

**OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

**LAPA - BRÁS**

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

## **TERMO DE REFERÊNCIA PARA CONTRATAÇÃO DE EMPRESA OU CON- SÓRCIO DE EMPRESAS PARA A ELABORAÇÃO DE ESTUDOS URBANÍSTI- COS 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. PROPOSTAS PRELIMINARES
- 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) Estudos Econômicos; c) Estudo de Impacto Ambiental; d) Plano de Comunicação. Tais estudos deverão ser elaborados de maneira interdependente, caracterizando-se como ótimo o resultado de cada trabalho quando este evidenciar a utilização das informações e conclusões das demais áreas técnicas apresentadas e produzidas durante sua confecção.

Os Estudos Urbanísticos compreendem o Projeto Urbanístico Específico da Operação Urbana Consorciada, o Anteprojeto Urbanístico das *Áreas*

*de Transformação Induzida* e o Estudo de Capacidade de Suporte da Infraestrutura de Mobilidade.

Os Estudos Econômicos compreendem o Estudo de Atividades Econômicas, o Estudo Mercadológico e de Valoração dos Cepacs da Operação Urbana Consorciada e das *Áreas de Transformação Induzida*.

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, assessoramento, 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 consequência, 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 leste do centro, os bairros da Moóca, Brás e Pari já prestaram os devidos tributos ao protagonismo das ferrovias e à sua importância no processo de desenvolvimento da região. A barreira ferroviária e a barreira viária da avenida Radial Leste não contribuem para a superação da estagnação do desenvolvimento urbanístico.

A implantação das ferrovias na superfície limitou as soluções de sua transposição pelos principais eixos viários transversais 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 reconformando 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**

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.

Tal vinculação se torna patente na inter-relação estabelecida entre este projeto e as propostas para a estruturação urbanística das áreas das Operações Urbanas Mooca - Vila Carioca, na porção centro-sul, e Rio Verde - Jacu, na porção leste. A distância física entre as operações não impediu que se vislumbrasse a possível relação entre a substituição das indústrias em zonas centrais e a necessidade de incrementar as atividades econômicas com a

criação de postos de trabalho no extremo leste da cidade, visando assegurar que, embora deslocadas, as atividades industriais encontrem nova localização estratégica e sejam agentes importantes na diminuição dos desequilíbrios funcionais da cidade.

Somam-se às vizinhanças deste projeto o Plano Urbanístico Específico para a Nova Luz, para a futura concessão urbanística dessa área, e o Plano Urbanístico para a inserção do Parque Dom Pedro, ambos em curso no presente momento.

#### **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 Sé, Móoca, Vila Prudente e Ipiranga (Lei nº 13.885/2004 – Parte II), e as disposições do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001).

Poderão ainda servir como referência, de acordo com as análises das estratégias de implementação desta Operação Urbana Consorciada, as disposições da Lei Municipal de Concessões Urbanísticas (Lei nº 14.917/2009).

#### **A. OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS**

##### **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 dispõe 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 Muni-

palidade 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, de 13 de setembro de 2002) definiu 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 infra-estrutura 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. 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 de Operações Urbanas - a saber: 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, evitando ações pontuais e paliativas.

A Operação Urbana Consorciada Lapa – Brás representa essa 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 Tamandateí - se apresenta na forma de inundações constantes. 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 com a conseqüente degradação. 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, caracterizando o que se convencionou chamar de "volta ao centro" e "cidade compacta", diretrizes que foram incorporadas ao presente termo de referência.

### **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 que estimaram os estoques de área adicional de construção, estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental, além de estudos de capacidade de suporte da infra-estrutura 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 relacionadas à Operação Urbana Água Branca deverão ser considerados e consolidadas pelo presente trabalho, que dará conta ainda e necessariamente 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 agrega qualidade urbanística à região da Água Branca. As diretrizes já definidas não devem, portanto servir de impedimento e sim de base para o desenvolvimento do anteprojeto das Áreas de Transformação Induzida localizadas na área de abrangência da Operação

Água Branca. No futuro, caso aprovada, a nova operação poderá tratar de todas as áreas de forma conjunta, de acordo com as perspectivas globais apresentadas neste termo de referência, o que deverá contribuir ainda mais para que sejam alcançados os objetivos de ambas as operações.

## **V. OBJETIVOS E DIRETRIZES**

### **A. OBJETIVO 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.

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 sócio-econômicas 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 sócio-econômicos negativos seja eliminada ou reduzida ao máximo, bem como sua implantação seja planejada de modo mais equilibrado no tempo e com melhor percepção de sua 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 OUC Lapa-Brás.

Para subsidiar a elaboração de todos esses elementos, foram desenvolvidos estudos técnicos em nível preliminar, elaborados de acordo com as mesmas diretrizes que deverão ser observadas na elaboração dos produtos a serem contratados. É necessário, no entanto, que tais estudos sejam aferidos, complementados e mais precisamente mensurados, em função das estratégias de implementação, da capacidade de suporte da infra-estrutura de mobilidade e de sua viabilidade econômica, social e ambiental.

Os elementos advindos do Projeto 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 que ora se busca estruturar 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, 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 qualidade ambiental podem ser compreendidas como as medidas da diversidade de usos, o adensamento populacional e construtivo compatíveis com a infra-estrutura 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 infra-estrutura 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 criação, ampliação e requalificação de áreas verdes e espaços livres de uso público, aumentando os índices de permeabilidade e área verde por habitante, para que funcionem como locais de convivência e relações sociais;
- 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 infra-estrutura 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;
- Implantar unidades habitacionais de interesse social, destinadas à população de baixa renda, de acordo com as normas urbanísticas aplicáveis às Zonas Especiais de

Interesse Social;

- Qualificar o ambiente urbano, por meio da preservação e valorização dos elementos naturais e construídos e da proteção e recuperação do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico existente no local;
- 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 transformação de áreas ociosas, degradadas e deterioradas, assim como de imóveis subutilizados, adequando-as às condições de desenvolvimento de novas centralidades;
- Criar as condições para a transferência das atividades econômicas instaladas e consideradas não adequadas aos objetivos da intervenção urbanística proposta;
- Racionalizar o uso da infra-estrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transporte coletivo, evitando sua sobrecarga ou ociosidade, melhorando a mobilidade, valorizando e qualificando os acessos à rede de transporte coletivo e aos equipamentos institucionais existentes e propostos;
- Implantar equipamentos institucionais compatíveis com o incremento populacional previsto;
- Promover o uso diversificado, intensivo e equilibrado do uso do solo para fins residenciais e não residenciais, compatível com as redes de infra-estrutura instaladas, a sustentabilidade

da intervenção e com as características do sítio, considerando o paradigma da cidade compacta;

- Estimular a diversidade tipológica habitacional, para atendimento de variadas faixas de renda e perfis de moradores, priorizando a permanência da atual população residente;
- Criar e oferecer condições para que os atuais moradores e usuários possam tomar parte do processo de qualificação urbanística;
- Contribuir para a manutenção e ampliação dos laços de identidade entre a população local e os bairros que constituem o território desta operação, áreas de ocupação antiga e costumes tradicionais;
- Permitir a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização.

### **C. DIRETRIZES GERAIS 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, indicando uma nova diretriz a ser seguida.

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 exposto, 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 seguirá as seguintes diretrizes gerais, que deverão ser avaliadas no trabalho a ser realizado no desenvolvimento do plano urbanístico ora contratado, podendo ser alteradas ou substituídas, justificadamente:

#### **ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE**

- 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 superior a 8,0m. Deverá ser previsto uso lindeiro intenso e ciclovias;
- Estabelecimento da continuidade do sistema coletor de um de outro lado das vias férreas de modo a conformar redes de suporte aos serviços
- Demolição ou desmontagem do elevado 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;
- Estabelecimento de relação de complementaridade e integração entre as funções do Pátio do Pari e do Parque Dom Pedro II. O novo terminal intermodal da Lapa e o Pátio do Pari devem ser considerados nós estruturadores do sistema de transporte público.
- 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 vias coletoras e locais propostas não deverão ter larguras inferiores a respectivamente 6,0m e 4,0m;

### **ÁREAS VERDES E PERMEABILIDADE**

- 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.;
- Aumento das áreas permeáveis e o conseqüente incremento no índice de arborização, através 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
- Posicionamento das áreas verdes públicas de modo a conformar eixos encadeados, aberturas para referências naturais ou construídas, próximas ou distantes;
- 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), que não comprometam a estabilidade do solo e do subsolo, que protejam os lençóis freáticos e que minimizem os volumes de escavação, remoção e transporte de terra;

### **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 devem ser 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 10 a 20% do da 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;
- Utilização como referência de densidade populacional média futura da ordem de 200 habitantes por hectare e relação média futura de 2,5 empregos por habitante;
- Conformação de centralidades de porte regional associadas e compatíveis com a oferta futura do sistema de transportes e circulação;
- Observância de equilíbrio na curva de distribuição de moradores por faixa de renda evitando a formação de pontos extremos superiores ou inferiores e desnivelamentos abruptos e discrepantes;
- 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;

- Criação de condições para induzir os proprietários de imóveis encortçados a promover sua recuperação;
- Equacionamento da localização das atividades industriais e sua possível substituição pelo uso misto (habitação, comércio e serviços), caracterizando e compreendendo suas naturezas e necessidades indicando, se necessário, outros fatores e condições de produção preponderantes para seu deslocamento para outros locais, dentro dos domínios da cidade;

## **PAISAGEM URBANA**

- 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;
- 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 reconduzir os cruzamentos ao rés do chão;
- 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.

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 projeto 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 consensual 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.

## **VI. PROPOSTAS PRELIMINARES**

Considerando a extensão e as características específicas das áreas que compõem o perímetro proposto desta Operação Urbana Consorciada, foram definidos sub-perímetros, como hipóteses iniciais de subdivisão funcional de unidades de projeto e intervenção.

Identificaram-se então os trechos desse território que mais prontamente se apresentam como aptos a estruturar as transformações previstas, sendo recortados de todo o conjunto de áreas da Operação Urbana Consorciada Lapa-Brás, para dele se obter a proposta que antevêja as transformações pretendidas para todo esse território.

Estes trechos, identificados como Áreas de Transformação Induzida, são marcadas por fatores físicos, geográficos, sócio-econômicos ou de uso do solo notáveis, para os quais o Projeto Urbanístico Específico deve ter uma avaliação crítica específica, propondo soluções que ressaltem ou alterem suas características em função do papel que essas áreas desempenharão no contexto da Operação Urbana e a necessária relação de complementaridade que deverá se estabelecer entre estas e o entorno.

*As Áreas de Transformação Induzida* são aquelas sobre as quais a administração municipal pretende exercer maior poder de indução do

processo de transformação, utilizando para tanto instrumentos urbanísticos que permitam programar no tempo e no espaço a melhor forma de implementar projetos de renovação do *espaço público e do espaço privado*, de forma a moldar uma estrutura de ocupação que sirva de referência a toda a Área de Estudos e que possa acelerar a re-ocupação, atraindo e direcionando os investimentos privados e coordenando os investimentos públicos. A Concessão Urbanística é um desses instrumentos cuja aplicabilidade deve ser examinada no âmbito deste trabalho, podendo se propostos outros instrumentos mais adequados à viabilização do projeto.

