



OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

LAPA - BRÁS

**TERMO DE REFERÊNCIA PARA CONTRATAÇÃO DE
EMPRESA OU CONSÓRCIO DE EMPRESAS PARA
ELABORAÇÃO DE ESTUDOS URBANÍSTICOS
E ESTUDOS COMPLEMENTARES DE SUBSÍDIO
À FORMULAÇÃO DO PROJETO DE LEI DA
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

TERMO DE REFERÊNCIA PARA CONTRATAÇÃO DE EMPRESA OU CONSÓRCIO DE EMPRESAS PARA A ELABORAÇÃO DE ESTUDOS URBANÍSTICOS E ESTUDOS COMPLEMENTARES DE SUBSÍDIO À FORMULAÇÃO DO PROJETO DE LEI DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAPA - BRÁS

SUMÁRIO

- I. OBJETO
- II. ANTECEDENTES
- III. JUSTIFICATIVA
- IV. QUADRO NORMATIVO
- V. OBJETIVOS E DIRETRIZES
- VI. PLANO URBANÍSTICO ESPECÍFICO
- VII. ESCOPOS DOS PRODUTOS
- VIII. FORMAS DE APRESENTAÇÃO

I. OBJETO

O objeto de contratação por meio deste Termo de Referência é a elaboração de: a) Estudos Urbanísticos; b) Estudo de Avaliação Econômica; c) Estudo de Impacto Ambiental; d) Plano de Comunicação.

Os Estudos Urbanísticos compreendem o Plano Urbanístico Específico da Operação Urbana Consorciada, os Projetos Estratégicos e o Estudo de Capacidade de Suporte da Infraestrutura de Mobilidade.

O Estudo de Avaliação Econômica compreende a prospecção mercadológica, estimativas de custos e receitas da Operação Urbana Consorciada.

O Estudo de Impacto Ambiental compreende este produto e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental.

Por fim, o Plano de Comunicação compreende as atividades de concepção dos elementos gráficos e visuais para veiculação em meios impressos e em sítio eletrônico, e os serviços de assessoria de imprensa, planejamento, produção, registro e divulgação de consultas públicas, reuniões técnicas e apresentações do projeto durante todo o seu desenvolvimento.

II. ANTECEDENTES

A implantação de ferrovias no sopé das encostas do maciço central da cidade de São Paulo nas décadas finais do século XIX contribuiu para a formação de pólos industriais ao longo desse eixo e, como conseqüência, para a formação de bairros residenciais ligados àquelas atividades econômicas.

O posicionamento das ferrovias nessa localidade, no entanto, separou dos núcleos centrais da cidade uma extensa faixa de largura variável situada ao norte das linhas férreas, entre estas e o rio Tietê. Nessa faixa, ao longo do século XX, formaram-se bairros com forte presença de indústrias em conformidade com as funções que a cidade historicamente lhes reservou e que a lei geral de zoneamento de 1972 confirmou.

Quadras de grandes dimensões, sistema de circulação descontínuo, áreas subutilizadas, drenagem deficiente, densidades demográficas baixas são algumas das características dessa faixa.

Já as porções localizadas ao sul das ferrovias apresentam condições diferentes: arruamento de geometria e ritmos mais regulares, boas condições de mobilidade dada a continuidade do sistema viário, maior diversidade de usos e densidades demográficas mais significativas, embora aquém do potencial representado pela infraestrutura instalada.

As ferrovias dividiram fisicamente essa região impedindo a

expansão a norte da malha de vias coletoras que se conformou a sul. Os impactos dessa descontinuidade podem ser medidos ao se observar as diferenças dos padrões urbanísticos (densidades, mescla de usos, divisão fundiária e conformação de quadras) entre os bairros da Lapa, Pompéia e Perdizes, a sul, e Lapa de Baixo e Barra Funda, a norte.

No trecho mais próximo ao centro da cidade, em que pese o melhor padrão urbanístico de bairros como Santa Cecília, a sul, e a pujança econômica do Bom Retiro, a norte, a presença das ferrovias em superfície com a conseqüente falta de fluidez na comunicação entre os lados fez surgir, lindeiras às linhas férreas, "zonas de transição", com malha urbana descontínua, sem caráter ou identidade definidos cujas edificações com freqüência voltam as costas para a barreira ferroviária. A cisão provocada pelas ferrovias na malha de vias coletoras não permite a otimização da relação entre padrão urbanístico e atividades econômicas situadas de um lado e de outro e os espaços de caráter indefinido dessas faixas que se estendem de ambos os lados são reclamadas atualmente como elementos necessários à recuperação dos tecidos urbanos cindidos.

A implantação das ferrovias na superfície limitou as soluções de sua transposição a uma série de viadutos ou túneis que hoje se mostram em número insuficiente. A construção de novas passagens em desnível, longe de representar solução para esse problema, tornaria ainda mais aguda e perceptível a necessidade de reconduzir os cruzamentos de volta ao rés do chão reconfigurando esquinas - elementos emblemáticos de urbanidade que auxiliam na compreensão da estrutura físico-espacial e que abrigam, com freqüência, elementos arquitetônicos e urbanísticos de grande valor simbólico. O posicionamento das ferrovias e as soluções viárias para sua superação, decorrentes desse posicionamento, acabaram por privar de urbanidade uma extensa área da cidade.

O processo de ocupação dessas áreas despersonalizadas já se iniciou, a despeito das limitações apontadas, e se apresenta na forma de

verticalizações pontuais, da permanência das discontinuidades da malha urbana, da não urbanidade.

III. JUSTIFICATIVA

O Plano Diretor Estratégico delineou ao longo das orlas ferroviárias, no sentido Noroeste – Sudeste passando pela região central, uma faixa contínua sobre a qual estão previstas as implementações das Operações Urbanas Diagonal Norte, Água Branca, Centro e Diagonal Sul visando à estruturação do uso e da ocupação do solo, dos padrões urbanísticos, o adensamento populacional e construtivo, a resolução de problemas estruturais nos aspectos de drenagem, circulação, acessibilidade de pedestres e veículos e habitações subnormais.

Várias questões estruturais, no entanto, extrapolam os limites das áreas de intervenção urbana indicadas no Plano Diretor Estratégico do Município. A agregação das áreas de Operações Urbanas, em vigor ou com implantação prevista, significa a possibilidade de criação de uma unidade de planejamento urbano que deverá conferir maior eficácia às ações públicas na medida em que os problemas estruturais poderão ser equacionados na sua devida amplitude.

É necessária a proposição de um projeto estruturador que contemple não apenas a recuperação da orla do eixo longitudinal marcado atualmente pelas ferrovias, mas também de uma série de eixos transversais cujos potenciais se revelarão com a superação da barreira física atual.

Propõe-se o desenvolvimento de um conjunto de idéias, regras, instrumentos e meios de implementação que indiquem uma condição futura, desejada para essa parte da cidade: é a pré-configuração daquilo que essa porção territorial deverá vir a ser, pensada de forma coerente com as transformações gerais, concebidas para a cidade como um todo.

Para orientar a transformação deste território, pretende-se desenvolver estudos pelo Poder Público que permitam aprofundar o

conhecimento de suas especificidades, analisar criticamente as hipóteses consideradas entre os objetivos e diretrizes estabelecidas neste Termo de Referência e, considerando ainda a regulação urbana vigente, construir cenários possíveis para esta transformação. A avaliação destes cenários possibilitará o desenvolvimento de uma proposta de transformação na qual estejam indicados os meios para viabilização e implementação das premissas iniciais, além de apontar justificadamente os ajustes eventualmente necessários, explicitando as intervenções estruturantes da proposta, as configurações espaciais e territoriais pretendidas e, ainda, as características da ocupação pretendida em relação a usos e sua distribuição no território.

IV. QUADRO NORMATIVO

Esta intervenção urbanística tem como referência o quadro legal de regulação urbana vigente, em especial as disposições do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei nº 13.430/2002), dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras Lapa, Sé e Mooca (Lei nº 13.885/2004 – Parte II), e as disposições do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001).

A. OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

A aprovação da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, representou um avanço significativo no desenvolvimento da política urbana municipal. Regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo as diretrizes a serem observadas no desenvolvimento da política urbana municipal e, ao mesmo tempo, oferecendo um conjunto de instrumentos que podem ser utilizados pelos municípios para alcançar essas finalidades.

Dentre as diretrizes gerais da política urbana estão a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendida como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; a gestão democrática, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano e a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e demais setores da sociedade no processo de urbanização, atendido o interesse público.

Essas diretrizes, dentre outras, devem estar presentes na formulação e implementação das Operações Urbanas Consorciadas, um dos instrumentos da política urbana consolidados pelo Estatuto da Cidade.

A Operação Urbana Consorciada é definida pelo Estatuto da Cidade como *"o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar, em uma área determinada, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental"*.

É uma intervenção urbanística que considera um recorte territorial específico, onde se pretende implantar uma série de melhorias com o aporte de recursos provenientes da iniciativa privada.

A Operação Urbana Consorciada deve ser objeto de lei específica, baseada no Plano Diretor. Assim, embora ocorra sobre um território específico, a implementação da Operação Urbana Consorciada insere-se no conjunto das políticas gerais ordenadas pelo Plano Diretor e deverá atender os princípios da função social da cidade e da propriedade.

As Operações Urbanas Consorciadas foram também disciplinadas pelo Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo – PDE – Lei 13.430, de 13 de setembro de 2002, e pela lei de parcelamento de uso e ocupação do solo que se sucedeu – Lei 13.885, de 25 de agosto de 2004.

Elas poderão servir, alternativamente, às seguintes finalidades:

- implantação de equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano;
- otimização de áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte e reciclagem de áreas consideradas subutilizadas;
- implantação de Programas de Habitação de Interesse Social;
- ampliação e melhoria da Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo;
- implantação de espaços públicos;
- valorização e criação de patrimônio ambiental, históricos, arquitetônicos, culturais e paisagísticos;
- melhoria e ampliação da infraestrutura da Rede Viária Estrutural;
- dinamização de áreas visando à geração de empregos.

O Plano Diretor Estratégico também dispôs quanto aos itens que devem constar da lei específica que criar a Operação Urbana Consorciada, que são:

- delimitação do perímetro de abrangência;
- finalidade da Operação;
- programa básico de ocupação da área e intervenções previstas;
- estudo prévio de impacto ambiental, de vizinhança;
- programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela Operação;

- solução habitacional dentro de seu perímetro ou vizinhança próxima, no caso de necessidade de remover os moradores de favelas e cortiços;
- garantia de preservação dos imóveis e espaços urbanos de especial valor histórico, cultural, arquitetônico, paisagístico e ambiental, protegidos por tombamento ou lei;
- instrumentos urbanísticos previstos na Operação;
- contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios urbanísticos concedidos;
- estoque de potencial construtivo adicional;
- forma de controle da Operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil;
- conta ou fundo específico que deverá receber os recursos de contrapartidas financeiras decorrentes dos benefícios urbanísticos concedidos.

De modo geral, o PDE incorporou as disposições do Estatuto da Cidade, no que se refere às Operações Urbanas Consorciadas, sendo mais específico ou abrangente quanto a alguns aspectos. É o caso da elaboração de EIA-RIMA para aprovação de uma lei de Operação Urbana Consorciada, e de outros itens que devem constar do respectivo projeto de lei: solução habitacional no perímetro da Operação ou vizinhança próxima, garantia de preservação do patrimônio histórico, paisagístico, ambiental e cultural, instrumentos previstos na Operação e estoque de potencial adicional de construção.

Esse estoque de potencial adicional de construção deverá ser calculado considerando a proporcionalidade entre a infraestrutura e o aumento de densidade esperado em cada área, conforme preconiza o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01). O coeficiente de aproveitamento máximo do lote a ser atingido em cada setor da Operação Urbana Consorciada também deve observar a capacidade de infraestrutura.

Assim como no Estatuto da Cidade, o PDE previu a emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPACs vinculados à Operação Urbana Consorciada, mas, novamente, foi além da legislação federal, determinando que a lei da respectiva Operação Urbana Consorciada deverá estabelecer:

- quantidade de CEPACs a ser emitida, obrigatoriamente proporcional ao estoque de potencial adicional de construção previsto na Operação Urbana Consorciada;
- valor mínimo do CEPAC;
- formas de cálculo das contrapartidas;
- formas de conversão e equivalência dos CEPACs em metros quadrados de potencial adicional de construção e de metros quadrados de terreno de alteração de uso.

Os CEPACs são títulos negociáveis em bolsa, que podem ser livremente negociados, porém, conversíveis em direito de construir, unicamente na área objeto da Operação Urbana Consorciada. A lei específica da Operação Urbana Consorciada estabelece a quantidade de CEPACs correspondente às modificações à lei de zoneamento autorizadas, que deverá ser entregue como contrapartida financeira pela concessão dos benefícios.

O proprietário de terreno contido na área da Operação Urbana Consorciada que pretende obter direitos adicionais de construção aos definidos pelo zoneamento, deverá adquirir a quantidade de CEPACs equivalente às alterações pretendidas e apresentá-los no momento em que efetuar o pedido de licença para construir.

A importância de contar com um instrumento como o CEPAC para a implementação das Operações Urbanas está na possibilidade de a Municipalidade antecipar a arrecadação dos recursos financeiros, necessários às intervenções previstas nas leis específicas das Operações Urbanas. Os proprietários de terrenos que desejam participar da Operação Urbana Consorciada devem se preparar adquirindo nos leilões periódicos os CEPACs. Dessa forma é

possível ao poder público arrecadar um montante de recursos razoável, de uma só vez, viabilizando a realização de alguns investimentos na área, assim demonstrando seu efetivo interesse na valorização da região, fato este que gera maior interesse de participação da iniciativa privada, gerando assim um círculo virtuoso: mais investimentos, maior valorização e maior o interesse de participação da iniciativa privada, gerando maior volume de recursos e mais investimento na região.

B. A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAPA-BRÁS

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei nº 13.430/02), instrumento estratégico da política de desenvolvimento urbano, define os objetivos e diretrizes que orientam a Política de Desenvolvimento Urbano do Município, estabelecendo ainda instrumentos de gestão urbana e ambiental que ampliaram o leque de possibilidades de intervenção pública na cidade.

Assim, em seu artigo 225, § 2º, estabelece que as Operações Urbanas Consorciadas são o conjunto de medidas coordenadas pelo Município com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, notadamente ampliando os espaços públicos, organizando o transporte coletivo, implantando programas habitacionais de interesse social e de melhorias de infraestrutura e sistema viário num determinado perímetro, e têm como finalidades, entre outras, a otimização de áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte e reciclagem de áreas consideradas subutilizadas; a valorização e criação de patrimônio ambiental, histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico, e a dinamização de áreas visando à geração de empregos, objetivos que se pretende atingir com a intervenção que será subsidiada pelo plano urbanístico a ser contratado.

A mesma lei prevê diversos perímetros de estudo para Operações Urbanas Consorciadas. Essas Operações, para que se tornem efetivas, dependem da conclusão desses estudos e da aprovação por lei.

A Operação Urbana Consorciada Lapa – Brás representa a intenção de uma ação coordenada e estruturadora ao abrigar em sua área de abrangência, partes das áreas das Operações Urbanas Diagonal Norte, Diagonal Sul e Centro, incorporando ainda a totalidade da Operação Urbana Água Branca, cuja revisão para adequação à legislação federal e municipal está em curso. Esta porção territorial apresenta certa homogeneidade no que toca aos problemas estruturais, embora estes se apresentem com intensidade variável: a ferrovia cindiu esse espaço ocasionando padrões bastante distintos de desenvolvimento urbano de um lado e de outro; a situação geográfica – várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí - se apresenta na forma de inundações frequentes. Embora na porção mais próxima ao centro histórico da cidade a cicatriz ferroviária tenha sido melhor absorvida, apresentando bordas ocupadas, as dificuldades de realizar a sua transposição constituem ainda um fator de isolamento de extensas áreas. Na porção mais a oeste, as bordas da orla ferroviária têm ocupação mais recente e é comum observar-se grandes áreas ainda vazias, embora não contínuas, junto às ferrovias. Nos interstícios, tanto a norte quanto a sul vem ocorrendo intenso processo de verticalização que demonstra a necessidade de se equacionar a questão da inserção urbanística dos sistemas de transporte de alta capacidade.

