, domiciliada nesta Capital, na Rua Penaforte Mendes nº 160, Bela Vista.



Caria Sottone C. do: Santos Substituta da Oficial

continua no verso



licha

181.882

R.02/

Data: 05/JUNHO/2012

PROT. 453.948

Por escritura de 18 de maio de 2012, de notas do 14º Tabelião desta Capital, livro nº 3.630, fls. 129/132, SYLVIA DE MAGALHÃES CASTELLO ou SILVIA DE MAGALHĀES CASTELLO, já qualificada, transmitiu por venda a PORTO SEGURO - COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, CNPJ nº 61.198.164/0001-60, com sede nesta Capital, na Avenida Rio Branco, 1485/9, Campos Eliseos, o imóvel desta matricula pelo valor de R\$1.500,000,00. Contribuinte nº 010.035.0033-1.

iarla Sottano C. dos Santes Substitute de Oficial

O ato acima é o último praticado nesta matribula

CERTIDÃO

Certifico a dou té que a presente odoia é reprodução extântica do ficha a que se refere (art. 19, § 1º da Lei 3.015/73) e, deto constante a data do registro entenor à abertura do matricula, faito há mais de 20 (vinta) anos. É CERTIDÃO DE FILIAÇÃO VINTENARIA (Provimente 2093 do Corregedorio Geral de Jaleica, publicado do DJE de 11.11.93, que alterou o liem 47 de Ceptado XX des Normas de Serviço da ritemana Correpedoria). rffesma Corregedoria).

Emplumentos	6,57
Carteirs:	4,87
Registro Civil	1,22
Tribural de Justica	1,22
TOTAL,	37.01
Provillamento da Cinia 129/2013	

CERTIDAO EXPEDIDA NO DIA 19/09/2013 Para lavratura de escrituras, esta certidão é válida por 30 días (NSCGJSP, XIV, 12, "d").

CERTIFICA, nos termos do art. 19, §1º. Lei Federai nº 6015, de 31/12/1973, que a presente é cópia reprográfica de inteiro teor do livro refefide, refletindo a situação jurídica do imóvel com respeito às ALIENAÇÕES, ØNUS¦REAIS € PRENOTAÇÕES #6 a /data de 1,8/0,9/0/013

Lucianara de F. Milião / Loomando H. de Oliveira ascravente autorizada/ escravente autorizado





# Prefeitura do Município de São Paulo

Secretaria Municipal de Finanças Departamento de Arrecadação e Cobrança

# Certidão de Dados Cadastrais do Imóvel - IPTU

Cadastro do Imóvel

: 010.035.0033-1

Nome do(s) contribuinte(s)

PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS

CNP3/CPF

61.198.164/0001-60

Local do Imóvei

: R DR PENAFORTE MENDES , 160

CEP Codiog Área do Yerreno (m²) Testada(m)

: 01308-010 : 16044-0 : 217 : 7.75

: 1,0000

: 140

Fração Ideal Área Construída (m²) Ano da Construção Base de Cálcuío do IPTU (R\$) Uso do Imóvel

: 1944 : 386.645,00 : 10 - RESIDENCIA

Data de Emissão : 10/10/2013

Ressalvado o direito de a Fazenda Pública do Municipio de São Paulo atualizar quaisquer elementos que venham a ser apurados ou que se verifiquem a qualquer tempo, inclusive em relação ao periodo abrangido por esta certidão, a Secretaria Municipal de Finanças **CERTIFICA** que os dados cadastrais acima foram utilizados no cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano do imóvel em 2013.

Certidão expedida <u>via Internet</u> com base na Portaria SF  $n^{\rm o}$  008/2004, de 28 de Janeiro de 2004.

A autenticidade desta certidão poderá ser confirmada na página da Secretaria Municipal de Finanças (http://www.prefeitura.sp.gov.br).





# Prefeitura do Município de São Paulo

Secretaria Municipal de Finanças Departamento de Arrecadação e Cobrança

# Certidão de Dados Cadastrais do Imóvel - IPTU

Cadastro do Imóvel

: 010.035,0032-3

Nome do(s) contribuinte(s)

: PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS

CNP3/CPE

61.198.164/0001-60

tocal do Imóvel

: R DR PENAPORTE MENDES , 166

CEP

: 01308-010

Codleg

: 16044-0

Área do Terreno (mº)

: 185

Testada(m)

: 6,60

Fração Ideal

: 1,0000

Área Construida (m²) Ano da Construção

: 120 : 1939

Base de Cálculo do IPTU (R\$)

: 329.317,00

Uso do Imóvel

: 31 - ESCRITORIO OU CONSULTORIO NAO EM CONDOMINIO

Data de Emissão

: 10/10/2013

Ressalvado o direito de a Fazenda Pública do Municipio de São Paulo atualizar quaisquer elementos que venham a ser apurados ou que se verifiquem a qualquer tempo, inclusive em relação ao periodo abrangido por esta certidão, a Secretaria Municipal de Finanças **CERTIFICA** que os dados cadastrais acima foram utilizados no cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano do imóvel em 2013.

Certidão expedida <u>via Internet</u> com base na Portaria SF nº 008/2004, de 28 de Janeiro de 2004.

A autenticidade desta certidão poderá ser confirmada na página da Secretaria Municipal de Finanças (http://www.prefeitura.sp.gov.br).





### Prefeitura do Município de São Paulo

Secretaria Municipal de Finanças Departamento de Arrecadação e Cobrança

## Certidão de Dados Cadastrais do Imóvel - IPTU

Cadastro do Imóvel

: 010.035.2349-8

Nome do(s) contribuinte(s)

: PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS

CNP1/CPF

61.198,164/0001-60

Local do Imóvel

: R OR PENAFORTE MENDES , 132 186

CEP

: 01308-010

Codleg

: 16044-0

Área do Terreno (m²)

: 3.989

Testada(m)

: 59,30

Fração Ideal

: 1,0000

Área Construida (m²)

: 4.120

Ano da Construção

: 1985

Base de Cálculo do IPTU (R\$) Uso do Imóvel

: 7.148.616,00

: 64 - OFICINA/POSTO DE SERVICO, COM UTILIZACAO MULTIPLA

Data de Emissão

: 23/09/2013

Ressalvado o direito de a Fazenda Pública do Município de São Paulo atualizar quaisquer elementos que venham a ser apurados ou que se venfiquem a qualquer tempo, inclusive em relação ao período abrangido por esta certidão, a Secretana Municipal de Finanças CERTIFICA que os dados cadastrais acima foram utilizados no cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano do imóvel em 2013.

Certidão expedida <u>via **Internet**</u> com base na Portana SF nº 008/2004, de 28 de Janeiro de 2004.

A autenticidade desta certidão poderá ser confirmada na página da Secretaria Municipal de Finanças (http://www.prefeitura.sp.gov.br).





### PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO

013-0-01 AUTO DE REGULARIZACADA

NOME DO PROPRIETARIO

EDRTO SEGURO CIATIDE SEGUROS



ENDEREÇO: OO!MÓVEL FEORE NOME

16040-0 R -DUDTOF RENEW WORKS MENDES

COMPLEMENTO/BAIRRO

186 CONSOLACAD

NR# NR2

DESCRIÇÃO :

O APROV-2 EXPEDE O PRESENTE AUTO DE REGULARIZAÇÃO, BARA A BREA TOTAL DA CONSTRUCÃO - 4119,49 M2, AREA A REGULARIZAR R 9,56 M2, AREA EXISTENTE ANTERIOR - 4109,92 M2, NUMERO DE PAVIMENTOS - 3, AREA DE TERREND: REAL - 4002,95 M2; ESCRITURA - 3960,43 M2;

COM 59,30 M DE TESTADA PRINCIPAL FRENTE FARA A R DOUTOR PENA FORTE MENDES

USO DO IMOVEL:

- USOS NAD RESIDENCIAIS COMPATIVEIS. SERVIÇOS PROFISSIONAIS.. - USOS NAO RESIDENCIAIS TOLERAVEIS - OFICINAS 🔆
- ZUNBAMENTO ATUAL: ZCP-B/005

CLASSIFICACAO VIARIA: COLETORA

AMPARO LEGAL:

1) LEI 8.382/76 COMBINADA COM A LESSTA ESTADA E LEI 11.228/92

RESSALVAS:

- 1) DEVERAD SER DESERVADOS OS RABAMESTROS DE TRAZOMODIDADE DO QUADRO N.
  - 02/C ANEXO A PARTE III DA LEN IR SEE DA . 2) FOR GCASIAO DO PEDIDO DE ASTO DE LICENCA DE FUNCIONAMENTO. DEVERA SER APRESENTADO CONTRATO DE LOCACAO DE TREZEC 13/3/ VAGAS EN CLITRO INCVEL DISTANTE NO MEXIMO 200 METRO DO LOCAL, NOS TERMOS DO ART. 217, PARAGRARE 2 DA LET 13.085/04.

- 1) D PRESENTE DOCUMENTO REFERE-SE EXCLUSIVAMENTE A CESISLAÇÃO MUNI-CIPAL DEVENDO AINDA, SEEEM GESERVADAS AS LEGISLACCES DESTADUAL E FEDERAL, PERTINENTES.
- 2) AREA REGULAR DEMOLIDA SUJETTA A CORRANCA DE FRES S 4 452,42 MZ

REQUERIMENTO-

PROCESSO: 2007-0202963-3 EMISSAG: 15/11/20

# PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

~ CONTRIBUINTÉ ~

BECKETARIA DA MAN TACAN E DESENACIONATRIENTO DA MANO. COLONSOSSASA
SOCUMENTO CAUMERO
049-0 ALVARA DE APROVAÇÃO É EXECUÇÃO DE REFORMA 2002/11093-00
NOME DO PROPRIETÁRIO
PORTO SEGURO CIA DE BEGUROS GERAIS 18/04/2002
ENDEREÇO DO IMÓVEL
CCDLOG NOME
16044-0 R DOUTOR PENA FORTE MENDES 00132
COMPLEMENTO/BAIRRO  CEP  CEP  CEP
186 AR DO IMOVEL: SE
ZONA DE USO SOLOTO DE USO
74-029
CATEGORIA DE USO
S2.1 S2.8 FY TAN SECURE AS SAFE ASSA
1062AAU 75232   1062AU 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
DESCRIÇÃO
O DIRETOR DE APROV-O #XPEDE D PREBENTS AUVARA DE AFROVACAD E EXECUCAD DE REFORMA.
USO DO IMOVEL: ESPECIFICO - SERVICOS DE ESCRITORIO E NEGOCIOS, SERVICOS DE OFICINAS.
COM DECRESCIMO DE AREA E COM MUDANCA DE USO
ARBA DE TERRENO: REAL - 4001,95 MB ESCRITURA - 3900,03 MB ARBA EXISTENTE - 4552,04 M2 ARBA A DIMINUIR/DEMOLIR - 312,39 MB ARBA TOTAL DE CONSTRUCAC - 4849,96 MB
COM: 1 PREDIO DE 4 ANDAR(ES), DESTINADO(S) A ESCRITORIO ABMINISTRATIVO/OFICINA.
AUTOR E RESPITECNICO: RONALDO OCANA CREA 5061221624
PEBSALVAS: 1) POR DOASTAD DO PEDIDO DS CERTIFIC <b>ADO DE CO</b> MOLUSAD DEVERA SER APRE

SENTADO O ATESTADO DE VISTORIA FINAL DO CORPO DE BOMBEIROS.

DEVERA CONSTAR DO CERTIFICADO DE CONCLUSAD A SEGUINTE RESSALVA: "NAO SERA RENOVADA A CADA EXERCICIO, A LICENCA DE FUNCIONAMENTO DO ESTABELECIMENTO SEM A APRESENTACAS DE COMPROVANTE DE LOCACAS DAS VAGAS PARA SCRASIONAMENTO DESCRITAS, COM PRAZO DETERMINADO DE PELO NENGS UH AND, NOS TERMOS DO PAPAGRAFO UNICO DO ASTIGO 33 ME1 8.001/75".

ROR DOASIAG DO PEDIDO DO CERTIFICADO DE CONQUUSÃO DOVERA SER ARRE SENTADO, COMPROVANTE DE LOCACAC DAS MAGAS PARA - DOMACIONAMENTO DESCRITAS, COM PRAZO DETERMINADO DE PELO MENOS LA ANCI. NOS TERMOS DO PARAGRAFO UNION DO PRIYGO 33 DA LEI 9.001/73.

SUMENTE SERA CONCEDIDO O CERTIFICADO DE CONCLUSÃO SE A CONSTRUCAD ATENDER INTEGRALMENTE AS NORMAS DE INSTALACAD DE GAS COMBUSTIVEU, QUE LHE FOREM APLICAVEIS, CONFORMS DISPOSTO NOS DECRETOS 247%4/87 DE 07/10/87 E 27011/88 DE 00/09/88.

TI NUMBERO DE MAGAS: 19

с першенімемтр 01003523498+901

W - 4	
2	

# PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CONTRIBUINTS ----

SECRETARIA	De-	自合を美術会の名の	Ξ	- PESSWADE	ひと地差にても	小部野海湾
------------	-----	-----------	---	------------	---------	-------

01002523499

DOCUMENTO -

THUMERO -

NASHO ANYARA DE APPOVACAD E EXFOLEAC DE ESTORMA

2001/10088-00

NOMÉ DO PROPRIETÁRIO—

· DANA DE PUBLICAÇÃO -

∽PORTO SEGURO CIA DE SEAUTOS SERRIS 1670972002

T.EMJEREÇO DO IMOVELE CCD1OG NOME

DOUTOR PENA FORTE MENDES

NÚMERO

16044-0 ORRIGIOTA MANAGEMOND 00132

AR DO IMOVEL: SE

CEP

\_186 ZONA DE USO -

\_Z4-029

CATEGORIA DE USO -

\_S2.1

< SESCRIÇÃO -

### NDTAS:

NI) O PRESENTE DOCUMENTO REFERE-SE EXCLUSIVAMENTS A LEGISLACAC MEMI-CIPAL DEVENDO AINDA, SEREM OBSERVADAS AS LEGISLACCES. ESTADUAL E FEDERAL, PERTINENTES.