As demais áreas que integram o perímetro (e sub-perímetros) são aquelas onde os mecanismos tradicionais das operações urbanas podem ser aplicados e onde se pretende 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. Trata-se de conjuntos de incentivos para a re-estruturação urbanística, segundo diretrizes gerais previamente definidas. Os recursos obtidos pela outorga concedida são utilizados para implementar infraestruturas necessárias a suportar o incremento projetado e para corrigir deficiências estruturais da região. O poder público detém nessas áreas o controle sobre o tipo e a intensidade da ocupação do solo privado. No entanto, a configuração físico-formal, o tempo de construção e a localização dos empreendimentos privados não podem ser determinados *a priori*.

Nessas áreas, os planos de ação buscam definir as localizações, características e diretrizes gerais das intervenções do poder público (ruas, praças, áreas verdes e espaços públicos, habitações de interesse social), além de índices e parâmetros urbanísticos de ocupação e formas de equilíbrio na distribuição de usos residenciais e não residenciais.

O projeto urbanístico específico - PUE da Operação Urbana Consorciada Lapa - Brás deverá avaliar a subdivisão em sub-perímetros e áreas de transformação, em conjunto com os diagnósticos e avaliações efetuados, os objetivos e as diretrizes, para formular as propostas de subdivisão do perímetro em SETORES, que passarão a ser as unidades de intervenção do PUE.

Embora não sejam compartimentos estanques, os sub-perímetros e áreas de transformação, a serem ainda definidos como SETORES, devem se caracterizar por certa “autonomia” funcional e espacial, no sentido de encerrar em si conjuntos de qualidades que permitam alcançar os padrões urbanísticos e ambientais preconizados.

Cada Área de Transformação Induzida deverá receber tratamento específico, de acordo com os papéis atribuídos a ela e ao setor onde se inseres, contribuindo concomitantemente para a construção da unidade geral da intervenção. Nas demais áreas, deverão ser indicadas intervenções complementares consideradas necessárias ao bom desempenho do setor, devendo ainda ser estudados os seus potenciais de renovação e propostas as áreas adicionais de construção para os usos residencial e não residencial.

As categorias que compõem aquilo que se denomina um tanto abstratamente “melhoria das condições urbanísticas” e “melhoria das condições ambientais” – que no contexto deste trabalho podem ser compreendidas como: as medidas da diversidade de usos, o adensamento populacional e construtivo compatíveis com a infra-estrutura 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 - deverão ser contempladas nas propostas de cada um dos setores.

Os Setores, bem como as áreas de intervenção, poderão ter seus limites revistos em função das análises e propostas contidas no Plano Urbanístico Referencial, desde que justificados. Exceção feita ao subperímetro Água Branca onde deverão ser incorporados os limites dos setores, bem como os parâmetros já definidos.

No trecho situado a oeste do centro que corresponde aproximadamente 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, dentre outros) 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 além de, através de seu destampamento, auxiliar na manutenção preventiva dos canais com reflexos positivos no combate às inundações. 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. Deve-se verificar a viabilidade de torná-los novamente abertos, despoluídos e presentes na paisagem. A arborização de suas margens, com a implantação de equipamentos de lazer 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 evitadas 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 acima do solo – 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 Tamandateí. 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 Nothman 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 o 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.

A partir da Av. do Estado, o sistema viário ruma ao sul e alcança um dos vértices do Pátio do Pari onde um dispositivo de direcionamento na forma de rotatória se apresenta como potencial marco referencial da configuração de parte da Zona Cerealista e do próprio Pátio do Pari. Parte das bordas de ambos os lados da Av. do Estado oferecem-se à reurbanização tendo como eixo referencial a inserção do rio Tamanduateí 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.

Como arremate, merecedor também de tratamento que evidencie o início/final da área de intervenção, o novo sistema viário alcança a rua Bresser (na altura do viaduto Bresser) e se conecta ao eixo formado pelas ruas Taquari e Av. Paes de Barros. A confluência desse sistema com a Av. Alcântara Machado é um ponto focal a ser destacado.

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

- **SUBPERÍMETRO LAPA**

Encerra uma área de 602 hecatres. 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 infra-estruturas 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:

- Implantar novo 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) ;
- Implantar 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 zo-

nas 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.
- Criar área verde a partir da geometria resultante do prolongamento da rua Marina Ciufuli Zanfelize 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 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 infra-estrutura. 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 redivisão 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 global. 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 Me-

trô, 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.
- Parque na área municipal situada na confluência da Av. Marquês de São Vicente e Av. Nicola Boer integrado ao sistema de áreas verdes . O Centro de Treinamento de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego deverá ser incorporado ao projeto;
- Reparcimento 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;
- Incorporar a totalidade ou 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 u-

nidade 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;

- **SUBPERÍMETRO CENTRO**

Este subperímetro, de 575 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 públicos 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 infra-estrutura 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 elevado 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 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;
- Promover a integração do Centro Desportivo Municipal e da Subprefeitura da Moóca com o tecido urbano adjacente e, principalmente, torná-lo acessível pelo outro lado da Av. Alcântara Machado;
- 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 nova áreas verdes atribuindo-lhes papeis 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;
- Integrar o Pátio do Pari ao entrono caracterizando-o como uma centralidade articuladora do sistema de transporte de alta capacidade e que de-



verá opera de modo coordenado com o terminal de ônibus do Parque Dom Pedro;

- A ocupação do Pátio do Pari deverá se dar de forma a destacá-lo como referência visual e funcional. Os equipamentos ligados a transportes deverão ser física e funcionalmente integrados aos demais edifícios que compõem o conjunto edificado e que terão como uma das principais funções o apoio e dinamização das atividades econômicas da região;
- Reinsere o rio Tamanduateí 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. ESCOPO DOS PRODUTOS**

Embora se constituam, para os fins deste Termo de Referência, produtos autônomos – Estudos Urbanísticos; Estudos Econômicos; 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 retroalimentação mútua. Uma base de dados comum subsidiará o desenvolvimento destes produtos, ainda que cada um privilegie um aspecto específico, estando previsto ainda a elaboração de Relatório Síntese, onde serão consolidados os resultados previstos nos 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 os ajustes e complementações necessários apontados para que possa ser realizada nova avaliação. Como os estudos (produtos) devem evoluir de forma integrada, não será autorizado o prosseguimento das atividades para etapas posteriores enquanto houver qualquer outro estudo sob avaliação ou revisão.

Durante o desenvolvimento das atividades previstas, serão realizadas reuniões técnicas com periodicidade quinzenal, 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.

As etapas e fases do Escopo foram organizadas de modo que a *CONTRATADA* possa, inicialmente, planejar suas atividades e tomar ciência das características da área de estudo e dos principais projetos em análise ou planejados pelo poder público, para que, assim, possa desenvolver o projeto em etapas progressivas de aprofundamento e com a contribuição da sociedade mediante consultas públicas e comunicação em diversos canais a cada final de etapa.

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

- **Etapa 1: Planejamento e Prospecção de Dados**
  - Fase 1.1** - Reuniões Técnicas/ Nivelamento de Informações;
  - Fase 1.2** - Plano de Trabalho;
  - Fase 1.3** – Prospecção e Consolidação de Dados;
- **Etapa 2 : Análise de Dados e Diagnósticos**
- **Etapa 3: Propostas Preliminares**
- **Etapa 4: Consultas Preliminares e Revisão do Programa de Intervenções**
  - Fase 4.1** - Consultas Públicas e Setoriais Preliminares;
  - Fase 4.2** - Revisão do Programa de Intervenções;
- **Etapa 5: Consolidação dos Estudos**

- **Etapa 6: Audiências Públicas, Licenciamentos, e Relatório Final**

**Fase 6.1** - Audiências Públicas e Licenciamentos;

**Fase 6.2** – Relatório Final.

As etapas 1, 4 e 6 tem relação com o conjunto dos estudos envolvidos e, assim, terão subprodutos únicos em cada fase. Já as etapas 2, 3 e 5 se baseiam no aprofundamento e especificidades de cada esfera de estudos, de modo que seus subprodutos, apesar de evoluírem integradamente, serão específicos.

Isto posto, define-se a seguir o escopo de cada um desses produtos, a serem desenvolvidos pela *CONTRATADA*, cujas atividades foram agrupadas por Etapas .

***ETAPA 1: PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS (comum a todos os produtos)***

**FASE 1.1 – REUNIÕES TÉCNICAS – NIVELAMENTO DE INFORMAÇÕES (subproduto único)**

Serão realizadas apresentações, por órgãos da administração pública municipal, de planos, projetos, programas, estudos, análises, projeções, levantamentos e diretrizes relativas à região abrangida pelo projeto desta Operação Urbana Consorciada, com o intuito de expor para a *CONTRATADA* (todos os coordenadores dos estudos devem estar presentes) as várias intervenções em curso ou planejadas e outras informações de interesse para o desenvolvimento do projeto. Essas apresentações ocorrerão por convocação do *CONTRATANTE* .

A *CONTRATADA* terá a atribuição de colher as informações transmitidas, lavrar as atas de cada uma dessas reuniões e, ao final, compilar esses elementos, conforme descrito no produto correspondente a esta etapa.

**SUBPRODUTO:** Relatório 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:** 4 (quatro) semanas, conforme cronograma anexo.

#### **FASE 1.2 – PLANO DE TRABALHO (subproduto único)**

A partir das disposições deste Termo de Referência, será elaborado o Plano de Trabalho, expondo as estratégias de abordagem e organização do trabalho da *CONTRATADA* para a execução do escopo nos prazos definidos por este Termo de Referência. 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 e conforme entendimentos entre a *CONTRATADA* e a *CONTRATANTE*.

**SUBPRODUTO:** Relatório 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, conforme entendimentos entre a *CONTRATADA* e a *CONTRATANTE*.

**PRAZO:** 4 (quatro) semanas, conforme cronograma anexo.

#### **FASE 1.3 – PROSPECÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE DADOS (subproduto único)**

Para subsidiar os diversos produtos em desenvolvimento, deverão ser prospectadas e sistematizadas diversas informações junto a

instituições públicas de outras esferas de governo, instituições do 3º setor, da sociedade civil e entidades de classe, complementares àquelas apresentadas nas reuniões técnicas. A consolidação de dados corresponde a uma compilação, compatibilização e formatação dos dados prospectados de modo a poderem ser utilizados e compartilhados por todas as equipes envolvidas.