Esse panorama indica que a melhor solução para o estabelecimento da continuidade do tecido urbano e para a reocupação qualificada nesse trecho é o rebaixamento do sistema de transportes sobre trilhos. É nesse contexto que se justifica a agregação de diversas áreas, idéias e projetos numa só região estruturadora.

Para subsidiar esses estudos, deve ser também considerada a normatização relacionada à legislação de Uso e Ocupação do Solo, contida na Lei n. 13.885 de 25 de Agosto de 2004, que estabeleceu os Planos Regionais Estratégicos das 31 Subprefeituras.

Dada sua extensão, o perímetro da Operação Urbana Lapa - Brás previsto no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei nº 13.430/02) atinge o território das subprefeituras Lapa, Sé e Mooca. Observe-se que a atual lei geral de zoneamento classifica a maior parte dessa porção urbana como zonas mistas e zonas de centralidade, indicando a nova ocupação desejada para as áreas da cidade que já possuem infraestrutura instalada e com maior acessibilidade ao sistema de transporte, em especial o transporte de alta capacidade.

C. A OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA

A Operação Urbana Água Branca vigora desde 18 de maio de 1995, quando foi promulgada a Lei Municipal n. 11.774. Trata-se, portanto, de uma operação urbana anterior à Lei Federal n. 10.257/01 – Estatuto da Cidade e ao Plano Diretor Estratégico, que atualmente passa por processo de revisão para adequar-se às exigências das legislações federal e municipal.

Esse processo de revisão contemplou a elaboração de estudos de potencial de atratividade mercadológica, a estimativa de estoques de área adicional de construção, estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental, além de estudos de capacidade de suporte da infraestrutura de circulação. Encontra-se em elaboração um projeto de lei de melhoramentos viários para a área de abrangência e adjacências da Operação Urbana, os projetos básico e executivo de macro drenagem das bacias dos córregos Sumaré e Água Preta, além dos projetos básico e executivo de extensão da Avenida Auro Soares de Moura Andrade. Está em fase de execução um conjunto de doze intervenções pontuais contemplando a complementação do sistema viário e a reurbanização de praças e passeios. Um plano urbanístico preliminar indicou as principais diretrizes de ação da Operação Urbana que serviram de base para as propostas de revisão da Lei n. 11.774/95.

Todos os estudos e as ações de revisão relacionados à Operação

Urbana Água Branca deverão ser considerados e consolidados pelo presente trabalho, que dará conta ainda da compatibilização entre os projetos existentes e eventuais propostas complementares. A Operação Urbana Água Branca configura-se, dessa forma, como a primeira etapa do processo de implantação da Operação Urbana Consorciada Lapa – Brás, não devendo sofrer interrupções, nem paralisações em razão do desenvolvimento do presente trabalho.

Embora estejam em processo de definição alguns parâmetros fundamentais como o estoque de área adicional de construção, o adensamento máximo e as medidas mitigadoras relativas ao adensamento construtivo e populacional, outros aspectos podem e devem ser abordados pelos trabalhos, na medida em que a proposta de requalificação do entorno do sistema sobre trilhos é, em si, um fato novo que só agregará qualidade urbanística à região da Água Branca. As diretrizes já definidas não devem, portanto servir de impedimento e sim de base para o desenvolvimento dos anteprojetos dos Setores Estratégicos localizadas na área de abrangência da Operação Água Branca.

V. OBJETIVOS E DIRETRIZES

A. OBJETIVOS DA CONTRATAÇÃO

O objetivo da contratação dos produtos descritos neste termo de referência é a elaboração de estudos urbanísticos e estudos complementares que subsidiem a formulação, pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU da Prefeitura do Município de São Paulo, do Projeto de Lei da Operação Urbana Consorciada Lapa-Brás.

Os estudos são necessários na medida em que, para a proposição de uma lei de Operação Urbana Consorciada, é necessária a definição de um plano urbanístico específico, ou seja, um plano prévio de desenvolvimento

urbano, baseado nas características físicas, ambientais e socioeconômicas da região, nas suas potencialidades e em projetos estratégicos para a indução de atividades em áreas com potencial de geração de desenvolvimento econômico e social, objetivando a requalificação e reestruturação desse espaço urbano.

O desenvolvimento destes estudos de forma integrada representa uma grande oportunidade para que os Estudos Urbanísticos possam absorver as contribuições dos Estudos Econômicos e de Impacto Ambiental ainda na fase de concepção, permitindo que parte significativa dos possíveis impactos ambientais e socioeconômicos negativos seja eliminada ou reduzida ao mínimo, bem como sua implantação seja planejada de modo mais equilibrado no tempo e com melhor percepção das oportunidades, viabilidade e riscos envolvidos, com maiores chances de êxito e resultados. Espera-se que estes estudos complementares, através do processo contínuo de retro-alimentação e integração aos estudos urbanísticos, mais que documentos formais de licenciamento, sejam efetivos instrumentos de qualificação da Operação Urbana Consorciada Lapa-Brás.

Pelas dimensões e importância da intervenção, é possível afirmar que sua implantação se dará de forma paulatina e a longo prazo. É necessário, portanto, que o plano a ser desenvolvido se baseie em diretrizes propostas pelo Poder Público, consoantes com a legislação urbanística vigente, que no decorrer do desenvolvimento do projeto, permeado pela participação da sociedade civil, resulte em uma intervenção tida como benéfica para a Cidade. A solidez, validade e perenidade das diretrizes adotadas deverão proporcionar as condições para que o processo de implementação das intervenções possa dar-se de forma contínua.

Os elementos advindos do Plano Urbanístico Específico, dos Estudos Econômicos e do Estudo de Impacto Ambiental deverão ser compilados em um relatório síntese, que servirá como conteúdo para a elaboração do projeto de lei desta Operação Urbana Consorciada.

B. OBJETIVOS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAPA-BRÁS

A superação da barreira metro-ferroviária e a reurbanização de sua orla se apresentam como importante elemento estruturador e ordenador do território do ponto de vista urbanístico geral, abrangendo a melhoria da mobilidade, da acessibilidade, a reconstituição do tecido urbano pela continuidade do sistema de circulação, a possibilidade de ocupar ordenadamente áreas vazias ou subutilizadas, a indução à ocupação de áreas já urbanizadas com novos padrões fundados no aumento da densidade populacional e construtiva, no equilíbrio entre oferta de moradia e de postos de trabalho, no aumento da permeabilidade do solo, da cobertura vegetal, dos espaços públicos de convívio e lazer.

A perspectiva de reorganização e o incremento dos serviços metro-ferroviários nessa região oferecem as condições para que se conformem, ao longo dos 12 Km de intervenção, centralidades de grande porte, com diversidade de usos e de composição social, além de densidades compatíveis com a alta capacidade do sistema de transporte.

Tais potencialidades exigem do projeto urbano uma amplitude de olhar no sentido de reunir e compatibilizar o atendimento às necessidades locais com o cosmopolitismo dos mais importantes centros urbanos; a adequação às particularidades do sítio, com a linguagem urbanística contemporânea; a atração de investimentos públicos e privados, com a criação de oportunidades para que os atuais moradores e usuários possam também usufruir das melhorias propostas.

Partindo-se da complementaridade entre os conceitos de paisagem (conjunto de elementos naturais e construídos que são apreendidos pela visão num determinado recorte territorial) e espaço (resultado acumulado das ações da sociedade - como as formas de produção, os modos de habitar, de lazer ou, em suma, a vida que anima os objetos de que é composta a paisagem), a melhoria das condições urbanísticas e de qualidade ambiental podem ser compreendidas como as medidas da diversidade de usos, o adensamento populacional e construtivo compatíveis com a infraestrutura

instalada e prevista, o incremento das áreas verdes e dos espaços públicos, a melhoria da drenagem, a adequação das tipologias ao sítio, a acessibilidade e a mobilidade, devidamente espacializados e traduzidos em formas urbanas.

A transformação urbanística pretendida tem por objetivos:

- Promover o cumprimento da função social da propriedade urbana;
- Promover a reestruturação e requalificação urbanística e ambiental do território considerando sua inserção em âmbito municipal e metropolitano;
- Integrar os tecidos atualmente segregados pelo sistema sobre trilhos ampliando as conexões entre os fluxos de circulação;
- Promover a recuperação urbanística e paisagística das áreas próximas ao elevado Costa e Silva;
- Promover o adensamento populacional e construtivo de acordo com a capacidade da infraestrutura instalada e prevista;
- Promover a transformação de áreas ociosas, degradadas e deterioradas, assim como de imóveis subutilizados, adequando a área ao desenvolvimento de novas centralidades;
- Qualificar o ambiente urbano, por meio da preservação e valorização dos recursos naturais e da proteção e recuperação do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico existente no local;
- Promover a instalação de novos usos compatíveis nas áreas potencialmente contaminadas, possibilitando sua reinserção funcional no ambiente urbano de forma sustentável, segura e integrada aos demais objetivos elencados;

- Promover e tornar mais eficientes, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, os investimentos dos setores público e privado;
- Racionalizar o uso da infraestrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transporte coletivo, evitando sua sobrecarga ou ociosidade, valorizando e qualificando os acessos à rede de transporte coletivo e aos equipamentos institucionais existentes e propostos;
- Melhorar as condições gerais de mobilidade na região, de forma adequada à ocupação prevista, harmonizando a convivência entre os diversos modais de circulação e priorizando o transporte coletivo e o não-motorizado
- Estimular o aumento dos níveis de permeabilidade do solo e de retenção de águas pluviais, favorecendo o desempenho da rede de drenagem;
- Aumentar a oferta de espaços e áreas verdes públicos induzindo sua apropriação pelos usuários;
- Promover a implantação de equipamentos institucionais compatíveis com o incremento populacional previsto;
- Promover o uso diversificado, intensivo e equilibrado do solo para fins residenciais e não residenciais, compatível com as redes de infraestrutura instaladas, a sustentabilidade da intervenção e com as características do sítio;
- Estimular a diversidade tipológica habitacional, para atendimento de variadas faixas de renda e perfis de moradores, possibilitando a permanência da atual população residente;
- Promover mecanismos que viabilizem o efetivo adensamento populacional e não apenas o adensamento construtivo;
- Atrair novas atividades econômicas potencializando vocações

já existentes;

- Criar e oferecer condições para que os atuais moradores e usuários possam tomar parte do processo de qualificação urbanística.

C. DIRETRIZES DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAPA-BRÁS

Estudos preliminares no plano físico-territorial, desenvolvidos pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e pela São Paulo Urbanismo, propõem o rebaixamento das calhas ferroviárias desde as proximidades da Lapa, até as proximidades do Brás. Na superfície liberada pelas linhas férreas, a abertura de sistema viário de grande porte, com qualidade urbanística diferenciada, sobre os atuais leitos ferroviários oferecerá uma alternativa aos usuários do elevador Costa e Silva, abrindo a possibilidade de se considerar efetivamente a sua eliminação no trecho entre as proximidades da Praça Roosevelt na região central e o Largo Padre Péricles em Perdizes, propiciando a recuperação de outras extensas áreas urbanas bem localizadas.

Dentre as componentes do sistema de circulação da cidade de São Paulo, as vias coletoras têm uma função especial. É essa rede que dá o suporte físico das atividades, dos serviços e das moradias, além de ampliar o campo de atuação de pequenos e médio empreendedores – geradores de oportunidades, empregos e renda.

Essa rede está claramente rompida pela barreira das ferrovias na superfície. A barreira deve ser vazada em toda a sua extensão para que a malha urbana possa se conectar, ganhar vida e fluidez ao nível do pedestre, como um percurso fácil e confortável.

A importância histórica do eixo longitudinal - marcado por mais de um século pela presença das ferrovias em superfície - pode e deve ser ressaltada, não mais pela presença daquela barreira física, e sim por um novo

desenho urbano que saliente a linha que demarca o final da várzea do Tietê revelando um pouco da rica e oculta geografia da cidade. No lugar dos leitos ferroviários, uma via parque com amplos passeios de pedestres, ocupação intensa e variada, ciclovias, parques e espaços públicos será um novo elemento de conexão entre os bairros e não apenas suporte do tráfego de passagem.

As linhas férreas vindas das regiões sul (linha 9 - Esmeralda), oeste (linha 8 - Diamante) e norte (linha 7 - Rubi) poderiam ter seus traçados alterados de modo a confluir para uma estação terminal, localizada no pátio ferroviário da Lapa de Baixo que abrigaria ainda um novo terminal de ônibus intermunicipais em substituição ao que hoje opera na Estação Barra Funda. Parte da linha 10 - Turquesa também poderia ser rebaixada nas proximidades da área central para permitir a recomposição do tecido urbano.

A partir da nova estação terminal, novas linhas subterrâneas poderiam ser implantadas. Os ônibus intermunicipais que se utilizam das Rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Castelo Branco estariam, por sua vez, com o deslocamento do terminal para a área da Lapa, mais próximos de seus destinos, diminuindo suas rotas e retirando a sobrecarga no sistema viário causada pelo tráfego no entorno da Estação Barra Funda e na Marginal Tietê. A remodelação da Estação Barra Funda abre assim a perspectiva de uma nova inserção para o conjunto do Memorial da América Latina.

Configura-se dessa forma a possibilidade de surgimento de um novo espaço referencial, no extremo oeste da área de projeto configurando uma nova "porta de entrada" a ser representada por uma *Gare* que abrigaria os principais serviços relacionados à circulação e transporte de passageiros. A ocupação de seu entorno por atividades ligadas ao setor de serviços - dada a acessibilidade proporcionada e a proximidade com eixos de ligação com as cidades como Campinas, Jundiaí, Valinhos - faria surgir nessa região uma nova e importante centralidade.

A nova via proposta deverá ter caráter estrutural, não expresso, com uso lindeiro intenso, cruzamentos em nível, passeios e canteiros

centrais amplos que lhe confirmam características de urbanidade e permanência e não apenas de sistema de passagem. Transversalmente a este eixo, propõe-se a recomposição do sistema viário coletor que deverá dar continuidade a importantes vias como as ruas Aurélia, Curtume, Santa Marina, Conselheiro Brotero, Piratininga, Monsenhor Andrade e Av. Angélica, dentre outras.

Este novo eixo de circulação atravessará áreas heterogêneas do ponto de vista de intensidade de uso e ocupação do solo e da paisagem natural ou construída. Assim, espera-se da conformação física da via e da ocupação lindeira que lhe servirá de arcabouço a leitura e compreensão das peculiaridades de cada trecho.