REQUERIMENTO --01003523498-001

+ 1/0 /2 02/02

FRICERS (10:00-00009428-0 ENICS)



### PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

SECRETARIA DA HABITACAD E DESENVULVIMENTO URBANO

- CONTRIBUINTE -01003523498

DOCUMENTO -

019-0-01 AUTO DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA

2002/39374-00

NUMERO —

NOME RO PROPRIETARIÓ-

- DATA DE PUBLICAÇÃO •

: PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS

30/10/2002

ERDEREÇO DO IMOVELH

☐ coproe NOME NUMERO

16044-0

DOUTOR PENA FORTE MENDES

00132

COMPLEMENTO/BAIRRO

CEP

186 CONSULAÇÃO

SP DO IMOVEL: SE

01308-010

- ZONA DE USO --

Z4-029

~ CATEGORIA DE USO —

S2.1 S3.1

S2.9

· DESCRIÇÃO ---

O DIRETOR DE CONTRU-1 EXPEDE O PRESENTE AUTO DE VERIFICAÇÃO SEGURANCA PARA PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, COM AREA CONSTRUIDA DE 4249,96 M2, COM 3 PAVIMENTOS, PARA A ATIVIDADE DE ESCRITORIO DE: AUDITORES, PERITOS E AVALIADORES, ESTACIONAMENTO, CENTRO DE INSPECAO DE VEICULOS.

### USO DO IMOVEL:

ESPECIFICO - SERVICOS DE ESCRITORIO E NEGOCIOS, SERVICOS DE ALUGUEL. DISTRIBUIÇÃO E GUARDA DE BENS MOVEIS, GARAGENS PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE.

### AMPARO LEGAL:

LEI 11.228/92 REGULAMENTADA PELO DECRETO 32.329/92.

### RESSALVAS:

1) O PRESENTE AUTO DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA FOI EXPEDIDO MEDIANTE APRESENTAÇÃO DE DECLARAÇÕES E DOCUMENTOS QUE ATESTAM A SEGURÂNCA DO USO DA EDIFICAÇÃO.

### NOTAS:

- 1) DEVE SER AFIXADO NO ACESSO PRINCIPAL DA EDIFICAÇÃO, EM POSIÇÃO VISIVEL PARA O PUBLICO.
- 2) ESTE DOCUMENTO PERDERA SUA VALIDADE COMO COMPROVANTE DO ATENDIMEN TO AS NORMAS DE ESPECIAIS DE SEGURANCA DE USO, CASO HAJA ALTERA-COES FRENTE AO PROJETO ACEITO OU NO USO/ATIVIDADE DA EDIFICACAD.
- 3) OS RESPONSAVEIS LEGAIS PELA EDIFICAÇÃO RESPONDEM PELA MANUTENCÃO DA EFICIENCIA DO SISTEMA DE SEGURANCA EXISTENTE, CONFORME DECRETO MUNICIPAL NUMERO 32,963 DE 15 DE JANEIRO DE 1993.
- MUNICIPAL NOMENO 32,963 DE 10 DE COMBETO DE SISTEMA DE SEGURAN MAIN RESERTANTES. CA DO IMOVEL, NAO SENDO VALIDO PARA COMPROVAR A REGULARIDADE DA EDIFICACAO QUANTO AS CONDICOES EDILICIAS E DE USO.

5) ESTE DOCUMENTO NAO RECONHECE O DIREITO AO USO OU REGULARIDADE 🖼 EDIFICAÇÃO, NA ZONA EM QUE SE SITUA.

AUTENTICĂ

1062AA075228

~ REOCERIMENTO :

01003523498-002

PROCESSO: 2002-0174432-1 EMISSAO: 11/11/2002/01/01

₹ Via Municipe?d Via Processo





N° PROCESSO

# POLÍCIA MILITAR OO ESTADO OE SÃO PAULO **CORPO DE BOMBEIROS**

# AUTO DE VISTORIA DO CORPO DE BOMBEIROS № 679275

Nº VISTORIA:

O CORPO DE BOMBEIROS CIENTÍFICA QUE A EDIFICAÇÃO OU ÁREA DE RISCO. CITADA ABAIXO, POSSUI AS MEDIDAS DE SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO PREVISTAS NO DECRETO ESTADUAL Nº 46.076/01.

1842/2002	12	266/2009
Endereço Rua Dr. Peneforte Me	endes	<sub>n</sub> ‡32/186
Bairro: Consolação Ocupação Escritórios / Oficina		io Paulo
Proprietário Porto Seguro Cia de Resp. pelo uso Porto Seguro Cia de Resp. Técnico Mel Galti de Godo CREA 5062267418  Área Total: 4.099 61 m2  Vistoriante Sub Tem PM Sarting Validade 16/07/2012	de Sauroe Gare y Pereira 1 10 240252 /Ara Arayada 1	·.

OBS.: CONSTATADAS IRREGULARIDADES NAS MEDIDAS DE SEGURA CONTRA INCÊNDIO. PREVISTAS NO DECRETO ESTADUAL Nº 46.076/01, O CORPO DE NOVIBEIROS DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO CASSARÁ O AVCB.



# SISTEMA MUNICIPAL DE PROCESSOS PROTOCOLO DE AUTUAÇÃO

NUMERO DO PROCESSO
\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*
\* 2013 - 0.210.777 - 8 \*

DADOS DO PROCESSO

ASSUNTO: 041-001

SQL/INCRA - 0001003523498 1 REQ -

SISACOE

STORCUE

CODIGO DE OBRAS E EDIFICACOES

MOTIVO: ALVARA DE APROVACAO E EXEC DE EDIFICAÇÃO NOVA

AUTUADO POR: 60-68-70-320 - SEL/SGAF-32

EM: 26/07/2013

DADOS DO INTERESSADO

CGC: 61.198.164/0142-09

NOME: PORTO SEGURO CIA. DE SEGUROS GERAIS ENDERECO: R DOUTOR PENAFORTE MENDES 132

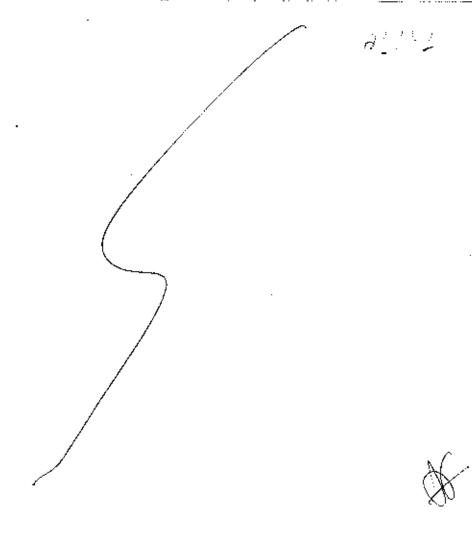
BAIRRO: CONSOLAÇÃO

BNDERECO ELETRONICO : MARIO@ASSEPLAN. COM

LOCALIZE SEU PROCESSO

NA INTERNET: www.prefeitura.sp.gov.br/processos

OU PELA CENTRAL DE ATENDIMENTO 156





# Processos

înirăc - Secretarias - Planejamento - Processos



PLANIJAMENTO, ORÇAMENTO E SESTAO

LEGISLAÇÃO

DIÁRIO OFICIAL

DESARQUIVAMENTO, VISTAS E CÓPIAS DE PROCESSOS

PERGUNTAS FREQUENTES

GLDSSÁRIQ



Disponive! das 07:00 és 22:00 hs - Dissiúteis

Processo: 2013-0.210.777-8

# LOCALIZAÇÃO

#### Dúvidas e sugestões

Preencha u formulário a antre em

SAC

Feçe вие эс//citação

**SECRETARIAS** 

Seleciane

SUBPREFERURAS Selectore

OUTROS ÓRGÃOS

Selecions

Situação: Despaches

Enderego: PUA SAO BENTO, 405 Ramai:

SEL/DIVIBAD TECNICA DE EDIFIÇAÇÃO DE SERVICOS EM TRANSITO PARA SEL/SERVIN-3 EM 07/02/2014

Desde: ...07/02/2014

Bairro: ...SE Atendimento das:

# SITUAÇÃO

Comunique-ses

Data:

D.OJH: Vencimento:

### **DADOS DO PROCESSO**

CODIGD DE OBRAS E EDIFICAÇÕES

Motivo de Autueção:

Unidade: SEL/SERVIN-1

Telefone: 32421733

ALVARA DE APROVAÇÃO E EXEC DE EDIFICAÇÃO NOVA

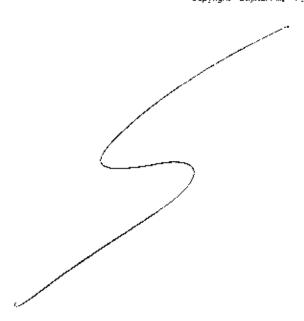
Interessado: PORTO \$5,0000 CIA, DE SEGUROS GERAIS

# **ASSUNTOS SOLICITADOS**

### Nova Pesquisa

- Prefeitura de Créndo de Ran Parsio | Expeciente |
   Governa Elettránica |
- São Raulo, 7 de Fraversino de 2014

Copyright Expedients Fals Conosco SAC





Plano Regional Estratégico da Subprofeitura SE - PRE-SE QUADRO 04 do Livro IX - Anexo à Lei nº 13.885, de 25 do agosto de 2014 CARACTERISTICAS DE APROVEITAMENTO. DIMENSIONAMENTO E OCUPAÇÃO DOS LOTE

L			Ö3	OFFICIENTE DE	DE	CARACTER	CARACTER(STICAS DE OINERSCHAMENTO E OCUPAÇÃO DOS	MENSICHAME	NTO E OCUP	800 0704	L	RECUDS MAINOS	[m]
ಶ	CARACTERISTICAS DAS ZONAS OE USO	ZONA DE USO	MINIMO	BASICO	MAXING	TAXA OE ODUPAÇÃO MÁXINA	TAXA DE LOTE NÍMINO DENNEABILIDA LOTE NÍMINO LIE NÍMINA	LOTE NÍVINO (m²)	RRENZE N <sup>i</sup> NIMA Int	GABARTO OE ALTURA MAXIMI INT	FRENTE	RINDOS E LÁFERAIS ALTURA DA EDATORÇÃO MEYOR CUIGUAL A B. 00 m.	LATERAIS ALTURA OA EDIFICAÇÃO SUBERIOR A RIO 20
ο¥δ	ZER - BAIKA DENSICADE ZER1-01	ZER1-01 (h)	0,55	00.1	1,00	9 <b>6"</b> 0	1 <b>8)</b> 06'0	250 m²	₩ DO*O.	9,00 m	5,110 m	NÃO EXIG-DO{6)	(0) (0)
АЭМІЛАЦ	2004 GGNTRAL DADE LINEAR INTERNA OU LINUEIRA A ZER	ZGLz4 e ZGLz-li - 10) (h)	ŭ,05	1,05	1,00	05.0	DE"O	250 m²	10,00 m	9,00 m	5,00 m	NACEXIGIDO(4)	(0) (0)
o a o A	ZM - SAJKA OENSIOA OE	ZM1-01 6 ZM1-02	02°0	1,30	1,00	0,5 (a)	2,15	125 m²	₩ ŋŋ'œ	9,30 m	5,00 m (b)	NÃO EX GIDO(#)	(p) (n)
)ARUT ANABI	ZM - NEDJA OENBOAGE	ZNZ-01 o ZMZ-52	0,20	1,00	2,00	0.6 (a)	0,15	125 m°	5,00 m	25,00 m	5,00 m (b)	NÃO EXIGIDO(d)	(p) (c)
UAT 2 RU	- 724 - Al TA OFINEIDARE	ZM39-01 8 ZM38-08	06.6	1,00		1-1-0		}		SEMIJANTE		j	
30 30		ZM3b-bt a zm3b-o6	טיבים	2,00	7,50	(E) c.n	0.13 g	125 m²	5,00 m	£	9,01 m (2)	NAC EXIGEDO(d)	 9 9
ANO	ZONA DENTRALIDADE	ZCPa-01 a ZCPa-03	.00.00	1.00	2,50					:			
ZONO	Palar	MUNICIPATE STEPPEDE	7	2.00	50.4	a de la composition della comp	el A	150 M	8 8	MANUAL TE	MACMITE COR M (b)	NGO:EXIGIDO (d)	(p) (c)
MΑ	ZOVA DENTRAL IDAGE LINEAR	qıpz	0,26	2,00	4.00	02.0	0,15	125 m²	5,00 m	SER LIMITE	8,00 m (b)	NÃO EXIGIDO(d)	(p) (a)
	ZONA REPECIAL OE PRESERVAÇÃO CULTURAL	Sadaz	Hardm	etros da zo	ng do Albo a qaa	n qua se alfae drado como 2E	o Gam Imóy la re PSC, obsarvada	Propartativo PRI	R) oa e araa d s especifichad	io am qua ве апа с о оем Innóvial repronaciativo PRR оз е атая съ urbanização aspecial (AUE) or a éras da ga qa adrado como ZEPEC, observadas sa diapostyben especificha da Raedução da rombomejilo (translu houve	apec al (AUE) o	Parametros da zono do do ase atas o dem Indord repropartativo RRR da siara de utbasivação aspecial (AUD) du a éras da protoção pales grados (APP). qa adrado como ZEPEC, observadas sa disposições especificada Resbução da rombamento quandu houve.	Nates grades (APP).

NOTA8:

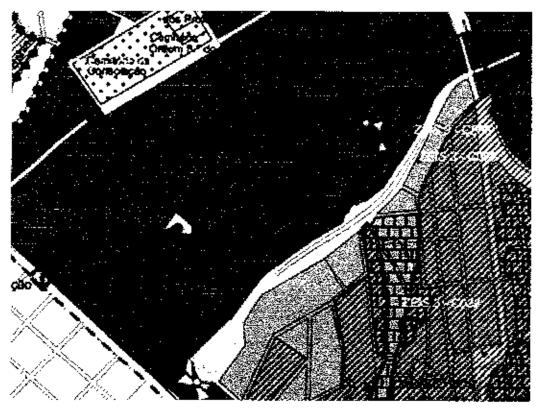
shiver artigor 192 dua parta III dasta lei, questo 1 tave de octopação en 2M, 2CP, 2CL, 2PI a 2EiS.

Univer artigor 195 dua parta III dasta lei, questo a racuomitativo da funha am 2M, 2CP, 2CL, 2PI a 2EiS.