Tais informações oferecem subsídios às etapas posteriores de desenvolvimento de cada um dos produtos, compreendendo, como conteúdo mínimo:

- Caracterização fundiária, com identificação da titularidade (áreas públicas e particulares), situação legal (regularidade) e valor de mercado. Os valores de mercado deverão ser relacionados com os valores constantes da Planta Genérica de Valores;
- Caracterização do uso do solo, identificando os usos, atividades econômicas instaladas, volumetria, gabaritos, áreas construídas, coeficientes de aproveitamento, taxas de ocupação e permeabilidade;
- 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, quando houver;
- Levantamento da oferta de equipamentos públicos e sociais existentes na área e também no entorno, desde que atendam à população da área, indicando sua localização;
- Levantamento da rede hídrica-ambiental da área de estudo e do entorno, com localização das áreas verdes e corpos d'água existentes e indicando a relação área verde/ habitante atual;
- Caracterização sócio-econômica da população residente e empregada, indicando e mapeando a densidade populacional e de empregos atual e a relação emprego/ habitante;
- Caracterização do sistema de circulação de veículos e pedestres, identificando as principais vias de acesso, os volumes de tráfego por categoria (pedestres, ciclistas, automóveis, caminhões e ônibus), os fluxos

de passagem e tráfego local, a capacidade do sistema viário existente, os pontos de conflito (acidentes, retenções) e o nível de atendimento de vias e passeios públicos;

- Delimitação das áreas de atendimento por transporte público e particular, para avaliar a situação atual e futura considerando as intervenções propostas no PDE, PREs, Planos Setoriais e na proposta preliminar da Operação Urbana Consorciada.
- Caracterização da área em termos de viagens por modo e zona, as alterações ocorridas no período de 1997 até 2007– em nível de detalhe compatível com as informações disponibilizadas da pesquisa OD 2007 - e simulações futuras em função dos estudos do Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU 2025.
- Mapeamento, caracterização e quantificação das áreas contaminadas existentes no perímetro da Operação Urbana;
- elementos de referência da paisagem urbana;
- dados sobre a produção e comercialização de imóveis na região; atividades econômicas/ produtivas instaladas, empregos, etc.
- Levantamento de valores unitários de mercado dos terrenos e espacialização dos resultados obtidos, bem como a comparação com a Planta Genérica de Valores, no perímetro de abrangência da Operação Urbana. Não serão aceitos modelos de simulação de preços globais;
- Levantamento dos valores de venda e locação de imóveis praticados por área de transformação e setor da Operação Urbana, caracterizando as ofertas (lançamentos e imóveis antigos residenciais e não residenciais; área útil e área total; número de vagas de estacionamento; padrão da construção; serviços complementares oferecidos). Não serão aceitos modelos de simulação de preços globais;
- Levantamento e identificação das áreas passíveis de renovação por área de transformação e setor da Operação Urbana;
- Mapeamento dos programas, projetos e ações que incidem sobre a área, apontando as restrições e/ ou oportunidades que deverão ser consideradas

no desenvolvimento da proposta.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo a sistematização das informações levantadas nesta atividade, explicitando seu conteúdo através de textos, de mapas, gráficos, tabelas e ilustrações, referentes aos aspectos físicos, ambientais, sócio-econômicos e populacionais analisados, permitindo a adequada compreensão das informações apresentadas. Devem constar todas as fontes de dados utilizados. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados.

**PRAZO:** 2 (duas) semanas, conforme cronograma anexo.

**ETAPA 2:** *ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS (especificadas em cada produto)*

**ETAPA 3:** *PROPOSTAS PRELIMINARES (especificadas em cada produto)*

**ETAPA 4:** *CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES (comum a todos os produtos)*

#### FASE 4.1. **CONSULTAS PÚBLICAS E SETORIAIS PRELIMINARES (subproduto único)**

Audiências Públicas, consultas e reuniões a serem convocadas pelo *CONTRATANTE*, com base no plano de comunicação elaborado pela *CONTRATADA* e aprovado pela *CONTRATANTE*, para apresentação e discussão das propostas contidas nos diversos estudos (PUE da Operação Urbana Consorciada, dos Anteprojetos das Áreas de Transformação Induzida, dos Estudos Econômicos e do Estudo de Impacto Ambiental) em nível preliminar em:

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 assembléias públicas, devendo ser prevista a gravação e transcrição da apresentação e das intervenções realizadas.

b) Realização de **consultas setoriais** junto a:

- representantes de **setores econômicos** cujas atividades existam na área ou tenham sido previstas no estudo preliminar 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.

c) Realização de **reuniões técnicas** com representantes da administração pública que participaram das reuniões técnicas realizadas na Etapa 4 e outros representantes cuja participação a SMDU entenda como necessária, para apresentação e discussão das propostas.

d) Apresentação junto aos seguintes **órgãos colegiados** do poder público, de acordo com as diretrizes definidas pela SMDU:

- CTLU;
- C MPU;
- CONPESP;
- CONDEPHAAT;
- CADES.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo 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. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados.

**PRAZO:** 5 (cinco) semanas, conforme cronograma anexo.

#### FASE 4.2. – **REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES (subproduto único)**

Revisão e detalhamento do programa de intervenções, visando à Consolidação do Projeto Urbanístico Específico, utilizando como subsídio a síntese das discussões ocorridas durante a etapa 4.1.

As alterações eventualmente promovidas deverão ser justificadas e relacionadas aos fatores que as provocaram.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 com conteúdo conforme discriminação acima.

**PRAZO:** 6 (seis) semanas, conforme cronograma anexo.

#### **ETAPA 5:** *CONSOLIDAÇÃO DOS ESTUDOS (especificadas em cada produto)*

#### **ETAPA 6 – AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL** *(comum a todos os produtos)*

#### FASE 6.1. – **AUDIÊNCIAS PÚBLICAS E LICENCIAMENTOS (subproduto único)**

Audiências Públicas, consultas e reuniões a serem convocadas pelo *CONTRATANTE*, com base no plano de comunicação elaborado pela *CONTRATADA* e aprovado pela *CONTRATANTE*, para apresentação e discussão das propostas contidas nos diversos estudos (PUE da Operação Urbana Consorciada, dos Anteprojetos das Áreas de Transformação Induzida, dos

Estudos Econômicos e do Estudo de Impacto Ambiental) em nível consolidado em:

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) Realização de **consultas setoriais** junto a:

- representantes de **setores econômicos** cujas atividades existam na área ou tenham sido previstas no estudo preliminar 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.

c) Realização de **reuniões técnicas** com representantes da administração pública que participaram das reuniões técnicas realizadas na Etapa 4 e outros representantes cuja participação a SMDU entenda como necessária, para apresentação e discussão das propostas.

d) Apresentação junto aos seguintes **órgãos colegiados** do poder público, de acordo com as diretrizes definidas pela SMDU:

- CTLU;
- CMPU;
- CONPESP;

- CONDEPHAAT;
- CADES.

e) Revisão das propostas, dados consolidados e relatórios objetos dos licenciamentos, absorvendo os ajustes e recomendações das contribuições das audiências e consultas públicas e dos diversos órgãos licenciadores, com vistas à obtenção das aprovações.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo 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.

**PRAZO:** 15 (quinze) semanas, 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 6.2 **RELATÓRIO FINAL (subproduto único)**

**SUBPRODUTO:** Relatório final, em formato A4 (além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados), contendo:

- a) Consolidação dos produtos definidos no Escopo deste TR, a saber: PUE da Operação Urbana Consorciada, dos Anteprojetos das Áreas de Transformação Induzida, dos Estudos Econômicos e do Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA);
- b) Explicação 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.

c) 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.

d) Identificação dos diversos atores que se expressam nessa porção do território e os eventuais conflitos dessa convivência, indicando alternativas para superá-los.

e) Indicação do quadro legal que regulará a área e a implantação do Projeto.

f) Apresentação da fundamentação das intervenções propostas, notadamente quanto aos temas do emprego, da habitação e da mobilidade, incluindo dados ambientais e de infra-estrutura urbana, e todas as informações necessárias à justificativa dos objetivos e à viabilidade econômica e ambiental do projeto.

g) Indicação das condições necessárias à implantação do projeto, contendo proposta de articulação da atuação de órgãos da administração pública, instituições e empresas no curso de implantação do Projeto.

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

**PRAZO:** 6 (seis) semanas, conforme cronograma anexo. Em virtude dos eventuais ajustes e revisões solicitados pelos órgãos de licenciamento, o prazo previsto pode ser prorrogado, até o limite da conclusão da FASE 6.1, de comum acordo entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA.

## **ESTUDOS URBANÍSTICOS**

### **A) PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO (PUE) DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAPA-BRÁS**

O Projeto Urbanístico Específico da Operação Urbana Consorciada - PUE define os adensamentos populacionais e construtivos, as intervenções no nível físico-territorial, a conformação espacial e funcional geral

das construções e atividades e articula-se aos demais produtos previstos neste Termo de Referência, absorvendo em seu desenvolvimento aspectos relativos aos estudos econômicos e de impacto ambiental decorrentes de sua implantação, além das avaliações de capacidade de suporte da infra-estrutura de mobilidade, devendo evoluir todos de forma conjunta e integrada.

Partindo da compreensão da dinâmica de uso e ocupação atual da área e com base nos objetivos e diretrizes definidos neste Termo de Referência, o Projeto Urbanístico Específico apontará as transformações necessárias à consecução destes objetivos, explicitando a visão da área a ser transformada e abordando as questões de caráter geral da operação.

A elaboração do Projeto Urbanístico Específico deverá partir da proposta preliminar apresentada. Em relação a esta, poderão ser apresentadas adequações, complementações e alterações, respeitadas as premissas fundamentais do projeto.

Também deverá ser apresentada uma proposta de implementação do PUE indicando os instrumentos urbanísticos e as estratégias adequadas à sua viabilização.

***ETAPA 1 – PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS – produtos únicos já descritos.***

***ETAPA 2 – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS***

**FASE 2.1 – DIAGNÓSTICOS DO PUE**

### **1. Gerais e de Uso e Ocupação do Solo**

- a) Análise dos dados levantados, considerando e avaliando diretrizes, objetivos e proposições da proposta preliminar para a Operação Urbana Consorciada.
- b) Identificação das áreas com características semelhantes e de sua vocação, objetivando a divisão do perímetro e sub-perímetros em setores, áreas de centralidades, área de transformação induzida, caracterizando suas

especificidades e funções dentro dos objetivos e diretrizes estabelecidos para a Operação Urbana Consorciada (checagem dos perímetros iniciais e propostas de ajustes justificados).

c) identificação e quantificação das áreas renováveis e estimativa de porcentagem de participação na Operação Urbana Consorciada (Áreas Mais Prováveis de transformação) explicitando o método utilizado.

## **2. Obras e projetos**

a) Identificação e diagnóstico das obras contidas no PDE e nos PRES que se relacionam com os objetivos e diretrizes estabelecidos para a Operação Urbana Consorciada, incluindo sistema viário e de transportes, sistema de áreas verdes e espaços públicos e sistemas de drenagem.

b) Identificação de projetos e ações co-localizados e co-relacionados sob responsabilidade das outras esferas de governo e empresas.

## **3. Sistema viário e de Transportes:**

a) Avaliação crítica, pré-dimensionamento do sistema estrutural e complementação das alterações propostas para o sistema viário, incluindo rotas cicloviárias e de pedestres, com hierarquização das vias (sistema estrutural, coletor e local).

b) Prospecção das demandas de cada área de transformação e área de abrangência da Operação Urbana em função das diretrizes e parâmetros urbanísticos contidos na proposta preliminar.