Para alcançar os objetivos indicados, a Operação Urbana Consorciada Lapa-Brás propõe as seguintes diretrizes:

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

- Definição e caracterização das áreas de centralidades de acordo com sua função (centralidades de serviços, de lazer e cultura, etc.). Em princípio, as áreas próximas às estações do sistema sobre trilhos são consideradas centralidades que catalisam e potencializam as funções e usos do entorno;
- Relacionar a medida da mescla de usos com a função destinada a cada porção territorial (centralidade, predominância residencial, predominância não residencial); previsão da destinação de parte da área construída total para comércio e serviços de âmbito local;
- Utilização, como referência, da relação emprego/habitante e densidade populacional em áreas de centralidade entre 3 e 3,5 e 250 e 300 hab/ha, respectivamente;
- Utilização, como referência, da relação emprego/habitante e densidade populacional, em áreas onde predomine o uso residencial entre 1,25 e 1,5 e 200 hab/ha respectivamente;

- Utilização, como referência, de densidade populacional média futura da ordem de 200 habitantes por hectare e relação média futura de 2,0 empregos por habitante;
- Conformação de centralidades de porte regional associadas e compatíveis com a oferta futura do sistema de transportes e circulação;
- Integração das Zonas Especiais de Interesse Social ao projeto geral, respeitadas as proporcionalidades legalmente estabelecidas entre as áreas construídas para os diversos usos. Os equipamentos de uso público localizados nessas áreas deverão ser dispostos de forma a facilitar a sua integração com o entorno;

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

- Reconstituição do tecido urbano cindido pelo sistema sobre trilhos e pelo sistema viário estrutural através do rebaixamento do sistema metro-ferroviário, da promoção da continuidade do sistema viário coletor e local, da implantação e inter-conexão de edifícios de interesse histórico, espaços públicos e áreas verdes;
- Implantação de sistema viário de porte estrutural nas áreas liberadas pelo rebaixamento do sistema sobre trilhos com características de Via Parque. Essa via deverá ter função estrutural, não expressa, com cruzamentos em nível e, no máximo, 04 faixas de rolamento por sentido. Os passeios deverão ser arborizados e ter largura não inferior a 8,0m. Deverá ser previsto uso lindeiro intenso e ciclovias;
- Demolição ou desmontagem do elevador Costa e Silva no trecho entre a Praça Franklin Roosevelt e o Largo Padre Péricles, recuperando a urbanidade das avenidas Amaral Gurgel e General Olímpio da Silveira;

- Reconfiguração dos eixos viários estruturais existentes de modo a facilitar sua transposição por pedestres e a interconexão entre atividades existentes nas suas imediações;
- Definição de percursos preferenciais para pedestres e ciclistas a partir das estações de transporte coletivo até os principais pólos de atração interconectando-os ao sistema de áreas verdes e espaços públicos;
- Organização dos acessos a estacionamentos públicos e privados de modo que ocorram preferencialmente pelas vias coletoras. Devem ser propostas soluções que integrem estacionamentos de diversos empreendimentos de uma mesma quadra de modo a racionalizar e ordenar as entradas e saídas de veículos. Os passeios de pedestres devem ser o máximo possível preservados dos movimentos de entrada e saída de veículos;
- Dimensionamento adequado dos passeios de pedestres que, nas novas vias coletoras e locais propostas não deverão ter larguras inferiores a respectivamente 6,0m e 4,0m;

DRENAGEM

- Intervenções no sistema de drenagem estrutural a partir do diagnóstico da situação atual;
- Integração entre o sistema de áreas verdes e o sistema de drenagem de forma a complementar o funcionamento do sistema estrutural;
- Aumento das áreas permeáveis e o conseqüente incremento no índice de arborização, por meio do plantio de vegetação de médio e grande portes nos espaços públicos e privados; as áreas permeáveis e arborizadas dos lotes públicos e privados deverão ser posicionadas de modo a participar do

campo visual dos transeuntes, integrando –se visualmente às massas arbóreas das vias e espaços públicos

- Adequação das novas tipologias construídas às características físico-geográficas dos sítios – várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí - com soluções que aliviem a carga sobre os sistemas de drenagem (naturais e construídos), não comprometam a estabilidade do solo e do subsolo, protejam os lençóis freáticos e minimizem os volumes de escavação, remoção e transporte de terra;

ÁREAS VERDES E AMBIENTE URBANO

- Valorização dos elementos naturais marcantes: a Serra da Cantareira, o rio Tietê, sua várzea e afluentes, o Espigão Central fazendo uso para tanto de regras específicas para as volumetrias das novas massas edificadas;
- Hierarquização e caracterização das áreas verdes públicas de acordo com o porte, abrangência e função – parques regionais ou locais, praças de vizinhança, de lazer ativo ou de contemplação, com ou sem função de drenagem, etc.;
- Posicionamento das áreas verdes públicas de modo a conformar eixos encadeados, aberturas para referências naturais ou construídas, próximas ou distantes;
- Utilização das massas construídas e da verticalização - em maior ou menor grau, com maior ou menor intensidade - como elementos que destaquem os principais referenciais geográficos (rios, córregos, serras) e os imóveis ou conjuntos de interesse histórico, além das visuais significativas.
- Valorização das esquinas como elementos emblemáticos de urbanidade que auxiliam na compreensão da estrutura físico-espacial;

- Os volumes inferiores devem estabelecer com o passeio público lindeiro relações de integração que aumentem a vitalidade e a sensação de segurança do espaço público. Evitar dispor áreas de estacionamentos nas faces das construções que fizerem limite ou estiverem mais próximas aos logradouros.

VI. PLANO URBANÍSTICO ESPECÍFICO

Para a proposição de uma lei de Operação Urbana Consorciada, é necessária a definição de um Plano Urbanístico Específico, baseado nas características físicas, ambientais e socioeconômicas da região, nas suas potencialidades e em projetos estratégicos para a indução de atividades em áreas com potencial de geração de desenvolvimento econômico e social, objetivando a requalificação e reestruturação desse espaço urbano.

O Plano Urbanístico Específico é definido como o instrumento formalmente elaborado de proposições sociourbanísticas em parcelas do território urbanizado. Compreende a proposição de diretrizes de atuação urbanística com fins de renovação urbana, e a fixação de objetivos gerais e específicos, metas, estratégias, com indicação de parâmetros de uso e ocupação de solo propriedade pública e privada, densidade de ocupação, disposição espacial e encadeamento das redes viária, hídrica e de espaços públicos estruturais, especialmente definindo-se estoque de potencial construtivo sobre a área objeto de planejamento.

Será disponibilizada à CONTRATADA uma versão atualizada dos estudos urbanísticos realizados pela CONTRATANTE, que constituem os elementos do futuro Plano Urbanístico Específico da Operação Urbana Consorciada. Esses elementos, contendo dados, análises e propostas, constituirão o produto referencial a partir do qual será desenvolvido todo o Escopo definido neste Termo de Referência, cabendo à CONTRATADA complementá-los, revisá-los e compatibilizá-los aos demais estudos

contratados em função dos subsídios e contribuições surgidos durante seu desenvolvimento.

Os estudos urbanísticos a serem oferecidos pela CONTRATANTE trarão os elementos pertinentes aos seguintes eixos de atuação, desenvolvidos de forma conjunta e integrada, compreendendo as principais diretrizes de atuação e as intervenções estruturais previstas:

- Ações e Intervenções colocalizadas
- Uso e Ocupação do Solo
- Mobilidade e Acessibilidade
- Drenagem
- Áreas Verdes e Ambiente Urbano

Os aspectos abordados em cada eixo, bem como as informações e diretrizes correlatas a serem disponibilizadas à CONTRATADA serão, no mínimo, os seguintes:

- **AÇÕES E INTERVENÇÕES COLOCALIZADAS**

- Identificação, localização e avaliação crítica das ações e intervenções contidas no Plano Diretor Estratégico, nos Planos Regionais estratégicos e em obras e ações colocalizados a cargo de outras esferas de governo e que se relacionam com os objetivos e diretrizes estabelecidos para a Operação Urbana Consorciada;

- **USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**

- **PROSPECÇÃO DE DADOS, ANÁLISES E DIAGNÓSTICOS**

- Levantamento do uso do solo, identificando e mapeando as predominâncias de usos, gabaritos de altura, zoneamento, áreas construídas totais, coeficientes de aproveitamento totais, áreas construídas computáveis presumidas, coeficien-

tes de aproveitamento presumidos, com base nos cadastros municipais;

- Caracterização da situação socioeconômica da população residente (número de domicílios por faixas de renda familiar em salários mínimos);
- Levantamento do número de habitantes, das densidades populacionais, de emprego e relação emprego/habitante;
- Levantamento da oferta de equipamentos públicos de saúde, educação, lazer, cultura e segurança existentes na área, indicando sua natureza e localização;
- Mapeamento das áreas e imóveis tombados e em análise pelos Órgãos de Preservação (CONPRESP, CONDEPHAAT, IPHAN), bem como aqueles indicados como ZEPEC (Zonas de Preservação Cultural) no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, indicando as restrições impostas a estas áreas e sua envoltória;
- Identificação das áreas com características semelhantes e de sua vocação, objetivando a divisão do perímetro e sub-perímetros em setores, caracterizando suas especificidades e funções dentro dos objetivos e diretrizes estabelecidos para a Operação Urbana Consorciada;
- Identificação e quantificação das áreas passíveis de renovação considerando concomitantemente seus usos, as funções que tais usos exercem no contexto econômico e urbanístico do setor e as áreas construídas.

○ **PROPOSTAS**

- Subdivisão funcional do perímetro em Setores, de acordo com as características projetadas (como centralidades, áreas predominantemente residenciais ou comerciais e de serviços, áreas de preservação ou recuperação ambiental);

- Proposta de composição da mescla entre usos residenciais e não residenciais;
- Indicação de parâmetros de distribuição e concentração da população e atividades econômicas no perímetro da Operação, traduzido por padrões de ocupação, densidades demográficas e de empregos e sua proporcionalidade (emprego/habitante);
- Indicação dos estoques de área adicional de construção para os usos residencial e não residencial tendo por base os coeficientes de aproveitamento básico vigentes, o adensamento populacional e a relação emprego/habitante propostos;
- Estimativa do incremento do número de empregos, de habitantes e de unidades habitacionais e sua distribuição segundo faixas de renda;
- Indicação de áreas preferenciais para a implantação de novos equipamentos públicos;

- **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE**

- **PROSPECÇÃO DE DADOS, ANÁLISES E DIAGNÓSTICOS**

- Mapeamento dos sistemas estrutural, coletor e local;
 - Mapeamento das redes de transportes coletivos existentes indicando a localização de terminais, estações de trem e metrô e áreas de embarque e desembarque de corredores de ônibus;
 - Mapeamento da rede cicloviária existente;

- **PROPOSTAS**

- Proposta de rede viária identificando as novas intervenções indicando as adequações necessárias à articulação entre os diversos modos de transporte;

- Localização preliminar de novas linhas, estações e terminais urbanos de transporte coletivo com base nas informações correntes no âmbito das secretarias municipais e estaduais;
- Indicação de novas rotas cicloviárias e percursos preferenciais para pedestres;

- **DRENAGEM**

- **PROSPECÇÃO DE DADOS, ANÁLISES E DIAGNÓSTICOS**

- Levantamento da rede hídrica com a demarcação das bacias e sub-bacias de drenagem e localização dos córregos e curso d'água existentes;
- Mapeamento dos principais pontos de alagamento;
- Diagnóstico das bacias e sub-bacias de drenagem apontando os aspectos críticos do desempenho dos sistemas e intervenções programadas;

- **PROPOSTAS**

- Propostas de complementação da rede de drenagem através de ações estruturais e não estruturais indicando as medidas necessárias à recuperação da rede hídrica e sua integração ao sistema viário e de áreas verdes;

- **ÁREAS VERDES E AMBIENTE URBANO**

- **PROSPECÇÃO DE DADOS, ANÁLISES E DIAGNÓSTICOS**

- Identificação e localização dos principais elementos de referência da paisagem sejam naturais ou construídos;
- Levantamento, mapeamento e classificação das áreas verdes públicas de lazer, recreação, contemplação e arborização viária, indicando suas principais características;

- Mapeamento da vegetação significativa em áreas públicas e privadas;

- **PROPOSTAS**

- Proposta de formação de redes de áreas verdes e espaços públicos de uso coletivo - Encadeamento e hierarquização de acordo com o porte, abrangência e função;
- Proposta de qualificação da paisagem urbana, contendo diretrizes gerais de volumetria e restrições em função da preservação e qualificação do patrimônio histórico, da paisagem natural e construída, indicando as áreas passíveis de verticalização e seus respectivos graus (baixa, média e alta), bem como perspectivas visuais a manter, qualificar e recuperar;
- Proposta de articulação entre os sistemas de drenagem e de áreas verdes visando à recuperação das linhas de drenagem, bem como ao aumento de áreas verdes.

Considerando a extensão do território abrangido por esta Operação Urbana Consorciada, com área total de 2.345 hectares, e as características específicas das áreas que compõem seu perímetro, foi definida uma divisão em sub-perímetros, constituídos, por sua vez, de setores, como hipóteses iniciais de subdivisão funcional de unidades de projeto e intervenção.

Nos setores, pretende-se promover alterações nos padrões de ocupação do solo mediante a concessão onerosa do direito de construção, da alteração de usos e de alguns parâmetros urbanísticos, aplicando-se os mecanismos tradicionais das operações urbanas. Trata-se, portanto, de conjuntos de incentivos para a re-estruturação urbanística, segundo diretrizes gerais previamente definidas, cujos recursos obtidos pela outorga concedida são utilizados para implantar infraestruturas necessárias a suportar o incremento ocupacional previsto e qualificar suas características sociais, econômicas e ambientais.

Embora não sejam compartimentos estanques, os setores devem caracterizar-se por certa autonomia funcional e espacial, no sentido de encerrar em si conjuntos de qualidades que permitam alcançar os padrões urbanísticos e ambientais preconizados.

Dentro de cada subperímetro, foram identificadas áreas de Projetos Estratégicos – PE, definidos como as áreas desse território mais aptas a estruturar as transformações previstas, de forma a moldar uma estrutura de ocupação que sirva de âncora e referência a todo o perímetro da Operação Urbana Consorciada e que possa acelerar sua requalificação, ressaltando ou alterando suas características em função do papel que essas áreas desempenharão no contexto do conjunto de intervenções e a necessária relação de complementaridade que deverá se estabelecer entre estas e o entorno. Estes projetos estratégicos possuem área de aproximadamente 700 hectares.

No trecho situado a oeste do centro que corresponde aos subperímetros Lapa, Água Branca e parte do subperímetro Centro, a linha férrea demarca com clareza o fim da várzea do rio Tietê e o início da subida das encostas em direção ao espigão central. Nota-se junto ao trecho Lapa – Barra Funda, um início de processo de verticalização que reforça a conformação geográfica, delineando o marco separatório. A norte, a horizontalidade das áreas predominantemente industriais permite visualizar a Serra da Cantareira. Esta faixa é cortada transversalmente por afluentes do rio Tietê (córregos Tiburtino, Curtume, Água Branca, Água Preta, Sumaré) cujos entornos possuem ocupação ainda rarefeita. A recuperação dos referenciais desses córregos, na maior parte canalizados e ocultos, poderá se constituir em importante elemento paisagístico. Configura-se dessa forma e para este trecho uma estrutura longitudinal (o eixo da ferrovia rebaixada) cortada por eixos transversais (os córregos afluentes do Tietê) que podem servir de passo inicial para o ordenamento da paisagem e para a organização espacial desse setor.

O sistema viário estrutural proposto se aproveita do leito único das ferrovias desde a Lapa até a Av. Santa Marina, a partir da qual se abre e

reproduz os traçados dos leitos das linhas 7 e 8 conformando novas quadras nos espaços encravados entre as duas linhas. Do viaduto Pompéia ao Viaduto Sumaré, optou-se por separar as pistas por um canteiro central com cerca de 50m de largura, possível suporte de espaços públicos abertos e equipamentos institucionais. A idéia de separação das pistas neste trecho tem por objetivo criar um espaço de acomodação, restaurador da urbanidade, entre as quadras de um lado e de outro da ferrovia – cuja distância impede o estabelecimento de uma relação de convivência propriamente urbana sem criar uma nova cicatriz.

Nas proximidades do Memorial da América Latina, o sistema viário se separa ainda mais e envolve o conjunto formado pelo Memorial e pela Estação Barra Funda conformando outra nova centralidade situada no ponto médio do eixo estruturador - para onde convergem as principais vias vindas do Centro (Amaral Gurgel – General Olímpio da Silveira e a nova via sobre o leito ferroviário) - de grande potencial funcional e simbólico. A definição das funções e das feições do conjunto Memorial – Terminal Barra Funda estaria, portanto, diretamente relacionada com a proposta de transferência do atual terminal de ônibus intermunicipais para a *Gare* da região da Lapa de Baixo.

Desde o Memorial da América Latina até as proximidades da Estação Julio Prestes, o sistema viário acompanha os leitos das linhas Diamante e Rubi, atravessando área em grande parte classificada como Zona Especial de Interesse Social. Respeitadas no projeto de renovação as determinações para a ocupação de ZEIS, as áreas liberadas pelo rebaixamento das ferrovias e os lindeiros à nova avenida poderiam servir de suporte a sistemas de espaços públicos e edifícios institucionais cuja arquitetura diferenciada poderia servir de referencial à vizinhança, tornando-se elemento de inclusão da própria ZEIS no tecido urbano circundante.