Univer artigor 195 dua <sup>2</sup> ano III desta lei questo a racuomitativo da funha am 2M, 2CP, 2CL, 2PI a 2EiS.

Univer artigor 195 dua <sup>2</sup> ano III desta lei questo a racuomitativo a minimosfarerata e de fundos parta entre a participate contratural de desta recommento a questo espara advisenda en unha a seda amento a guarda e parta illustrativo de la parta III desta el la constante de de parta III desta el la constante de la parta III desta el la constante de la constante





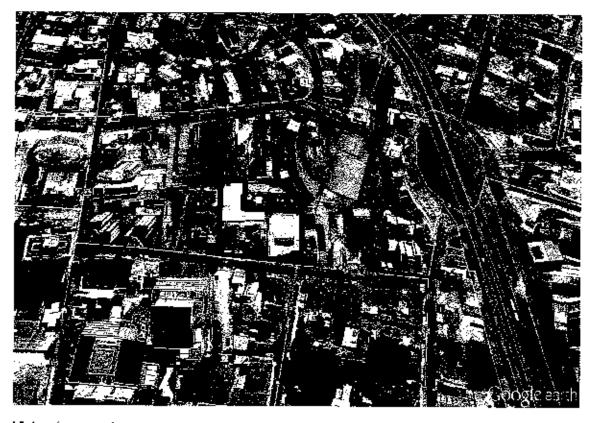
Mapa 4 do zoneamento atual: ZCPb-05 e vía coletora



Mapa 4 - ZEIS (proposto pelo Pt. 688)







Vista aérea gerai



Visla aérea do imóvel





Imagem aérea com perímetro do imóvel



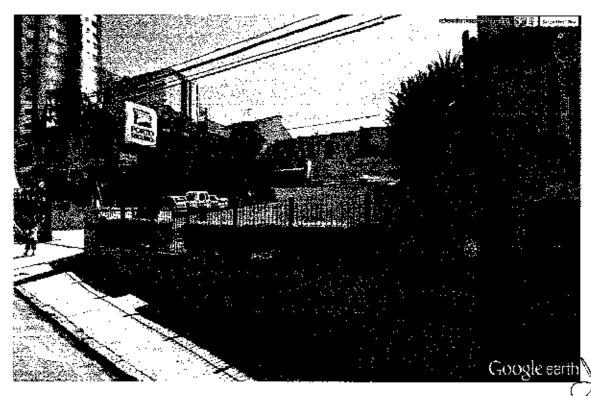
Vista da Rua Penaforte Mendes, 186







Vista da Rua Penaforte Mendes, 132



Vista da Rua Penaforte Mendes, 166 / 186

# MORADORES DO MAR PAULISTA APELAM

Nós, moradores do distrito de Pedreira, pertencente à Subprefeitura de Cidade Ademar, em especial do bairro Balneário Mar Paulista e outros interessados, vimos através do presente expor e solicitar o que segue.

Foi com muita alegria e otimismo que no início desse ano tomamos conhecimento do projeto de lei nº 17/2014, de iniciativa do prefeito Fernando Haddad, que aprova melhoramentos viários necessários à implantação de corredores de ônibus, visando promover maior mobilidade urbana e desestimular o transporte individual, medida esta que se mostra a cada dia mais necessária frente aos insuportáveis congestionamentos que tomam conta da cidade.

As medidas anunciadas para a construção de cerca de 150 km de corredores de ônibus consistem, em grande parte, no alargamento de importantes vias de tráfego desta Capital, dentre as quais consta a Estrada do Alvarenga.

Em administrações passadas, foi construída a avenida Miguel Yunes, que passou a ligar, a grosso modo, o final da marginal Pinheiros com a Estrada do Alvarenga, dando vazão a um importante fluxo de veículos que se desloca para os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo e outros.

Esse fluxo de veículos, porém, não foi capaz de ser absorvido pela Estrada do Alvarenga, que atualmente possui uma única pista, passando então a escoar também pela Rua do Mar Paulista, Rodrigues de Medeiros, às margens da represa Billings, e outras ruas do entorno como Rua do Sossego,Rua Córrego Azul, Rua Matsuichi Wada, causando graves congestionamentos e deteriorando essa região, que é de baixa densidade demográfica, por tratar- -se de uma ZEPAM, nos termos da legislação municipal e estadual. Há um outro agravante,que causa caos na Alvarenga: as ruas laterais da Alvarenga estão fechadas a pedido dos moradores do conjunto lngai e isto também atrapalha,até porque lá não é condomínio,então porque fechar?

Assim, não podemos deixar de saudar a iniciativa da Municipalidade no sentido de alargar a Estrada do Alvarenga, bem como instalar nela um corredor de ônibus para atender à população do bairro, que é composta, na sua maioria, por trabalhadores que residem nos bairros de Jardim Aparecida, Jardim Itapurá, Jardim Ofélia, Jardim Pedreira, Conjunto Residencial Ingaí, Parque Primavera, Parque Dorotéia, Domitila, Abacateiro, Arrebento, e outros. São milhares e milhares de usuários do transporte coletivo, por toda a Estrada do Alvarenga, com grande concentração na Praça do Acuri.

Em suma, caso isso venha de fato a acontecer, os beneficiados diretos e indiretos podem ser cerca de 150 mil moradores, que é a população estimada do distrito de Pedreira.

Este corredor na Alvarenga é de extrema importância para os moradores de toda região da Pedreira, pois há milhares e milhares de passageiros "espalhados" por toda Alvarenga até Eldorado e São Bernado, sendo que há uma grande concentração na Praça do Acuri.

Entretanto, de forma compreensível, porém equivocada, um grupo de comerciantes que terá os seus estabelecimentos desapropriados com o alargamento da Alvarenga, passou a se organizar e a pleitear que o referido alargamento ocorra na Rua do Mar Paulista e Rodrigues de Medeiros, e que ali seja implantado o corredor de ônibus da região.

Ora, quem acompanha as ações do Poder Público, sabe que o pleito dos comerciantes está na contramão de todas as políticas públicas que vêm sendo adotadas até aqui para a região dos mananciais.

Na rua do Mar Paulista, em outras administrações, foi instalada a única área de lazer do bairro, que é composta por um parque às margens da represa, denominado Praça Fernando Vitor de Araujo Alves, e uma pista de cooper, que costumam ser muito frequentadas mesmo durante a semana.

Não são raros também os finais de semana quando o parque recebe eventos culturais patrocinados pelos moradores, pela Igreja e pelo próprio Poder Público.

Na área podem ser encontrados ainda remanescentes da flora e da

fauna originais, em especial garças que frequentam a represa e bandos de papagaios e marrecos, além de outros animais.

Nessa questão, não se trata de contrapor o interesse dos moradores do Mar Paulista, que estariam prejudicados caso o corredor passasse por lá, pois teriam seus imóveis desapropriados, com o interesse dos comerciantes, que desejam permanecer com seus negócios, embora sabemos que comerciante sabe se reiventar. Já não podemos dizer o mesmo das dezenas e dezenas de idosos, que moram na Mar Paulista e Rodrigues de Medeiros, moradores que moram há décadas, quando as ruas eram ainda de terra.