## **4. Aspectos Ambientais:**

a) Delimitação e diagnóstico das bacias e sub-bacias de drenagem: área de abrangência /graus de impermeabilização do solo, caracterização da composição dos extratos dos solos, avaliando a maior ou menor capacidade de absorção de águas pluviais; avaliação do desempenho das redes de

drenagem existentes em cada bacia (drenagem e aspectos geomorfológicos).

b) Identificação, quantificação, caracterização e diagnóstico das áreas verdes (praças, parques, rotatórias, arborização viária) e espaços públicos de uso coletivo.

### **5. Paisagem Urbana e Bens de preservação cultural, ambiental, histórico e paisagístico**

a) Identificação e caracterização dos principais elementos referenciais (construídos e naturais) a serem destacados.

### **6. Equipamentos Públicos:**

a) Identificação, caracterização e avaliação da rede de equipamentos públicos existentes.

### **SUBPRODUTO:**

Relatório em formato A4 contendo os diagnósticos e análises realizadas, explicitando o conteúdo mínimo acima discriminado através de textos, mapas, gráficos, tabelas e ilustrações, permitindo que as propostas da etapa de propostas preliminares possam partir de bases de leitura do território bem estruturadas. Devem ser explicitadas as metodologias utilizadas na elaboração dos diagnósticos e análises, bem como as fontes de informação utilizadas. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados.

**PRAZO:** 5 (cinco) semanas, conforme cronograma.

## ***ETAPA 3 – PROPOSTAS PRELIMINARES***

### **FASE 3.1 – PROPOSTA PRELIMINAR DO PUE**

#### **1. Subdivisão Funcional da área de abrangência**

- a) Divisão (ou revisão da divisão) do perímetro da Operação Urbana Consorciada em Setores e Áreas de Transformação Induzida de acordo com as características funcionais projetadas (como, centralidades, áreas predominantemente residenciais ou comerciais, áreas de preservação ou recuperação ambiental).
- b) Proposta de composição da mescla de usos (residenciais, serviços locais, serviços regionais): por área de terreno e área construída, por setor e por Área de Transformação.
- c) Definição de parâmetros de distribuição e concentração da população e atividades econômicas no perímetro da Operação, traduzido por densidades demográficas e de empregos e sua proporcionalidade (emprego/ habitante).

## **2. Definição dos estoques de área adicional de construção**

- a) Com base no adensamento populacional e na relação emprego/ habitante propostas, limitados ao coeficiente de aproveitamento máximo (C.A. máximo) = 4,0, definir os estoques de área adicional de construção para os usos residencial e não residencial - por área de transformação e setor da Operação Urbana, tendo por base o coeficiente de aproveitamento básico (C.A. básico) = 1,0.

## **3. Índices e Parâmetros Urbanísticos**

- a) Coeficientes de Aproveitamento mínimos e máximos / Taxas de Ocupação Máxima / Taxa de Permeabilidade Mínima, Recuos Mínimos e/ ou obrigatórios, dimensões e áreas mínimas e máximas dos lotes.
- b) Número de vagas (mínimas e/ ou máximas) de estacionamento em função do uso, da categoria de uso e da área construída computável;
- c) Proposição de gabaritos, recuos, escalonamento dos volumes, alinhamentos em função da valorização dos elementos referenciais (naturais e construídos) identificados, no convívio harmonioso entre áreas verticalizadas e não verticalizadas e na dinamização e vitalidade dos espaços e passeios públicos (compatibilizar com item 3.5 - f).



d) Diretrizes para acesso e dispersão de veículos em empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego.

#### **4. Mobilidade e Acessibilidade**

- a) Proposta da rede viária no perímetro da Operação Urbana Consorciada, considerando as densidades previstas, identificando as novas intervenções propostas (vias a suprimir, abrir, estender, alargar e estimativa do valor das intervenções com composição dos serviços).
- b) Proposta de localização de novas estações, paradas e terminais urbanos de transporte coletivo;
- c) Proposta de classificação das vias com base no porte e função (estruturais, coletoras, locais) e suas respectivas dimensões;
- d) Proposta de rotas cicloviárias e percursos preferenciais de pedestres;

#### **5. Aspectos Ambientais**

- a) Propostas de complementação da rede de drenagem urbana através de ações estruturais e não estruturais. Devem ser indicadas as medidas necessárias à recuperação e proteção da rede hídrica existente e sua integração aos sistemas de áreas verdes.
- b) Proposição de critérios para controle de ocupação dos subsolos em função dos aspectos geológicos e geotécnicos.
- c) Diretrizes para drenagem e retenção de águas no interior dos lotes, com base nos aspectos geológicos e geotécnicos de cada área. Proposição de diretrizes e alternativas para ocupação dos subsolos com vistas à proteção dos lençóis freáticos, o aumento da permeabilidade e a retenção de águas pluviais.
- d) 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.
- e) Proposta de incremento de arborização viária em função das dimensões dos passeios e classificação das vias. Identificação e localização das vias a arborizar

e estimativa do incremento.

f) Proposição de gabaritos, recuos, escalonamento dos volumes em função de melhorias no conforto ambiental (ventilação, iluminação).

## **6. Paisagem Urbana**

a) Proposta de qualificação da paisagem urbana, contendo diretrizes gerais de volumetria e restrições em função da preservação e qualificação do patrimônio histórico, de parâmetros de orientação e percepção da paisagem natural e construída do território da Operação Urbana, indicando as áreas passíveis de verticalização e seus respectivos graus (baixa, média e alta), bem como perspectivas visuais a manter, qualificar e recuperar.

## **7. Equipamentos Públicos**

a) Proposta de complementação e ampliação das redes de equipamentos institucionais e sociais públicos da área, considerando o adensamento proposto e a acessibilidade (considerar as barreiras físicas existentes).

b) Proposta de localização dos novos equipamentos públicos, quantificando as áreas de terreno e construídas necessárias por atividade.

## **8. Estratégias de Implementação da Operação Urbana Consorciada**

a) Indicar os instrumentos urbanísticos aplicáveis e mais eficazes, em cada setor e área de transformação, tendo em vista os objetivos a alcançar.

b) Proposta de estratégias de implantação, no tempo, do PUE da operação, tendo como base a melhor relação de potencialização das transformações induzidas por intervenções âncora da OUC e as realizadas espontaneamente e considerando valores de CEPAC e custos das intervenções.

Deve ser explicitada a metodologia utilizada na elaboração das propostas, bem como as fontes de informação utilizadas.

Todas as propostas de intervenção devem ser acompanhadas das respectivas composições de serviços, pré-quantificações e pré-orçamentos baseados em

tabela de preços oficiais da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras. O nível de detalhamento das estimativas deverá ser compatível com o nível de detalhamento de estudos preliminares.

**SUBPRODUTO:**

Relatório em formato A4 contendo a proposta da CONTRATADA para cada um dos itens e tópicos discriminados acima, explicitando o conteúdo mínimo 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. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados, com o seguinte conteúdo mínimo:

1. planta com setorização das atividades previstas para a área da Operação Urbana;
2. planta(s) contendo a representação da proposta para a mobilidade para cada modal (pedestres, ciclistas, automóveis, caminhões, ônibus), os pontos de integração, as soluções de transposição da ferrovia e do rio Tamanduateí e as soluções de hierarquização do sistema viário e ordenamento dos tráfegos de cargas e de passagem metropolitana;
3. planta com identificação das redes propostas de espaços públicos, áreas verdes e elementos estruturadores da paisagem;
4. planta com identificação dos imóveis a serem mantidos, preservados, restaurados e reabilitados;
5. planta com identificação dos imóveis destinados à implantação de áreas verdes e espaços públicos;
6. planta com identificação dos imóveis destinados à implantação de equipamentos públicos;
7. planta da proposta no nível do solo, mostrando as articulações entre os setores da Operação Urbana, o entorno e entre as duas margens da ferrovia e do rio Tamanduateí;

8. cortes, plantas, elevações e perspectivas do território da operação urbana inserido no tecido do entorno, demonstrando a implantação dos elementos previstos no Projeto Urbanístico Estruturador;
9. cortes, plantas, elevações e perspectivas de situações tipo das soluções relacionadas a intervenções de sistema viário;
10. maquete eletrônica de todo o conjunto, representando o plano de massa;

**PRAZO:** 13(treze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 4:** *CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES* – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS**

**FASE 5.1 – CONSOLIDAÇÃO DO PUE**

Esta etapa consiste no aprofundamento dos estudos já realizados na fase de propostas preliminares, adequando-os à revisão do programa de intervenções e às sugestões acolhidas nas consultas preliminares.

O Projeto Urbanístico Específico conterà as soluções urbanísticas consolidadas previstas no escopo para o território da Operação Urbana Consorciada, definindo as intervenções a serem realizadas através dos diferentes instrumentos urbanísticos disponíveis, as contrapartidas ao poder público, os empreendimentos propostos, os parâmetros urbanísticos aplicáveis e as soluções para os espaços públicos e privados, quantificando a população fixa e flutuante prevista, bem como recursos, etapas e prazos necessários à implementação da intervenção.

As propostas apresentadas devem considerar os ajustes e complementações recomendados nas discussões ocorridas na análise do PUE em nível Preliminar, e relacionados na Etapa 4, definindo com maior exatidão e pormenorização as soluções técnicas, conceitos, parâmetros e estratégias

definidos para esta Operação Urbana Consorciada.

**SUBPRODUTO:**

Relatório em formato A4 contendo a proposta da CONTRATADA para cada um dos itens e tópicos discriminados na FASE 3.1, em nível consolidado conforme definido acima, explicitando o conteúdo mínimo 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. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados.

**PRAZO:** 14(quatorze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 6:** *AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL* – produtos únicos já descritos.

**B) ANTE- PROJETO DAS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA**

O anteprojeto para as Áreas de Transformação Induzida abordará as questões de caráter específico de cada uma dessas áreas **obedecendo às diretrizes definidas no Projeto Urbanístico Específico da Operação Urbana Consorciada.** No anteprojeto para as Áreas de Transformação Induzida deverá ser apresentado um conjunto de estudos que irão constituir as diretrizes básicas do projeto definitivo, contemplando a indicação, posicionamento, caracterização e a conformação das intervenções no espaço físico abrangendo as áreas verdes, espaços públicos e sistema viário, a indicação de medidas da diversidade de usos e de densidades a alcançar , os parâmetros urbanísticos específicos e as regras de volumetria das novas massas construídas, sejam elas públicas ou privadas .

Deverão ser identificadas em cada Área de Transformação Induzida, unidades de transformação (lotes ou conjuntos de lotes, quadras ou conjuntos de quadras) cujas funções, dimensões e características gerais as qualifiquem como empreendimentos âncora, capazes de induzir e disseminar o processo de

renovação desejada. Nesse sentido, as unidades de transformação deverão conter e refletir aquilo que este Termo de Referência compreende como melhoria das condições urbanísticas, explicitadas nos OBJETIVOS E DIRETRIZES DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: as medidas da diversidade de usos, densidade populacional e construtiva compatíveis com a infra-estrutura 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. Os parâmetros definidos pelo PUE para os aspectos acima citados devem encontrar a sua tradução formal e espacial nas unidades de transformação. Todos os estudos devem ser consolidados num plano de massas que os traduza em forma e volumetria e que permita vislumbrar as futuras características dessas áreas.