Como diretriz geral de reordenação da paisagem, propõe-se que a estrutura longitudinal (entorno imediato do antigo leito ferroviário) e as estruturas transversais (córregos) sejam destacadas de modo a permitir a leitura e o reconhecimento da geografia local. A volumetria das massas

construídas poderá assumir esse papel, promovendo ritmos e contrastes entre verticalidade e horizontalidade.

Ao longo do eixo longitudinal, permeável e integrador após o rebaixamento das vias férreas, pretende-se que as novas massas edificadas traduzam e revelem essa permeabilidade. Nesse sentido, o espaçamento entre edifícios (os “vazios”, ou transparências) também se constituem em elementos organizadores da paisagem. Decorre que os recuos devem ser compreendidos não apenas como áreas necessárias para garantir a salubridade dos usuários, mas também como elemento partícipe fundamental da composição da própria edificação e da paisagem. Nessa hipótese, os espaços vazios seriam “janelas” pelas quais as imagens de marcos referenciais distantes poderiam entrar e participar desses contextos.

Para os eixos transversais, a diretriz preliminar geral é a recuperação dos córregos e de suas áreas adjacentes. Deverá ser verificada a viabilidade de torná-los novamente abertos, despoluídos e presentes na paisagem. A arborização de suas margens é outro elemento importante na conformação desses novos marcos paisagísticos e funcionais.

A construção de edifícios nos entornos desses eixos estruturais deverá considerar suas características geomorfológicas, geotécnicas e os níveis dos lençóis freáticos. Propõe-se, preliminarmente, que sejam controladas as escavações do subsolo, ou significativamente diminuídos os volumes de retiradas de solo para a construção de garagens associadas a empreendimentos privados. As atuais taxas de permeabilidade poderiam ser aumentadas, aumentando também o plantio de vegetação de médio e grande portes nas áreas permeáveis.

O aumento da vegetação em áreas privadas, somado à arborização viária, poderá ter impacto positivo na paisagem e nas condições microclimáticas. A restrição da ocupação dos subsolos poderia ser compensada com o aumento da taxa de ocupação– desde que associada ao aumento da taxa de permeabilidade - viabilizando a construção de volumes inferiores que abrigariam as áreas de estacionamento e usos não residenciais nas faixas

limítrofes aos passeios públicos. Fica dessa forma colocada a questão do escalonamento das edificações, das volumetrias resultantes desse conceito e do tipo de relação espacial e funcional que os volumes inferiores terão com os passeios e as áreas públicas adjacentes.

O trecho centro-leste que corresponde à porção leste do subperímetro Centro e ao subperímetro Brás, com início nas proximidades da Estação Av. Tiradentes, estende-se até as estações do Brás e é marcado pelo encontro das várzeas do Tietê e do Tamanduateí. As áreas mais densamente construídas são mais marcantes do que a paisagem natural.

Atividades econômicas de intensidade significativa encontraram lugar nos bairros do Bom Retiro, Pari e Brás. A supressão da barreira ferroviária promoverá a continuidade e a conexão de importantes vias como Av. Angélica, Eduardo Prado e Tenente Pena, Ribeiro da Silva com Julio Conceição, além da existente ligação da Alameda Nothmann com a Rua Silva Pinto, o que irrigará o bairro do Bom Retiro conectando-o com a região de Santa Cecília e daí com as encostas que sobem em direção a Higienópolis e ao espigão central.

Nas proximidades da Estação da Luz, o sistema viário contorna o Parque da Luz, toma o eixo da rua Ribeiro de Lima e, cruzando a Av. Tiradentes, alcança a rua João Teodoro e a Av. do Estado. Tangente à área de abrangência do projeto se encontra a região da Nova Luz, cujo plano urbanístico específico está em curso. A reurbanização da rua Mauá, também com a liberação da superfície hoje ocupada pela ferrovia promoverá mais uma conexão entre bairros centrais.

O tratamento a ser dispensado ao sistema viário nesta porção é fundamental quando se considera a existência a Avenida Tiradentes que, como parte do sistema estrutural norte-sul, divide e afasta elementos urbanísticos bastante significativos como a Pinacoteca do Estado, a Estação e o Jardim da Luz, a oeste e o Museu de Arte Sacra, a leste. Trata-se do cruzamento de duas vias estruturais cuja urbanidade se pretende conquistar.

Parte das bordas de ambos os lados da Av. do Estado oferecem-

se à reurbanização tendo como eixo referencial a inserção do rio Tamandateí no convívio urbano.

Com tratamento adequado de seus entornos, importantes elementos referenciais de interesse histórico como o Moinho Matarazzo além do Largo da Concórdia encontrarão melhores condições de inserção urbanística. O projeto de reurbanização do Parque Dom Pedro, em curso, soma-se ao conjunto de intervenções. A superação da barreira ferroviária propiciará uma nova forma de relação entre as estações Metrô Brás e CPTM Brás cujo pátio poderá ter suas funções e aspecto remodelados. O Memorial do Imigrante, na rua Visconde Parnaíba será evidenciado.

Os subperímetros que compõem a área da Operação Urbana Consorciada Lapa-Brás são:

- **SUBPERÍMETRO LAPA**

Encerra uma área de 602 hectares com área de Projetos Estratégicos somando 102 hectares. A remodelação do sistema metro-ferroviário e a superação da barreira ferroviária, deverá dar novo impulso às atividades econômicas do centro da Lapa, consolidando-o como polo regional. A re-ocupação da Lapa de Baixo poderá dotar essa região da infraestrutura viária e de drenagem hoje escassas. A proximidade com os acessos às rodovias Anhanguera e Bandeirantes podem fazer desse setor a nova porta de entrada da porção oeste da cidade.

Abriga eixo institucional com grande potencial de requalificação formado pelo Mercado da Lapa, Estação Ciência e sede da Subprefeitura local (Tendal da Lapa). Abrange ainda as vizinhanças dos córregos Tiburtino e do Curtume, dois elementos cujo papel estruturador na paisagem se deseja revelar. Estende-se até a avenida Santa Marina e conforma, com a rua Guaicurus e o novo viário, um eixo de renovação cujo principal ponto focal é o pátio ferroviário da Lapa.

Para o Subperímetro Lapa foram desenvolvidas as seguintes propostas preliminares:

- Terminal intermodal no pátio ferroviário da Lapa, como nó articulador do sistema de transporte sobre trilhos norte - sul (linha 09 Esmeralda), leste- oeste (linha 08 Diamante) e leste – noroeste (linha 07 Rubi);
- A estação intermodal de transportes no pátio ferroviário da Lapa de forma integrada e próxima ao entorno assumindo o papel de equipamento público catalisador e agregador. Com funções e serviços múltiplos de uso cotidiano, deverá superar o estigma de equipamento causador de degradação urbana e ambiental.
- Ordenar a circulação de veículos de modo a restringir os impactos decorrentes da implantação do novo terminal ao seu entorno imediato. As zonas estritamente residenciais devem ser protegidas do tráfego de passagem;
- Resgatar a identidade do Largo da Lapa como espaço público ligado às origens do bairro. A volumetria e a forma de implantação das novas edificações nas suas proximidades deverá valorizar a horizontalidade e os alinhamentos das antigas edificações ainda existentes.
- Nova inserção urbanística da área que parte do prolongamento da rua Marina Ciufuli Zanfelice até o cruzamento com a rua Engenheiro Aubertin. Esta área poderá configurar um portal de acesso à Lapa de Baixo;
- Melhorar a acessibilidade à estação Domingos de Moraes a partir do bairro de Vila Anastácio, através da abertura de vias e implantação de espaços de uso público.
- Estabelecer novas funções para a Av. Raimundo Pereira de Magalhães, sua possível interligação através de ponte sobre o rio Tietê e sua potencialidade como principal acesso à região de Pirituba;
- Implantar corredores ambientais propondo a re- inserção dos córregos Tiburtino e do Curtume no contexto local, revelando-os e destinando suas áreas contíguas ao lazer e às funções de auxílio à drenagem;
- A volumetria e os alinhamentos das novas construções ao longo das faixas lindeiras aos córregos Tiburtino e do Curtume deverão destacar a presença desses cursos d'água na paisagem. Seja pela horizontalidade

- ou pela horizontalidade, pela ocupação compacta ou espaçada, a função das massas construídas deverá ser a de revelar a geografia recuperada;
- Promover a articulação do eixo Tendal da Lapa – Estação Ciência – Terminal – Mercado da Lapa revelando sua contigüidade;

• **SUBPERÍMETRO ÁGUA BRANCA**

Para este subperímetro, com cerca de 500 hectares - área de projetos estratégicos somando 186 hectares - e praticamente coincidente com a área de abrangência da Operação Urbana Água Branca, foram realizados o Estudo de Impacto Ambiental específico, estudos que indicaram os estoques de área adicional e cenários para avaliação da capacidade de suporte da infraestrutura. Conta ainda com projeto de lei de melhoramentos viários em fase de conclusão. Abrange parte do eixo longitudinal ao longo do leito ferroviário - que antecede o início do eixo cujo ponto focal é pátio ferroviário da Lapa - e dois eixos transversais correspondentes aos entornos dos córregos Água Branca e Água Preta cujo potencial paisagístico pretende-se ressaltar. A área conhecida como Gleba Pompéia - cuja re-divisão fundiária deve ser proposta, assim como as áreas públicas situadas a norte, entre a Av. Marquês de São Vicente e a marginal Tietê. Os estudos realizados, assim como as diretrizes já formuladas e a Operação Urbana já em curso deverão ser consideradas como dados de projeto no âmbito do desenvolvimento do presente trabalho, cabendo as complementações que possam ser úteis à operação existente e à sua relação com a nova operação. Poderá desempenhar papel importante na distribuição de fluxos na medida em que parte importante do eixo longitudinal (o encontro de dois sistemas de vias - nova via sobre o leito ferroviário, a oeste e a leste, além do eixo Amaral Gurgel / general Olímpio da Silveira) encontra ali um ponto focal. Um eixo transversal pontuado a sul pelo Parque Fernando Costa e a Norte pela área hoje ocupada pelo Play Center atravessa o eixo longitudinal conformando outro espaço referencial da intervenção. Sua posição sugere uma centralidade de grande porte e importância representada pela estação Barra Funda e o Memorial da

América Latina. Com a reestruturação das funções da ferrovia e do metrô, abre-se a perspectiva de remodelação desse complexo, com novas formas de inserção urbanística para ambas as construções. A requalificação urbanística da Av. Francisco Matarazzo complementaria as ações. Para o Subperímetro Água Branca foram desenvolvidas as seguintes propostas preliminares:

- Ressaltar as presenças dos córregos Água Preta (oculto) e Água Branca (parcialmente tamponado);
- Prever tipo de ocupação com características de centralidade no entorno do entroncamento das linhas 09 Diamante da CPTM e 06 Laranja do Metrô, na altura da atual estação Água Branca. Especial atenção à integração e valorização dos imóveis de interesse histórico situados no entorno próximo;
- Integrar a área delimitada pelas avenidas Presidente Castello Branco, José Nello Lorenzon, Marquês de São Vicente, Nicolas Boer (com grande incidência de propriedades municipais) à região através de áreas verdes, equipamentos públicos e vias de acesso.
- Divisão das glebas vizinhas à Av. Nicolas Boer, tanto a leste, quanto a oeste, com destinação de áreas verdes, institucionais e sistema viário devidamente integrados ao entorno;
- Evidenciar o eixo transversal que liga o Parque Fernando Costa, o Memorial da América Latina e a área atualmente ocupada pelo Play Center através de uma sucessão de espaços livres, verdes e construídos, de modo a dar vitalidade ao percurso;
- Estudar a possibilidade de incorporar partes das áreas lindeiras ao Parque Fernando Costa (imóveis nas ruas Germaine Bourchard e Turiassu) de modo a ampliar a área verde e facilitar o acesso ao Parque;
- Reconstituir a frente da Av. Francisco Matarazzo no trecho entre as ruas Adolfo Pinto e Germaine Bouchard fazendo predominar a horizontalidade das novas construções e a permeabilidade do fluxo de pedestres entre a estação Barra Funda e a avenida através de espaços públicos;

- Evidenciar o eixo visual que liga o edifício sede do Parque Fernando Costa ao Memorial da América Latina;
- Criar acesso ao Memorial da América Latina a partir da porção sul de modo integrado ao eixo transversal que liga o Parque Fernando Costa ao Play Center;
- O espaço que hoje abriga o terminal intermodal da Barra Funda, o edifício da UNESP e o Memorial da América Latina deverá conformar uma unidade de projeto de modo a superar, através de espaços livres e novas construções para usos diversos, a descontinuidade existente;
- Identificar fluxos e localizar estacionamentos de uso público;

- **SUPERÍMETRO CENTRO**

Este subperímetro, de 575 hectares – área de projetos estratégicos somando 209 hectares - abriga no seu interior edifícios de interesse histórico – como a Estação Julio Prestes, a Estação da Luz, a sede do Batalhão Tobias de Aguiar e o Museu de Arte Sacra – além de espaços livres de grande relevância como o Parque da Luz e a Praça Fernando Prestes. Estende-se ao longo dos eixos das ferrovias até o Memorial da América Latina. A superação das barreiras dos leitos ferroviários colocará em contato direto os bairros de Santa Cecília e Bom Retiro, cuja simbiose deverá fazer com que um bairro empreste ao outro suas principais qualidades. A retirada do elevador Costa e Silva deverá ainda proporcionar o espraiamento das qualidades do bairro de Higienópolis para este setor. Os edifícios de interesse histórico estão separados pelo eixo da Avenida Tiradentes, sendo que a superação dessa barreira é ponto de grande importância no processo de requalificação da área, assim como a solução do problemas habitacionais representados pela favela do Moinho.

A eliminação do elevador Costa e Silva deverá propiciar a re-inserção de conjunto de quadras que se estende ao longo de seu percurso. Esta requalificação deverá se fazer sentir ainda nos bairros de Vila Buarque e Barra Funda, além de significar potencialmente novas feições para espaços públi-

cos de forte significado na cidade como a Praça da República e os Largos do Arouche, Santa Cecília e Marechal Deodoro.

Para o Subperímetro Centro foram desenvolvidas as seguintes propostas preliminares:

- Integrar espacialmente os equipamentos culturais localizados em ambos os lados da Av. Tiradentes através da implantação ou qualificação de percursos que superem a barreira da avenida;
- Tendo em vista a extensa área de ZEIS ao longo dos trilhos existentes e que deverá ser ocupada predominantemente por edifícios residenciais de interesse social e de mercado popular, a nova avenida deverá ser implantada de modo a preservar os futuros usos do tráfego de passagem através da implantação de vias locais, com passeios amplos e densamente arborizados;
- Prever infraestrutura de apoio às áreas residenciais adjacentes à futura avenida: áreas verdes e parques de vizinhança, equipamentos institucionais, culturais e esportivos;
- Preservar e destacar o eixo visual da avenida São João até o edifício Altino Arantes adotando para as novas construções os alinhamentos e gabaritos das construções existentes;
- Revelar o encadeamento dos espaços públicos que se inicia na Praça Marechal Deodoro passando pelo Largo de Santa Cecília, o terminal de ônibus Amaral Gurgel, as alças do elevador Costa e Silva e o Largo do Arouche;
- Adotar novas seções transversais para as avenidas Amaral Gurgel e General Olímpio da Silveira de modo a ampliar e qualificar os passeios existentes;
- Requalificar as existentes e implantar novas áreas verdes de âmbito local como suporte ao incremento do uso residencial

- **SUBPERÍMETRO BRÁS**

Este subperímetro com área total de 657 hectares e área de projetos estratégicos de 204 hectares, estende-se pela encosta de topografia suave que desce da Av. Tiradentes em direção ao rio Tamanduateí. Separados fisicamente pela por essa última via, as áreas a leste e a oeste carecem de soluções que promovam a reunião de elementos importantes como o Museu de Sacra e a Pinacoteca do Estado e façam revelar-se e relacionarem-se as inúmeras edificações de interesse histórico e cultural existentes nas imediações. A recuperação da interface do rio Tamanduateí com a cidade e a destinação do Pátio do Pari devem ter influir da requalificação das áreas lindeiras.