Pesa a favor de nós, moradores do Mar Paulista, o fato que nosso interesse coincide plenamente com a política urbanística adotada até agora e com a expectativa da maioria dos moradores da região. residentes dos bairros enumerados acima, que, se o corredor for instalado na Rua do Mar Paulista e na Rodrigues de Medeiros, estará obrigada, todos os dias, ida e volta, a fazer uma longa caminhada, cerca de 3 Km já que a Rua do Mar Paulista é uma das extremidades da região, ao contrário da Estrada do Alvarenga, que foi originalmente traçada para atender a maioria dos moradores cortando o bairro ao meio. Não há lógica em transferir um corredor de ônibus e gastar dinheiro público para uma via que não há nenhuma demanda de passageiros! Os corredores estão sendo criados para facilitar a vida de quem realmente necessita do transporte público, são nestas pessoas que os vereadores devem pensar. Sem contar que há muito os passageiros da Alvarenga esperam por este momento, até porque já era promessa de muitos políticos que atuam na região!

Não se trata também de estigmatizar os comerciantes, que durante décadas têm atendido a população do bairro, mas também não se pode dar a estes comerciantes o mesmo "tratamento" que foi dado aos comerciantes da Sabará, pois são realidades e necessidades bem diferentes! Alem do mais nem todos serão desapropriados e muitos tem calçadas bem largas, é claro que há aqueles que não respeitaram o recuo exigido por lei, e também seria muito estranho protegerem somente alguns , pois e como ficariam os comerciantes que ficam depois do número 1.921? Quer dizer que estes sentido Eldorado podem? Então não vemos o porque desviar um pequeno trecho da Alvarenga, e nem mesmo uma mão subindo e outra descendo, porque

isto iria prejudicar demais os passageiros que ficam do outro lado da Alvarenga, pensem nas pessoas que usam o ônibus todos os dias! Estes estão do lado oposto,mas muito oposto da Mar Paulista,os nobres vereadores tem que pensar na população carente da região, estes não podem ser sacrificados por causa de uma pequena parcela de comerciantes da Alvarenga. Estes comerciantes vem recebendo apoio somente do Ingai e dos comerciantes da Sabará,não da população que utiliza o ônibus.

Sabemos que muitos destes comerciantes tem mais de um comercio,e que o desemprego não será tão grande como alegam, já que nem todos serão desapropriados com o projeto corredor.

Assim, registramos nossos sinceros votos para que os comerciantes, que eventualmente sejam desapropriados, que são nossos vizinhos e amigos e que nos têm servido com muita diligência, tratem esse momentâneo prejuízo como uma nova oportunidade de reinstalar seus negócios, agora num bairro revitalizado e integrado com o restante da cidade pelo alargamento de sua principal avenida, que promete conferir-lhes maiores vantagens do que tiveram até aqui. Lembramos aos nobres vereadores, que a opinião pública não apoiaria de forma alguma transferir um corredor para onde não há passageiros e pior, cometeriam um grande erro: devastar uma imensa área verde e nossa única área de lazer, para um pequeno trecho que sairia novamente na Alvarenga!

Basta lembrar que as construtoras terão enorme interesse em erguer novos empreendimentos imobiliários, ladeando os corredores de ônibus, conferindo um extraordinário incremento econômico à região, o que não será possível caso o corredor passe na região de proteção aos mananciais.

Diante das razões expostas, solicitamos aos nobres vereadores desta Câmara que mantenham, assim como foi concebido pelo senhor Prefeito, o oportuno e progressista alargamento da Estrada do Alvarenga.

Moradores da Mar Paulista e Rodrigues de Medeiros, juntamente com moradores do Domitila, Abacateiro e outros .

São Paulo, 8 de abril de 2014

Exmo. Vereador NABIL BONONKI

E/M

Prezado Vereador,

Esta petição tem por objetivo formalizar mais um pedido dos moradores e empreendedores da Estrada do Alvarenga, lembrando que está prevista a desapropriação de mais de 300 imóveis, sendo que a maioria é de uso comercial, com isso causando desemprego para mais de 1.300 pessoas.

Além do "Binário", sistema já apresentado em petição com data 27 de março, estamos agora sugerindo outras duas alternativas:

- . implantação de subida e descida dos ônibus pela Estrada do Alvarenga. Os сагтоs e caminhões sobem sentido centro-bairro, pela Rua do Mar Paulista, descendo bairro-centro pela Estrada do Alvarenga.
- . Terminal na Av. Miguel Yunes, conjugando com nova estação da CPTM e ciclovia, saindo deste local os micro ônibus.

Cientes de que estas novas propostas serão estudadas e atendidas, esperamos que V.Sa. interceda a nosso favor na retirada da Estrada do Alvarenga no Projeto de Lei nº 017/2014.

Atenciosamente,

ł,

COMISSÃO do Connedon Al VANENGA

5602-2020 Guenneino 5613-5460 VAldin

## Prezado Sr. Vereador

O trânsito na Estrada do Alvarenga astá totalmente caótico. Há algum tempo já ouvimos diversas sugestões para a solução dasta problema, e desde sempre, após discussões e mais discussões chegava-se a um ponto em comum: a Estrada do Alvarenga pracisa ser duplicada.

Acredito que este projeto já vem de um passado um tanto distante, pois as calçadas da Estrada do Alvarenga são muito meis largas que o normal. É obvio que a razão disso seria para que um dia ela fosse alargada. Muitos comerciantes respeitaram os seus limites e até hoje mantém astas calçadas largas, outros, nem tanto.

Não podemos deixar de mencionar que a Estrada do Alvarenga é a "artéria" principal da região, e vários bairros se criaram em tomo dela, por onde trafegam milhares de pessoas para cumprir a sua rotina diária. E hoje, o que seria a solução para esta população dependente de transporte público, comarciantes de um tracho mínimo desta avenida, estão tentando impedir este projeto com sugestões absurdas, prejudicando toda a região.

Esta minoria comercial, para que não sejam desapropriados, veem lutando com manifestações e sugestões, e uma das sugestõas que ouvimos seria trensferir uma via do transporte público da Estrada do Alvaranga para a Rua do Mar Paulista.

Sr. Vereador, se esta mudança é para beneficier as pessoas da região, por qua este projeto seria transferido para uma via onde não há demande de pessoas? A população taria que caminhar uma distância de 2 a 3 km para tomar um ônibus ou para chegar em suas casas.

O corredor foi criado pare beneficiar e população que faz uso a necessita do transporte público, e sempre que alguma atitude é tomada nesse sentido, certamente contraria interesses que sabemos quais e que temos certaza não se sobrepõe ao interesse da maioria.

Em nada ajudaria mudar o corredor para a Rua do Mar Paulista, pois esta rua tem início na Estrada do Alvaranga com uma extensão de 1.300 – 1400m., continuando como Rodrigues de Medeiros por mais 400 ou 500m., saindo novamente na Estrada do Alvarenga. Assim é nítido que foge a qualquer medida de raciocínio inteligente e prético desviar um corredor para uma extensão tão pequena, com o fundamental agravante de que não há demanda de passoas que utilizam ônibus nesta trecho, estando distantes, em caminhada de 2 a 3 km para ter acesso ao transporte.

A Rua do Mar Paulista, que margeia um trecho da represa Billings, é generosamente arborizada, com pista de caminhada a um parque (Parqua Femando Victor) que recebe adultos, crianças e idosos, juntamente com pássaros e animais de diverses espécies para desfrutarem de um local diferenciado, típico de uma área tão carante em nossa cidade que seria destruída por um projeto insano.