Deverão ser propostas estratégias de implementação do Projeto para a Área de Transformação Induzida, considerando sua realização através dos instrumentos urbanísticos previstos nas legislações federal, estadual e municipal ou outros que poderão ser propostos pela contratada.

Todas as intervenções e os serviços que as compõem devem ser identificados com base nas tabelas de preços da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras. Os serviços devem ser quantificados e orçados com a precisão permitida pela fase de anteprojeto.

Cada equipe de projeto será responsável pelo desenvolvimento de todos os anteprojetos de Áreas de Transformação Induzida contidos no mesmo sub-perímetro, ainda que o desenvolvimento do PUE sugira uma nova subdivisão funcional que altere sua quantidade e formas em relação à Proposta Preliminar.

As equipes responsáveis pelos anteprojetos das ATIs devem trabalhar de forma integrada com a equipe responsável pelo desenvolvimento do PUE, para que haja total compatibilidade entre estes produtos. Se, durante o desenvolvimento dos trabalhos, houver elementos nos anteprojetos das ATIs cuja relevância justifique uma revisão de determinados aspectos e diretrizes do PUE, as equipes envolvidas devem interagir para definir o encaminhamento mais adequado e compatibilizar a solução de ambos os produtos.

**ETAPA 1 – PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS – produtos únicos já descritos.**

**ETAPA 2 – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS**

**FASE 2.2 – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS DAS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA**

Deverão ser utilizados os dados e diagnósticos já desenvolvidos na FASE 2.1 – DIAGNÓSTICOS DO PUE. A CONTRATADA poderá aprofundar e complementar estes trabalhos dentro dos perímetros das Áreas de Transformação Induzida.

**SUBPRODUTO:**

No caso de haver complementações e aprofundamentos dos dados da FASE 2.1, apresentar relatório em formato A4 contendo os diagnósticos e análises realizadas, através de textos, mapas, gráficos, tabelas e ilustrações, permitindo que as propostas da etapa de propostas preliminares possam partir de bases de leitura do território bem estruturadas. Devem ser explicitadas as metodologias utilizadas na elaboração dos diagnósticos e análises, bem como as fontes de informação utilizadas. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados.

**PRAZO:** 5 (cinco) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 3 – PROPOSTAS PRELIMINARES**

**FASE 3.2 – PROPOSTA PRELIMINAR DOS ANTEPROJETOS DAS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA**

O anteprojeto das áreas de transformação induzida deverá necessariamente partir dos parâmetros e elementos definidos no Projeto

Urbanístico Específico da Operação Urbana Consorciada, contribuindo para que sejam atingidos os objetivos de sua proposição. Para isso, deverão ser desenvolvidos em uma escala de abordagem mais refinada, onde se apresentam as características de ocupação e outros fatores específicos deste território que o diferenciam dos demais. Os elementos a serem desenvolvidos são os seguintes:

### **1. Distribuição territorial, uso e ocupação do solo, parâmetros e instrumentos urbanísticos**

- a) Proposição de plano de ordenamento e regramento territorial, padrões de uso e ocupação do solo considerados adequados com a transformação pretendida, e aos sistemas de circulação e transporte previstos, identificando áreas de centralidades, sua localização e tipo.
- b) Indicar os instrumentos urbanísticos aplicáveis em função da transformação pretendida.

### **2. Padrões de Ocupação**

- a) Propor parâmetros de ocupação dos lotes e de composição das edificações, definindo a localização das diversas atividades e os percentuais de distribuição de usos residenciais e não residenciais, para as novas edificações e para aquelas reabilitadas. Incluídas as ZEIS;
- b) Traduzir os parâmetros adotados em coeficientes de aproveitamento, regras de fracionamento de volumes edificados, taxas de ocupação máximas e mínimas dos volumes fracionados, áreas construídas mínimas e máximas, gabaritos, alinhamentos e formas de articulação das áreas de uso privado com os logradouros públicos;
- c) Propor as regras de parcelamento do solo;
- d) Discriminar as intervenções a cargo do poder público e da iniciativa privada;
- e) Identificar os imóveis a demolir e a permanecer indicando seu estado de



- conservação, sua função e as intervenções necessárias à sua re-inserção;
- f) Propor formas de articulação entre áreas de uso privado com aquelas de acesso público, em especial a relação entre as partes frontais dos lotes e os passeios públicos;
  - g) Definir e caracterizar as unidades de transformação – o lote, conjunto de lotes, a quadra ou o conjunto de quadras, com base na simulação de estratégias para a implantação de empreendimentos e nos instrumentos urbanísticos utilizáveis em cada caso.

### **3. Patrimônio arquitetônico, cultural e ambiental**

- a) Propor para as áreas de proteção, usos pertinentes no conjunto das atividades consideradas para a região e apropriados às características espaciais e construtivas específicas da conservação dessas edificações, bem como da sua inserção no contexto urbano onde se localizam.
- b) Propor prescrições específicas para utilização e recuperação dos elementos a serem protegidos, indicando quais imóveis deverão ser objeto de restauro, quais podem ser objeto de requalificação e quais as regras para articulação entre as novas áreas edificadas e os bens protegidos, podendo também, para os fins de destaque e de visibilidade destes, estabelecer diretrizes sobre o aspecto exterior das construções.
- c) propor mecanismos de captação de recursos para a recuperação, restauro ou requalificação, bem como para a sua manutenção no tempo;

### **4. Espaços públicos**

- a) Caracterizar as intervenções em passeios públicos definindo dimensões, materiais de pisos, faixas de ordenamento do mobiliário urbano, de iluminação pública, de arborização e acessibilidade a portadores de mobilidade reduzida.
- b) Propor e caracterizar percursos preferenciais para pedestres que interconectem pólos de atração e equipamentos de transporte coletivo;
- c) Localizar, dimensionar e caracterizar as áreas verdes e os espaços públicos propondo a conformação e encadeamento de acordo com sua função e porte;

## **5. Mobilidade e Acessibilidade**

- a) Ante-projeto da avenida parque em toda a sua extensão, com indicação das faixas de rolamento, tratamento paisagístico, luminotécnico e de mobiliário urbano dos passeios e ciclovias.
- b) Propor plano de mobilidade e acessibilidade específico para a área, hierarquizando a circulação de veículos, pedestres e ciclistas.
- b) Propor novas conexões viárias reconfigurando a malha urbana existente e ampliando a permeabilidade de circulação no tecido urbano.
- c) Indicar as adequações viárias necessárias à transformação pretendida, considerando a articulação entre os diversos modos de acesso, circulação e transporte, tanto público quanto particular, incluindo o cicloviário.
- d) Indicar e quantificar as áreas destinadas a estacionamentos públicos e bicicletários.

## **6. Equipamentos públicos e assistência social**

- a) Indicar as áreas de terreno reservadas para os equipamentos públicos necessários ao atendimento da população prevista, indicando formas de viabilizar sua instalação.
- b) Caracterizar os equipamentos de acordo com seu porte, função e capacidade de atendimento;

## **7. Paisagem urbana**

- a) Propor intensificação do uso do solo com conjuntos edificados que se harmonizem ao padrão do conjunto edificado atualmente existente, permitindo uma transição adequada na transformação da paisagem urbana.
- b) Propor volumetria de edificações adequada às características das vias em que se inserem.
- c) Propor sistema de espaços livres articulados ao sistema de drenagem

valorizando a relação com as águas.

d) Apresentar estudos preliminares 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, com as seguintes premissas: otimizar a relação da cota de terreno por unidade residencial, tendo em vista o adensamento populacional e a intensificação do aproveitamento do solo; diminuir os volumes de escavações para construção de estacionamentos subterrâneos; diminuir os custos com a construção de estruturas subterrâneas de contenção; diminuir custos com a remoção e o transporte de terra e entulho, bem como com os desperdícios no sistema construtivo; aumentar a taxa de permeabilidade dos lotes privados; promover a eficiência energética através da racionalização do consumo de energia, da correta implantação em função do conforto ambiental; captação e reaproveitamento de águas pluviais; utilização de materiais que diminuam a emissão ou retransmissão de calor.

## **8. Estratégias de Implementação do Projeto**

a) Propor estratégias para implantação, no tempo, do conjunto de intervenções previstas, considerando a utilização e o estado de conservação das áreas e imóveis que serão objeto de intervenção, bem como as adequações necessárias às redes de infra-estrutura, incluindo equipamentos e espaços públicos, para atendimento da ocupação proposta.

Todas as propostas de intervenção devem ser acompanhadas das respectivas composições de serviços, pré-quantificações e pré-orçamentos baseados em tabela de preços oficiais da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras. O nível de precisão das estimativas deverá ser compatível com o nível de detalhamento dos ante-projetos.

### **SUBPRODUTO:**

Relatório em formato A4 contendo a proposta da CONTRATADA para cada um dos itens e tópicos discriminados acima, explicitando o conteúdo mínimo a-

través 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. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados, com o seguinte conteúdo mínimo:

- Planta da via parque contendo as propostas de geometria viária, urbanização, paisagismo e luminotécnica em toda a sua extensão;
- planta de implantação da proposta, representando a ocupação e setorização das atividades prevista para a área;
- planta(s) contendo a representação da proposta para a mobilidade da área para cada modal (pedestres, ciclistas, automóveis, caminhões, ônibus): geometria das vias, luminotécnica, urbanização e paisagismo;
- planta com identificação das redes propostas de espaços públicos, áreas verdes e elementos estruturadores da paisagem;
- planta com a identificação das redes propostas de infra-estrutura urbana;
- planta com identificação dos imóveis a serem mantidos, preservados, restaurados e reabilitados;
- planta com identificação dos imóveis destinados à implantação de áreas verdes e espaços públicos;
- planta com identificação dos imóveis destinados à implantação de equipamentos públicos;
- cortes, plantas, elevações e perspectivas do território da área inserida no tecido do entorno, demonstrando a implantação dos elementos previstos no Anteprojeto;
- cortes, plantas, elevações e perspectivas de situações tipo das soluções relacionadas a intervenções de sistema viário e calçadas;
- cortes, plantas, elevações e perspectivas das tipologias construtivas complementadas por relatórios e planilhas comparando o seu custo e desempenho técnico com os custos e desempenhos técnicos das tipologias comumente adotadas.

**PRAZO:** 13 (treze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 4:** *CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES* – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS**

**FASE 5.2 – CONSOLIDAÇÃO DOS ANTEPROJETOS DAS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA**

a) Aprofundamento dos estudos já realizados na fase de estudos preliminares, adequando-os à revisão do programa de intervenções e às sugestões acolhidas nas consultas preliminares. As propostas apresentadas devem considerar os ajustes e complementações recomendados nas discussões ocorridas na análise do Anteprojeto para as Áreas de Transformação Induzida em nível Preliminar, e relacionados na Etapa 4, definindo com maior exatidão e pormenorização as soluções técnicas, conceitos, parâmetros e estratégias definidos.