A superação da ferrovia, a recuperação dos cruzamentos em nível nas principais vias e a restauração da urbanidade nas extensas áreas que sofreram a influência da cicatriz provocada pela linha férrea e pela Av. Radial Leste devem dar a essa região um novo impulso.

As diretrizes de reurbanização das bordas situadas ao longo da Av. Alcântara Machado – no limite entre as Operações Urbanas Lapa-Brás e Moóca-Vila Carioca deverão ser compatibilizadas.

Para o Subperímetro Brás foram desenvolvidas as seguintes propostas preliminares:

- Integrar as estações Brás da CPTM e do Metrô ao entorno fazendo-as exercer o papel de articulação entre os diversos equipamentos públicos e de uso público existentes;
- Induzir o incremento dos usos habitacionais, dos serviços e comércio de âmbito local de modo a promover a vitalidade da região em todos os períodos do dia e em todos os dias da semana;
- Criar novas áreas verdes atribuindo-lhes papéis diferenciados: ao longo da futura avenida como elemento de caráter articulador e integrador entre as estações de transporte público e os equipamentos institucionais; de caráter local como elemento de suporte ao adensamento;

- Reinsere o rio Tamandateí na paisagem através da reurbanização dos passeios e da ocupação ao longo da Av. do Estado;
- Elaborar propostas de ocupação das áreas de ZEIS a partir de projetos integrados ao tecido urbano existente e às intervenções vinculadas à nova via.

VII. ESCOPOS DOS PRODUTOS

Embora se constituam, para os fins deste Termo de Referência, produtos autônomos (Estudos Urbanísticos; Estudo de Avaliação Econômica; Estudo de Impacto Ambiental; Plano de Comunicação), seus resultados são interdependentes e sua elaboração deverá evoluir de forma integrada, desenvolvendo-se em etapas de aprofundamento sucessivo num processo contínuo de retro-alimentação mútua. Os elementos de estudo fornecidos pela *CONTRATANTE* (cf. item VI) subsidiarão o desenvolvimento destes produtos, ainda que cada um privilegie um aspecto específico, estando prevista ainda a elaboração de Relatório Síntese, onde serão consolidados os resultados dos estudos realizados para a intervenção urbana no perímetro desta Operação Urbana Consorciada.

O desenvolvimento das atividades previstas será acompanhado pelo gestor do contrato, designado pela *CONTRATANTE*, e por grupo técnico por ela indicado, cabendo à *CONTRATANTE*, ao fim de cada atividade prevista, avaliar os subprodutos apresentados e, se aprovados, autorizar o prosseguimento dos trabalhos. Caso a *CONTRATANTE* avalie determinado subproduto como inaceitável ou insuficiente, caberá à *CONTRATADA* proceder aos ajustes e complementações necessários apontados para que possa ser realizada nova avaliação.

Durante o desenvolvimento das atividades previstas, serão realizadas reuniões técnicas entre a *CONTRATADA* e o Grupo Técnico indicado pela *CONTRATANTE* para acompanhamento da evolução das propostas e

produtos e indicação dos ajustes e providências visando a mais perfeita execução dos trabalhos.

Tendo em vista o bom desenvolvimento dos trabalhos dentro dos prazos definidos neste Termo de Referência, com acompanhamento integral do grupo técnico indicado pela *CONTRATANTE*, todas as reuniões previstas deverão ocorrer em locais determinados por esta ou no local de trabalho da *CONTRATADA*, desde que este não exceda a distância máxima de 1 km da sede da *CONTRATANTE*.

Isto posto, define-se a seguir o escopo de cada um desses produtos, a serem desenvolvidos pela *CONTRATADA*.

A) ESTUDOS URBANÍSTICOS

Os Estudos Urbanísticos são constituídos pelo Plano Urbanístico Específico –PUE da Operação Urbana, pelos Projetos Estratégicos e pelo Estudo de Capacidade de Suporte da Infraestrutura de Mobilidade.

A.1) PLANO URBANÍSTICO ESPECÍFICO (PUE) DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

Partindo dos elementos de estudo oferecidos pela *CONTRATANTE* (cf. item VI), o Plano Urbanístico Específico da Operação Urbana Consorciada, a ser desenvolvido, apresentará as transformações propostas para a consecução de seus objetivos e diretrizes, explicitando a visão do território a ser transformado e abordando as questões de caráter geral da operação urbana, como as densidades de ocupação, parâmetros urbanísticos, as intervenções físicas previstas, a conformação espacial e funcional das construções e atividades, articulando-se e absorvendo em seu desenvolvimento aspectos relativos aos estudos econômicos, de impacto ambiental e da avaliação de capacidade de suporte da infraestrutura de mobilidade.

A.2) PROJETOS ESTRATÉGICOS

Os Projetos Estratégicos abordarão as questões de caráter específico de cada uma dessas áreas, obedecendo às diretrizes definidas nos elementos de estudo oferecidos pela *CONTRATANTE* (cf. item VI) e no desenvolvimento do Plano Urbanístico Específico.

Estes projetos deverão traduzir formal e espacialmente as futuras características dessas áreas, contemplando a indicação, posicionamento, caracterização e a conformação das intervenções no espaço físico abrangendo as áreas verdes, espaços e equipamentos públicos, sistema viário, os parâmetros urbanísticos específicos e a volumetria das novas massas construídas, sejam elas públicas ou privadas.

A.3) ESTUDO DE AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE DE SUPORTE DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tais estudos têm por objetivo identificar a compatibilidade entre a capacidade de suporte da infraestrutura de mobilidade e o potencial construtivo proposto para a Operação Urbana Consorciada.

Deverão ser consideradas as projeções de adensamento para os usos residencial e não residencial, as intervenções viárias, para os pedestres e de transportes coletivos constantes nos elementos de estudo oferecidos pela *CONTRATANTE* (cf. item VI), assim como os parâmetros constantes do Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU 2025, elaborado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM do Governo do Estado de São Paulo.

B) ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

O estudo de avaliação econômica tem por objetivo avaliar as

propostas da Operação Urbana Consorciada, identificando custos e receitas e suas possibilidades de financiamento através da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs, tendo em vista as condições de mercado da cidade de São Paulo e o tempo total de implantação do projeto. Para tal, estes estudos devem servir de suporte aos demais estudos em termos de validação de suas características, parâmetros e propostas de intervenções.

Os estudos econômicos deverão analisar a capacidade de absorção, pelo mercado, do potencial construtivo de novos empreendimentos residenciais e não residenciais durante todo o período de implantação do projeto, estudar e definir possíveis valores de contrapartidas financeiras a serem pagas pelos interessados, prevendo sua conversão em CEPACs.

Todos os produtos a serem entregues pela *CONTRATADA* deverão consistir em relatório que demonstre a metodologia empregada para atendimento aos objetivos, contenha o memorial de cálculo e outras informações necessárias que permitam à *CONTRATANTE* analisar a qualidade dos resultados apresentados.

C) ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA/RIMA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

O escopo dos trabalhos deverá compreender o conjunto de levantamentos, estudos específicos e análises necessárias para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da Operação Urbana Consorciada e das intervenções previstas no seu Plano Urbanístico Específico, tendo por base os levantamentos, estudos e análises oferecidos pela *CONTRATANTE* (cf. item VI), bem como de outras fontes de dados relevantes e de interesse ao bom desenvolvimento do tema.

O EIA-RIMA deverá abranger todos os aspectos necessários relacionados à análise ambiental dos impactos da Operação Urbana Consorciada, de modo a contemplar a análise integral da área de estudo, com definição das áreas de influência, considerando os diversos fatores a serem

abordados e suas respectivas importâncias no contexto, destacando-se o adensamento populacional, a drenagem das águas, a demanda por equipamentos públicos, as modificações no uso e ocupação do solo, a valorização imobiliária, a geração de tráfego, a demanda por transporte público, a ventilação e iluminação, a paisagem urbana e o patrimônio natural, histórico e cultural.

O EIA-RIMA deverá conter todas as informações necessárias para iniciar o processo de Licenciamento Ambiental, visando a obtenção da Licença Ambiental Prévia no CADES (Conselho Municipal do Meio Ambiente), conforme as exigências definidas pela SVMA - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Objeto do Licenciamento

Constituem objeto do licenciamento as propostas contidas no PUE relativas a:

- Os parâmetros de adensamento demográfico e construtivo;
- Os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo;
- O conjunto de intervenções;
- Os instrumentos de indução da ocupação do solo;
- As formas de gestão compartilhada.

D) PLANO DE COMUNICAÇÃO

A transformação do território pretendida afetará diretamente os atuais moradores e usuários, bem como as empresas que desenvolvem atividades econômicas na região. É fundamental, portanto, que o desenvolvimento dos produtos possua uma estratégia que permita a interação do Poder Público com os diferentes setores da sociedade interessados, de

forma clara e objetiva, garantindo à população o acompanhamento do processo de desenvolvimento dos estudos.

O Plano de Comunicação organizará toda a comunicação institucional acerca do processo de desenvolvimento dos Estudos do Escopo e seus resultados, devendo o conteúdo previsto para divulgação ao público ser previamente aprovado pela *CONTRATANTE*.

O Plano de Comunicação deverá articular-se aos demais produtos previstos neste Termo de Referência, acompanhando seu desenvolvimento, com vistas à publicidade, ao aprimoramento e consolidação da proposta.

A cada etapa prevista do desenvolvimento dos trabalhos, o Plano de Comunicação deverá prever a adequação da forma e linguagem do conteúdo a ser apresentado aos diferentes foros e para os diferentes públicos (municípios residentes ou estabelecidos na região e nas suas cercanias, proprietários de imóveis ou de estabelecimentos, entidades de moradores e organizações não governamentais, empresas investidoras do setor imobiliário e da construção, etc.).

A divulgação do Projeto deverá dar-se de múltiplas formas, considerando no mínimo:

- Elaboração de apresentações para os diversos públicos e interlocutores;
- elaboração de logomarca do projeto e "arte-final" do material para divulgação por meios impressos, incluindo folhetos e cadernos de apresentação, dentre outros;
- elaboração, implantação e manutenção de "sítio eletrônico" exclusivo para divulgação de informações a respeito da intervenção prevista com vistas a públicos diversos, recebimento de consultas e sugestões, além de espaço para esclarecimentos de dúvidas freqüentes;

A divulgação de informações referentes ao Projeto junto aos

veículos de diferentes mídias também deverá ser assessorada pelo Plano de Comunicação.

As reuniões técnicas, setoriais e apresentações públicas a serem realizadas serão preparadas e produzidas com base no Plano de Comunicação, que deverá organizar a divulgação dos eventos e prever o recolhimento de sugestões e questões suscitadas a serem discutidas nestas apresentações. Deverão estar previstas ainda a gravação, transcrição e registro por escrito das apresentações e a elaboração de atas das reuniões técnicas.

As apresentações públicas deverão atender às normas relativas à gestão democrática para a elaboração de planos e projetos desenvolvidos pela administração pública, contidas no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Estratégico, considerando as reuniões com a população como audiências públicas.

EQUIPE DE TRABALHO

Para cada um dos estudos acima descritos, a *CONTRATADA* deverá contar com uma equipe técnica específica, cujo responsável será um coordenador setorial.

As equipes técnicas específicas deverão ser compostas por profissionais com diferentes graus de especialização e experiência, capazes de realizar as diferentes tarefas de gerenciamento, pesquisas, análises, proposições, redação e desenhos.

O Coordenador Geral dos estudos será o Coordenador Setorial dos Estudos Urbanísticos, que deverá gerir os trabalhos de modo a concretizar o princípio básico da compatibilidade e integração entre todos os estudos.

Para apoiar as atividades do Coordenador Geral em relação aos diversos estudos aqui descritos, deverá haver uma equipe de consultores e especialistas, contribuindo para a comunicação transversal entre os

coordenadores setoriais e para as decisões sobre os melhores encaminhamentos das questões presentes no desenvolvimento dos estudos.

Deverá ser previsto um núcleo gestor, coordenado por um Gerente Geral, para administrar as questões burocráticas, de cronograma, de formalização de contatos e relacionamento com a *CONTRATANTE*, dando condições para que o Coordenador Geral dos Estudos possa dedicar-se de forma mais efetiva às questões de cunho técnico.

Os subprodutos a serem entregues devem ser assinados pelo coordenador setorial do estudo em questão e pelo coordenador geral dos estudos.

ETAPAS E FASES

Os escopos de cada um dos produtos acima mencionados serão desenvolvidos em Fases, agrupadas em Etapas conforme a natureza da atividade. São elas:

- **Etapa 1: Reuniões Técnicas e Plano de Trabalho**

- **Fase 1.1** - Reuniões Técnicas/ Nivelamento de Informações;

- **Fase 1.2** - Plano de Trabalho;

- **Fase 1.3** - Comunicação - Etapa 1

- **Etapa 2: Desenvolvimento dos Estudos**

- **Fase 2.1** - Estudos Urbanísticos;

- **Fase 2.2** - Estudo de Avaliação Econômica;

- **Fase 2.3** - Estudo de Impacto Ambiental - EIA/RIMA;

- **Fase 2.4** - Comunicação - Etapa 2.

- **Etapa 3: Audiências Públicas e Licenciamentos**

- **Fase 3.1** - Audiências Públicas e Licenciamentos;

Fase 3.2 – Comunicação – Etapa 3.

ETAPA 1: REUNIÕES TÉCNICAS E PLANO DE TRABALHO

FASE 1.1 – REUNIÕES TÉCNICAS – NIVELAMENTO DE INFORMAÇÕES

Serão realizadas apresentações, por órgãos da administração pública municipal, dos estudos urbanísticos referidos no item VI, com o intuito de expor para a CONTRATADA as várias intervenções em curso ou planejadas e outras informações de interesse para o desenvolvimento dos estudos. Essas apresentações ocorrerão por convocação do CONTRATANTE.

Na ocasião das reuniões, a *CONTRATADA* deverá ser representada por todos os coordenadores setoriais dos diversos estudos e terá a atribuição de colher as informações transmitidas, lavrar as atas e, ao final, compilar esses elementos, conforme descrito no subproduto correspondente a esta fase.

SUBPRODUTO: Relatório 1.1, em formato A4 com a lista de presença dos participantes, as pautas e a compilação das informações transmitidas nas reuniões técnicas e nos estudos desenvolvidos pela *CONTRATANTE*, apresentando uma leitura preliminar do território, indicando as intervenções em curso ou planejadas com as sobreposições e/ou contraposições entre programas. Será de inteira responsabilidade da *CONTRATADA* a inteligibilidade das falas e diálogos transcritos para o Relatório.

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

FASE 1.2 – PLANO DE TRABALHO

A partir das disposições deste Termo de Referência, deverá ser elaborado o Plano de Trabalho, expondo as estratégias de abordagem e organização do trabalho da *CONTRATADA* para a execução do escopo nos prazos aqui definidos. Este Plano deve conter a composição definitiva das

equipes e a dinâmica do fluxo interno das informações e da integração efetiva dos grupos, possibilitando programar eventuais ajustes necessários no cronograma, desde que justificados, mantido o prazo final estabelecido e conforme entendimentos entre a CONTRATADA e a CONTRATANTE.

SUBPRODUTO: Relatório 1.2, em formato A4 contendo o Plano de Trabalho, detalhado conforme definido acima, elencando os subprodutos propostos, as etapas, fases e, por fim, cronograma de desenvolvimento físico e financeiro.

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

FASE 1.3 – **COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE REUNIÕES TÉCNICAS E PLANO DE TRABALHO**

Esta fase compreenderá:

- a) Desenvolvimento de assessoria de comunicação junto aos veículos de diferentes mídias e divulgação de informações referentes às etapas de desenvolvimento do projeto para a sociedade, através de meios impressos e eletrônicos.
- b) Divulgação, preparação, produção e registro das reuniões técnicas, setoriais e apresentações, bem como produção de extrato das discussões ocorridas.
- c) Elaboração de identidade visual a ser empregada em material impresso, como folhetos e/ou cadernos, e em meios eletrônicos.
- d) Elaboração de "*sítio eletrônico*" da Operação Urbana para divulgação de informações sobre o desenvolvimento dos trabalhos deste Termo de Referência.

SUBPRODUTO: Relatório 1.3, em formato A4, registrando o conteúdo acima discriminado.