Temos a certeza de que o Senhor Vereador não vai expor a sua imagem de legislador público ao apoiar uma medida que contraria a lei ambiental correndo o risco de ter contra si toda a opinião pública, órgãos controladores como a promotoria do meio ambiente e a população local, que heterogênea vai encarar tal mudança de forma negativa, alguns até de forma radical como já ouvimos em reuniões nas comunidades de região.

Já existe ali uma anomalia crescente sem que as autoridades atuem objetivamente, que é o fato da rua ser "invadida" diariamente por uma avalancha de caminhõas com origem no litoral e ABCD, logo nas primeiras horas da manhã, que ao invés de usarem o rodoanel, vêm "cortando caminho" por esta região e consequentemente agravando o trânsito de São Paulo mais adiante.

Sabemos também que vocês esperam sugestõas nossas, e apesar de acreditarmos que o corredor resolveria muitos problemas, uma sugestão seria alargar a Estrada do Alvarenga usando parte das calçadas, e, construir uma ponte saindo da Av. Miguel Yunes atravessando a represa e saindo na região do Balneário São Francisco, onde poderia ser construído um terminal rodoviário, atingindo de forma benéfica um número maior de usuários de transporte público. Ou diminuam a metragem, ex sa usariam 10m usem apenas 5m,mas entendemos que há sim uma grande necessidade de intervenção na Alvarenga, mesmo porque alguns políticos já haviam promatido. Não cabe nenhuma emenda,transferindo nenhum trecho para Mar Paulista,e absurdo pensar que uma mão indo e outra voltando! Não pensam só nos comerciantes, pensem nas milhares de milhares que irão ajudar ou prejudicar! Sabe quando temos a pema direita machucada, não podemos colocar remédio, na esquerda, ou se temos um machucado na perna direita,no ioelho,colocar remédio só no tomozelo! Tamos qua sanar onda há problama, e o problema esta na Alvarenga, até porque vocês não vão conseguir proteger todos os comerciantes da Alvarenga então porque beneficiar estes poucos que estão relutando muitos nam serão afetados suas calçadas são bem largas!

Uma vez mais agradacemos a atenção. Estamos acompanhando o processo, e colocamonos a disposição para o que for necessário. E saberemos reconhecar na medida e tempo
certo aquelas que abraçarem nossas demandas depositando nosso voto naqueles qua
atuarem em favor dessa causa mais do que justa. Com a TV a cabo e redes
sociais, sabemos como votou cada vereador, não estamos fraqüentando a galaria da
CMSP, porque onda moramos há muitos idosos, moradores antigos que chegaram aqui as
ruas, eram de terra. Imagina astas pessoas tendo que recomaçarem suas vidas agore?
Todos sabam da capacidade de comerciantes se reinventarem. Pedimos não transfiram
nenhum trecho pela Mar Paulista, além de não ter demanda, perderíamos nosso único
aspaço de lazer e verda, nosso pulmão da região, que é freqüentado por todos os
moradores do distrito de Pedreira! Caso isto aconteça, iremos divulgar nas redes
sociais, TVs e por toda mídia, pois há uma grande necessidade de uma intarvanção é na
Alvarenga, pois é nela que há um grande fluxo da passageiros, utilizam o transporte
público cerca de 150 mil habitantes, por todo distrito de Pedreira, antão não vemos porque
de não ser feito intervenção nela.

Pense bam, não tem nemhum cabimento os comerciantes da Alvarenga receberem o mesmo tratamento da Sabará,já que são realidadas e necessidades bem diferentes!

Atenciosamante,

Comissão Mar Paulista

Comussão marpaulista yahoa. con br



São Paulo, 9 de abril de 2014.

Memo 42° GV n.º 022/2014

Ref.: Sugestão PDE

Senhor Vereador,

Encaminho para conhecimento e análise a sugestão do Senhor Amaldo Neves, que faz parte do Grupo de Moradores do Jardim da Saúde, no tocante ao Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo.

Cordialmente

Aurelio Nomura Vereado do PSDB

NA/mrs

São Paulo, 07 de abril de 2014

Exmo. Vereador

Ilmo Sr

O Grupo de Moradores pela Segurança do Jardim da Saúde vem, por meio deste, solicitar à V. Exa. que exclua a "ALÍNEA II- manutenção das zonas estritamente residenciais" (ZER) e o termo "desestímulo à atividades não residenciais" da ALÍNEA I , DO ARTIGO 13, PARAGRAFO ÚNICO do PL 688/13 (Proposta do Substitutivo do Plano Director Estratégico da cidade de São Paulo).

# **JUSTIFICATIVA**

O Plano Diretor Estratégico funciona como se fosse a Constituição, todas as outras leis devem obedecer seus princípios. Se a alinea acima for aprovada como está, ela impede a possivel reclassificação de parte das zonas estritamente residenciais (ZER) nas futuras discussões participativas na Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo (LPUOS).

Assim a alinea II do art. 13 do Pl. 688/13 é um instituto anti democrático e autoritário.

Contradiz o artigo 5 item VII - Gestão Democrática, e contradiz outro objetivo do PL 688/13 que é evitar deslocamentos, criar pequenos comércios e estimular empregos próximos das residências dos paulistanos.

Queremos deixar claro entendemos a importância das ZER, no contexto da cidade de São Paulo e de forma nenhuma, estamos querendo excluir, deformar ou mesmo trazer qualquer prejuízo ás ZER.

A não exclusão da Alinea II do Art 13 do PL, pode na discussão da LPUOS, descaracterizar os objetivos das ZER

Passados 10 anos do Plano Diretor anterior, muitos carros foram produzidos, vias que hoje passam ônibus, muitas coisas mudaram e algumas situações precisam necessariamente, ser discutidas e revistas, caso a caso na LPUOS.

GRUPO DE MORADORES DO JARDIM DA SAÚDE

# Bandidos dominam Dom Macário



Quadrilhas estão espalhando o terror também nas ruas Prisciliana Duarte e Felipe Cardoso

O Conselho Comunitário de Segurança (Conseg) Saúde/ Vila Clementino reiniciou as atividades, na noite de quintafeira (27), cem uma reunião concorrida no auditório do Colégio Renavação, localizado na rua Bento de Faria, 129, no Jardim da Saude. A violência no bairro, tema recorrente nos últimos encontros, dominou as discussões. As expressões dos presentes eram de medo.

O calcanhar de Aquiles do bairro continua sendo a rua Dom Macário, em razão das favelas existentes nessa via. Assaltantes, traficantes e desocupados encontram-se diariamente na antiga base da OCM (Guarda Civil Metropolitana), um edificação de 50 m² nas imediações da rua Divinópolis, e ali planejam e realizam os mais variados crimes: "Todo tipo de bandido se esconde naquele cômodo e o perigo maior e que do lado há uma creche e as crianças preocupou-se uma participante.

Um dos casos mais apavorantes ocorreu há cerca de três semanas, quando dois ladrões em fuga trafegaram na contramão pelas ruas no entorno da praça Frei José Maria Lorenzetti, onde fica a base. Um helicópetero Águia, da Polícia Militar, dava coberturas às equipes de terra e fez voos razantes, preocupando ainda mais a população local. Os bandidos foram capturados nas proximidades da praça e, segundo uma comerciante, prometeram voltar para acertar as contas com quem acionou a PM logo após eles terem roubado o veiculo em que tentavam escapar.