**SUBPRODUTO:**

Relatório em formato A4 contendo a proposta da CONTRATADA para cada um dos itens e tópicos discriminados na FASE 3.2, em nível consolidado conforme definido acima, explicitando o conteúdo mínimo 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. Além do relatório, devem ser entregues as peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados.

**PRAZO:** 14(quatorze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 6:** *AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL* – produtos únicos já descritos.

## **C) ESTUDO DE AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE DE SUPORTE DA INFRA-ESTRUTURA DE MOBILIDADE, ATUAL E FUTURA, NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA E DE INFLUÊNCIA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

Tais estudos tem por objetivo identificar a capacidade de suporte da infra-estrutura instalada e a instalar, em função do potencial construtivo para cada Setor da Operação Urbana Consorciada, diferenciado para usos residenciais e não residenciais.

Deverão ser consideradas as projeções de adensamento para os usos residencial e não residencial, as intervenções viárias e de transportes constantes do Projeto Urbanístico Específico e dos Anteprojetos das Áreas de Transformação Induzida, assim como os parâmetros constantes do Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU 2025, elaborado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo.

***ETAPA 1 – PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS – produtos únicos já descritos.***

***ETAPA 2 – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS***

### **FASE 2.3 – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE CAPACIDADE DE SUPORTE DA INFRA-ESTRUTURA DE MOBILIDADE**

- 1.** Estimativa das viagens intra-zonais e inter-zonais produzidas e atraídas;
- 2.** Avaliação da acessibilidade de viagens por setor e estimativa da produção total de transporte;
- 3.** Avaliação do desempenho da rede de transportes públicos, dos sistemas de circulação, mobilidade e acessibilidade no momento atual, avaliando sua

capacidade máxima de atendimento frente às demandas;

**4.** Avaliação do conjunto de intervenções viárias propostas no PDE e PRes na área de abrangência da Operação Urbana Consorciada, em especial as propostas de melhoria das condições de mobilidade interna, incluindo a avaliação dos fluxos de pedestres.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 5 (cinco) semanas, conforme cronograma.

### ***ETAPA 3 – PROPOSTAS PRELIMINARES***

#### **FASE 3.3 – PROPOSTA PRELIMINAR DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE CAPACIDADE DE SUPORTE DA INFRA-ESTRUTURA DE MOBILIDADE**

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

**1.** 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 pela Operação Urbana Consorciada e planos de expansão de transportes coletivos de diversas naturezas;

**2.** 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. Os cenários deverão necessariamente abordar o desempenho do sistema com e sem a presença do elevador Costa e Silva;

**3.** 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 infra-estrutura nessa condição, apresentando estimativa dos custos das obras identificadas para este cenário.

**4.** Análise dos estoques propostos e construção de cenários de absorção dos cenários projetados.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 13 (treze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 4:** *CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES* – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS**

FASE 5.3 – **CONSOLIDAÇÃO DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE CAPACIDADE DE SUPORTE DA INFRA-ESTRUTURA DE MOBILIDADE**

Revalidação e consolidação dos estudos após a realização das consultas públicas e revisões eventualmente necessárias.

**SUBPRODUTO:** Revisão do subproduto da FASE 3.3

**PRAZO:** 14(quatorze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 6:** *AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL* – produtos únicos já descritos.

**ESTUDOS ECONÔMICOS**

**D) AVALIAÇÃO ECONÔMICA, PROSPECÇÃO MERCADOLÓGICA,**



## **ESTIMATIVAS DE RECEITAS E ESTRATÉGIAS DE IMPLANTAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAPA –BRÁS**

Este estudo tem por objetivo estudar e delimitar as potencialidades do mercado imobiliário nessa região, visando aferir a capacidade de absorção dos estoques de potencial construtivo adicional a serem disponibilizados para usos residenciais e não residenciais, em cada setor e área de transformação da Operação Urbana Consorciada. Deverá também estudar e definir possíveis valores de contrapartidas financeiras a serem pagas pelos interessados, prevendo sua conversão em Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs. Os valores deverão ser calculados para cada setor da Operação Urbana Consorciada e em função das diferentes atividades a serem instaladas (uso residencial e não residencial).

Caberá ainda aos estudos econômicos a realização de pesquisa para caracterização das atividades industriais atualmente instaladas na área de abrangência da Operação Urbana abrangendo:

- Pesquisa para caracterização das atividades industriais localizadas na área de abrangência da Operação Urbana, em especial aquelas que ocupam áreas de terreno superiores a 2.500 m<sup>2</sup>, no que tange ao porte e à classificação das atividades, ao número de postos de trabalho, ao tipo de produto, ao grau de tecnologia empregado, à compatibilidade com as novas configurações propostas pelo projeto estruturador.
- A análise dos fatores relevantes na decisão a respeito da localização dessas atividades (acessibilidade, mão de obra, zoneamento, preço de terreno, impostos etc.);
- A destinação da produção, se para abastecimento do mercado interno e/ou externo e a avaliação das condições de escoamento da produção e recepção de matérias primas;

- Avaliação do grau de significância da produção industrial da região – identificando cadeias produtivas complementares existentes – em comparação com outras regiões da cidade em termos de volume de recursos gerados pela produção e de quantidade de empregos gerados;
- Caracterização das atividades em termos de potencialidade de contaminação do solo.

**ETAPA 1 – PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS – produtos únicos já descritos.**

**ETAPA 2 – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS**

FASE 2.4 – **ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA**

- 1.** Apuração da diferença entre os valores de mercado praticados e os constantes na Planta Genérica de Valores de forma a identificar, dentro do perímetro, os setores homogêneos do ponto de vista de mercado;
  - 2.** Estimativa das áreas renováveis por meio da participação na Operação Urbana;
  - 3.** Avaliação, em termos comparativos, dos valores imobiliários praticados nos diversos setores e áreas de transformação induzida da Operação Urbana com valores de outras regiões da cidade;
- c) Levantamento das taxas de vacância estabelecendo termos de comparação com outras regiões da cidade;
- 4.** Elaboração de análise, do ponto de vista mercadológico, quanto à adequação dos parâmetros urbanísticos propostos no PUE;
  - 5.** Identificação das tipologias-paradigma para as diversas faixas de renda (para usos residenciais e não residenciais) em termos de área útil, área total, número de dormitórios, banheiros, serviços complementares, número de vagas

de estacionamento, padrão construtivo, custos condominiais e cotejamento dos preços de venda com a capacidade de endividamento e oferta de financiamento para as diversas faixas;

**6.** Estimativa de absorção, no tempo, do incremento de unidades residenciais e não residenciais oferecidas. Estimativa do valor geral de vendas por tipo de unidade;

**7.** Relatório contendo o panorama das atividades econômicas, no qual estejam particularizadas aquelas predominantes na região, bem como o contexto histórico de seu surgimento. Explicitar quais foram os fatores decisivos para o surgimento/ consolidação/ decadência das principais atividades econômicas elencadas. Deverão ser fornecidos dados comparativos que permitam avaliar a importância dessas atividades;

**8.** Avaliação geral das deseconomias geradas pelas distâncias e tempos de deslocamento, pela acessibilidade e mobilidade deficientes, pela carência de áreas verdes e de lazer em termos de consumo de energia, sobrecarga do sistema viário e de transportes, horas não trabalhadas, consumo de tempo de repouso e lazer e seus reflexos sobre a produtividade e o bem estar. Deve ser explicitada a metodologia utilizada e estimados os custos decorrentes.

**9.** Proposta de metodologia para a realização de pesquisa de caracterização das atividades industriais

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 5 (cinco) semanas, conforme cronograma.

### ***ETAPA 3 – PROPOSTAS PRELIMINARES***

#### **FASE 3.4 – PROPOSTA PRELIMINAR DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA**

**1.** Definição do modelo de cobrança da outorga onerosa de potencial adicional

de construção e de modificação de parâmetros da legislação de uso e ocupação do solo de cobrança de contrapartida, considerando os cenários projetados;

**2.** Definição do estoque de potencial adicional de construção, por setor, área de transformação e atividade, indicando quais os parâmetros utilizados;

**3.** Definição do valor da contrapartida pela outorga de potencial adicional de construção e alteração de parâmetros urbanísticos e seu valor equivalente em Certificados de Potencial Adicional de Construção;

**4.** Estimativa de incremento na arrecadação de tributos pela intensificação de atividades (IPTU, ISS, ITBI, ICMS);

**5.** Estimativa das economias obtidas com o atendimento aos objetivos da Operação Urbana: diminuição de deslocamentos, adensamento e otimização da utilização de infra-estruturas instaladas e a instalar, melhoria da qualidade ambiental;

**6.** Estimativa geral dos custos de implantação das intervenções elencadas no PUE da Operação Urbana Consorciada;

**7.** Consolidação dos custos e receitas gerais a obter, divididos por natureza: outorga onerosa, incremento de taxas, ganhos com qualificação urbanística e ambiental, desapropriações, projetos e obras.

**8.** Realização da pesquisa de caracterização de atividades industriais, tabulação, consolidação dos resultados obtidos e conclusões alcançadas.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 13 (treze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 4:** CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS**

FASE 5.4 – **CONSOLIDAÇÃO DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA**

Revalidação e consolidação dos estudos após a realização das consultas públicas e revisões eventualmente necessárias.

**SUBPRODUTO:** Revisão do subproduto da FASE 3.4

**PRAZO:** 14(quatorze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 6:** *AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL* – produtos únicos já descritos.

**E) AVALIAÇÃO ECONÔMICA, PROSPECÇÃO MERCADOLÓGICA, ESTIMATIVAS DE RECEITAS E ESTRATÉGIAS DE IMPLANTAÇÃO PARA AS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA**

Este estudo tem por objetivo avaliar e delinear as condições necessárias para que as premissas e diretrizes estabelecidas pela Municipalidade, para as Áreas de Transformação Induzida, possam ser concretizadas sem a necessidade de aporte de recursos públicos orçamentários ou reduzindo-os ao mínimo. Uma hipótese a ser verificada é a possibilidade de financiamento do Projeto para a Área de Transformação Induzida por meio da exploração de empreendimentos imobiliários executados segundo os anteprojetos urbanísticos desenvolvidos neste escopo e verificando a possibilidade de sua viabilidade de implantação de forma autônoma (para cada área de transformação induzida) à Operação Urbana Consorciada.

**ETAPA 1** – *PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS* – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 2** – *ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS*

FASE 2.5 – **ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA PARA AS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO**

## **INDUZIDA**

- 1.** Definição de perfis do público-alvo, segundo as características sócio-econômicas das diversas faixas de renda, co-relacionando custos de construção, de aquisição, locação de unidades, linhas de financiamento e capacidade de endividamento;
- 2.** Definição de padrões construtivos em função do público alvo e demandas identificadas estimando os custos dos empreendimentos privados e públicos para os diversos públicos alvo, discriminado sua composição (aquisição de terrenos, projetos, construção, comercialização, margem de lucro, etc.), avaliando em que medida os instrumentos urbanísticos disponíveis podem afetar positiva ou negativamente a atratividade, a viabilidade econômica e a ampliação do mercado consumidor;
- 3.** Estimativa do Valor global de vendas do conjunto de imóveis residenciais e não residenciais, discriminados por tipo, que comporão a Área de Transformação Induzida, de acordo com o anteprojeto;
- 4.** Identificação do grau de atratividade do empreendimento e os tempos presumidos para a sua implementação;
- 5.** Avaliação do grau de atratividade do empreendimento tendo em vista a possibilidade de efetiva ocupação (efetivo aumento da densidade populacional, do número de usuários e dos postos de trabalho) e não apenas a viabilização de construções (aumento de densidade construída).