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

ETAPA 2 – DESENVOLVIMENTO DOS ESTUDOS

A etapa de desenvolvimento dos estudos prevê o desenvolvimento concomitante de todos os Estudos aqui definidos, num processo contínuo de evolução e aprofundamento, permeado por reuniões técnicas e setoriais que balizarão as discussões e decisões.

A etapa está organizada de modo que cada estudo temático tenha seu escopo e subprodutos específicos a serem entregues no final dos respectivos prazos estabelecidos. Contudo, partindo do princípio básico da compatibilidade e integração entre todos os estudos, foram estabelecidas entregas intermediárias durante o desenvolvimento dos trabalhos, consolidadas em 4 (quatro) relatórios integrados, sendo o último destes um relatório síntese, de forma que a CONTRATANTE possa verificar efetivamente o encaminhamento das contribuições provenientes dos diversos estudos e das reuniões setoriais realizadas em determinado período e os reflexos nos trabalhos realizados.

Nos relatórios integrados deverá ser observada, para cada tema abordado, uma lógica de descrição, justificativas, avaliação e encaminhamentos relativos aos apontamentos, sugestões e contribuições dos diversos estudos e reuniões realizadas no período.

As reuniões previstas durante esta etapa são de duas naturezas:

a. consultas setoriais junto a:

- representantes de **setores econômicos** cujas atividades existam na área ou tenham sido previstas nos estudos urbanísticos para integrar o empreendimento;
- representantes de **movimentos de moradia** que atuem na área objeto de intervenção;
- representantes de **entidades de classe e sociedade civil** cuja atuação relacione-se com a área objeto de intervenção.

b. reuniões técnicas com representantes da administração pública que participaram das reuniões técnicas realizadas na Fase 1.1 e outros representantes cuja participação a SMDU entenda como necessária, para apresentação e discussão das propostas.

FASE 2.1 – ESTUDOS URBANÍSTICOS

2.1.1 – PLANO URBANÍSTICO ESPECÍFICO (PUE) DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

O Plano Urbanístico Específico (PUE) compreende as seguintes atividades:

- a. compatibilização deste plano aos conteúdos desenvolvidos pelos demais estudos contratados e às contribuições provenientes das reuniões realizadas;
- b. a definição de estratégias de implantação no tempo das intervenções elencadas nos estudos urbanísticos e do consumo dos estoques, disponibilizados pela CONTRATANTE;
- c. Ensaios de regramentos legais relativos aos instrumentos, incentivos e estratégias urbanísticos.

As atividades relativas à compatibilização dos estudos urbanísticos disponibilizados pela CONTRATANTE com os demais estudos em desenvolvimento e às contribuições provenientes das reuniões compreenderão uma revisão crítica do conteúdo de tais estudos, subsidiada pelos temas discutidos durante todo o processo de desenvolvimento das atividades desta etapa nas reuniões, que deverão ser documentadas nos relatórios integrados, conforme descrito nesta Etapa. Nos relatórios integrados, a CONTRATADA deverá expor os possíveis aperfeiçoamentos, ajustes e alterações, com respectivas justificativas e representações. Esta revisão deverá seguir a

mesma estrutura de eixos temáticos dos estudos urbanísticos disponibilizados pela CONTRATANTE e as decisões sobre os encaminhamentos deverão ser tomadas pelo Coordenador Geral dos estudos, com apoio do corpo de consultores.

As atividades relativas às estratégias de implantação, no tempo, das intervenções elencadas nos estudos urbanísticos e no consumo dos estoques oferecidos pela CONTRATANTE consistem na formulação de alternativas de implantação vinculadas a cenários de distribuição do potencial adicional de construção de acordo com os usos, parâmetros e diretrizes resultantes dos estudos nas seguintes condições:

- três cenários temporais, com representação de volumetrias, sendo dois intermediários e outro final de modo a permitir a visualização e compreensão do processo de transformação da área em termos de implementação progressiva das infraestruturas previstas e da reocupação do território;
- os cenários e suas espacializações deverão refletir as contribuições provenientes dos estudos econômicos, ambientais e de capacidade de suporte buscando a melhor combinação, do ponto de vista urbanístico, entre velocidade de transformações urbanas, ganhos de qualidade ambiental e acessibilidade, oferta de equipamentos públicos e habitações de interesse social e as fontes de financiamento das intervenções e custos das intervenções;
- os cenários deverão ser feitos para todos os setores da Operação Urbana e representados por plantas e perspectivas ilustrativas.

As atividades relativas aos ensaios de regramentos legais baseados nos instrumentos, incentivos e estratégias urbanísticos elaborados durante o desenvolvimento dos estudos consistem na consolidação destes elementos em regras, índices, parâmetros técnicos e formatos adequados à

sua aplicabilidade em um projeto de lei. A CONTRATADA deverá justificar os encaminhamentos que definiu como mais adequados ao atendimento das intenções de projeto que motivaram os regramentos propostos.

SUBPRODUTOS :

I. Relatórios Integrados em formato A4, contendo as propostas da CONTRATADA para o conteúdo discriminado acima, explicitando-o através de textos, mapas, gráficos, tabelas e ilustrações, de forma que fique claro não só as soluções adotadas, mas também as premissas e justificativas que as motivaram;

O conteúdo dos Relatórios Integrados deverá ser o seguinte:

a) Relatório Integrado 2.1.4 – registro da evolução dos estudos, do conteúdo das discussões das reuniões e dos subsídios oferecidos ao desenvolvimento do PUE no período, apresentando as justificativas, avaliações e encaminhamentos dados a cada tema.

b) Relatório Integrado 2.1.5 – registro da evolução dos estudos, do conteúdo das discussões das reuniões e dos subsídios oferecidos ao desenvolvimento do PUE no período, apresentando as justificativas, avaliações e encaminhamentos dados a cada tema.

c) Relatório Integrado 2.1.6 – registro da evolução dos estudos, do conteúdo das discussões das reuniões e dos subsídios oferecidos ao desenvolvimento do PUE no período, apresentando as justificativas, avaliações e encaminhamentos dados a cada tema.

d) Relatório Síntese 2.1.7, que servirá como referência para a elaboração do projeto de lei desta Operação Urbana Consorciada, em formato A4 explicitando as principais questões presentes nos diversos estudos, as premissas e as justificativas que fundamentaram a consolidação do PUE da Operação Urbana Consorciada, com destaque, entre outras questões, para:

- 1) Explicitação do projeto, justificando a regulamentação de uso e ocupação do solo proposta,

contendo uma síntese das investigações históricas, das análises da paisagem urbana e dos estudos socioeconômicos da região;

2) Apresentação dos aspectos relevantes de uso do solo, de sua morfologia, de suas escalas e de suas regras de organização e composição, que referenciam o desenvolvimento do projeto;

3) Apresentação da fundamentação das intervenções propostas, notadamente quanto aos temas do emprego, da habitação, da mobilidade, da sustentabilidade ambiental e da oferta de equipamentos públicos;

4) Apresentação dos benefícios sociais, urbanísticos, econômicos e ambientais de interesse público estimados com a implantação da intervenção proposta.

II. Relatório 2.1.1, contendo:

a) as estratégias de implantação previstas para cada setor da Operação Urbana Consorciada, com os respectivos cenários temporais, os partidos de projeto e estratégias adotados e suas justificativas e peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados.

b) os ensaios de regramentos legais relativos aos instrumentos, incentivos e estratégias urbanísticos.

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

FASE 2.1.2 – **PROJETOS ESTRATÉGICOS**

Os Projetos Estratégicos deverão necessariamente partir dos parâmetros e elementos definidos no Plano Urbanístico Específico da Operação

Urbana Consorciada, contribuindo para que sejam atingidos os objetivos de sua proposição. Para isso, deverão ser desenvolvidos em nível de anteprojeto, numa escala de abordagem mais refinada, onde se apresentam as características de ocupação e outros fatores específicos deste território que o diferenciam dos demais.

No contexto deste Termo de Referência, anteprojetos são definidos como conjuntos de estudos que irão constituir as diretrizes básicas dos projetos definitivos. Dessa forma, devem conter os elementos necessários e suficientes, representados nas formas e escalas adequadas para que, quando do desenvolvimento dos projetos definitivos, possam ocorrer os ajustes técnicos necessários sem comprometimento da essência do conceito urbanístico utilizado.

Todas as intervenções no espaço público previstas nos estudos oferecidos pela CONTRATANTE para cada área de Projeto Estratégico deverão ser desenvolvidas e representadas no nível de anteprojeto.

Tais intervenções deverão estar inseridas no contexto urbano adjacente demonstrando a inter relação entre os eixos de atuação que compõem o PUE. Busca-se dessa forma permitir a plena compreensão do conjunto formado pelas soluções de projeto adotadas nas intervenções públicas e pela proposta de transformação do entorno que lhe servirá de arcabouço. O referido contexto urbano deverá corresponder a uma área de abrangência de aproximadamente 200m de cada lado.

As proposições e representações de que trata este item deverão abordar conjuntamente os seguintes aspectos:

I) Uso e ocupação do solo

- a) Características funcionais e indicação das principais vocações de cada setor estratégica, indicando as atividades econômicas e empreendimentos âncora;
- b) Identificação e quantificação das áreas renováveis, passíveis de transformação de usos e ocupação;

- c) Espacialização da composição da mescla de usos, identificando o posicionamento das áreas residenciais e não residenciais (comércio e serviços de âmbito local e regional, usos institucionais) e a volumetria resultante;
- d) Identificação e quantificação dos imóveis cuja desapropriação ou demolição sejam necessárias à implantação das intervenções públicas;

II) Mobilidade e Acessibilidade

- a) Caracterização funcional e formal das vias, ciclovias, ruas de pedestres e obras de arte a implantar ou modificar demonstrando sua inserção urbanística e conexões com o sistema de mobilidade, acessibilidade e circulação geral;
 - 1) Dimensões dos leitos carroçáveis e passeios
 - 2) Tratamento urbanístico e paisagístico
- b) Ante-projeto da avenida parque e das novas vias propostas em toda a sua extensão, com dimensionamento das faixas de rolamento e dos passeios de pedestres, tratamento paisagístico, luminotécnico e de mobiliário urbano dos passeios e ciclovias.
- c) Propostas de soluções de acesso e dispersão de veículos em empreendimentos geradores de tráfego;
 - 1) Tratamento por região ou conjunto de quadras com indicação de rotas preferenciais de acesso que preservem a capacidade de fluidez do sistema estrutural e diminuam impactos sobre a vizinhança;
 - 2) Formas de acesso a estacionamentos individuais (por empreendimento) ou coletivos (por quadras ou conjuntos de empreendimentos),

público e privados que preservem o conforto e segurança de pedestres;

III) Drenagem

- a) Proposta urbanística da integração entre sistemas de drenagem, viário e de áreas verdes;
- b) Formas de retenção de águas pluviais no interior dos lotes, reaproveitamento de águas pluviais e taxas de permeabilidade;
- c) Concentração ou dispersão das áreas permeáveis internas aos lotes em função de sua relação com as ruas e passeios públicos;

IV) Áreas Verdes e Ambiente Urbano

- a) Articulação entre áreas de uso privado e aquelas de acesso público, em especial as relações entre as partes frontais dos lotes e os passeios públicos;
 - 1) Estacionamentos enterrados e aflorados e tratamento a ser dispensado aos volumes que os abrigam;
 - 2) dimensões do afastamento frontal em relação à via adjacente, fechamentos e diretrizes paisagísticas; supressão do afastamento frontal indicando usos e tratamentos das fachadas;
- b) Relação entre as larguras das vias, o porte e as alturas das edificações;
 - 1) Escalonamento de volumes;
 - 2) Graus de verticalização em função do contexto próximo (ruas e edificações vizinhas) e geral (marcos referenciais da região);
- c) Relação entre as volumetrias e tipologias construtivas das novas edificações, os conjuntos edificados existentes a permanecer, os elementos referenciais da paisagem, os imóveis e áreas de relevância histórica;

- 1) Alinhamentos ou recuos mínimos, máximos ou obrigatórios das edificações;
 - 2) Alturas máximas, afastamentos mínimos;
- V) Anteprojetos de tipologias construtivas, sendo, no mínimo, três residenciais, voltadas às diversas faixas de renda (até 06 salários mínimos, de 08 a 15 salários mínimos e acima de 15 salários mínimos) e duas não residenciais voltadas a escritórios de médio e alto padrões, a partir das seguintes premissas:
- 1) A otimização da relação da cota de terreno por unidade residencial, tendo em vista o adensamento populacional, a intensificação do aproveitamento do solo, o incremento da utilização de transporte público e a oferta de áreas públicas de lazer;
 - 2) Diminuição dos volumes de escavações para construção de estacionamentos subterrâneos, de custos com a construção de estruturas subterrâneas de contenção, de remoção e transporte de terra e entulho;
 - 3) Aumento da taxa ocupação associada ao aumento de permeabilidade dos lotes privados;
 - 4) Promoção da eficiência energética através da racionalização do consumo de energia, de implantações adequadas à plena utilização da luz e calor solar, ventilação natural e conforto ambiental;
 - 5) Captação, tratamento e reaproveitamento de águas pluviais dentro dos lotes;
 - 6) Os desempenhos técnicos e os custos dessas tipologias deverão ser comparados qualitativamente;

te e quantitativamente com os desempenhos e custos das tipologias adotadas correntemente;

- 7) Deverão ser feitos ensaios da inserção dessas novas tipologias para cada setor da Operação Urbana Consorciada em, no mínimo, três situações:
- Em quadras com alto potencial de renovação – mais de 75 % da área da quadra se renovará;
 - Em quadras com potencial de renovação médio –entre 25% e 50% da área da quadra se renovará;
 - Em quadras com baixo potencial de renovação – menos de 20% da quadra se renovará;

VI) Encadeamento de áreas verdes e espaços públicos;

- a) Localização, dimensionamento, caracterização formal e funcional das áreas verdes e espaços públicos;
- b) Núcleos de equipamentos públicos.

SUBPRODUTO:

I - Relatórios integrados, em formato A4, conforme definições deste termo de Referência, definidos na fase 2.1.1;

II - Relatório Específico 2.1.2, em formato A4, contendo a proposta da CONTRATADA para o conteúdo mínimo discriminado acima, explicitado através de textos, mapas, gráficos, tabelas e ilustrações, de forma que fique claro não só as soluções adotadas, mas também as premissas e justificativas que as motivaram.

Após a entrega do Relatório Específico deste subproduto, caso haja alterações em seu conteúdo decorrentes da compatibilização com os demais estudos, a CONTRATADA deverá entregar um Relatório Complementar demonstrando os ajustes realizados até o prazo final da Etapa 2 - Desenvolvimento dos Estudos.

Este subproduto deve ser entregue em conjunto com o **Relatório Integrado 2.1.6;**

PRAZO: Conforme o cronograma anexo.