As quadrilhas da Dom Macário estão espalhando o terror também para as ruas Prisciliana Duarte e Felipe Cardoso, nas quais os mar- \* ginais agem <u>travestidos de</u> guardas noturnos. Quase todas as casas dessas vias já foram assaltadas e, quando circulam livremente por la", sos moradores tentam se unir, a fim de buscar seluções

para o problema, os supostos vigilantes ameaçam executar os integrantes do grupo e incendiar os automóveis dos moradores que se opõem à presença dos falsos vigias. O serviço ilegal de segurança tem um lucro mensal de cerca de R\$ 12 mil e o dinheiro. segundo os denunciantes, vai para o dono do ponto, que seria morador da favela Dom Macário.

O presidente do Conseg, João Borreli, emitiu um comunicado, no qual agradece a participação dos moradores nas reuniões e relata os delitos que ocorrem com mais frequência no Jardim da Saúde: o arrombamento de residências, principalmente no entorno do shopping Plaza Sul, e as "saidinhas de banco" nas agências da avenida do Cursino. Ele entende que uma base da PM no prédio que pertencia à GCM ina reduzir os indices de criminalidade na região. Mas o poder público ainda não decidiu o que vai fazer com a edificação.

A intervenção cor espaços públicos v população que não te dade nas grandes cida e fora de suas com Acreditando nisso. plástico e grafiteii Mundano, 25 anos, em causas sociais, na Rua Mário Car intervenção para o estacionamento das estabelecer regras de cia nesse local para d conflitos entre os catmoradores.

Mundano usou a si minimizar o cinza do chão pintou faixas d vagas para três cam bém coloriu o muro i placas com frases e Recieláveis na carri no lixo; Matenha a p Comunidade mãos ii

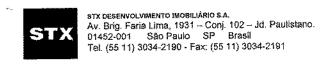
A ação também f para o "RUA!" que e de documentários se manifestações e in poéticas que acontec È um projeto da Ta

# Keap

No Zoológico os bil tram mais do que at Eles recebem além de cão, amor e carinho. I pode ser visto na recu animais que chegam n algum tipo de deficiên

Este é o caso de Lugi de-coleira. Ele chegoui uma das asas fratura então apresenta grand de para voar. Para rea passa por um condic realizado por biólogo res do Programa de mento Comportamen (PECA).

Em seu treinament bituado a permanece além de responder comandos. Para tan recebe uma recemi pode ser o contato co dor, que ele gosta mu parte da sua dieta. E ¢ puxado, são seis a i:



São Paulo, 09 de abril de 2014.

#### Αo

Gabinete do Vereador Nabil Bonduki.

Viaduto Jacareí, 100 - 2º andar. 01319-900 - Bela Vista - São Paulo - SP

At.: Exmo. Nabil Bonduki.

Ref.: Novo Plano Diretor Estratégico/ Empreendimentos Hoteleiros.

Excelentíssimo Vereador,

É com satisfação que vimos ao Exmo. Vereador, no sentido de contribuir com a nova legislação que regerá o desenvolvimento de São Paulo pelos próximos anos.

Atuamos a nível nacional, através das duas empresas do grupo: STA Arquitetura (<a href="www.staarquitetura.com.br">www.staarquitetura.com.br</a>) e STX Desenvolvimento Imobiliário (<a href="www.stxdi.com">www.stxdi.com</a>), com conhecimento em diversas legislações municipais.

Nosso intuito é contribuir com o aperfeiçoamento da Lei de Incentivo a Hotéis, Lei 8.006/74, que tem sua manutenção indicada na nova minuta, além de estar incorporada à Lei 12.349/97, da Operação Urbana Centro.

Graças à evolução da economia do país, houve uma profissionalização das redes hoteleiras no Brasil, aperfeiçoando sua estruturação, além da chegada das bandeiras internacionais, permitindo o desenvolvimento de hoteis em diversas categorias, com várias especificidades.

No Rio de Janeiro, onde fica nossa matriz, passamos a contribuir fortemente com a Prefeitura Municipal, quer seja junto à legislação edilícia; quer na questão dos incentivos, como benefícios fiscais.

Ao verificarmos a lei em São Paulo, para edificações novas, percebemos que cabe uma sugestão de readequação aos novos padrões da operação hoteleira, amparada na nova legislação de classificação hoteleira.

Conforme o Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem, do Ministério do Turismo, não é exigido estacionamento até a classificação de 2 estrelas, apenas a partir da categoria 3 estrelas.

Hoje, os hotéis convencionalmente chamados de econômicos e super-econômicos, estariam classificados entre o padrão 1 e 2 estrelas.

Classificam-se como hotéis padrão 5 estrelas, aqueles com maior área de quarto. As bandeiras hoteleiras internacionais, consideram para hotel 5 estrelas, quartos com 36 m² de área privativa em média, incluso paredes e banheiro.

Objetivamente, podemos citar que a Lei atual exige 1 vaga a cada 2 quartos de hotel, indiferente à metragem dos mesmos.

stx desenvolvimento imobiliário s.a. Av. Brig. Faria Lima, 1931 – Conj. 102 – Jd. Paulistano. 01452-001 São Paulo SP Brasil Tel. (55 11) 3034-2190 - Fax: (55 11) 3034-2191

# Em breve comparação, temos:

- 01 hotel com 100 quartos, padrão 5 estrelas, tem área privativa média de 3.600 m², e lhe são exigidas, 50 vagas (cálculo somente sobre o numero de quartos)
- 01 hotel econômico, com a mesma área privativa total, 3.600 m², teria 189 quartos, considerando a área média privativa de cada unidade, como 19 m². Neste caso, seriam exigidas 95 vagas.

Nota-se aqui, uma distorção da legislação, uma vez que hotéis do padrão econômico buscam proximidade a eixos servidos por transporte público, com atenção, à proximidade de estações de Metrô. Portanto, necessitaria maior numero de vagas, o hotel padrão 5 estrelas, e não o econômico, conforme mostrado no cálculo exemplificado acíma.

Em comparação à legislação de outros municípios, temos, por exemplo:

- Rio de Janeiro: 1 vaga a cada 15 unidades hoteleiras
- Rio de Janeiro, área central: não são exigidas vagas para o uso hoteleiro e residencial.
- Niterói: 1 vaga a cada 10 unidades hoteleiras

Além do exposto acima, entendemos ser possível considerar no cálculo final das unidades, a somatória às unidades destinadas a portadores de necessidades especiais, uma vez que a Norma Brasileira já apresenta a exigência de unidades hoteleiras adaptadas.

Cabe salientar a projeção turística do Brasil pós eventos mundiais, Copa e Olimpíadas e, São Paulo, com sua demanda em turismo de negócios; que tenha abordado no Novo PDE, aspectos que possam incentivar este tipo de edificação em São Paulo, pela revisão da Lei acima mencionada.

Ficamos à disposição, certos de que estaremos contribuindo para o futuro desta cidade.

Atenciosamente,

Estela Marques

Diretora.

STX | Desenvolvimento Imobiliário