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 5 (cinco) semanas, conforme cronograma.

### ***ETAPA 3 – PROPOSTAS PRELIMINARES***

#### **FASE 3.5 – PROPOSTA PRELIMINAR DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA PARA AS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA**

1. Avaliação da viabilidade econômica – nos termos preconizados de ausência ou diminuta participação de recursos públicos - de cada área ou conjunto de Áreas de Transformação Induzida e, sendo o caso, proposição de adequação de seus limites e características gerais;
2. Previsão de cenários temporais com as respectivas metas a serem atingidas e sua compatibilização com a implantação paulatina das melhorias urbanísticas;
3. Apresentação de custos, receitas e estratégias de implementação de cada Área ou conjunto de Áreas de Transformação Induzida indicando os cenários mais favoráveis;
4. Estimativa do Valor global de vendas do conjunto de imóveis residenciais e não residenciais, discriminados por tipo, que comporão a Área de Transformação Induzida, de acordo com o anteprojeto;
5. Identificação do grau de atratividade do empreendimento e os tempos presumidos para a sua implementação;
6. Estimativa de custos de implantação geral de intervenções e empreendimentos públicos e privados e, neste último caso, seus potenciais valores gerais de venda, bem como as taxas internas de retorno e margens de lucro e comparação de tais informações com os parâmetros praticados e retornos esperados pelo mercado imobiliário em outras regiões da cidade.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 13 (treze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 4:** CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS**

**FASE 5.5 – CONSOLIDAÇÃO DO ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA PARA AS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA**

Revalidação e consolidação dos estudos após a realização das consultas públicas e revisões eventualmente necessárias.

**SUBPRODUTO:** Revisão do subproduto da FASE 3.5

**PRAZO:** 14(quatorze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 6:** *AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL* – produtos únicos já descritos.

## **F) ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA-RIMA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAPA-BRÁS**

O escopo dos trabalhos a seguir discriminados 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 e das intervenções previstas no seu Plano Urbanístico, tendo por base os levantamentos, estudos e análises existentes, bem como as demais 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 demanda por equipamentos urbanos e comunitários, 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 e cultural.

Deverá conter todas as informações necessárias para iniciar o processo de Licenciamento Ambiental, visando a obtenção da Licença Ambiental Prévia, conforme as exigências definidas pela SVMA - Secretaria Municipal do



Verde e do Meio Ambiente.

### **Objeto do Licenciamento**

Constitui objeto do licenciamento:

- Os parâmetros de adensamento demográfico e construtivo propostos - resultantes da destinação dos estoques de área adicional de construção;
- Os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo - resultantes da nova configuração espacial prevista no Plano Urbanístico e dos instrumentos de controle estabelecidos no projeto de lei da Operação Urbana Consorciada;
- Os instrumentos de indução da ocupação do solo;
- Os mecanismos de arrecadação de recursos para implementação do programa de investimentos;
- As formas de gestão compartilhada;
- O conjunto de intervenções no meio físico, estabelecidas no Plano Urbanístico e no projeto de lei da Operação Urbana Consorciada;

**ETAPA 1** – PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 2** – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS

FASE 2.6 – **ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL**

#### **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; principais intervenções a serem realizadas

considerando a natureza do instrumento Operação Urbana Consorciada e outras informações necessárias.

## **2. 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.

## **3. Caracterização das Intervenções Propostas**

Descrever o conjunto de intervenções propostas no Plano Urbanístico desenvolvido, utilizando-se mapas em escala conveniente, contendo entre outras, as seguintes informações:

- Localização da intervenção, com a descrição da área de abrangência, bacia(s) hidrográfica(s), coordenadas geográficas, etc;
- Caracterização da Operação Urbana Consorciada com indicação das modificações propostas em relação à legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e mecanismos a serem utilizados para sua implementação;
- Diretrizes do planejamento geral das intervenções, avaliando hipóteses de implantação em etapas, considerando a natureza do instrumento Operação Urbana Consorciada;
- Descrição do processo de implementação econômica, pagamento de contrapartida em CEPAC(s) a serem adotados, considerando o comportamento do mercado imobiliário;
- Cronograma físico materializando a expectativa de prazo para implementação das etapas de intervenção relacionadas à Operação Urbana Consorciada

- Estimativa da mão de obra que poderá ser empregada, considerando os critérios estabelecidos para a execução das obras em etapas, limitada ao nível de definição possível dentro do instrumento Operação Urbana Consorciada.
- As prioridades para o desenvolvimento do projeto serão estabelecidas por ocasião da elaboração do projeto de lei da Operação Urbana Consorciada, bem como as atribuições do Grupo de Gestão;

#### **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 as diretrizes estabelecidas pela Lei Orgânica do Município, em especial os aspectos relativos à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente, contidas no seu Capítulo V. Deverá ser verificada a compatibilidade dos objetivos da Operação Urbana Consorciada com as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor Estratégico, Lei 13.430/02, em especial no que se refere à:

- Compatibilidade da Operação Urbana Consorciada com exigências específicas do Plano Diretor, tais como as descritas na seção VII – das Operações Urbanas Consorciadas, artigos 225 a 234 da Lei 13.430/02 e com o disposto nos artigos 36 e 37 e incisos II, VI, VII, do artigo 85 da Lei 13.885/04;

- Compatibilidade entre as prioridades de implementação da Operação Urbana Consorciada com aquelas estabelecidas no Plano Diretor Estratégico das Subprefeituras da área de abrangência;
- Compatibilidade dos objetivos e intervenções com relação ao Plano Integrado de Transporte Urbano – PITU 2025.
- Compatibilidade dos objetivos e intervenções da Operação Urbana Consorciada com 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 e demais programas propostos.

## **6. Delimitação das Áreas de Influência**

Delimitação geográfica das áreas de influência dos impactos ambientais decorrentes da implementação da Operação Urbana Consorciada, considerando as condições fisiográficas das bacias hidrográficas, as condições biológicas e as condições de utilização humana dos espaços públicos e privados, ou seja, as diferentes formas de ocupação populacional e as condições de atendimento das redes de infraestrutura existentes e projetadas necessárias à promoção da qualidade de vida desses locais. Deverão ser apresentados os 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. Estabelecem-se, portanto, os seguintes recortes espaciais para determinação da área real de influência da Operação Urbana Consorciada :

- Área Diretamente Afetada – ADA: consiste no conjunto de áreas de intervenções para implantação das obras previstas no Plano Urbanístico, da proposta de Operação Urbana Consorciada;
- Área de Influência Direta – AID: consiste na área delimitada pelo perímetro da Operação Urbana Consorciada;

- Área de Influência Indireta – AII: compreende as áreas sujeitas a sofrerem influências indiretas, inclusive no que diz respeito aos aspectos sócio-econômicos, decorrentes da implementação do conjunto de medidas previstas na Operação Urbana Consorciada, cujos perímetros deverão considerar a relevância e magnitude da influência correspondente a cada fator ambiental avaliado;

Os critérios para a delimitação das áreas de influência direta e indireta deverão considerar principalmente a efetiva possibilidade de mensurar os eventuais impactos decorrentes da implantação da Operação Urbana e a efetiva possibilidade de se estabelecer um conjunto de indicadores que permitam avaliar e monitorar objetivamente tais impactos.

## **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.

### **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, 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:

#### **Aspectos Socioeconômicos**

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

#### **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.

### **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.

### **Saneamento e Infra-estrutura Urbana**

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

### **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.

### **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.

### **Patrimônio Natural, Histórico, Arqueológico e Cultural**

- 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 ;
- A existência de vestígios arqueológicos na Área de Influência Direta, em especial nas áreas onde serão realizadas obras e intervenções relacionadas à Operação Urbana Consorciada, nos termos da Portaria IPHAN nº 230 de 17/02/02;
- Os marcos visuais significativos e que de alguma forma sejam referenciáveis da paisagem natural e construída na área de intervenção, assim como as referências visuais mais significativas da paisagem regional e que de alguma forma permitam a perfeita localização espacial de qualquer ponto da área de influência.
- Deverá avaliar de que forma e em que magnitude as obras e intervenções relacionadas à Operação Urbana Consorciada poderá afetar o patrimônio natural, histórico, arqueológico e cultural.

**SUBPRODUTO:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 5 (cinco) semanas, conforme cronograma.

### **ETAPA 3 – PROPOSTAS PRELIMINARES**

## **FASE 3.6 – PROPOSTA PRELIMINAR DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL**

### **1. 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.

### **2. 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 ocorrer em 3 (três) etapas seqüenciais:

- 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 conjunto 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 sócio-econômicas, 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.

### **3. 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.

As medidas deverão ser ainda consideradas quanto à eficácia de sua aplicação para mitigação e ou compensação dos impactos negativos identificados.

### **4. 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.

## **5. 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:** Relatório em formato A4 contendo textos, tabelas e gráficos que explicitem o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 13 (treze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 4:** CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES – produtos únicos já descritos.

**ETAPA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS**

FASE 5.6 – **CONSOLIDAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL**

Revalidação e consolidação dos estudos após a realização das consultas públicas e licenciamentos e revisões eventualmente necessárias.

**SUBPRODUTO:** Revisão do subproduto da FASE 3.6

**PRAZO:** 14(quatorze) semanas, conforme cronograma.

**ETAPA 6:** AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL – produtos únicos já descritos.

## **G) PLANO DE COMUNICAÇÃO**

A transformação do território pretendida afetará diretamente aos atuais moradores e usuários, bem como às 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.

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, 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.), quanto à forma de apresentação e linguagem, da divulgação do andamento da proposta.

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

- elaboração de logomarca do projeto e "arte-final" do material para divulgação por meios impressos, incluindo folhetos e cadernos de apresentação, dentre outros;
- elaboração 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 apresentações públicas e setoriais 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 públicas 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.

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*.

**ETAPA 1 – PLANEJAMENTO E PROSPECÇÃO DE DADOS – produtos únicos já descritos.**

**ETAPA 2 – ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS**

**FASE 2.7 – COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE ANÁLISE DE DADOS E DIAGNÓSTICOS**

a) Definição das estratégias de Comunicação à sociedade das informações referentes às etapas de diagnósticos da área de estudo da Operação Urbana, através de meios impressos e eletrônicos, bem como da assessoria de comunicação junto aos veículos de diferentes mídias.

b) Divulgação, preparação, produção e registro das reuniões técnicas, setoriais e apresentações públicas, bem como produção de extrato das discussões ocorridas.

c) Desenvolvimento de assessoria de comunicação junto aos veículos de diferentes mídias, incluindo coletânea de informações a respeito da área e do projeto divulgadas junto às diversas mídias ("*clipping*").

d) Elaboração de material em linguagem acessível, informando sobre as características da área, com base nas informações e análises elaboradas na Etapa 1 para posterior divulgação por meios impressos e eletrônicos, incluindo desde produção de conteúdo e diagramação até a etapa de arte-final.

e) Produção e diagramação de "*sítio eletrônico*" para divulgação de informações sobre o desenvolvimento da intervenção proposta, bem como atualização das informações divulgadas.

f) Instalação de posto de informações em local indicado pela Municipalidade, permitindo a divulgação da proposta de intervenção em desenvolvimento e com equipe para atendimento ao público, apta a fornecer informações e colher sugestões.