FASE 2.1.3 – **ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE CAPACIDADE DE SUPORTE DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE**

Avaliação da capacidade de suporte das infraestruturas de transporte e mobilidade frente à ocupação prevista no PUE, com balanço sobre as hipóteses mais adequadas de vinculação (da ocupação em função da infraestrutura de mobilidade instalada e planejada ou vice-versa, com a infraestrutura sendo ajustada às ocupações previstas), tendo por base os objetivos e diretrizes da Operação Urbana. O estudo compreenderá:

- a) Elaboração de cenários simulando o desempenho futuro do sistema em função da inserção dos novos parâmetros de uso e ocupação do solo e intervenções propostas para a Operação Urbana Consorciada e planos de expansão de transportes coletivos de diversas naturezas;
- b) Simulação de, no mínimo, três cenários de desempenho do sistema em função de diversas formas de distribuição de estoques de área adicional por faixa de renda e atividade, combinados com as melhorias no sistema de transporte sobre trilhos e pneus;

- c) Identificação do cenário mais adequado (menores distâncias de deslocamento, menor impacto sobre o sistema viário, melhor utilização do sistema de transporte coletivo) e apresentação de parecer sobre a capacidade de suporte da infraestrutura nessa condição, apresentando estimativa dos custos das obras identificadas para este cenário.
- d) Análise dos estoques existentes e construção de cenários de absorção dos cenários projetados.
- e) elaboração de simulações de desempenho do sistema viário em função da retirada do elevador Costa e Silva, de acordo com as seguintes situações:
- Uma simulação deverá corresponder à situação atual e servirá de base comparativa com os demais;
 - Uma simulação deverá avaliar o desempenho do sistema com a retirada do elevador Costa e Silva antes da implantação da nova via, com as novas características de uso e ocupação do solo;
 - Uma simulação deverá avaliar o desempenho do sistema com a retirada do elevador Costa e Silva após a implantação da nova via com as novas características de uso e ocupação do solo;

SUBPRODUTO:

I. Relatórios integrados, em formato A4, conforme definições deste termo de Referência, definidos na fase 2.1.1;

II. Relatório 2.1.3, em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

Após a entrega do Relatório Específico deste subproduto, caso haja alterações em seu conteúdo decorrentes da compatibilização com os demais estudos, a CONTRATADA deverá entregar um Relatório Complementar demonstrando os ajustes realizados até o prazo final da Etapa 2 - Desenvolvimento dos Estudos. Este subproduto deve ser entregue em conjunto com o **Relatório Integrado 2.1.4;**

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

FASE 2.2 – ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA

O estudo compreenderá:

1. Análise dos valores de mercado praticados dentro do perímetro da operação urbana proposta, de forma a identificar os setores homogêneos do ponto de vista de mercado. Esta apuração deverá ser comparada com fontes já estabelecidas de valores imobiliários na cidade, a saber: Planta Genérica de Valores, base de dados do ITBI e Preços de Imóveis Novos da Embraesp.

Esta base de dados, por setor-quadra fiscal, deve conter a área de terreno e de construção das benfeitorias, com suas estimativas de preços em R\$ absoluto, R\$ por unidade de área de terreno (incluindo o valor das benfeitorias) e R\$ por unidade de área de construção.”

Numa outra base de dados, deverão ser identificados todos os empreendimentos novos contidos na base da Embraesp, com seus respectivos preços em m² privativo, m² de construção, e segmento de renda alvo do empreendimento, expressos em salários mínimos.

2. Determinação do número, faixas de preços de CEPACs –

Certificados de Potencial Adicional de Construção – e parâmetros de conversão por setores e/ou subsetores da Operação Urbana Consorciada, levando em consideração os usos e as tipologias propostas pelo PUE.

3. Estimativa do incremento na arrecadação de tributos pela intensificação de atividades (IPTU, ISS, ITBI) no perímetro da Operação Urbana, decorrente da sua implantação;

4. Estimativa geral dos custos das intervenções elencadas no Programa de Intervenções da Operação Urbana Consorciada, incluindo os custos de desapropriação, fundo de comércio, projeto e execução das intervenções;

5. Demonstrativo da previsão de receitas e custos da Operação Urbana Consorciada, considerando a arrecadação por meio do incremento de tributos, venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) e intervenções propostas. Deverão ser apresentadas faixas de receitas e custos por meio da perturbação de variáveis, levando em consideração distintos cenários de mercado. Estas estimativas deverão considerar os efeitos da valorização dos imóveis ao longo do período de implementação da Operação Urbana nos custos de desapropriações para implantação de melhoramentos públicos;

6. Apresentação de alternativas de estratégias de implantação da operação urbana no tempo, com seus respectivos fluxos de investimento e retorno. Devem ser propostas alternativas de cronograma das principais intervenções, implantação e execução dos projetos estratégicos, com análise crítica e demonstração dos impactos nos resultados do item 3;

7. Análise e validação do ponto de vista da velocidade de

transformação do território da Operação Urbana Consorciada e da capacidade de investimento e absorção do potencial de novos empreendimentos pelo mercado, levando em consideração seus diferentes usos e públicos-alvos.

8. Elaboração de cenários de valorização dos empreendimentos residenciais e não residenciais ao longo do tempo de implementação da Operação Urbana, relacionados com a capacidade de absorção pelo mercado considerando os diferentes usos e públicos alvo, de acordo com as estratégias de implantação adotadas. Deverão ser feitos cenários parciais, por setor e área de projeto estratégico, em pelo menos três tempos: dois intermediários e um final. Todos os cenários deverão ser comparados com um cenário referencial, que consiste na hipótese dos preços de terrenos e benfeitorias evoluírem segundo a variação do INCC – Índice Nacional da Construção Civil.

9. Avaliação dos custos das tipologias construtivas propostas na fase 2.1.2 – Projetos Estratégicos- de acordo com os seguintes aspectos:

- Economias geradas na construção pela possibilidade de utilização de taxas de ocupação diferenciadas, pela diminuição de custos de escavação e construção de estruturas subterrâneas;
- Avaliação comparativa dos custos dessas tipologias e das tipologias correntemente utilizadas em termos de custo de construção e custos de manutenção condominial relacionando-as à capacidade de absorção pelos respectivos públicos alvo;

10. Ensaios e avaliação dos impactos da utilização de incentivos, instrumentos e estratégias urbanísticas nas

receitas da Operação Urbana, relativos à:

- implantação de melhoramentos públicos;
- indução de construção de habitações de interesse social e de mercado popular;
- construção de equipamentos públicos;
- recuperação de solos contaminados.

Em todos os casos deverão ser apontadas as situações-limite, em termos de vantagens para a prefeitura, entre a utilização de recursos financeiros e utilização de incentivos urbanísticos.

Todos os valores do estudo econômico devem ser expressos em moeda da base, cuja data e índice de inflação serão definidos no plano de trabalho.

SUBPRODUTO:

I. Relatórios integrados, em formato A4, conforme definições deste termo de Referência, definidos na fase 2.1.1;

II. Relatório 2.2, em formato A4, contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

Após a entrega do Relatório Específico deste subproduto, caso haja alterações em seu conteúdo decorrentes da compatibilização com os demais estudos, a CONTRATADA deverá entregar um Relatório Complementar demonstrando os ajustes realizados até o prazo final da Etapa 2 - Desenvolvimento dos Estudos.

Este subproduto deve ser entregue em conjunto com o **Relatório Integrado 2.1.5**;

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

FASE 2.3 – ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA/RIMA

1. Informações Gerais e Caracterização do Empreendimento

Deverão ser apresentadas as informações necessárias para o perfeito entendimento da proposta da Operação Urbana Consorciada, destacando-se entre outras: identificação do empreendimento e do empreendedor; histórico e porte do empreendimento;

2. Procedimentos Metodológicos

Descrição dos métodos de abordagem dos aspectos a estudar, indicação das fontes e formas de tratamento e análise de dados primários e secundários, critérios para delimitação das áreas de influência.

3. Antecedentes do Projeto

Identificar os principais estudos já desenvolvidos para a área de abrangência da Operação Urbana Consorciada, sua situação atual, indicando a necessidade de complementações para a continuidade da implantação do sistema viário, considerando sempre a natureza do instrumento Operação Urbana Consorciada e as indefinições inerentes a esse instrumento, no que se refere ao dimensionamento das infraestruturas em face do adensamento.

4. Justificativa e Objetivos do Empreendimento

Abordar as justificativas e os objetivos de ordem técnica, econômica e ambiental do empreendimento e sua inserção no contexto econômico, social e estratégico do Município de São Paulo, da Região Metropolitana e do Estado de São Paulo. Relatar o processo de implementação da Operação Urbana Consorciada, identificando as alterações a serem propostas no projeto de lei.

5. Compatibilidade com Planos, Programas e Projetos Co-localizados e com a Legislação Incidente

- Análise da compatibilidade dos objetivos estabelecidos pela Operação Urbana Consorciada com as políticas públicas urbanas em desenvolvimento pelo Governo Municipal e com os aspectos relativos à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente. Deverá ser verificada a compatibilidade dos objetivos da Operação Urbana Consorciada com as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor Estratégico, o Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia Hidrográfica do Tietê, em especial do Programa de Ampliação da Calha, âmbito do Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE, da Secretaria de Estado dos Recursos Hídricos e Saneamento, Programas de transportes urbanos nos âmbitos municipal, estadual e federal.

6. Delimitação das Áreas de Influência

Delimitação geográfica das áreas de influência dos impactos ambientais decorrentes da implementação da Operação Urbana Consorciada com a apresentação dos critérios e as justificativas adotados para a definição das áreas de influência.

Deverão ser considerados graus de aproximação sucessiva, partindo da área de intervenção indireta, passando pela área de intervenção direta e chegando a área diretamente afetada.

7. Diagnóstico Ambiental

O diagnóstico ambiental deverá ser direcionado à compreensão dos principais aspectos relacionados aos efeitos da implementação da Operação Urbana Consorciada e das intervenções previstas no seu Plano Urbanístico, nos fatores ambientais das áreas de influência consideradas.

Deverão ser apresentadas descrições e análises dos fatores ambientais e de suas interações, caracterizando a situação ambiental das áreas de influência antes da implantação da Operação Urbana Consorciada. A caracterização de cada fator ambiental será feita no âmbito da área de influência que melhor expressar os efeitos esperados pelas ações impactantes resultantes da Operação Urbana Consorciada e das intervenções previstas no seu Plano Urbanístico. Os resultados dessa abordagem poderão ser apresentados por meio de textos, gráficos, desenhos, planilhas, tabelas, quadros, imagens e mapeamento em escala adequada, destacando as variáveis ambientais suscetíveis de sofrer, direta ou indiretamente, efeitos significativos decorrentes das ações relacionadas às fases de planejamento, implementação e operacionalização das obras, intervenções e empreendimentos relacionados à Operação Urbana Consorciada de acordo com o que segue:

7.1.Meio Físico

a) Aspectos Geológicos, Geotécnicos e Geomorfológicos

O estudo deverá prever que sejam elaborados mapas geológicos e geomorfológicos das áreas de influência, analisando-se esses aspectos sob o enfoque local. Deverão ser identificadas as áreas de risco geológico/geotécnico, caracterizando-as quanto aos riscos de erosão, deslizamento e assoreamento, relacionando-as à ocupação e analisando sua aptidão quanto ao uso urbano.

b) Aspectos Climáticos

O estudo deverá contemplar a caracterização meteorológica, incluindo tipo de clima, predominância, direção e velocidade dos ventos, temperatura e umidade do ar, pluviometria, nebulosidade e regime das chuvas nas áreas de influência. Identificar e caracterizar os microclimas ("ilhas de

calor”) existentes nas áreas de influência, correlacionando-os aos usos e ocupação do solo existentes.

c) Qualidade do Ar

O estudo deverá contemplar a caracterização da qualidade do ar da região onde será implementada a Operação Urbana Consorciada, tendo por base os dados históricos das estações medidoras de qualidade do ar da CETESB mais próximas ou dentro da área de intervenção. Avaliar a correspondência entre a qualidade do ar das áreas de influência e os usos e ocupação do solo existentes.

d) Recursos Hídricos

O estudo deverá contemplar a caracterização da ocorrência, dos usos e da qualidade dos recursos hídricos das áreas de influência.

e) Áreas Contaminadas

Do estudo deverão constar os seguintes elementos:

- Levantamento das áreas afetadas por desapropriação total ou parcial e que sofrerão interferência direta das obras integrantes da Operação Urbana Consorciada;
- Levantamento de todas as atividades atuais e pretéritas desenvolvidas nas áreas com desapropriação total ou parcial inseridas na Operação Urbana Consorciada, que sofrerão interferência direta das obras;
- Relação de todas as áreas afetadas com desapropriação total ou parcial que sofrerão interferência direta das obras e que possuem atividades com potencial de contaminação de acordo com a lista de atividades industriais e comerciais do IBGE, potencialmente contaminadoras do

solo e das águas subterrâneas, contida no Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas da CETESB;

- Levantamento de todas as áreas públicas que sofrerão interferência direta das obras, que possuem atividades com potencial de contaminação de acordo com a lista de atividades industriais e comerciais do IBGE, potencialmente contaminadoras do solo e das águas subterrâneas, contida no Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas da CETESB;
- Identificação de todas as áreas particulares levantadas por meio de Setor, Quadra e Lote;
- Identificação de todas as áreas contaminadas ou suspeitas de contaminação constantes do cadastro de áreas contaminadas da CETESB, inscritas no perímetro da Operação Urbana Consorciada.

f) Níveis de Ruído

O estudo deverá contemplar a caracterização dos níveis de ruído de fundo nas áreas de influência dos empreendimentos e intervenções relacionados à Operação Urbana Consorciada Rio Verde Jacu, assim como identificar as respectivas fontes e sua relação com o padrão de uso e ocupação do solo existente.

7.2.Meio Biótico

a) Vegetação

O estudo deverá apresentar levantamento das áreas verdes existentes nas áreas de influência da Operação Urbana Consorciada, contemplando o Sistema de Áreas Verdes do Município de São Paulo previsto nos artigos 131 a 133 da Lei Municipal nº 13.430/02 e no artigo 10 da Lei Municipal nº 13.885/04, analisando sua importância no contexto da qualidade

urbano-ambiental da região.

Deverá ainda destacar a ocorrência de vegetação de porte arbóreo na ADA, interferente com as obras previstas, indicando a presença de vegetação significativa e em área de proteção permanente.

b) Avifauna

Avaliar a avifauna ocorrente nas áreas de influência da Operação Urbana Consorciada, identificando as principais espécies nativas, migratórias, inclusive as que possam nidificar na região, relacionando tais ocorrências à qualidade ambiental da área.

7.3.Meio Antrópico

O estudo deverá caracterizar, dentro de cada área de influência, os seguintes fatores:

a) Aspectos Socioeconômicos

- Caracterização da dinâmica demográfica;
- Identificação da ocorrência e estimativa da população residente em assentamentos precários;
- Atividades econômicas, emprego e renda;
- Mercado imobiliário, sua dinâmica e potencialidades.

b) Aspectos Urbanísticos

- Caracterização do uso e da ocupação do solo compatível com a abrangência cabível a cada área de influência;
- Legislação urbanística vigente e suas variações dentro de cada área de influência;
- Histórico do parcelamento, da ocupação do solo e dos usos, zoneamento;
- Estruturação urbana;

- Estoques de Potencial Construtivo Adicional e sua proporcionalidade à Capacidade de Suporte da Infraestrutura de Mobilidade.

c) Sistema Viário, Trânsito, Circulação e Transportes

- Os principais pontos de conflito de trânsito existentes;
- A acessibilidade para pedestres e veículos em todos os setores;
- A capacidade de tráfego admissível para as vias existentes e o desempenho operacional das principais vias;
- Os volumes de tráfego por categoria;
- Os fluxos de passagem e os fluxos de tráfego local;
- A presença e finalidade do transporte de cargas;
- Os horários mais críticos e carregados do tráfego de veículos em geral;
- O grau de dificuldade para transposição da ferrovia tanto para veículos quanto para pedestres;
- Pontos de risco de travessia para pedestres;
- Pontos de risco de acidentes de trânsito;
- Sistemas de transportes existentes, capacidades ofertadas, demandas existentes e acessibilidade às demais regiões do Município de São Paulo.

d) Saneamento e Infraestrutura Urbana

- Deverá ser avaliada a ocorrência e a capacidade de atendimento das redes de infraestrutura existentes, tais como, água potável, esgoto, energia elétrica, telefonia, etc.

e) Drenagem Urbana

- Delimitando as bacias e sub-bacias hidrográficas das áreas de influência, o estudo deverá caracterizar a infraestrutura de drenagem existente, avaliando seu desempenho hidráulico, em especial em eventos de precipitação pluviométrica intensa, mapeando pontos críticos sujeitos a alagamentos e indicando suas prováveis causas.

f) Equipamentos e Serviços

- Identificação e caracterização da oferta de equipamentos e serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esportes, lazer e recreação nas áreas de influência, assim como avaliação da demanda existente na região.
- Deverá ser dimensionada a complementação necessária das redes de equipamentos públicos da área, considerando o adensamento proposto. O dimensionamento deverá se basear nas projeções futuras de divisão por faixas etária e de renda, considerando também as projeções de incremento de serviços de natureza privada. Deverão ser informadas as novas quantidades de equipamentos (em número de construções ou capacidade de atendimento) de acordo com sua categoria, função e especialidades: saúde (prontos-socorros gerais ou especializados, atendimento ambulatorial geral ou especializado, hospitais gerais ou especializados), educação (para as diversas fases: creche, maternal, fundamental, médio, técnico, superior), lazer, cultura e segurança. Explicitar método utilizado.

g) Patrimônio Natural, Histórico, Arqueológico e Cultural

- Pesquisa histórica dos bairros que compõem a área de abrangência da Operação Urbana com o objetivo de revelar registros de ocorrências de manifestações culturais, sua expressão e rebatimento na conformação do espaço construído e formas de apropriação dos espaços públicos;
- O estudo deverá identificar todos os bens do Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Arqueológico tombados e em processo de tombamento, existentes na Área de Influência Direta da Operação Urbana Consorciada;
- O estudo deverá prospectar a existência de vestígios arqueológicos na Área de Influência Direta, em especial nas áreas onde serão reali-

zadas obras e intervenções relacionadas à Operação Urbana Consorciada, nos termos da Portaria IPHAN nº 230 de 17/02/02;

- Os marcos visuais significativos que sejam referenciais da paisagem natural e construída na área de intervenção, assim como as referências visuais mais significativas da paisagem regional que permitam a localização espacial dos principais pontos da área de influência;
- Avaliação das formas e magnitudes de impacto das obras e intervenções relacionadas à Operação Urbana Consorciada no patrimônio natural, histórico, arqueológico e cultural;
- Pesquisa sob orientação e supervisão do Departamento de Patrimônio Histórico da possibilidade de existência de imóveis, conjuntos de imóveis e espaços públicos com qualidades arquitetônicas e paisagísticas singulares - em especial aqueles relacionados à arquitetura fabril, à história das ferrovias e ao período de mais intensa imigração estrangeira - que não tenham sido ainda oficialmente relacionados;
- levantamento de campo, registro fotográfico e catalogação de edificações e espaços livres com qualidades arquitetônicas e paisagísticas singulares, contendo, no mínimo:
 - fotografias do imóvel e do seu contexto urbano;
 - ficha técnica com as principais características formais, o contexto histórico e época de construção, o uso original, o uso atual, as condições de manutenção.

8. Prognóstico Ambiental

O prognóstico ambiental a ser elaborado, visando as possíveis alterações dos fatores ambientais avaliados no diagnóstico ambiental, deverá considerar as hipóteses de implementação da Operação Urbana Consorciada e das intervenções previstas no seu Plano Urbanístico, comparando-as com a

hipótese de não-implementação da Operação Urbana Consorciada, considerando ainda a existência de planos, programas e projetos, privados ou governamentais, incidentes na área e não associados à Operação Urbana Consorciada.

O prognóstico deverá considerar a possibilidade de diferentes cenários de transformações urbanísticas propiciadas pela Operação Urbana Consorciada, uma vez que sua consecução está condicionada à adesão de empreendedores privados do mercado imobiliário.

9. Análise e Avaliação dos Impactos Ambientais

A análise dos impactos ambientais deverá contemplar, além da implementação da própria Operação Urbana Consorciada, considerando aspectos tais como adensamento, verticalização e modificações no padrão de uso e ocupação do solo por eles incentivados, também as intervenções previstas no Plano Urbanístico.

Com base nos estudos e análises contidos no Diagnóstico Ambiental, bem como das simulações contidas no Prognóstico Ambiental deverão ser identificados e quantificados os prováveis impactos relevantes, seus desdobramentos e interações para cada conjunto de variáveis ambientais consideradas no trabalho.

O desenvolvimento dessa análise deverá contemplar:

- Identificações das ações potencialmente geradoras de impactos ambientais e dos fatores ambientais susceptíveis de sofrerem modificações significativas;
- Elaboração da matriz de identificação dos impactos decorrentes das ações geradoras de impactos;
- Quantificação e análise dos impactos ambientais;
- A identificação das ações geradoras de impacto ambiental deverá manter estreita correlação entre as características, natureza, porte e fase das intervenções do con-

junto de ações que constituem a Operação Urbana Consorciada.

- Aspectos ambientais possivelmente resultantes da implementação da Operação Urbana Consorciada, tais como, adensamento e verticalização, alterações nas condições de circulação e acessibilidade, aumento do tráfego de veículos, alterações no mercado imobiliário, modificações no uso do solo, transformações da paisagem, alterações na qualidade do ar, desapropriações e remoção de população, aumento da população residente e flutuante, alteração na demanda por transporte público, alteração na permeabilidade do solo, intervenções em áreas vegetadas e em áreas de preservação permanente, alteração na demanda por infraestrutura, equipamentos e serviços públicos, transformações socioeconômicas, além daqueles que a equipe técnica responsável pelos estudos ambientais considerar relevantes, deverão ser cotejados com os fatores ambientais objeto de análise no diagnóstico ambiental das áreas de influência, com o objetivo de identificar os prováveis impactos ambientais significativos.

A análise de impactos ambientais se dará através da identificação, previsão de magnitude e interpretação da importância, considerando as seguintes características:

- Natureza: positivo ou negativo;
- Incidência: direta ou indireta;
- Reversibilidade: reversível ou irreversível;
- Abrangência: local ou regional;
- Duração: temporário, permanente ou cíclico;
- Probabilidade de ocorrência: certa ou incerta;
- Magnitude: baixa, média ou alta;

- Período: imediato, médio ou longo prazo.

As bases de dados a serem utilizadas nos diagnósticos e prognósticos anteriormente definidos, deverão ser obtidas em fontes oficiais reconhecidas, tais como IBGE, Fundação SEADE, Universidades, órgãos públicos da administração direta e indireta, etc.

10. Proposição de Medidas Mitigadoras ou Compensatórias

Deverão ser indicadas medidas capazes de evitar, eliminar, minimizar ou compensar as conseqüências negativas dos impactos do empreendimento, assim como potencializar os reflexos positivos das obras, intervenções e empreendimentos associados à Operação Urbana Consorciada.

Essas medidas deverão ser classificadas quanto a:

- Fase do empreendimento em que deverão ser adotadas (planejamento, implementação e operacionalização);
- Natureza, podendo ser preventivas, corretivas ou compensatórias;
- Tempo de permanência de sua aplicação, sendo de curto, médio ou longo prazo;
- Responsabilidade pela implementação da medida, podendo ser o empreendedor privado ou o Poder Público.

11. Monitoramento Ambiental

O estudo deverá apresentar um Plano de Monitoramento da Operação Urbana Consorciada que contemple a indicação de medidas de acompanhamento da evolução dos efeitos e impactos relevantes, identificados como decorrentes das ações previstas na Operação Urbana Consorciada, inclusive no seu Plano Urbanístico, de modo a subsidiar as decisões do Comitê Gestor da Operação Urbana Consorciada na definição das linhas de ação de implementação da Operação Urbana Consorciada e na priorização da aplicação dos recursos arrecadados, com vistas à consecução dos objetivos propostos.

Para tanto, o Plano de Monitoramento deverá identificar, justificando, os fatores ambientais representativos do desempenho da Operação Urbana Consorciada, estabelecendo os parâmetros a serem considerados no monitoramento, incluindo metodologia de obtenção, processamento e análise de informações, periodicidades, responsabilidades, etc.

12. Relatório de Impacto Ambiental – RIMA

O Relatório de Impacto Ambiental – RIMA caracteriza-se por ser a consolidação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA, refletindo os estudos realizados e suas conclusões mais importantes para comunicação à população em geral. As abordagens técnicas deverão ser feitas de forma simplificada, traduzidas em linguagem acessível, ilustradas por imagens e desenhos em escala adequada, gráficos, tabelas, planilhas figuras e quadros que possibilitem a perfeita compreensão das conseqüências ambientais das obras, intervenções e empreendimentos relacionados às fases de planejamento, implantação e operacionalização da Operação Urbana Consorciada.

SUBPRODUTO:

- I. Relatórios integrados**, em formato A4, conforme definições deste termo de Referência, definidos na fase 2.1.1;
- II. Relatório 2.3**, contendo o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

FASE 2.4 – COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE DESENVOLVIMENTO DOS ESTUDOS

Esta fase compreenderá:

- a) Desenvolvimento de assessoria de comunicação junto aos veículos de diferentes mídias e divulgação de informações referentes às etapas de desenvolvimento do projeto para a sociedade, através de meios impressos e eletrônicos.
- b) Divulgação, preparação, produção e registro das reuniões técnicas, setoriais e apresentações, bem como produção de extrato das discussões ocorridas.
- c) Elaboração de material em linguagem acessível, informando sobre as atividades desenvolvidas na Etapa 2, apresentando aspectos das informações e análises elaboradas, bem como as propostas desenvolvidas nos subprodutos desta etapa, para divulgação por meios impressos e eletrônicos.
- d) Produção de arte final de folhetos e/ou cadernos com o conteúdo a ser divulgado por meios impressos e eletrônicos.
- e) Atualização de conteúdo do "sítio eletrônico" da Operação Urbana para divulgação de informações sobre o desenvolvimento da intervenção proposta.

SUBPRODUTO:

I. Relatórios integrados, em formato A4, conforme definições deste termo de Referência, definidos na fase 2.1.1;

II. Relatório 2.4, em formato A4 registrando o conteúdo acima discriminado.

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

ETAPA 3 – AUDIÊNCIAS PÚBLICAS E LICENCIAMENTOS

FASE 3.1. – **AUDIÊNCIAS PÚBLICAS E LICENCIAMENTOS**

Nesta fase, durante os processos de licenciamento, serão também realizadas Audiência Pública e apresentações técnicas a órgãos colegiados para apresentação e discussão das propostas contidas nos diversos estudos (PUE da Operação Urbana Consorciada, dos Projetos Estratégicos, do Estudo de Avaliação Econômica e do Estudo de Impacto Ambiental). A *CONTRATADA* deverá manter mobilizadas todas as equipes responsáveis pelos estudos para a preparação do material necessário às apresentações, bem como para executar as revisões, compatibilizações e ajustes recomendados pelos órgãos licenciadores, audiência pública e apresentações técnicas, acolhidos pela *CONTRATANTE* ou que esta julgue necessários para aperfeiçoar os conteúdos dos estudos. As atividades previstas são as seguintes:

a) **Audiências públicas** destinadas à comunidade em geral, para apresentação e oitiva das sugestões e questões suscitadas, que deverão ser encaminhadas pelos interessados, munícipes ou entidades representativas, e que serão apreciadas em reunião conjunta, aberta a todos os interessados. Essa audiência será convocada e mediada pela SMDU e deverá atender às normas contidas no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Estratégico, relativas à gestão democrática para a elaboração de planos e projetos desenvolvidos pela administração pública, considerando as reuniões com a população como assembleias públicas, devendo ser prevista a gravação e transcrição da apresentação e das intervenções realizadas.

b) Apresentação junto a **órgãos colegiados** do poder público, entidades de classe e sociedade civil, de acordo com as diretrizes definidas pela SMDU, tais como:

- CTLU;

- CMPU;
- CONPRES P;
- CADES.

c) **Revisões e compatibilizações** das propostas dos estudos consolidadas e relatórios objetos dos licenciamentos, absorvendo os ajustes e recomendações das contribuições da audiência pública e apresentações técnicas.

SUBPRODUTOS:

Deverão ser entregues dois relatórios, um parcial e um final, em formato A4, contendo:

I. Os documentos apresentados aos diferentes públicos, os documentos de chamamento das audiências públicas, as listas de presença, as transcrições, as atas das reuniões, audiências e apresentações e a síntese final das discussões ocorridas, apontando as questões levantadas ao longo dos debates, comentando as sugestões relevantes apresentadas nas diferentes reuniões e apresentando os demais elementos obtidos nessa etapa.

II. Os eventuais ajustes e revisões solicitados pelos órgãos de licenciamento ou pela *CONTRATANTE*, tendo como base o conteúdo do Relatório Síntese.

Relatório 3.1.1 – Relatório Parcial;

Relatório 3.1.2 – Relatório Final.

PRAZO: Conforme cronograma anexo. Caso o prazo para os licenciamentos supere o prazo previsto, a *CONTRATADA* deve manter suas equipes responsáveis pelas revisões necessárias mobilizadas até que o projeto obtenha as licenças prévias, sem nenhum ônus para a *CONTRATANTE*.

FASE 3.2 – COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL

Esta fase compreenderá:

- a) Desenvolvimento de assessoria de comunicação junto aos veículos de diferentes mídias e divulgação de informações referentes às etapas de desenvolvimento do projeto para a sociedade, através de meios impressos e eletrônicos.
- b) Produção de arte final de folhetos e/ou cadernos com o conteúdo a ser divulgado por meios impressos e eletrônicos;
- c) Atualização de conteúdo do “sítio eletrônico” da Operação Urbana para divulgação de informações sobre o desenvolvimento da intervenção proposta.

SUBPRODUTO: Relatório 3.2, em formato A4, registrando o conteúdo acima discriminado.

PRAZO: Conforme cronograma anexo.

Caso o prazo para os licenciamentos supere o prazo previsto, a CONTRATADA deverá manter a equipe de comunicação mobilizada até a conclusão do projeto e obtenção das licenças prévias – fase 3.1, sem ônus adicional para a CONTRATANTE

VIII – FORMAS DE APRESENTAÇÃO

Os subprodutos descritos no Escopo deste Termo de Referência deverão ser entregues em meio impresso e digital.

O número de cópias a serem entregues em meio impresso será

de 15 (quinze) para o EIA, 20 (vinte) para o RIMA e 5 (cinco) para os demais subprodutos.

Para cada subproduto, deverão ser entregues 2 (duas) cópias em meio digital, sendo que cada cópia deverá conter uma versão em formato PDF e outra em formatos abertos, compatíveis com extensões doc, xls, jpg, cdr e dwg, permitindo à *CONTRATANTE* a possibilidade de acesso a fórmulas, formatações e edições futuras.

Tendo em vista a grande quantidade de informações, dados e elementos gráficos contidos no Escopo, é desejável que a *CONTRATADA* utilize recursos de S.I.G. (sistemas de informações geo-referenciadas).

Todos os subprodutos a serem entregues, bem como as apresentações e reuniões deverão ser em língua portuguesa, ficando a *CONTRATADA* responsável pelos serviços de tradução simultânea na eventualidade do uso de outra língua.

Os relatórios deverão ser entregues em formato A4, encadernados, com textos, planilhas, gráficos, desenhos e ilustrações que explicitem os conteúdos definidos no escopo.

As gravações das reuniões e audiências públicas deverão ser entregues em meio impresso (transcrições) e digital (arquivos de áudio).

As plantas, cortes, elevações, perspectivas, croquis e maquetes eletrônicas deverão ser entregues em folhas dobradas, em conformidade com as normas técnicas NBR 10068 e NBR 13142, com formato mínimo A3 e máximo A1. Nos carimbos, deverão constar, como informações mínimas, a identificação da Operação Urbana Consorciada, da *CONTRATANTE* e da *CONTRATADA*, título da prancha, escala e data. O modelo deverá ser submetido à avaliação e aprovação da *CONTRATANTE*.

As escalas de representação deverão ser compatíveis à adequada compreensão do conteúdo e deverão ser indicadas nas pranchas também no formato "escala gráfica".

As formas de representação gráfica (plantas, cortes, elevações, croquis, perspectivas, ilustrações, maquetes virtuais) deverão ser compatíveis aos temas e escalas abordados e em quantidade necessária à perfeita

compreensão das informações.

A *CONTRATADA* também será responsável pela produção e fornecimento, mediante aprovação do conteúdo pela *CONTRATANTE*, de todo o material impresso e digital necessário para as apresentações e discussões dos estudos em reuniões técnicas e audiências públicas.

Caberá à *CONTRATADA* executar e fornecer as formas de apresentação conforme orientações da *CONTRATANTE*, responsabilizando-se por eventuais complementações que esta julgar necessárias à perfeita compreensão das informações. Previamente às entregas dos subprodutos, a *CONTRATADA* poderá submeter à *CONTRATANTE*, para avaliação, um planejamento sobre as formas de representação, escalas e quantidades de pranchas a serem entregues.

Referências Bibliográficas

Deverá constar do documento final toda a bibliografia utilizada na elaboração dos estudos, assim como as principais fontes de consulta de dados.