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

**PRAZO:** 7 (sete) semanas, conforme cronograma.

### ***ETAPA 3 – PROPOSTAS PRELIMINARES***

#### **FASE 3.7 – COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE PROPOSTAS PRELIMINARES**

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 públicas, bem como produção de extrato das discussões ocorridas.

c) Elaboração de material em linguagem acessível, informando sobre as atividades desenvolvidas na Etapa 3, 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:** Relatório em formato A4 registrando o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 8 (oito) semanas, conforme cronograma.

### ***ETAPA 4: CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES***

#### **FASE 4.7 – COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE CONSULTAS PRELIMINARES E REVISÃO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES**

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 públicas, bem como produção de atas e extrato das discussões ocorridas, incluindo gravação, transcrição e registro por escrito das apresentações públicas.

c) Elaboração de material em linguagem acessível, informando sobre as atividades desenvolvidas nas FASES 4.1 e 4.2, apresentando extrato das reuniões e audiências realizadas, das principais questões discutidas, bem como as alterações propostas na revisão do programa de intervenções, 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:** Relatório em formato A4 registrando o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 7 (sete) semanas, conforme cronograma.

#### ***ETAPA 5 – CONSOLIDAÇÃO DOS PROJETOS***

#### **FASE 5.7 – COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE CONSOLIDAÇÃO DOS ESTUDOS**

a) Desenvolvimento de assessoria de comunicação junto aos veículos de diferentes mídias e divulgação de informações referentes às etapas de consolidação do projeto para a sociedade, através de meios impressos e eletrônicos.

b) Divulgação, preparação, produção e registro das reuniões técnicas, setoriais e apresentações públicas, realizadas nos mesmos moldes e para os mesmos públicos consultados nas etapas anteriores, bem como produção de extrato das discussões ocorridas.

c) Elaboração de material em linguagem acessível, informando sobre as atividades desenvolvidas na Etapa 5, apresentando os resultados alcançados, 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 os resultados alcançados nos subprodutos elaborados nesta Etapa 5.

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

**PRAZO:** 7 (sete) semanas, conforme cronograma.

#### ***ETAPA 6: AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL***

#### **FASE 6.7 - COMUNICAÇÃO DA ETAPA DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, LICENCIAMENTOS E RELATÓRIO FINAL**

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 públicas, , realizadas nos mesmos moldes e para os mesmos públicos anteriormente consultados, bem como produção de atas e extrato das discussões ocorridas, incluindo gravação, transcrição e registro por escrito das apresentações públicas.

c) Elaboração de material em linguagem acessível, informando sobre as atividades desenvolvidas na Etapa 6, apresentando extrato das reuniões e audiências realizadas, bem como as principais questões discutidas, e resultados alcançados ao fim 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:** Relatório em formato A4 registrando o conteúdo acima discriminado.

**PRAZO:** 11 (onze) semanas, conforme cronograma.

## **VIII – FORMAS DE APRESENTAÇÃO**

### **A. PROJETO URBANÍSTICO ESPECÍFICO (PUE) DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

- Plantas e cortes contendo o Ante-projeto da via estrutural de ligação leste-oeste desde a Lapa até ao Brás contendo a geometria da via, o número de faixas de rolamento, as dimensões dos passeios e dos canteiros centrais, o paisagismo, as regras de disposição do mobiliário urbano, o posicionamento, traçado e dimensões das ciclovias e demais informações necessárias;

- Plantas gerais contendo:
  - a caracterização da área de abrangência em seus diversos aspectos gerais e de uso e ocupação do solo;
  - a área de abrangência, a divisão funcional, a identificação dos subperímetros, setores, das áreas de transformação induzida, dos distritos e zonas Origem-Destino em escalas adequadas e compatíveis que proporcionem a plena compreensão das informações;
  - A localização e caracterização das áreas renováveis
  - Os projetos co-localizados de diversas naturezas para a área de abrangência
  - Os sistemas viários atual e proposto
  - Os sistemas cicloviários e de predominância de pedestres propostos
  - As bacias e sub-bacias de drenagem e os graus de impermeabilização do solo
- Plantas gerais contendo as volumetrias e distribuições de usos e adensamentos propostos;
- Plantas pormenorizadas contendo cada um dos setores e áreas de transformação induzida, suas características atuais e propostas em escalas adequadas e compatíveis que proporcionem a plena compreensão das informações;
- Plantas pormenorizadas contendo as intervenções de diversas naturezas propostas em cada um dos subperímetros e setores da Operação Urbana em escalas adequadas e compatíveis que proporcionem a plena compreensão das informações;
- Plantas pormenorizadas de cada subperímetro e de cada setor da Operação Urbana contendo as volumetrias as propostas de distribuições de usos e adensamentos;
- Pranchas contendo cortes , elevações e perspectivas gerais em escalas adequadas e compatíveis que proporcionem a plena compreensão das informações;

- Pranchas contendo cortes e elevações pormenorizadas das intervenções em cada um dos setores em escalas adequadas e compatíveis que proporcionem a plena compreensão das informações;
- Maquetes eletrônicas em número suficiente para ilustrar as propostas;
- Relatórios e planilhas justificativos contendo memoriais e memórias de cálculo

B. ANTE-PROJETOS DAS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA

- Plantas gerais contendo cada uma das áreas de transformação induzida, a identificação dos imóveis e permanecer, demolir, recuperar e reuqlificar;
- C. Plantas gerais contendo a caracterização da áreas de transformação induzida em seus diversos aspectos;
- D. Plantas gerais contendo o conjunto de intervenções físicas em escalas adequadas e compatíveis que proporcionem a plena compreensão das informações;
- E. Plantas pormenorizadas contendo cada um dos setores e áreas de transformação induzida, suas características atuais e propostas em escalas adequadas e compatíveis que proporcionem a plena compreensão das informações;

F. ESTUDO DE CAPACIDADE DE SUPORTE DA INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES, CIRCULAÇÃO, ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

G. AVALIAÇÃO ECONÔMICA, PROSPECÇÃO MERCADOLÓGICA E ESTIMATIVAS DE RECEITAS DO EMPREENDIMENTO - ÁREA DE ABRANGÊNCIA DA OPERAÇÃO URBANA

H. AVALIAÇÃO ECONÔMICA , PROSPECÇÃO MERCADOLÓGICA, ESTIMATIVAS DE RECEITAS E ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO PARA AS ÁREAS DE TRANSFORMAÇÃO INDUZIDA

I. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL

J. PLANO DE COMUNICAÇÃO

## EIA-RIMA

A contratada deverá apresentar para a SMDU, duas cópias impressas dos estudos elaborados, ao final de cada uma das etapas definidas no item 7, para análise prévia, anteriormente à edição final do EIA-RIMA;

Os documentos serão analisados pela SMDU que poderá, antes de aprová-los, solicitar complementações ou correções;

Aprovados os trabalhos desenvolvidos em todas as etapas previstas, a contratada entregará a SMDU - 07(sete) cópias do EIA e 17(dezessete) cópias do RIMA impressas e encadernadas, além de duas cópias em meio digital. Cópias adicionais poderão ser solicitadas pela SVMA e ocorrerão às expensas da contratada;

Os estudos deverão ser produzidos e entregues em meio digital, com textos, dados, desenhos, figuras e imagens monocromáticas e coloridas e demais informações, nos formatos compatíveis com extensões doc, xls, jpg e dwg;

Quando da realização da(s) Audiência(s) Pública(s), a contratada deverá encaminhar previamente à SMDU cópia do material que será apresentado, para análise e considerações que julgar necessárias;

Na hipótese de elaboração da complementação ou correção de informações solicitadas durante o processo de licenciamento ambiental, a contratada deverá submeter previamente à análise e aprovação da SMDU, anteriormente à sua edição final, cabendo à SMDU o encaminhamento para a SVMA, mantidas as condições acima definidas, no que couber.

### **Procedimentos Metodológicos**

Todas as intervenções deverão ser localizadas, descritas e caracterizadas com informações suficientes para caracterizar sua compatibilidade com os objetivos e diretrizes da Operação Urbana Consorciada.

Na elaboração do diagnóstico ambiental, tratando dos meios físico, biótico e antrópico, deverão ser adotadas análises multidisciplinares, baseadas em



levantamentos de dados secundários e pelo levantamento amostral de dados primários na área diretamente afetada, sempre que necessário, a fim de se obterem parâmetros de referência consistentes para realização das análises dos impactos ambientais.

Os levantamentos e análises deverão ser apresentados sobre base cartográfica na escala 1:50.000 quando se tratar da área de influência indireta, na escala 1:25.000 quando se tratar da área de influência direta e na escala 1:10.000 quando se tratar de área diretamente afetada pelas obras ou intervenções relacionadas à Operação Urbana Consorciada destacando-se ainda os trechos considerados críticos, que deverão detalhados na escala que se entender mais conveniente ao perfeito entendimento da proposta e avaliação dos impactos dela decorrentes.

Deverão ser apresentadas descrições e análises dos fatores ambientais interagentes na região, caracterizando-se a situação ambiental desta, antes da implantação da Operação Urbana Consorciada. Essas análises deverão obrigatoriamente conter as variáveis suscetíveis de sofrer, direta ou indiretamente efeitos significativos das ações relacionadas às fases de planejamento, implantação e operacionalização dos empreendimentos e intervenções relacionados à Operação Urbana Consorciada.

Para cada fator ambiental abordado na análise dos aspectos relacionados aos meios físico, biótico e antrópico, deverá ser estabelecida uma área de abrangência específica conforme a sua natureza, levando-se em consideração também a abrangência temporal dos estudos.

Os prognósticos ambientais para os meios físico, biótico e antrópico deverão ser elaborados considerando as alternativas de execução e não execução das obras e intervenções relacionadas à Operação Urbana Consorciada. Esses prognósticos deverão considerar também a existência de outras obras não vinculadas à Operação Urbana Consorciada, assim como planos, programas e

projetos governamentais.

Devem ser indicadas as medidas capazes de minimizar as conseqüências negativas das obras e intervenções relacionadas com a Operação Urbana Consorciada, bem como aquelas capazes de potencializar os aspectos positivos dela decorrentes. Deverá ser definido um conjunto de indicadores – objetivamente mensuráveis – relativos aos aspectos abordados no EIA que permita o estabelecimento de um programa de monitoramento da qualidade urbano-ambiental da área de abrangência da Operação Urbana Consorciada ao longo do seu processo de implementação.

### **Referências Bibliográficas**

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